

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS GRADUAÇÃO
ÁREA DO CONHECIMENTO DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO PROFISSIONAL**

RICARDO BOSI

**"TERRAS QUE O TEMPO CONVERTERÁ EM OURO": ESTUDO
HISTÓRICO-URBANÍSTICO DA LEGISLAÇÃO E O PLANO DIRETOR DE
CAXIAS DO SUL - 1953**

CAXIAS DO SUL

2018

RICARDO BOSI

**"TERRAS QUE O TEMPO CONVERTERÁ EM OURO": ESTUDO
HISTÓRICO-URBANÍSTICO DA LEGISLAÇÃO E O PLANO DIRETOR DE
CAXIAS DO SUL - 1953**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História – Mestrado Profissional, na Universidade de Caxias do Sul, como requisito final para obtenção do título de Mestre em História.

Linha de Pesquisa: Fontes e acervos na pesquisa e docência em História.

Professor Dr. Roberto Radunz

CAXIAS DO SUL

2018

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Universidade de Caxias do Sul
Sistema de Bibliotecas UCS - Processamento Técnico

B743t Bosi, Ricardo

"Terras que o tempo converterá em ouro" : estudo histórico-urbanístico da legislação e o plano diretor de Caxias do Sul - 1953 / Ricardo Bosi. – 2018.

113 f. : il. ; 30 cm

Dissertação (Mestrado) - Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em História, 2018.

Orientação: Roberto Radunz.

1. Urbanização - Caxias do Sul (RS) - História. 2. Caxias do Sul (RS) - Colonização. I. Radunz, Roberto, orient. II. Título.

CDU 2. ed.: 711.4(816.5)(091)

Catalogação na fonte elaborada pela(o) bibliotecária(o)
Paula Fernanda Fedatto Leal - CRB 10/2291

TERRAS QUE O TEMPO CONVERTERÁ EM OURO: A URBANIZAÇÃO E O PLANO DIRETOR DE CAXIAS DO SUL – 1953

Ricardo Bosi

Trabalho de Conclusão de Mestrado submetido à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em História, Área de Concentração: Ensino de História: Fontes e Linguagens. Linha de Pesquisa: Fontes e Acervos na Pesquisa e Docência em História.

Caxias do Sul, 23 de novembro de 2018.

Banca Examinadora:

Dr. Roberto Radünz
Universidade de Caxias do Sul

Dra. Cristine Fortes Lia
Universidade de Caxias do Sul

Dra. Livia Teresinha Salomão Piccinini
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Agradecimentos

À professora Doutora Maria Beatriz Pinheiro Machado, que me incentivou e orientou no início do processo de seleção.

À minha família, em especial aos meus pais e a minha esposa, que me apoiaram em todos os momentos.

Ao coordenador do curso e posteriormente meu orientador Roberto Radunz, que além do aprendizado e das discussões, compreendeu minhas escolhas e minhas decisões durante a pesquisa.

Aos meus colegas do mestrado, pelas discussões e pelas amizades.

Resumo

No início da colonização da cidade de Caxias do Sul em 1875, o traçado urbano foi definido de acordo com o modelo utilizado na maioria das colonizações de origem italiana. Com essa base formada, muitos aspectos foram importantes para o desenvolvimento do território. Suas ruas, suas praças e parques, as microrregiões, os espaços abertos e fechados, a forma de ocupação destes espaços pelos indivíduos e a maneira como culturalmente formaram-se as identidades, individuais e coletivas fizeram parte desse processo. Com o rápido crescimento populacional e como consequência a expansão territorial, a falta de parâmetros que regulasse o uso do solo e as edificações fez surgir a necessidade do desenvolvimento de um plano diretor e de uma legislação que atendesse o novo plano em 1953, sendo essa normatização o principal objeto deste estudo. A pesquisa busca a análise e a problematização das situações, das causas e dos fatos relevantes que foram determinantes para que a cidade de Caxias do Sul tenha se desenvolvido da maneira que aconteceu desde a implantação inicial, passando pelo comércio, pela produção agrícola e pelo desenvolvimento industrial. Há a necessidade de inclusão, na história de Caxias, desses processos que tratam essa dissertação para que possam ser apropriadas como suporte histórico pelos professores e pesquisadores que procuram entender a lógica da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: História, Urbanização, Plano Diretor, Caxias do Sul

Abstract

At the start of Caxias do Sul 's city settlement in 1875, the urban layout was defined according to the model used in most of the Italian colonization, knowing this, many aspects were considered to develop the territory. Its streets, parks and squares, microregions, open and closed spaces, the way some people occupy these areas and how some people were culturally developed, were all part of the process. With the fast growth of the population and as a result its territorial expansion, the lack of parameters that regulated the use of the land and buildings, brought about the need to develop a master plan and a law that would meet the new plan in 1953. And this standardization is the key object of this study. The study intends to analyze and discuss the different situations, the causes and relevant facts that were determinant for the city of Caxias do Sul to have developed in the way that it happened from the initial implantation, through trade, agricultural production and industrial development. There is a need for this study to be included in the history of Caxias do Sul, so that teachers and researches, who seek to understand the development of the city, use this material as a historical support.

KEYWORDS: History, Urbanization, Master Plan, Caxias do Sul

Lista de Figuras

Figura 01 – maquete de Barcelona de 1859.....	19
Figura 02 – maquete do quarteirão de Barcelona de 1859.....	20
Figura 03 - Planta parcial da colônia Caxias no Campo dos Bugres.....	23
Figura 04 - Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	23
Figura 05 - Planta da Sede da ex colônia Caxias em 1892.....	25
Figura 06 - Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	25
Figura 07 - Planta do município de Caxias do Sul em 1926.....	25
Figura 08 - Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	27
Figura 09 - Planta do Município de Caxias do Sul em 1940.....	27
Figura 10 - Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	28
Figura 11 - Gráfico População x Indústria de 1890 a 1955.....	30
Figura 12 - Zoneamento de alturas e materiais das edificações, Lei 27/1948.....	32
Figura 13 - Título do terceiro artigo publicado no Jornal Pioneiro.....	35
Figura 14 - Planta parcial do Bairro Rio Branco, de 1950.....	39
Figura 15 - decisão da votação do projeto de lei, processo nº 25, de próprio punho do Presidente da Câmara de Vereadores, Demétrio Moreira da Luz.....	41
Figura 16 - Mapa da localização das malocas, 1951.....	43
Figura 17 Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	44
Figura 18 - Manchete do jornal enfatizando o moderno bairro projetado por Edvaldo Paiva e Francisco de Macedo.....	44
Figura 19 Divulgação do novo Bairro Jardim América em julho de 1951.....	45
Figura 20 - Imagem parcial do processo 4.569 sobre a reforma da Lei 27.....	47
Figura 21 - Imagem parcial do ofício nº 21, 1951.....	49

Figura 22 - Parecer do Diretor da Fazenda, Vinícius Lisbôa, anotado à mão no ofício nº 21, 1951.....	51
Figura 23 - Imagem parcial do ofício nº 23, 1951.....	52
Figura 24 - Imagem parcial do ofício nº 23, 1951.....	53
Figura 25 - Divulgação do novo Bairro Cruzeiro do Sul em setembro de 1951.....	54
Figura 26 - Capa de Jornal Pioneiro em 07 de fevereiro de 1953.....	55
Figura 27 - Centro de Caxias do Sul, 1951.....	57
Figura 28 - Centro de Caxias do Sul, 2017.....	58
Figura 29 - Posição geográfica de Caxias do Sul, 1951.....	59
Figura 30 - Contraste entre as ruas (em azul) e a topografia (em magenta) do terreno de Caxias do Sul, 1951.....	60
Figura 31- Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	61
Figura 32 - Rebaixamento e escavação de terra rua Vereador Mario Pezzi, entre Os 18 do Forte e Santos Dumont, 1946.....	62
Figura 33- Rebaixamento e calçamento da Avenida Júlio de Castilhos, entre Garibaldi e Marechal Floriano, 1940.....	63
Figura 34 - Aterramento de rua, local indefinido, Caxias do Sul, 1951.....	64
Figura 35 - Rebaixamento da rua Sinimbu, entre Garibaldi e Visconde de Pelotas, 1940.	65
Figura 36 - Quarteirão “Tipo” de primitivo traçado.....	66
Figura 37 - Dimensionamento racional do quarteirão para residências.....	67
Figura 38 - Localização das indústrias (círculos) em relação à área central de maior densidade, 1951.....	68
Figura 39 - Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	68
Figura 40 - Localização das casas comerciais (pontos), 1951.....	69
Figura 41- Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	70
Figura 42 - Esquema da rede de água (zona mais densa hachurada), 1951.....	72

Figura 43 - Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	72
Figura 44 - Localização dos edifícios públicos, 1951.....	74
Figura 45 - Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	74
Figura 46 - Localização das malocas (azul) e núcleos sem serviços públicos (magenta), 1951.....	75
Figura 47 - Mapa de Caxias do Sul, de 2019.....	76
Figura 48 - Mapa da primeira fase.....	80
Figura 49 - Mapa da segunda fase.....	81
Figura 50 - Mapa da terceira fase.....	82
Figura 51- Zoneamento da utilização do uso do solo.....	83
Figura 52 - Planta do Parque, do Centro Cívico e do Parque de Exposições.....	85
Figura 53 - Maquete do Centro Cívico e Exposição, com entrada pela Rua Alfredo Chaves.....	86
Figura 54 - Parque Getúlio Vargas, 1972.....	87
Figura 55 - Maquete do Centro Cívico, Exposição e Parque.....	87
Figura 56 - Parque Getúlio Vargas, 2018.....	88
Figura 57 - Mapa do bairro Cinquentenário, final de 1953.....	90
Figura 58 - Mapa do bairro Planalto, final de 1955.....	92
Figura 59 - Exposição de motivos do prefeito Hermes Joao Webber para aprovação da Lei1387/1964.....	95
Figura 60 - Edifícios em construção na Avenida Júlio de Castilhos em 1970.....	96
Figura 61 - Mapa da evolução urbana de Caxias do Sul de 1875 a 2016.....	97
Figura 62 - Exposição parcial de motivos do prefeito Vitório Trêz para aprovação da Lei 1925 em 1971.....	98
Figura 63 - Vista aérea de Caxias do Sul na década de 1970.....	99

Figura 64 - exposição parcial de motivos do prefeito Vitório Trêz para aprovação da Lei 1925 em 1971.....	100
Figura 65 - Exposição parcial de motivos do prefeito Vitório Trêz para aprovação da Lei 1925 em 1971.....	101
Figura 66 - Da esquerda para a direita: Edifício Dona Ercília, Casa Canônica, Catedral Diocesana e Loja Magnabosco.....	102
Figura 67 - Vista parcial de Caxias do Sul na década de 1970.....	103
Figura 68 - Vista parcial de Caxias do Sul, 2018.....	104
Figura 69 - Capa de Jornal Pioneiro em 28 de agosto de 1971.....	105
Figura 70 - Trecho da Exposição de Motivos do processo XXXII/72, para aprovação da Lei 2087 em 1972.....	107

Sumário

1 Introdução	13
2 Urbanismo e planejamento urbano	17
3 Desenvolvimento urbano de Caxias do Sul	22
3.1 Lei 27, 25/01/1948 – lei das edificações e uso do solo	31
3.2 Lei 259, 17/04/1950 – lei do perímetro urbano	38
3.3 Lei 304, 29/12/1950 – isenção de impostos para edificações com mais de quatro pavimentos	40
3.4 Lei 337, 23/05/1951 – construção de edificações em madeira em zonas não demarcadas	43
3.5 Lei 349, 11/07/1951 – ligação de rede de água em zonas não loteadas.....	46
3.6 Lei 370, 26/09/1951 – código de posturas municipais	47
3.7 Lei 470, 21/10/1952 – regularização de loteamentos	48
4. Plano diretor de 1953	57
4.1 Pré Plano	78
4.2 O Plano	84
5 Considerações finais	108
Referências	111

1 Introdução

Este trabalho se propõe a analisar o desenvolvimento urbano da cidade de Caxias do Sul no Rio Grande do Sul como tema central da pesquisa. A bibliografia disponível sobre a cidade contextualiza o tema enfatizando a colonização, a política e o desenvolvimento econômico e social. O modelo urbano adotado no início da colonização italiana foi o tabuleiro, um modelo rígido, de linhas retas, ortogonais, de padrões preestabelecidos.

Segundo Benévolo (2003), esse modelo de desenho urbano também é conhecido como rede romana, apesar de não ter sido inventado pelos romanos. Ele foi largamente usado em antigas cidades da Grécia, da China e do Egito. Esse traçado foi implantado de forma tão rígida quanto seu próprio desenho, não sendo considerado fatores importantes como a topografia ou a cultura local.

Com essa base formada, muitos aspectos são importantes para o desenvolvimento do território, tais como suas ruas, suas praças e parques, as microrregiões, os espaços abertos e fechados, a forma de ocupação destes espaços pelos indivíduos e a maneira como culturalmente se formam as identidades individuais e coletivas.

O objetivo desta pesquisa é estabelecer uma linha da urbanização da cidade de Caxias do Sul, tentando responder se houve planejamento urbano, urbanização espontânea ou ambas, relacionando diferentes abordagens e analisando o processo como um todo, determinando quais aspectos foram relevantes para o desenvolvimento e expansão do território.

Afim de compreender esse processo, será necessário estudar como a urbanização avançou desde a colonização até 1953, ano do primeiro Plano Diretor de Caxias do Sul. Para isso, será necessário resgatar os modelos espaciais e morfológicos¹ produzidos no período, assim como as leis e os códigos de postura, visando comparar territórios ocupados por diferentes classes, relacionando à forma de vida social e à vivência urbana dos grupos.

Desta forma, os códigos urbanísticos, código de posturas, códigos das habitações e políticas de habitação social do período em estudo foram analisados e problematizados, pois são agentes de controle da ocupação do espaço. Com estes subsídios, será possível

¹ A morfologia urbana estuda as formas, os atores e os processos relacionados ao urbanismo que são os responsáveis pelas mudanças do território.

aprofundar e ampliar a pesquisa específica na área urbana de Caxias do Sul, apontando as rupturas e as permanências no contexto espacial e socioeconômico local.

A partir da pesquisa bibliográfica, será possível construir um quadro das causas e consequências das intervenções no contexto espacial e socioeconômico local, utilizando autores locais na construção do contexto histórico, assim como autores de referência no que tange ao urbanismo e ao planejamento urbano, explanando não somente a questão histórica do local, mas também a questão global. Algumas teses e dissertações disponíveis nos bancos de dados também serão analisadas.

A pesquisa histórico-documental será desenvolvida no acervo do Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami (AHMJSA), na Prefeitura Municipal e na Câmara de Vereadores, através de códigos de obra, plano diretor, mapas, imagens, leis e jornais. O Centro de Documentação da Universidade de Caxias do Sul (CEDOC), a Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU), a Secretaria Municipal de Planejamento (SEPLAN), a Secretaria Municipal de Educação (SMED) e a Secretaria Municipal de Habitação e Assistência Social (SMHAS) também contribuirão na pesquisa com documentos e fontes, procurando identificar a percepção dos gestores públicos sobre o tema em diferentes períodos. A apresentação de mapas (plantas de situação e localização) será importante para visualizar a narrativa construída.

No desenvolvimento da pesquisa, será relacionado a maneira como aspectos formais e funcionais interferem nas relações sociais dos espaços públicos. Muitos conceitos serão necessários para este estudo, tais como arquitetura, história, memória, identidade, cidade e patrimônio cultural. Esses conceitos serão devidamente definidos a partir dos aportes teóricos abordados ao longo do trabalho.

Uma das áreas estudadas na busca das razões e formas através das quais o território urbano se desenvolve é a arquitetura. Quando nos referimos a uma cidade como uma cidade moderna, criamos a imagem da cidade pela sua arquitetura moderna, seja em edificações, pontes ou avenidas. A arquitetura é um elemento não apenas material, mas parte do conjunto de vias, praças, monumentos e vegetação que forma a imagem da cidade.

Assim, torna-se parte da cultura, da economia e da identidade do local, estando sempre em transformação.

Este patrimônio constituído con leyendas, historias, mitos, imágenes, pinturas, películas que hablan de la ciudad, há formado un imaginário múltiplo, que no todos compartimos del mismo modo, del que seleccionamos fragmentos de relatos, y los combinamos en nuestro grupo, en nuestra propia persona, para armar en vision que nos deje poco mas tranquilos y ubicados en la ciudad. (CANCLINI, 1997, p.93).

Essa evolução das tipologias arquitetônicas acaba estabelecendo relações com a morfologia urbana, tornando-se um dos elementos componentes da imagem urbana, na forma material e imaterial. Canclini (1997) acredita que se pode falar tanto de patrimônios visíveis, como de patrimônios invisíveis, sejam museus, avenidas ou edifícios que venham a enaltecer a cidade, dando-lhe uma continuidade histórica. O autor ainda observa que a cultura imaterial poucas vezes é pensada como parte do patrimônio.

A arquitetura é mais que as edificações, pois trata de design e equipamentos urbanos, patrimônio, passeios e demais elementos que são visíveis aos usuários dos espaços. A análise dos fatores que fazem com que cidades se tornem referência na arquitetura é importante, pois está relacionado com a realidade do país, normalmente atribuídos à condição econômica, política e social. O texto dissertativo servirá de base para subsidiar a discussão sobre urbanismo e planejamento urbano no contexto educacional, apresentando a pesquisa de uma forma mais atraente, com uma linguagem voltada ao público que se destina, no intuito de gerar maior interesse pelo assunto.

Na primeira parte do texto será feita uma discussão sobre os conceitos-chave desse trabalho, começando pelo urbanismo e pelo planejamento urbano. Exemplos de intervenções urbanísticas realizadas nas cidades de Paris e Barcelona em meados do século XIX serão abordados, a fim de mostrar de maneira prática algumas causas e consequências destas reformas urbanas que perduram até hoje. De forma objetiva, serão apresentados alguns conceitos e elementos de transformação do espaço urbano aplicados em ambos os estudos de caso.

No terceiro capítulo, o início do desenvolvimento urbano de Caxias do Sul servirá como tema central, contextualizando a chegada dos imigrantes italianos ao modelo de desenho urbano adotado no início da colonização, assim como algumas tipologias de modelos de implantação. Nesse momento, já existe uma discussão sobre o modelo urbano

implantado, bem como sobre a topografia do terreno, que posteriormente será visto mais detalhadamente no desenvolvimento do texto. Com a rápida expansão da área urbana, a cidade começa a crescer, mas de forma desordenada, espontânea, trazendo diversos transtornos à população. Durante um período, os Códigos de Posturas normatizavam, mesmo que não adequadamente, as diretrizes do crescimento da cidade. A dificuldade no abastecimento de água, transporte, esgoto e habitação ocasionou a necessidade de desenvolver um plano diretor que fosse eficaz na organização física de Caxias do Sul. Diversas leis complementares ao Código de Posturas serão examinadas e problematizadas, contextualizando o período. A pesquisa feita nos jornais Pioneiro da década de 1940 e 1950 irá colaborar com informações consistentes sobre a precariedade e a necessidade de uma mudança.

No último capítulo serão detalhados o pré-plano e o Plano Diretor de 1953. Será investigado todo o estudo inicial feito pela equipe de engenheiros, arquitetos e urbanistas contratados para o desenvolvimento das novas normas e diretrizes, assim como os objetivos e planejamentos propostos, visando ordenar o crescimento da cidade para as próximas décadas.

2 Urbanismo e Planejamento Urbano

No meio acadêmico, o urbanismo é tratado como disciplina autônoma a partir do século XIX, enquanto que o planejamento urbano só passa a ser considerado assim a partir do século XX. O planejamento urbano e o urbanismo fazem parte do mesmo grupo de estudo, mas são distintos em relação aos seus objetivos. Ambos os conceitos tratam da ocupação do território na forma espacial. O urbanismo é o desenvolvimento do desenho da organização física das cidades, composto por ruas, avenidas, quarteirões, lotes e praças. Resumidamente, é o desenho das cidades. Já o planejamento urbano considera a cidade como agente dentro de um processo social interativo, agindo na ordenação física da cidade, mas trabalhando outros processos de construção. Neste caso, uma atividade multidisciplinar e também com interferência direta no espaço físico, que norteia o uso do espaço urbano através de um conjunto de normas.

Exemplos de grandes intervenções urbanísticas já eram realizadas na metade do século XIX, como as de Paris e de Barcelona. Segundo Benevolo (2003), George Haussmann, administrador público, com a ajuda de arquitetos e engenheiros, a mando de Napoleão III, sobrinho de Napoleão Bonaparte, transformou a cidade durante quase 20 anos.

O objetivo principal da reforma urbana era a liberação do tecido urbano para manobras militares, alterando um terço da área da cidade. Para reformar a Île de la Cité em área militar, todas as edificações foram demolidas, pois a reforma visava basicamente os interesses militares de Napoleão. Nesse momento, o urbanismo era feito de forma racionalista, priorizando o aspecto técnico em relação ao histórico. Desta forma, tais mudanças deveriam melhorar a circulação, para que fosse possível acessar toda a cidade de forma rápida e, conseqüentemente, resolver os graves problemas de insalubridade. Por volta de 1853, bairros em estado puro de degradação foram completamente eliminados, a fim de conter o avanço de doenças como cólera e tifo. As ruas receberam arborização e sistema novo de iluminação.

Dessa forma, a identidade da cidade medieval vai se transformando. As ruas estreitas e de traçado orgânico começam a dar lugar a grandes avenidas contornadas por um anel viário. Praças com monumentos têm a função de servirem de cenários. O carrefour é o novo elemento urbano criado e utilizado como elo de ligação entre as avenidas. Além das novas ruas com traçado ortogonal, também são criados boulevards,

novos bairros, parques, jardins públicos e outro novo elemento: o quarteirão. Criado a partir do novo traçado viário, o quarteirão é formado por vários lotes de formatos irregulares, com definições específicas de ocupação. Devendo ser perpendiculares à rua, as fachadas deveriam ter unicidade arquitetônica, com galerias e passagens com função comercial, e multifuncionalidade entre residencial e comercial. Foram excluídos cinquenta quilômetros de ruas antigas, estreitas e de traçado irregular por 165 quilômetros de novas vias, além da implantação do novo sistema de esgoto que serve de referência até hoje, considerado como um dos maiores do mundo.

Conforme Benévolo (2003), outras significativas intervenções feitas por George Haussmann foram a demolição de aproximadamente 20.000 prédios, construindo 34.000 prédios novos, além do uso da tipologia de edificações baixas de tons claros, novos sistemas de rede de gás para iluminação e aquecimento de casas, rede de água potável, banheiros públicos e estações de trem. Suas ideias e projetos continuaram sendo executadas até 1920.

Idelfonso Cerdà foi um dos pais do urbanismo moderno, propondo, em 1854, uma grande intervenção na cidade de Barcelona, na Espanha. Ele pensou no planejamento urbano a partir da residência, nas condições salubres de ocupação do espaço. Era engenheiro com estudos aprofundados em sistema viário, que se baseavam no recente trabalho de Haussmann em Paris: longas e largas avenidas.

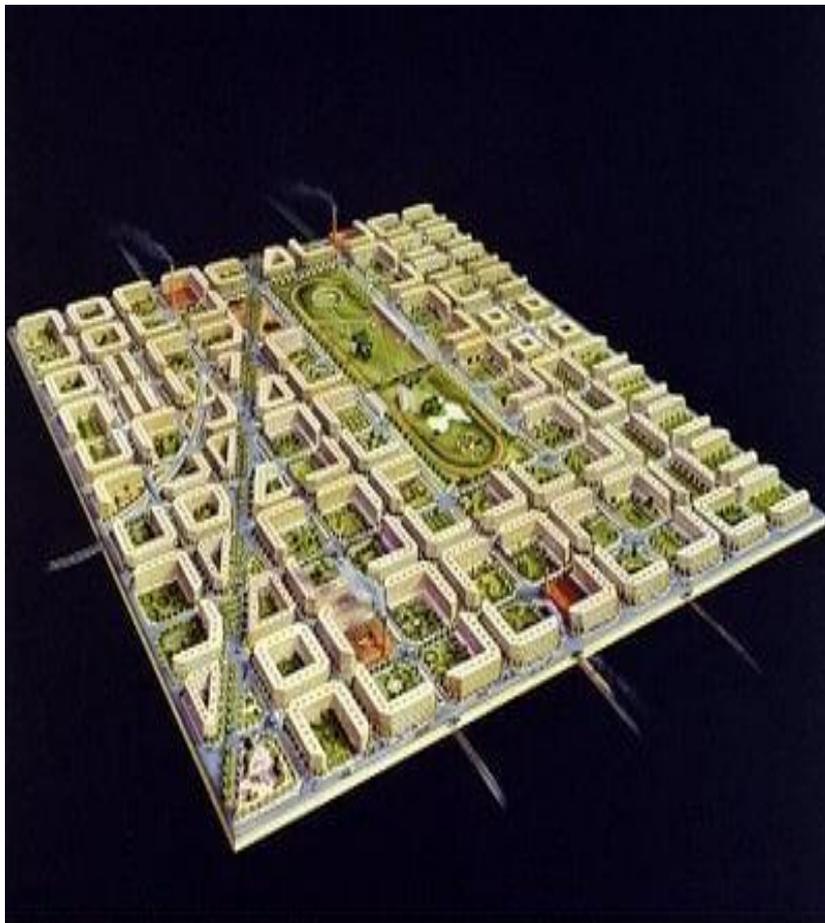
É considerado um dos pais do urbanismo por escrever o primeiro tratado sobre urbanização, analisando as diversas questões urbanas da cidade, como o traçado e a circulação. Levou em consideração a geografia da área de expansão, a vegetação, a topografia e o clima da região, assim como a forma de pensar a cidade, priorizando a coerência do espaço, a circulação e o convívio social, ou seja, priorizando o uso por quem vai usar o espaço. No caso de Paris, a principal preocupação era a estética. O traçado adotado foi o retilíneo.

O Plano para Barcelona foi colocado em prática e essa foi a primeira vez que aparece o termo 'urbanização'. Cerdà cria uma metodologia processual enfatizando aspectos relacionados à questão da coordenação dos aspectos espaciais e físicos, funcionalidade, destacando relações sociológicas, econômicas e administrativas da cidade; lembrando que vários fatores influenciam a cidade e isso define quais os serviços deverão ser fornecidos. A partir desses aspectos, fez uma relação dos edifícios com o número de usuários (exemplo: hospital para tantas pessoas que moram perto do edifício). Esse aspecto de seu plano pode ser observado no Plano Piloto de Brasília, projetado por Lúcio Costa. Nele existe a figura da Unidade de Vizinhança que configura exatamente este aspecto do Plano de Cerdà. Em relação à tipologia a ser

adotada, Cerdà defende que deveria ter uma única fisionomia, com ocupação periférica do lote e o miolo sendo utilizado para jardins. Os edifícios deveriam ter sempre o mesmo gabarito de altura e chanfrados nas esquinas. (Disponível em: <https://arquitetandoblog.wordpress.com/2009/04/08/hausmann-e-a-reforma-de-paris/> Acessado em: 18 set. 2017.)

