



DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E CRESCIMENTO URBANO DE CARAZINHO, RS

Arq. Raquel Rhoden Bresolin, Esp.
Arq. Rosa Maria Locatelli Kalil, Dra.
Arq. Dra. Adriana Gelpi, Dra.
Arq. Juan José Mascaró, Dr.
Faculdade de Engenharia e Arquitetura
Universidade de Passo Fundo
kalil@upf.br

A ocupação do território da região norte do Rio Grande do Sul

Por interesses não completamente esclarecidos, talvez políticos, talvez religiosos, alguém resolveu que a terra deveria ser conquistada e o comportamento indígena deveria se modificar. (VARGAS 1980, p.25)

O presente artigo tem como objetivo apresentar um estudo inicial sobre a ocupação territorial e o desenvolvimento urbano do município de Carazinho, os quais foram influenciados direta e fortemente pelos caminhos comerciais, tanto das estradas primitivas das tropas, quanto pela estrada ferroviária e pelas rodovias. A partir de pesquisa bibliográfica e de análise de documento e imagens, busca relacionar os períodos do desenvolvimento econômico com o crescimento urbano e municipal.

No século XVII, a ocupação do território foi iniciada pelos jesuítas, inicialmente no Paraguai. Por volta de 1626 os jesuítas ocuparam o norte do Rio Grande do Sul, cruzando o rio Uruguai, a bacia do Jacuí, onde criaram os Sete Povos das Missões. No território inicial do município de Carazinho, surgiram duas reduções: São Carlos do Caapi e Santa Tereza, em meados de 1631, aniquiladas posteriormente, tendo os bandeirantes se retirado do território em 1667, não havendo mais registro de ocupação.

No rastro das estradas do tropeirismo houve expansão das populações dos planaltos paranaenses para o sul. Pela antiga Estrada das Missões alcançaram os campos do Planalto Médio do Rio Grande do Sul, onde participaram da fundação das duas primeiras comunidades campeiras. Aqui atuaram no desbravamento dos Campos de Nonoai e na fundação e povoamento de Palmeira das Missões. (RODERJAN 1991, p. 116)

Por volta de 1819, houve abertura de um estreito entre as matas fechadas na região de Passo Fundo, indo sair nos campos de Vacaria, de onde alcançou o Passo de Santa Vitória, no Rio Pelotas. Poucos anos depois esse seria o caminho entre as feiras paulistas e a campanha das Missões.

Em 1857, foi criado o município de Passo Fundo e no mesmo ano começava a se formar um pequeno núcleo habitacional onde seria Carazinho, ora denominado Jacuhysinho ou 4º distrito de Passo Fundo. A ocupação era rural, em estâncias, à margem do território da cidade, cujo adensamento teria iniciado em 1860. Em 1865 era ponto de passagem definido pelos viajantes, pequeno núcleo de quatro casas, cercado por território rural de várias fazendas

ocupadas por descendentes de paulistas e curitibanos. O povoado foi oficializado em 1880, com área de 1.506.000 m² na formação do povoado.

Em 1890 foram iniciados os trabalhos de instalação da estrada de ferro, Santa Maria-São Paulo, atingindo Carazinho em 1897. No mesmo ano foi instalado o primeiro ramal telefônico, servindo a empresa colonizadora do Alto Jacuí.

A partir de 1897 chegaram os novos pioneiros, para ocupar novas colônias, sendo provenientes das colônias velhas e também imigrantes; primeiro vieram os alemães e após os italianos.

Conforme a planta da fig. 2, no início do século XX, a área urbana era de 1.590.934 m², iniciando na Travessa Oriental, onde a Rua do Comércio (hoje Avenida Flores da Cunha) encontrava os trilhos ao norte, até a Rua Bento Gonçalves (altura do Grande Hotel), ao sul. No sentido Leste-Oeste se estendia da Rua Felipe Camarão (próximo ao Grêmio Aquático) até três quadras abaixo da Rua Sete de Setembro (hoje Avenida Pátria), abrangendo cerca de 70 quarteirões de ocupação esparsa.

