



PASSO FUND0

PLANO DIRETOR - ANO DE 1953

LEI Nº 744 DE 12 DE JUNHO DE 1957

(Vide Lei nº [2133](#)/1984)

APROVA O PLANO DIRETOR DA CIDADE.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PASSO FUNDO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 53, Inc. II, da [Lei Orgânica](#), faz saber que o Legislativo decretou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Diretor da cidade, elaborado pelo **Eng. Edwaldo Pereira Paiva**, e constante dos planos, plantas e projetos que o acompanham.

Art. 2º Os detalhes do Plano Diretor poderão ser atualizados, adaptados as condições locais imperantes na ocasião de serem executados.

Art. 3º As alterações previstas no artigo 2º desta Lei, somente poderão ser executadas após estudo e deliberação do Conselho do Plano Diretor e decretadas pelo Prefeito Municipal.

Art. 4º Fica o Poder Executivo autorizado a criar o Setor Técnico do Plano Diretor que funcionará adido a Seção de Obras e Viação do Município.

Art. 5º Para ocorrer as despesas previstas nesta Lei e outras decorrentes da execução do Plano, no corrente exercício, fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial, até o montante de Cr\$ 250.000,00, servindo de recurso a provável arrecadação a maior.

Art. 6º Nas propostas orçamentarias, a partir do próximo exercício, o Poder Executivo fará consignar verbas a continuidade da execução do Plano Diretor, até a base de cinco por cento (5%) da receita, sob título específico de Execução do Plano Diretor .

Art. 7º A presente Lei entrará em vigor na data de sua promulgação; revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO, em 12 de junho de 1957.

WOLMAR SALTON
Prefeito Municipal

Nicolau Trauco Lequeiro

Ao arq. OSCAR NIEMEYER,
artista para o qual se voltam os olhos do povo
que luta em defesa da Cultura Nacional.

Dr. Vergueiro
muito obrigado por
estudar

PASSO FUNDO

PLANO DIRETOR

POR: EDVALDO PAIVA
FRANCISCO MACEDO
DEMETRIO RIBEIRO
EDGAR GRAEFF

Administração do Prefeito
DR. DANIEL DIPP

Primeira publicação : 1953

EQUIPE DE URBANISTAS :

EDVALDO PAIVA : Urbanista
FRANCISCO MACEDO : " "
DEMETRIO RIBEIRO : Arquiteto
EDGAR GRAEFF : "

COLABORADORES :

ENILDA RIBEIRO : Arquiteto
Apresentação :
JOÃO VALANDRO : Est. de Arquitetura
LUIZ C. CUNHA : "
RODOLFO MATTE : "
SAULO PAIVA GOMES : "

TOPOGRAFIA E CADASTRO :

PRAXEDES MACHADO DA SILVA

FOTOGRAFIAS :

NESTOR NADRUZ : Est. de Arquitetura
(Rolleyflex — Obj. Xenar 1:3,5)

CLICHERIE :

Fotogravura Cangeri — P. Alegre

IMPRESSÃO :

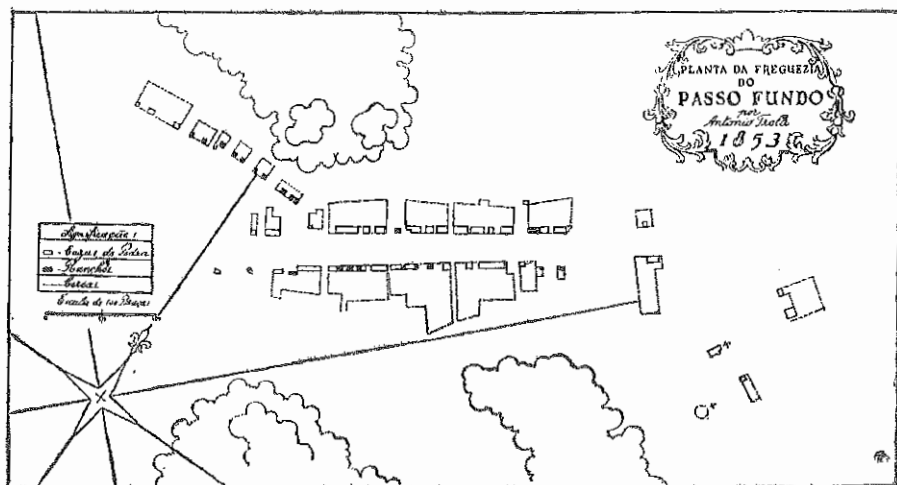
Imp. Oficial do Est. do Rio Grande do Sul

INDICE

INTRODUÇÃO

| | |
|--------------------------------|--------|
| 1 — ANALISE | Pg. 11 |
| 2 — O PREPLANO | Pg. 37 |
| 3 — O PLANO | Pg. 51 |
| 4 — A APLICAÇÃO DO PLANO | Pg. 77 |

INTRODUÇÃO



1 — Há cento e trinta anos atrás, os tropeiros desciam a serra, por Bom Jesus e São Pedro, na direção dos passos da fronteira de Santa Catarina, em busca do caminho comercial para a província de São Paulo.

Nessa época, habitavam na região tribus indígenas hostis, que atacavam as tropas de mulas, principalmente no lugar denominado "Mato Castelhanos". Por esse motivo, os tropeiros preferiam cruzar de dia essa zona, acampando antes do chamado "passo fundo", em um lugar alto — o "Boqueirão" — de onde se dominava a região e se dispunha de boa aguada.

Essa foi a origem da cidade.

Nos seus pródromos, desenvolveu-se ao longo do caminho primitivo, entre o sítio inicial e o "passo". Mais tarde, construiu-se a Capela, nas proximidades da estrada, em uma colina próxima, atraindo nesse sentido o casario.

Em princípios do século, aparece um novo elemento, de vital importância para o núcleo — a via férrea — que, junto com a Estação, passou a exercer um influente papel na determinação de sua forma e ritmo de crescimento.

No momento presente, a cidade se concentra nas proximidades da estação ferroviária e se desenvolve ao longo do eixo inicial, da linha férrea e dos acessos principais. Aproximam-se, entretanto, novos eventos que terão enormes conseqüências sobre a sua vida. O principal deles é a união direta de Passo Fundo à Pôrto Alegre, atra-

vés da região colonial, reduzindo a distância entre elas à menos da metade da atual, consolidando a posição da cidade como centro de uma região rica e transformando-a em ponto obrigatório de embarque inicial de mercadorias.

Por tal motiva, é digna de encômios a resolução tomada pelos poderes municipais de, neste momento, organizar um Plano Diretor capaz de orientar o crescimento urbano na nova etapa que se vislumbra no futuro de Passo Fundo.

2 — Nessas condições, um Plano Diretor para esta cidade deverá estar enquadrado nos seguintes princípios:

a) **Ser um plano verdadeiramente realista.**

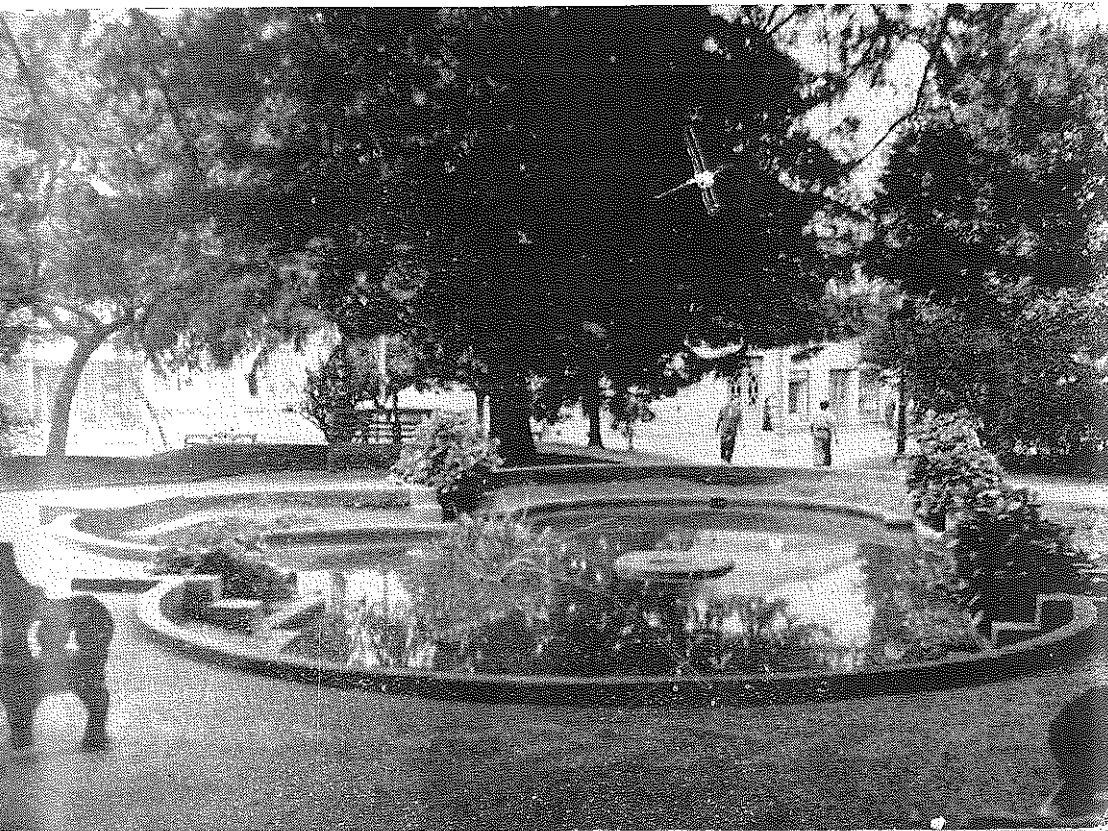
Com isto queremos dizer que êle precisa ser escoimado de todos os elementos teóricos que não correspondam à nossa realidade econômica-social. É necessário que seja um Plano plenamente adaptado às condições existentes em nosso País e às previsíveis condições futuras. Seus princípios devem ser válidos para a situação atual e capazes de fornecer aos cidadãos progressistas de Passo Fundo uma orma eficiente para auxiliá-los a superá-la. No processo de transformação pela qual passará a cidade, se forem concretizados os projetos rdo-ferroviários existentes, será necessária um Plano suscetível de continuar atuando devidamente nas novas condições, da mesma maneira que o faria em hipótese contrária. Em suma, deve corresponder à realidade brasileira em geral e passo-fundense em particular, e ser suficientemente flexível para fazer frente à situações previsíveis.

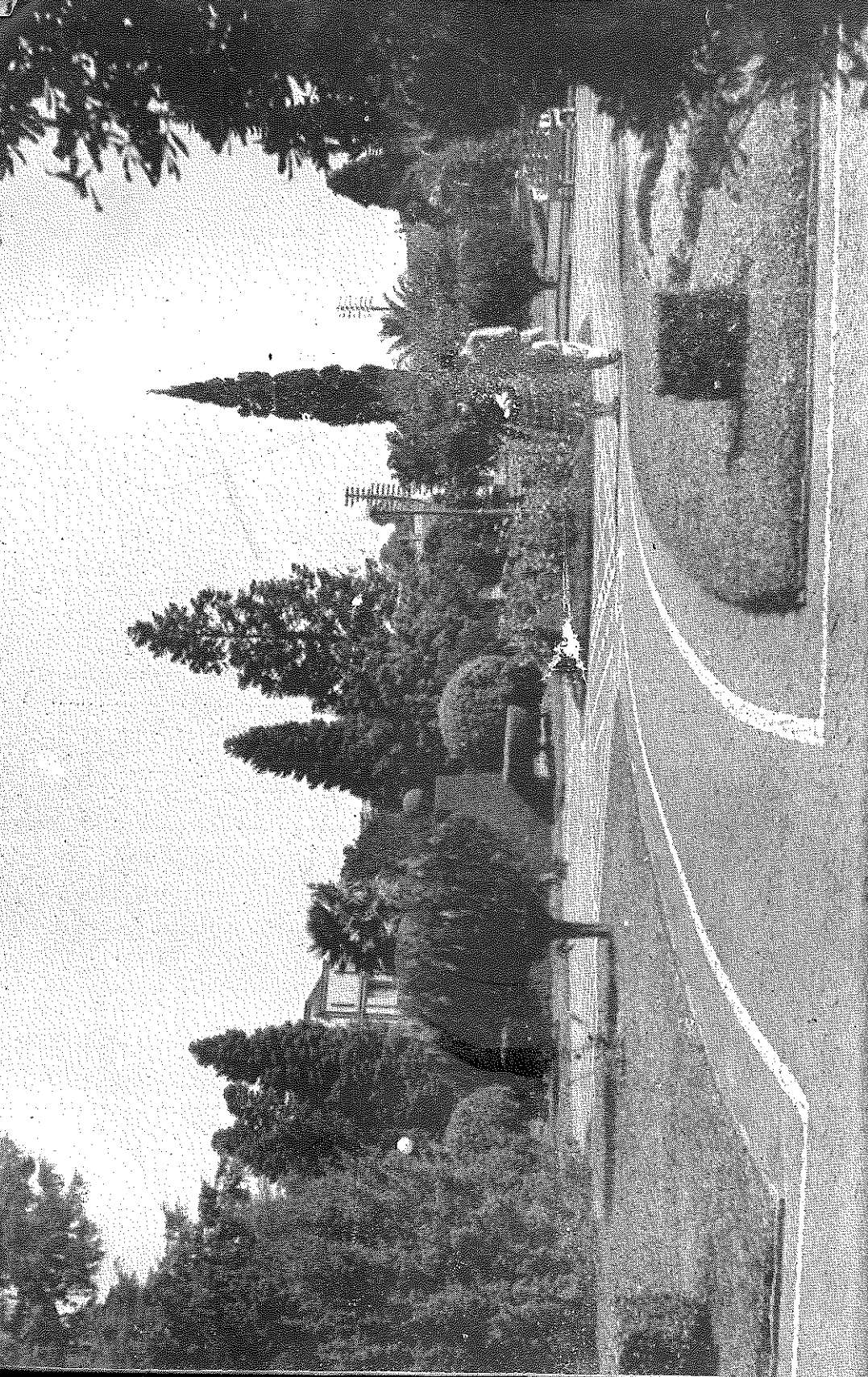
b) **Oferecer aos poderes públicos municipais uma orientação segura, que possa ser posta em prática de forma paulatina.**

A Prefeitura deverá dispôr, através dêle, de elementos definidos e apropriados para influir sôbre a forma do crescimento urbano, planificar o desenvolvimento dos serviços públicos e localizar devidamente, quando oportuno, os diversos edificios públicos e de interêsse público. E isso será obtido, fundamentalmente, por intermédio de uma legislação, a qual, por sua vez, refletirá uma determinada organização da vida urbana.

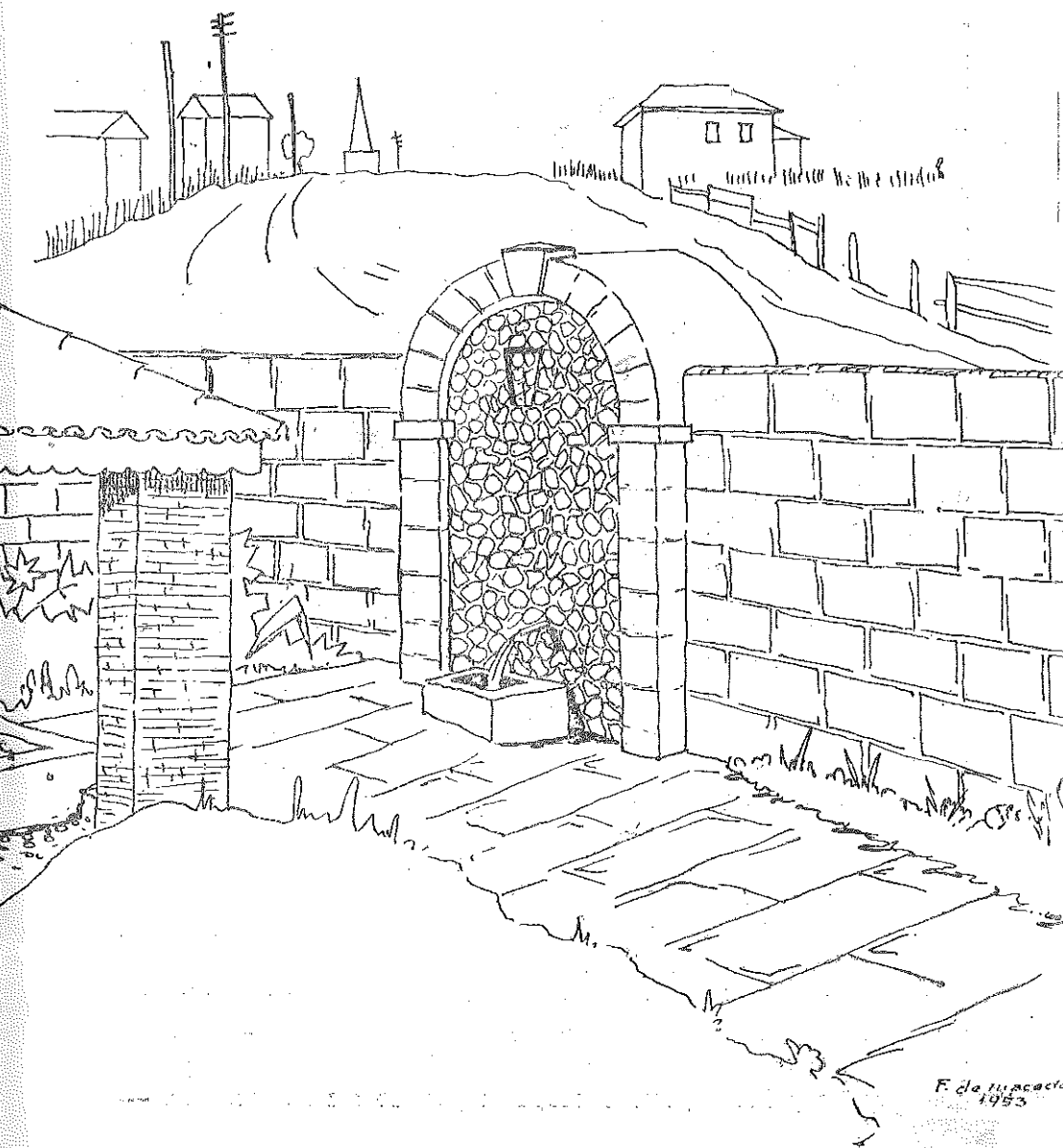
3 — O novo ritmo de desenvolvimento de Passo Fundo, que sobrevirá com as eventos previstas, elevará a economia da região e, por conseguinte, a da cidade, a um nível mais alto, com naturais e benéficos reflexos sôbre a vida da população.

Em tal situação, um Plano Diretor, cuja finalidade última é o bem estar do povo, páderá exercer um importante papel na criação de um novo ambiente urbano.





I - ANÁLISE



F. de M. Castro
1953

1 — Passo Fundo foi fundada em 1834, por Joaquim Fagundes dos Reis. Desde 1827 a região vinha sendo ocupada pelos homens que bem serviam os chefes políticos. Antes dessa data, Atanagildo Pinto Martins ocupara uma área próxima da atual cidade de Carazinho, onde se encontra Pinheiro Machado. Finalmente, em 1828, Manuel José das Neves ocupava o Boqueirão.

Naquela época, tanto o Boqueirão como os outros lugares que vinham sendo doados, faziam parte do "caminho dos paulistas" — eram locais por onde havia relativa segurança para a penetração na província de São Pedro do Rio Grande. Em 1843, o novo núcleo continha nove casas e sessenta pessoas. Em 1847, passava à categoria de freguesia e já possuía mais de mil habitantes.

Inicialmente, a economia era baseada na exploração da herva-mate. Em 1902 começou a exploração da madeira, de grande repercussão sobre o crescimento do núcleo. Em 1910 entrou em cena a exploração de produtos suínos e, posteriormente, a plantação de trigo. Já em princípios do século, o surgimento da ferrovia veio criar novas condições para o desenvolvimento da cidade, transformando-se em seu elemento mais importante. No mapa n.º 2, são apresentadas, em forma esquemática, as diversas etapas da evolução histórica da cidade. Nos croquis 2a, 2b, 2c e 2d, passamos a efetuar uma análise mais pormenorizada, necessária do ponto de vista urbanístico, porquanto, através dela, melhor se compreenderá o processo de desenvolvimento da nova aglomeração.

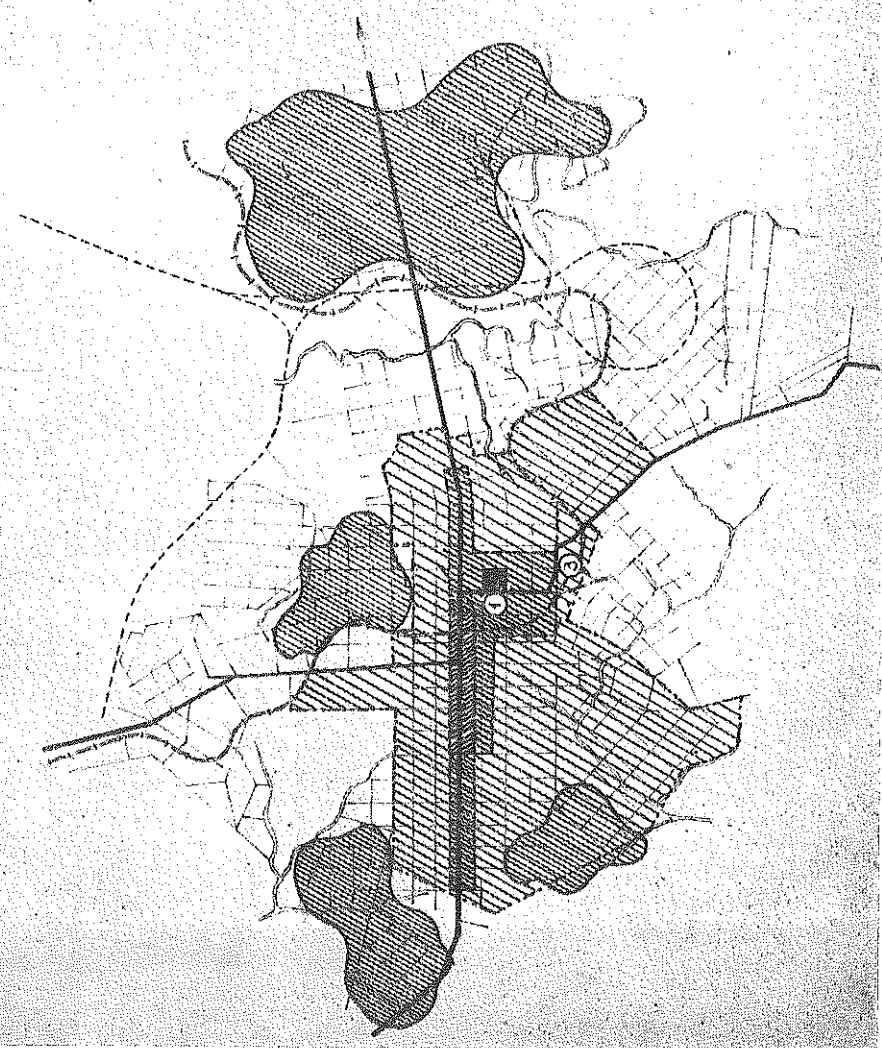
Os elementos existentes na origem do núcleo eram (croquis n.º 2a): a estrada, o "passo" (1) e um local de aguada próxima, à salvo das incursões dos indígenas — uma vertente do chamado "Mato do Barão" (2), capão desligado do mato grande. Havia, também, em (3) uma coxilha bastante apropriada para implantação do núcleo, porém sem boa aguada em suas proximidades. Por êsse motivo, o casario se instalou na estrada, à 100 metros da água. O sentido do desenvolvimento da vila era a conquista do "passo" — êste era um iman atraindo a aglomeração. Mas a base da segurança da vida era a água — havia outro ponto de atração no mato do Barão. Afirmada a ocupação do lugar e aumentada a sua população foi se afastando o perigo das incursões indígenas. O alto da colina (3) foi ocupado pela Capela e o casario continuou avançando na direção do "passo" e na direção do novo órgão solicitante — o centro religioso. Em determinado momento, aparece outro e importante elemento de atração — a linha férrea — e se localiza a Estação em (4). Esta exerce um tal poder, que a colina próxima passa a ocupar a posição mais importante —

CROQUIS DA CIDADE
DE PASSO FUNDO



CONVENÇÕES

- ÁREA URBANA EM 1853
- EXTENSÃO ATÉ FIM DO SÉC
XIX
- EXTENSÃO ATÉ 1922
- ÁREAS ABANDONADAS A
NADA NÃO OCUPADAS
- PRIMEIRA CAPELA
- PRACA PRINCIPAL
- ESTACÃO FERROVIÁRIA
- LINHA FERREÁ
- VIAS PRINCIPAIS



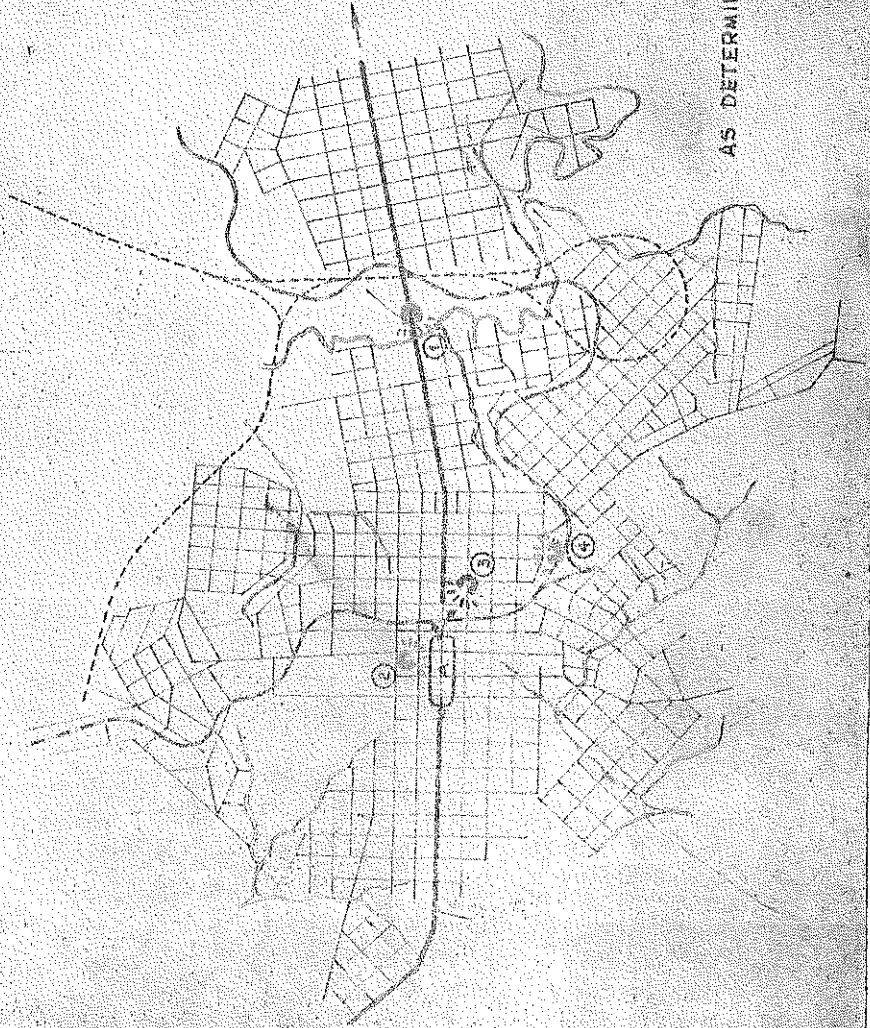
HISTORIA
QUADRO Nº 2

CROQUIS DA CIDADE
DE PASSO FUNDO



CONVENÇÕES

- 1 A ESTRADA
- 2 P. PASSO
- 3 A. SERRADA
- 4 CAPELA
- 5 A. ESTRELA



AS DETERMINANTES INICIAIS.
QUADRO Nº 2A

alí se densifica o casario e se instala definitivamente o centro tradicional da cidade. O Estação foi, assim, o fator decisivo para localização do comércio atacadista na encosta Sul da coxilha grande e para a consolidação do Centro no topo da mesma (1) (croquis n.º 2b). O antigo centro genético nada mais significa para a cidade — nem como fato material e nem como reminescência cultural.