Cerdà não se preocupa com a criação de um centro da cidade, pois a homogeneidade do espaço territorial deve tornar todas as áreas com o mesmo valor. Os prédios públicos e administrativos devem estar espalhados por toda a cidade, valorizando os bairros igualmente, descentralizando-os. Diferentemente de Haussmann, ele preserva a cidade medieval com o prolongamento das avenidas até os novos bairros, sem demolições.

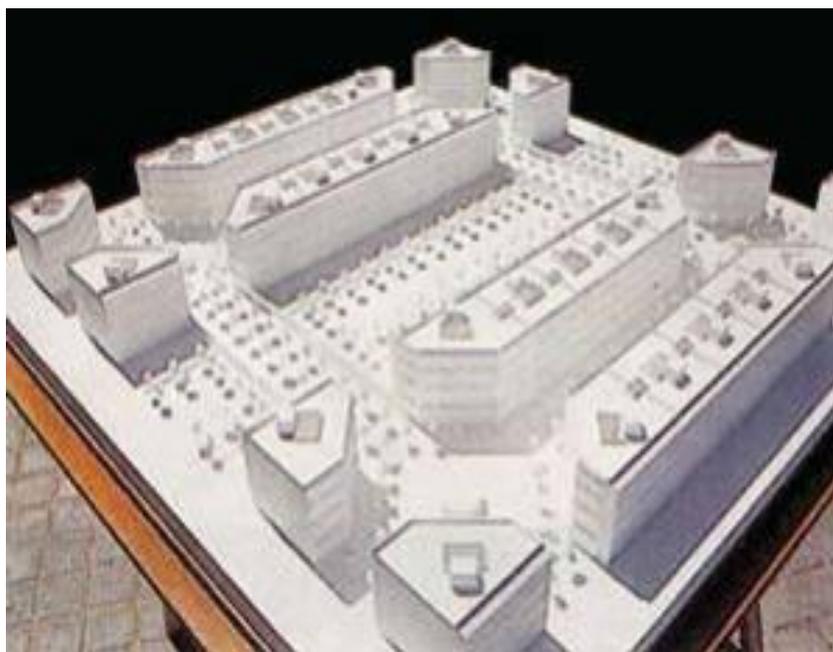
Figura 01: maquete de Barcelona de 1859.



Fonte: Disponível em: <https://arquitetandoblog.wordpress.com/2009/05/29/idelfonso-cerda-plano-de-expansao-de-barcelona/>. Acessado em 18 set. 2017.

Com a escolha da tipologia de traçado ortogonal, Cerdà permite a criação de praças e parques, hierarquizando as vias e relacionando à tipologia habitacional. Com a ocupação do quarteirão de no máximo 2/3 da área, permitia a circulação e as interações sociais. Essa tipologia de edifícios causou uma ruptura no sistema adotado, definindo as formas de ocupação em “U” ou em “L”.

Figura 02: maquete do quarteirão de 1859.



Fonte: Disponível em: <https://arquitetandoblog.wordpress.com/2009/05/29/idelfonso-cerda-plano-de-expansao-de-barcelona/>. Acessado em 18 set. 2017.

Entre as propostas do projeto, ainda estavam o custo baixo, a incidência de sol, a circulação de ar e a iluminação natural. Os ambientes deveriam ser salubres e a modulação dos quarteirões deveria ser de 113 metros de lado com chanfros nas esquinas de 20 metros, chamado de ilha-tipo. Esse desenho permitiria que as esquinas tivessem maior permeabilidade e amplitude visual. Em razão da cidade industrial que deveria ser compacta, abre mão dos jardins unifamiliares. As ruas teriam 20 metros de largura com tipologia ortogonal. Os trens, a energia elétrica e as tubulações deveriam ser subterrâneos, para não poluírem visualmente a paisagem e o meio urbano. Das ideias de Cerdà, apenas o traçado viário foi executado.

Assim como os exemplos acima, Caxias do Sul passou por uma grande transformação. Com o crescimento acelerado e desordenado, áreas rurais foram loteadas sem infraestrutura adequada, tornando-se áreas de risco e insalubres. O Código de Conduta que servia como referência não comporta as rápidas transformações pela qual a cidade está passando.

3 Desenvolvimento Urbano de Caxias do Sul

Vindos do Norte da Itália, os imigrantes estavam acostumados com diversas formas urbanas. O modelo circular era quando as edificações se dispunham em torno de uma praça central, mais comum em vales (depressões) entre duas montanhas. Quando o povoado crescia demais, prolongava-se, de preferência, em forma linear. O modelo de implantação em declives, o polar, vindo dos Alpes do Norte da Itália, se caracterizava por localizar o comércio na parte mais baixa, as habitações no centro e a igreja no ponto mais alto. O modelo urbano adotado no início da colonização de Caxias do Sul foi o tabuleiro. Reto, rígido e ortogonal. Esse modelo, considerado o modelo oficial em cidades de imigração italiana, mostrou-se inadequado para ser padronizado, não levando em consideração as diferentes situações da topografia e, mesmo assim, foi implantado na maioria das cidades.

A criação das cidades foi instrumento dos Estados – e em áreas de colonização, nos territórios sem ocupação ou com populações já instaladas, essas cidades tomaram forma, quase sempre, do reticulado autoritário, que submetia as pessoas e o terreno. Encontra-se isso no mundo Antigo Clássico, no Medieval, no período do capitalismo. Na Ásia, na África, na Europa, na América. (NASCIMENTO, 2010, p.66).

Dessa forma, evidencia-se uma divergência entre os imigrantes e o Governo Imperial, resultando em implantações completamente equivocadas. Em Bento Gonçalves, por exemplo, a topografia irregular não é compatível com o modelo rígido do traçado urbano. Neste caso, o traçado acompanha a geografia do terreno.

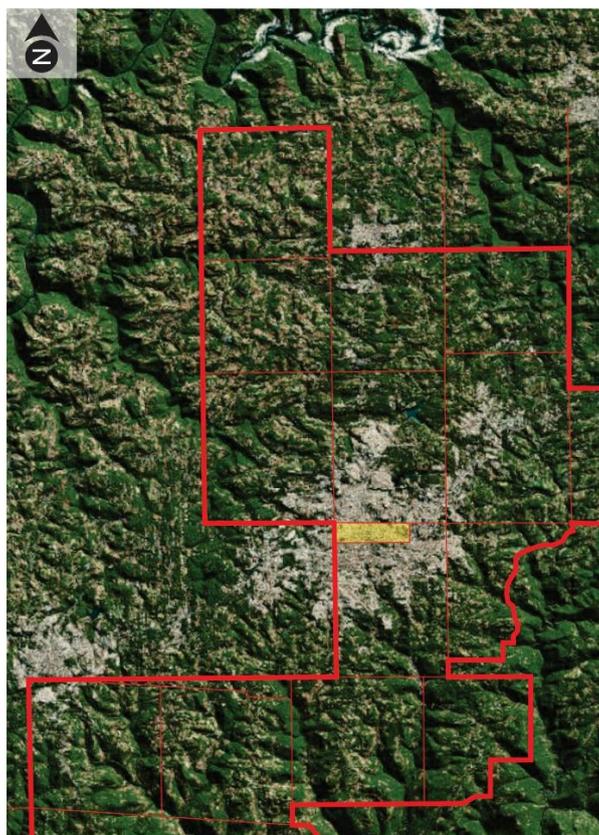
O processo de urbanização definitiva da sede Caxias começou logo após a aprovação do projeto da povoação da Colônia Caxias no Campo dos Bugres, concebido em dezembro de 1878 e enviado ao Presidente da Província.

Figura 03: Planta parcial da colônia Caxias no Campo dos Bugres, de 1879



Fonte: Acervo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Figura 04: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2018.

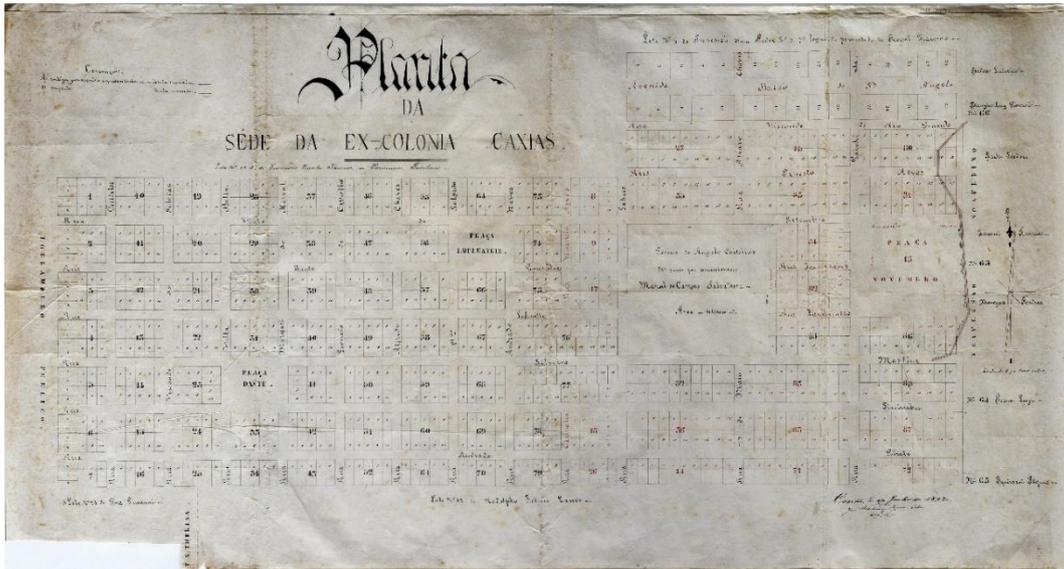
Em janeiro do ano seguinte foi aprovado o traçado das ruas, seguindo o modelo urbano adotado. Era composto de forma ortogonal por oito ruas de norte a sul (20 de Setembro, Bento Gonçalves, Lafayette, Silveira Martins, Sinimbu, Andrade Pinto, Conde de Porto Alegre e Marcondes de Andrade) e oito de leste a oeste (Andrade Neves, Doutor Salgado, Alfredo Chaves, Leonce de Carvalho, Marquês do Herval, Villa Bela, Visconde de Pelotas e Garibaldi). Além destas ruas, destacam-se três praças que receberiam o nome de 5 de Janeiro (Praça Dante Alighieri), Praça Imperatriz e Praça Pedro Segundo.

O projeto aprovado não foi executado em sua totalidade, faltando duas ruas abaixo da rua Andrade Pinto (ao sul, hoje rua Os 18 do Forte). Atualmente, com exceção destes quarteirões faltantes, a área da implantação inicial ocupa o espaço tal qual o projeto aprovado. A forma inicial de Caxias do Sul corresponde hoje ao centro da cidade. (GIRON; NASCIMENTO; 2010).

Não demorou para que o comércio prosperasse em função do dinamismo do modelo colonial implementado na região. O crescimento acelerado, impulsionado pela produção de artefatos e utensílios que eram necessários para atender a diversas atividades, fez com que fosse necessário que a área urbana fosse expandida. (MACHADO, 2001).

A primeira expansão urbana de Caxias começou por volta de 1892, com o projeto do engenheiro José Montaury. A nova área ocupada foi a leste e ao norte, sendo que o tamanho dos lotes nas novas quadras era menor e retangular. Antes havia dez lotes por quadra, já o novo projeto contemplava até vinte lotes. Desta forma, surgem ruas conhecidas, como Marechal Floriano, Moreira César, Coronel Flores e Feijó Júnior.

Figura 05: Planta da Sede da Ex colônia Caxias, de 1892



Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Figura 06: Mapa de Caxias do Sul, de 2019

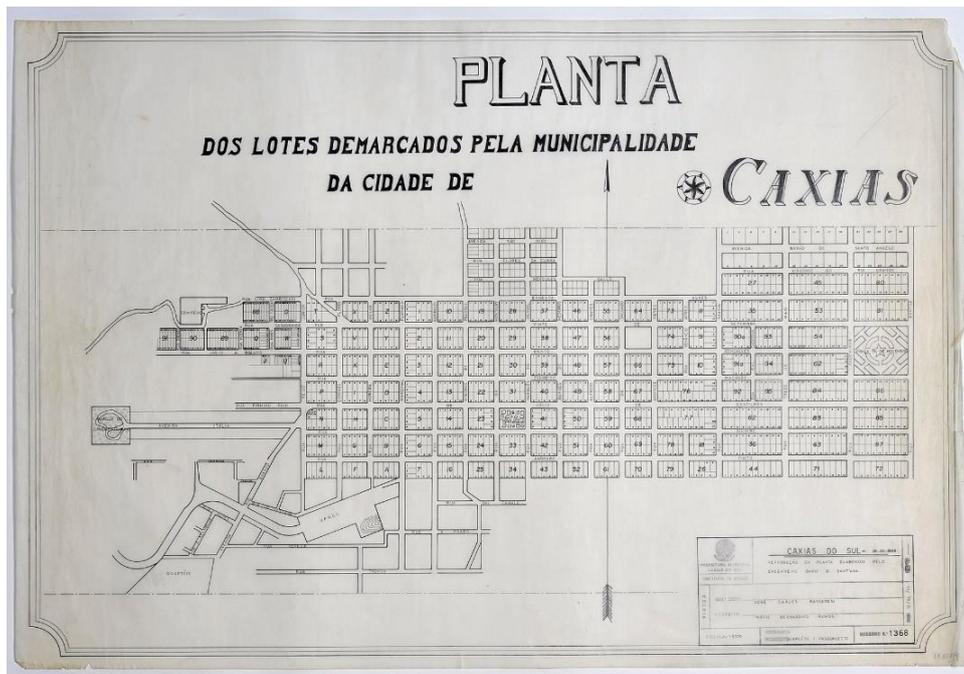


Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

Na planta do município datada de 1926 aparecem outras ampliações. Ao norte e ao sul, o traçado permanece ortogonal, mas ao sudoeste é possível observar a primeira intervenção do espaço onde o traçado não obedeceu às regras até então impostas: a estrada do Rio Branco e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Este fato possivelmente aconteceu por razões técnicas, de logísticas e morfológicas (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p. 72).

A noroeste da cidade, a estrada Matheo Gianella também foge do traçado linear. A leste, a cidade se estende até a rua Angelina Michielon, onde é possível observar o surgimento do Cemitério Municipal, do Parque Cinquentenário e do Parque da Imprensa (Figura 06).

Figura 07: Planta do município de Caxias do Sul em 1926.



Fonte: Arquivo da Secretaria Municipal de Urbanismo.

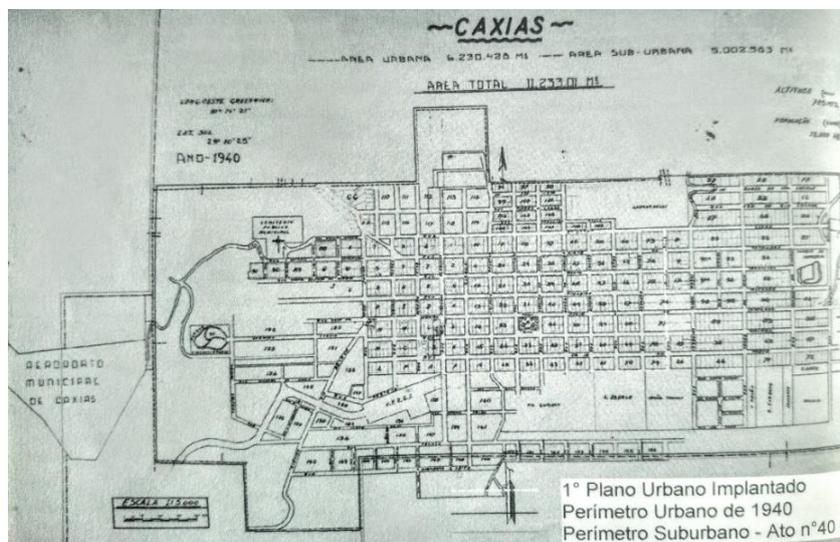
Figura 08: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

A área da cidade já é praticamente duas vezes o projeto original, sendo que no mapa de 1940, importantes alterações aparecem em relação ao mapa de 1930, tais como as alterações que tangem ao desenvolvimento viário. Vale ressaltar que essas alterações influenciaram diretamente no crescimento e desenvolvimento de Caxias. O aeroporto municipal a oeste e a BR 116 a leste juntaram-se a ferrovia já existente.

Figura 09: Planta do Município de Caxias do Sul em 1940.



Fonte: Arquivo da Secretaria Municipal de Urbanismo

Figura 10: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

Estes mapas mostram a área legal, circunscrita no perímetro determinado. Contudo, no final da década de 1940, outras áreas que estavam sendo ocupadas de forma irregular, sem infraestrutura alguma já eram conhecidas. Canclini (1997, p.96) acredita que “muitas hipóteses que conduzem a ação e as omissões dos cidadãos derivam de como percebemos os usos do espaço urbano, os problemas do consumo, trânsito e poluição, assim como imaginamos as explicações a essas questões.”

A população responsável pelo aumento do perímetro urbano da cidade era composta em grande parte por artesãos, operários e comerciantes. Os comerciantes trocavam o produto excedente rural por outros produtos que eram necessários aos próprios agricultores e se tornaram fundamentais no desenvolvimento econômico da cidade. Com o capital centralizado no comércio, controlavam a produção e o transporte, distribuindo toda a diversidade de produtos a pequenas vilas que se formavam nas proximidades. Com a necessidade crescente por produtos manufaturados pelos agricultores, a indústria se desenvolve de maneira independente aos países desenvolvidos, abastecendo o mercado local e posteriormente o nacional. (HERÉDIA, 1997)

Com a 1ª Guerra Mundial, entre 1914 e 1918, a Crise de 29 (que afetou vários países até o início da 2ª Guerra Mundial) e a 2ª Guerra Mundial, entre 1939 a 1945, a

produção e a exportação dos países desenvolvidos foram alteradas, ajudando no fortalecimento e desenvolvimento da indústria local.

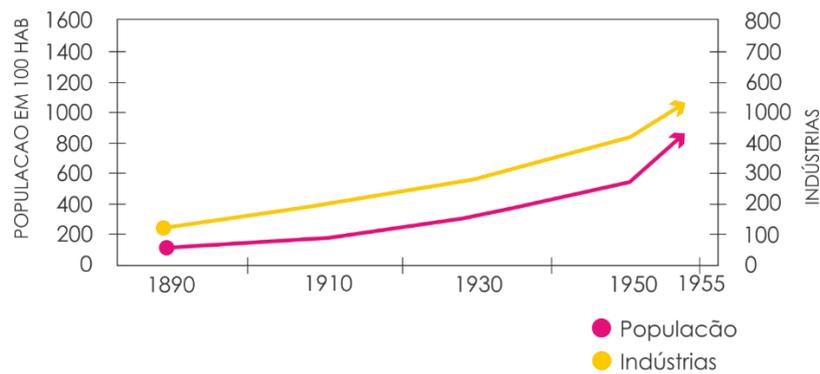
Enquanto os donos das casas comerciais incrementaram seus negócios (...), os colonos viviam uma situação de maior dependência, proletarizando-se. Isso significou, no passar dos anos, o aumento do excedente de mão de obra canalizado para a indústria regional, fruto, portanto da desvalorização da produção agrícola, da subordinação do colono ao capital. O fracionamento da propriedade, a política agrícola, o baixo preço dos produtos agrícolas, a evasão e o êxodo rural foram reflexo desses processos. (...) O novo operário era filho do velho colono imigrante, do pequeno produtor que, se conseguia manter suas terras como empresas rurais baseadas no trabalho familiar, não conseguiam solucionar o problema de seus filhos que se obrigaram a se vender como mão de obra na indústria da zona urbana, ou migrar na busca de novas terras (HERÉDIA, 1997, p. 62 – 63).

Muitas empresas tiveram grande aumento na produção, por serem consideradas empresas de “interesse militar” pelo governo federal, já que fabricavam beliches, cobertores, munição e armamentos durante a 2ª Guerra Mundial. Com a transformação da economia durante esse período, a cidade cresce de forma desordenada, à medida que a população praticamente duplica, entre o final das décadas de 1940 e 1950. Desta forma, a paisagem urbana começa a se modificar com os primeiros edifícios verticais no centro da cidade, assim como o aumento da região periférica.

[...] (la ciudad industrial) es la urbe que se opone a lo histórico territorial porque no abarca un espacio delimitado al modo tradicional, sino que se expande con el crecimiento industrial, la ubicación periférica de fábricas y también de barrios obreiros y de otros tipos de transportes y servicios. Podríamos decidir que la principal característica es que la ciudad industrial va desterritorializando lo urbano. (CANCLINI, 1997, p.81)

Esse desenvolvimento trouxe consigo o aumento constante de pessoas que migravam de diversas localidades em busca de emprego, o que gerou a expansão urbana espontânea em progressão geométrica. (NASCIMENTO, 2009)

Figura 11: Gráfico População x Indústria de 1890 a 1955.



Fonte: (adaptado de HERÉDIA, 1997 por Bosi, 2018)

Essa ocupação do solo da zona rural passou a ocorrer em áreas mais afastadas, onde o valor dos lotes era mais acessível à classe trabalhadora, além de permitir que as próprias edificações pudessem ser construídas com materiais mais baratos e fora das normas oficiais dos códigos de edificações vigentes. Vale lembrar que esses elementos interagem socialmente de forma direta, explicando como o espaço é organizado e segregado, através das hierarquias funcionais e sociais que a cidade cria (PIRES, 2010)

[...] la densidade de habitantes tende a disminuir en el centro histórico da la ciudad. [...] Tiene a ver con la degradación de los centros históricos y, por outro tanto, con una reconposición de lo que entendemos como cultura urbana. Cambian los usos del espacio urbano al pasar de ciudades centralizadas a ciudades multifocales, policéntricas, donde se desarrollan nuevos centros a través de los shoppings, de otros tipos de urbanización, tanto populares como de clases altas, que por distintas razones abandonan el centro histórico. [...] una ciudad de la que cada vez tenemos menos idea donde termina, donde empieza, en qué lugar estamos. (CANCLINI; 1997, p.81)

Defendendo a ideia de que quando um novo centro urbano se forma há uma assimetria social quanto ao uso do solo, Pesavento (2001) usa os termos “cidade dos outros”, para esses lugares, e “protagonistas da rejeição”, para a população de menor renda que ocupa tais áreas. Além de estabelecerem relações sociais objetivas entre si, os homens interagem através das relações imaginárias, sendo classificados a partir do bairro onde moram, da sua habitação, etc. (MACEDO, 1991).

Diante da complexificação das relações urbanas, em meados do século XX, a cidade passa a ser amparada por um conjunto legal que visa normatizar o urbanismo em

Caxias do Sul. A respeito do período anterior, isto é, que vem da colonização até meados dos anos 1930, já existe uma historiografia consolidada a respeito do tema. Nesse sentido, merecem destaque Nascimento (2009), Machado (2001), Giron e Nascimento (2010) e Bisol (2017). Na sequência do texto, o corpo legal da urbanização da metade do século passado será descrito e problematizado no seu contexto sócio histórico.

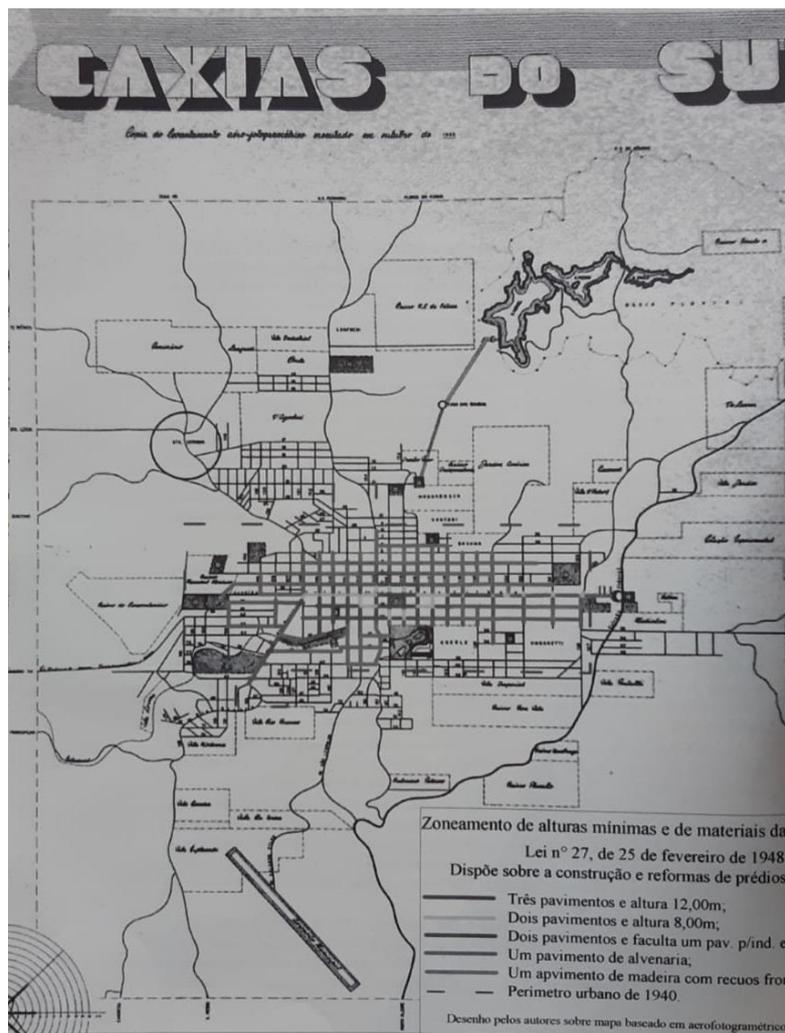
3.1 Lei 27, 25 de janeiro de 1948 – lei das edificações e uso do solo

Em 25 de janeiro de 1948, o prefeito Luciano Corsetti aprova a Lei nº 27, relacionada à construção e às reformas das edificações de Caxias do Sul. Com um zoneamento de uso do solo definido, tendo como referência à Praça Dante Alighieri. Essa lei tinha os seguintes parâmetros para novas edificações e para reformas:

Na Lei 27/1948 são criadas cinco zonas, sendo que, na central, o mínimo é de três pavimentos e só sendo aceitas construções de madeira na quinta zona, desde que com afastamento frontal de 4 metros e laterais de 1,5 metros. (Marchioro; Calgagno, 2010, p. 80).

Vale ressaltar que em algumas zonas, o uso de apenas um pavimento era facultativo para uso industrial e comercial, com a altura mínima de 06 metros para a fachada.