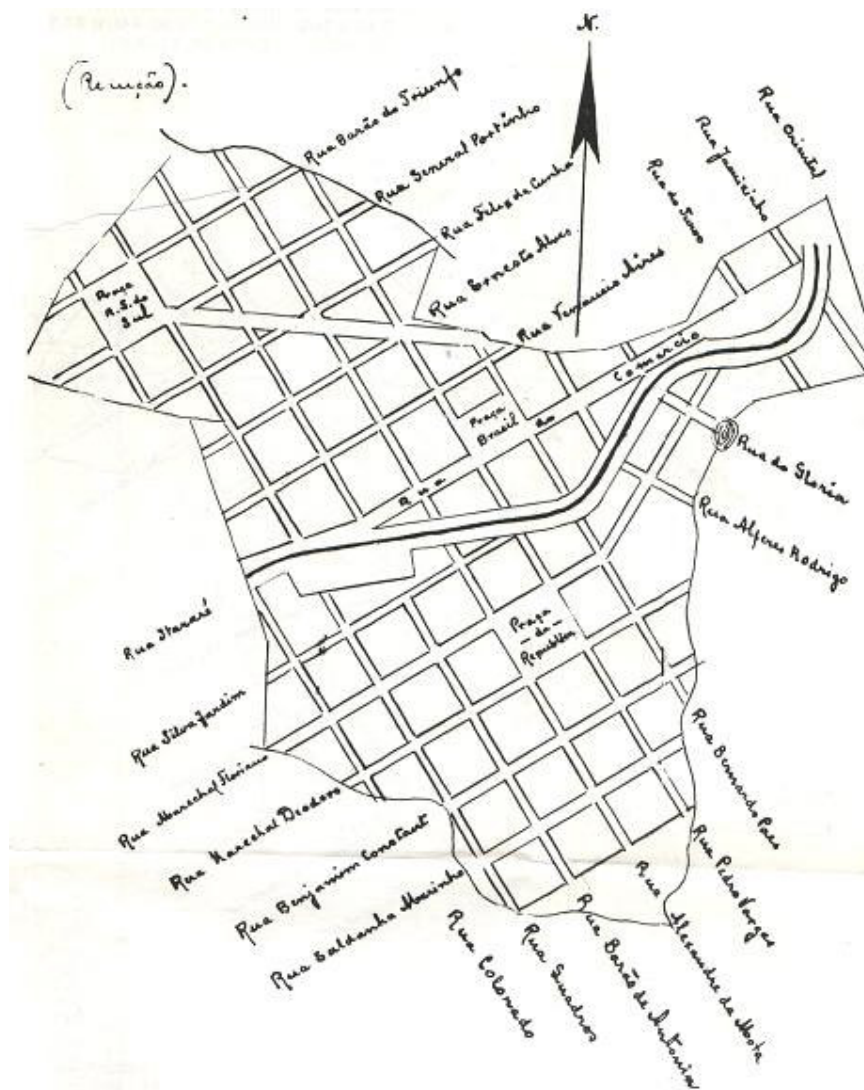


Figura 1: Planta da Povoação de Carazinho em 1904. (Fonte: OLIVEIRA, 1992. p. 41)

A emancipação do município



Na segunda década do século XX, Carazinho, progredia aceleradamente, graças à indústria extrativa da madeira, tornando-se um núcleo muito importante e lutava pela sua emancipação administrativa.

Carazinho, embora fosse o quarto distrito de Passo Fundo, era o maior pólo exportador gaúcho de madeira, farinha de mandioca, banha e couros suínos, com atividades ligadas à indústria, ao comércio, a pecuária e agricultura. Havia ainda inúmeras entidades de produtores, associações de comerciantes e de transportadores, que frequentemente organizavam comissões para pressionar o governo do estado a resolver o problema da falta de vagões, o que constituiria um ponto de estrangulamento no dinamismo da economia da madeira. Obtida a emancipação do município em 1931, houve um aumento significativo de serrarias, chegando a haver em torno de 150 em funcionamento (CAVALHEIRO, 2005. p.38).