Aa longo da linha férrea foram se localizando serrarias e, principalmente, depósitos de madeira, ligados à mais importante indústria da região. Antes de 1937, a linha férrea, na saída para Carazinho (ao Noraeste), frente aos Quartéis, atraiu êsse tipo de depósitos (2). Êsses estabelecimentos, que foram de grande utilidade para os revolucionários de 30 e 32, estão desaparecendo dalí. Os vagões carregados têm de ser conduzidos para o quadro de manobras, atravessando, assim, a avenida Brasil. Por êsse motivo, a atual via de acesso, desde Pontão e Nonoai, tornou-se de secundária importância. Os depósitos e a indústria madeireira mudaram-se para a beira da linha férrea, à Leste da Coxilha grande (4), mais próximo do quadro de manobras e da rodovia para Pôrto Alegre (5). Esta estrada, de boas condições técnicas e liganda à Marau e municípios ricos da colônia italiana e alemã, reforçou o sentido de atração da indústria madeireira. Como resultante, surgiu, do dia para a noite, o núcleo residencial operário denominada "Vila Rodrigues" (6). A implantação da Cervejaria (7) e de metalurgias e fábricas de carrocerias (8), junto com a manutenção de alguns das antigas depósitos e serrarias, determinaram a formação de uma zona de habitantes proletários, em terrenos de má qualidade e baixo preço, aa pé da encosta Norte da caxilha grande (9).

Continuou o crescimento da cidade na direção do "passo", após ter sido preparado, para veículos automotores, o velho caminho dos tropeiros — a estrada para Lagoa Vermelha e Vacaria. Rumo à São Paula e Rio de Janeiro é por alí que passam todos os caminhões de carga do Norte do Estado. Rumo à Pôrto Alegre, embora com 100 quilômetros à mais de percura, compensados pelas condições técnicas da Estrada Federal (Vacaria-Pôrto Alegre), passam também cerca de 50% dos caminhões oriundos de Passo Fundo, Carazinho, Sarandi e Palmeira. A estrada inicial volta a atrair o casario nesta direção. Os terrenos baratos dessa região estão sendo sucessivamente loteados (11). Entretanto, êsse processo de loteamento ao longo dos caminhos de acesso chegou à uma distância limite, de saturação. Porisso, as arruamentas em (1) e (2) (croquis n.º 2c) não tiveram maior aceitação. O centro tradicional passa a exercer o principal papel, como elemento de atração, pois nele se reúne o básico da vida econômica, social, política e

CROQUIS DA CIDADE DE PASSO FUNDO



CONVENÇÕES

- 1 SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
- 2 ÁREA CENTRAL
- 3 EXTENSÕES SUCCESSIVAS
- 4 O CENTRO
- 5 OS DEPÓSITOS DE MÁRMAR E SEARARILHA
- 6 QUARTEIS
- 7 INDÚSTRIA MADEIREIRA
- 8 ZOOLOGIA PARA F. ALEGRE
- 9 VILA RODRIGUES
- 0 CERVEJARIA
- 1 METALÚRGICAS
- 2 ENCOSTA NORTE
- 3 NOVAS EXTENSÕES

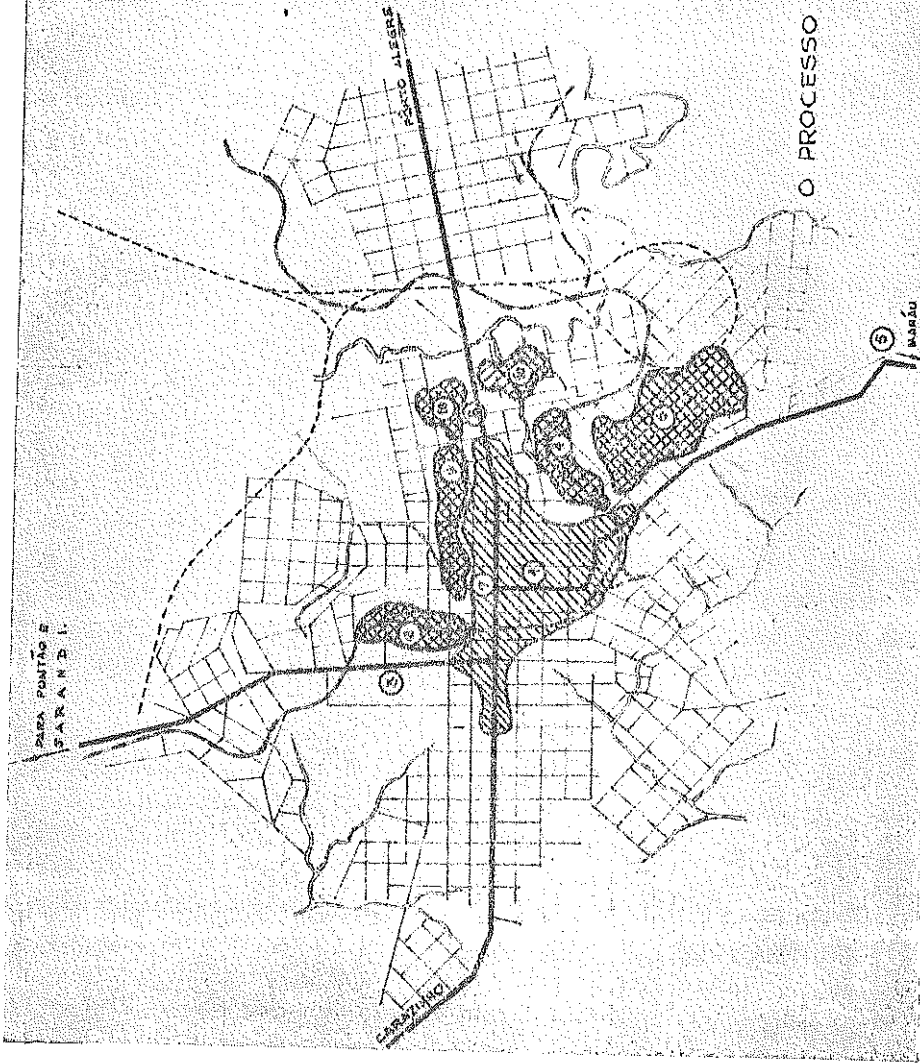
PARA PONTÃO E PARANÁ

CARAYUCI

POÇO ALEGRE

5 BARRÃO

O PROCESSO DE CRESCIMENTO QUADRO Nº 2B

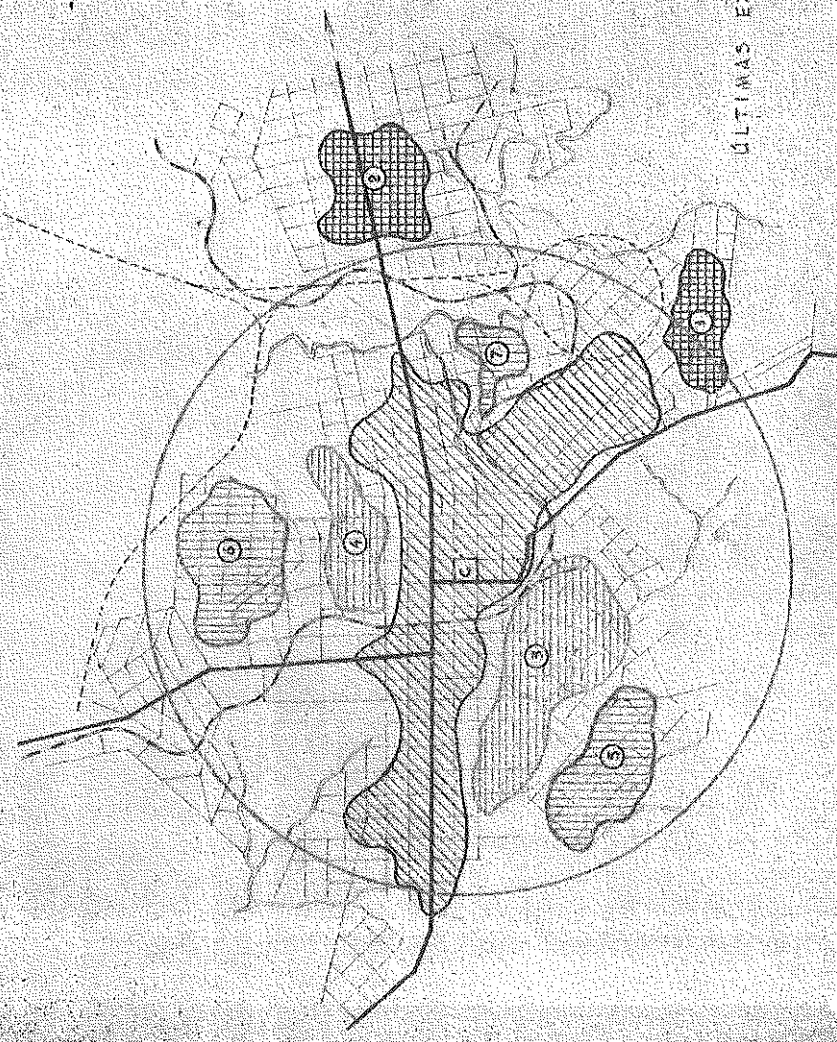


CROQUIS DA CIDADE
DE PASSO FUNDO



CONVENÇÕES

- ① CENTRO
- ② ÁREA MAIS CENTRAL
- ③ CRESCIMENTO AO LARGO DAS ENTRADAS
- ④ ÁREAS NOVAS AO SUL E AO NORTE
- ⑤ ⑥ ⑦ NOVOS LOTEAMENTOS



ÚLTIMAS EXTENSÕES URBANAS
QUADRO Nº 2 C

cultural da cidade. Ultimamente, por êsse motivo, a tendência é de ocupação dos vazios ao redor do centro, até uma determinada distância, que graficamos em forma circular. O casario está avançando pelo canhodô, ao Sul do Avenida Brasil (3) e, ao Norte pela coxilha fronteiro. Novos loteamentos, em tôdas as direções (5, 6 e 7) estão completando o enchimento dos vazios.

Entretanto, êsse processo natural de crescimento, ao longo da estrada primitiva e das outras vias de acesso e ferroviárias, está próximo a sofrer profundas modificações, pela eclosão de novos fatos urbanos. O principal dêles é a implantação, nas proximidades do "passo", da nova Estação, resultante do tangenciamento da cidade pelas linhas da estrada de ferro e pelo nova ligação Passo Fundo-Pôrto Alegre, através da região colonial italiana. Entramos, aqui, no campo das relações de Passo Fundo com a região circundante, seu papel atual e futuro.

2 — Antes de analisar êste novo aspecto, procuremos caracterizar sua importância para a compreensão plena do fenômeno urbano, o que, par sua vez, é a única base válida para o estabelecimento de um plano.

O plano de urbanismo que se apoia na simples análise formal da realidade aparente de uma cidade não poderá ser mais do que um plano idealista, incapaz de resistir ao impacto dos acontecimentos urbanos. O plano de urbanismo deve resultar da compreensão do processo de gênese e desenvolvimento histórico da cidade e do conhecimento de sua realidade atual. Mas esta realidade não pode ser tratada somente como o conjunto de fatos aparentes que já atuam sobre a cidade. Esta realidade deve ser estudada dialeticamente, isto é, como momento de um processo em desenvolvimento — como encontro harmônica ou contraditório das condições legadas pelo passado com as condições previsíveis do futuro.

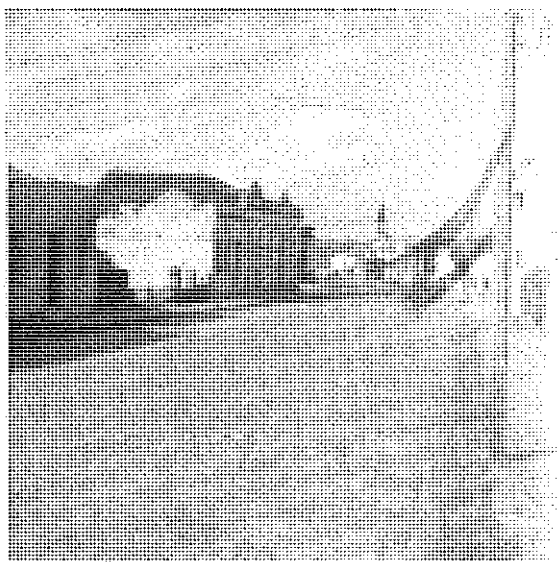
Passo Fundo teve sua origem e tôda sua vida intimamente relacionadas com o transporte. Como vimos anteriormente, a cidade nasceu à sambra do "Mato do Barão", como "pouso" dos tropeiros que procuravam os caminhos de São Paulo. Viveu e cresceu vegetativamente por muitos decênios até que estabelecimento do tráfego ferroviário, em 1910, permitiu-lhe notável surto econômico. Mas a mesma estrada que lhe trouxe alento e dinamismo desferiu-lhe funda golpe, criando condições para o desmembramento de dois ricos distritos: Ere-

1 | 2 Construções modernas no centro urbano (1 e 2)

3 | 4 Zonas novas (3)

5 | 6 Ruas típicas da cidade (4, 5 e 6)







chim (1918) e Carazinho (1932). Depois de quasi vinte anos de visível paralização, acorda novamente ao ouvir o estrepitar das máquinas rodoviárias que, a partir de Passo Fundo, estabeleciam a ligação do Norte do Estado com a Capital (1940). Passo Fundo, como centro rodoviário regional, reage e vai disputar com Erechim e Carazinho o liderança econômica do Norte do Estado.

O quadro abaixo, esclarece a situação econômica das três municípios em 1952:

| | População | Prod. indust. | Prod. ogric. | Total |
|---------------|-----------|---------------|--------------|-------------|
| Passo Fundo . | 107.000 | 172.000.000 | 71.443.000 | 243.443.000 |
| Carazinha .. | 56.127 | 100.850.000 | 66.587.000 | 167.439.000 |
| Erechim | 119.529 | 194.939.000 | 199.370.000 | 394.309.000 |

Tomando a produção "per capito":

| | |
|-------------------|---------------|
| Erechim | Cr\$ 3.300,00 |
| Carazinho | Cr\$ 2.983,00 |
| Passo Fundo | Cr\$ 2.369,00 |

Verifica-se que, embora reagindo fortemente, nosso município ainda não alcançou seus antigos distritos. É que sua estrutura econômico não comporta uma emulação com seus vizinhos. Erechim é um município que se desenvolve à base de um extraordinário número de pequenas propriedades. Carazinho, ocupando grande zona de "mata", é tipicamente um município de "colônias", de pequenos proprietários, e, ao mesmo tempo, está ligado por boas estradas de rodagem a Sarandi e Soledade, servindo-lhes de entreposto. Enquanto isso, Passo Fundo, com uma população de 107.000 habitantes, possui somente 7.380 propriedades agrícolas e 3.000 operários industriais. É esta realidade econômica que faz de Passo Fundo uma cidade que se desenvolve ou paraliza conforme as condições ditadas pelo traçado da sistema regional de transporte.

As estradas de rodagem, a partir de 1940, ao mesmo tempo que proporcionam condições para o desenvolvimento do município, lançam os germes de outras amputações no seu domínio territorial. A cidade, ao ensaiar novo surto de progresso, já percebe outro período de paralização: ao ganhar, como entreposto, a produção de Erechim, Ibiacá, Sananduva, etc., perde a produção de Marau, Lagôa Vermelha e Soledade.



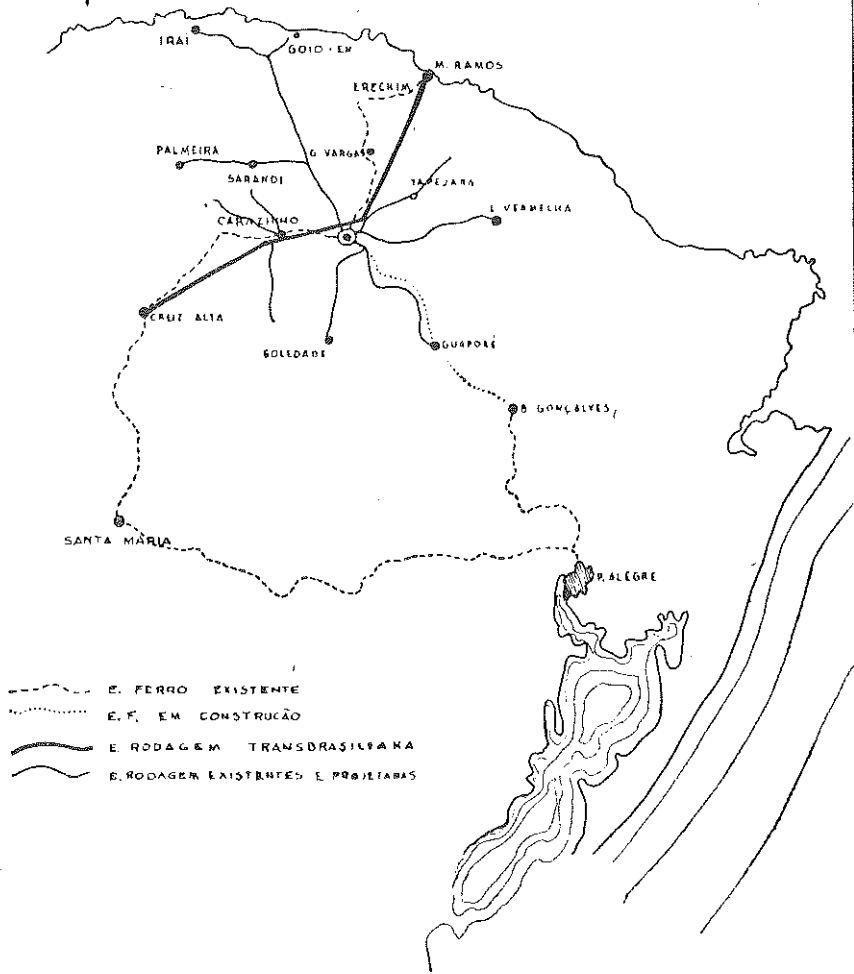
O desenvolvimento contraditório das injunções econômicas e do transporte reflete-se, de maneira bastante clara, no processo de crescimento da cidade, como já vimos no capítulo anterior. Até bem pouco tempo, seu crescimento era provocado e conduzido pela influência de fatos externos; o "passo", a ferrovia e as rodovias. Ultimamente, ela vem procurando nova geratriz em seu próprio seio. A cidade prepara-se para compor um círculo, cujo centro se encontra na praça Mal. Floriano e cujo raio pode ser medido até o "passo", a extremidade da Vila Rodrigues ou a saída do Boqueirão.

Esta mudança de sentido na forma de crescimento indica que a distância está neutralizando a força de atração das estradas de rodagem. A cidade procura nova forma em função de outras razões de existir: concentrando-se indica que pretende viver de suas próprias forças internas. A cidade parece compreender fatos e conformar-se com a frustração do seu destino de centro regional: Lagôa Vermelha encontra seu caminho por Vacaria, Soledade procura as margens do Taquarí, Carazinho distribui a produção de Sarandi e das colônias vizinhas e Marau, já aspirando autonomia, dirige-se à Capital pela estrada de Benta Gonçalves — debruçando-se sobre seu centro tradicional Passo Fundo sugere a intenção de viver de dentro para fora.

Seria justo tomar os fatos acima referidos e a última tendência da cidade como reflexas da realidade inteira? Passo Fundo, dentro desse quadro, necessitaria mesmo de um plano de urbanismo? Não. O que se tem manifestado até aqui, atuando cegamente sobre a cidade, constitui somente uma parte da realidade. A realidade profunda é que esta cidade é o **centro regional do Norte do Estado**. Quando a via férrea, em 1910, pendeu inopinadamente para Oeste, abandonando a direção de Pôrto Alegre, a cidade teve confirmada definitivamente aquela função. A ligação ferroviária Passo Fundo-Pôrto Alegre transformou-se, então, em necessidade adiável, mas rigorosamente inalienável. Os altos e baixos da história da cidade nos últimos quarenta anos, os sucessos alvareiros que se frustam em pouco tempo, pouco significam diante da nova realidade. Se a cidade se enclausura, se julga que seu futuro está em suas próprias entranhas, comete um equívoco.

Vejamos o que poderá significar para Passo Fundo a construção da ferrovia para Pôrto Alegre, passando por uma das regiões mais ricas do Estado. Como entroncamento ferroviário, a cidade atenderá os trechos compreendidos entre Cruz Alta e Marcelino Ramos e entre Passo Fundo e Guaporé ou Bento Gonçalves. Haje, coma "centra" de um trecho deficitário e obsoleto, preparando ou atendenda uma duzia de camposições diárias, a cidade abriga meio milhar de ferroviários.

PASSO FUNDO E SUA REGIÃO

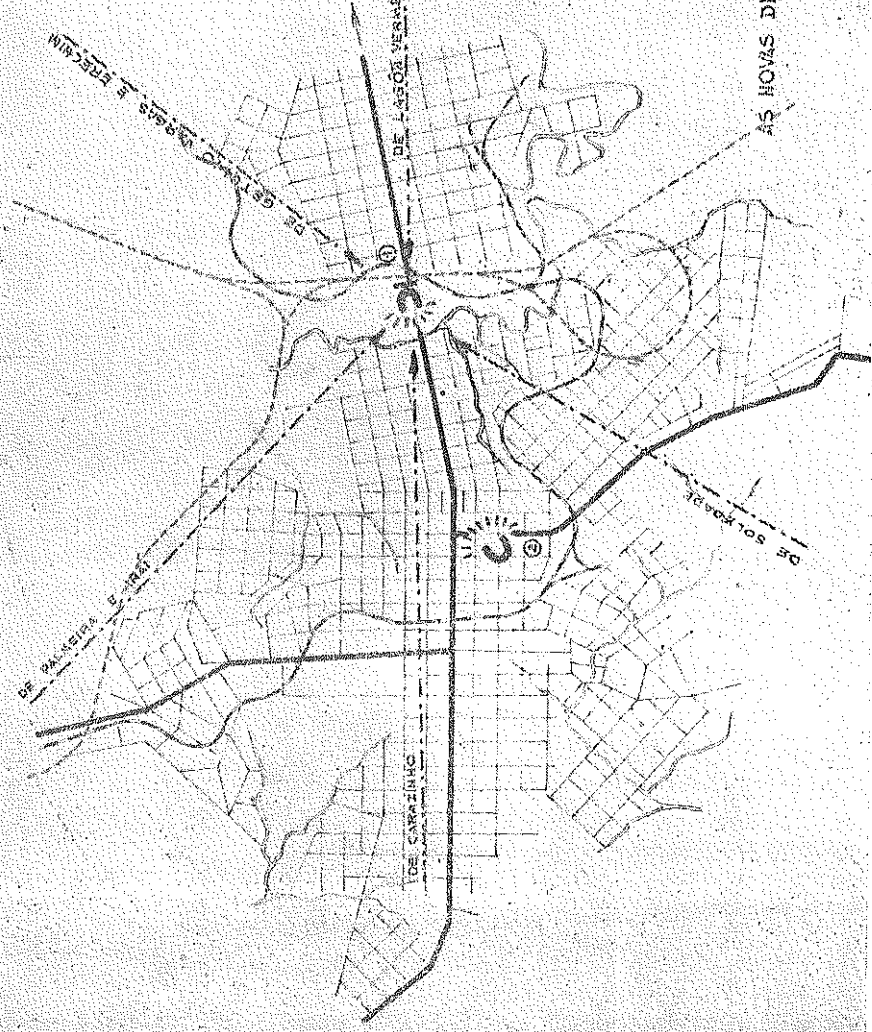


CROQUIS DA CIDADE DE PASSO FUNDO



CONVENÇÕES

- SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
- - - - - PROCEDIMENTOS EM CARGAS
- NOVAS LINHAS FERREAS
- ① NOVA ESTAÇÃO
- ② O CENTRO ATUAL



AS NOVAS DETERMINANTES URBANAS.
QUADRO N.º 2 D.

Amanhã, devendo preparar ou atender trinta a quarenta composições diárias, precisará dispor de grandes oficinas e depósitos, escritórios de administração e quatro a cinco vezes mais pessoal. Isto representa a grosso modo, um aumento de população de cinco a seis mil habitantes. A futura importância estratégica do nó ferroviária já determinou providências das forças armadas. Hoje é sede de um Batalhão, amanhã será base de um Regimento. Em função dêsse aumento do efetivo militar a cidade deverá ter uma população acrescida em cêrca de quatro a cinco mil habitantes. Nestes dois fatos imediatos, encontramos já elementos para profunda transformação urbana: um acréscimo de aproximadamente 40% na população.

Mas acreditamos não ser êsse o efeito mais importante da nova via férrea sôbre a cidade. Atualmente ela está a 680 quilômetros de Pôrto Alegre, par uma ferrovia que estoura em suas bases materiais. O novo ramal reduz a distância para menos da metade (300 qm.). O tráfego rodoviário já não poderá competir com a estrada de ferro. Para a cidade e para seu "quadro de manobras" se dirigirá, por estradas de rodagem e de ferro, tâda a produção do Norte do Estado. Em 1952, era a seguinte a situação produtiva da região:

| Município | População | Industrial | Agrícola | Total |
|-----------------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| Erechim | 119.529 | 194.934.000 | 199.370.000 | 394.309.000 |
| L. Vermelha . | 83.210 | 146.847.000 | 148.597.000 | 295.444.000 |
| P. Fundo . . . | 107.000 | 172.000.000 | 71.443.000 | 243.443.000 |
| Carazinho .. | 56.127 | 100.850.000 | 66.589.000 | 167.439.000 |
| Sarandi | 55.645 | 49.240.000 | 68.728.000 | 117.968.000 |
| G. Vargas .. | 26.770 | 55.605.000 | 46.817.000 | 102.422.000 |
| Saledade . . . | 95.869 | 31.805.000 | 81.660.000 | 113.465.000 |
| Palmeira . . . | 84.885 | 28.047.000 | 56.504.000 | 84.551.000 |
| M. Ramas .. | 24.888 | 17.150.000 | 20.765.000 | 37.915.000 |
| Iraí | 37.959 | 5.984.000 | 15.020.000 | 21.004.000 |

Os municípios de Lagôa Vermelha, Sarandi, Palmeira das Missões e Iraí, com uma produção agrícola-industrial de Cr\$ 552.000.000,00, não sendo servidas por estrada de ferro, naturalmente farão de Passo Fundo seu entreposto comercial. O mesmo pode ser previsto para parte da produção de Saledade.

Êste conjunto de fatos permite que se pense em Passo Fundo do futura nãa simplesmente como **entroncamento ferroviário**, à semelhança de Santa Maria. Há bastante fundamenta na hipótese de que a cidade

assuma a função de **entrepasto**, coma mercado regional de exportação e impartoção. Tuda leva ò crer que não será somente uma "encruzilhada" impartante — que será, ontes, um ponto de partida e de chegada da região.

Nas previsões relativas ao futuro da cidade não se pode deixar de considerar a possibilidade do desenvolvimento de um parque industrial local. Parece fora de dúvida que as condições hoje vigorantes não são suficientes para o desenvolvimento industrial. Observa-se que 86% da produção industrial do município refere-se à produtos alimentícios (40%), madeiras (38%) e bebidas (8%). O grosso da indústria de produtos alimentícios está localizada em Marau e distritos vizinhas, que, o qualquer momento, passarão o constituir novo município, a qual receberá diretamente os benefícios da estrada de ferro. A indústria madeireira é de caráter extrativo e as florestas da região estão em vésperas de esgotamento. Embora a cidade de Passo Fundo não disponha hoje de base para desenvolvimento industrial, nunca é demais lembrar que a grande cidade, como reserva de mão de obra e como possuidora de recursas inexistentes nos pequenos centros, atrai a fábrica. Coma centro regional de uma população de 700 mil habitantes e apoiada em sua qualidade de entreposto comercial, ela poderá criar um parque industrial vigoroso e sólido.

Como se vê, os urbanistas deparam com um quadro singular. No caso desta cidade, é justo aceitar a hipótese de um longo período de vida e crescimento vegetativos, ou mesmo de estagnação — antes da sempre problemática conclusã da via férrea. Mas é justo, também, admitir um surto violento e de proporções imprevisíveis, de desenvolvimento imediato — se as estradas de ferro e de rodagem forem prontamente concluidas.

O plano de urbanismo, para não correr o perigo de se transformar em simples elocubrações teáricas, em fantasia tecnicista, precisa responder áquelas hipóteses contraditórias. O problema urbano de Passo Funda precisa ser encarado sob as diretrizes de uma teoria elástica, capaz de se amoldar tão bem à primeira hipótese — de um compasso de espera, — coma à segunda — de um surto de crescimento imediato e de praporções imprevisíveis. A teoria do plano, além disso, deve ser organizada não somente como **reflexo da realidade urbana**, mas, também, e principalmente, como **fator atuante**, capaz de canduzir o desenvolvimento da cidade segunda uma dinâmica conveniente e orgânica.

3 — Depois de observadas as relações da cidade com seu hinter-

land, passamos a analisar as características do seu sítio de implantação e sua influência sobre a forma e o crescimento urbano.