Figura 12: Zoneamento de alturas e materiais das edificações, Lei 27/1948



Fonte: Desenho dos autores (Marchioro; Calgagno, 2010)

Em determinados trechos do zoneamento, os passeios deveriam ser construídos com mosaicos, previamente aprovado pela prefeitura, tanto nas novas edificações, quanto nas reformas dos edifícios construídos.

No final de 1948, o deputado Celeste Gobbato expõe sua análise e preocupação com o desenvolvimento sem parâmetros da cidade:

O desenvolvimento urbano de Caxias do Sul se apresenta com índices muito elevados, comparáveis com o progresso vegetativo e edilício da grandiosa e ativíssima capital bandeirante. (...) surgiram edifícios em todos os quadrantes da urbe; muitos majestosos e empolgantes; outros discretos, mas cômodos; alguns humildes e muitas malocas que abriga inúmeras famílias de escassos ou sem recursos e que aqui fora atraídas de lugares longínquos pela intente procura de mão de obra ou para encontrar maiores facilidades na vida. Entretanto nem sempre as edificações obedeceram a determinado plano diretor

e aos consequentes critérios urbanísticos. (...) O estudo e a definitiva organização de um plano que equacione racionalmente a progressão edilícia caxiense, com suas necessidades urbanistas futuras deve ser considerado pois, a meu ver, de urgente realização. Numerosas cidades rio-grandenses, grandes e pequenas, dispõem desse necessaríssimo planejamento que facilita sobremodo à administração municipal a abertura de novas ruas, a reserva de logradouros públicos, a localização das indústrias, a criação de bairros residenciais e outros [...]. (JORNAL PIONEIRO, 16 DE DEZEMBRO DE 1948, p. 03)

Nessa mesma coluna, Gobatto chama a atenção para a rede de abastecimento de água potável, abastecida pela Bacia Hidrográfica do Arroio Dal Bó e a crescente demanda, assim como para a construção da rede de esgotos. O saneamento básico era um grande problema, pois as cloacas estavam continuamente entupidas, liberando odores em determinadas áreas da cidade e, como consequência, causando a proliferação de insetos prejudiciais à saúde da população. Havia a cobrança para que a fiscalização atuasse até mesmo em áreas relacionadas à alimentação, já que os proprietários não atendiam às mínimas condições de higiene do local.

Pesavento (2001, p. 15) acreditava que “viver em cidade, contudo, punha exigências, problemas a serem resolvidos, seja pelos poderes públicos, seja pelos capitalistas da praça. Iluminação, segurança, transporte urbano, saneamento, calçadas, arruamentos e códigos de postura normatizavam a vida dos seus habitantes e demandavam providências dos governos.” A necessidade de planos diretores vai muito além da mobilidade e da habitação. Saneamento, saúde, educação e lazer fazem parte do desenvolvimento do planejamento urbano, pois esse estudo visa à qualidade de vida da população em áreas urbanas.

No início de abril de 1949, o engenheiro urbanista Edvaldo Paiva, ministrou uma palestra sobre a urbanização da cidade, para autoridades municipais, representantes do poder Legislativo e Judiciário, comércio e indústria, imprensa e convidados especiais.

[...] o Dr. Edvaldo Paiva, engenheiro e urbanista que pronunciou brilhante palestra em torno do Plano Diretor de Caxias do Sul, e a urbanização de nossa cidade, fazendo interessantes considerações relativamente à questão dos transportes e tráfego urbano. [...] Depois de sua interessante palestra, que prendeu a atenção dos presentes, pela firmeza e oportunidade das explicações, feitas com indiscutível conhecimento do assunto versado, o Dr. E. Paiva possui à disposição dos presentes que o quisessem arguir, ou para quaisquer outros esclarecimentos e debates, relativamente ao tema em análise. Alguns vereadores presentes passaram a interpelar sobre assuntos de interesse municipal, que para todos teve pronta e interessante resposta. (JORNAL PIONEIRO, 09 DE ABRIL DE 1949, p. 01)

No final do mesmo mês foi aberta a licitação para o desenvolvimento do Plano Diretor, no intuito de resolver essa rápida expansão aleatória. O Jornal Pioneiro acompanhou o desenrolar dessas discussões, com uma linha editorial muito positiva em relação ao tema e aos principais responsáveis por esse processo.

Paiva escrevia artigos onde apresentava suas ideias sobre Planejamento urbano, incluindo áreas da ciência urbana, planificação e urbanismo.

[...]seu planejamento urbano atraiu um grande número de continuadores. Paiva era professor e, como tal, contribuiu para o treinamento dos primeiros urbanistas formados no Rio Grande do Sul (1949). Mas não é estritamente falando através de seus cursos que seu urbanismo exerceu sua maior influência. Os testemunhos que reunimos confirmam em uníssono que seus cursos e, em geral, o planejamento urbano despertaram muito pouco interesse entre os alunos das aulas de arquitetura do Instituto de Belas Artes de Porto Alegre. e a Faculdade de Arquitetura da Universidade do Rio Grande do Sul, onde Paiva ensinou entre 1945 e 1964. (ROVATTI; 2001, p.24)

Edvaldo Paiva dividia as opiniões quanto à sua capacidade técnica, principalmente por ser engenheiro e não reunir aptidões para o desenho tanto quanto os arquitetos. Mas no início da década de 1950, reuniu um grupo de estudantes de arquitetura justamente para desenvolver os planos de Florianópolis, Passo Fundo, e Caxias do Sul, deixando um legado à vários destes estudantes, inclusive nomes que posteriormente tiveram grande expressão no cenário da arquitetura e urbanismo de Porto Alegre como Moacyr Moojen Marques e Carlos Maximiliano Fayet.

Outro aspecto da trajetória de Paiva é que sua formação e planejamento urbano ocorreram entre 1933 e 1964, período aproximadamente equivalente ao "ciclo de prestígio" internacional da arquitetura brasileira. Durante este tempo, e quase sempre em associação com colegas engenheiros, arquitetos e urbanistas, Paiva concebeu planos de desenvolvimento urbano para as cidades de Uruguaiana (1944), Lageado (1948-1949), Caxias do Sul e Passo Fundo (1953) e Porto Alegre (1935-1936, 1955-1958) em termos do estado do Rio Grande do Sul, e de Florianópolis (1951), a capital do estado de Santa Catarina. (ROVATTI; 2001, p.23)

Em 1949, Paiva publica, no Jornal Pioneiro, quatro artigos intitulados: “As Vantagens de um Plano Diretor – A administração e a Cidade” em 02 de julho, “As Vantagens de um Plano Diretor – Bem Estar Para o Povo, Economia Para a Administração” em 09 de julho, “As Vantagens de um Plano Diretor – Melhor localização para os edifícios públicos” em 16 de julho e “As Vantagens de um Plano Diretor – Mais turismo, novas fontes de renda” em 30 de julho. A razão dessa série de artigos é esclarecer

dúvidas da população e mostrar a necessidade e vantagens de um Plano Diretor para qualquer cidade, principalmente para uma cidade que cresce rapidamente como Caxias do Sul.

No primeiro artigo, Paiva aborda as razões para o desenvolvimento de um Plano Diretor, justificando o investimento em organizar o espaço em relação à construção de escolas e hospitais. O investimento não é apenas no Plano Diretor, mas nas onerosas obras. A cidade cresceu dentro do traçado original, xadrez, em terreno pouco acidentado, por um certo período. Com a ampliação da base econômica e o grande desenvolvimento da indústria e da vitivinicultura, a área central não atendeu mais tal demanda, ocupando zonas mais distantes e acidentadas.

Para onde a cidade deve crescer, da maneira mais vantajosa para a economia coletiva? Devemos prolongar simplesmente o traçado em todas as direções, apesar de que o terreno acidentado fora da zona central torna tal tipo de traçado completamente antieconômico? Ou devemos estudar quais as zonas mais vantajosas para a expansão das zonas residenciais e traçar as novas ruas de acordo com o relevo do terreno? Onde devemos implantar as novas indústrias que acorrerão brevemente à cidade, de maneira que não prejudiquem as zonas residenciais e que se instalem em terrenos economicamente vantajosos quanto ao seu preço e às condições de acesso e transportes? (JORNAL PIONEIRO, 02 DE JULHO DE 1949, p. 03)

Afirma que o Plano Diretor é um instrumento necessário para orientar a ação urbanística, devido à fase de transformações e progresso pela qual a cidade estava passando. O engenheiro salienta que o Plano Diretor ajudaria no desenvolvimento da cidade e alerta que sem ele, o desenvolvimento racional seria impedido de acontecer. No artigo seguinte, Francisco de Macedo, urbanista que junto com Edvaldo Paiva ganhará, em breve, a licitação para o desenvolvimento do Plano Diretor, parabeniza a administração atual por sua visão progressista, pensada no povo e na economia do município.

Macedo traz comparações que mesmo atualmente fazem sentido:

[...] escola ou hospital, onde? Haverá em Caxias do Sul, um terreno onde o médico possa ter certeza que ao lado jamais será levantada uma laminadora de aço ou construído um clube recreativo? Terá o educador dessa cidade certeza de que, frente ao lote que escolheu para seu educandário, não haverá em futuro próximo, uma via de tráfego pesado, perigosa à segurança dos alunos e que venha perturbar as dissertações dos professores? Evidentemente, nada há atualmente, que impeça a vizinhança de edifícios para funções diversas. O proprietário de sua residência pode ter amanhã como sua vizinha uma grande ferraria e, um bairro luxuoso, de construções caras, pode, em seguida, ter, em sua proximidade, uma fábrica de explosivos (como aconteceu recentemente em São Leopoldo). O proprietário ou o locatário, o médico ou o educador, nunca pode ter certeza absoluta quanto ao futuro de suas residências ou de suas instituições. Só o Zoneamento, com a respectiva legislação, poderia dar tal segurança. (JORNAL PIONEIRO, 09 DE JULHO DE 1949, p. 03)

Após a realização do zoneamento, a população entenderá as razões para a melhor localização dos seus imóveis. As novas obras teriam mais segurança na elaboração de orçamentos e na organização, determinando com mais clareza os investimentos prioritários. Macedo ainda argumenta que esse planejamento permitirá que o serviço seja contínuo, mesmo com a mudança do administrador com o passar dos anos, porque houve um estudo e a aprovação da obra.

Figura 13: Título do terceiro artigo publicado no Jornal Pioneiro.



Fonte: Disponível em: Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=33640&p=7&Miniatura=false&Texto=false>. Acessado em 21 set. 2017.

Um dos problemas mais sérios analisados e abordados por Edvaldo Paiva é a localização dos edifícios públicos. Em épocas anteriores a do estudo feito por ele, quando a cidade estava no início de sua formação, não havia essa necessidade, porque ela era um

núcleo restrito que ocupava pequenas áreas e contava com organização social pouco complexa, de modo que os órgãos públicos eram praticamente resumidos à prefeitura e à cadeia. Aumentando a complexidade da vida destes núcleos urbanos, os novos órgãos foram sendo instalados onde o poder público dispunha de terrenos devolutos, vagos. O problema é que essa prática se tornou antieconômica e irracional sob o ponto de vista de que passou a ser de acesso restrito a minoria da população em função do deslocamento.

E esses conjuntos de edifícios devem ser colocados em terrenos de valor razoável, de maneira a não se sobrecarregar as despesas públicas. Como princípio, pode-se afirmar que a tendência de localizar os edifícios públicos na atual praça principal de cada cidade é menos aconselhada. Essas praças são caracteristicamente comerciais e ali se devem localizar lojas, cafés, confeitarias, centros de diversão, etc. essa característica de centro comercial deve ser mantida, pois é a que melhor se coaduna com esse tipo de praça. Eles devem ser localizados em sítios cívicos, onde o pedestre possa se locomover sem cruzar veículos. Estes devem acender aos edifícios lateralmente ou pela parte traseira. Nas atuais praças principais de nossas <<urbs>> esse sistema é inaplicável, dadas as condições existentes de alinhamentos e os altos valores da terra. Por outro lado, a reunião de edifícios públicos, formando conjuntos plasticamente homogêneos, criariam verdadeiros símbolos para nossas cidades, de grande valor turístico e representativo. É lógico que esse problema só pode ser resolvido através de um Plano Diretor [...]. (JORNAL PIONEIRO, 16 DE JULHO DE 1949, p. 08)

Além da organização urbana, da estética e da mobilidade dessa proposta apresentada por Paiva, existe também o aspecto funcional dos prédios existentes na época. Os antigos edifícios não atendiam adequadamente aos serviços que neles estavam instalados, pois os espaços não estavam divididos de maneira adequada, não contavam com instalações estruturais para a quantidade de pessoas que circulavam nele, tanto as que trabalhavam, quanto ao público que usufruía do serviço prestado nestes lugares.

Seus edifícios públicos são obsoletos e não correspondem à multiplicidade dos órgãos e serviços que atualmente se tornam indispensáveis. Haja visto o que acontece com o edifício da Prefeitura Municipal, construído há várias décadas e noutra situação urbana, e que no momento é completamente inadequado ao fim a que se destinou. É um edifício exíguo, mal dividido e incomodo para instalação dos serviços, para os funcionários e para o movimento do público. É, portanto, uma necessidade a sua substituição imediata por um prédio moderno, funcional, que corresponda ao prestígio e ao valor econômico da cidade. (JORNAL PIONEIRO, 16 DE JULHO DE 1949, p. 08)

Pelas diretrizes que um Plano Diretor estabelece, os edifícios públicos teriam melhor localização e formariam um centro cívico. Além da prefeitura, o fórum e a rodoviária fariam parte desse novo conjunto de edifícios. De acordo com seu formado e

organização urbana, Edvaldo levaria essa estrutura a um novo local, pensando na ampliação da cidade que estaria em um futuro breve. Os edifícios deveriam fazer frente um ao outro, com um largo entre eles apenas para pedestres e o estacionamento em um único local, semelhante ao espaço onde atualmente se encontra a Prefeitura de Caxias do Sul. Incluiu ainda “o grandioso monumento ao Imigrante” nesse espaço comunitário que seria motivo de orgulho para a população.

Em vários momentos redigidos em seus artigos, tanto Paiva, quanto Macedo se expressam como se suas opiniões fossem verdades absolutas, inflamadas até mesmo pela linguagem abordada na época como “resultado altamente compensador para a economia de Caxias e vantajoso para seus habitantes, tornando sumariamente necessária a planificação urbana, como o deseja ardentemente sua atual e dinâmica administração”. (JORNAL PIONEIRO, 1949, p.03)

No final desse ano, os urbanistas Paiva e Macedo ganharam a licitação para desenvolvimento do Plano Diretor e, no final de 1950, iniciam novos estudos já com o novo perímetro da cidade traçado pela prefeitura. (MARCHIORO; CALGAGNO; 2010, P. 74)

Nessa nova demarcação do perímetro urbano estão as áreas onde muitos loteamentos irregulares se encontram. Loteamentos que estão recebendo a população que chega na cidade a procura de oportunidades. Com a regularização, começa a cobrança dos impostos dessas áreas que cada vez mais valorizam.

3.2 Lei 259, 17 de abril de 1950 – lei do perímetro urbano

Em 17 de abril de 1950, a Lei 259 é aprovada. Com essa medida, a Prefeitura Municipal dava parâmetros, funcionava como marco inicial para o início do desenvolvimento do Plano Diretor. Até este momento, o perímetro urbano permanecia o mesmo. (JORNAL PIONEIRO, 1950).

Incluído na zona suburbana, a área onde hoje se localiza o bairro Rio Branco recebeu a infraestrutura de energia elétrica e arruamento, garantindo os níveis dos lotes em relação às ruas.

Figura 14: Planta parcial do Bairro Rio Branco, de 1950



Fonte: Jornal Pioneiro, 1950. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/SubPastas/26>. Acessado em 14 de set. 2018.

A Estrada Rio Branco ligava o bairro São Peegrino à Vila Rio Branco, passando pelo quartel. Juntamente com a rua Matheo Gianella, foi a primeira rua a não seguir a rigidez das linhas ortogonais do traçado da cidade desde a colonização. O novo loteamento, símbolo dos novos tempos, contava com uma linha de ônibus e arborização natural. Era um bairro com característica residencial e comercial, em que o traçado das ruas não mais obedecia às linhas retas, mas respeitava a topografia natural do terreno, acentuando a beleza da região.

Essa lei determinava o novo perímetro urbano de Caxias do Sul. Desde que o ato nº 40 de 1938 estabeleceu os limites urbanos e suburbanos da cidade, a expansão do território causado pelo aumento da população que chegava à procura de emprego foi enorme. Muitos bairros periféricos foram criados ou ampliados, valorizando os terrenos que cada vez mais eram divididos e edificadas. Grande parte da população ocupava essas

áreas rurais, mas que continham características de loteamentos urbanos, mesmo que muitos destes não tenham a infraestrutura urbana necessária.

Por isso, iluminação, água e arruamentos são solicitados com frequência para essas áreas. Delimitando os novos limites da cidade, incluindo essas regiões, os moradores passarão a pagar os impostos que irão custear as melhorias necessárias. Segundo o projeto de lei, mais de 1000 edificações terão o ingresso na nova área urbana da cidade.

Após meses de negociações sobre quem arcaria com os custos, perímetros e prazos, em 06 de outubro de 1950, numa solenidade no salão nobre da Prefeitura, o contrato para elaboração do primeiro Plano Diretor é assinado. Antes do final desse ano foi realizada uma projeção da localização das zonas residencial, comercial e industrial.

3.3 Lei 304, 29 de dezembro de 1950 – isenção de impostos para edificações com mais de quatro pavimentos

Em meados do ano 1950, o prefeito Luciano Corsetti apresenta ao presidente da Câmara Municipal, Demétrio Moreira da Luz, o projeto de lei para isenção ou redução fiscal para novos edifícios com mais de quatro pavimentos. Na exposição de motivos, o prefeito justifica o projeto por razões urbanísticas, além de estimular a verticalização³ da cidade.

A nossa cidade, apesar de otimamente calçada em sua parte central, pelos seus edifícios e terrenos ainda baldios, não oferece aspecto à altura do seu justo renome. Com raras exceções, os prédios são de construções antigas, geralmente de dois pavimentos, com linhas pobres, conservados através dos anos, sem que entre nas cogitações dos proprietários substituí-los por outros que o desenvolvimento da cidade perfeitamente comporta. A construção de edifícios de apartamentos, consultórios, escritórios e outras atividades, no núcleo mais central da cidade, poderia vir a transformar, completamente, em poucos anos a sua feição, emprestando-lhe contornos mais urbanísticos. (LEI 304, 1950, p.04).

Segundo o próprio documento (LEI 304, 1950), a câmara entende que a isenção de impostos para essa finalidade seria imoral, assim como um tratamento desigual perante a comunidade.

³ É um processo urbanístico em que as edificações ganham um número maior de pavimentos, resultando no aumento da densidade populacional.

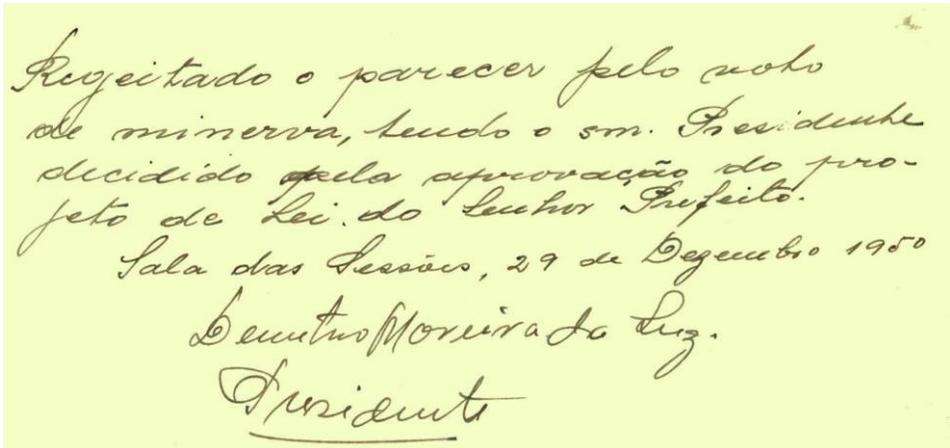
Resta-nos, porém, saber o que é na verdade o progresso de uma cidade. Êste, a nosso ver, não se traduz apenas na altura de seus edifícios. O progresso é, principalmente, aquele que dimana de nosso adiantamento moral e que traz, no seu bojo, a segurança de que todos têm o mesmo tratamento perante o poder público. [...] não nos é lícito ignorar o aspéto moral de um projeto de lei, para considerarmos apenas a questão material. [...] a aprovação do projeto de lei concedendo favores fiscais aos prédios alterosos, favorecendo alguns, traria em nosso seio um sentimento de desigualdade perante a lei, o que nos deve evitar. (LEI 304, 1950, p.08).

Outra justificativa da câmara para negar o projeto é a falta de arrecadação destes recursos para o município.

[...] se quisermos considerar a repercussão que a aprovação desse projeto de lei teria sobre a Lei Orçamentaria, não somos dos que apoiam que os favores fiscais, para os prédios de mais de quatro pavimentos, trariam aumento de receita. Com efeito, na nossa opinião, ninguém deixara de construir tão somente para não pagar o imposto predial. Se alguém deixa de construir será porque a tanto não o aconselham seus interesses ou possibilidades, mas nunca apenas para não pagar a soma relativamente pequena do imposto, que, diga-se de passagem, é justo que seja pago, porque será através do mesmo que o poder publico poderá retribuir benefícios à coletividade. (LEI 304, 1950, p.08).

Esse parecer acabou sendo rejeitado pelo voto de minerva do Presidente da Câmara Demétrio Moreira da Luz.

Figura 15: decisão da votação do projeto de lei, processo nº 25, de próprio punho do Presidente da Câmara de Vereadores, Demétrio Moreira da Luz



Rejeitado o parecer pelo voto
de minerva, sendo o sm. Presidente
decidiu pela aprovação do pro-
jeto de Lei do Senhor Prefeito.
Sala das Sessões, 29 de Dezembro 1950
Demétrio Moreira da Luz.
Presidente

Fonte: processo nº 25/1950, Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

Assim, a Lei 304 foi aprovada pelo poder legislativo no final deste ano, concedendo isenção total de impostos nos três primeiros anos após a conclusão do edifício e a redução nos impostos nos quatro anos seguintes (80% no quarto ano, reduzindo gradativamente a 20% no sétimo ano).

Com a crescente demanda por espaço, inicia um fenômeno muito comum em áreas centrais das cidades. O Jornal Pioneiro publicou um artigo em março de 1951 expondo a situação:

Os terrenos, em Caxias do Sul estão sendo objeto de uma valorização verdadeiramente alucinante. Comparativamente são mais caros aqui que em Porto Alegre e São Paulo. E disto temos uma consequência fatal: as classes menos remediadas vêm dia a dia maior a dificuldade de construir casa própria, em locais de fácil acesso à cidade. Um dos fatores que mais contribui para essa caótica valorização, é a inversão de vultuosíssimos capitais. Sabemos, assim é feito a título de capitalização, para resguardar as reservas pecuniárias da desvalorização oriunda do contínuo e alarmante jacto inflacionista, com que é corroída a moeda nacional. (JORNAL PIONEIRO, 31 DE MARÇO DE 1951, pg. 03)

Terrenos são bens duráveis, que dificilmente sofrem depreciação. Com o passar do tempo, as melhorias na infraestrutura e acessibilidade da área onde está localizado fazem com que haja a valorização do imóvel. O aumento ou a manutenção do patrimônio do proprietário também é importante para futuras negociações e investimentos.

Muito embora assim seja, não podemos deixar de apontar os maléficos resultados dessas inversões em terrenos nitidamente urbanos. Inúmeros lotes estão abandonados, pagando taxas irrisórias. E esses terrenos nem são vendidos e nem edificados. Ficam pura e simplesmente esperando a valorização, dia a dia mais crescente. E assim vemos a classe média e operária forçada a procurar terrenos mais afastados. A Prefeitura, cada vez menos eficiente, incapaz de fornecer água, esgotos, telefone e ruas. E temos assim, a falta de higiene, de conforto e bem-estar. O capital tem função social. Não pode e nem deve ser instrumento de egoísmo mal disfarçado. O benefício duns não pode sobrepassar os interesses da coletividade. A propriedade é um direito sacro. A propriedade e a riqueza porém, tem limites: em hipótese alguma pode ser nociva aos interesses gerais. (JORNAL PIONEIRO, 31 DE MARÇO DE 1951, p. 03)

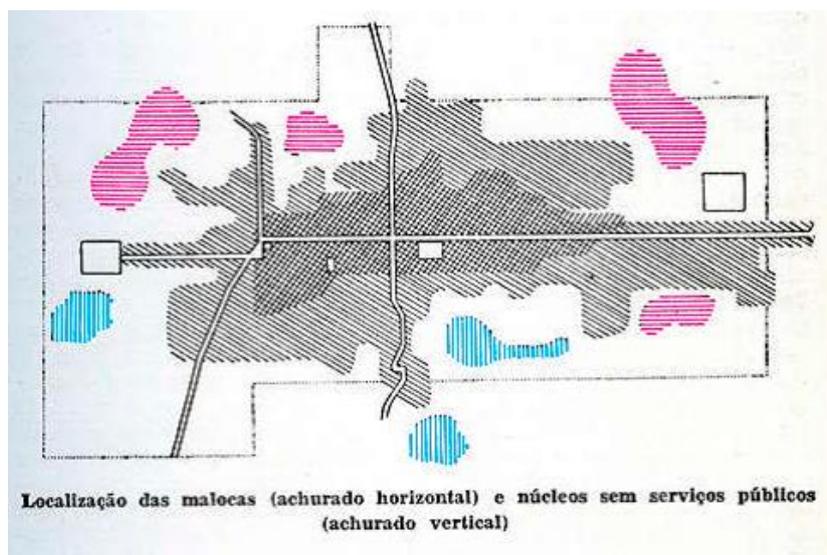
A crítica feita pelo jornal está no fato de haver terrenos em áreas urbanas, de propriedade privada, sem uso algum. Como não estão à venda, vão valorizando a cada dia, pagando pequenas taxas. Assim, a população precisa buscar locais em áreas não urbanizadas e sem infraestrutura adequada, na maioria das vezes, em loteamentos irregulares e distantes, para construir sua casa.

3.4 LEI 337, 23 de maio de 1951 – construção de edificações em madeira em zonas não demarcadas

A Diretoria de Obras, Viação e Saneamento, representada pelo Chefe da Secção de Obras e Urbanismo Hermes João Webber, encaminha ao prefeito Luciano Corsetti, em maio de 1951, um documento em que sugere que sejam concedidas licenças para construção de edificações de madeira em zonas que ainda não foram demarcadas, na tentativa de sanar o problema de moradia.

Os interessados devem assinar um termo de compromisso em que eximem a prefeitura de despesas atuais e futuras, independentemente de quais sejam. O Plano Diretor, quando concluído, pode determinar remoções, afastamentos ou demolições por prever abertura ou alargamentos de ruas e avenidas e, nesse caso, o termo serve como garantia de isenção da prefeitura com esses imóveis.