O Crescimento da cidade

A construção do leito da viação férrea incentivou a abertura das primeiras ruas transversais e a abertura de uma rua paralela a cada lado da Rua do Comércio: a Rua Itararé acompanhando os trilhos e a Rua das Tropas por onde eram conduzidos os rebanhos bovinos que cruzavam a localidade.

Até a construção do ramal ferroviário todo o comércio e a produção do município eram dependentes dos tropeiros e carros de boi. Conforme escreve Gosch (2005), a ferrovia proporcionou um dinamismo econômico para a cidade e região com real vantagem para a economia local. Se, num primeiro momento, o antigo caminho dos tropeiros paulistas foi a grande rota econômica geradora da atividade urbana, num segundo, a ferrovia foi o novo fator de ordenamento urbano.

Sabe-se que no início do século XX existiam 150 casas e, em 1903, a população do povoado era de 900 habitantes espalhados em 23 ruas e que nesse núcleo de edificações tinham sido criadas três praças. Bocorny (2006) relata algumas referências comerciais publicadas em jornais antigos, sendo que a partir de 1908 o comércio local seguiu em expansão em vários setores comerciais.

Nos anos 1920, 1930 e 1940 as serrarias eram a principal base econômica da cidade, e segundo Bocorny (2006), foi essa atividade que tornou possível a independência administrativa do município. Em 1937, as serrarias ultrapassavam a marca de centena e Carazinho tornou-se um pólo distribuidor do produto, escoado pela ferrovia.

O município preocupou-se com a infra-estrutura urbana e o calçamento de avenida foi iniciado em 1934, com pavimentação de paralelepípedo no centro. O assentamento iniciado ao longo da Rua do Comércio próximo ao caminho das tropas, avançou gradativamente em direção ao sul, seguindo a linha da viação férrea. Houve oficialização das vilas de Santo Antônio, Marcondes e Glória, arrabalde mais antigo de Carazinho.

A situação do comércio, da indústria e dos serviços, em 1937, se caracterizava por diversas atividades em funcionamento, muitas servidas por representantes comerciais e vendedores-viajantes, na maioria das vezes, comunicando-se nos idiomas dos colonizadores. Secos e Molhados chamavam-se os armazéns daquela época, que geralmente atendiam três a quatro quarteirões e nos anos 1930, havia dezenas destes estabelecimentos, mais de cinquenta na cidade e diversos outros nos distritos. Da mesma forma, as lojas de fazenda eram em grande número para atender toda a população (BOCORNY, 2006).



No setor industrial houve a expansão na região do fabrico da farinha de mandioca. Em função da indústria da madeira, havia duas grandes fundições instaladas no arrabalde Glória. Assim como o Frigorífico, de 1933, amplo complexo industrial no arrabalde Glória, zona industrial florescente na época.

Crescimento urbano, planejamento e legislação

Com o crescente desenvolvimento urbano, fez-se necessário a organização das construções na cidade e em 1948 foi aprovada a Lei Municipal Nº. 51, regulamentando as construções da cidade, inclusive a exigência de construções em alvenaria de dois pavimentos na avenida principal. Este é o primeiro registro legislador encontrado no que viria a ser uma lei de zoneamento. Seguiu-se a Lei Municipal Nº. 52 de 31 de janeiro de 1949, que estabelece gabarito de um pavimento para a região da Glória, identificada como zona industrial.

De 1940 a 1970, Carazinho dobrou a sua população urbana e esse crescimento não se registrou apenas na zona central, mas houve também uma expansão em todos os sentidos, principalmente orientada para o sul, próximo à rodovia BR 285. Essa ampliação da zona urbana deu origem a novos loteamentos, vilas e bairros, surgindo os bairros Conceição, Laranjal, Ouro Preto, Alvorada, São Miguel, Sassi, São Pedro, Somer, Dileta, Hípica e outros.