A topografia de Passo Fundo explica a sua conformação urbana e, de certo modo, a forma da seu crescimento. É a típica aglomeração desenvolvida ao longo de caminhos. A estrada primitiva — seguindo a crista que se desenvolve na direção Leste-Oeste — é ainda o eixo mais importante da cidade (avenida Brasil), e tudo faz prever que essa situação será mantida e mais fortemente acentuada na referente ao trecho entre o centro tradicional e o "passo". Os outros dois caminhos principais, para o Norte e Sul, seguem também, como é natural, as cristas. No mapa n.º 3, estão marcadas essas cristas e as alturas dominantes, uma das quais serve de assento à praça principal, um chopadão na cota 709 metros. A aglomeração ocupa sensivelmente, ainda hoje, esses pontos dominantes e se desenvolve pelas cristas e pelo alto das coxilhas. Os outros pontos elevados são: o Boqueirão, a praça do República, a Vila Rodrigues, o local dos Quartéis e o do Cemitério. Na zona de extensão, além do "passo", existem alturas adequadas para o extensão urbana. O mesmo se dá ao Norte e ao Sul do Centro. O sistema hidrográfico, também marcado na planta citada, define as barreiras existentes ao crescimento urbana na direção das baixadas. Ali se encontram zonas pantanosas e insalubres e o centro urbano atual está cercado de áreas desse tipo, que somente poderão ser recuperadas através da canalização dos cursos d'água.

Os acessos principais são: desde Leste, a estrada federal, pela qual se atinge a cidade de Vacaria, via ultimamente mais importante, devido às condições de seu leito de rodagem (aumenta o trajeto para Pôrto Alegre, porém é tecnicamente superior ao acesso usado anteriormente — por Marau); desde o Sul, chega a estrada de Marau, que liga a cidade à uma zona bastante rica, e que será asfaltada; à Oeste, encontra-se a atual saída para Carazinho, cuja substituição é prevista, desde que se efetive a nova ligação (um trecho da Tronsbrazilianna); finalmente, ao Norte, existe uma estrada de caráter secundário, que liga à Nonoai. Esta estrada atualmente tem função mais urbana que regional, pois é o acesso usado para os Quartéis e Cemitério. Entretanto, como já anteriormente se afirmou, em face das modificações previstas no sistema radiário, ela adquirirá novo caráter e importância (por ela se acederá, também, a Carazinho e à toda a zona servida pela Tronsbrazilianna).

O situação topográfica criou, assim, as seguintes condições:

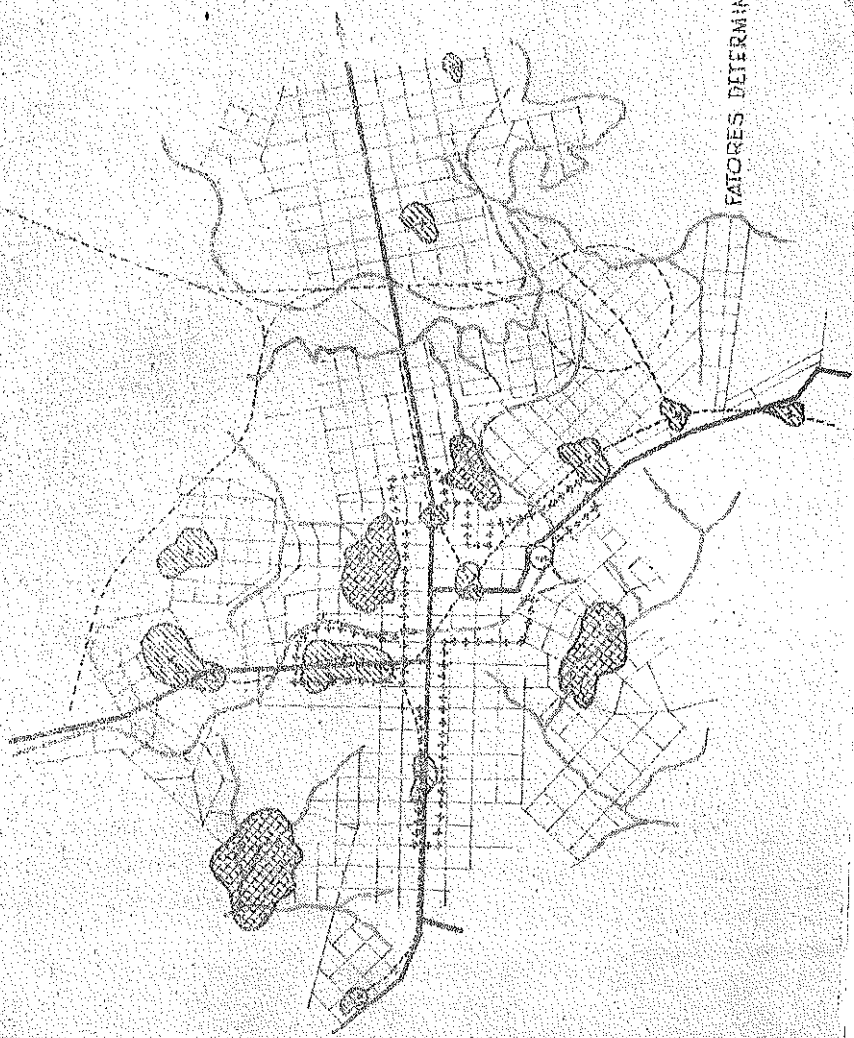
- a) A forma da esquema das principais vias de tráfego, a existência de pontos obrigatórias para implantação da rede viária

CROQUI DA CIDADE
DE PASSO FUNDO



CONVENÇÕES

- ÁREAS INDUSTRIAIS
- RUAZINHAS
- VIAS PRINCIPAIS
- ÁREAS VERDES
- PARQUES
- ESCOLAS
- PLACAS
- ZONAS RESIDENCIAIS



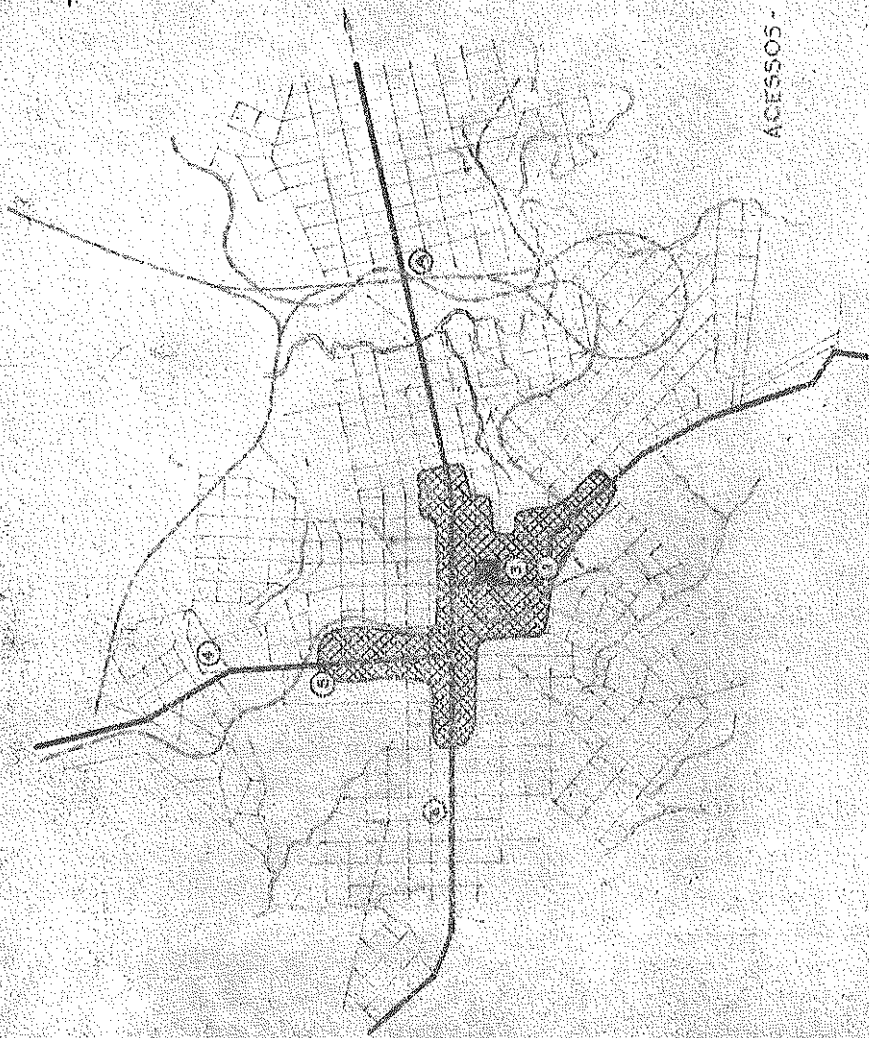
FATORES DETERMINANTES DO CRESCIMENTO
QUADRO N.º 3

CROQUIS DA CIDADE
DE PASSO FUNDO



CONVENÇÕES

- ACESSO - VIAS PRINCIPAIS
- PRÇA. PRINCIPAL
- ⊙ ESTACÃO FERROVIÁRIA
- ① RODOVIÁRIA
- ② CEMITÉRIO
- ③ QUARTEL
- ④ INSTITUTO GIMASIAL
- ANTIGA ESTACÃO FERROVIÁRIA
- ⊙ ÁREA PARA DEBRES
- LINHAS FERREAS SUBTERRANAS
- LINHAS TERRESTRES FERREAS



ACESSOS - CENTROS DE INTERESSE
QUADRO N.º 4

e a forma de conexão com hinterland (sempre pelas cristas e alturas);

- b) O desenvolvimento de alguns sectores da cidade mais rapidamente do que outros (as cristas e coxilhas em primeiro lugar).

A cidade possui uma área de cêrca de 1.400 Hectares, incluindo os novos loteamentos, dos quais a parte mais densa ocupa cêrca de 80. Está colocada à 28° 15'39" de Latitude Sul e 52° 24'33" de Longitude Oeste (meridiano de Greenwich), à uma distância de cêrca de 700 quilômetros por ferrovia e 330 por rodovia (pelo caminho mais curto) de Pârto Alegre. A altitude é de 700 metros, em média. A temperatura estival varia entre 22° e 23°,4 e a hiberna entre 9°,9 e 12°,1. O total da precipitação pluvial é de 1.363 m.m. por ano. Os ventos predominantes são os do quadrante NE. Os terrenos de tôda a região são predominantemente argilosos.

4 — As vias geratrizes do traçado urbano foram, fundamentalmente, os primitivos caminhos. Em relação à êles foi implantado um típico traçado em xadrês, com quarteirões quadrados e ruas de largura padronizada. As mudanças de direção dos alinhamentos dessas estradas provocaram idênticas mudanças na orientação do xodrês (nos dois trechos principais da avenida Brasil, e ao longo da avenida Mauá, depois da linha férrea). Nas áreas exteriores, em menor escala, a divisão das grandes propriedades primitivas também influenciou sôbre as direções do traçado em xadrês. Os novos loteamentos nessas áreas refletem, em maior grau, essa origem. A linha férrea não teve maior influência sôbre o traçado, servinda, somente, para tumultuá-lo nos pontos de sua travessia.

As estradas principais geratrizes mantêm alinhamentos descontínuos e larguras variáveis (avenida Brasil, por exemplo, na altura do Boqueirão tem 70 metros de largura e, frente à praça da República, à 1.500 metros de distância, possui 30). Dentro do xadrês, e além das vias geratrizes, a única via predominante e caracterizada por uma maior largura, é a ligação entre a avenida Brasil e a Estação ferroviária (avenida Gal. Neto). A avenida Brasil, além de constituir uma das geratrizes do traçado, assumiu, através dos tempos, marcante importância no acervo material e, principalmente, sentimental dos passofundenses. Ela é o sinal mais característico da cidade, está ligada ao seu desenvolvimento. Seu perfil, seu traçado, suas casas e calçadas, sua conformação enfim, lembra Passo Fundo a todos os que a visitam e conhecem. É a via definidora da cidade.

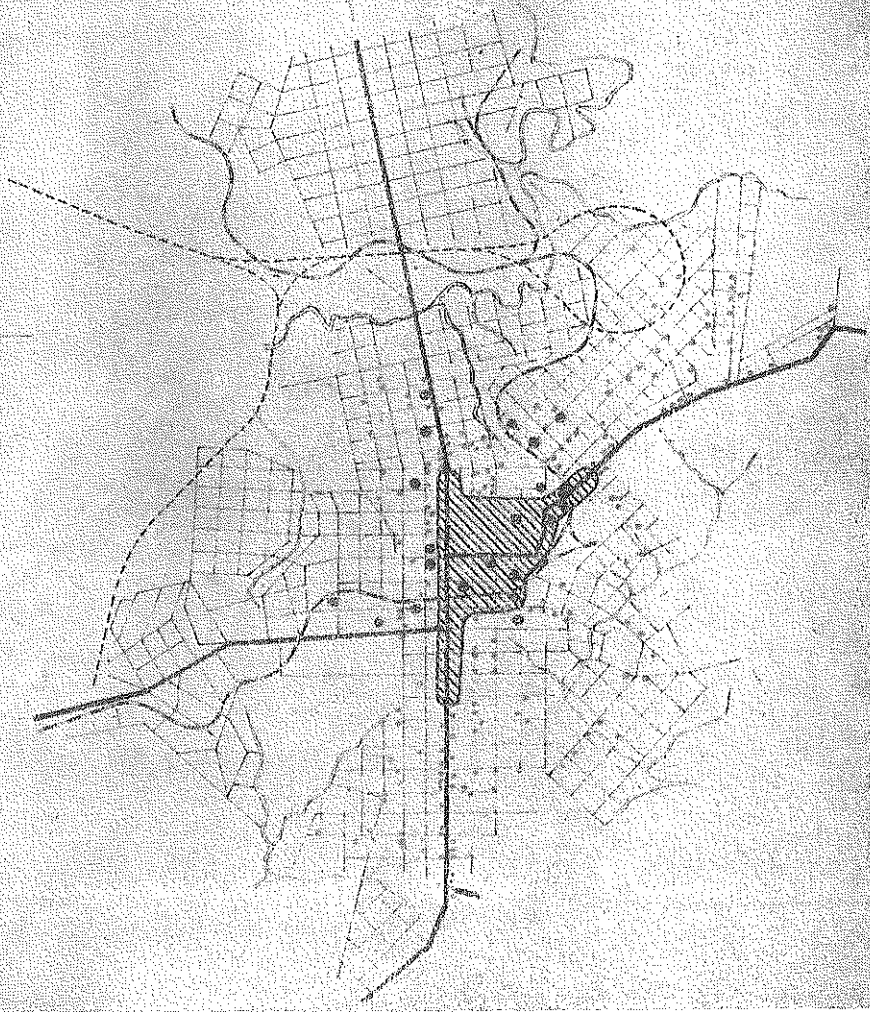
CROQUIS DA CIDADE
DE PASSO FUNDO



CONVENÇÕES

- VIAS PRINCIPAIS
- PARQUEIS
- CASAS COMERCIAIS PEQUENAS
- ▨ ÁREA COMERCIAL ESTREITA

USOS
QUADRO Nº 5



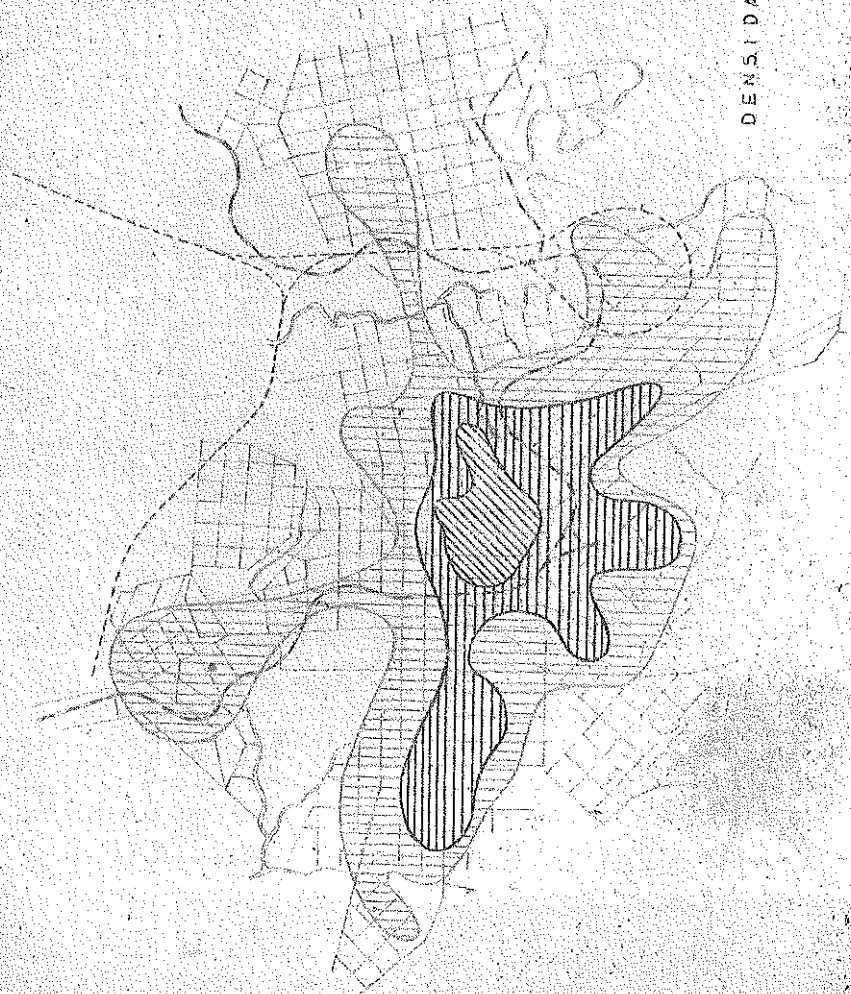
CROQUIS DA CIDADE
DE PASSO FUNDO



CONVENÇÕES



ÁREA MAIS DENSE
INTERMEDIÁRIA
MENOS DENSE



DENSIDADES DE POPULAÇÃO
QUADRO Nº 6

Esses são os principais aspectos quanto à divisão da propriedade. Quanto à forma de sua posse, a maioria dos terrenos urbanos são de concessão municipal, não sendo, entretanto, de sua propriedade (aspecto que não terá maior repercussão sobre o Plano). A Prefeitura não dispõe de grandes áreas em seu patrimônio. Quanto ao seu uso, a análise dos mapas respectivas nos fornece preciosos elementos, de grandes conseqüências sobre as diretrizes e contextura do Plano. As atividades industriais e comerciais tiveram sua localização determinada principalmente pela proximidade das vias de acesso, em primeiro lugar a ferrovia e a Estação. A indústria existente, em sua quasi totalidade de beneficiamento de produtos da região próxima e longínqua (madeiras, moinhos de trigo, etc.), procurou se implantar ao longo da linha férrea, de preferência em terrenos de nível mais alto do que esta. O comércio atacadista localizou-se nas proximidades da Estação. O comércio varejista está espalhado principalmente no centro tradicional, entre a avenida Brasil e a Estação, na rua Moron e no trecho da própria avenida entre a Gal. Neto e os trilhas. Os edifícios públicos, as escolas, as diversões e as principais residências localizam-se, também, na avenida ou suas proximidades e no centro tradicional. As residências médias e proletárias se colocaram nas proximidades dos centros ativos: estação, linha férrea, indústrias e depósitos, quartéis, grandes ginásios, etc. Mesma as baixadas insalubres ultimamente estão sendo ocupadas por este tipo de vivendas.

Nas áreas mais densas existe um entremesclamento de atividades com residências, fato, aliás, sem maiores prejuízos para a coletividade, dado o atual nível de desenvolvimento atingido pela cidade.

Existem, nas zonas periféricas, principalmente ao Sul, alturas adequadas para a implantação de residências. Infelizmente, trata-se de áreas já loteadas (porém não ocupadas, em sua maioria), em péssimas condições urbanísticas e técnicas, as quais poderão receber um novo traçado.

5 — A cidade acalhe atualmente, em cêrca de seis mil prédios, uma população que se aproxima das 26 mil habitantes (25.304, segundo o nosso censo, dentro da área levantada e cadastrada) sendo de 4,5 a tamanha médio da família. Seu crescimento tem sido relativamente lento (10 mil em 1920, 17 mil em 1940 e 26 mil agora). O crescimento vegetativo é diminuto, sendo grande a mortalidade infantil. A divisão por idade é a seguinte: (segundo o mesmo censo)

| | |
|------------------------|-------|
| 0 à 6 anos | 4.929 |
| 7 à 12 anos | 3.599 |
| 13 à 20 anos | 3.345 |

A densidade é baixa, mesma no núcleo central (a densidade geral é de 20 Hab. por Ha.). Os centros principais de interesse, que atraem para suas proximidades uma maior concentração, incluem as indústrias, a Estação e os quartéis. Existem cerca de 600 ferroviários, 1.200 soldados e 1.800 operários, que formam, com suas famílias, o grosso da população passo-fundense.

Além dos elementos citados, dois fatores intervêm sobre os níveis da população. Um deles é a existência de grandes ginásios, que atraem estudantes de uma ampla região. Esse papel de centro estudantil e, mesmo, de centro cultural, é tão importante que se cogita da criação de escolas superiores, havendo, até, uma comissão dirigindo uma campanha nesse sentido, com possibilidades de sucesso. A existência desses órgãos de ensino determina a estadia periódica de grande número de alunos, às vezes com suas famílias, que vem acrescer a população. O desenvolvimento cultural tem sido grande, existindo um sector ponderável de elementos representativos. Algumas de suas manifestações são: a existência de uma Escola de Belas Artes, do Conservatório de Música e do Grêmio Passo Fundense de Letras.

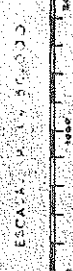
A população de Passo Fundo se aloja, em sua maioria, em más condições. Mantém-se grande número de vivendas obsolentas, principalmente ao longo da avenida (em maior quantidade desde a Boqueirão até a linha férrea — parte mais antiga da cidade). São imóveis antiquíssimos, em mau estado de conservação, habitados por famílias da classe média (e mesmo, os de peor estado, por elementos ainda mais pobres), os quais imprimem um aspecto de decadência à várias partes da cidade. As casas de madeira predominam em tôdas as zonas exteriores ao centro tradicional ou à avenida Brasil. As principais concentrações de prédios insalubres tem as seguintes localizações:

- Vila Luiza, na parte Sul da cidade;
- Parte da rua Uruguay, nas proximidades da fábrica Brahma, três ou quatro quarteirões inundáveis (permanente humidade);
- Parte da rua Eduardo de Brito, situada no Boqueirão;
- O perímetro compreendido entre as ruas Capitão Eleutério, Independência e Gal Canabarro.

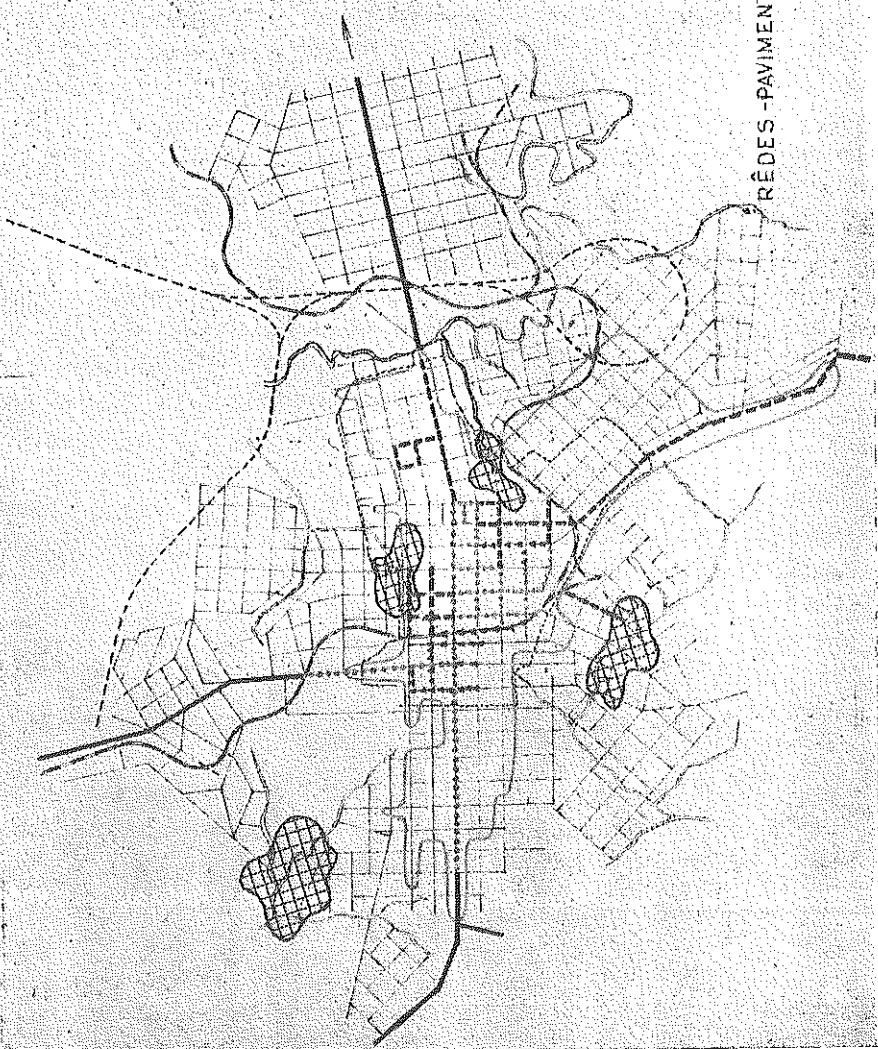
As casas em piores condições são em número de 270.

O aspecto plástico da cidade é, assim, relativamente pobre, tendo como características: regularidade, monotonia e grande amplitude de espaços (baixa densidade de construção e ruas excessivamente largas com edificações de um piso em maioria).

CROQUIS DA CIDADE
DE PASSO FUNDO



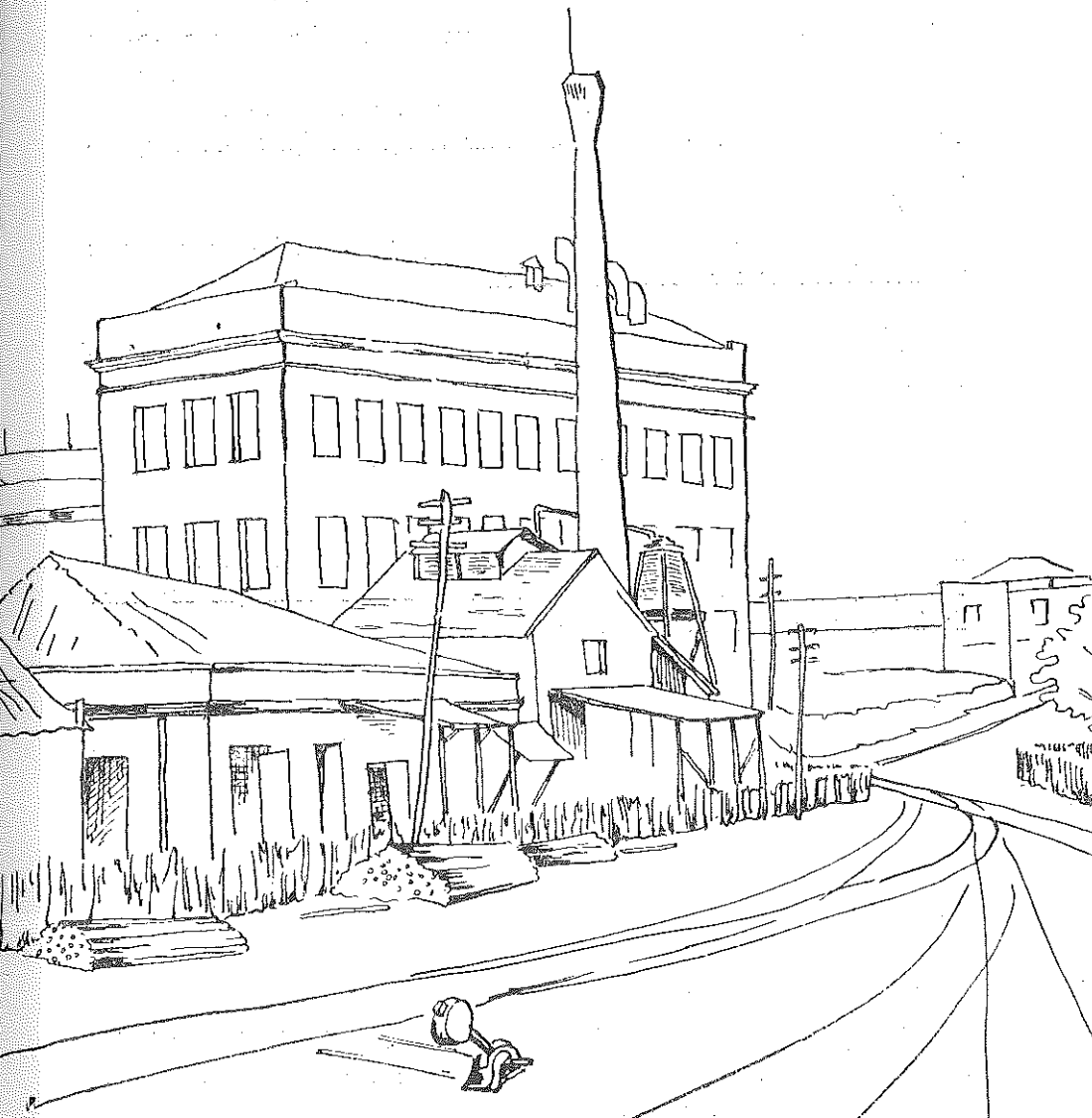
- CONVENÇÕES**
- PAV. DE ASFALTO
 - PAV. ALBERGADO
 - PAV. PARA TRAFEGO
 - LIMITE DA REDE DE AGUA
 - LIMITE DA REDE DE GASES
 - ZONAS INSALUBRES



RÉDES - PAVIMENTAÇÃO - ZONAS INSALUBRES
QUADRO Nº 7.