Figura 16: mapa da localização das malocas, 1951



Fonte: Plano Diretor, 1953. Disponível em:
<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

Adaptado por Bosi; R., 2018.

Figura 17: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

Com os novos perímetros traçados e o Plano Diretor em desenvolvimento, um novo bairro nasce na prancheta dos engenheiros. Fora da área central, já com os conceitos definidos do próprio Plano Diretor, o bairro Jardim América é tido como um bairro modelo, que deve ser implantado em uma região alta, distante onze quarteirões da praça central a nordeste.

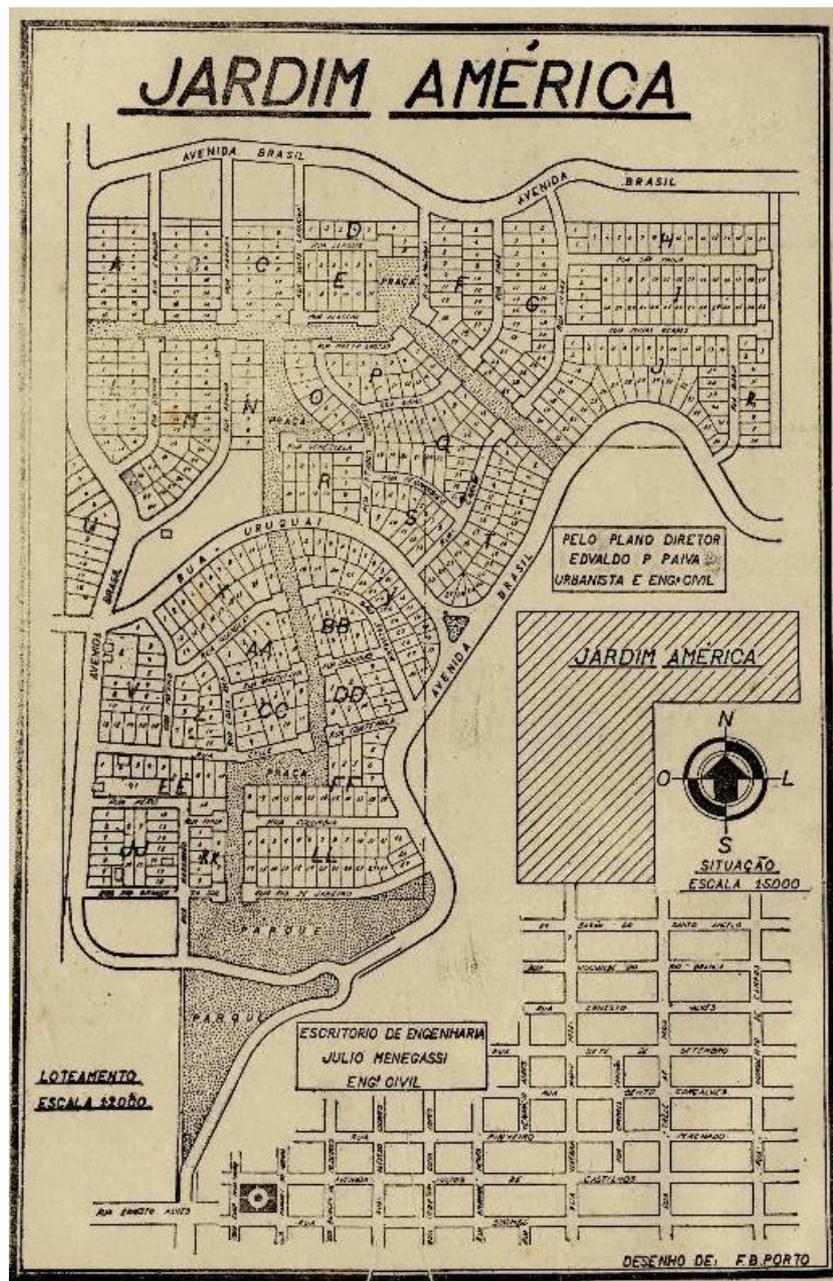
Figura 18: Manchete do jornal enfatizando o moderno bairro projetado por Edvaldo Paiva e Francisco de Macedo.



Fonte: Jornal Pioneiro, 1951. Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/SubPastas/26>. Acessado em 14 de set. 2018.

Assim como o Bairro Rio Branco, o traçado das ruas respeita o desenho do terreno, sem a exigência das criticadas linhas retas. Existem ruas com pavimentação, praças, parques, energia elétrica, água e esgoto. No planejamento viário, algumas ruas são para o trânsito de veículos e outras para o trânsito de pedestres, demonstrando a preocupação com o bem-estar e a segurança dos moradores locais. Novas escolas também têm áreas predeterminadas.

Figura 19: Divulgação do novo Bairro Jardim América em julho de 1951.



Fonte: Jornal Pioneiro, 1951. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/SubPastas/26>. Acessado em 14 de set. 2018.

No intuito de preservar essa região e seus moradores, a Câmara Municipal e a Prefeitura, juntamente com Paiva e Macedo, consideram relocar as problemáticas malocas espalhadas no entorno da região, transferindo essas pessoas para outra região, a zona do cemitério. O próprio Edvaldo Paiva veio a público declarar que:

Providenciaremos também a feitoria do projeto de loteamento da área reservada para a Vila Operária, nas proximidades do Cemitério. Para esse futuro bairro serão transportadas perto das malocas existentes em outros lugares da cidade, cujos proprietários receberiam lotes adequados e certos serviços públicos. (JORNAL PIONEIRO, 07 DE JULHO DE 1951, p. 03)

O conceito de ser um bairro que está localizado longe dos problemas das áreas centrais, isto é, um bairro tranquilo, residencial, sem fábricas e trânsito intenso, idealizado no início da década de 1950, perdura até hoje, sendo que o bairro ainda conta com diversos lotes sem ocupação. Aliás, em um curto período de tempo, vários empreendimentos foram lançados no mercado imobiliário, de modo que alguns destes empreendimentos se tornaram importantes bairros e contribuíram no desenvolvimento de Caxias do Sul.

3.5 Lei 349, 11 de julho de 1951 – ligação de rede de água em zonas não loteadas

Outra solicitação constante por parte da população que ocupa os loteamentos fora do perímetro urbano é a ligação das edificações na rede de água da cidade que já sofria com a alta demanda e encontrava-se sobrecarregada.

Na maioria dos casos, tais solicitações eram negadas aos proprietários, a fim de que os mesmos regularizassem seus imóveis junto à prefeitura. Porém, cientes da necessidade e do direito de a população ser abastecida pela rede de água, a Lei 349 de 11 de julho de 1951, admitia tal intervenção, desde que o proprietário do imóvel se comprometesse a assinar um termo de responsabilidade, assim como na Lei 337.

Vale ressaltar que a autorização se refere aos imóveis localizados próximos as redes hidráulicas existentes, com viabilidade técnica e aos custos do interessado. Tais medidas exoneram a Prefeitura de indenizações ou reclamações, mesmo que o futuro Plano Diretor determinasse intervenções urbanísticas nessas áreas.

3.6 Lei 370, 26 de setembro de 1951 – código de posturas municipais

O último Código Administrativo de Caxias do Sul entrou em vigor no início do ano de 1921. Passados 30 anos, foi necessário que houvesse um novo documento, atualizado para o novo cenário e que atendesse às condições e às necessidades daquele momento. As recentes normas ordenavam, padronizavam e regulamentavam as novas edificações, atribuindo um aspecto mais civilizado à cidade. (PESAVENTO, 2001).

Figura 20: Imagem parcial do processo 4.569 sobre a reforma da Lei 27

O Código Administrativo, promulgado em 7 de Dezembro de 1.920, para começar a vigorar em 1º de Janeiro de 1.921, ou seja há mais de 30 anos, não mais condiz com o desenvolvimento do Município. As próprias condições de vida, são hoje muito diversas das do primeiro quartel do século, exigindo outras normas de conduta da Administração e dos munícipes ante a coletividade.-

Fonte: Processo 4.569, 1951. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

O novo Código de Posturas, baseado no Código de Posturas de Porto Alegre, entra em vigor em 26 de setembro de 1951, orientando o cidadão quanto aos seus deveres e seus direitos em relação à cidade. De uma forma geral, o código era um documento com normas de conduta do cidadão e que deveria ser cumprido sob pena de multas e apreensões.

Caxias do Sul estava dividida em 03 zonas, denominadas zona urbana, zona suburbana e zona rural. As atribuições eram das mais diferentes áreas, como cuidados com a arborização e calçadas, descarte de lixo, colar materiais publicitários e afins em muros, postes, etc. sem prévia autorização do proprietário do imóvel e da prefeitura. Além disso, não era permitido qualquer tipo de construção sem o uso de tapumes, assim como não era autorizado depositar material da obra na via pública. (Lei 370, 1951).

A partir de cinco pavimentos, o artigo 71º determinava que obrigatoriamente os edifícios devessem ter um elevador, assim como a presença de um ascensorista em

edifícios de uso comercial de escritórios e consultórios. No caso dos terrenos não edificadas, deveria haver cercas, telas ou muros, bem como calçada, dependendo do zoneamento. A indústria não poderia mais estar localizada em áreas comerciais ou residenciais, com exceção das que não causassem transtornos à população local. Neste caso, a empresa deveria construir uma chaminé, para que os resíduos não perturbassem a vizinhança. As fachadas deveriam ser preservadas, assim como a arquitetura do edifício, não sendo permitido o uso de material publicitário que desconfigurasse ou prejudicasse tais elementos. (Lei 370, 1951).

3.7 Lei 470, 21 de outubro de 1952 – regularização de loteamentos

A Lei 470 tinha como premissa a regulamentação de loteamentos novos, assim como dos já existentes nas zonas urbanas e rurais. Segundo Marchioro; Calgagno (2010), foram regularizados quarenta e nove loteamentos. A equipe do Plano Diretor, conduzida pelos engenheiros e urbanistas Edvaldo Pereira Paiva e Francisco de Macedo, participou do projeto de lei em virtude de o estudo do plano estar em andamento (Lei 470, ofício 21, p. 12). A análise dos engenheiros era de que os loteamentos, tanto os aprovados, quanto os que ainda não passaram pelos critérios de aprovação, encontravam-se afastados da zona central, além de estarem localizados de maneira dispersa e sem conexão viária.

Para a abertura de novas áreas, o acesso a elas torna-se fundamental. Após a recente abertura da Avenida São Leopoldo, que ligava a cidade à BR 116, outra estrada foi anunciada pela prefeitura em 1952, agora administrada pelo novo prefeito, Euclides Triches. Essa estrada ligaria a cidade ao Bairro Desvio Rizzo de forma direta, desde o Bairro Cinquentenário. Foram muitos os benefícios dessa obra. A distância entre a cidade e o chamado primeiro distrito diminuiu pela metade, facilitando o tráfego de ônibus das linhas de Bento Gonçalves, Farroupilha, Montenegro e Veranópolis. (JORNAL PIONEIRO, 1952)

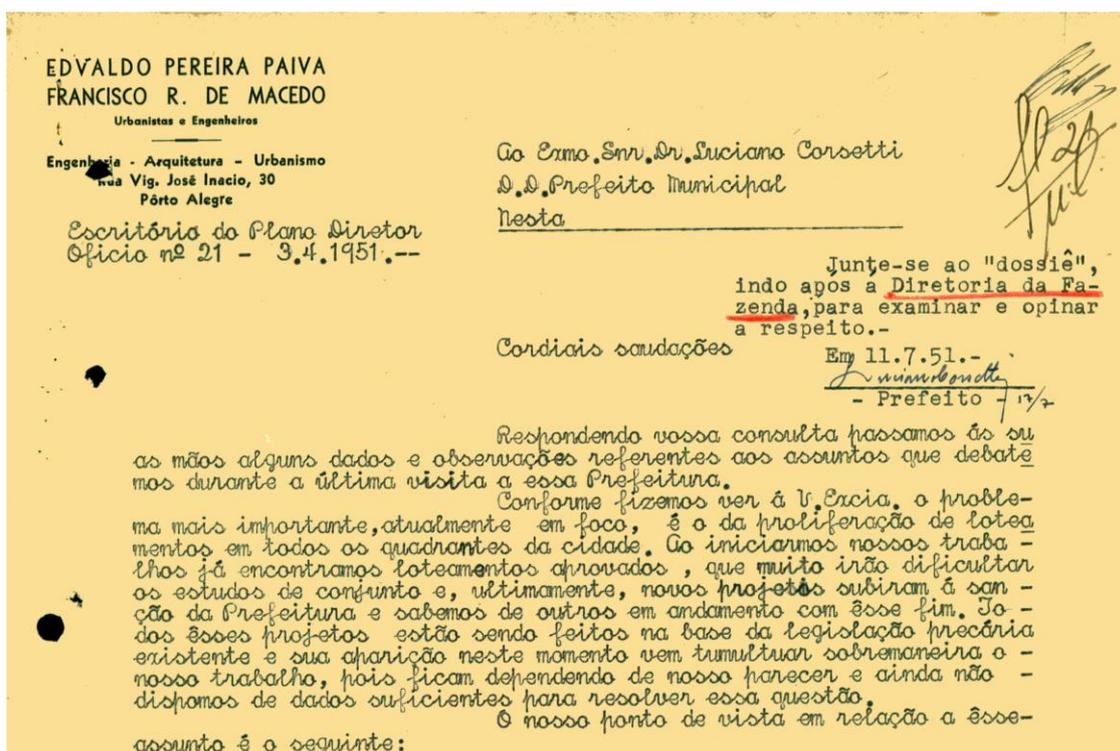
Em função da acessibilidade, ambos os lados da nova rodovia foram loteados pelo sr. Guerino Sanvitto, formando novos bairros. Hoje, essa região comporta parte do Bairro Cinquentenário, Vilaggio Iguatemi (onde o Shopping Iguatemi está instalado) e Distrito Industrial, além de ser uma das principais artérias de ligação da cidade com a capital e as regiões noroeste, oeste e central do estado do Rio Grande do Sul.

Sem o estudo do Plano Diretor, muitos dados de grande importância estavam incompletos, logo não tiveram como servir de base para orientar a nova lei.

[...] o problema mais importante, atualmente em foco, é a proliferação de loteamentos em todos os quadrantes da cidade [...] que muito irão dificultar o estudo do conjunto... São verdadeiras ilhas isoladas, sem nenhuma conexão viária prevista com o centro atual e, em geral, seus traçados não correspondem à topografia do terreno. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p. 73).

No processo XXXIII/52, referente ao projeto de lei 470, foi anexado o ofício 21 de 03 de abril de 1951, em que a equipe do escritório do Plano Diretor sugere algumas medidas que em breve estarão contidas no Plano, quanto esse for concluído.

Figura 21: Imagem parcial do ofício nº 21, 1951.



Fonte: Processo XXXIII/52, 1952. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

Entre as sugestões, os urbanistas determinavam que:

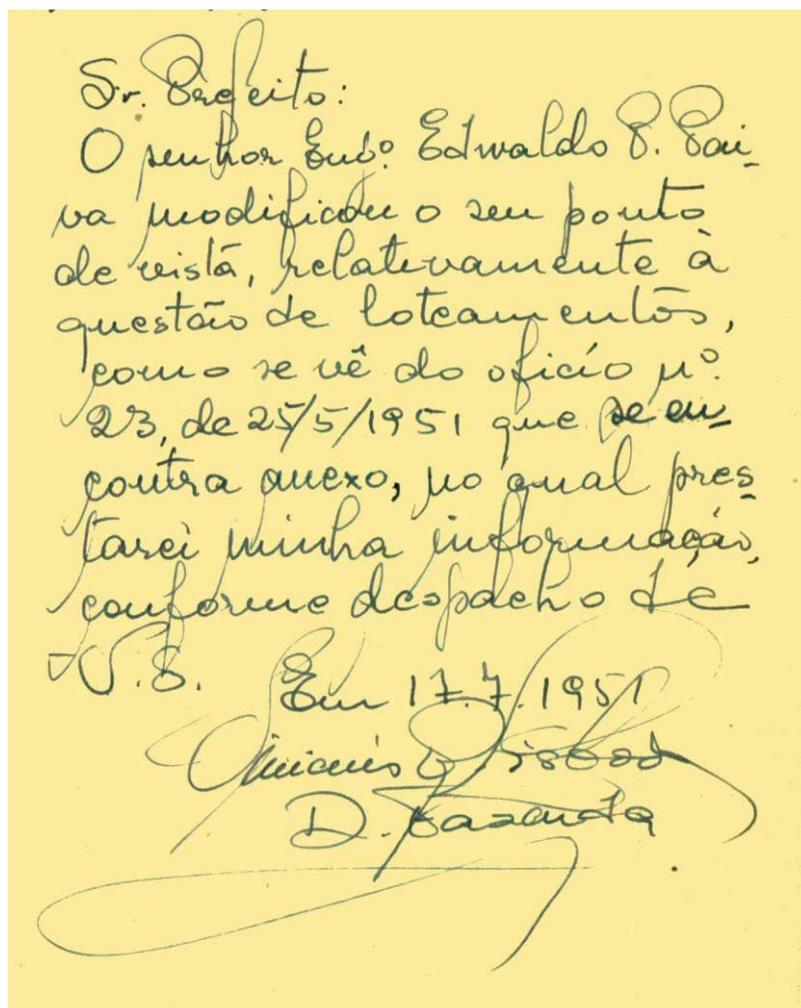
1. Os serviços públicos como projetos urbanísticos, entrega de rede de água e energia elétrica seriam de responsabilidade dos loteadores das terras.

Essa medida, segundo Nascimento (2010), desestimularia a criação desses loteamentos em locais muito afastados da zona central, isto é, em locais de difícil expansão das redes de água, elétrica e viária.

2. Suspender temporariamente as operações em loteamentos dentro do perímetro urbano até a conclusão do estudo.
3. Estabelecer novas exigências enquanto a nova legislação que acompanhará o Plano não entrar em vigor. Essas exigências seriam rede de água e luz, pavimentação, vias de acesso com largura de 22 metros, vias principais locais com largura de 16 metros e vias secundárias com largura de 11 metros. Para uso público da população, 15% da área seria destinada a praças, parques e escolas. Os quarteirões deveriam ter dimensões de 60 a 70 metros de largura por, no máximo, 300 metros, prevendo passagens de pedestres a cada 100 metros, quando o quarteirão ultrapassar o comprimento de 150 metros.
4. Determinar um plano de obras públicas municipais que atenda às regiões ocupadas pelas camadas mais pobres da população. Loteamentos destinados às classes menos favorecidas têm prioridade na obtenção de serviços públicos.

Em 15 de maio do mesmo ano, a equipe de Paiva traz um novo ofício, o ofício nº 23, para expor novas considerações sobre o assunto.

Figura 22: Parecer do Diretor da Fazenda, Vinícius Lisbôa, anotado à mão no ofício nº 21, 1951.



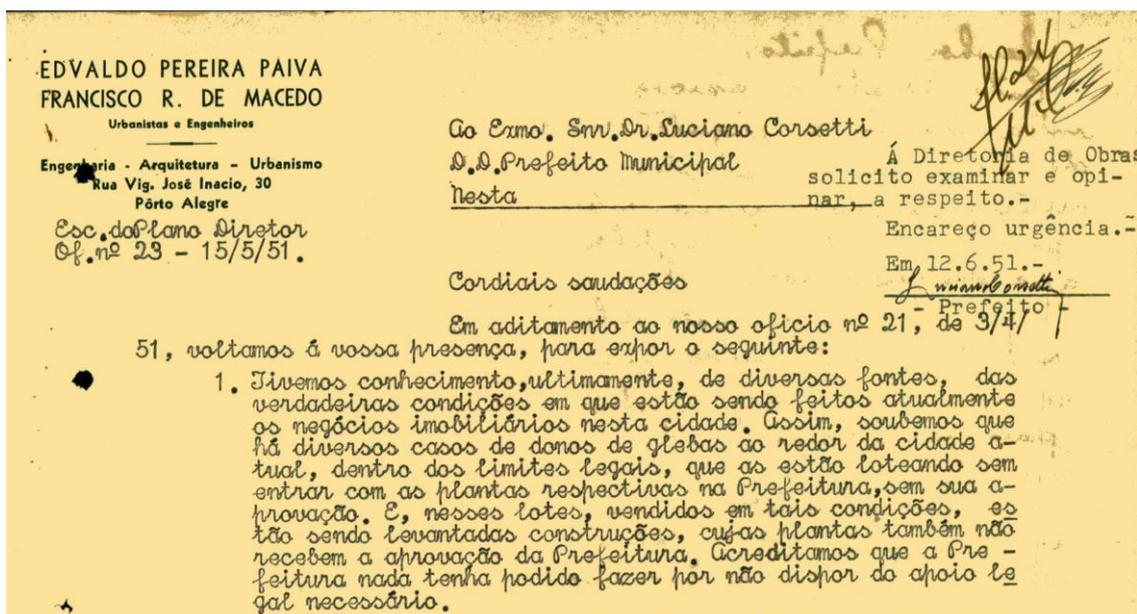
Sr. Prefeito:
O senhor Subº Edwaldo S. Sai-
va modificou o seu ponto
de vista, relativamente à
questão de loteamentos,
como se vê do ofício nº
23, de 27/5/1951 que se en-
contra anexa, no qual pres-
tarei minha informação,
conforme despacho de
V.S. Em 17.7.1951
Vinícius Lisbôa
D. Fazenda

Fonte: Processo XXXIII/52, 1952. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

Segundo o documento, a venda de lotes, bem como a construção das edificações continuavam a acontecer, sem a aprovação da Prefeitura, em áreas dentro dos limites legais, vindo de encontro a análise feita pelos urbanistas anteriormente.

Figura 23: Imagem parcial do ofício nº 23, 1951.



Fonte: Processo XXXIII/52, 1952. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

De posse desses dados, Paiva e Macedo propõem que os proprietários dessas glebas devem encomendar plantas planialtimétricas⁴ e executar a ligação dessa área com a via mais próxima. De posse desses documentos, o escritório dos urbanistas fez a antecipação do estudo de arruamento⁵ para o loteamento em questão.

⁴ O levantamento planialtimétrico é um documento que descreve o terreno com exatidão e nele são anotadas as medidas planas, ângulos e diferenças de nível (inclinação). <https://www.dicionarioinformal.com.br/planialtim%C3%A9trico/>

⁵ Estudo da abertura das ruas.

Figura 24: Imagem parcial do ofício nº 23, 1951.

Senhor Prefeito,
Esta Diretoria aprova integralmente a sugestão do Sr. Paiva de projetar, antecipadamente, arrendamento para os proprietários de glebas que desejarem loteá-las e tem feito comunicações verbais a todos os interessados que se apresentam nesta Diretoria para se informarem do assunto.
Convém, entretanto, que se dê publicidade do oferecimento dos Sr. Engenheiros Contratantes do Plano Diretor
Em 17-7-51
Joaquim
Diretor de Obras e Viação

À Diretoria da Fazenda, solicito opinar a respeito, com urgência.-
Em 17.7.51.-
Luiz Ambrosini
- Prefeito -

Fonte: Processo XXXIII/52, 1952. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

Após as 07 páginas de exposição de motivos do prefeito Luciano Corsetti precedendo o projeto de lei, os ofícios, e diversas emendas, o Poder Legislativo aprovou a Lei 470 que regulava o loteamento de terrenos para uso residencial.

A Lei 470 estabelece novo procedimento administrativo e padrão urbanístico: hierarquia e largura de ruas, pavimentações, áreas públicas e infraestrutura. Essa lei incorpora sugestões realizadas pela equipe do Plano Diretor, contidas no Ofício 21, como a continuidade de ruas, reserva de áreas para escolas, praças e outros equipamentos públicos, e a possibilidade de reservar áreas em propriedades contíguas, para futuras incorporações destinadas ao mesmo fim. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p. 77).

Na zona rural, os lotes necessariamente deveriam ser maiores e os loteadores é quem seriam os responsáveis pelo projeto e execução do fornecimento de água, urbanização e energia elétrica. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010)

Figura 25: Divulgação do novo Bairro Cruzeiro do Sul em setembro de 1951.



Fonte: Jornal Pioneiro, 1951. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/SubPastas/26>. Acessado em 14 de set. 2018.

Vale ressaltar o texto do cartaz que destaca que são “terras que o tempo converterá em ouro”. Nesse caso, assim como nos empreendimentos Rio Branco e Jardim América, havia uma diferença em relação à crítica que o jornal fizera anteriormente sobre a especulação imobiliária. As áreas loteadas estavam fora da área central, em áreas suburbanas. Ainda assim a prática de valorizar lotes através do tempo é uma prática legal e recorrente.

Em 02 de fevereiro de 1953, o Jornal Pioneiro destaca em sua capa a conclusão dos estudos do aguardado Plano Diretor. A solenidade contou com a presença do atual prefeito, Hermes Webber, e seu antecessor Major Euclides Triches, além da imprensa e outros importantes funcionários da prefeitura de Caxias do Sul. O engenheiro responsável pelo desenvolvimento, Edvaldo Paiva, precisou de aproximadamente 03 anos para realizar o trabalho.

Figura 26: Capa de Jornal Pioneiro em 07 de fevereiro de 1953.



Fonte: Jornal Pioneiro, 1953. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/SubPastas/26>. Acessado em 14 de set. 2018.

Com o término do estudo, teve início uma série de discussões sobre o plano na Câmara de Vereadores, a fim de esclarecer quais as obras e as previsões futuras que seriam implantadas. Entre as significativas mudanças estavam a não utilização como regra do traçado xadrez, priorizando a topografia e a abertura de ruas principais e auxiliares com variação de largura, de acordo com a localização e importância no contexto urbano.

4 O Plano Diretor de 1953

O estudo desenvolvido para o primeiro plano diretor tinha o objetivo de “apresentar uma aplicação prática dos princípios da urbanística” (PAIVA; MACEDO, 1953, p.07). Foram necessários diversos trabalhos para o início do estudo, como levantamentos topográficos e censos demográfico, social, imobiliário e econômico. Na época, tais levantamentos eram inexistentes e serviriam como base para uma das três etapas previstas para o desenvolvimento do plano.

O planejamento consistia em:

1. Localizar as atividades diversas (comércio, indústria, habitação e órgãos de interesse público), condições das habitações e funcionamento urbano;
2. Organizar um anteprojeto chamado de Pré-plano, para que as soluções adotadas passassem pela análise e aprovação da população e dos poderes públicos;
3. Finalizar o plano diretor e sua legislação e conseguir sua aprovação pelos poderes competentes.

Assim, o Plano Diretor de 1953 passaria a orientar o crescimento e a reforma da cidade de Caxias do Sul.

