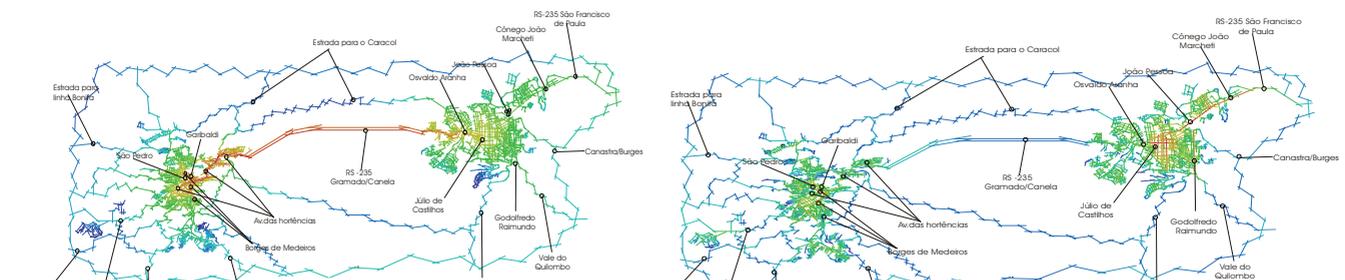


O TURISTA, O MORADOR E O USO DO ESPAÇO URBANO: INTERAÇÕES ESPACIAIS EM GRAMADO E CANELA

Décio Rigatti

*Professor do Departamento de Urbanismo
Faculdade de Arquitetura UFRGS e do PROPUR/UFRGS.*

*Colaboração: Acadêmicas de arquitetura da UFRGS:
Daniela Reckziegel e Fernanda Zanetti.*



PAISAGEM URBANA

RESUMO

O objetivo central deste trabalho é o de examinar as modalidades de estruturação espacial de cidades turísticas, verificando como o espaço se organiza de forma lógica para permitir o acesso e a movimentação dos turistas, ou os estranhos ao sistema espacial considerado, além de estruturar a vida cotidiana dos moradores. A partir do exame de duas cidades: Gramado e Canela, cidades gaúchas que possuem no turismo um forte componente de sua base econômica, pretende-se analisar em que medida o espaço atua como uma instância das relações entre estranhos e moradores.

ABSTRACT

The main goal of this paper is to analyze the role played by space in the organization of patterns of movement and encounters between residents and strangers in cities where tourism is a key aspect of its economy. As a case study, two cities in the Rio Grande do Sul state are studied: Gramado and Canela.

O TURISTA, O MORADOR E O USO DO ESPAÇO URBANO: INTERAÇÕES ESPACIAIS EM GRAMADO E CANELA

1 – Introdução

O turismo tem comparecido neste final de século como uma importante atividade econômica que, para algumas cidades, longe de ser um subproduto, constitui-se na essência da base econômica. Sem considerarmos esta discussão para cidades que possuem um lastro histórico considerável, como o geral de cidades, por exemplo, as européias, e que são destinos tradicionais de turistas, queremos centrar nossa atenção em algumas realidades mais recentes e mais próximas, no sentido de examinarmos de que modo a organização da atividade econômica e a organização espacial correspondem ou não a processos simultâneos. Interessa-nos, em particular, examinar como essas duas formas de organização se estruturam no sentido de fornecer uma clara identificação do que sejam os lugares dos turistas – os estrangeiros – e os lugares dos moradores, os lugares do consumo turístico e os lugares da vida cotidiana.

Este estudo tem como objetivo, então:

- a) Analisar as relações entre organização econômica e organização espacial para o caso de cidades turísticas do Rio Grande do Sul, tendo como estudo de caso as cidades de Gramado e Canela.
- b) Verificar de qual modo o espaço se articula, no sentido de promover padrões de encontro e movimento entre as categorias sociais de moradores e estrangeiros.

2 – As Duas Cidades

Gramado e Canela são duas cidades da região serrana gaúcha que se têm destacado como destino de grande número de turistas que buscam essas cidades para seus períodos de férias ou lazer. A atratividade dessas cidades tem muita relação com os aspectos naturais da paisagem, seu clima e um forte *marketing* centrado na

valorização desses aspectos¹. Assim, matas, quedas d'água, frio rigoroso no inverno, temperatura amena no verão, compõem o quadro segundo o qual se consolida a atratividade do produto turístico para essas áreas. No entanto, os fatores de atração não são exclusivamente associados a esses aspectos ligados à natureza do lugar, mas e em grande medida às cidades em si, sua infra-estrutura turística – acomodações, alimentação – arquitetura peculiar – independentemente da avaliação crítica que dela se possa fazer –, sua estrutura urbana, seus atrativos mais ligados ao consumo turístico no sentido um pouco mais estrito. Neste sentido, pode-se falar de Gramado e Canela como localidades nas quais o turismo é um produto de consumo que, hoje, está na base de seu desenvolvimento econômico.