6 — Ainda dentro da feição plástica da cidade, há a considerar o processo funcional do surgimento das principais praças, dentro do mais primitivo traçado xadrês que a cobre. A mais importante, que existe no atual centro tradicional, teve, inicialmente, o caráter de praça da Igreja. Era o espaço para permitir melhor apreciação do monumento religioso. Com o mesmo caráter, a praça Tamandaré surgiu em uma outra crista da cidade — destaca, também, uma igreja católica. A praça da República, bipartida pela avenida Brasil, também em grande cota, ladeia um obelisco situado no eixo daquela avenida. Parece ter presidido sua previsão a intenção de criar um local para grandes reuniões cívicas. Finalmente, neste grupo de espaços verdes mais antigos, devemos considerar a praça fronteira ao Hospital Caridade, que foi requerida pela diretoria desse hospital, juntamente com mais dois quarteirões. É de notar que, no requerimento, já era frisado o destino daquele quarteirão e salientada a importância do espaço verde para o funcionamento da instituição e, de um modo geral, para a sanidade urbana. Desta rápida análise, sente-se que havia, então, uma razão bem determinada para a instalação desses espaços verdes. Sua reserva tinha uma razão de ser: seu tratamento futuro teria um destino prático. Embora descontínuos (o que na época nenhum prejuízo poderia trazer à vida urbana) os elementos verdes do traçado tinham uma função. O mesmo não se pode dizer dos que surgiram depois. A cidade foi crescendo, pelo loteamento das grandes propriedades que a cercavam, e a orientação do traçado xadrês foi mudando em função da forma dessas propriedades. Cada um dos loteamentos reservava um quarteirão para praça e assim procedia somente para se enquadrar na legislação que regula a aprovação das plantas para essa finalidade. Resultaram, daí, extensões urbanas não orgânicas com relação ao centro primitivo. E as praças, em cada uma, refletiram esse divórcio entre o velho núcleo e os trechos a êle anexados. Elas não correspondem a imperativos práticos nem estéticos. Nada tem a ver com a zona onde foram implantadas.

O Plano deverá organizar êsses verdes e harmonizá-los com aquelas que, historicamente, tiveram uma razão de ser, constituindo, ainda hoje, centros de interesse para a vida coletiva.



H - O P R E P L A N O

F. du lilacade
1953

1 — A característica principal do Preplano é a orientação eminentemente realista que foi dada ao seu estudo. Preocuparam-se os urbanistas em interpretar com justeza as condições reais do meio, afim de que as teorias do urbanismo moderno recebessem uma aplicação racional e não viessem a ariginar soluções utópicas ou simplesmente demagógicas.

Alguns aspectos da realidade social e econômica do nosso meio afetam diretamente a organização de um plano de urbanismo e suas possibilidades de ser posto em prática.

2 — Em primeiro lugar, cabe acentuar que não pade ser concebido o processo de desenvolvimento de uma cidade independentemente do processo evolutiva da economia geral em que se enquadra a vida urbana. A organização existente, de qualquer cidade, sendo função das atividades que nela se realizam e a mesmo acontecendo com a organização prevista num plano diretor, êste só tem possibilidades de concretizar-se na medida em que a vida econômica da região e da própria cidade evolui de acôrdo com as previsões que serviram de base ao estudo urbanístico.

Nas condições do nosso meio, que são aliás comuns a muitos outros países, o grau de previsão do desenvolvimento econômico, tanto de uma região como de uma cidade, é muito restrito. Girando a economia geral da nação em tórno de fatores não sujeitos a planificação e nem mesmo a qualquer possibilidade de previsão, o desenvolvimento econômico de uma cidade como Passo Fundo só pode ser objeto de conjecturas. Em cada caso é maior ou menor o possibilidade de admitir-se um determinado surto de progresso. Para todos os casos, entretanto, a natureza das atividades produtivas, o ritmo de seu crescimento, escapam praticamente a qualquer forma de previsão.

Dai porque deva um urbanismo realista, aplicado ás condições atuais de nossa vida econômico, reagir contra a tendência de admitir-se como certo o que é apenas provável ou desejável. Essa tendência poderia conduzir o urbanista a estruturar um plano sôbre previsões falsas, fazendo com que os fatos, ao contradizerem essas previsões, transformem mais tarde as diretrizes urbanísticas em um conjunto desconexo de determinações inoperantes ou mesmo prejudiciais.

Um exemplo recente dêsse malogro de uma previsão urbanística encontra-se no fracasso das novas cidades planejadas nas proximidades de Londres. Previstas para sustar o processo de concentração excessiva da capital ingleza, essas novas cidades deveriam conter suas instala-

ções industriais próprias, assim como diversos elementos de interesse coletivo (centros comerciais, etc.). Como as condições econômicas gerais imperantes no país não permitiram a instalação das novas indústrias nessas cidades e tão pouco a ereção da maior parte dos centros de interesse coletivo, só foram construídos os edifícios de habitação, para atenderem necessidades mais prementes. Essas habitações, sem os elementos que as viriam unir em um todo organizado, e, além disso, distantes dos locais de trabalho de seus moradores, fizeram das novas cidades verdadeiros subúrbios longínquos de Londres.

3 — Nas condições específicas do nosso meio existe outra circunstância, de capital importância para a prática do urbanismo — a exiguidade dos recursos municipais disponíveis para obras públicas, para desapropriações e outras despesas obrigatórias decorrentes de um plano diretor. É sabido que as nossas municipalidades, principalmente as da interior, não dispõem geralmente de recursos, nem mesma para atender às necessidades mais vitais das populações, como sejam: saneamento e calçamento de vias públicas. As soluções mais características da urbanismo moderno implicam na intervenção do poder municipal para a realização de elementos de interesse coletivo, que não podem surgir da iniciativa privada. O urbanista deve, por conseguinte, ter em conta as limitações do poder financeiro da municipalidade a fim de não projetar soluções que não sejam realizadas, ou que o sejam de forma incompleta, acarretando um total desvirtuamento da idéia original.

A aplicação feita, no presente plano, das teorias modernas da urbanismo obedeceu às considerações acima e **nesse aspecto está o traço fundamental do trabalho em todas as suas etapas.**

4 — Encarado o problema do zoneamento dentro do mesmo critério das possibilidades práticas atuais, chegaram as urbanistas a conclusão de que uma subdivisão da área urbana em um número excessivo de zonas distintas não corresponderia à forma de organização das nossas cidades da interior, em que o grau de diferenciação das atividades urbanas ainda está longe de ter atingido o nível das grandes cidades, baseadas numa economia capitalista adiantada. Foram estabelecidas no plano, uma zona industrial e de depósitos, uma zona central e uma zona residencial e comercial. (ver mapa final).

a) A zona industrial estende-se em faixas, localizadas ao longo das vias de acesso ferroviário, situadas na frente Leste, como se pode ver nas plantas correspondentes.

A solução proposta obedece a mesmo critério de flexibilidade que orientou a elaboração de todo o plano. Até que o desenvolvimento

da cidade exija, será mantido, como desvio, a serviço dos estabelecimentos já implantados (moinhos, depósitos de madeira, etc.), um trecho da atual linha férrea. Não será, entretanto, permitido construir novos estabelecimentos nêsse desvio, pois, relativamente ao centro urbano e às habitações, essa área não se presta para depósitos e indústrias.

Assim, a solução proposta para localização de indústrias, armazens e depósitos apresenta, entre outras, as seguintes características particulares:

— não limita uma área, isto é, permite que desvios ferroviários e as faixas industriais — armazeneiras cresçam indefinidamente na proporção das solicitações da economia da cidade e da região — sob êste aspecto a solução interessa profundamente à indústria e ao comércio, pois a possibilidade de expansão ilimitada é de molde a impedir a especulação imobiliária;

— limitando a largura da faixa destinada a essas funções, assegura-se a possibilidade permanente de implantação de habitações a pequena distância dos locais de trabalho — sob êste aspecto a solução interessa especialmente às classes trabalhadoras, pois o alto preço dos terrenos destinados à indústria e ao comércio não mais as expulsará para zonas distantes e insalubres.

Na momenta atual, pode parecer excessiva a extensão atribuída à indústria e depósitos, mas tôda tentativa de diminuir, ou mesmo de limitar essa área poderia, no caso de acorrer em Passa Fundo o desenvolvimento industrial previsto, ser causa de entrave ao progresso da cidade. Nêsse caso, a possibilidade de previsão é muito restrita e de nada serviriam aplicar os coeficientes e as percentagens dos tratadistas, baseadas em estatísticas de países de economia em outra fase de desenvolvimento. A baixa densidade atual das áreas incluídas nessa zona permite que se lhes aplique uma legislação restritiva bastante rígida, a qual permitirá a localização de estabelecimentos industriais exclusivamente nas faixas correspondentes, excluindo-se destas as residências e outras atividades não compatíveis com a proximidade de indústrias.

A zona central será objeto de uma legislação que permitirá tôdas as atividades excetuadas as industriais.

O tipo de desenvolvimento e de organização previstos para a zona residencial e do comércio local foi objeto de um estudo especial, em que se visou uma salução condizente com as linhas gerais do desenvolvimento espontâneo da cidade.

O conceito de unidades vicinais, contornadas pelas vias de trá-

fego mais intenso, dotadas de um centro comercial próprio, de áreas verdes internas e que constituam verdadeiras comunidades dentro da cidade, embora respondendo a uma forma de organização urbana mais elevada, não encontra, em nossa opinião, nenhuma possibilidade de aplicação dentro das condições atuais da vida econômica e social do país. Pelos motivos expostos no início deste capítulo, percebe-se que a municipalidade de uma cidade como Passo Fundo não dispõe atualmente de meios para realizar todas as operações urbanísticas requeridas para a constituição de unidades viciniais desse tipo. Com efeito, para organizar-se esses elementos da cidade, seria necessário, antes de mais nada, que o poder municipal adquirisse as áreas correspondentes aos espaços verdes coletivos sem os quais a unidade perderia sentido. Também seria preciso para constituir uma unidade vicinal realmente capaz de funcionar, que o poder público tomasse a iniciativa de construir pelo menos os elementos principais de um centro vicinal — ou sejam edifícios de uso público, organizados em conjunto — desde o início da existência da unidade vicinal. Esperar que a iniciativa privada realizasse essa tarefa — a que só seria posteriormente à densificação da zona — seria condenar a unidade vicinal a obedecer a um desenvolvimento espontâneo não previsto e, por conseguinte, a se transformar em um bairro sem organização verdadeira.

Por esses motivos, considerou-se que o processo racional de orientar o desenvolvimento da zona residencial deve partir da análise do processo espontâneo de crescimento atual da cidade. Este se opera ao longo das vias mais aptas, por suas condições topográficas, à circulação. Essas vias transformam-se em ruas comerciais à medida em que nelas se densifica a construção e nas suas transversais. Esse processo de crescimento pode e deve ser objeto de uma orientação. Esta orientação é a essência do presente plano, em matéria de organização da zona residencial. Para isso, são escolhidas as vias que realmente apresentam condições para o papel de ruas de circulação e comércio. Além das existentes, deverão ser assim caracterizadas outras vias em posição adequada a fim de que a zona residencial cante com uma rede de vias comerciais convenientemente distanciadas. A legislação somente permitirá a localização do comércio nessas vias, proibindo-o nas travessas e nas outras vias, que deverão ter caráter exclusivamente residencial. Assim fazendo, a legislação nada mais será do que uma sistematização do processo natural de localização do comércio. Dessa forma se determinarão vias exclusivamente residenciais com comércio próximo e de fácil acesso. O êxito dessa salvação reside na acerto com que forem escolhidas — no plano final — as vias comerciais. Está

claro que, além das disposições legais que permitirãa nessas vias a atividade comercial e uma maior densidade de construção, elas receberão um tratamento urbanístico adequado, através de alargamentos, retificações e da adapção de perfis transversais apropriados à sua função. Completarão a organização das zonas residenciais os verdes públicos. Este aspecto do plano é tratado em capítulo aparte.

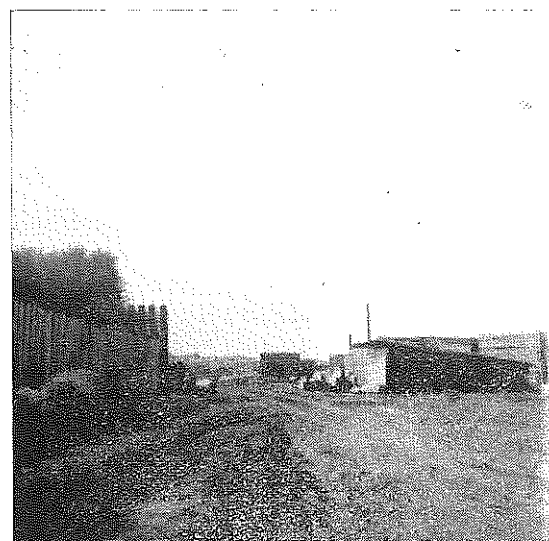
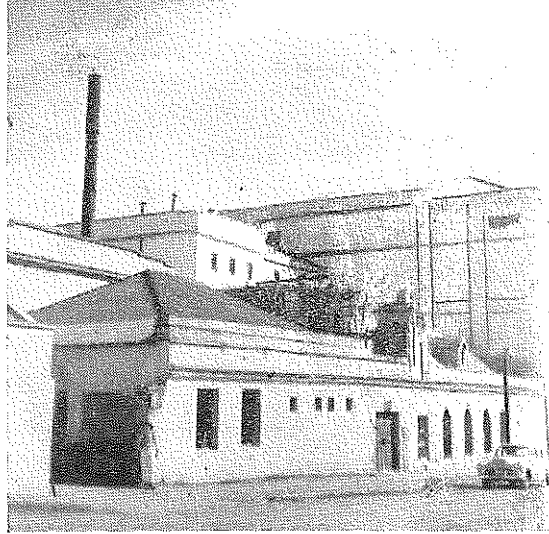
A análise da cidade ressaltou que o fato novo mais importante era a localização das vias férreas e da nova estação. Daí decarreu, em essência, a delimitação das zonas da cidade: industrial, por um lado, e residencial-comercial, por outra lado. Embora seja previsível uma densificação mais intensa e mais rápida da parte Leste da cidade, em função desse fato novo, o presente plano não pretende impôr limitações ao crescimento urbano em qualquer direção. Tais limitações de nada serviriam e seriam superadas pelos fatos, se fatores não previstos viessem a determinar um crescimento intenso em qualquer outra parte da zona urbana. No caso de não existirem tais fatores, qualquer limitação torna-se também superflua.

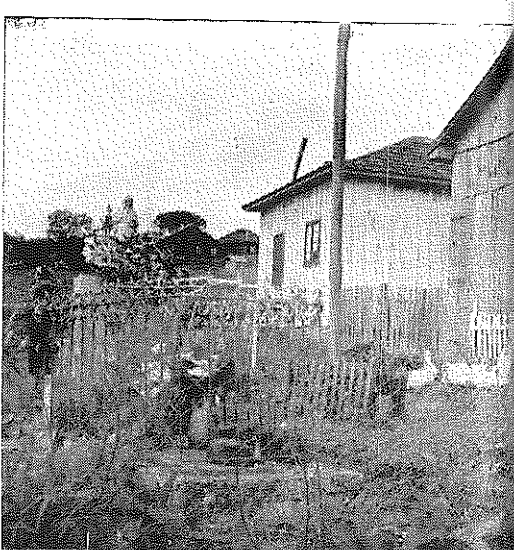
5 — Sobre o arcabouço da organização urbana articula-se a es-
quema viário principal, distinto da que foi mencionado acima e que é constituído das grandes vias de acesso e travessia da cidade. Essa trama das vias de grande tráfego deverá sofrer uma evolução de conformidade com o crescimento da cidade e a densificação do centro. Inicialmente a trama viária principal será constituída das grandes vias existentes, com o acréscimo de alguns trechos. Nessa primeira fase, essas circulações troncais atravessarão a cidade, como atualmente, constituindo elemento de vitalização do centro e das zonas atravessadas. Em etapas posteriores, quando for atingido o ponto de saturação parte desse tráfego utilizará perimetrais. Essas artérias de contorno da cidade, cuja abertura ou tratamento seria inútil fazer prematuramente, terão, oportunamente, o mesmo papel vitalizador das áreas que atravessarem, além de permitirem o descongestionamento das vias centrais.

6 — A localização dos órgãos principais da cidade obedeceu a duas ordens de fatores: em primeiro lugar, a sua acessibilidade e, em segundo, a existência de áreas que pudessem ser utilizadas para sua construção.

Assim foram determinadas as localizações do Centro Cívico, da Universidade e do centro esportivo. Para o primeiro, elemento que







deverá ter caráter monumental, foi escolhida a maior área disponível nos proximidades do centro tradicional, ou seja a da atual estação ferroviária e quadro de manobras, que deverá ser desocupada quando da construção da nova Estação. A Universidade se acha localizada em ponto acessível de toda a cidade e em uma zona onde não será difícil obter-se a área necessária para sua ereção. Para o centro esportivo municipal (estádio, etc.) foi prevista uma ampla área, acessível por uma das vias principais da cidade e com possibilidades de ser complementada por parques e jardins.

7 — A distribuição de áreas verdes, dentro do traçado urbano, deve atender à várias necessidades humanas da vida coletiva. Sua classificação é função destas necessidades e sua repartição depende do funcionamento do aglomerado, do seu sítio de implantação e do caráter social e humano da sua população. O balanceamento desses fatores é a primeira preocupação no estudo da organização das áreas verdes de uma cidade e deve tender a uma situação de equilíbrio que relacione a homem com a natureza e esta com a cidade. Busca-se, com isso, uma harmonia mais ampla para atingir, antes e acima de tudo, as melhores condições para a felicidade humana, pela integração das pessoas em saudável vida coletiva.

Afim de facilitar a compreensão do critério que adotamos na sistematização das áreas verdes de Passo Fundo, começaremos enumerando as funções que elas podem e devem desempenhar. Logo após, mostraremos quais as de maior importância na solução dos problemas urbanos mais sentidos. Deste modo, a teoria se corporificará em diversas soluções, cada uma destas integrando a maior número possível de aspectos sociais e humanos, que devem ser atendidos com este elemento urbano.

O espaço verde desempenha três funções principais, bem definidas dentro da cidade e cada uma delas visa a satisfação de uma necessidade da vida coletiva.

A primeira é a **função higiênica**, que inclui, desde a utilização do verde para a canalização dos ventos prejudiciais ao aglomerado e drenagem dos terrenos úmidos, até a sua instalação em áreas mais ou menos grandes, afim de realizar a permanente renovação do ar viciado pela respiração e pela combustão. Para Passo Fundo é particularmente importante a utilização do verde na drenagem: há três zonas insalubres, que correspondem a terrenos úmidos e alagadiços. Em



virtude disso, o seu preço conservou-se baixo e foram ocupadas por casebres, dentro do processo de centrifugação econômica das residências pobres. Esta circunstância facilita a recuperação de parte dessas zonas pela administração, para tratamento como espaço verde, o que visará, em primeiro plano, a drenagem da região.

Destas três zonas, a situada entre a Vila Rodrigues e o centro urbano já foi, por nossa indicação, desapropriado para tratamento como praça do Mercado (quadro n.º 3, zona insalubre leste). Fica localizada entre as ruas Gal. Canabarro, Fagundes dos Reis e Benjomin Constant e, nela será instalado o primeiro mercado regional de Passo Fundo. As outras duas áreas, que também serão atendidas pelo verde urbano, com o propósito de drenagem, ficam, respectivamente, ao norte do local denominado Boqueirão e na área conhecida pelo nome de Vila Luiza, ambas pontilhadas atualmente de malocas e casebres de péssima salubridade. Uma quarta zona, limitada pelas ruas Fagundes dos Reis, Eduardo de Brito e avenida Major João Schell, também de baixa cota, receberá, pela mesma motivação, o tratamento com verde coletivo e se destinará ao Estádio e a um parque.

Dentro ainda da função higiênica, não podemos subestimar o importante papel do espaço verde na renovação da ar viciado pela vida coletiva. É o funcionamento como órgão que, por analogia, se convencionou chamar "pulmões verdes" e que pode ser justificado, com o incisivo destaque que merece, pela citação do exemplo de Gaston Bardet. Este urbanista revela, com elementar relação numérica, que o volume de ar viciado produzido pela respiração humana e pelas emanações gasosas de várias origens, em uma cidade com 250 habitantes por hectare, formam um lençol de ar impróprio para respiração que chega a atingir a altura do oitavo andar de um edifício. Se o exemplo daquele mestre tem muito de dramático, não se lhe pode negar o valor como objetivação de um perigoso aspecto da densificação urbana, o qual pode ser solucionado pela racional distribuição do verde coletivo.

Embora Passo Fundo não esteja, ainda, padecendo deste mal, a estrutura verde que projetamos deve prever o seu crescimento e a sua densificação e ser lançada de modo a solucionar o problema higiênico dela resultante. Visam satisfazer este requisito, as avenidas nos talvezes, que acumulam a função de canalizadoras (ao Sul, Noroeste e Leste), e as que ligam praças existentes, como a desenvolvida nas ruas Gal. Prestes, Saldanha Marinho e Homero Leite. Todas ocupam a posição de perimetrais, com relação ao centro tradicional urbano.

Frêquenteimente, a função higiênica é superestimada com relação a outros que devem, também, ser atribuídas às áreas verdes. Desde o início da industrialização, a exagerada densidade populacional das metrópoles passou a preocupar as administrações e os técnicos. Ao mesmo tempo que isto acontecia o transporte desenvolveu-se, e as áreas livres das cidades foram repartidas em espaços para veículos e espaços para pedestres. Deixou, dêste modo, o logradouro, de ser o local social da vida coletiva onde os cidadãos se reuniam para legislar, como no Forum romano e no de Pompéia, onde as pessoas se misturavam, se aproximavam e discutiam, para comprar ou regatear, como na praça do mercado em Nuremberg ou na de Rothembourg. Não há mais espaços especializados para o encontro das famílias e a consolidação da sociabilidade entre elas. Por isto é importante salientarmos a segunda das funções da espaço verde, isto é, a de **compôr** êstes lagradouros, êstes locais para reuniões ou para repouso, recuperando, com a verde urbano alguns dos edificantes papeis que, no passado, tiveram as praças da Igreja, as praças do Mercado, e os farums, bem como as grandes avenidas processionais. Daí a necessidade de caracterizar cada espaço verde para o uso que mais convier à zona que o inclui.

Ao indicar a utilização de cada um dos espaços verdes projetados se deverá dar atenção, também, à compasição das seus elementos e a utilização dêstes na valorização dos monumentos arquitetônicos. É a terceira função dos espaços verdes — **função estética** — a que deve presidir a posição e escolha do elemento vegetal, mesmo quando êste se destina, em primeiro plano, à solução de um problema higiênico ou à realização de um espaço para recreação ou para repouso. Nêsse sentido, isto é, relativamente à função de uso (caracterização de espaços) e à função estética, o plano visará:

- a) a ligação dos espaços verdes existentes, entre si e com os projetados, por avenidas com caráter de "promenade", acumulando a função comercial e cruzando áreas residenciais. São ruas que denominamos "coletoras de pedestres".
- b) a instalação de escolas ou prédios de interêsse público ou semi-público nos espaços verdes projetados, afim de sugerir um caráter para os mesmos e consolidar, com o tempo, o papel previsto para as avenidas acima referidas, facilitando ao povo, que se dirige áqueles centros de interêsse, um trajeto ameno em grande parte do percurso e um acesso agra-

dável, pela conveniente condução através do verde plasticamente composto.

- c) a utilização dos prédios ou dos grupos de árvores que limitam os trechos destas avenidas, como fechos de perspectiva, afim de destacar a monumentalidade das construções e a unidade da composição.
- d) a determinação do uso de algumas áreas verdes reservadas, quando possível, quando a zona onde foram localizadas o permitir, pela sua estratificação e já completa caracterização. É o que foi feito com relação às áreas destinadas à praça do mercado, ao Estádio e ao grande parque.

O caráter de avenida coletora de pedestres, proposta para ruas existentes, visa estabelecer, também, uma unidade entre os diversos espaços verdes existentes e projetados, valorizando, ainda aqueles que, por impossibilidade de tratamento imediato, permanecerem por muito tempo com a função de espaço para destacar monumentos arquitetônicas instalados à sua volta. A posição desse conjunto — avenida, espaço verde existente e espaço verde projetado — é, como já dissemos, perimetral com relação ao centro tradicional. A mesma posição assume, com relação ao mesmo centro, o conjunto das grandes avenidas situadas nas talvegues, sobre as quais já nos referimos (alguns sectores destas incluirão trechos de canal aberto). Em numero de três, e de considerável extensão, manterão essas avenidas acentuada continuidade e conterão, também, importantes centros de interesse, como escolas, comércio, etc. Uma delas se desenvolverá entre a futura estação da ferrovia e a cidade atual e se prolongará por toda a zona industrial. Na avenida Mauá se ligará à outra, de caráter semelhante, que se desenvolverá ao sul da cidade, até o trecho insalubre da Vila Luiza transformada em parque. Uma terceira avenida, na zona conhecida pelo nome de Baqueirão, ligará as outras duas, saneando, ao mesmo tempo, grande área atualmente insalubre. Estas três avenidas em talvegues, além de cumprir mais de uma função dos espaços verdes, **serão geratrizes da extensão do traçado urbano nessas zonas**, isto é, estão intimamente relacionadas com a cidade mesmo pelo aspecto técnico do desenvolvimento de seu traçado.

As avenidas em talvegues e as avenidas coletoras de pedestres participam, portanto, de uma mesma unidade:

- a) Unidade interna — elas se ligam por pontos obrigatórios, destacados pelo relevo e pelo traçado existente.

- b) Unidade externa — elas unem centros de interêsse, em íntima ligação com a vida urbana que se desenvolverá em târno.

Os dois sistemas de avenidas, solidários através de uma unidade total, preocuparam-se em "responder às necessidades sociais com espaços livres e reunir os pontos de vista do comércio da circulação e das zonas de recreio para achar melhores bases sociais nas formas urbanas". (1)

Dêste modo, visa-se, desde já, através do Plano, "preparar o ambiente para a fraternidade entre o homem e a natureza e harmonizar esteticamente, com esta última, a obra do homem" (2).

Resta, após o que foi dito, assegurar a manutenção das reservas de espaço verde em poder da administração e estabelecer, para as avenidas que se desenvolvem em ruas existentes — como é o caso da avenida coletora de pedestres — uma determinação de recuo progressivo dentro de um perfil convenientemente estudado. Esta determinação figurará nos documentos gráficos e na legislação que acompanhará o projeto. Quanto à aquisição, pela administração, das áreas que, atualmente, estão nas mãos de particulares, partimos do princípio de que o maior número delas (quasi a sua totalidade) é constituído de terrenos insalubres, atualmente de baixo valor, e que a desapropriação, no caso, além de pouco onerosa, é necessária de qualquer forma para o saneamento dessas áreas. Acresce o fato de se tratar de zonas onde a terra ainda não adquiriu valor alto. Por êsse motivo, a desapropriação atual e a venda futura das parcelas inúteis para o fim previsto, pode e deve deixar um saldo para a pagamento das despesas relativas à compra das áreas de uso coletivo e ao tratamento das mesmas. No capítulo "Aplicação do Plano", serão sugeridas medidas e métodos de aquisição das terras necessárias para implantação dos verdes coletivos.