No início de 1968, chegou o 3º Batalhão Rodoviário transferido de sede da cidade de Vacaria, encarregado do término da implantação e pavimentação da rodovia BR 285, no segmento Passo Fundo-São Borja. Esse fato afetou e inflacionou o setor imobiliário, devido ao grande incremento populacional. Houve incremento nas atividades comerciais e de serviços, mas em 1969, o referido batalhão foi transferido para Cuiabá, sendo substituído pelo exército.

Com a crescente expansão da cidade na direção Norte-Sul, sobre a cota geográfica mais alta, a Avenida Flores da Cunha concentrava todas as atividades comerciais e de serviço. Houve expansão do comércio varejista de grande porte, da rede hoteleira e da rede bancária, que inicialmente instaladas nas imediações da Estação Ferroviária, na década de 1970 se espalharam ao longo da Avenida Flores da Cunha. Muitas outras atividades se instalaram na cidade e o setor industrial e metal-mecânico se deslocou para área próxima à rodovia BR 285. Em termos de planejamento urbano não há registros nesse período, ocorreu um crescimento de forma aleatória e desordenada da cidade.

Na década de 1970 foi construída a rodovia BR 386, denominada Estrada da Produção, ligando o norte do estado à capital e ao porto de Rio Grande, no sentido sul e ao estado de Santa Catarina no sentido norte. Tal rodovia foi importante para o escoamento da produção agrícola das culturas de soja e trigo, incentivadas fortemente com financiamentos públicos, contribuindo para a ocupação intensiva das terras da região.

Em 1982 é promulgada a Lei Municipal Nº. 3.298, Lei de Zoneamento Urbano, que definiu os recuos de alinhamento, observância das normas estabelecidas quanto ao uso, altura, número de pavimentos, áreas percentuais ocupáveis pelas edificações e índices de aproveitamento, trabalho desenvolvido pelo grupo técnico da Prefeitura Municipal (fig. 2). Essa lei dividiu a cidade em área urbana e área rural, sendo que área urbana dividiu-se em zonas classificadas por seus usos predominantes.

A década de 1980 foi de grandes transformações no espaço urbano, a cidade se verticalizou na área central e o setor imobiliário teve grande desenvolvimento na venda de apartamentos. O

acentuado adensamento urbano foi semelhante ao ocorrido no município de Passo Fundo e em outros do interior do estado. Esse processo iniciara-se na década de 1940 nas grandes capitais, como Porto Alegre, caracterizando o fenômeno conhecido como metropolização, conforme Gosch (2005).

A partir da Lei de Zoneamento de 1982, a cidade ganhou uma nova escala, rompendo definitivamente com as formas do passado. Foram construídas as primeiras galerias comerciais e de prestação de serviços. É uma nova tipologia, que juntamente com a utilização de materiais industrializados pela indústria da construção civil, como fachadas de vidro e alumínio. Isto criou uma nova imagem para Carazinho: uma cidade mais moderna com fachadas envidraçadas e prédios multifamiliares, causando um grande impacto na morfologia urbana da cidade. A cidade continuou expandindo, novos loteamentos e bairros apareceram, novas redes infra-estruturas foram executadas, com calçamento, iluminação pública e rede de água.