Figura 27: Centro de Caxias do Sul, 1951



Fonte: Plano Diretor de 1953, Acervo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Figura 28: Centro de Caxias do Sul, 2017

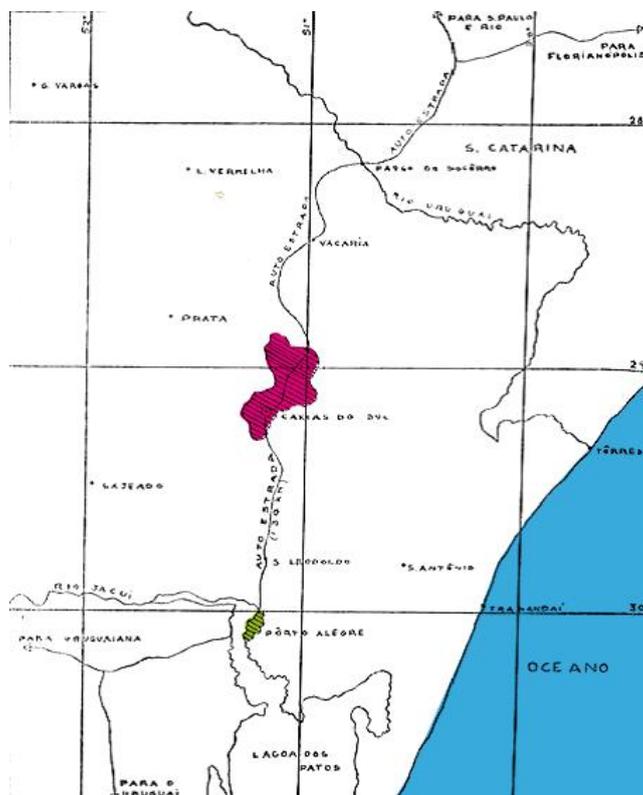


Fonte: <http://www.radiobcfest.com.br/radioweb/wp-content/uploads/2017/10/Pop-Show-R%C3%A1dio-BCFEST.jpg>. Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019.

Os dados levantados inicialmente passaram por análise e interpretação para subsidiarem o Pré-plano. De forma sintética, essa análise apontava que a posição geográfica, as características do solo, o clima da região, o sistema de divisão de lotes, a forma de colonização e o elemento humano propiciaram ao município tornar-se, em algumas décadas, um dos maiores centros produtores de vinho no país e um dos maiores centros industriais do estado. (CAXIAS DO SUL, PLANO DIRETOR, 1953)

Em razão da concentração das indústrias se localizarem dentro do limite urbano da cidade, Edvaldo Pereira Paiva, responsável técnico pelo desenvolvimento do plano diretor, e sua equipe afirmam que esse seria o principal motivo para o rápido crescimento do núcleo urbano, tornando-se mais acentuado a partir da ligação do município a outros centros importantes do país, pela rodovia federal BR 116. Desta forma, a passagem por Caxias do Sul para o deslocamento aos estados vizinhos e futuramente aos países do sul do continente se tornaria obrigatório após a conclusão dos trechos entre Porto Alegre/Jaguarão e Porto Alegre/Uruguaiana.

Figura 29: Posição geográfica de Caxias do Sul, 1951



Fonte: Plano Diretor de 1953, Acervo Histórico Municipal João Spadari Adami. Adaptado por Bosi; R., 2018.

Paralelamente ao desenvolvimento industrial, a mão de obra necessária vinha através dos filhos de camponeses que necessitavam de emprego.

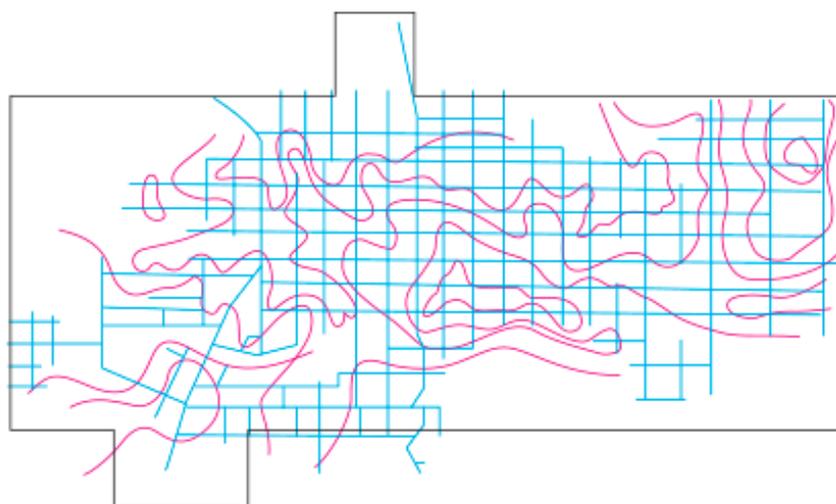
Esse tipo de desenvolvimento da economia refletiu-se sobre a forma de crescimento urbano de duas maneiras. De um lado, as maiores indústrias se implantaram, em geral, nas proximidades das vias de acesso e, além disso e ultimamente nos vales, fazendo crescer a cidade nessas direções. De outro, acompanhando esse processo, somente se densificou uma relativa pequena área, provocando sua valorização, e o operariado, em sua quase totalidade de origem camponesa, foi obrigado a localizar-se em habitações dispersas e distantes desse núcleo, configurando um dos mais sérios problemas de Caxias – o da vivenda popular. (CAXIAS DO SUL, PLANO DIRETOR, 1953, p.13)

Inicialmente, o crescimento urbano estava orientado a oeste, ou seja, em direção às vias de acesso à cidade, isto é, ferrovia e rodovia e, sucessivamente, acrescidos aos limites urbanos.

Mais tarde, o crescimento urbano passou a se orientar para outras direções, atraído pelas indústrias. Esboça-se, ultimamente, uma extensão mais pronunciada na direção Norte, onde estão sendo implantadas novas indústrias e, em menor escala, na direção da rodovia federal, que é um elemento de atração. A análise histórica nos fornece, assim, dados importantes para compreensão do processo evolutivo urbano e de seus fatores determinantes. O traçado herdado e as influências das vias de acesso e da localização das indústrias explica a atual forma urbana, e são elementos importantes a serem levados em linha de conta no estudo do Plano. (CAXIAS DO SUL, PLANO DIRETOR, 1953, p.13)

Outro ponto analisado minuciosamente pelos urbanistas foi o traçado da cidade. Quando o traçado original foi feito pela Comissão de Terras e Colonização, foi usado o traçado xadrez com orientação a partir dos pontos cardeais. Esse desenho não respeitava a geografia e o relevo do solo, mas por se tratar de uma área plana, não havia problemas maiores.

Figura 30: Contraste entre as ruas (em azul) e a topografia (em magenta) do terreno de Caxias do Sul, 1951



Fonte: Plano Diretor de 1953, Acervo Histórico Municipal João Spadari Adami. Adaptado por Bosi; R., 2018.

Figura 31: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

Com a expansão do perímetro urbano, somente mais tarde esse desenho do traçado tornou-se um problema, pois a cidade começava a ingressar em áreas de grandes acidentes no relevo. A partir desse problema, grandes obras na cidade começaram a ser realizadas, como o rebaixamento de ruas.

Figura 32: Rebaixamento e escavação de terra rua Vereador Mario Pezzi, entre Os 18 do Forte e Santos Dumont, 1946.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Basso (2000) acredita que transformar o ambiente para a reestruturação dos centros urbanos pode prejudicar a qualidade de vida da população. O estudioso ainda salienta que não adequar a “malha urbana às características topográficas e de solo locais” exerce influência sobre a qualidade ambiental das cidades.

Figura 33: Rebaixamento e calçamento da Avenida Júlio de Castilhos, entre Garibaldi e Marechal Floriano, 1940.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Causando um grande ônus ao poder público que sofreu com a depreciação de imóveis por seu corte ou aterro, o simples prolongamento das ruas nas direções iniciais, não respeitando a geografia do espaço, foi usado como norma pela administração.

Figura 34: Aterramento de rua, local indefinido, Caxias do Sul, 1951



Fonte: Plano Diretor, 1953.

A estimativa feita pela equipe e registrada no Plano Diretor foi de que houve um gasto anual em torno de 15% do orçamento, durante a década de 1940, somente nessas correções do relevo.

Figura 35: Rebaixamento da rua Sinimbu, entre Garibaldi e Visconde de Pelotas, 1940.

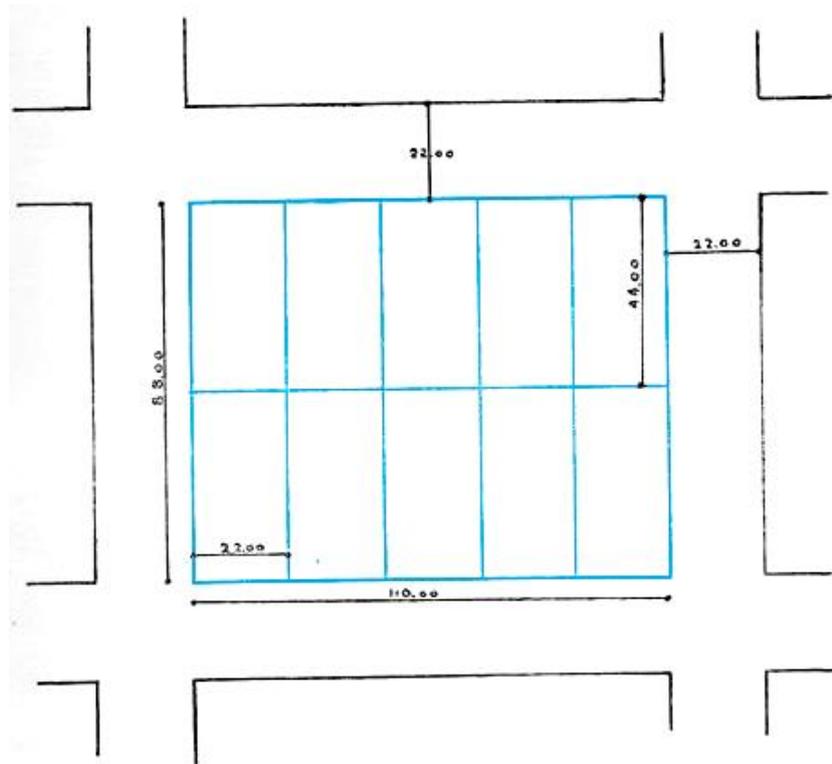


Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

A partir desses dados, Paiva estabeleceu que a diretriz que indicava seguir a rigidez das linhas iniciais das ruas deveria ser abandonada imediatamente, de modo que nas áreas de extensão da cidade, o traçado deveria seguir as condições topográficas do local, tornando-se vantajoso para a administração e para os proprietários dos imóveis. Com o desenvolvimento acelerado ocorrendo em pequenas áreas que contavam com grande densidade demográfica e diversas atividades sociais e econômicas, naturalmente tornam-se conflitantes em função do processo de urbanização e metropolização. (BASSO, 2000).

Herdado do traçado inicial da cidade, os quarteirões também não atendiam mais às necessidades atuais. Os quarteirões Tipo eram configurados por lotes com dimensões de 22 metros de frente por 40 metros de profundidade, sendo insuficientes para atividades industriais e inadequados para uso residencial em razão da profundidade. (Caxias do Sul, Plano Diretor, 1953,)

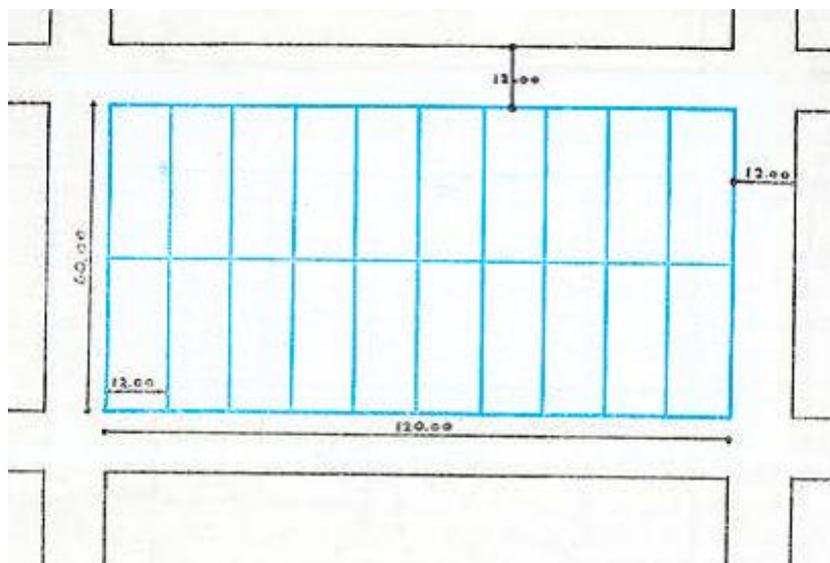
Figura 36: Quarteirão “Tipo” de primitivo traçado.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Adaptado por Bosi; R. 2018.

As ruas com largura entre 20 e 22 metros também não atendiam às funções que se destinavam. As ruas com maior tráfego se tornaram estreitas enquanto as de uso residencial eram demasiadamente largas. Com essas dimensões, a área de espaço viário chegava a 31% do total da área da superfície urbana. Essa condição gerava um custo alto para a economia local em pavimentação e passeios.

Figura 37: Dimensionamento racional do quarteirão para residências.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Adaptado por Bosi; R. 2018.

De acordo com Paiva, o dimensionamento correto do quarteirão deveria ser 120 x 60 metros, sendo os lotes com 12 metros de frente por 30 metros de profundidade. A área urbana chegava a 1.550 hectares naquele momento, sendo apenas 9,5 hectares de área verde coletiva⁶. Esse valor correspondia a apenas 0,6% da área ideal usada como referência, que era de 25 metros por habitante, ou seja, 80 hectares. A cidade ainda não tinha uma alta densidade na área urbana, mas o Plano Diretor precisava prever como seriam os próximos anos com o aumento da população.

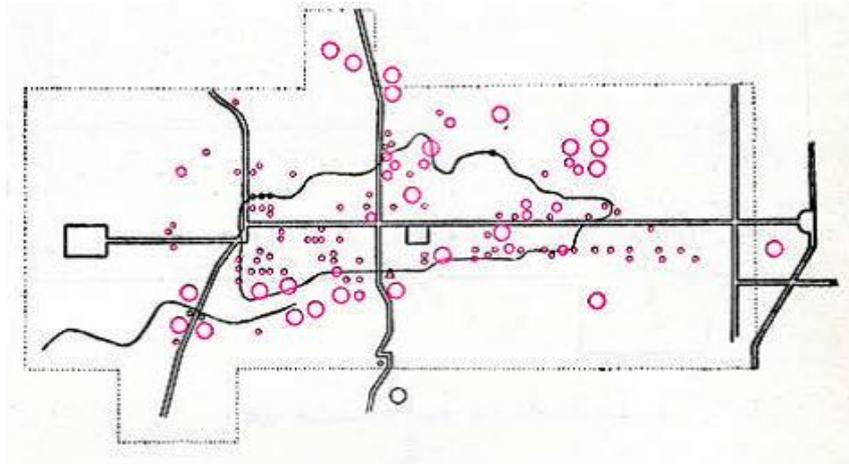
Inicialmente, a densidade de construção era muito baixa, o núcleo estava totalmente ligado ao agro e a cultura da vinha penetrava no interior dos limites urbanos. Era um típico centro colonial (como, ainda hoje, muitos existem nessa região) com um pequeno comércio em sua praça central e chácaras ao redor. Mais tarde, com o desenvolvimento da cultura da vinha, passou-se a fazer o seu beneficiamento na própria vila, nascendo, assim, a sua indústria principal. (CAXIAS DO SUL, PLANO DIRETOR, 1953, p.21)

As constantes transformações do traçado original de 1875 e do uso do solo foram acontecendo de forma espontânea devido às profundas mudanças relacionadas à agricultura, ao comércio e à indústria naquele período. “Devido ao caráter urbano da

⁶ Espaço público destinado a parques, praças, etc.

produção industrial, as cidades se tornaram sua base territorial, pois nela se concentram capital e força de trabalho” (MOURA-FUJIMOTO, 2000, p. 47).

Figura 38: Localização das indústrias (círculos) em relação à área central de maior densidade, 1951.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Adaptado por Bosi; R. 2018.

Figura 39: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



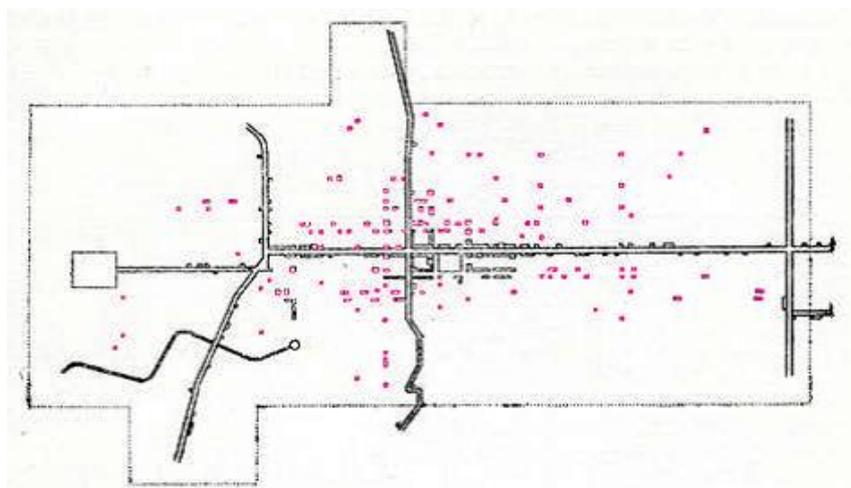
Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

Percebe-se, na planta da cidade de 1951, a distribuição das indústrias durante o estudo do Plano Diretor de 1953, elas se encontram misturadas com o comércio e com as residências, na área central.

Desenvolve-se a indústria e o comércio, que passam a ocupar maiores áreas. A indústria se localiza em vários pontos da cidade, sempre próxima às vias de acesso e transporte. E, assim, atinge-se a situação atual, que é de grande entremesclamento das áreas ocupadas pelo comércio e pelas indústrias com as áreas residenciais. (CAXIAS DO SUL, PLANO DIRETOR, 1953, p.21)

Entretanto, na planta de 1951 é possível perceber que mesmo com o desenvolvimento espontâneo, as atividades industriais e comerciais têm áreas demarcadas. Moura-Fujimoto (2000) afirma que o processo de urbanização foi marcado justamente pela intensificação da atividade industrial a partir de 1950, sendo a principal maneira da sociedade se apropriar e transformar a natureza. Percebe-se que há uma tendência das indústrias se localizarem ao norte, possivelmente por ser uma área ampla e plana. A maior densidade de área comercial está ao longo da avenida Júlio de Castilhos, principal via da cidade, no entorno da praça Ruy Barbosa e próximo da Igreja de São Pelegrino.

Figura 40: Localização das casas comerciais (pontos), 1951.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Adaptado por Bosi; R. 2018.

Figura 41: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

O comércio maiorista, ou seja, responsável pela distribuição dos produtos, estava localizado próximo da estação férrea, enquanto o comércio varejista se misturava nas áreas habitacionais. Nesse caso, o plano direcionaria novas zonas que seriam destinadas à expansão industrial ligada às vilas operárias e zonas comerciais atacadistas diferentes das comerciais varejistas e residenciais. A densidade média de Caxias do Sul é de 20 habitantes por hectare, considerando que, no início da década de 1950, a população é de 32.000 pessoas.

Pela análise dos mapas de densidade de população podemos verificar que, com exceção de algumas ruas centrais, o número médio de habitantes por hectare é extremamente baixo, resultado da localização dispersa da maioria das habitações populares, que se situam em pontos distantes do centro à procura de terrenos baratos. (CAXIAS DO SUL, PLANO DIRETOR, 1953, p.23)

A partir desse estudo, Paiva e Macedo (1953) concluem que para corrigir essa dispersão das habitações, seria necessário criar zonas residenciais para distribuir melhor a população de maneira organizada. Com a mesma importância do novo zoneamento, a densidade e a distribuição das edificações foi de extrema importância para esse momento

de transformação e tornou-se um dado essencial. O trabalho de planificação⁷ previa preservar os imóveis existentes, evitando demolições e desapropriações, independente da área central delimitada. A proposta era de que apenas retificações em algumas construções fossem feitas. O plano também previa a não aplicação das normas legais em casos específicos. Já nas áreas chamadas de zonas externas⁸, as casas eram predominantemente de madeira, facilitando a execução da planificação proposta.

O sistema viário existente era oriundo do traçado original e o traçado das vias de acesso. Os sistemas mais antigos vêm do bairro Santa Catarina, Santa Lucia do Piaí, Farroupilha, Galópolis, Burgo e Flores da Cunha. Caracterizavam-se por serem sinuosos e estreitos, além de manterem um pouco da orientação dos eixos originais. A principal rua de Caxias do Sul, a avenida Julio de Castilhos, atravessava a cidade, ligando a estrada federal ao parque Cinquentenário, no sentido leste/oeste. Nela se concentrava o maior fluxo de transporte e de pessoas.

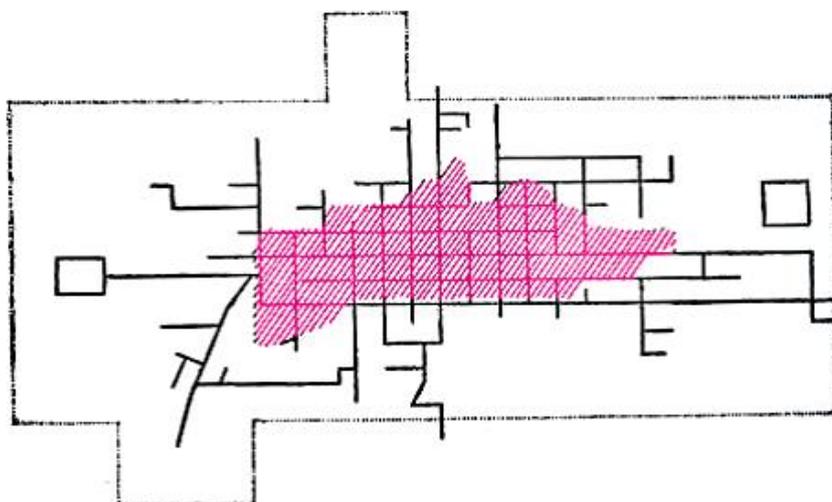
Para esse problema viário, a planificação teve o objetivo de criar um sistema principal de vias que tangenciassem o centro urbano e ligassem as zonas residenciais às centrais. Ainda foi previsto o uso de perimetrais para o tráfego pesado, mesmo que não fossem contínuas, em função da topografia, conectando as vias de acesso, para que não houvesse esse trânsito na área central. Nas vias transversais, a largura da rua deveria ser reduzida, a fim de aumentar as áreas de ajardinamento, já que não teriam mais o tráfego pesado, devendo ter predominantemente o uso residencial. Quando o uso for comercial ou industrial, as ruas deveriam ter sua largura condizente ao uso.

O novo zoneamento e o investimento no sistema viário resultaram na melhora de um grande problema causado pela dispersão da população, que já foi observado durante o estudo: o saneamento básico.

⁷ A palavra planificação é comumente empregada como sinônimo de planejamento. Planejar significa organizar para o futuro, prognosticar a evolução da cidade, elaborando um plano com o objetivo de coordenar ações preventivas ou necessárias contra os efeitos do crescimento territorial desordenado da acumulação capitalista e da urbanização.
http://extensao.cecierj.edu.br/material_didatico/geo10/html/01_02.html

⁸ Zonas fora do centro da cidade.

Figura 42: Esquema da rede de água (zona mais densa hachurada), 1951.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Adaptado por Bosi; R. 2018.

Figura 43: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

A cidade não dispunha até então de rede de esgoto cloacal e, em sua maior parte, de rede de água. A rede abastecia apenas 1/3 da população urbana, pois com a população

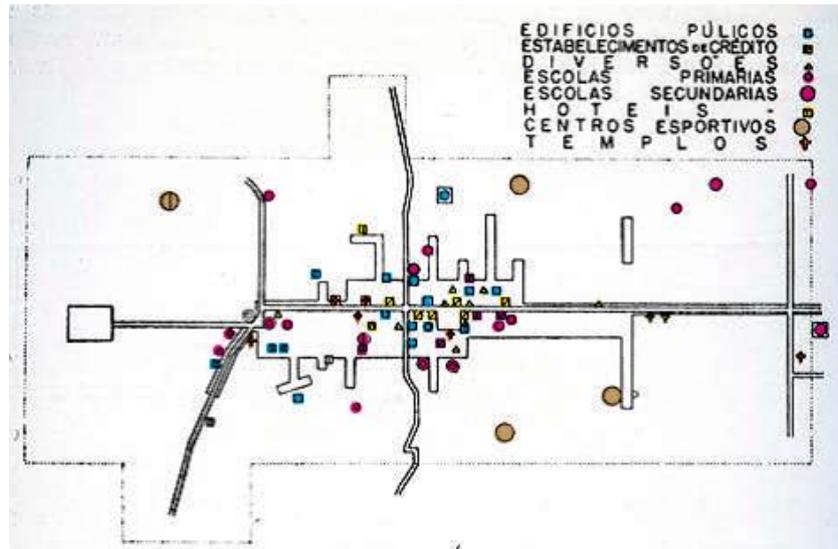
dispersa e áreas pouco densificadas, a ampliação da rede tornava-se árdua e antieconômica em função da atual extensão da cidade. Com as novas diretrizes de densidades da população, através do volume das edificações e das novas zonas (residencial, comercial e industrial), o custo da ampliação do saneamento básico foi inferior àquele necessário antes da nova planificação. Com a alteração e o redimensionamento do espaço viário, o custo da pavimentação também era reduzido.

Os edifícios administrativos de Caxias do Sul também foram incluídos no estudo. Apesar de estarem localizados na área central, estavam dispersos e com instalações inadequadas, não atendendo às necessidades atuais e futuras. Esse problema não havia em outras épocas por duas razões:

[...] nossas cidades eram núcleos restritos, ocupando pequenas extensões e, em segundo, a organização social tinha pouca complexidade, pois os órgãos públicos quase que se resumiam em dois – a Prefeitura e a Cadeia. A localização da administração era feita, quase sempre, frente à praça principal, nas proximidades da Igreja. À proporção que foi aumentando a complexidade desses núcleos, os novos órgãos eram localizados ao azar, onde o poder público dispunham de terrenos devolutos. Porém, com o grande desenvolvimento de alguns deles, essa prática tornou-se cada vez mais antieconômica e irracional. (CAXIAS DO SUL, PLANO DIRETOR, 1953, p.29)

A conclusão de Edvaldo Paiva foi que os edifícios administrativos deveriam estar agrupados em determinados locais, sendo mais acessíveis à população por não haver a necessidade de deslocamento entre diferentes órgãos. Além disso, deveriam ser construídos em terrenos com valores coerentes, para não sobrecarregar o orçamento público. A área central, mais especificamente a praça, não deveria comportar esses edifícios por ser um ponto comercial importante.