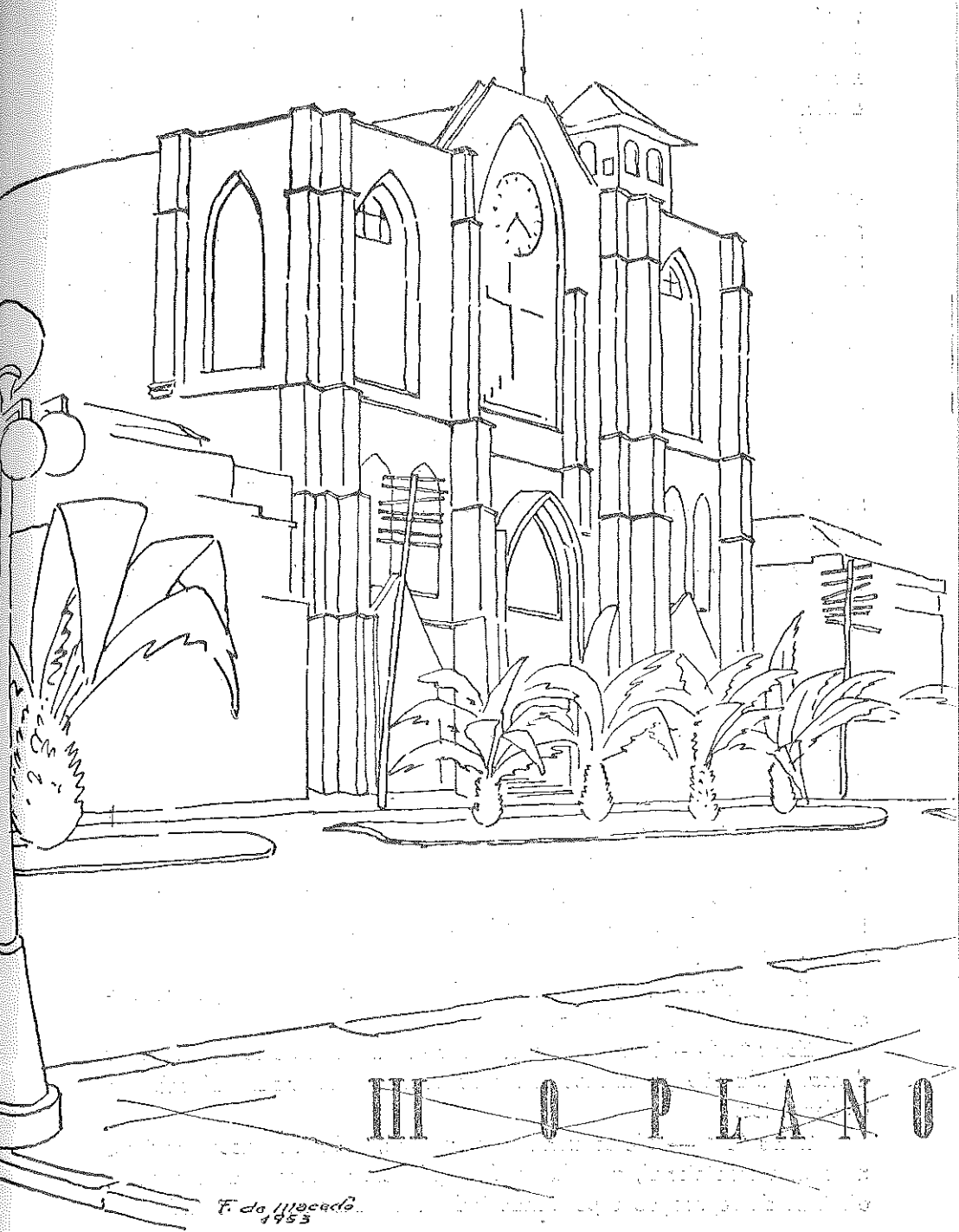
8 — Todos os aspectos do preplano estão, assim, baseados no propósito de orientar e organizar aquilo que pertence ao processo real de crescimento e desenvolvimento da cidade. Sua eficiência de-

(1) — Christopher Tunnard — "A folha e a pedra" — artigo publicado na revista "Urbanisme", 1951.

(2) — Domenico Filippone — Le zone Verdi.

pende, como já foi dito acima, do acôrto com que for interpretada a realidade urbana, não somente em seus traços gerais como em seus aspectos particulares. Daí, não ser uma afirmativa meramente formal dizer que as críticas e as opiniões dos habitantes de Passo Fundo terão uma importância capital na verificação das soluções propostas neste Preplano. Constituindo um preplano o ante projeto do Plano Diretor, deverá normalmente sofrer alterações naquilo em que não estiver de acôrdo com a realidade da cidade.

A elaboração do Plano definitivo, etapa seguinte do trabalho, consistirá essencialmente em definir, com maior precisão, as soluções aqui expostas em forma preliminar. Nêsse processo, serão de relevante utilidade todos os elementos de informação suplementares, surgidos da discussão do preplano. O preplano encontra precisamente sua razão de ser nessa discussão pública das soluções propostas.



III O PLANO

F. de Macedo
1953

1 — O estudo do plano final constituiu, de um lado, na caracterização e delimitação mais exatas das zonas de uso, altura e grau de ocupação dos lotes e, de outro, na organização dos arruamentos nas zonas de extensão da cidade e nas áreas exteriores ao seu centro tradicional.

As normas observadas quanto ao Zoneamento foram as seguintes:

a) Escolha definitiva e caracterização específica das vias de extensão comercial, de acôrdo com a nova orientação adotada e exposta no Preplano. O mesmo foi feito em relação às áreas previstas para depósitos e indústrias. Neste caso, foram acrescentadas algumas novas áreas e estabelecidos definitivamente os tamanhos e forma dos quarterões reservados para essa função. Na zona Norte, de extensão, onde tinham sido localizadas áreas para depósitos e indústrias, verificamos posteriormente que as condições topográficas no lugar adotado não eram favoráveis para essa função. Por êsse motivo, essa área industrial, fica para ser delimitada futuramente, no momento em que for feito o levantamento topográfico da faixa junto aos trilhos da nova linha férrea (essa extensão está fora dos limites do atual levantamento).

b) A cidade foi dividida em distritos de uso, altura e percentagem de ocupação dos terrenos. Esses aspectos do Zoneamento, em certos casos, **são aplicados somente a determinadas vias**. Assim, as funções comercial e residencial são permitidas somente nos lotes fronteiros às vias classificadas propostas. Êste sistema, entretanto, não foi aplicado no referente às zonas industriais e ao centro tradicional, onde são delimitadas áreas. A divisão constante do Zoneamento é a seguinte:

Zona "A" — Compreende tôdas as ruas residenciais, onde se permitirá a construção de edifícios de habitação e atividades afins especificadas na Lei. Estas vias correspondem à tôdas as zonas de extensão da cidade e são encontradas também nas áreas próximas ao centro tradicional.

Zona "B" — São as ruas escolhidas para exercer a função comercial, servindo diretamente as áreas residenciais.

Zona "C" — Corresponde ao centro tradicional, à sua parte mais densa. Nela são permitidos tôdos os usos exceto industrial fabril e os depósitos.

Zona "D" — Nessa zona se permitirá, além dos usos previstos no centro tradicional, a inclusão de depósitos, armazens de atocados, oficinas de reparação e pequenas indústrias. Essa zona incluirá:

- a) a atual área ocupada pelo comércio atacadista
- b) as vias de acesso à cidade, até atingirem a zona "C"
- c) as áreas próximas à futura estação ferroviária.

Zona "E" — As reservadas especialmente para a função industrial e distribuídas ao longo das linhas férreas principais e dos desvios previstos. Nessas zonas serão permitidos todos os usos exceto as residências e outras atividades não compatíveis com a indústria.

A caracterização de áreas ou ruas pelo seu uso é completada pelo estabelecimento de alturas limites específicas para os prédios nelas existentes e pela delimitação das áreas construídas, através da percentagem limite permitida de ocupação dos lotes. Os preceitos estabelecidos na lei inclusa no fim deste trabalho facilitarão a sua aplicação, com real vantagem para a devida organização urbana.

Quanto ao arruamento, as normas estabelecidas foram as seguintes:

a) Manutenção, com pequenas retificações, dos alinhamentos das ruas do centro tradicional (zona mais densa).

b) O novo arruamento, traçado nas zonas exteriores ao centro, seguiu duas diretrizes básicas. A primeira consistiu na manutenção, na medida do possível, das ruas existentes e dos loteamentos já aprovados anteriormente ao Plano, afim de reduzir ao mínimo a necessidade de loteamentos. Em certos casos, entretanto, tivemos de abandonar alguns trechos de ruas do traçado atual (porém em partes pouco densificadas e de construções de baixo valor) por serem completamente inadaptaidas à topografia e não corresponderem às normas que devem reger arruamentos de caráter residencial. De uma maneira genérica, as modificações propostas serão maiores quanto mais se afastam do centro tradicional. Nêste, são mantidos os alinhamentos existentes, com pequenas correções e, na direção da periferia, as modificações aumentam gradualmente até as zonas exteriores, completamente novas, em seu traçado, estrutura e organização, nas áreas atualmente baldias. A segunda diretriz constituiu em subdividir as áreas restantes, tomando como geratrizes do traçado as novas vias gerais projetadas e adaptando o novo sistema estritamente à topografia existente.

O uso destes princípios teve aplicações distintas conforme a região e os problemas encontrados. Ao sul do centro tradicional, nas proximidades do futuro Centro Cívico e em zona em que foi previsto o saneamento, através da canalização dos cursos d'água, existe atual-

mente um traçado desordenado e um caserio de baixo valor, ocupado por sectores proletários, principalmente trabalhadores da V.F.R.G.S. A mudança da Estação e das oficinas para o novo local provocará a emigração desses habitantes para as novas zonas de habitação operária. O saneamento previsto provocará a valorização da zona Sul. Por esse motivo, resolvemos modificar grandemente a traçado existente, adaptando-o à nova função que irá exercer. Assim, determinadas ruas deverão ser fechadas e outras abertas (a própria canalização dos cursos d'água obrigará um loteamento das faixas laterais); quarteirões de tamanho excessivo serão subdivididos criando novas frentes loteáveis e as áreas ainda livres serão arruadas dentro de um traçado tipicamente topográfico, ressaltando as belezas naturais da região. É lógico que a grande parque previsto será o elemento mais importante do bairro. Levando em conta tal aspecto, projetamos sua direta ligação com o Centro Cívico, por uma via axial, de grande valor paisagístico e plástico, reunindo assim esses dois elementos importantes.

A zona do Boqueirão, de valor histórico e tipicamente de caráter residencial, foi mantida e adaptada à esta função. A canalização do Riacho ali existente desde a fonte histórica (do mato da Barrão), por uma via ampla e ajardinada e a criação de grandes áreas verdes formarão o principal atrativo da zona. Esse sistema de verdes será ligado, por vias ajardinadas e arborizadas, à praça Tamandaré e à avenida Brasil. A maioria das ruas existentes será mantida, com alguns alinhamentos retificados. As áreas próximas ao futuro canal foram loteadas e os vazios existentes arruados para finalidade residencial. Foi prevista, quando oportuna, a subdivisão da área ocupada pelos quartéis, dentro do padrão geral. O saneamento desse bairro e o tratamento adequado da av. Brasil, em seu trecho fronteiro, darão à região excepcionais condições para moradia, tornando-a um dos mais atrativos de Passo Fundo.

A região ao Norte da cidade, já em grande parte loteada, safrerá algumas modificações estruturais, afim de adquirir um caráter organizado como zona residencial, quanto ao traçado e à localização de praças e escolas. O curso d'água existente foi canalizado, com uma ampla avenida arborizada, a qual desembocará frente ao futuro Estádio. Foi prevista uma ligação contínua, para pedestres, entre a avenida Brasil (esq. da av. Gal. Neto) e o Estádio, tratando o prolongamento dessa via, para o Norte, com um belvedere e escadarias e ajardinando o trecho entre esse entroncamento e o início da avenida do canal. Assim, o pedestre, vindo desde o atual centro, poderá, por um trajeto ameno, alcançar rapidamente o centro dos esportes. Assumimos, desta

maneira, posição contrária aos que preconizam o prolongamento da avenida Gal. Neto para o Norte, **como via de tráfego**, pelos seguintes motivos:

a) Examinando o aspecto viário da problema, verificamos que a av. Gal. Neto, que teve até agora função de ligação entre a av. Brasil e a Estação ferroviária (e, como tal, é a principal via da cidade depois da av. Brasil) manterá esse papel no futuro com a localização do Centro Cívico no mesmo ponto. Qualquer prolongamento para o Norte não terá função importante, pela inexistência de órgãos de interesse público nessa direção.

b) Do ponto de vista topográfico e econômico, esse prolongamento é desaconselhável pois abrigará desapropriações caras e determinará onerosos movimentos de terra, deixando imóveis parcialmente enterradas. E não será procurada pelos veículos, que preferirão vias paralelas de topografia menos acidentada e rampas mais suaves.

c) Finalmente, do ponto de vista estético, é muito mais adequada a localização de um belvedere nesse ponto, donde se divisará belo panorama, do que o prolongamento puro e simples da via de tráfego, que não terá o mesmo valor plástico e paisagístico. Em segundo lugar, a existência de um belvedere e de um tratamento apropriado da avenida Brasil nesse ponto caracterizarão melhor (em uma avenida cruzada por ruas todas indiferenciadas) a entrada da Gal. Neto — via importante por ser o acesso principal ao Centro Cívico.

A zona próxima à atual linha férrea sofrerá um reloteamento, função do novo traçado que suprime esse trecho da V.F. Previu-se, também, a ampliação do Cemitério e a criação de uma praça fronteira, para estacionamento de automóveis.

Na zona à Leste do centro, nas proximidades da nova Estação, já arruada com quarteirões de tamanho excessivo (alguns com 130 mts. de lado) porém pouco densificada, propuzemos algumas modificações, com o intuito de caracterizá-la como zona de habitação operária. Os quarteirões foram subdivididos, por meio de ruas internas, formando unidades alongadas, com passagens para pedestres (em certos casos houve também acoplamento dos novos quarteirões). Esse traçado trará reais vantagens, pois reduz a área de ruas a pavimentar, aumenta a frente loteável e caracteriza melhor os diversos tipos de vias. São também localizadas escolas e praças, de ambos os lados da avenida Brasil.

A região existente dentro da pèra da V.F.R.G.S., no qual esta entidade pretende localizar casas para seus funcionários e empregados foi tratada com essa finalidade, criando uma cintura de verde

entre as zonas de habitação e a linha férrea; reagrupando os quarteirões existentes e prevendo uma praça e escola.

O riacho Independência foi canalizado desde o local do futuro Mercado, até desembocar no canal do Passo Fundo. A nova avenida resultante e o reloteamento das faixas fronteiras modificarão radicalmente as condições de salubridade dessa região.

Quanto ao tratamento das vias públicas, em toda a cidade, (perfis transversais, etc.), foi previsto o seguinte:

a) Para a avenida Brasil, via principal da cidade, foi criado um perfil fixo, constante de passeios laterais de 5,5 mts., e de duas faixas de rodagem de 10 mts. cada uma (um estacionamento de três metros e duas faixas de rodagem de 3,5 mts. Assim, a largura variável da avenida é transferida para a faixa central (desde 2 mts., na altura da praça Independência, até cerca de 40 mts., no Boqueirão).

b) As outras avenidas de acesso, desde o Sul e o Norte, foram, também, tratadas especificamente. A avenida Mauá ficará com 30 metros de largura e receberá dois tipos de perfis sucessivos, de acordo com condições existentes. A rua Teixeira Soares deverá sofrer, em seu trecho, logo após a av. Brasil, na direção norte, um alargamento para 25 metros, algo oneroso, devido à existência de casas de alvenaria e ao fato de sua largura atual não ultrapassar de 12 metros. Esse alargamento é imprescindível dado o papel que essa via irá exercer.

c) Para as vias comerciais e ajardinadas, propostas em diversos trechos da cidade, foi previsto um perfil que permitisse a criação de faixas verdes laterais. Trata-se em sua quasi totalidade, de vias existentes que deverão sofrer recuo progressivo de alinhamentos. As vias comerciais sem esse caráter terão menor largura, mantendo-se dentro do padrão das ruas existentes.

d) As avenidas que seguirão os canais projetados terão uma largura total de 36 metros, permitindo arborização lateral e uma faixa verde ao longo do canal. O mesmo tipo de perfil, porém mais ampliado, é usado para a avenida do canal do Passo Fundo (50 metros em total, afora o parque linear paralelo).

e) Nas zonas estritamente residenciais haverá mais dois tipos de vias — a rua arborizada, com 18 metros de largura (5,5 mts. cada passeio e 7 mts. de caixa) e a rua residencial comum com 13 metros (3 mts. de cada passeio e 7 mts. de caixa). Em ambos os casos as construções deverão ficar recuadas do alinhamento (4 mts.).

f) Quando os quarteirões residenciais forem bastante alongados (a Lei permite até 360 metros máximo) deverá haver passagens para

pedestres, com 6 metros de largura, as quais estão distribuídas devidamente no arruamento feito.

2 — Ainda dentro do capítulo viário, achamos necessário tratar aparte o problema da av. Brasil, dada sua importância no cenário urbano.

A — A via que hoje conhecemos como avenida Brasil era um caminho de tropeiros, simples e livre, ligando o pouso ao Passo e concentrando toda a vida da aglomeração primitiva. Tal como hoje, a sua atividade não era idêntica em todo o percurso porque nêle variava a função dos alinhamentos e o próprio valor da via como caminho.

Imaginemos a época do surgimento da primeira concentração de casas, na parte mais histórica desta avenida. Pensemos na concentração de carretas, carros de transporte e muares pela vizinhança do mato do Barão; o movimento, a atividade e a vida que se desenvolvia na chegada e saída das caravanas e, durante o resto do tempo, o que acontecia pelas hospedarias e pelas casas comerciais. Teremos, então, explicação para a, ainda hoje, exagerada largura da avenida Brasil naquêlo trecho, o qual, na época, poderia mesmo ter sido estreito para o volume de relações que ali se desenvolvia.

Continuando em direção ao Passo, há uma redução de largura. Os alinhamentos se aproximam, à medida que descem para o rio. Nêles já não havia mais casas, as quais rareavam à medida que aumentava a distância do chafariz, única centro natural de interesse na região. A falta, pois, de volumes diferenciados (prédios) e a fartura do mata nativo, sempre igual, tornava êsse trecho monótono, cansativo e não desejado. Não chegou nunca a adquirir, na época, o valor que teve o Boqueirão.

Portanto, o que pode para alguns parecer absurdo — a variação de largura da avenida Brasil ao longo de seu percurso realmente não o é. Teve a sua razão de ser, a sua significação e atendeu a uma função que era a mais importante, porque garantia a existência do aglomerado como tal. Tem importância como valor histórico e continua sendo uma das peculiaridades mais características; a mais madeiradora, talvez da feição de Passo Fundo como traçado urbano. Sua conservação com as mesmas larguras, isto é, como aquelas que nos foram trazidas pela história da cidade, representa a defesa de um elemento tradicional. Mais do que isso, é a manutenção, em todo o seu valor, de uma forma urbana que já faz parte, e de há muito, de acêrvo sentimental do povo passofundense.

Êsse foi um dos nossos cuidados.

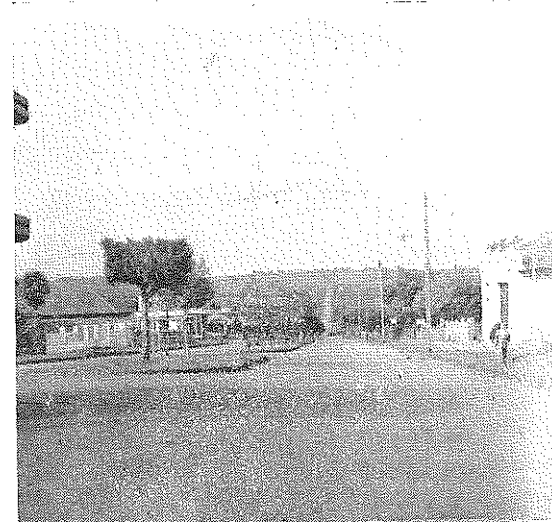
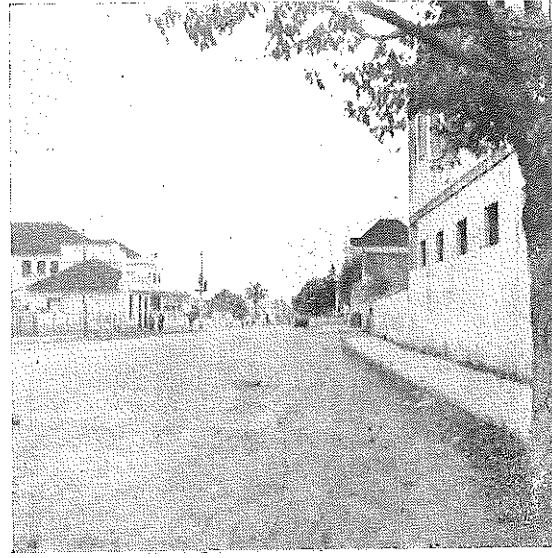
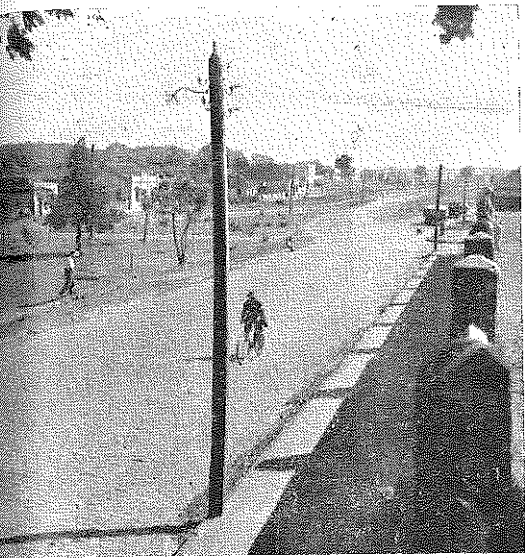
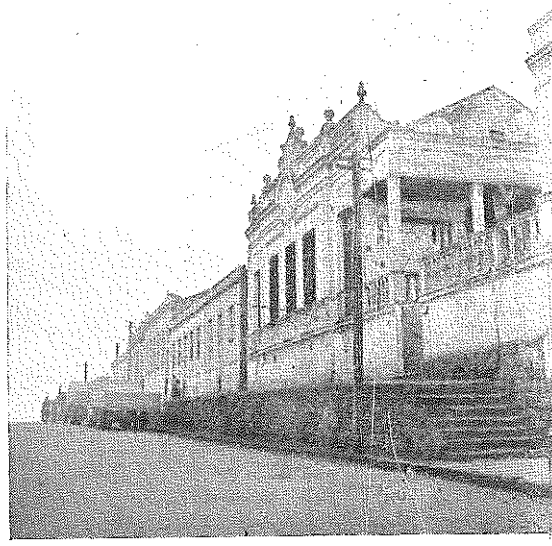
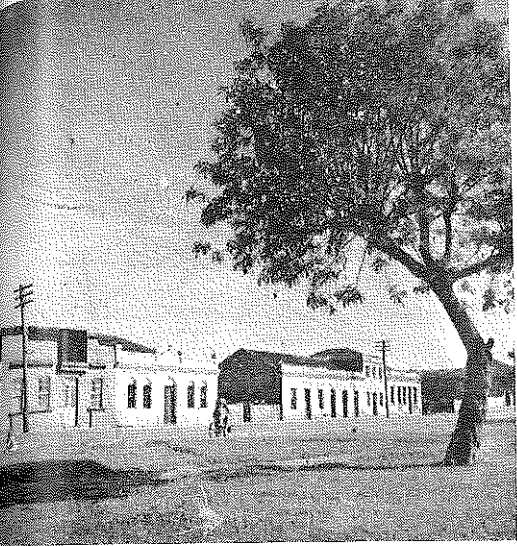
Mas, apesar da conservação das larguras diferenciadas, é ne-

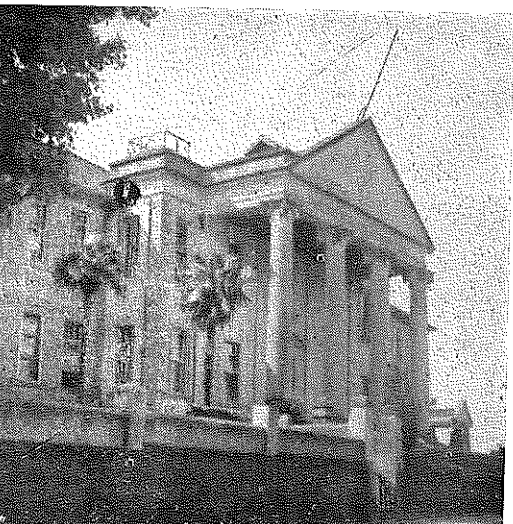
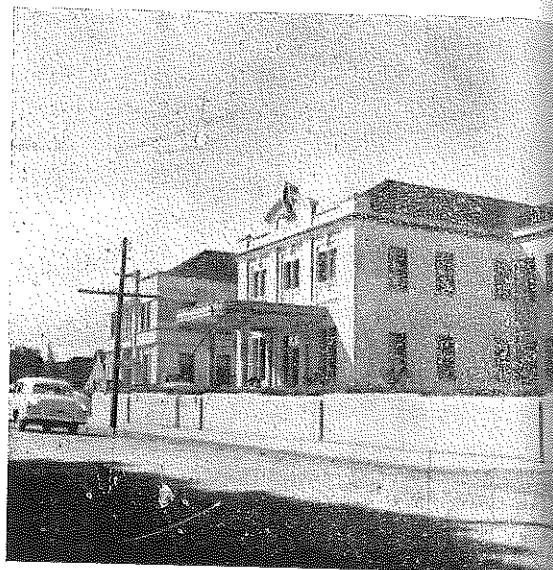
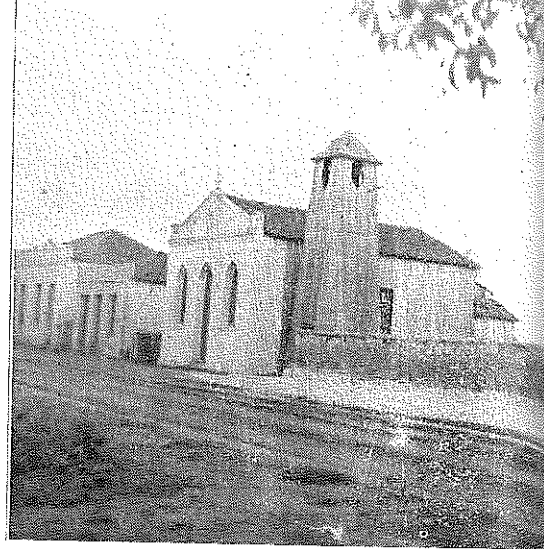
cessário um tratamento dos seus espaços, em plano e em volume, capaz de acentuar essa diferenciação de larguras— histórica diferenciação — numa outra mais real e consentânea com as novas condições de funcionamento da via. A histórica diferenciação, na sua relatividade temporal, continha uma verdade absoluta: — não é possível dar o mesmo valor a tôdos os trechos de uma avenida que tem dois quilômetros de comprimento! Esta verdade é que nos leva a aconselhar o tratamento diferenciado dos seus espaços, em plano e em volume, paisagisticamente, usando elementos verdes que, pela côr, pelo brilho e pela estrutura, caracterizem cada trecho em função da existência circundante. Entre outras razões, esta foi uma das que presidiu a escolha do perfil transversal que aconselhamos no Plano: — a variação da largura dos canteiros centrais estará sempre em íntima relação com a variação da largura da própria avenida à qual êle serve como eixo plástico fundamental. Além disto, julgamos oportuno consignar aqui algumas constatações que devem orientar a paisagista que se encarregar dêsse tratamento; constatações estas, decorrentes do nosso trabalho, intimamente ligados ao processo de sua elaboração e que, porisso mesmo, não caberiam melhor em nenhuma outra parte.

B — Dois pontos nodais influirã na mudança do caráter de tratamento daquêle eixo plástico. O primeiro, é a incidência de uma transversal importante; o segundo, é uma deflexão acentuada do seu alinhamento.