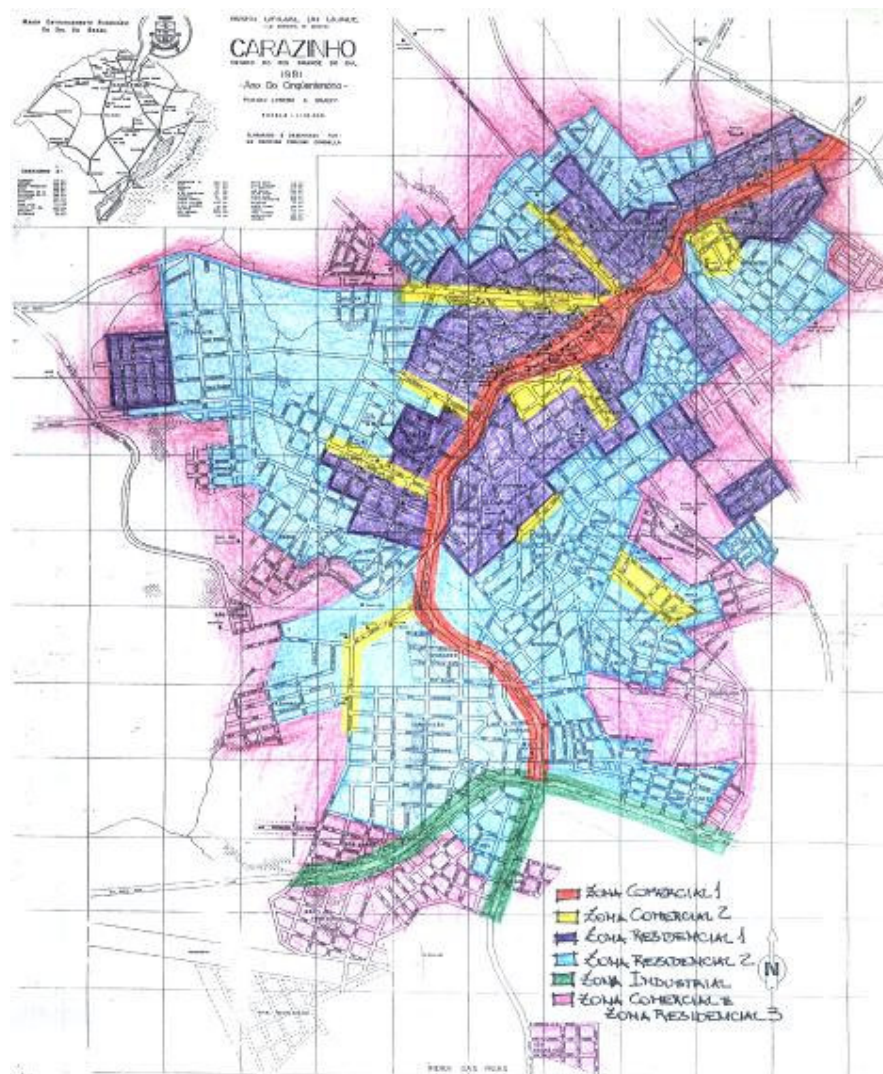


Figura 2: Mapa da Lei de Zoneamento urbano de 1982. (Fonte: Prefeitura Municipal)

Após diagnóstico econômico municipal, a Prefeitura Municipal contratou a equipe do arquiteto Danilo Landó, para propor novo Plano Diretor, promulgado em 1992 pela Lei Municipal nº 4.365.

O Plano teve como objetivo a orientação e controle do desenvolvimento urbano, a implantação de obras e serviços, arruamentos, loteamentos, desmembramentos e edificações na área urbana. Reformulou as áreas das zonas de ocupação (figura 2) criando a Zona Mista, Zona de Ocupação Prioritária e Área de Preservação, inexistente até então, extinguindo do perímetro urbano a Zona Industrial, que passou para o Distrito Industrial, que se instalava ao lado do entroncamento rodoviário da BR 285 e BR 386, ampliando os usos regulados. Retirou-se os critérios de cálculo de alturas e recuos para as edificações e criou-se capítulo sobre a proteção ambiental. A Zona Comercial 1 concentrada no centro ampliou sua abrangência, e a Zona Comercial 2 manteve sua característica ao longo da Avenida Flores da Cunha.