Figura 44: Localização dos edifícios públicos, 1951.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Adaptado por Bosi; R. 2018.

Figura 45: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

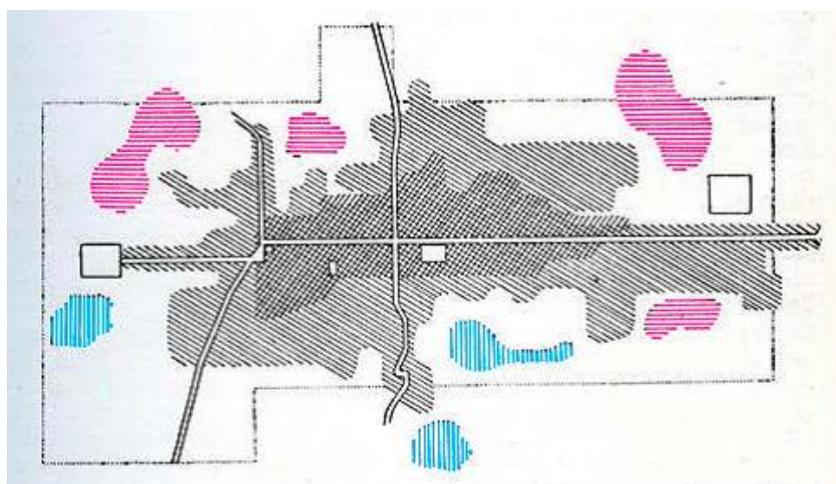
A implantação deles deveria ser feita em uma área próxima ao centro, em sítios cívicos, para que os pedestres pudessem circular sem a presença do trânsito de automóveis.

[...] a tendência existente de localizar os edifícios públicos na atual praça principal é a menos aconselhada. Essas praças são caracteristicamente comerciais e ali se devem localizar lojas, cafés, centros de diversão, etc. e essa característica de centro comercial deve ser mantida pois é a melhor coaduna com esses locais. Já os edifícios públicos não correspondem a esse tipo de praça. [...] Nas atuais praças de nossas urbs este sistema é inaplicável, dadas as condições existentes de alinhamentos e os altos valores da terra, que impedem qualquer modificação radical. Por outro lado, a reunião de edifícios públicos, formando conjuntos plasticamente homogêneos, criariam verdadeiros símbolos para nossas cidades, de grande valor estético e representativo. (CAXIAS DO SUL, PLANO DIRETOR, 1953, p.30)

Tratados com prioridade, os edifícios públicos destinados às escolas de primeiro grau deveriam estar inseridos nas zonas residenciais, para que se tivesse fácil acesso, diferentemente da posição em que se encontravam no início da década de 1950, mal distribuídos, mal instalados e em número restrito.

Dos problemas encontrados na cidade, o que mais preocupa é o da habitação. A distribuição dispersa das indústrias e a valorização imobiliária das áreas centrais levou a classe operária a se instalar em áreas mais afastadas, longe das áreas que contavam com os serviços públicos (REIS, 2016). As regras a serem estabelecidas deveriam impedir a proliferação das precárias habitações. (PESAVENTO, 2001).

Figura 46: Localização das malocas (azul) e núcleos sem serviços públicos (magenta), 1951.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Adaptado por Bosi, R. 2018.

Figura 47: Mapa de Caxias do Sul, de 2019



Fonte: Geo Caxias, Disponível em: <http://geopublico.caxias.rs.gov.br:8814/geocaxias/login>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019. Adaptado por Bosi; R., 2019.

As características principais da urbanização periférica são a concentração e o acelerado crescimento urbano que fazem com que tais redes (urbanas) apresentem grande densidade e, na grande maioria dos casos, não apresentem os equipamentos fundamentais. Em geral, há grande demanda por empregos e serviços, insuficientes nesses casos, o que gera não somente a segregação social, como seu aumento. (MOURA-FUJIMOTO, 2000). O núcleo onde se instalam as camadas mais pobres do proletariado não estava assistido com saneamento básico, as construções são precárias e contavam com alta densidade demográfica, gerando áreas degradadas e insalubres. O censo aponta que mais de 1.000 famílias vivem nestas condições e em áreas do poder público.

A valorização artificial criada pelos loteamentos de especulação, que aparecem como cogumelos em todos os recantos, cada vez força mais o afastamento desses setores para maiores distâncias da área central. (Caxias do Sul, Plano Diretor, 1953, p.30)

O problema da habitação popular era considerado o mais grave enfrentado pela administração de Caxias do Sul, tornando-se o motivo principal para a realização do Plano Diretor.

Por fim, a análise dos problemas urbanos encontrados pela equipe que desenvolve o plano inclui a extensão da cidade que se dá pelo crescimento intensivo. O loteamento sucessivo de glebas⁹ rurais além dos limites urbanos mais densificados foi feito sem controle, justamente pela falta de uma legislação adequada. As ruas estavam sendo abertas em todas as direções, ao ponto que a prefeitura não conseguia executar os serviços de saneamento básico, por falta de recursos. Neste caso, as diretrizes do plano deviam determinar as áreas a serem loteadas para fins residenciais e industriais, assim como quais os deveres dos loteadores.

⁹ Terreno desprovido de urbanização; local que não foi urbanizado.

4.1 O Pré-plano

O Pré-plano foi feito no início do processo de concepção do Plano Diretor, quando os dados ainda eram insuficientes. Esse estudo tinha a finalidade de estabelecer as normas de planificação que serviriam para orientar o levantamento topográfico e dos censos.

Para isso, foi realizado a análise dos problemas urbanos, a fim de determinar soluções primárias para esses problemas e observar a reação das pessoas envolvidas diante das soluções propostas. Através dessa averiguação, buscava-se a aquisição de novos e importantes elementos para o estudo final.

Dessa forma, o Pré-plano teria diretrizes definitivas para o Plano Diretor de 1953, pois apresentava, de forma sintética, as principais soluções propostas. Paiva e Macedo estabeleceram a premissa de que a indústria havia sido o elemento determinante para o crescimento de Caxias do Sul e a forma como a cidade se expandiu. Assim, concluíram que o desenvolvimento industrial deveria continuar no mesmo ritmo e esse deveria ser o ponto de partida, ou seja, dever-se-ia localizar as indústrias em áreas adequadas. Devido à topografia da região, o local escolhido pelos técnicos ficava ao norte da cidade, em direção a Flores da Cunha, por ser uma área plana de fácil instalação das novas plantas industriais. Nas encostas fronteiras ficariam as áreas residenciais. Dessa maneira, a teoria do Plano fica enquadrada no processo histórico de crescimento de Caxias, passando, assim, a orientá-lo conscientemente. (Caxias do Sul, Plano Diretor, 1953)

Em resposta à análise dos problemas urbanos da cidade, foram estabelecidas diretivas básicas a serem aplicadas pela nova legislação:

1. Organização urbana, através dos zoneamentos, de uso, altura e grau de ocupação dos terrenos.
2. Manutenção do atual traçado nas zonas centrais, mais densas. Adoção de um traçado topográfico e paisagístico nas novas zonas residenciais.
3. Estabelecimento de uma extensão principal da cidade, na direção norte, onde existe o único vale apropriado à implantação de indústrias. Estabelecimento das zonas residenciais nas alturas próximas.
4. Criação de um sistema viário diferenciado e de tipos de quarteirões de acordo com a função que irão exercer.

5. Centralização dos principais órgãos de interesse público. Distribuição de outros órgãos (escolas, etc.) nos locais mais ligados com as áreas residenciais.
6. Legislação, garantindo a concretização das reformas propostas.

Assim que o Plano começasse a ser aplicado, entraria em vigor o novo zoneamento, de acordo com os diversos usos do solo:

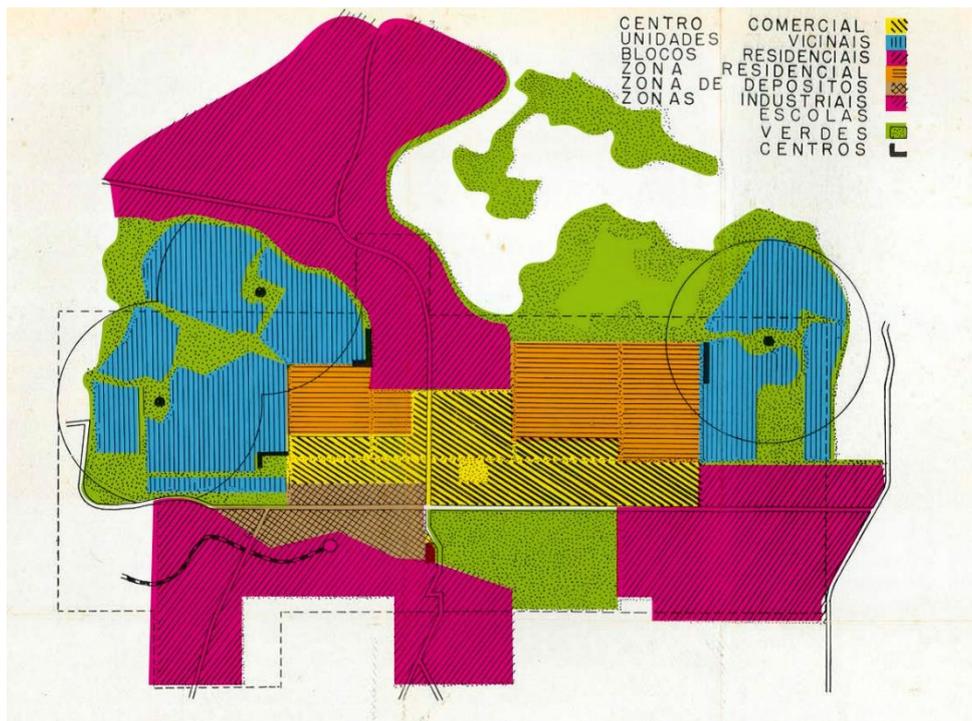
1. Zonas residenciais centrais e zonas residenciais das áreas de extensão (do tipo “unidades vicinais”). Nestas duas zonas, determinadas áreas seriam reservadas para construção de blocos de apartamentos.
2. Zonas comerciais, nas áreas do centro atual, nas proximidades da estação da Viação Férrea e ao longo das vias radiais.
3. Zonas industriais, principalmente nas áreas ao norte.

Para a implantação do Plano, os urbanistas determinaram três etapas sucessivas a serem postas em execução durante o processo de transformação da cidade.

Na primeira fase, a questão urbana será abordada da seguinte forma:

1. Organização das zonas residenciais, visando a constituição de unidades vicinais devidamente saneadas, através de:
 - a. Melhoramentos em áreas já edificadas, tais como: tratamento das vias existentes, abertura de novas e criação de centros locais.
 - b. Novos arruamentos, de acordo com as possibilidades financeiras e a topografia, nas áreas escassamente edificadas, com a constituição de reservas para uso público (áreas verdes, escolas, etc.)
2. Organização das vias de tráfego, através de:
 - a. Estabelecimento de vias preferenciais para o tráfego pesado.
 - b. Estabelecimento de gabaritos diferenciados para as vias comerciais, residenciais e de passeio, etc.
 - c. Criação de novas ligações viárias, que visem contornar áreas residenciais.

Figura 48: Mapa da primeira fase.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Disponível em:

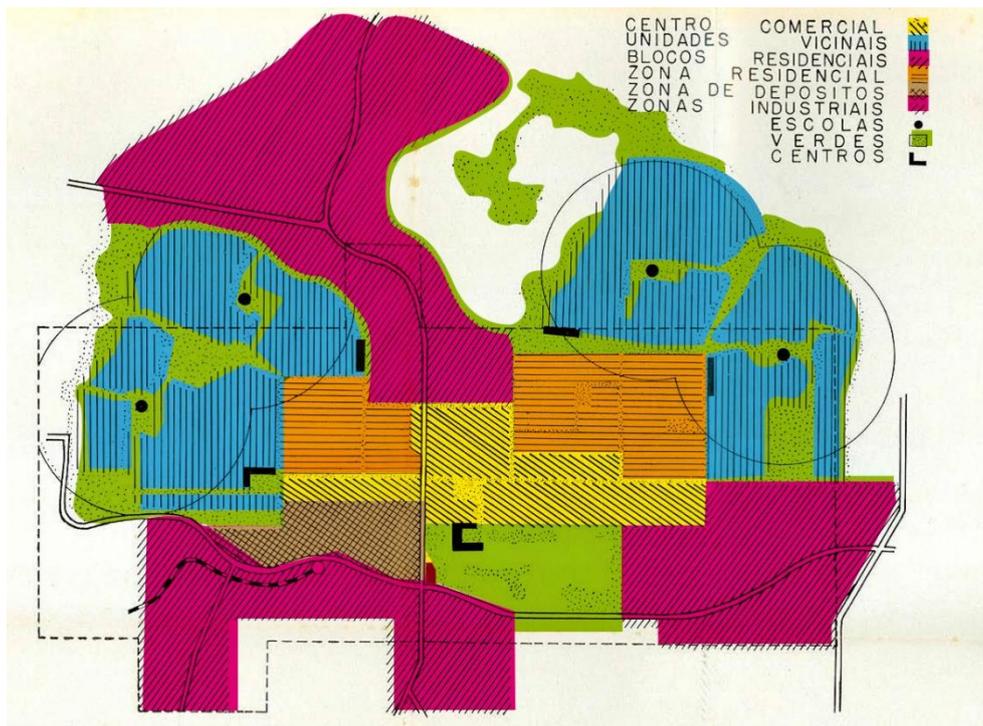
<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

Adaptado por Bosi; R. 2018.

A segunda fase tratou da extensão da zona residencial, no que se refere ao aumento populacional, sendo previsto:

1. Traçado de uma via perimetral, na parte Sul, que estabelece ligação entre os acessos principais da cidade (ferroviário, rodoviário e aeroviário), aliviando o tráfego da zona central.
2. Criação do Centro Cívico de Caxias e do grande parque municipal (com recinto de exposições, Festa da Uva, etc.).

Figura 49: Mapa da segunda fase.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Disponível em:

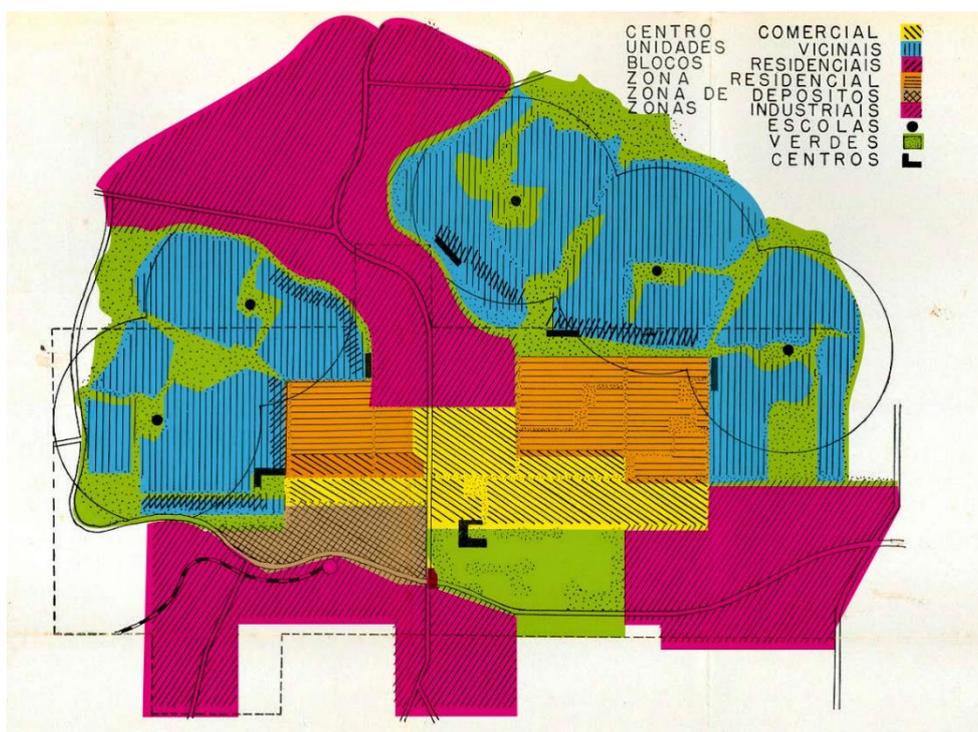
<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

Adaptado por Bosi; R. 2018.

A terceira fase se caracteriza por:

1. Desenvolvimento das zonas residenciais em áreas próximas à extensão industrial.
2. Formação de núcleos residenciais de apartamentos, nas unidades vicinais.
3. Traçado de novas vias de contorno, visando melhorar os acessos às zonas industriais.

Figura 50: Mapa da terceira fase.



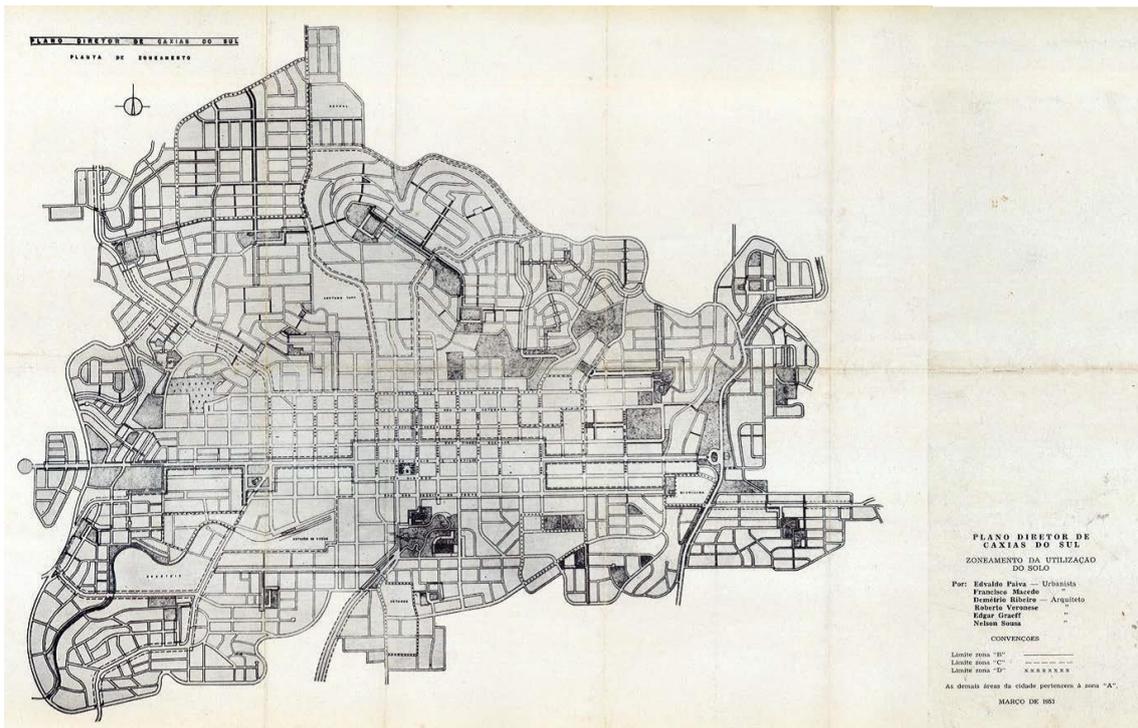
Fonte: Plano Diretor, 1953. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

Adaptado por Bosi; R. 2018.

Assim que as fases de execução foram determinadas e o estudo do solo finalizado, o Pré-plano foi concluído e finalmente é desenvolvida a primeira planta de Caxias do Sul com o novo zoneamento da utilização do uso do solo. Este fato aconteceu em março de 1953.

Figura 51: Zoneamento da utilização do uso do solo



Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

4.2 O Plano

Assim que as etapas propostas no Pré-plano foram concluídas e analisadas, foi dado início à elaboração do Plano Diretor. Essa nova fase tinha a finalidade de buscar dados mais completos e precisos do que os que haviam sido levantados até o momento, assim como dados que não estavam completos. Dos novos estudos, o que teve maior influência para a conclusão do Plano foi o relacionado à topografia do terreno. De posse da planta planialtimétrica da região coberta pelo Plano, foi confrontado a localização anteriormente levantada dos imóveis e dos terrenos onde as indústrias seriam instaladas.

O traçado das ruas, tanto as existentes, quanto as novas, praticamente não sofreu alterações. Na área central, onde a densidade era maior, pequenas retificações nos alinhamentos foram feitas. As zonas próximas ao centro foram organizadas com pequenos centros locais para quando a densidade dessas áreas aumentasse. A área ao Norte destinada para as indústrias foi mantida e ampliada.

Basicamente, foram essas as alterações feitas em relação ao Pré-plano. Uma análise minuciosa do problema das diversas atividades (industrial, residencial e comercial) que se localizavam em um mesmo local fez com que as diretrizes traçadas inicialmente no Pré-plano fossem adaptadas em relação ao zoneamento do uso do solo. Como parte das indústrias de Caxias relaciona sua localização às residências dos funcionários e o comércio se localiza de maneira dispersa, foi flexibilizado o zoneamento relativo ao uso do solo, conforme a divisão abaixo:

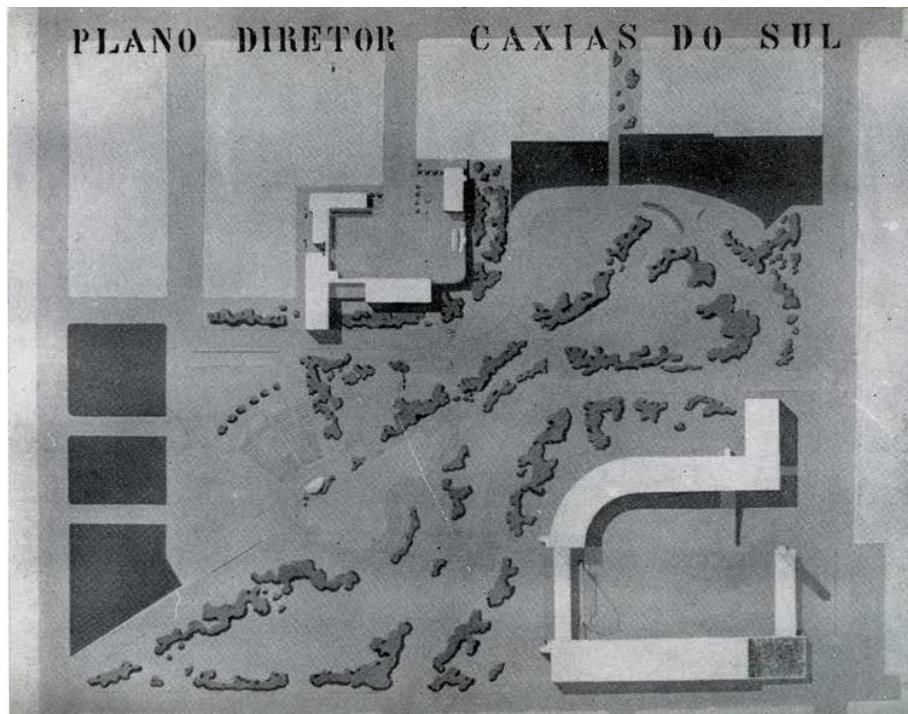
- Zonas A – áreas destinadas às edificações residenciais e elementos diretamente relacionados.
- Zonas B e C – áreas destinadas a todos os usos, com exceção do uso industrial (para novas fábricas) farão parte do perímetro central mais denso, tais como as áreas próximas da Estação Ferroviária, as principais vias da cidade, as vias que ligarão as vias de acesso aos centros vicinais e as principais vias das zonas de habitação, assim como algumas áreas pouco extensas destinadas a centros comerciais futuros.
- Zonas D – área destinada às indústrias, ao Norte, em direção a Flores da Cunha, mas não de uso exclusivo. Nessa zona será permitido todos os usos, sendo que quarteirões medindo 200 metros por 200 metros podem ser

subdivididos em quarteirões residenciais. As indústrias instaladas nas outras zonas permanecerão em seus locais atuais.

Cabe ressaltar que a Zona “B” será distinta da Zona “C” pela exclusão de comércio atacadista, de depósitos e de oficinas, pois caracterizará melhor o centro da cidade e dos bairros.

No que tange à localização do Centro Cívico, ficou estabelecido desde o início que seria em uma área de 13 hectares próxima ao centro. Por se tratar de uma área com a topografia muito irregular, ela esteve até meados do século XX sem ocupação. Através do estudo inicial, foi idealizado usar esse espaço para um grande parque e, posteriormente, novos usos entraram em pauta. Foi decidido então que além do parque, poderia se localizar o Centro Cívico, composto por Prefeitura Municipal, Fórum, Associação Comercial e Biblioteca. A localização e a altura de cada prédio foram usadas pela equipe de arquitetos para determinar a hierarquia de cada função.

Figura 52: Planta do Parque, do Centro Cívico e do Parque de Exposições



Fonte: Plano Diretor, 1953. Disponível em:

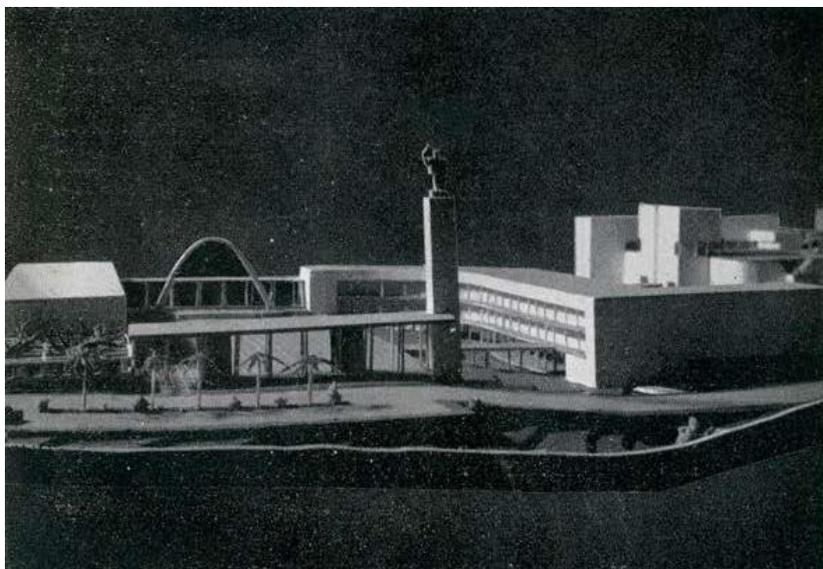
<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

O acesso principal era feito pela rua Marques do Herval. Devido à irregularidade do terreno, não seria possível outro local de acesso. A circulação de pedestres se daria por uma galeria formada pelos edifícios e por ligações cobertas. Para realizar essa obra, foi necessário um grande aterro, em função dos quase 13,50 metros de desnível, e a criação de uma plataforma.