O primeiro dêstes, surgiu com a Viação Férrea, cuja estação, pela sua posição, valorizou uma transversal da avenida Brasil, a av. Gal. Neto, já importante como acesso ao Centro religioso, aumentando-lhe a largura para o maior tráfego que, então, deveria comportar. Esta via destacou-se mais ainda, à medida que em tôrno do Centro religioso se formava um centro comercial e, mais tarde se caracterizava um centro comunal. A sua incidência sâbre a avenida Brasil constituiu, pois, um ponto nodal dos mais importantes em tôdo o percurso desta avenida. Deve ser destacado pelo seu tratamento. Quem transitar pela avenida deve sentir ao se aproximar, por qualquer lado, que está próximo de uma transversal importante, da transversal que leva ao tradicional centro urbano religioso e ao futuro Centro Cívico da cidade de Passo Fundo. Para isso ser conseguido somos de opinião que o paisagista deva ali mudar o tratamento dos canteiros centrais, eixo plástico fundamental, fazendo variar o ritmo, pela mudança da côr







do vegetal, da sua estrutura e da sua organização. Com o intuito de facilitar o destaque dêste ponto já aconselhamos, ao serem refeitos os canteiros centrais da avenida, que não se os interrompesse na quadra anterior e na posterior àquêlê ponta. Dêste modo, o simples fato das canteiros não terem soluçã de continuidade na proximidade doquela incidência já revelará ao transeunte um espaço de especial significação ou, mais simplesmente, de significação diversa do resto do percurso.

O segundo dos pontos nodais a que nos referimos acima liga-se à mudança de orientação do avenida, ocorrido na Praça da República. É uma deflexão que parece ter acontecido para manter o caminho num divisor de águas. Resultou, pois, de uma determinante topográfica e já aparece com a praça, de um e outro lado, na planta de 1922, organizado pela eng. Arthur de Souto Ribeiro. Mais tarde, um dos lados desta Praça foi cedido para a instalação de um Grupa Escolar e na frente deste, na eixo da avenida, foi erguido, um marco comemorativo da nossa independência político. Como vemos, a deflexão reuniu centros de interesse, monumentos arquitetônicos de acentuado valor. Caracterizou-se dessa maneira, como outro ponto nodal do avenida Brasil. Assim, a praça, o prédio e a marco devem contribuir para destacar a mudança de tratamento da eixo plástico fundamental, daí até a Passo, isto é, no trecho de orientação diferente, onde também a função dos alinhamentos começa a se tornar diversa.

C — É obvio, entretanto, que a simples existência e a caracterização de pontos nodais são somente razões para fazer nêles, ou próximo dêles, a mudança de tratamento do eixo plástico. Não justifica a mudança em si, que deve estar ligada a uma variação de função e esta, por sua vez, deve resultar da organização urbana, prevista pela Plano, para a futura Passo Fundo.

Já no anteprojeto foi visto que dois eixos principais presidiram a crescimento urbana; um dêles é a própria avenida Brasil; o outro, esquematicamente perpendicular a ela, é formada pelas ruas Teixeira Saares e avenida Mauá. A importância deste última eixo consiste em conter o centro tradicional e, na futura, a Centra Cívico da cidade. O Plano destaca um terceira eixo, constituída pela nova linha férrea, esquematicamente paralela ao segunda e que atrairá, sem dúvida, a maior movimento ligado à indústria e ao grande comércio.

De um modo esquemático podemos, portanto, representar a



avenida Brasil cortada por dois grandes eixos principais; um contendo o Centro Cívico que, por sua vez, reunirá a Prefeitura, a Bibliotéca e o Forum; e outro que conterà a estação ferroviária e os principais agrupamentos industriais. O primeiro, pois conterà o cérebro do organismo urbano, o seu Centro Cívico, que reúne os edifícios para sede dos três poderes do Govêrno e a Bibliotéca. O segundo, reunindo os elementos vitais da cidade, ligados à produção e transporte, é o próprio coração do organismo, e dêle depende a vitalidade e a prosperidade do aglomerado.

Os espaços compreendidos entre êstes dois eixos, e os iniciados ou concluídos nêles, têm ritmo de vida diferente. A avenida Brasil, ao atravessá-los deve revelar êsse fato, ou melhor, o tratamento de seu eixo plástico deve traduzir esta mudança, acentuando-a e favorecendo-a.

É porisso que se imporá ao paisagista a classificação da avenida Brasil em três trechos, de tratamento distinto, para mais correta caracterização:

- trecho A — Desde sua extremidade ocidental até a incidência da rua Teixeira Soares.
- trecho B — Desde a incidência da rua Teixeira Soares até a Praça da República.
- trecho C — Desde a Praça da República até a nova linha férrea.

Dêste modo, será fácil ao paisagista compreender que, como decorrência da organização urbana prevista pelo Plano, êstes trechos da Avenida Brasil assumirão, no futuro, funções bem diferentes.

O trecho "A" ficará dentro de uma área que cada vez mais se valorizará como zona residencial. Seus canteiros centrais, como eixo plástico fundamental da avenida Brasil, devem revelar êsse fato para quem transita por ela, e essa revelação é feita pelo tratamento especializado para três atividades principais:

a) bosque para passeio a pé e conversa calma; b) espaço para leitura e repouso; c) espaço para jogos infantís. Isto é facilitado pela extraordinária largura que os canteiros possuem neste trecho. O paisagista, ao projetá-lo, deve ter em mente o que dissemos no início. Esta parte da avenida Brasil (Boqueirão), diferenciada historicamente do resto do seu percurso, comportava todo o movimento do aglomerado nascente, era centro de interêsse e área para concentração de pessoas. Agora, continuará exercendo essa função num outro sentido, será sempre centro de interêsse e área para concentração de pessoas. Reunirá a população da grande zona residencial, em cujo divisor de águas ela está implantada para recreação, repouso e pequenos jogos.

O trecho "B" deverá ser tratado com especial atenção, principalmente quanto a incidência da rua General Neto, que liga diretamente ao futuro Centro Cívico, cérebro do organismo urbano. Deve haver uma valorização de tratamento do eixo plástico fundamental, à medida que se torna mais próxima aquela incidência. Tanto num sentido como noutro, a aproximação deve ser sentida pela mudança de ritmo da composição. Tanto os elementos plásticos empregados na composição do trecho "A" como os empregados no trecho "C", devem ser usados numa variação do ritmo até chegar, nos canteiros laterais da incidência, à uma dominância de arbustos, gramíneas e flôres, raríssimas árvores de porte e poucas de estrutura vertical. Esta dominância visa valorizar, pelo colorido (arbustos e flôres), a incidência que queremos destacar e permitir ampla visibilidade aos veículos, cujo movimento, nesta altura da avenida, já começa a se tornar mais intenso.

O trecho "C", cujos canteiros são menores e se situa entre os dois eixos perpendiculares à avenida, atravessa uma zona onde o tráfego se acentuará cada vez mais. Esta circunstância, por um lado e, por outro, a reduzida largura dos canteiros, sugere a utilização de elementos vegetais de estrutura vertical, isto é, palmeiras, algumas coníferas, cactáceas de grande porte; etc. Os elementos da composição do eixo plástico fundamental não devem dificultar a mais ampla visibilidade e, ao mesmo tempo, devem destacar pontos, traçar linhas, valorizar elementos arquitetônicos enfim, ritmar a paisagem para o observador, em qualquer sentido que percorra a artéria de que estamos tratando.

D — Ao projetar êstes canteiros ou melhor dizendo, ao crear esta composição, não deve o paisagista esquecer a sua participação na composição do trecho "B", ao qual nos referimos acima. Isto quer dizer que, apesar do caráter diferenciado de cada um dêles, o tratamento específico de cada trecho deve levar em conta o tratamento dos outros. Em primeiro lugar, porque é preciso que os principais elementos plásticos da composição local participem da composição geral, através de ritmo. Em segundo lugar, porque a variação dêste ritmo deve ser feita não só pela variação da organização dos elementos, como também pela própria mudança dêles. Só deste modo — acreditamos — conseguirá o paisagista uma caracterização diferencial dos trechos dentro de uma unidade definidora da maior artéria de Passo Fundo, por tantos modos ligada ao acêrvo sentimental do seu povo.

Contribuirá para o estabelecimento desta unidade a arborização das calçadas que, para não se tornar monótona deve ter um ritmo, o qual, afim de não prejudicar o eixo plástico fundamental, deve ser

o mais elementar possível. Compreende-se isso facilmente: se o eixo plástico fundamental tem um ritmo que se enriquece num determinado sentido, até o ponto de máximo valor que é a incidência da av. General Neto, qualquer outro ritmo, que se desenvolva paralelamente, não pode disputar com êle a valorização do motivo central da composição. Prejudicaria a unidade. Poderia mesmo, em certas partes, chegar ao mais caótico grupamento de linhas e volumes. O problema do paisagista seria adotar um ritmo que não prejudicasse o fundamental. Teria, para isso, muitas soluções. Permitimo-nos aqui sugerir uma delas: plantar em coça calçada um só tipo de árvores de sombra; variar de uma para outra empregando três tipos vegetais diferentes; repetir na quarta o que usou na primeira e nunca usar a mesma espécie em quadras fronteiras.

3 — As áreas verdes propostas no preplano foram mantidas com algumas modificações resultantes do arruamento geral. Em total a cidade disporá, quando estiver concretizado o plano previsto, de 68 Ha. de verde coletivo (sendo 12 existentes e 56 de novos parques e praças, o que resultará em uma percentagem média, geral, de 5% da área total. Se forem, entretanto, computadas somente as áreas reservadas para residências a percentagem subirá à cerca de 12%, enquadrada perfeitamente nas modernas normas urbanísticas.

4 — Os órgãos

O CENTRO CÍVICO

a) Passo Fundo, fugindo à regra das cidades brasileiras, não reuniu em tórno da "praça tradicional" os órgãos dos poderes civil e religioso. A Prefeitura está localizado na avenida Brasil; o mais antiga igreja, na Praça Tamandaré; a nova Catedral, em construção, na praça Mal. Floriano; o Fôro encontra-se, em edifício adaptado, na av. Gal Neto.

Nessas condições, a criação de um Centro Cívico em local inteiramente novo não representa violência contra qualquer outro local escolhido pela tradição.

Os urbanistas propõem o concentração de alguns edifícios públicos, em abediência à duas ordens de razões: a primeira, no sentido elementar de facilitar os lides dos cidadãos, nos seus negócios com o poder público; a segunda, no sentido de valorizar esteticamente a cidade, criando conjunto orquitetônico expressivo.

Por muito tempo, os urbanistas e arquitetos modernos cuidaram de resolver os Centros Cívicos dando mais atenção ao seu aspecto funcional (de utilização prática) do que aos aspectos propriamente arquitetônicos ou estéticos. Na composição de cada edifício e do con-

junto a especial atenção dedicada ao mecanismo do funcionamento preservava, muitas vèzes, o caráter do Centro Cívico — o talento dos arquitetos assegurava a criação de formas e espaços realmente belos. Mas parece fora de dúvida que a exclusiva conquista de tais valores ainda não cumpre integralmente o programa arquitetônico que se coloca num Centro Cívico. Além de correção funcional, caráter e beleza é preciso que o conjunto dos edifícios de propriedade comunal cumpram uma finalidade expressiva bem determinada.

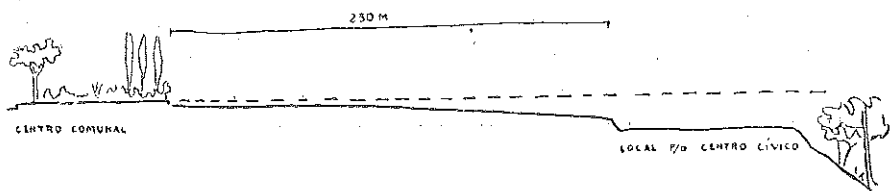
Quando o regime é democrático, o povo pode desvalver um acentuação senso da sua propriedade sôbre as obras de caráter público. A bela praça, a Prefeitura imponente, as ruas bem cuidadas etc. constituem motivos de orgulho para a população de um município. O cidadão vê nessas obras não uma simples iniciativa partidária, de grupo ou de classe, mas o resultado do seu trabalho somado ao trabalho dos seus concidadãos. Êste sentimento positivo, êste justo orgulho pelas realizações do município — que leva, em geral, à emulação com os municípios vizinhos — deve ser acentuado e conduzido no sentido da educação cívica e política. As obras arquitetônicas, mais do que outras quaisquer, podem cumprir esta função nobre e progressista.

Quando os edifícios constituem um conjunto monumental, composto de maneira a expressar dignidade e equilíbrio; e suas formas e elementos são familiares e acessíveis a compreensão estética do povo, reúne-se aos valores anteriormente citados (utilidade, caráter e beleza) o valor artístico, o mais rico valor arquitetônica. A obra de arquitetura, então, cumpre sua finalidade cívico-política.

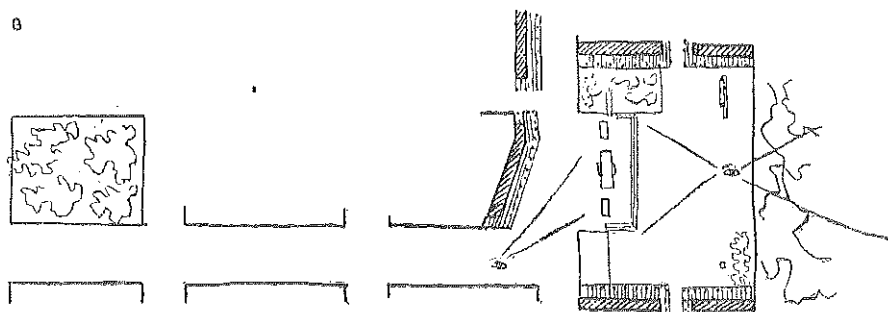
b) Para alcançar, em melhores condições, o objetivo acima exposto, seria de desejar, para implantação dos edifícios públicos, terreno amplo e localizado em ponto culminante da cidade. A municipalidade de Passo Fundo não dispõe de área que ofereça essas qualidades e os urbanistas se tem orientado no sentido de reduzir ao mínimo as desapropriações, sempre onerosas e pesadas.

Com a construção da nova Estação ferroviária será desocupada, a duas quadras do centro comunal, área mais do que suficiente para a implantação do Centro Cívico. O Município pode adquirir esta área em condições favoráveis.

O esquema abaixo revela as condições topográficas do local disponível, em relação ao centro tradicional.

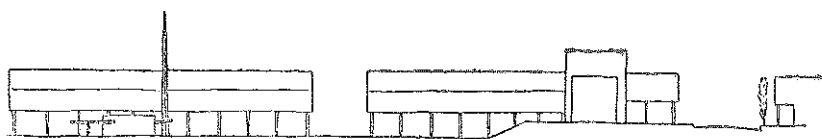


Por si só a diferença de nível é de molde a impedir uma composição tirando partido da perspectiva na av. Gal. Neto — seria necessário, para se obter algum resultado, construir edifícios de grande altura. Este impedimento é reforçado pela posição tangencial do eixo da av. Gal. Neto em relação à área disponível, conforme mostra o esquema abaixo.



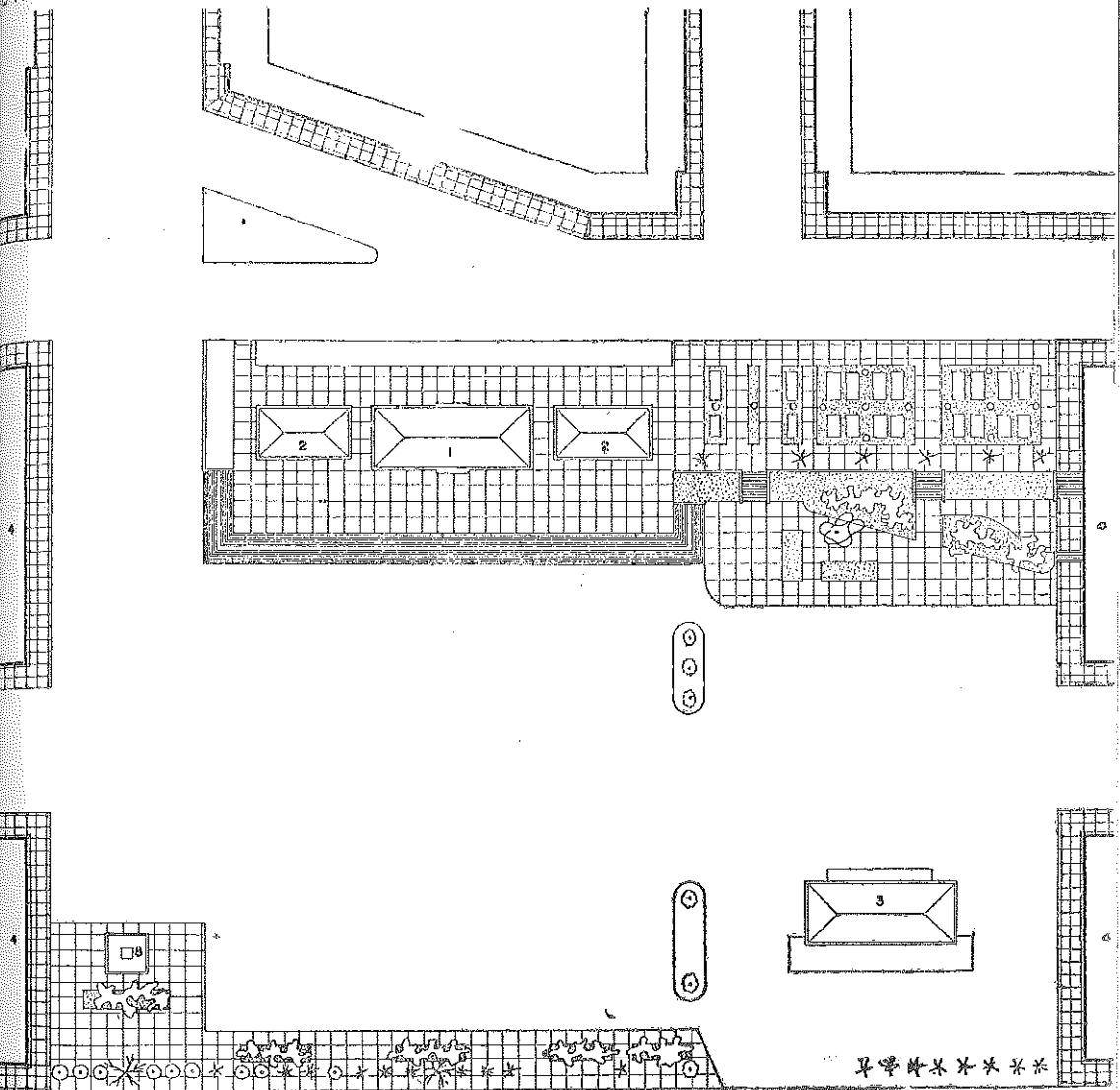
Nessas condições, abandonou-se a hipótese de tratar o Centro Cívico como fecho de avenida. Procurou-se uma solução em que as condições desfavoráveis da situação do terreno e as pequenas proporções dos edifícios fôsse compensadas por composição fechada, que não permitisse pontos de observação a grande distância.

No partido proposto, a grande praça é limitada lateralmente por edifícios de três pavimentos, com galerias.



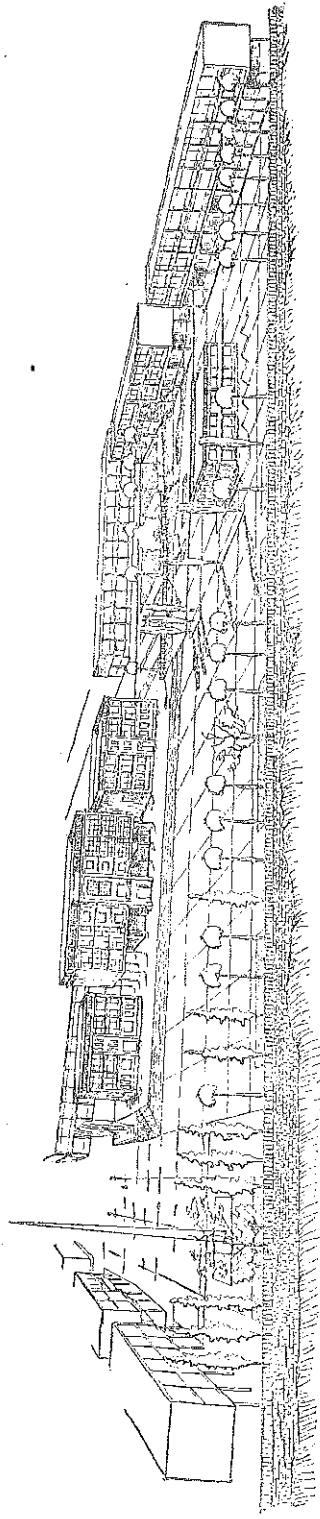
No limite Norte, estarão os edifícios públicos, ao nível da rua Gal. Canabarro, isto é, sôbre um grande pedestal com escadarias, ficando, dessa forma, acentuado o caráter monumental da composição.

Ao Sul, sômente uma balaustrada limitará a praça, ficando livre a vista sôbre a paisagem. Os edifícios estarão suficientemente afastadas do alinhamento da rua Gal. Canabarro para permitir boa perspectiva ao observador colocado na av. Gal. Neto.



Planta baixa do Centro Civico

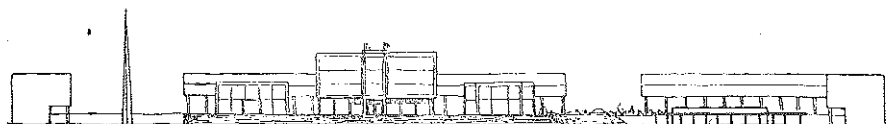
1. Prefeitura
2. Forum e Biblioteca
3. Estação rodoviária.
4. Edifícios comerciais
5. Obelisco,



Perspectiva do Centro Cívico

A grande praça conterá, ainda, a Estação Rodoviária; no ângulo direito (Sul), um obelisco fechando o eixo da av. Gal. Neto, e um pequeno jardim ladeando os edifícios públicos.

Os edifícios com galerias serão destinados ao comércio varejista e a escritórios, devendo ser projetados rigorosamente de acordo com exigências legais específicas.



c) Ao serem elaborados os projetos definitivos dos edifícios públicos a Municipalidade deve exigir que, sem sacrifícios de ordem técnica e funcional, os mesmos reflitam, de maneira clara, valores plásticos que façam parte do patrimônio da nossa cultura nacional; que, pelas linhas dominantes da composição, os edifícios expressem nobreza e serena altivez — atendendo, assim, as naturais aspirações dos cidadãos passofundenses.

Estádio Municipal

A escolha do terreno para o estádio municipal, obedeceu a dois fatores principais: a existência de uma área disponível e a facilidade de acesso à mesma. No caso de um centro esportivo municipal com estádio torna-se necessário dispôr de uma área considerável, circunstância que limita as possibilidades de escolha. Considerando também que para a finalidade em apreço é necessário que a topografia do terreno não seja acidentada a fim de não exigir gastos excessivos em movimentos de terra, verificou-se a impossibilidade de encontrar uma área próxima ao centro para a localização do Estádio Municipal. Cavia portanto escolher, como foi feito, a área menos excêntrica das que poderiam ser usados para esse fim, todas situadas na periferia da cidade.

O ponto escolhido oferece boas condições de ligação com o centro urbano através de duas vias principais do sistema de circulações da cidade. Uma delas ligando o atual centro comercial da cidade e a outra incidindo na via tronco entre o centro e a futura Estação, servinda

portanto para o acesso ao estádio dos habitantes da parte Leste da cidade, ou seja aquela em que é previsível o maior crescimento, decorrente do desenvolvimento da zona ferroviária e industrial.

Esse duplo acesso, conseqüência portanto da posição do Centro Esportivo no conjunto urbano, aliado ao fator orientação do Estádio propriamente dito, originou a solução arquitetônica apresentada no estudo correspondente.

Admitida como conveniente para a cidade de Passo Fundo a capacidade de cerca de 10.000 espectadores no Estádio, êste poderia ser resolvido com arquibancada de um só lado do campo. Essa solução determina por sua vez o eixo maior do campo e do Estádio, cuja direção deve ser da ordem de 30° NE, afim de que a arquibancada receba de costas o sol da tarde. Dada essa posição do Estádio no terreno, organizaram-se os acessos definindo uma entrada principal na parte SE do terreno e prevendo uma ampla área de estacionamento de veículos na parte NO.

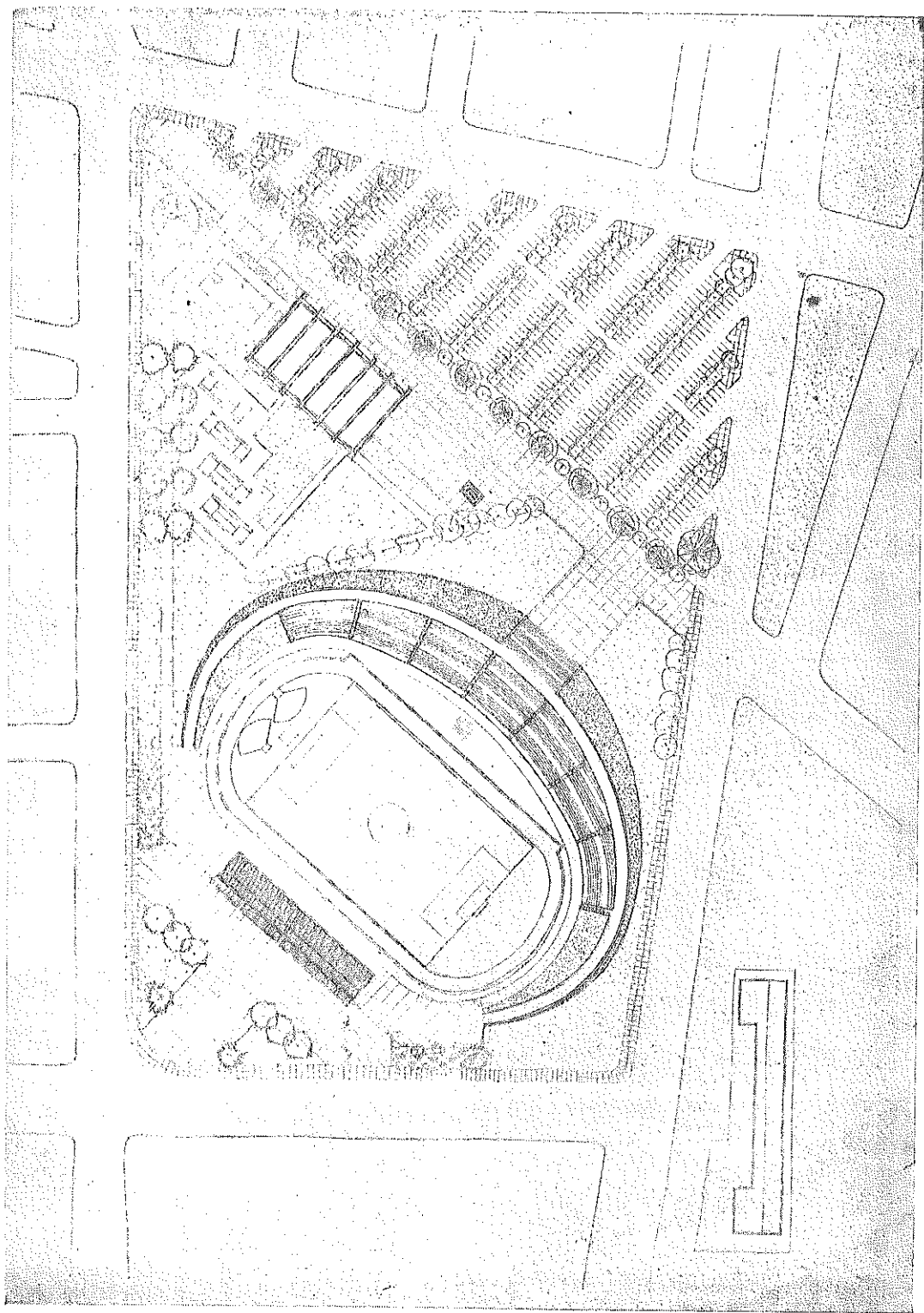
Embora não caiba num estudo preliminar como êste, resolver os problemas construtivos, admitiu-se uma solução econômica consistindo na construção da arquibancada em talude artificial e circundada por uma rampa que servirá para o acesso e para o escoamento do público.