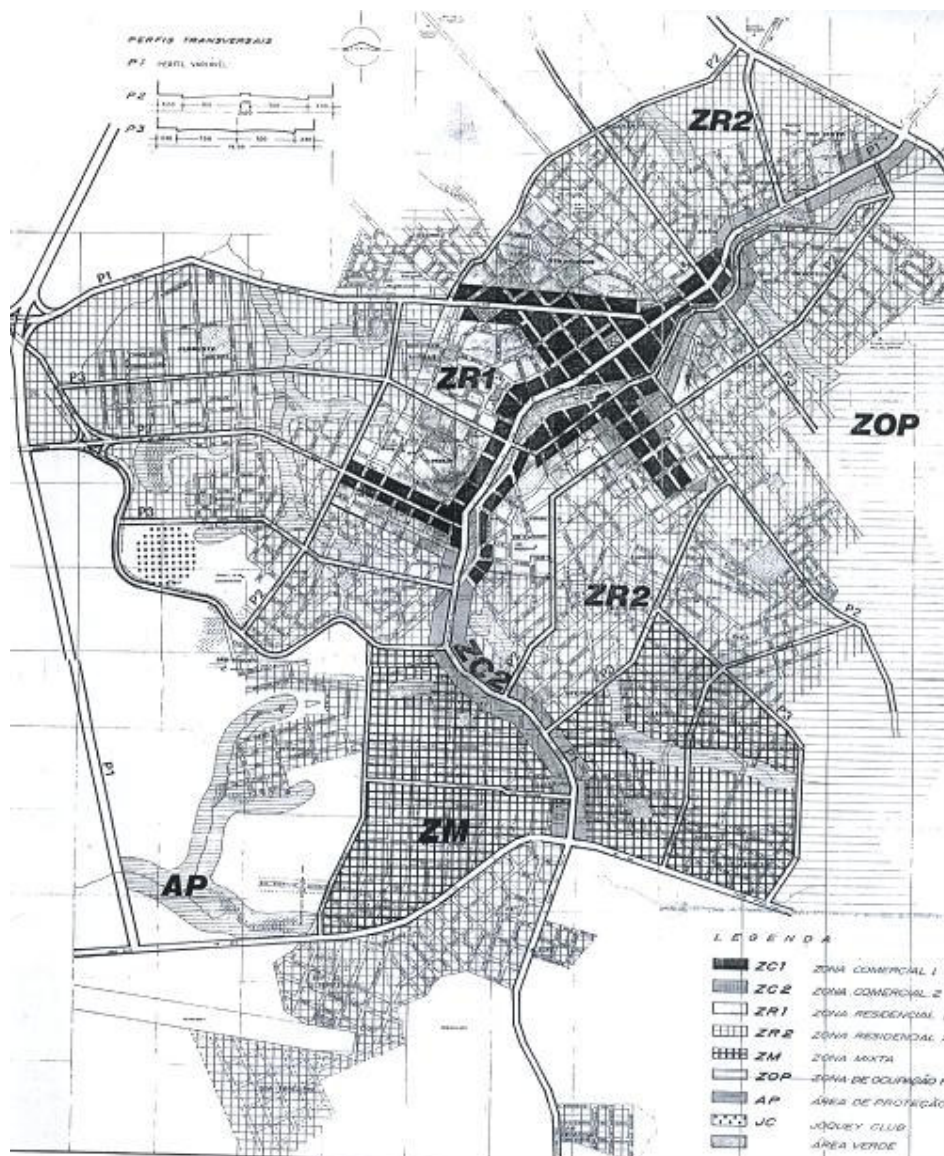


Figura 3: Mapa do Plano Diretor de 1992. (Fonte: Prefeitura Municipal)



Devido às restrições dos índices urbanísticos, houve propostas dos profissionais da cidade para alterações na planta de zoneamento urbano, apostando em um crescimento urbano mais distribuído para os usos comercial e de serviços, que resultou na Lei Municipal Nº. 5.872 de 2003, que alterava a planta de zoneamento.

A Zona Comercial 2 foi definida em várias ruas da cidade, consideradas de possibilidades de expansão do comércio e algumas já com vocação para o comércio, e estimulando a diluição da verticalização da área central No inda cidade.