A plataforma elevada determina dois planos, permitindo o acesso de cargas, serviços, etc. a cada bloco, pelo plano inferior, sem nenhuma interferência com a praça Cívica, que, nestas condições, serve principalmente aos pedestres e aos veículos comuns. A situação dominante do Centro Cívico em relação aos arredores, a disposição ordenada dos blocos, de acordo com a sua importância e função, os espaços externos acessíveis ao público com vista para o Parque e Exposição, as ligações dos blocos entre si, por galerias cobertas, são os fatores que caracterizam a solução e nos quais os arquitetos se apoiaram no sentido de conseguir a solenidade característica de um conjunto cívico. (CAXIAS DO SUL, PLANO DIRETOR, 1953, p.47)

Junto ao parque, contando com acesso principal pela rua Alfredo Chaves, ficava o Parque de Exposição, localizado em um nível um pouco inferior ao do Centro Cívico.

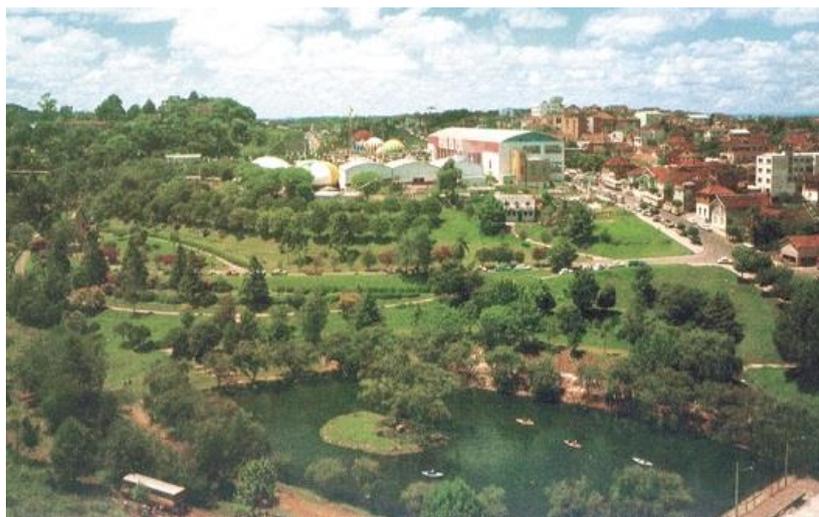
Figura 53: Maquete do Centro Cívico e Exposição, com entrada pela Rua Alfredo Chaves.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

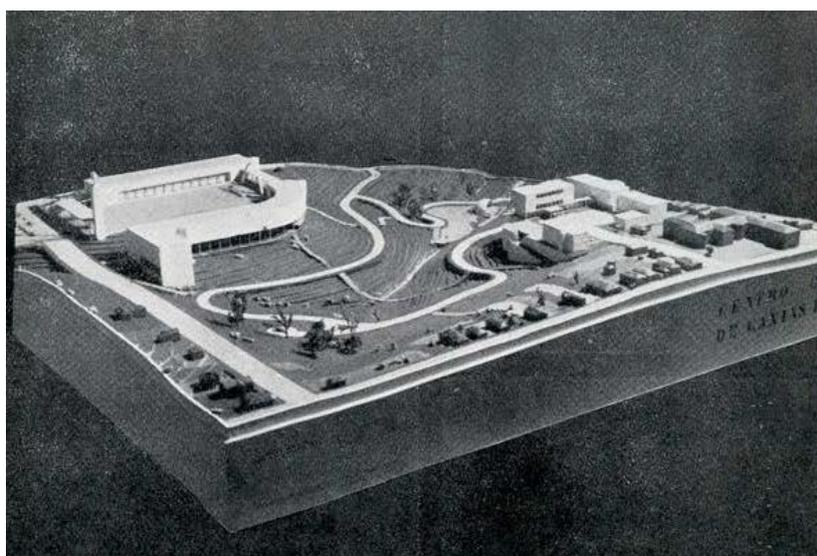
Figura 54: Parque Getúlio Vargas, 1972.



Fonte: <http://wp.clicrbs.com.br/memoria/2014/09/22/parque-dos-macaquinhos-no-inicio-dos-anos-1970/?topo=52>. Acessado em: 21 de fevereiro de 2019.

As edificações foram dispostas com certa liberdade, mas formando espaços organizados, recebendo um caráter imponente e caracterizando o trabalho coletivo de forma festiva. Unindo o Centro Cívico e a Exposição, estava localizado o parque.

Figura 55: Maquete do Centro Cívico, Exposição e Parque.



Fonte: Plano Diretor, 1953. Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documentos>. Acessado em: 28 de jul. 2018.

Figura 56: Parque Getúlio Vargas, 2018.



Fonte: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1658069&page=964>. Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documents>. Acessado em: 22 de fevereiro. 2019.

Essa área de relevo acidentado iria se tornar um local de descanso e de passeio próximo ao centro da cidade. Com um lago formado pela represa de um córrego e um auditório ao ar livre, o parque era um importante elemento para a cidade. Seu acesso principal era pela Rua Montaury.

Quando as novas plantas da cidade foram desenvolvidas, foi necessário ajustar o traçado viário que havia sido proposto no início dos estudos, isto é, no Pré-plano, por conta das condições topográficas. De forma simplificada, as alterações propostas foram:

1. Através dos alargamentos das vias, resultantes dos recuos dos alinhamentos, seria criado um primeiro perímetro em torno do centro mais denso da cidade, incluindo as ruas 20 de Setembro, 18 do Forte, Vereador Mario Pezzi e Feijó Junior.
2. Convergirão para esse perímetro a Julio de Castilhos, estrada para Galópolis, avenida Rio Branco, avenida São Leopoldo, estrada para Santa Lucia do Piaí, estrada para Flores da Cunha e estrada da 9ª légua.
3. Criação do segundo perímetro, mais distante do centro, fazendo a ligação dos futuros bairros da extensão da cidade entre si. Em razão da topografia, não deverá ter continuidade, mesmo com a abertura de novas vias.
4. A avenida Julio de Castilhos será prolongada até o Estádio Municipal.

5. Ligação do futuro Centro Cívico à zona norte através da rua Marques do Herval.
6. Nas zonas de extensão, 05 tipos de ruas serão feitas de acordo com seu uso:
 - Vias principais com 30,00 metros de largura;
 - Vias com 22,00 metros de largura que contornarão os centros locais, independentemente do seu uso;
 - Vias de 18,00 metros de largura que contornarão os núcleos das zonas de habitação;
 - Vias de 12,00 metros de largura para acesso exclusivo às residências;
 - Vias de 8,00 metros de largura para uso exclusivo de pedestres.
7. Na zona industrial, vias principais foram projetadas no sentido Leste/Oeste, tendo como base os “travessões” que delimitavam as colônias. No sentido Norte/Sul foram projetadas duas vias, sendo uma central e outra limítrofe com o lado direito do bairro Santa Catarina.
8. As ruas centrais permanecem com 22,00 metros de largura, com exceção das do primeiro perímetro. As ruas com menos de 12,00 metros foram alargadas para essa medida final.

A organização das áreas destinadas às residências foi um dos objetivos principais do pré-plano. O espaço urbano com aproximadamente 1500 hectares contaria com 300 hectares de uso residencial na área central, contemplando uma densidade de 200 habitantes por hectare e 1200 hectares em áreas externas destinadas à densidade de 100 habitantes por hectare, resultando em 180.000 habitantes quando toda a área estivesse ocupada.

Também chamadas de unidades, as diversas áreas residenciais abrigariam residências e espaços comuns àquela população. Nessas áreas estariam a escola e áreas verdes com espaço para a prática de esportes. Os limites dessas microrregiões, as zonas residenciais, teriam como referência uma trama viária principal, com vias mais largas, enquanto no interior, previam-se vias com larguras menores e com descontinuidade no traçado.

As unidades projetadas para o estudo contavam com áreas de 60 a 80 hectares e densidade de 6.000 a 8.000 habitantes cada uma. Em uma das unidades projetadas, para exemplificar, a totalidade da área ficou dividida em: quarteirões – 60%, ruas – 18% e áreas verdes – 22%.

Além das áreas verdes propostas nas unidades residenciais, o “sistema contínuo de verdes”, denominado assim pelo Plano, seria composto por parques e praças interligados por avenidas arborizadas, jardins e vias exclusivas para pedestres. O plano prevê quatro grandes áreas verdes localizadas ao leste nas proximidades da BR 116, a oeste por uma ampliação do parque Cinquentenário que contaria com uma área de terras próximas ao Patronato, ao norte junto à Hidráulica Municipal e ao sul onde se localizará futuramente o Centro Cívico.

O plano diretor serve como um projeto que deve orientar o desenvolvimento urbano futuro. Não cabia a ele questões relativas às obras. Do estudo feito desde o pré-plano, o único item que poderia ser colocado em prática direta, sem que houvesse modificações, é o que se refere ao zoneamento da cidade. Vale lembrar que a Lei de Zoneamento regulou o uso dos terrenos urbanos, assim como a quantidade de pavimentos nas edificações e o percentual de área edificada em relação ao terreno.

Figura 57: mapa do bairro Cinquentenário, final de 1953.



Fonte: Jornal Pioneiro, 1953. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/SubPastas/26>. Acessado em 14 de set. 2018.

No final do mesmo ano, em uma publicação do Jornal Pioneiro, foi exibido o mapa do novo bairro do Cincoentenário - posteriormente alterada a sua grafia para Cinquentenário - onde o planejamento e o desenho do traçado urbano seguiam as novas regras. As ruas não obedecem à ortogonalidade; os quarteirões e lotes tinham diferentes dimensões, contavam com a autorização da prefeitura, além de apresentarem infraestrutura, no que diz respeito à água e à energia.

Em meados de 1955, o estádio municipal foi anexado a oeste, enquanto que ao sul diversas ruas e quarteirões foram duplicados. O aumento do bairro também foi possível pelo prolongamento da Avenida Julio de Castilhos. Esta obra fez com que esta avenida se tornasse uma importante via que cruzava a cidade de leste a oeste, além de ser uma das maiores vias do interior do estado.

No final de 1955, mais um loteamento seria fundamental para o crescimento e desenvolvimento de Caxias do Sul.

Figura 58: mapa do bairro Planalto, final de 1955.

**Terras Que o Tempo Transformará
em Ouro**

É hora de

Fonte: Jornal Pioneiro, 1955. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/SubPastas/26>. Acessado em 14 de set. 2018.

Às margens da rodovia BR 116, o Bairro Planalto tomava forma. Para incentivar a ocupação do novo loteamento, o proprietário das terras cedeu uma área para que uma pequena empresa de 290m² se transferisse para o local, aumentando a capacidade de produção em um espaço de aproximadamente 3.000 m². A empresa se chamava Nicola e Cia e posteriormente alterou sua razão social para Marcopolo S.A. Carrocerias e Ônibus.

No final dos anos 50 e início dos 60, o desenvolvimento acelerado da cidade levou seus gestores a ter que rediscutir o Plano Diretor de 1953. Desta forma, através da

aprovação de leis específicas para temas que se colocavam na ordem do dia, começam a enfrentar a nova realidade. Nesse sentido, em dezembro de 1957, foi aprovada a Lei 810 que reformava a Lei 27 de 1948, relativa às edificações e ao uso do solo. Pela iniciativa dos vereadores Bruno Segalla e do Dr. Renan Falcão de Azevedo (Ofício nº 169/57), esta lei passa por reforma, a fim de atender às novas necessidades da cidade.

A Lei 810/1957 cria três zonas, mantendo as exigências da anterior na área central. Na terceira zona são aceitas construções de madeira, aumentando os afastamentos laterais para 2 metros e proíbem-se casas de madeira com mais de um pavimento; são excluídas as indústrias da área central. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p. 81).

Essa nova lei determinava que, na área central, as novas edificações deveriam ter no mínimo 03 pavimentos e altura mínima de 12 metros de altura, 02 pavimentos e altura mínima de 08 metros de altura ou um pavimento apenas para uso residencial. Esses 03 parâmetros foram definidos de acordo com a delimitação das zonas. A aprovação de edificações de madeira, de um pavimento, apenas para uso residencial, deveria ter afastamento lateral mínimo de 02 metros, telhado de, no mínimo, 03 águas, chaminés de alvenaria e ajardinamento na frente, quando houvesse recuo frontal em relação à calçada. As indústrias não poderiam mais se instalar na zona central.

Não apenas o centro a cidade era objeto de discussão da municipalidade, temas envolvendo questões relativas à abertura de ruas fora desse circuito, assim como as áreas rurais também preocupavam os gestores.

Em 30 de março de 1962, o Prefeito Armando Biazus encaminhou à Câmara de Vereadores, presidida pelo vereador Manoel Ramos de Castilhos, um projeto de lei que “disciplina a execução de obras em loteamentos particulares, principalmente no que diz respeito às ruas” (LEI 1171, 1962, p.15). Na exposição de motivos do documento, o prefeito justificou a necessidade da regulamentação:

O projeto de lei anexo foi elaborado pela Diretoria de Obras do Município, e tem por motivo disciplinar, com maior rigorismo, a execução de obras em loteamentos particulares, primordialmente, no que diz respeito às ruas. [...] essa lei terá aplicação a todos os que desejarem abrir ruas em terrenos particulares, possibilitando a venda de terrenos, mesmo que não constitua loteamento. (LEI 1171, 1962, p.04)

Durante vários anos, o município teve que custear a conservação das vias dos loteamentos, sendo que o dever desse serviço deveria ser do loteador, conforme a Lei 1171, 1962. A própria Lei 470 de 1952 já cobrava providência por parte dos loteadores, mas poucos se prontificavam a cumprir a lei.

O certo é que a atual situação não poderá perdurar, e o projeto de lei em causa constitui um meio para resolvê-la, na defesa, mesmo, dos adquirentes de terrenos, na maioria operários escassos de recursos financeiros, ao mesmo tempo em que evitará que tenham que recorrer à Prefeitura para execução dos serviços necessários. Entendi ser de todo o interesse que os projetos de loteamentos sejam apreciados por essa Casa, para que se manifeste sobre os mesmos, pois ninguém melhor que os dignos representantes do povo caxiense está em condições de apreciar os loteamentos que deverão ser levados a efeito do município. (LEI 1171, 1962, p.04)

A Comissão de Petições e Reclamações emitiu seu parecer através de seu relator, Dr. Azyr Nehme Simão, anexo no processo nº XX/62, expondo o cenário e os agentes envolvidos no grave problema que se proliferava no município.

[...] o abuso dos loteamentos está tomando proporções verdadeiramente calamitosas, que, com o lucro fácil e fantástico dos empreendedores inescrupulosos, bule evidentemente com a lei contra a economia popular, pois são, todos os anos, dezenas, quiçá centenas de milhões de cruzeiros que se canalizam do povo sacrificado para as arcas dos aproveitadores sem entranhas. Acontece, em geral, que a sedutora propaganda, mostrando belos cartazes coloridos, onde se veem diferentes perspectivas de uma hipotética futura urbanização, com ruas calçadas, praças arborizadas, cordões, água, luz, esgoto, etc., e onde, no preço incluído dos lotes está incluído, em percentagem elevadíssima, o correspondente custo de tais melhoramentos urbanos, o zé-povo cai na armadilha, paga o elevado valor das entradas e as prestações, aspirando com justiça, ter um lar próprio em zona residencial devidamente saneado, sujeitando-se anos a fio, a essa sangria, sem vislumbrar, sequer, a menos atividade urbanística. (LEI 1171, 1962, p.10)

Em alguns casos, o proprietário começava a construir a sua casa aos poucos, acreditando que, em um futuro breve, os serviços básicos de infraestrutura de água, esgoto, iluminação e calçamento seriam executados. Acreditavam que, segundo o próprio parecer nº 30/62, a demora na concretização de tais obras se deve à burocracia dos órgãos competentes. No verão faltava água, no inverno tornava-se uma área de banhado, aumentando a gravidade da situação, tornando o loteamento uma região de risco para a população ali instalada.

Em 05 de novembro de 1962, a Lei 1171 foi aprovada, determinando os parâmetros para novos loteamentos. Todo novo projeto deveria passar pela Diretoria de Obras que, no caso de aprovação do anteprojeto, determina inicialmente o traçado das vias. A partir dessa análise, o loteador deve apresentar o traçado definitivo do arruamento¹⁰ com seus respectivos perfis em corte, o material da pavimentação, a divisão dos lotes, o projeto de distribuição de água, da rede pluvial e da iluminação pública (LEI 1171, 1962). Portanto, as edificações de qualquer natureza somente receberiam autorização para construir após a execução completa das infrações do loteamento.

LEI 1387, 22 de dezembro de 1964 – novo zoneamento e nova regulamentação das edificações

Em agosto de 1964, o Prefeito Hermes João Webber encaminha um novo projeto de lei para modificar a Lei 810 de 1957 com alterações no zoneamento e na altura das edificações.

Figura 59: exposição de motivos do prefeito Hermes Joao Webber para aprovação da Lei 1387/1964

A legislação atinente à matéria, óbvio está, não póde em absoluto manter-se estática numa cidade das proporções de Caxias, onde o volume das edificações que aqui se erguem - fato que serve, aliás, para eloquentemente atestar da sua pujança econômica - alcança ritmo verdadeiramente vertiginoso.

Não póde manter-se firme porque ao invéz de ganhar novas dimensões, cada vez mais modernas, no seu aspecto arquitetônico, a cidade ficaria ofuscada na sua beleza e com ela a invejável posição que atualmente ostenta, tão decantada sobretudo pelos turistas que para aqui constantemente aportam.

Fonte: Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=13832&p=0>.

Acessado em 18 de jul. 2018.

¹⁰ Traçado, conjunto de ruas.

O prefeito afirma no processo nº LV/64 que a lei deve ser revisada periodicamente, a fim de que “a beleza estética da cidade se aprofunde e se coloque, ipso facto, em consonância com o surto de seu acentuado progresso” (PROCESSO Nº LV/64, 1964, p. 04).

A Lei 1.387/1964 aumenta o volume construído na área central e fortalece a seletividade de atividades e investimentos. [...] Precisa ganhar “novas dimensões” e adequar-se às novas tendências arquitetônicas de beleza estética, “caso contrário, que ficaria ofuscada”. Cria cinco zonas, sendo que na zona central, o mínimo será de seis pavimentos sem fixar o número máximo; na segunda, mínimo de três pavimentos em alvenaria; na terceira, dois, admitindo residências térreas que contribuam “notavelmente” para o embelezamento. Só admite construções de madeira na quinta zona. A tendência à verticalização é vista como progresso, surgindo na década de 60, uma série de prédios altos entre divisas laterais, culminando com os 36 pavimentos do edifício Parque do Sol. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p.81).

Figura 60: Edifícios em construção na Avenida Júlio de Castilhos em 1970.



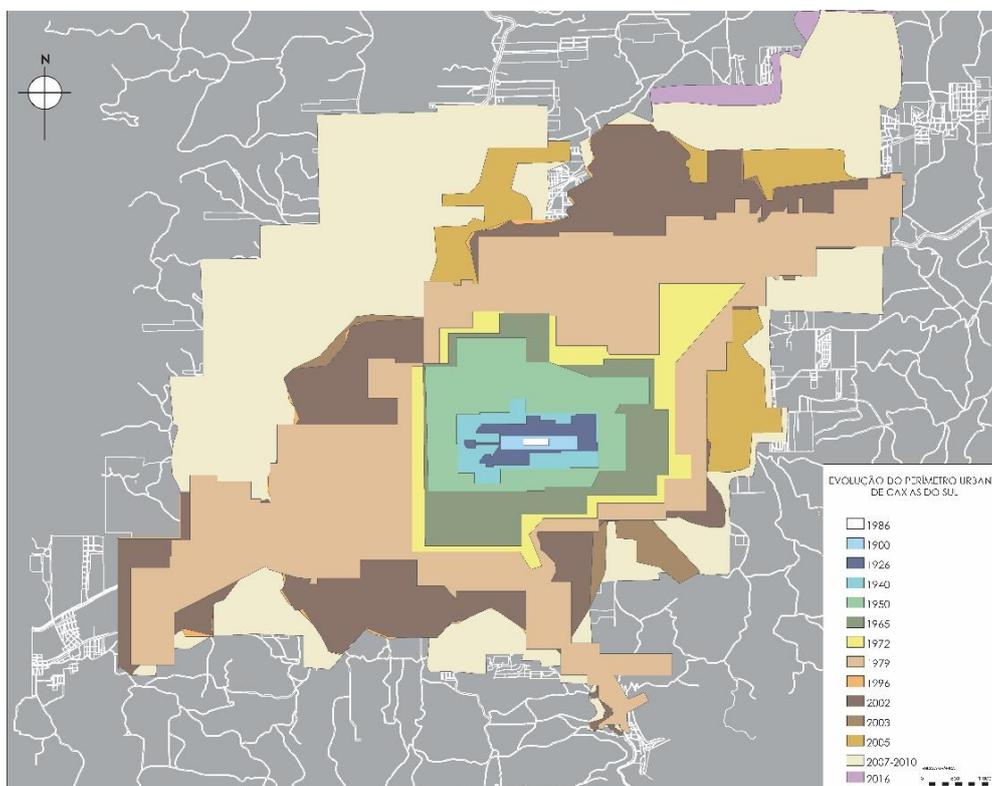
Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Em aproximadamente 90 anos de expansão territorial, percebe-se no mapa (figura 50) que mesmo não havendo um desenvolvimento controlado, a cidade cresce de maneira radiocêntrica, ou seja, do centro para a periferia e de forma constante para leste, oeste, norte e sul. De acordo com Marchioro e Calgagno (2010) “a expansão urbana até esse momento é influenciada basicamente por três estruturas: as estradas, os equipamentos urbanos, as indústrias e as áreas menos acidentadas” (). Ainda sobre as indústrias:

As indústrias deslocam-se para junto das estradas acompanhadas do solo residencial. O distanciamento do núcleo urbanizado ocorre por diferentes motivações, enquanto a indústria busca acessibilidade e espaço para ampliar as instalações; os empreendimentos residenciais procuram o ganho imobiliário, o que acaba por elevar o custo dos serviços, o desconforto dos longos percursos e agregar valor aos vazios urbanos e às áreas contíguas. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p.81).

A partir da década de 1970, a cidade começa a se expandir rapidamente em um eixo imaginário nordeste/sudeste.

Figura 61: mapa da evolução urbana de Caxias do Sul de 1875 a 2016



Fonte: (adaptado de PREFEITURA DE CAXIAS DO SUL, 2017, por Bosi)

No início de 1971, o prefeito Vitório Trêz encaminha à Câmara o projeto de lei para normatizar os loteamentos, as vias e os lotes urbanos, seguindo a base das antecessoras leis 470/52 e 1171/62.

Figura 62: exposição parcial de motivos do prefeito Vitório Trêz para aprovação da Lei 1925 em 1971.

4) - EM 1952, PELA LEI MUNICIPAL Nº 470, DE 21 DE OUTUBRO, FOI FEITA OUTRA TENTATIVA NO SENTIDO DE REGULAR LOTEAMENTOS E ESTABELECEMOS CONDIÇÕES DE LARGURA, GRADES, ÂNGULOS = DE INTERSECÇÃO E OUTRAS EXIGÊNCIAS RELACIONADAS COM NOVAS RUAS E LOGRADOUROS PÚBLICOS.

5) - ABERTURA INDISCRIMINADA, IRREGULAR E ABUSIVA DE RUAS, EM DETRIMENTO DAS EXIGÊNCIAS LEGAIS E ATENTATÓRIA À SEMPRE CRESCENTE EXPANSÃO DO TRÁFEGO URBANO, MOTIVOU NOVA DISPOSIÇÃO LEGISLATIVA, A LEI MUNICIPAL Nº 1.171 DE 16 DE NOVEMBRO = DE 1962.

6) - ENTRE AS REFERIDAS LEIS BÁSICAS, PROMULGADAS PELA MUNICIPALIDADE EM 1929, 1952 E 1962 E LEGISLAÇÃO POSTERIOR, HÁ UMA LONGA SÉRIE DE LEIS MUNICIPAIS, APROVANDO PLANOS DE LOTEAMENTOS, AUTORIZANDO CANCELAMENTO DE CLÁUSULAS, REGULANDO LEIS, ALTERANDO DISPOSITIVOS DO REGULAMENTO E ATÉ AUTORIZANDO DESPACHOS DE PLANTAS PARA CONSTRUÇÃO DE CASAS EM LOTEAMENTOS NÃO OFICIALIZADOS.

Fonte: Processo XXXV/70, 1970. Disponível em:
<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=13832&p=0>. Acessado em 18 de jul. 2018.

O prefeito expõe sua preocupação com o crescimento exagerado e desordenado da cidade, fruto do progresso e do desenvolvimento, salientando suas consequências em relação ao urbanismo.

Figura 63: Vista aérea de Caxias do Sul na década de 1970.



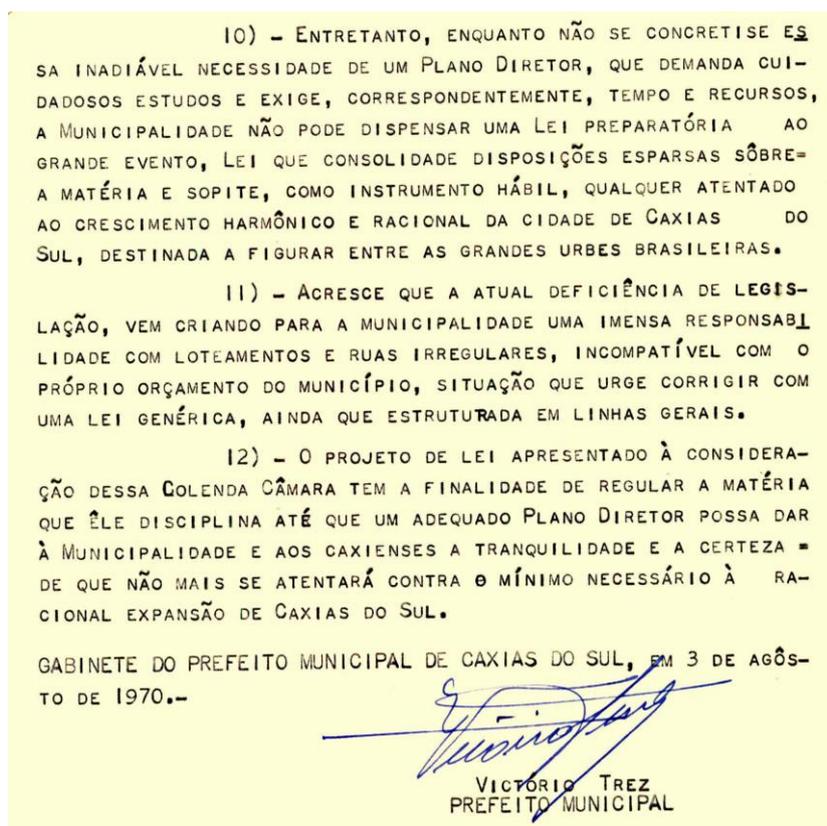
Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Mesmo com as leis aprovadas entre as décadas de 1940 e 1970, a organização do território não obteve o êxito pretendido, por não se fazer cumprir tais leis na integralidade. Novos bairros continuaram surgindo sem que o gabarito¹¹ de vias e lotes fosse o estabelecido previamente, aumentando o problema ao invés de extingui-lo.