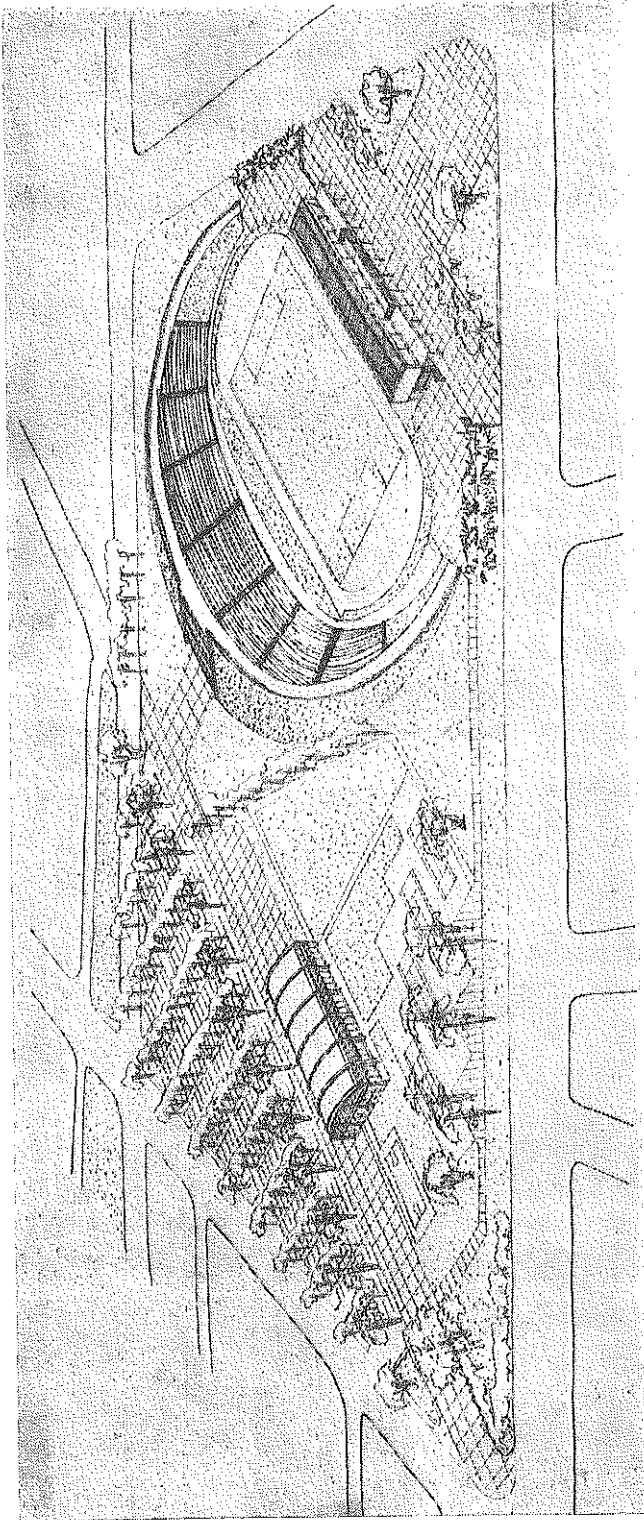
A composição também consta de um ginásio coberto e diversas canchas para basquete, volei e tenis.

O Mercado e sua Praça

A área escolhida para a instalação do primeiro mercado regional é, como já dissemos, a limitada pelas ruas General Canabarro, Fagundes dos Reis, Benjamim Constant e trilhos da estrada de ferro. A ligação imediata da rua General Osório com a Independência a tornou de formato pentagonal. A parte mais alta fica na rua General Canabarro e a mais baixa, úmida, semeada de nascentes de água e facilmente inundável (de cotas mínimas), fica na ligação mesma da rua General Osório com a rua Independência.

Na cota máxima foi instalado o prédio do mercado (1) que, dêste modo, fica com uma frente para a rua principal da Vila Rodrigues (sudoeste) e próximo da zona onde existe o principal comércio atacadista. Além disto seu abastecimento fica mais fácil (2) visto que a General Canabarro é a de melhores condições topográficas para o trânsito e o tráfego. Junto dêle haverá a casa do zelador (3) e, do outro lado, na esquina com a rua Fagundes dos Reis, uma área para café e confeitaria ao ar livre (4) de funcionamento independente do mercado.





Perspectiva do Estádio

Tôdos êstes espaços ficarão muito mais altos que qualquer parte da praça, constituindo "belvederes" de onde se aprecia a composição de cada trecho dela e o movimento de pessoas em cada um.

Na cota mais baixa foi localizado o portão principal da praça (6) e estacionamento de veículos (7). Duas áreas próximas do portão, por serem faixas demasiadamente úmidas, serão cobertas por macissos de eucaliptos (8) destinados a realizarem a drenagem aérea. Uma cêrca viva, forte e intransponível como a de "Citrus Trifoliata", fechará a área da Praça que não fôr limitada pelo prédio do mercado nem pelo portão monumental acima referido.

Deste portão, uma grande avenida, larga e convenientemente arborizada, dirigir-se-á diretamente à escadaria do mercado, dividindo a área total da praça em duas zonas distintas; uma para jogos à esquerda e outra mais calma, silenciosa, para jardins, passeio, descansa e leitura, à direita. Esta avenida terá dois lances de escada para vencer a diferença de nível, largos canteiros centrais trotadas em "broderie" e uma limitação lateral de órvores de estrutura vertical que lhe empresto o caráter de alameda.

Ainda do portão principal uma outro avenida dirige-se para a zona de jogos, separando a cancha de bosquète (9) da cancha de volei (10), com as respectivas arquibancadas arranjadas pela utilização da próprio relêvo. Deste mdo, fico a área de jogos também zoneada por idades, de um lado da avenida, os jogos infantís (11) e da outro, o espaço para atletismo. (12) .

O jardim (13) é separado do macisso de eucaliptos por uma rígida linha de árvores especiais, que possibilite poda em plano vertical regular. O lado oposto, sul, é limitado por linhas de árvores pertencentes à composição da alameda (14), situada em plana mais alto de um metro. Êste jardim foi organizado com a utilização de duas côres de grama, cêrcas-vivas de três côres e flôres vivazes. As côres vivas são usadas em alturas determinadas e diferentes, traçando linhas especiais para garantir a caracterização de espaços com intimidade, numa composição alegre e repousante.

A alameda (14) é um caminho de 83,00m de comprimento, com pavimentação apropriada, para passeio calmo, meditação e leitura. Nela se empregam dois tipos de árvores marcando as limitações laterais, um para dar sombra e outro que, embora sugira a linha que pretendemos, não impeça a mais ampla visão na direção perpendicular.

Entre a alameda e o grande corpo do mercado há um espaço (15) de valorização da prédio, com três espelhos d'água, sendo dois livres e um sôbre uma parêde que deverá ter um tratamento em baixo re-

lêvo. Dois grupos de árvores acolhendo bancos, criam o ambiente para o aproveitamento do lago como espelho d'água. De um dêles é visto um tipo de árvore da alameda refletido sôbre o lago. De outro, é visto, de maneira diferente, o segundo tipo empregado na mesma.

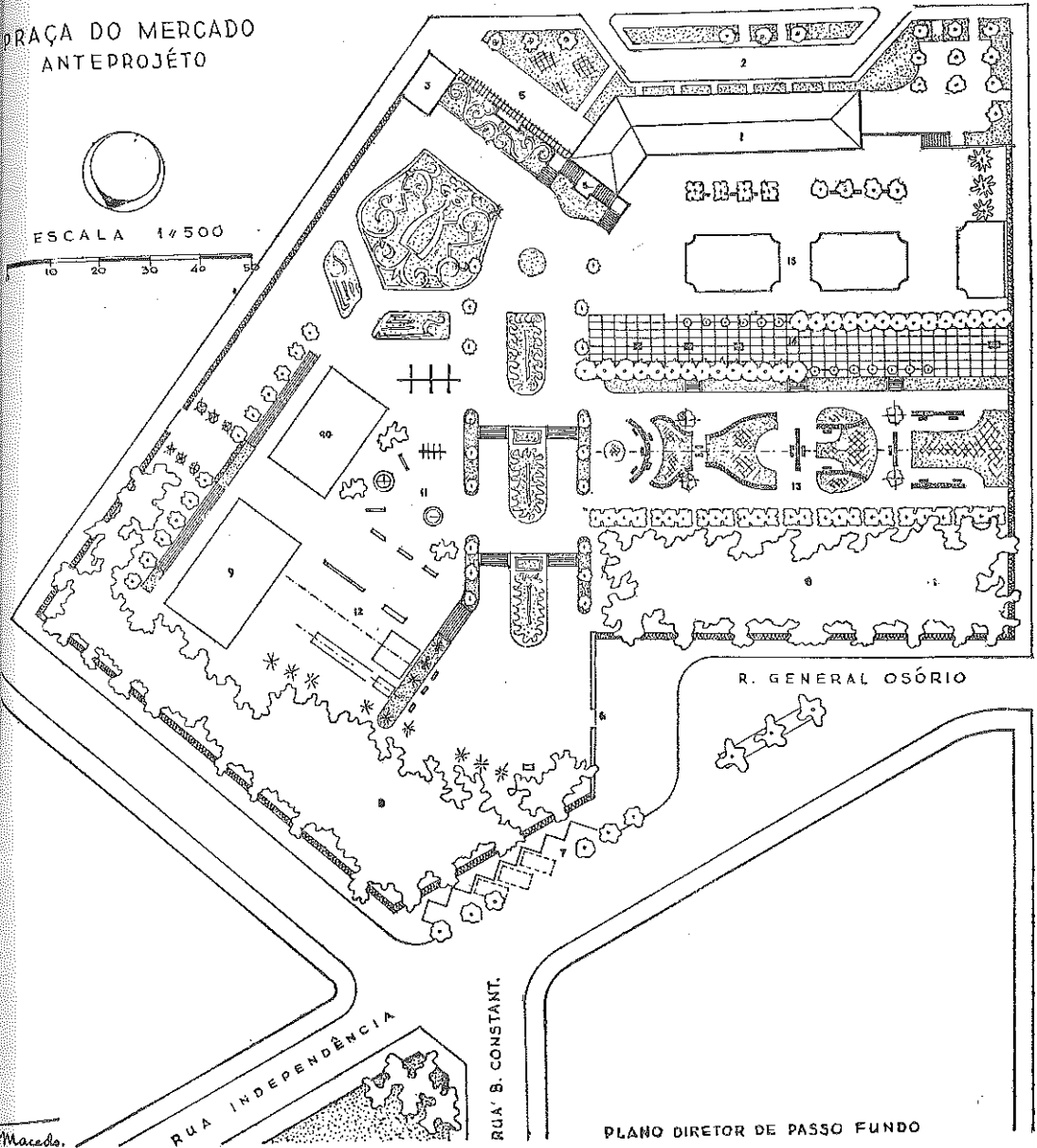
Entre o mercado e a zona de jogos, bem na frente do belvedere principal, foi previsto um grande canteiro em "broderie" que contém o eixo das duas grandes canchas, a de basquete e a de volei. Este grande canteiro é seguido de dois outros, de um e outro lado do mesmo eixo, com idêntico tipo de tratamento. Na base do prédio e ainda na mesma linha, um outro canteiro retangular foi traçado para igual tratamento, estabelecendo uma maior ligação entre o prédio e o jardim.

O nome e a posição dos tipos vegetais, bem como o detalhe de cada um dos espaços aqui relacionados, serão objeto de um projeto completo desta Praça de Mercado.

PRAÇA DO MERCADO
ANTEPROJÉTO

RUA GENERAL CANABARRO

ESCALA 1/500



RUA FAGUNDES DOS REIS

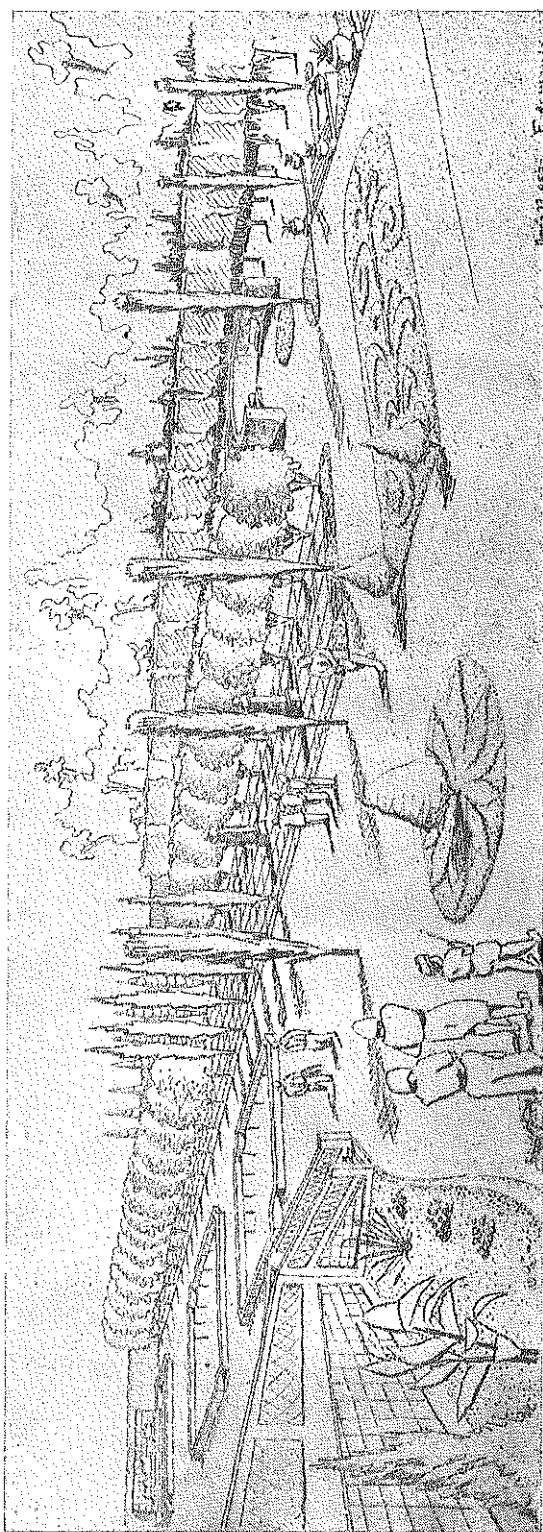
R. GENERAL OSÓRIO

RUA INDEPENDÊNCIA

RUA S. CONSTANT.

PLANO DIRETOR DE PASSO FUNDO

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 — Prédio do Mercado. | 9 — Cancha de basquete. |
| 2 — Acesso e Estacionamento. | 10 — Cancha de Volei. |
| 3 — Casa do Zelador. | 11 — Jogos infantis. |
| 4 — Café e confeitaria ao ar livre. | 12 — Espaço para atletismo. |
| 5 — Belvederes. | 13 — Jardim. |
| 6 — Portão Principal. | 14 — Alameda. |
| 7 — Estacionamento de veículos. | 15 — Espaços dos espêlhos d'água. |
| 8 — Eucalipto (macisso). | |



Praça do Mercado — Vista na direção Noroeste

No primeiro plano, á esquerda, vê-se a escadaria que dá acesso ao prédio do Mercado; á direita alguns canteiros em broderie. Nos planos seguintes: espelho d'água, alameda e início do jardim.

IV - A APLICAÇÃO DO PLANO



1 — Para encaminhar a concretização dos diversos elementos constantes do Plano — normas do Zoneamento, abertura de novas ruas, recuos de alinhamento, aquisição de áreas para os verdes coletivos e para localização dos órgãos funcionais, etc. — deverá ser criado um departamento técnico capaz de interpretar as diretrizes do Plano e orientar a sua execução. Esse órgão expedirá os certificados de uso, altura e percentagem de ocupação dos imóveis, fará demarcar os novos alinhamentos; estudará o reloteamento das áreas atingidas pelos novos arruamentos e preparará as "dossiers" relativos às desapropriações. Além disso, porá em prática o novo regulamento de construções, o qual é parte integrante do Plano.

2 — São previstos no Plano diversos alargamentos de ruas existentes, através de recuos de alinhamentos. Isso será obtido pelo recua das novas construções, à proporção que elas foram sendo erigidas. Para tanto, de acôrdo com os termos da Constituição Federal, é necessário um processo de desapropriação, o qual inclui a avaliação da faixa de propriedade privada que passará ao domínio público. Esse é o processo normal, seguido em casos similares, dentro da legislação brasileira.

Antes de detalharmos o processo de avaliação dessas faixas observemos o assunto através de outro ângulo. É lógica que o alargamento de qualquer via existente, sua caracterização, por exemplo, como de uso comercial e a tratamento específico de seu perfil, resultará em uma valorização real e ponderável dos imóveis fronteiros. Portanto, se, de um lado, se reduz a área de cada terreno fronteiro à via em tela, de outro, é grandemente acrescido o seu valor. Não é, porisso, justo que a coletividade venha a arcar com o onus total da obra pública enquanto alguns particulares gozam os seus benefícios. Por tal motivo, a Constituição prevê a criação da "contribuição de melhoria" (art. 30 § único) que deverá recair sôbre todas os proprietários cujos imóveis recebam aumento de valor por essa razão, sejam os fronteiros à rua alargada, sejam os vizinhos nas transversais, êstes em grau decrescente. Assim, se, de um lado, a Prefeitura deve indenizar os proprietários cujos terrenos fiquem reduzidos pelo recuo progressivo, de outro, está habilitada a cobrar dos mesmos uma percentagem sâbre a valorização ocorrida, em virtude das obras previstas no Plano.

Vejamos como se estabelecem os valores da desapropriação e da taxa de melhoria. A indenização é calculada de acôrdo com a "fórmula de Harper" (cujos resultados gráficos são apresentados em diagrama junto com o Plano) pela qual é **indenizada uma área colocada no fundo de cada lote**, pois o recuo **não faz desaparecer a sua frente**. A aplicação

dos dados de avaliação, de acordo com essa fórmula é simples e para isso bastam poucas operações. A fórmula é aplicada no quadro respectivo em função de fundos padrões de lotes, desde 1 até 60 metros, e é calculada em pontos ou percentagens. Façamos um exemplo prático de aplicação a um terreno, digamos, de 10 metros de testada por 44 metros de fundo. Temos:

Terreno: 10,00 por 44,00 mts.
 Recuo: 2,00 mts.
 Valor atual: Cr\$ 100.000,00
 Ter. resultante: 10,00 por 42,00 mts.

Na coluna respectiva do diagrama encontramos, por subtração, o peso em pontos ou percentagem de valor de 2 mts. de fundo por 1 de frente.

$$1.000,00 - 977,13 = 2,287 \text{ ou } 2,3\%$$

Valor da indenização:

$$100.000,00 \times 2,3$$

$$\frac{\quad}{100} = \text{Cr\$ } 2.300,00$$

Observemos, agora, como se determina a contribuição ou taxa de melhoria. Antes de mais nada, devemos frisar que esta taxa não é somente aplicável ao caso dos alargamentos ou abertura de ruas, que assinalamos acima. Ela é justificável para qualquer obra pública (criação de novos parques ou praças, canalização de cursos de água, etc.), que venha a valorizar os lotes ou glebas limitrofes.

Em cada caso é necessário um projeto técnico financeiro, através do qual são reunidos os elementos para o cálculo da taxa. Os dados básicos para o projeto técnico financeiro são os seguintes:

- 1) projeto, com os estudos e planejamento da execução das obras, com especificação dos benefícios que diretamente atingirão os imóveis circunscritos à sua zona de influência.
- 2) orçamenta global, indicando ainda:
 - a) prazo para a realização total;
 - b) etapas, por exercício financeiro (se for o caso), e seus orçamentos parciais;
 - c) cálculo das indenizações previstas para as imóveis que de-

vam ser desapropriados;
d) despesas de financiamento, inclusive diferença de tipos de empréstimos, juros, comissões e demais despesas.

3) delimitação da zona a ser beneficiada pela obra prevista com uma **planta de situação dos imóveis** e a indicação da maior ou menor absorção ou aproveitamento dos benefícios que couberem aos mesmos, principalmente em virtude de possíveis diferenças topográficas.

4) relação dos imóveis, indicando:

- a) nome da proprietário
- b) área
- c) testada

A contribuição ou taxa de melhoria nada mais é que uma "**contribuição de custo**", calculado e lançado de forma compulsória e **em proporção ao** benefício especial absorvido pelo imóvel.

O método para fazer-se a "quotização" da contribuição de melhoria poderá ser o seguinte:

- A — servirão de base os **ÍNDICES PRESUNTIVOS**, no caso: óreo e testado de cada imóvel;
- B — o preço unitário de cada índice — **TARIFA** — será obtido dividindo-se o custo da obra (ou parte dela) pelo número que expresse a quantidade desses índices;
- C — a quota da contribuição de melhoria a ser lançada em cada imóvel será então obtida multiplicando-se esses preços unitários, ou melhor a **TARIFA**, pelo seu **COEFICIENTE**, ou seja, pelo número que exprimem a quantidade de cada índice que o imóvel possui.

3 — Ainda dentro do capítulo das desapropriações, tentaremos sugerir um caminho para a obtenção das áreas reservadas no Plano para os verdes coletivos. A legislação atual determina a entrega, pelos particulares donos de glebas em processo de loteamento, de uma determinada percentagem da área total da sua propriedade para implantação de praças públicas, sem qualquer onus para o Município. No processo de desenvolvimento caótico de nossas cidades, esse foi o único meio encontrado de obter espaços coletivos. Entretanto, como já foi dito anteriormente, o resultado é contraproducente, pois esses es-

paços dada sua dispersão e má escolha quasi nunca exercem devidamente essa função. Dentro do esquema planificador do conjunto da cidade o conceito passou a ser outro — os verdes são localizados nas posições mais adequadas e formam uma unidade. E isso é feito sem levar em conta as divisas das glebas existentes. Pode acontecer que algumas delas não contenham, dentro de seus limites, nenhum espaço verde, ao passo que outras recebam integralmente alguns dos parques e praças projetados.

Apresenta-se, assim, o problema da desapropriação dessas áreas. Já vimos anteriormente que a orientação do Plano foi de localizar êsses espaços nos terrenos atualmente alagadiças e de baixo valor. Por tal motivo, a onus de aquisição é reduzido. Porém existe sempre, par menor que seja, e todos sabemos que as nossas Prefeituras, com seus misérrimos orçamentos, não dispõem de recursos, dentro das condições normais, para arcar com despesas de tal natureza, ainda mais, havendo problemas inadiáveis a ser resolvidas, como a do saneamento e da pavimentação de ruas. É necessário que se abra uma perspectiva, que se sugira um caminho para facilitar ao poder pública a efetivação dêsse aspecto fundamental do Plano. Para encaminhar uma solução, propomos as seguintes medidas:

a) que as desapropriações requeridos incluam maior área do que a necessária e prevista para os parques e praças. Essa medida é prevista pela nossa legislação. O decreto-lei 3.365, de 21 de junho de 1941, que rege ainda a desapropriação por utilidade pública prevista na Constituição, permite aos poderes públicos a desapropriação, (mediante prévia decretação de utilidade pública e justa indenização) de qualquer propriedade ou gleba que se torne necessária à execução de Planos Diretores, admitinda, também, a revenda de partes excedentes ás que forem ocupadas pelas obras públicas e que tenham sido valorizadas por êsse motivo. Essa possibilidade deve ser explorada, com a finalidade de facilitar a obtenção das áreas verdes previstas no Plano de Passo Fundo. Essa seria, portanto, uma das fontes de receita para cobertura dos onus que serão após calculados.

b) que seja criada uma pequena taxa especial, de caráter transitório, a qual deverá recair sôbre todos os imóveis urbanos, em especial e em maior proporção sôbre os terrenos baldios. O montante dessa taxa sômente poderá ser calculado depois de conhecido o total das despesas e após deduzidos os recursos das outras fontes previstas.

c) que os proprietários das glebas que no Plano não contiverem nenhum espaço verde (e que, também devam entregar ao poder público, sem nenhum onus para êste, as áreas das vias constantes do arruamen-

to) recolham aos cofres da Prefeitura, na ocasião em que suas terras sejam loteadas, com aprovação e liberação do órgão técnico previsto, o valor em dinheiro da área que deveriam doar à Prefeitura para localização de praças (para a cálculo dêsse valor poderá ser tomado o preço unitário médio da gleba antes do arruamento). Os proprietários atingidos dessa maneira ficam isentos da taxa especial proposta no item (b). (1)

Recapitulando, os recursos sugeridos são:

- a) os da venda dos lotes fronteiros ao espaço verde previsto, em todo o seu perímetro.
- b) os provenientes da arrecadação da taxa especial.
- c) os provenientes de pagamentos, oriundos de propriedades não atingidas.

Calculemos, em primeiro lugar, as despesas provenientes da desapropriação das áreas previstas (todo o cálculo será feito na base de operação efetuada no atual momento, com os preços vigarantes agora em Passo Fundo). Para isso, organizamos o seguinte quadro geral, onde a primeira coluna representa a superfície de cada um dos futuros espaços verdes e a segunda a mesma acrescida de uma faixa periférica, de 30 metros de profundidade, a ser loteada futuramente e vendida pela Prefeitura.

| | | Sup. verde | Área total a desapropriar | Custo |
|----------|-------|-------------|------------------------------|--------------|
| Área n.º | 1 | 64.400 m2. | 100.400 m2. | 1.004.000,00 |
| " n.º | 2 | 31.900 m2. | 54.900 m2. | 549.000,00 |
| " n.º | 3 | 10.900 m2. | 22.900 m2. | 229.000,00 |
| " n.º | 4-5 | 18.600 m2. | 18.600 m2. | 186.000,00 |
| " n.º | 6 | 115.000 m2. | 115.000 m2. | 1.150.000,00 |
| " n.º | 7 | 88.000 m2. | 114.400 m2. | 1.144.000,00 |
| " n.º | 8 | 100.000 m2. | 125.500 m2. | 1.255.000,00 |
| " n.º | 9 | 49.700 m2. | 103.700 m2. | 1.037.000,00 |
| " n.º | 10 | 14.000 m2. | 24.200 m2. | 242.000,00 |
| " n.º | 11 | 66.400 m2. | 87.100 m2. | 871.000,00 |
| " n.º | 12-13 | 5.000 m2. | 5.000 m2. | 50.000,00 |
| | | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | | 562.900 m2. | 771.100 m2. | 7.711.000,00 |

(1) — Essa percentagem de verde deverá ser, também, descontada das áreas à serem desapropriadas.

Os recursos seriam:

a) As faixas periféricas, a serem desapropriadas conjuntamente com as áreas dos verdes, que somam, em total, uma extensão linear de testadas de 7.200 mts. (com 30 mts. de profundidade). Isto representa a disponibilidade de 600 lotes, de 12-30 mts., a serem negociados pela Prefeitura, cujo preço de venda deverá ser, pelo menos, o dobro do custo inicial. Como o preço médio atual dos terrenos nas zonas instaladas é de Cr\$ 5.000,00, poderíamos, a grosso modo, estabelecer que o lucro da operação se as terrenos fossem vendidos a Cr\$ 10.000,00, seria da ordem de Cr\$ 6.000.000,00 (do qual, ainda, deveriam ser deduzidas as despesas provenientes de comissões, taxas, etc.).

b) O cálculo da taxa especial somente poderá ser efetuado, como já foi dito acima, após o conhecimento do montante das despesas no momento em que for resolvida a desapropriação das áreas previstas. Consistirá somente em um acréscimo percentual sobre o imposto em vigor que recae na propriedade imobiliária, o qual deverá ser aplicado em maior proporção sobre os terrenos baldios. Para dar uma idéia global sobre os recursos que poderiam ser obtidos dessa fonte, tomemos o orçamento de Passo Fundo do ano corrente. Verificamos que os recursos obtidos pela taxação imobiliária são da seguinte ordem:

| | |
|---|-------------------|
| Provenientes da décima urbana | Cr\$ 1.450.000,00 |
| Provenientes do imposto territorial . . | Cr\$ 240.000,00 |

Para exemplificação, estabelecemos que a nova taxa seja de 5% sobre os terrenos com construções e 20% sobre os baldios. Por outro lado, sempre como exemplo, limitemos em quinze anos o espaço de tempo em que será efetuada a cobrança dessa taxa. Considerando uma hipótese que não se verificará, a de que o orçamento municipal se mantenha a mesmo durante os quinze anos previstos, uma simples operação aritmética nos dará a conhecer o montante a ser conseguido dessa fonte, que será de Cr\$ 1.800.000,00. Na realidade, será muito maior porque os orçamentos de Passo Fundo tem crescido bastante e há, ainda, necessidade de uma revisão e atualização.

c) A terceira fonte prevista não pode ser calculada de antemão, pois dependerá do ritmo de crescimento da cidade e do conseqüente avanço dos loteamentos. De qualquer maneira, apesar de ponderável,

essa não será a fonte principal de recursos para desapropriação das áreas verdes.

Para ultimar com este assunto ainda nos resta abordar alguns aspectos. O primeiro deles se refere à gerência dos recursos propostos. É de importância que sejam aplicados especialmente e, para isso, a Câmara Municipal, depois de ver, discutir e aprovar o plano financeiro respectivo, deverá tomar as medidas legais necessárias para impedir o seu desvio para outras finalidades. O segundo aspecto, e este também de grande importância, se refere às possibilidades abertas pelo caminho sugerido por nós. A Prefeitura ficará, por seu intermédio, em condições de efetuar operações financeiras imediatas (empréstimos, etc.) para o fim em vista, podendo dar garantias reais para saldar débitos em prazos estabelecidos (os recursos da taxa especial, as terras adquiridas a serem posteriormente loteadas, etc.).