Considerações finais

No início do século XXI, a cidade se expande para o lado leste, com investimentos na zona residencial e o crescimento do comércio e serviços na redefinida Zona Comercial 2. A área urbana encontra-se em pleno desenvolvimento, incentivando o crescimento dos negócios fora do eixo da Avenida Flores da Cunha, criando novos centros comerciais dentro da malha urbana. A indústria concentrada no primeiro Distrito Industrial e um segundo em fase de urbanização nas margens das rodovias.

Os investimentos públicos nunca são suficientes, pois a cidade é um organismo vivo e está em crescente desenvolvimento, ficando as partes periféricas sempre carentes de infra-estrutura básica.

Em 2007, o município de Carazinho está novamente concentrado para reformular seu Plano Diretor. O processo, sob a coordenação de uma empresa contratada, realizou várias reuniões junto às comunidades locais, urbanas e rurais, para ouvir seus anseios. O novo plano está sendo elaborado de forma participativa, conforme o Estatuto da Cidade, objetivando uma proposta capaz de gerar transformações positivas para cidade, com um desenvolvimento mais justo, igualitário e sustentável.

Carazinho teve sua expansão e transformação da estrutura urbana forte influência das relações comerciais desenvolvidas ao longo dos anos, inicialmente ao longo do caminho das tropas, após pela estrada de ferro e posteriormente pelas rodovias. A legislação implementada teve sempre o intuito de ordenar e contribuir para o crescimento urbano apoiando esta relação entre comércio e desenvolvimento urbano. As novas possibilidades do planejamento e da, poderão contribuir para que a qualificação urbana se estenda aos bairros periféricos e às novas áreas de expansão.

Referências

BOCORNLY, Lio Guerra. *Carazinho Nossa Terra e Nossa Gente..* Carazinho: Gráfica Imperial, 2006.

CAVALHEIRO, Maria Eloísa. *Imprensa e Poder: O caso sui generis de Carazinho – RS.* Passo Fundo: Editora Universidade de Passo Fundo, 2005.

OLIVEIRA, Francisco Antonio Xavier e. *Dicionário histórico e geográfico de Carazinho.* Passo Fundo: Editora Universidade de Passo Fundo, 1992.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARAZINHO. *Perfil Sócio Econômico de Carazinho.* Carazinho, 1990.

_____. *Mapa de Carazinho em 1938.*



- _____. *Lei municipal Nº 51 de 30 de dezembro de 1948.*
- _____. *Lei municipal Nº 52 de 31 de janeiro de 1949.*
- _____. *Lei Municipal Nº 3.298: Lei de Zoneamento Urbano de 29 de dezembro de 1982.*
- _____. *Mapa da Lei de Zoneamento Urbano de 1982*
- _____. *Lei Municipal Nº 4.365: Lei do Plano diretor de Carazinho de 23 de dezembro de 1992.*
- _____. *Mapa do Plano Diretor de Carazinho de 1992.*
- _____. *Lei Municipal Nº 5.872: Lei de Alteração da Planta de Zoneamento de 18 de junho de 2003.*
- _____. *Planta do Zoneamento de Carazinho de 2003.*

RODERJAN, Roselys Vellozo. *Raízes e pioneiros do Planalto Médio*. Passo Fundo: Editora Universidade de Passo Fundo, 1991.

SMANIOTTO, Sergio. *Fotógrafo - Fotos aéreas da cidade de Carazinho*.

VARGAS, Álvaro Rocha. *Do Caapi ao Carazinho: notas sobre 300 anos de história: 1631 – 1931*. Carazinho, 1980.

GOSCH, Luiz Roberto Medeiros. *Evolução urbana de Passo Fundo*. In: WICKERT, Ana Paula (org.). *Arquitetura e urbanismo em debate*. Passo Fundo: Editora Universidade de Passo Fundo, 2005. p. 67 - 88.