Apesar de tais iniciativas legais, entre outras tantas, o crescimento da cidade sempre motivou o parcelamento, quase sempre à revelia da abundante legislação, e que é necessário um Plano Diretor que dê a certeza que não se atentará contra o mínimo necessário à expansão urbana. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p. 85).

¹¹ Dimensões.

Figura 64: exposição parcial de motivos do prefeito Vitório Trêz para aprovação da Lei 1925 em 1971.



Fonte: Processo XXXV/70, 1970. Disponível em:
<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=13832&p=0>. Acessado em 18 de jul. 2018.

No parecer N° 1/71 do Processo XXXV/70, a Comissão de Petições e Reclamações se manifesta a favor da nova lei.

[...] pretende o Poder Executivo, através do processo em análise, consolidar, numa só, todas as leis municipais que disciplinam loteamentos, arruamentos, venda e disposição de lotes urbanos. [...] desde seus primórdios, manifestou desusado surto de progresso e desenvolvimento, evoluindo da categoria de vila para cidade e de cidade para metrópole da região nordeste do estado, com vigor incomum e sempre mais intenso, cujo crescimento, que muito ufana os caxienses, hoje se mede por alterosas edificações e inúmeros loteamentos, circunstancia que trouxe, porém, como é obvio, problemas de urbanismo que não podem ser descuidados. (PROCESSO XXXV/70, 1970, p. 17).

O relator, vereador Ilson Kayser, afirmou no mesmo documento que:

[...] enquanto não se torne concreta essa inadiável providência de implantação de um Plano Diretor, trabalho que demanda estudos e exige, paralelamente, tempo e recursos financeiros, a municipalidade não pode – no entender do senhor Prefeito – dispensar uma lei preparatória ao mesmo, diploma que consolide disposições esparsas sobre a matéria e sopite, como instrumento hábil, qualquer atentado ao crescimento harmônico e racional da cidade. (PROCESSO XXXV/70, 1970, p.18).

Figura 65: trecho da súmula do processo XXXV/70, para aprovação da Lei 1925 em 1971.

Cita que em 1929 a municipalidade, preocupada com o desenvolvimento e os consequentes reflexos no sistema viário da cidade, baixou o Acto nº 31, datado de 8 de outubro, que se traduziu no primeiro brado de alerta contra a disciplina e descritérios na implantação de loteamentos e abertura de ruas.

Mencioná que em 1952, pela Lei nº 470, de 21 de outubro, foi feita outra tentativa no propósito de regular loteamentos e estabelecer condições de largura, grades, ângulos de intersecção e outras exigências relacionadas com novas ruas e logradouros públicos.

Posteriormente, a abertura indiscriminada, irregular e abusiva de ruas, em detrimento das exigências legais e atentatória, principalmente, a sempre crescente expansão do tráfego urbano, motivou nova disposição legislativa, sintetizada na Lei nº 1.171, de 16 de novembro de 1962.

Alude, também, o senhor Prefeito que entre as referidas leis básicas, promulgadas pela municipalidade em 1929, 1952 e 1962, bem como legislação posterior, há uma longa série de leis aprovando planos de loteamentos e outros atos concernentes, inclusive autorizando despachos de plantas para construções em loteamentos não oficializados, permissão esta, alias, que vem de ser derrogada pela Lei 1.884, de 21 de setembro de 1970.

Fonte: Processo XXXV/70, 1970. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=13832&p=0>. Acessado em 18 de jul. 2018.

Segundo Marchioro (2010), a nova lei mantinha os quarteirões a noventa graus, reduzia de 15% para 10% as áreas verdes, aumentava as vias secundárias para 18 metros e as principais para 44 metros e 22 metros de largura com canteiros no eixo¹².

A orientação revela o propósito de formar uma rede viária escalonada e induzir a organização espacial das atividades. Nas avenidas e ruas principais, as de maior fluxo, os canteiros centrais arborizados, as atividades do trabalho e negócios; nas vias locais, o uso residencial. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p. 85).

¹² O eixo de uma via é o centro dela em relação à sua largura. É a limite entre duas pistas, a mão e a contra mão.

Enquanto o Plano Diretor não estivesse concluído, as edificações deveriam ter seus parâmetros de altura, estética, alinhamento e alargamentos viários definidos pela prefeitura (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p. 86).

O art.29 determina que “nenhum edifício poderá ser construído com a altura maior do que uma vez e meia a largura da rua fronteira”; o § 1º. “maior altura só será possível mediante recuo [...] acrescido à largura da rua” e o § 3º. “os prédios localizados com frente para praças poderão crescer [...] cinquenta por cento [...]” Por essa regra, a altura dos edifícios para as ruas com 22 metros de largura (no quadrilátero limitado pelas ruas Feijó Junior, Ernesto Alves, Angelina Michelin e Os Dezoito do Forte) alcança 33 metros ou 11 pavimentos. Para os lotes com frente para praças, aproximadamente 17 pavimentos. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p. 86).

Marchioro e Calgagno (2010, p. 86) afirmam que “até a aprovação dessa lei, as alturas das edificações eram regulamentadas nas leis das construções, reformas e estética das edificações”.

Figura 66: Da esquerda para a direita: Edifício Dona Ercília, Casa Canônica, Catedral Diocesana e Loja Magnabosco.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

O novo instrumento de regulação das alturas não trouxe ganhos imobiliários em relação à lei anterior. Contudo, sugere uma ação estratégica dos segmentos ligados ao setor imobiliário para influir no Plano Diretor em elaboração, ou de poder enquadrar ações municipais na Lei Federal 4.380/64, que cria o sistema financeiro para aquisição da casa própria e o Banco Nacional da Habitação (BNH).

Figura 67: Vista parcial de Caxias do Sul na década de 1970.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Figura 68: Vista parcial de Caxias do Sul, 2018.



Fonte: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1658069&page=964>. Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/Documents>. Acessado em: 22 de fevereiro. 2019.

Outro ponto visto como fundamental para a organização territorial e para o desenvolvimento de Caxias do Sul era o Distrito Industrial que, em 1970, havia ficado de fora da política nacional de distritos industriais, sem os recursos financeiros necessários para a implantação.

A estrada de São Vendelino e a subida por Nova Milano estão quase prontas. A RS-25, que liga Caxias do Sul a Farroupilha, já se encontra com as verbas destacadas para sua duplicação. Ora, é fácil notar que a única ligação entre a BR 116 e a RS 25 são as ruas da cidade de Caxias do Sul. Isso vai significar simplesmente o seguinte: o tráfego pesado passará pelo centro da cidade, quando a São Vendelino e Nova Milano estiverem prontas. E isso quer dizer que Caxias do Sul se verá transformada em cenário em que enormes caminhões, com dezenas de toneladas, passarão pelas ruas, trazendo problemas com o trânsito, arrebentando o calçamento, estourando os canos de água, pondo em risco a vida de crianças, atormentando a entrada e saída dos colégios, etc. [...] Caxias precisa, portanto, da perimetral que, a esta altura, deveria estar pronta. (JORNAL PIONEIRO, 28 DE AGOSTO DE 1971, p. 86).

O prefeito Vitório Trêz declarou uma área de 1030 ha. a oeste da cidade, na saída de Caxias do Sul em direção a Farroupilha, contudo, o projeto da avenida perimetral acabou não sendo executada naquele momento, perdurando por décadas o tráfego pesado em áreas centrais da cidade.

Figura 69: Capa de Jornal Pioneiro em 28 de agosto de 1971.

REDACÇÃO e OFICINAS:
Av. J. de Castilhos, 1773
Fone: 21.29.29

NUMERO AVULSO:
Cr\$ 0,50

ASSINATURA ANUAL:
Cr\$ 15,00

PIONEIRO

ANO XXIII, n.º 43 — CAXIAS DO SUL, — Sábado, dia 28 de agosto de 1971.

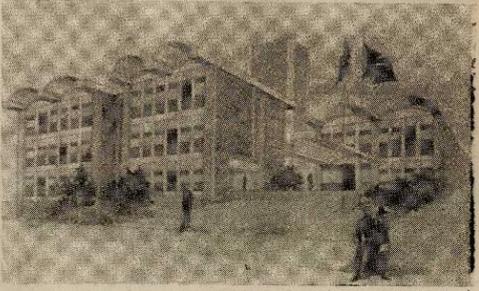
PROPRIEDADE:
Empresa Jornalística
Pioneiro S.A.

Director Responsável:
GUILHERME BRANDALISE

Só a Perimetral Nos Livrará do Inferno

A estrada de São Vendelino e a subida por Nova Milano estão quase prontas. A RS-25, que liga Caxias do Sul a Farraposilha, já se encontra com as vertias destinadas para sua duplicação. Ora, é fácil notar que a única ligação entre a BR-116 e a RS-25 são as ruas da cidade de Caxias do Sul. Isso vai significar simplesmente o seguinte: o tráfego pesado passará pelo centro da cidade, quando a São Vendelino e Nova Milano estiverem prontas. E isso quer dizer que Caxias do Sul se

Centro de Formação Profissional SENAC - Caxias do Sul é Realidade



En audiência especial, o Prefeito Victório Trez recebeu o Presidente do SENAC Dr. Fláclio Lopes da Fonte. O Arquiteto Alfredo José

Caxias precisa, portanto, da perimetral que, a esta altura deveria estar pronta. Afinal, o Cel. Peracchi havia consignado 2 milhões de cruzeiros novos para sua construção. Temos promessas federais, veiculadas em Caxias do Sul para a sua construção. Em síntese, esta na hora de agir, pois o tempo do blecaud termina.

Se a Perimetral nos pode livrar do inferno que se adiversa.

AFINAL: FAIXAS OU SINALEIRAS?

A administração Municipal cumpriu o prometido: faixas de sinalização estão aparecendo por todos os cantos, de tal forma, que o atual Governo pode ser caracterizado em dois períodos: o das sinalizações, que foram colocadas em vários lugares e o das fal-

ará transformada em cenário em que enormes caminhadas, com dezenas de toneladas, passarão pelas ruas, trazendo problemas com o trânsito, arrebentando o calçamento, estourando os canos de água, pondo em risco a vida de crianças, estourando a entrada e saída dos colegios, etc. Além disso, a cidade será sacudida pelo barulho, com danos de toda a ordem.

Caxias precisa, portanto, da perimetral que, a esta altura deveria estar pronta. Afinal, o Cel. Peracchi havia consignado 2 milhões de cruzeiros novos para sua construção. Temos promessas federais, veiculadas em Caxias do Sul para a sua construção. Em síntese, esta na hora de agir, pois o tempo do blecaud termina.

Se a Perimetral nos pode livrar do inferno que se adiversa.

Cont. a pag. 4

CIRNE LIMA :

Fonte: Jornal Pioneiro, 1971. Disponível em:

<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/SubPastas/26>. Acessado em 14 de set. 2018.

Em 09 de junho de 1972, Victório Trez encaminhou à Câmara Municipal de Vereadores o projeto de lei para instituir o Plano Diretor Urbano de Caxias do Sul. Na Exposição de Motivos constante no início do processo, 13 páginas justificam a necessidade de aprovação do documento, assim como o cumprimento na íntegra dos artigos.

Dentre os projetos de lei encaminhados, destaca-se este por sua importância fundamental para a nossa cidade, reorganizando a sua atual estrutura e disciplinando o seu crescimento para um maior impulso em seu desenvolvimento e assegurando o bem-estar de nossa comunidade. Reputo mesmo como um momento histórico na vida de nossa cidade o envio do projeto desta inadiável medida a esta Colenda Câmara. Efetivamente, Caxias do Sul, quase ao atingir seu centenário, não conheceu qualquer planejamento a não ser o traçado feito pela Comissão de Terras e Colonização, no início de sua existência. (PROCESSO XXXII/72, 1972, p 04)

O prefeito contextualiza o cenário através do crescimento demográfico elevado, bem como do desenvolvimento econômico (sendo, depois da capital, a maior cidade com potencial industrial no Estado) e alertando que a “falta de planejamento já se torna fator de impedimento deste desenvolvimento, podendo em futuro próximo sufocá-lo na disciplina urbana” (PROCESSO XXXII/72, 1972, p. 04).

O processo de elaboração do novo Plano Diretor aconteceu no início de 1969, através da iniciativa de Trez com o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), órgão responsável pelo financiamento e planejamento do estudo. Em março de 1970, a URBASUL – Equipe de Urbanismo Ltda foi contratada para desenvolver o “Relatório Preliminar para o Planejamento Integrado”, documento realizado por uma equipe multidisciplinar de urbanistas, geógrafos, economistas, administradores, engenheiros e sociólogos, finalizado em outubro de 1970. (PROCESSO XXXII, 1972)

O Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) solicita um Termo de Referência e sugere o economista Cláudio Accurso para desenvolvê-lo. Este propõe um processo de planejamento que se instale por etapas, “dirigindo primeiro a romper com verdadeiros pontos de estrangulamento [...]”; sugeriu que o planejamento fosse desmembrado em três etapas, começando pela mais urgente, que visa a assegurar critérios mínimos para o ordenamento da expansão urbana. (MARCHIORO; CALGAGNO, 2010, p. 88).

Em função das características econômicas e urbanísticas do município, tornava-se necessário uma ação imediata para sanar problemas com maior urgência em determinadas áreas em detrimento de outras.

Figura 70: trecho da Exposição de Motivos do processo XXXII/72, para aprovação da Lei 2087 em 1972.

Em tais circunstâncias, e tendo em vista as inevitáveis limitações de capacidade institucional e operativa, é prudente que em lugar de uma abordagem geral, o processo de planejamento se instala por etapas, dirigido primeiramente a romper com verdadeiros pontos de estrangulamento, para então, passar aos problemas que dentro da problemática municipal não reclamam urgentes soluções.

Fonte: Processo XXXII/72, 1972. Disponível em:
<http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=13832&p=0>. Acessado em 18 de jul. 2018.

A fala do prefeito indicando os “verdadeiros pontos de estrangulamento” mostra as limitações do Plano Diretor de 1953 e a necessidade da reformulação do aparato legal que normatizava o município. Essa nova etapa se abre com o processo de elaboração do novo plano e sua efetiva aprovação em 1972.

Considerações Finais

Com o objetivo principal de descrever como ocorreu a urbanização da cidade de Caxias do Sul, esta pesquisa adotou uma linha de análise que contemplasse disciplinas como urbanismo, história, política e arquitetura. Buscando os fatos e os aspectos mais relevantes, o estudo se concentrou na busca e na problematização dos Códigos de Posturas e das leis responsáveis pela normatização da ocupação do espaço urbano.

Inicialmente, as referências bibliográficas utilizadas tinham em comum a formação urbana e a urbanização. Elas identificaram as diferentes formas de como se dá a ocupação das cidades, o desenvolvimento e a expansão territorial, as origens, as mudanças estruturais, as identidades e as transformações que o tempo traz. Aportes teóricos como Benevolo (1999), Canclini (1997) e Pesavento (2008) trouxeram o embasamento para o desenvolvimento da pesquisa, juntamente com o uso de diferentes fontes, como imagens, leis e demais bibliografias disponíveis que tratam da chegada dos imigrantes numa implantação imposta, passando pelo desenvolvimento econômico e fatos históricos importantes que provocaram a expansão territorial no período estudado.

Durante o desenvolvimento da pesquisa, foram destacadas as consequências de como aspectos formais e funcionais interferiram nas relações sociais dos espaços públicos. O traçado original das ruas foi composto por oito ruas no sentido norte/sul e oito ruas no sentido leste/oeste. Atualmente, esse formato inicial da cidade faz parte do centro de Caxias do Sul. Posteriormente, em meados da década de 1920, surge a primeira estrada que foge ao traçado reto, a Estrada do Rio Branco a sudoeste, seguida pela Estrada Matheo Gianella a noroeste.

Implantado pelo Governo Imperial, o uso do desenho urbano ortogonal em uma região onde a topografia irregular do terreno sugeria flexibilidade no traçado ocasionou um grande ônus a população, em torno de 15% ao ano do orçamento do município, devido às grandes escavações e aos aterramentos para nivelar as ruas. Esse modelo de traçado era tido como o modelo oficial em cidades de imigração italiana. Sob a influência do vertiginoso crescimento da cidade e da população, composta em sua maioria por comerciantes, artesãos e operários, o território urbano praticamente dobrou na década de 1940. Através da BR 116 e do aeroporto municipal, além da ferrovia implantada na década de 1910, a estrutura viária também cresce. Com o capital centralizado no comércio, a indústria se desenvolve e se fortalece paralelamente aos países desenvolvidos

em função das dificuldades de produção e exportação durante a 1ª Guerra Mundial, isto é, entre 1914 e 1918, a Crise de 29 e a 2ª Guerra Mundial, entre 1939 e 1945.

Uma das consequências desse desenvolvimento foi o início da especulação imobiliária. Os lotes centrais, ociosos, passam a ser altamente valorizados, tendo como resultado a busca pela ocupação de zonas rurais, menos valorizadas, para essa grande população que chega a procura de oportunidades, gerando uma expansão urbana espontânea em progressão geométrica. Essas áreas ocupadas, loteadas de forma irregular, sem infraestrutura básica de saneamento, sem acesso à saúde e à educação, além de serem mais acessíveis, permitiam que as normas relacionadas ao urbanismo e edificações não fossem cumpridas, iniciando um processo de degradação física e social.

Vale ressaltar que o uso dos jornais como fonte foi de extrema relevância para essa pesquisa, pois contribuiu com informações complementares importantes ao material disponível, como as narrativas dos vereadores, as dificuldades diárias da falta de infraestrutura e o próprio esclarecimento à população sobre as consequências, as análises e as soluções para os problemas de urbanização da cidade. O Jornal Pioneiro publicou no período de 1948 a 1951 uma série de artigos e matérias onde, além de elucidar a população, apresentou, através de dados e exemplos práticos, a urgência em encomendar um estudo com novos parâmetros para a expansão ordenada do território e, posteriormente, alertou a respeito da urgência do desenvolvimento de um plano diretor.

No final da década de 1940, uma lei cria o zoneamento da cidade e alguns parâmetros para instalações de novas edificações e urbanismo. O abastecimento de água para atender à população, assim como a rede de esgotos, também se tornou problemático e complexo devido à demanda, culminando, no final da década, na contratação de uma equipe de engenheiros, arquitetos e urbanistas para o estudo e levantamento inicial da cidade, bem como para o desenvolvimento do primeiro Plano Diretor, finalizado em 1953. Tanto este plano, quanto as leis foram sendo criados pela necessidade de reagir ao desenvolvimento e ao crescimento espontâneo da cidade, sem critérios técnicos ou que atendesse às demandas da comunidade.

Nesse período, diversas leis foram criadas para amparar o plano após sua conclusão: lei 27 de 1948 sobre edificações e uso do solo, 259 de 1950 sobre o perímetro urbano, 349 de 1951 sobre rede de água em zonas não loteadas e 470 de 1952 sobre regularização de loteamentos. O Plano Diretor de 1953 foi finalizado, mas parcialmente

posto em prática. A instalação do Centro Cívico da cidade, localizado no Parque Getúlio Vargas, foi uma das propostas parcialmente executadas. No entendimento dos urbanistas, os edifícios administrativos da cidade deveriam estar em um único local, separados por uma grande praça seca onde apenas os pedestres teriam acesso, se tornando um símbolo da grandeza da cidade. Apenas em 1972, no governo de Victório Trez, um novo plano diretor foi desenvolvido e aprovado pela Câmara.

A pesquisa trouxe subsídios para o estudo do desenvolvimento do urbanismo na cidade de Caxias do Sul, podendo servir de material de apoio ao curso de graduação de Arquitetura, especificamente em disciplinas de Projeto e Planejamento Urbano. A dissertação e as disciplinas de Planejamento Urbano estão relacionadas por diversos conceitos, tais como Plano Diretor, mobilidade urbana, uso do solo, produção da cidade e modelos espaciais. No caso deste trabalho, há um conjunto de informações e fontes diferentes das disponíveis atualmente para a formação de arquitetos urbanistas, mais detalhada e contextualizada.

De forma objetiva, foi apresentado o período de profundas mudanças na cidade, entre 1940 e 1970, passando pelo Plano Diretor de 1953 e o início da verticalização da cidade, assim como a organização do espaço urbano, fato que é determinante para o crescimento ordenado das urbes.

Este trabalho contempla as transformações que a cidade passou na metade do século XX, enfatizando a normatização pelos códigos de posturas, atos e leis, culminando no Plano Diretor de 1972. Esse foi o período em que as mudanças relativas à ocupação do solo e ao planejamento urbano sofreram alterações não só de ordem documental, como também física.

Referências Bibliográficas

BALDISSERA, Doris. **Apropriação de Espaços Públicos em Centros Urbanos: Caxias do Sul 1910-2010**. 2011. 240 páginas. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2011.

BENEVOLO, Leonardo. **A Cidade e o Arquiteto**. 3 ed. Brasil. Perspectiva, 2016

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1999.

BRAUDEL, Fernand. **A Dinâmica do Capitalismo**. 2ª ed. Lisboa, Editora Teorema, 1986

BRESCIANI, Maria Stella. **Cidades e urbanismo. Uma possível análise historiográfica**. Política: História e Sociedade, Vitória da Conquista, v. 9, n. 1, p. 21-50, 2009.

CANCLINI, Néstor Garcia. **Imaginários Urbanos**. 1ª ed. Buenos Aires: Editorial Universitaria Buenos Aires, 1997.

Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: redes urbanas regionais: Sul / IPEA, IBGE, UNICAMP / IE / NESUR, IPARDES. Brasília: IPEA, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges. **Dilemas Urbanos. Novas abordagens Sobre a Cidade**. 2ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 2005.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, Lar e Botequim. O Cotidiano dos Trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque**. 2ª ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

CORRÊA, Gabriele O.; NUNES, Maria Fernanda de O.; GULLO, Maria C. **Industrialização e Sub-habitação em Caxias do Sul**. Revista Diálogo, 2012.

FARIA, Rodrigo de. **O urbanismo e os urbanistas na história urbana brasileira: percursos e perguntas para pensar a história urbana da América Latina**. Risco, Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo, vol. 14, n. 02

GIRON, Loraine Slomp; NASCIMENTO, Roberto R. F. **Caxias Centenária**. Caxias do Sul: Educs, 2010.

GONZÁLEZ, Luiz Moya; CANDELA, Celestino; EZQUIAGA, José Maria; LUCIO, Ramon López de; CARREÑO, Luis Suárez; TRAPERO, Juan Jesús. **La Práctica Del Planeamiento Urbanístico**. 2ª ed. Madrid: Editorial Síntesis, 1999.

HALL, Peter. G. **Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX**. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HERÉDIA, Vania Beatriz Merlotti. **Processo de industrialização da zona colonial italiana**. Caxias do Sul, RS: EDUCS, 1997

LYNCH, Kevin. **A boa forma da cidade**. Tradução por Jorge Manuel Costa Almeida e Pinho. Lisboa: Edições 70, 1981.

MACHADO, Maria Abel. **Construindo uma cidade: história de Caxias do Sul 1875/1950**. Caxias do Sul: Maneco Livraria & Editora, 2001.

MARCHIORO, Juarez; CALGAGNO, Nelson Vázquez, 2010, in GIRON, Loraine Slomp; NASCIMENTO, Roberto R. F. **Caxias Centenária**. Caxias do Sul: Educs, 2010.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MOURA-FUJIMOTO, 2000, p. 47; in SUERTEGARAY, Dirce M.A.; BASSO, Luis Alberto; VERDUM, Roberto. **Ambiente e Lugar no Urbano. A Grande Porto Alegre**. 1ª ed. Rio Grande do Sul: Editora da Universidade / Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2000.

NASCIMENTO, Roberto R. F. do. **A Formação Urbana de Caxias do Sul**. 1ª ed. Caxias do Sul: Educs, 2009.

PESAVENTO, Sandra J. **Uma Outra Cidade. O Mundo dos Excluídos no Final do Século XIX**. 1ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001.

PESAVENTO, Sandra J. **Cidades Visíveis, Cidades Sensíveis, Cidades Imaginárias**. Revista Brasileira de História, vol. 27, n. 53, junho 2007.

PESAVENTO, Sandra J. **História, Memória e Centralidade Urbana**. Revista Mosaico, vol. 1, n. 1, p. 03 a 12, janeiro/junho, 2008.

PIRES, 2000; in SUERTEGARAY, Dirce M.A.; BASSO, Luis Alberto; VERDUM, Roberto. **Ambiente e Lugar no Urbano. A Grande Porto Alegre**. 1ª ed. Rio Grande do Sul: Editora da Universidade / Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2000.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. **Políticas Urbanas. Tendências, Estratégias e Oportunidades**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

ROVATTI, João Farias. **La Modernite Est Ailleurs: Ordre et Progres, Dans L' Urbanisme D'Edvaldo Pereira Piava (1911 – 1981)**. 2001. 425 páginas. Thèse de Docteur de L' Université de Paris VIII, Vincennes, 2001.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2009.

SILVA, Túlio dos Reis. **O Crescimento Urbano na Cidade de Caxias do Sul nos Anos de 1972 a 1988: Uma Contribuição ao Ensino do Local**. 2016. 238 páginas. Dissertação de Mestrado – Universidade de Caxias do Sul. Caxias do Sul, 2016.

SUERTEGARAY, Dirce M.A.; BASSO, Luis Alberto; VERDUM, Roberto. **Ambiente e Lugar no Urbano. A Grande Porto Alegre**. 1ª ed. Rio Grande do Sul: Editora da Universidade / Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2000.

WIGGERS, Monica M.; KORMANN, Tanise C.; ROBAINA, Luis Eduardo S. **Evolução da ocupação urbana de Caxias do Sul e os assentamentos subnormais**. Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. Crise, práxis e autonomia: espaços de residência e de esperanças. Espaço de Diálogos e Práticas.

WILKOSZYNSKI, Artur do Canto. **Imagens da Arquitetura: Narrativas do Imaginário Urbano em Porto Alegre**. 2006. 269 páginas. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2006.

Caxias do Sul (RS). Câmara Municipal. Centro de Memória Palavra e Poder: 120 anos do Poder Legislativo em Caxias do Sul / Centro de Memória da Câmara Municipal de Caxias do Sul; organização da pesquisa: Geni Salete Onzi; textos de Anelise Cavagnolli, Eduardo Ziegler Reis e Geni Salete Onzi. Caxias do Sul, RS: Ed. São Miguel, 2012. 134 p. : il.

<https://arquitetandoblog.wordpress.com/2009/04/08/hausmann-e-a-reforma-de-paris/>