4 — No caso de abertura de novas ruas, por exemplo as avenidas com canais previstas no Plano, poderá ser aplicada a mesma legislação já citada (lei 3.365). Assim, deverá ser desapropriada uma faixa de cada lado das avenidas, pelo menos com 30 metros de profundidade cada uma (a largura proposta de 36 metros será acrescida, portanto, de mais 60). Efetuadas as obras em cada via desse tipo, a Prefeitura porá a venda os novos lotes fronteiras, ressarcindo, assim, parte das despesas feitas. Em certos casos, devido às condições existentes de arruamento, somente será possível a desapropriação de uma única faixa lateral, em outros somente poderão ser desapropriadas as áreas correspondentes à via pública e efetuadas loteamentos das faixas laterais. O órgão técnico deverá estudar cada caso especificamente, procurando a solução mais fértil em recursos para a Prefeitura.

5 — Como dissemos acima, os novos arruamentos nas zonas exteriores foram determinados pelas vias geratrizes do sistema circulatório projetado. Nessas condições, não foram levadas em conta as divisas existentes das diversas propriedades na periferia urbana. É lógico que, nessas condições, não poderia ser conseguido um aproveitamento semelhante ao obtido atualmente, em cada propriedade (o sistema atual, individualista, resulta em que cada gleba é subdividida sem levar em conta as demais e nela o sistema de lucro determina aproveitamentos excessivos das glebas). Três hipóteses devem ser levadas em conta e devidamente analisadas.

A primeira delas é a de que resultem subdivisões de glebas nas quais seus lotes periféricos não fiquem retangulares ou que não correspondam ao mínimo de área exigido pela Lei. Nesse caso, seus

proprietários dependerão de áreas lindeiras afim de regularizar seus lotes. Essa hipótese foi prevista na Lei proposta (fim dêste livro) onde se estabelecem os reloteamentos.

A segunda hipótese é a de que resultem glebas, ou partes delas totalmente sem frente às ruas projetadas (por exemplo, uma propriedade existente no interior de um dos quarteirões projetados, previstos no Plano). Nêste caso, também, o poder público deve intervir afim de corrigir anomalias, fazendo estudar, pelo órgão técnico, um projeto de reloteamento que seja aceito pelas partes. Nesta hipótese, como na anterior, a redistribuição de lotes é a melhor solução.

A terceira hipótese é a de que resultem, no processo de arruamento das extensões, algumas glebas cujos proprietários não queiram lotear, de momento. Pode acontecer que outros que o queiram fiquem prejudicados pelo fato de não possuírem vias de acesso próprias, ao resto da cidade, por dependerem de travessia das anteriores. Esse aspecto também foi focado na Lei, a qual prevê a abertura obrigatória das vias gerais previstas no Plano e que forem julgadas necessárias pelo órgão técnico, para permitir o arruamento da propriedade encravada. Nêste caso, pode ser aplicada perfeitamente a legislação existente que possibilita às propriedades encravadas o acesso à estradas gerais, mesmo atravessando glebas de vizinhos.

6 — As seguintes normas gerais deverão ser adotadas no processo de aplicação da Lei de Zoneamento e do Código de Obras:

a) Para cada nova construção será expedido o certificado de alinhamento e o certificado de uso, altura e percentagem de ocupação do lote, sem os quais não haverá aprovação por parte do órgão técnico. Os elementos concernentes à cada caso estão contidos no Plano, sendo que o alinhamento somente poderá ser demarcado pelo órgão técnico após a locação em planta e no terreno dos recuos projetadas ou das novas ruas.

b) Para os atuais prédios serão expedidos certificados de uso, definitivos ou provisórios, conforme a sua função atual seja ou não permitida na Lei. No caso de certificados provisórios, êstes serão anulados quando de nova construção e substituídos por outros de acôrdo com as normas da Lei. Nêste caso, como no anterior, deverão ser previstos emolumentos especiais e um processamento interno.

c) O órgão técnico poderá propor modificação, sendo necessário, na extensão das diferentes distritos ou ruas (ou mesmo trechos delas) de uso, altura e percentagem de ocupação, quando os limites dos mesmos venham a dividir em duas uma única propriedade. Outros sim, poderá conceder licenças em casos excepcionais e em caráter

temporário e por tempo não maior do que um ano, para usos não conformes com o estabelecido no Plano, quando se tratar de estruturas não permanentes.

7 — Incluimos, abaixo, o projeto de legislação, que é parte integrante do Plano Diretor:

Projeto de Lei de Urbanismo e Zoneamento

Disposições gerais

Art. 1.º — A cidade de Passo Fundo passa a ter o seu desenvolvimento urbanístico orientado pelo Plano Diretor, nos termos da presente Lei.

§ único — Ficam fazendo parte integrante desta Lei os seguintes elementos do Plano Diretor:

- a) Planta do Sistema viária, de verdes e dos Zoneamentos, na escala 1:2.000 (original em tela).
- b) Perfis transversais das vias públicas.
- c) Relatório explicativo. (Plano Diretor de Passo Fundo — 1953).

Art. 2.º — O Poder Executivo Municipal promoverá, quando julgar oportuno, a execução das obras e outras operações urbanísticas previstas no Plano Diretor.

Art. 3.º — O Poder Executivo Municipal fica autorizada a exigir, nos termos desta Lei, os recuos de alinhamento, bem como a observância das normas e determinações estabelecidas quanto ao uso, altura das construções e áreas percentuais ocupáveis pelas mesmas em cada terreno.

Art. 4.º — Ficam estabelecidos os recuos de alinhamento previstos no Plano Diretor.

§ 1.º — Os recuos serão observados toda vez que fôr feita nova construção ou quando seja reformada a antiga em sua estrutura.

§ 2.º — A exigência do recuo dá direito a uma indenização, de acôrdo com a legislação em vigor, a qual será calculada de acôrdo com a fórmula de Harper. Essa indenização será deduzida do montante da contribuição de melhoria que incidir sôbre o imóvel.

§ 3.º — Serão desapropriados totalmente os terrenos que, em virtude da recuo, resultem inaproveitáveis para edificação.

Art. 5.º — Antes de iniciar qualquer construção, os proprietários de imóveis atingidos por operações previstas no Plano Diretor deverão

requerer a necessária autorização, declarando-se conformes com os alinhamentos e demais normas estabelecidas na presente Lei.

§ único — Independentemente de outras penalidades, o Poder Executivo poderá embargar e mandar demolir, à custa do proprietária, as construções iniciadas em desacôrdo com a presente Lei.

Art. 6.º — As unidades edilícias (maradias, casas comerciais, fôbricas, edifícios públicos, etc.) estão sujeitos, ainda, ás normas estabelecidas pelo Código de Obras.

Das Desapropriações

Art. 7.º — O Poder Executivo promoverá, em processo regular e quando julgar oportuno, a desapropriação das áreas necessárias à execução do Plano Diretor aprovado pela presente Lei.

§ único — Declarada, uma órea, de utilidade pública, e enquanto não fôr efetivada a desapropriação, não serão autorizadas nela novas construções, ou reformas que aumentem o valor do imóvel, salvo, nêste último caso, si o proprietário firmar, perante o Prefeitura, um têrmo em que se fixe, desde logo, o preço da desapropriação, não se levando em conta a eventual valorização decorrente da obra.

Art. 8.º — Nos casos de aberturas de novas avenidas ou logradouros públicos, poderá a Prefeitura Municipal, além das áreas estritamente necessárias à via pública, desapropriar mais uma faixa lateral de cada lado, com uma profundidade até 30 (trinta) metros, afim de possibilitar um loteamento adequada e, mediante a sua venda, a resarcimento das despesas ocasionadas pela obra.

Art. 9.º — No caso de desapropriação parcial de uma área, será levado em conta, na cálculo do preço da desapropriação, a valorização da área restante, resultante da obra ou melhoramento realizado.

Dos Zoneamentos

Art. 10 — A cidade de Passo Fundo fica dividida em quatro zonas, que se conhecerão por:

Zona "A" — Zona "B" — Zona "C" — Zona "D"

§ 1.º — As zonas são constituídas dos terrenos com frente aos logradouros públicas compreendidos dentro dos limites respectivos indicadas na planta de Zoneamento.

§ 2.º — No caso de uma mesma propriedade ter frentes em logradouros públicos compreendidos em zonas diferentes, caberá ao órgão técnico municipal competente estabelecer o limite entre uma e outra zona do dito terreno.

Art. 11 — Na zona "A", os imóveis só poderão ser usados para os seguintes fins:

- 1 Residências unifamiliares
- 2 Creches e escolas maternas
- 3 Estabelecimentos de ensino primário e secundário
- 4 Edifícios destinados ao culto
- 5 Hospitais, respeitadas as normas do Código de Obras..

Art. 12 — Na zona "B", estão incluídas as ruas chamadas "comerciais". Nela serão permitidas os usos correspondentes à zona "A" e mais os seguintes:

- 1 Comércio à varejo
- 2 Pequenas oficinas.

Art. 13 — Na zona "C", que inclui o centro tradicional, serão permitidos os usos correspondentes à zona "B" e mais os seguintes:

- 1 Escritórios comerciais
- 2 Casas bancárias
- 3 Pequenas indústrias, que não empreguem mais de oito pessoas e que pertençam aos seguintes ramos: Laboratórios; Joalherias; Ótica e Fotografias; Vestiários; Lavanderias; Impressão e Editora; Podarias e Comestíveis
- 4 Garagens destinadas a veículos particulares
- 5 Locais de diversão e espetáculos
- 6 Hotéis, restaurantes e cafés
- 7 Apartamentos.

Art. 14 — Na zona "D", serão permitidos os usos correspondentes à zona "C" mais os seguintes:

- 1 Armazens de atacado
- 2 Depósitos.

Art. 15 — Na zona "E" serão permitidos os usos correspondentes à zona "D" e mais os seguintes:

- 1 Estabelecimentos industriais em geral.
- § único Nesta zona não serão permitidas residências .

Art. 16 — As construções situadas na zona "A", terão a altura máxima de 2 (dois) andares.

Art. 17 — As construções situadas na zona "C" (centro) terão um limite da altura que nunca deverá exceder de 2 (duas) vezes a largura da rua fronteira.

Art. 18 — As construções situadas nas zonas "B", "D" e "E" terão um limite de altura que não deverá exceder de 1 e meia vez a largura da rua fronteira.

Art. 19 — No caso em que uma construção for feita em terreno de esquina, com frentes sobre vias de larguras diferentes, prevalecerá na frente sobre a via mais estreita, a altura correspondente à rua mais larga até uma distância da esquina igual à largura da via mais estreita.

Art. 20 — No caso de vias em declive a altura limite será fixada, de conformidade com o que dispõem os artigos anteriores para a esquina de cota mais alta de cada quarteirão, devendo as alturas para os demais pontos do quarteirão serem determinadas pelo processo indicado no desenho respectiva constante do Plano Diretor.

Art. 21 — Para os estabelecimentos industriais situados na zona "E", serão permitidos alturas maiores do que as que determinam os artigos anteriores desta Lei, sempre que a distância entre qualquer das partes mais elevadas da construção e o limite mais próximo do terreno seja igual ou maior do que a metade da diferença entre a altura da referida parte da construção e a altura máxima permitida no local, normalmente.

Art. 22 — Em qualquer zona, as torres de igreja, os tanques de água, torres para antenas de rádio e semelhantes, chaminés, poderão ser construídas além dos limites permitidos.

Art. 23 — Na zona "A" as construções não poderão ocupar mais de 35% da área total do terreno.

Art. 24 — Nas zonas "B", "C" e "D", as construções não poderão estender-se, na direção dos fundos do terreno, além de 70% da profundidade máxima do lote.

§ 1.º — Nos terrenos com frentes para as ruas compreendidas na zona "C" o disposto artigo não se aplicará ao pavimento térreo, sem prejuízo do que dispuser o Código de Obras.

§ 2.º — As residências construídas nas zonas "B", "C", "D" e "E", não poderão ocupar mais de 35% da área total do lote.

Art. 25 — Para os efeitos de aplicação do zoneamento de uso, da altura máxima e da percentagem da área ocupável dos terrenos, os casos não previstos nesta Lei serão resolvidos pelo Prefeito Municipal, ouvido o órgão técnico competente.

Dos Reloteamentos

Art. 26 — A partir da aprovação desta Lei o Poder Executivo só autorizará construções com frente aos logradouros mantidos ou criados pelo Plano.

§ 1.º — Quando houver propriedades que resultem encravadas, não ficando com nenhuma frente para as vias mantidas ou criadas, e no caso de não ser feita a desapropriação dos ditos terrenos, serão mantidos, provisoriamente, os trechos de vias existentes indispensáveis para o acesso à essas propriedades.

§ 2.º — Quando houver gleba cujo arruamento previsto no Plano não incluir acessos diretos às vias existentes, dependendo assim de propriedades vizinhas, os donos são obrigados a permitir a passagem das vias previstas e que se tornem necessárias.

Art. 27 — Afim de por em prática os arruamentos previstos no Plano Diretor para as zonas ainda vacantes e, mesmo, para as zonas afetadas pela regularização dos cursos d'água, possibilitando a obtenção de um loteamento mais adequado para essas regiões, o Poder Executivo Municipal promoverá, quando oportuno, o reloteamento dessas áreas.

Art. 28 — Em cada caso, o órgão técnico organizará um quadro geral da área em questão, compreendendo a relação completa das propriedades, nomes dos proprietários, medidas, superfícies, confrontações e a avaliação dos imóveis e melhorias, bem como outros dados julgados necessários a um estudo cuidadoso do reloteamento a ser proposto.

Art. 29 — Deduzidas da área total as áreas necessárias à abertura ou alargamento de praças, logradouros e vias públicas, será o restante, em forma de novos lotes, redistribuídos aos proprietários, proporcionalmente à contribuição de cada um e observada, na medida do possível, a localização da propriedade primitiva.

Art. 30 — Concluídos os estudos de cada reloteamento, a Prefeitura Municipal convocará todos os interessados para tomar conhecimento do Plano proposto, abrindo-lhes o prazo de 20 (vinte) dias para concordar ou apresentar objeções.

§ 1.º — Si, feitas as modificações sugeridas, desde que possíveis dentro do Plano Diretor, sem alteração substancial do traçado viário e sem redução das áreas verdes, ainda houver proprietários discordantes, o Poder Executivo convocará uma reunião de todos os interessados, para debaterem o assunto em assembléia geral.

§ 2.º — Aprovado o reloteamento proposto, pela totalidade dos proprietários presentes, o Poder Executivo tomará as providências necessárias à legislação da redistribuição dos propriedades atingidas e passará, daí por diante, a conceder licenças para construções tendo em vista o reloteamento aprovado e as demais exigências do Plano Diretor.

§ 3.º — Nos casos em que não fôr aprovado o reloteamento voluntário, o Poder Executivo deverá proceder ás necessárias despropriações afim de cumprir o dito reloteamento.

Da Contribuição de Melhoria

Art. 31 — É instituída, de acôrdo com esta Lei, e nos têrmos do art. 30 e § único da Constituição Federal e da Lei Federal em vigor, a cobrança da Contribuição de Melhoria, que recairá, com maior ou menor intensidade, sôbre a diferença, estabelecida amiçavelmente entre a Prefeitura e os contribuintes, ou em juízo, entre os valores dos imóveis antes e depois da execução de obras previstas no Plano Diretor.

§ 1.º — Esso contribuição será proporcionad a valorização, geralmente obtida pelos imóveis lindeiros, adjacentes, contíguos, próximos ou distantes das obras.

§ 2.º — A Contribuição de Melhoria relativa a um melhoramento, não exclui o imóvel beneficiado de sofrer o lançamento de outra contribuição relativa à outro melhoramento.

Art. 32 — A Contribuição de Melhoria será cobrada dos proprietários de imóveis ao tempo do respectivo lançamento ou, no caso de alienação, dos seus adquirentes, desde que êsses imóveis, direto ou indiretamente atingidos pelas obras, venham a obter comprovadamente valorização resultante da execução efetiva de obras constantes do Plano Diretor, como sejam:

- a) Abertura de vias públicas, ou seu alargamento;
- b) Criação de praças, parques, campos de desportos, etc.
- c) Retificação e regularização de cursas de água.

Art. 35 — Das certidões negativas de dívidas gravando imóveis no

Município deverá constar, expresso e obrigatoriamente, a situação dos mesmos relativamente à Contribuição de Melhoria.

Art. 34 — Quando o Poder Executivo julgar oportuno realizar determinadas obras constantes do Plano, que justifiquem a exigência de Contribuição de Melhoria, determinará, preliminarmente, a organização dos projetos definitivos e dos planos financeiros respectivos, que serão enviados, em mensagem, à Câmara Municipal, para a indispensável aprovação, devendo acompanhá-los os seguintes esclarecimentos:

a) Planta da situação da zona sujeita à valorização indicando, em cores convencionais, as áreas direta ou indiretamente atingidas pelas obras, figurando nessas áreas os imóveis que obterão, depois da realização das mesmas, maior ou menor valorização ou, mesmo, desvalorização;

b) Relatório pormenorizado dos estudos, o planejamento, as especificações e a forma de execução das obras;

c) Relação dos imóveis compreendidos na planta de situação, da zona sujeita a valorização, inclusive os que serão desapropriados, nomes dos respectivos proprietários, valores venais e locativos na data da organização dos projetos, estimativa da provável valorização decorrente das obras;

d) O orçamento global das obras, o prazo provável da realização total, as etapas a serem executadas, os orçamentos parciais, o cálculo provável da Contribuição relativa à cada proprietário e o cálculo das prováveis indenizações aos proprietários de imóveis desvalorizados, se os houver.

Art. 35 — Obtida aprovação da Câmara, o Poder Executivo dará publicidade de todos os elementos, chamando, pela imprensa local, todos os proprietários atingidos, a comparecerem em prazo nunca superior à trinta dias, afim de tomarem conhecimento e apresentarem suas reclamações, que serão resolvidas amigavelmente ou em juízo.

Art. 36 — Executada qualquer das obras previstas e depois da publicação do demonstrativo das despesas, a Prefeitura fará o lançamento das Contribuições que serão cobradas sobre a valorização obtida pela imóvel, na base seguinte:

| | |
|---|-----|
| Pelo que exceder de 20% até 30% do valor anterior | 7% |
| Pelo excesso de 30% à 50% | 10% |
| " " " 50% à 70% | 12% |
| " " " 70% à 100% | 15% |
| " " " 100% à 130% | 20% |
| " " " 130% à 150% | 25% |
| " " " 150% à 170% | 30% |
| " " " 170% à 200% | 35% |
| " " " 200% à 300% | 40% |
| " " " 300% à 400% | 45% |
| " " " 400% e mais | 50% |

§ 1.º — A Contribuição de Melhoria não poderá ser exigida em limites superiores à despesa realizada com a obra, nem ao acréscimo de valor que da obra decorrer para o imóvel beneficiado.

§ 2.º — No custo da obra serão computadas as despesas de administração, fiscalização, riscos, desapropriação, financiamento, inclusive comissões, diferenças de tipo de empréstimo ou prêmio de reembolso e outras de praxe.

§ 3.º — A Contribuição de Melhoria só poderá ser cobrada depois da realização total ou parcial das obras e será paga:

- a) de uma vez: em dinheiro, com desconto de 10%; em apólices do Município emitidas especialmente para o financiamento da obra, em virtude do qual foi lançada, pelo valor nominal; em imóveis beneficiados, pelos respectivos valores, considerada a valorização.
- b) em prestações iguais (mensais, semestrais ou anuais), em prazos nunca superiores à 15 anos, pela Tabela Price.

Art. 37 — A dívida fiscal oriunda da Contribuição de Melhoria terá preferência sobre outras dívidas fiscais, quanto ao imóvel beneficiado ou seu preço.

Dos Arruamentos

Art. 38 — Todo novo arruamento em lotes urbanos, de glebas existentes nas zonas atingidas pelo Plano Diretor, ou em zonas exteriores, como extensões residenciais ou industriais, rege-se-á pelos dispositivos desta Lei.

§ 1.º — Não poderão ser arruados os terrenos baixos, alagadiços ou sujeitos à inundações, antes de convenientemente drenados ou de realizadas as obras de defeza adequada.

Art. 39 — A partir da data da vigência da presente Lei, só serão aprovados os novos arruamentos projetados de acôrdo com as suas prescrições e que tiverem em funcionamento um mínimo de serviços públicos (água, ruas com cordões, sargetas e pavimentação de macadam), executados à custa do proprietário antes da aprovação final e recebimento das vias públicas pela Prefeitura Municipal.

§ único — A Prefeitura não despachará plantas de novas construções e não averbará lotes em arruamentos ainda não aprovados.

Art. 4.º — Qualquer proprietário interessado em lotear sua propriedade deve, inicialmente, requerer licença para êsse fim, caracterizando qual a função da loteamento (residencial, industrial, etc.), e juntando prova de dominio e planta da propriedade, em escala 1:2.000; que inclua, além dos dados da medição, as confrontações, a localização exata das vias públicas limitrofes e a topografia, com curvas de nível de metro em metro. O órgão técnico só deferirá êsse pedido inicial quando o uso previsto para os lotes seja o determinado pelo Plano e tâdas as outras exigências legais sejam observadas.

§ único — Ao conceder a aprovação preliminar, o órgão determinará a localização das vias gerais que cruzem ou tangenciem a área arruada.

Art. 41 — Quando se tratar de áreas exteriores, não atingidas pelo Plano, e depois de obtida aprovação preliminar, o interessado apresentará o anteprojecto de arruamento e loteamento, na mesma escala, em três vias, contendo o traçado das ruas, a divisão em lotes e o cálculo aproximado da superfície de cada um. Além disso, assumirá compromisso legal de execução das obras públicas.

Art. 42 — Depois de aprovado o anteprojecto e feita sua locação no terreno, deverá ser apresentado, pelo proprietário, o projecto definitivo, na mesma escala, com a numeração dos quarteirões e lotes e o cálculo exato da superfície dêstes, os perfis longitudinais e transversais definitivos para as ruas. Deverá também ser apresentado:

- a) Projecto completo da rêde e captação de água potável
- b) Projecto da pavimentação, tipos de cordões, etc.
- c) Projectos das obras de arte, quando necessárias.

Art. 43 — A execução do projecto será feita com inspeção direta da Prefeitura, a qual poderá aceitar o novo arruamento de forma

parcelada, permitindo consecutivamente a venda dos terrenos, à medida que forem urbanizados.

Art. 44 — As vias públicas e espaços verdes passarão ao domínio do Município, em ato público, sem nenhum onus para êste:

§ único — Quando se tratar de glebas atingidas pelo Plano, nas quais a área dos espaços verdes previstos não atingir o mínimo estabelecido nesta Lei, os proprietários pagarão a diferença, em moeda, tomando como base o preço unitário do metro quadrado antes do arruamento.

Art. 45 — Para os novos arruamentos são exigidas as seguintes condições (nas zonas exteriores ao Plano):

- a) Percentagem mínima de verde público — 10%
- b) Para os quarteirões residencial: forma retangular, com medida menor de 50 (cinquenta) à 70 (setenta) metros e maior máxima de 360 (trezentos e sessenta) metros. Lotes com frente mínima de 12 (doze) metros e área mínima de 300 (trezentos) metros quadrados. Ficam isentos das exigências dêste ítem os loteamentos realizados, pela Municipalidade ou por particulares, para venda ou cessão de terrenos a preços baixos e em condições especiais, com o fim de contribuir à solução do problema da moradia popular.
- c) As ruas serão do mesmo tipo, padrão proposto no Plano, quanto ao perfil transversal e longitudinal.

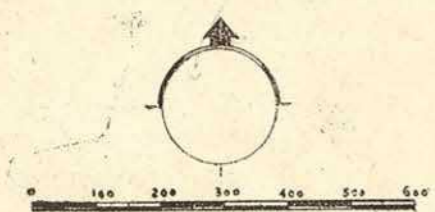
Art. 46 — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições que a contrariem.



Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header.

Main body of handwritten text, appearing to be a list or series of notes.

Es. Estimation
Sigs - Me um + ...
Lub & storage

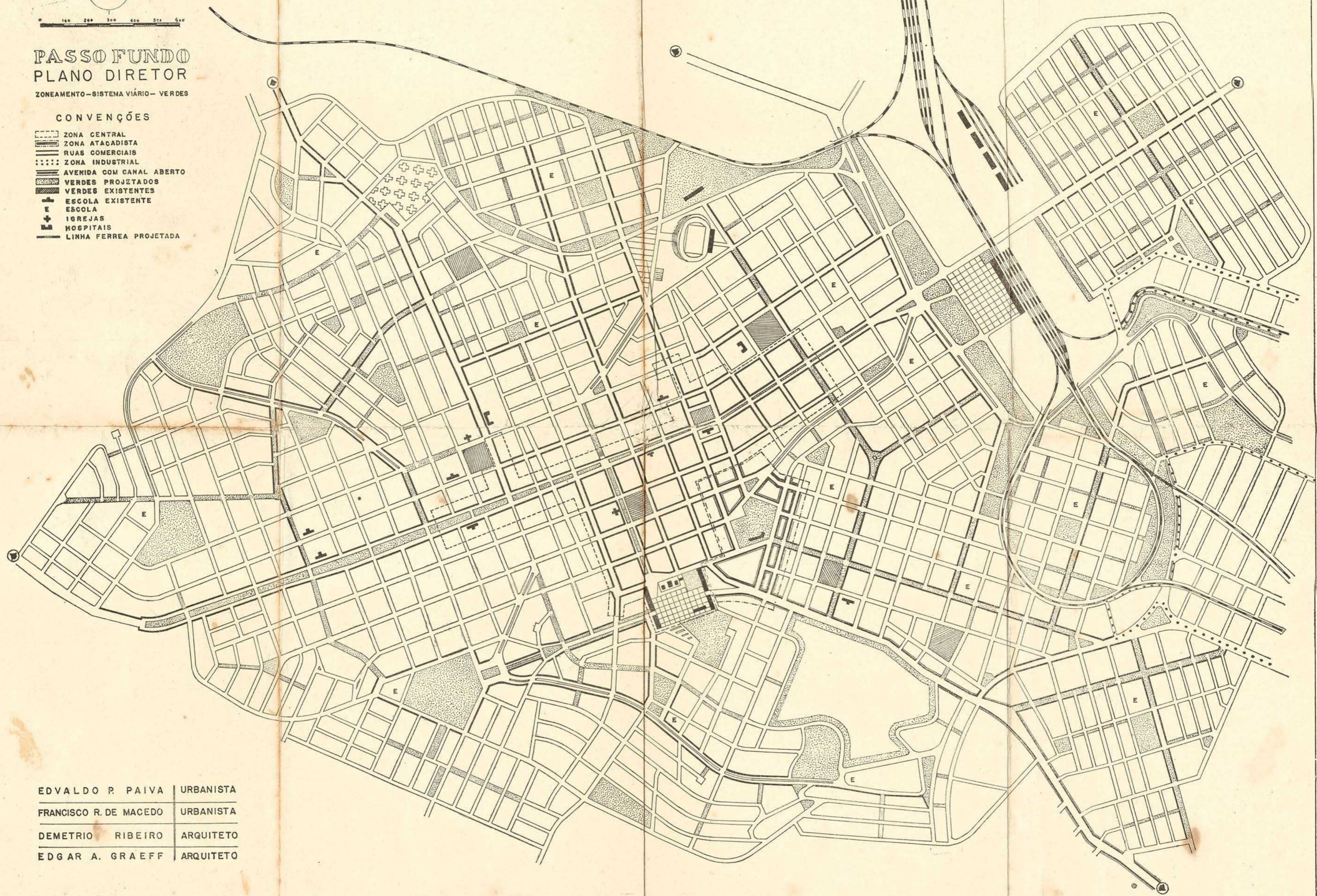


PASSO FUNDO PLANO DIRETOR

ZONEAMENTO - SISTEMA VIÁRIO - VERDES

CONVENÇÕES

- ZONA CENTRAL
- ZONA ATACADISTA
- RUAS COMERCIAIS
- ZONA INDUSTRIAL
- AVENIDA COM CANAL ABERTO
- VERDES PROJETADOS
- VERDES EXISTENTES
- ESCOLA EXISTENTE
- ESCOLA
- IGREJAS
- HOSPITAIS
- LINHA FERREA PROJETADA



| | |
|------------------------|-----------|
| EDVALDO P. PAIVA | URBANISTA |
| FRANCISCO R. DE MACEDO | URBANISTA |
| DEMETRIO RIBEIRO | ARQUITETO |
| EDGAR A. GRAEFF | ARQUITETO |