Esse produto turístico se complexifica, gerando uma gama de setores econômicos que, mesmo diversificados, encontram no turismo sua forma de expressão de realização econômica. Deste modo, setores como o moveleiro, o de chocolates, o de malharia, o de artesanato em geral, são partes integrantes e associadas às atividades consideradas mais de infra-estrutura, como o setor hoteleiro, de alimentação, transporte e comunicação, os mais elementares de serem considerados em qualquer infra-estrutura turística.

De particular interesse, também, são os reflexos desta atratividade sobre o mercado de terras que, nos casos em exame são cruciais, uma vez que dizem respeito ou podem implicar no comprometimento mesmo dos atrativos que se constituem em razão de ser da atividade turística nessas cidades. Dessa maneira, a expansão urbana na forma de loteamentos e condomínios por unidades autônomas para serem utilizados como áreas residenciais voltadas ao veraneio bem como a intensidade de construção no interior das cidades, se não são rigorosamente controladas, podem comprometer os aspectos ambientais e de paisagem urbana que concedem base à atividade turística. Neste particular já se pode visualizar, especialmente para Gramado, a perda de áreas de vegetação nativa para a implantação de empreendimentos imobiliários. Há, portanto, tanto uma modificação na perspectiva do processo de incorporação de áreas naturais para uso

(1) No caso específico do estudo de caso, poderíamos acrescentar, também, a busca de uma identidade arquitetônica vinculada a um tipo de colonização, no caso, germânica. Na realidade, tanto Gramado quanto Canela foram colonizadas em um período de expansão das colônias velhas, sejam elas germânicas, com origem no vale dos sinos, sejam elas italianas, que se expandem a partir da região de Caxias do Sul. Portanto, mesmo que seja buscada uma "cara" germânica, principalmente para Gramado, a colonização italiana é quantitativamente mais forte nessa região.

urbano quanto na escala e tipologia das edificações no interior do tecido mais consolidado.

Deste modo, o quadro montado para a sustentação da atividade turística possui um caráter instável e frágil, requerendo um constante controle sobre as iniciativas individuais, sob pena de sua descaracterização e comprometimento irremediável. A exploração econômica da atividade turística, para que seja sustentável, necessita de garantias tanto para os investidores quanto para o turista, que haja uma congruência mínima entre expectativas e realizações. A ação de controle global sobre os destinos da cidade deve poder condicionar as iniciativas individuais aos objetivos e razão de ser do desenvolvimento urbano fundado na atividade turística. Assim, controle ambiental, do uso e ocupação do solo urbano, da incorporação de novas áreas à área urbana ocupada, infra-estrutura de saneamento, transporte, comunicações, entre outras, são vitais para a manutenção da função turística.

Todas as atividades, voltadas para o turista ou não, assumem uma localização no espaço da cidade e seu conjunto e relações propõem uma certa estrutura urbana que por suas características configuracionais produz, em grande medida, o sistema de relações também entre as pessoas, sejam elas moradoras ou estranhas. O turista é considerado um estranho na medida em que vem de fora do sistema espacial de destino, move-se, consome, relaciona-se com outros estranhos e, em alguma medida, com os moradores – ou seja, os membros mais fixos da vida da cidade – e depois se retira.

Toda a cidade e sua estrutura física, especialmente a dos espaços públicos, representa o campo de relações entre duas categorias sociais distintas: a dos estranhos e a dos moradores (Hillier, Hanson, 1984) e grande parte das formas de relações entre essas categorias está proposta pelas características configuracionais do espaço urbano. Isto é, a morfologia urbana propõe, ela mesma, espaços de maior acessibilidade geral e, portanto, onde estranhos podem transitar com maior liberdade e possuir um maior controle espacial e, também, espaços de menor acessibilidade geral, mais associados à presença, controle e movimento por parte dos moradores.

Esta é uma característica essencial dos espaços urbanos e sua relação com a sociedade. Isto significa que a sociedade, de algum modo, molda e adapta o espaço no sentido de facilitar ou dificultar as modalidades de encontro possíveis entre categorias sociais distintas de moradores e estranhos.

Esses aspectos, em cidades que dependem economicamente da grande presença e movimento de estranhos, como é o caso de cidades turísticas, são mais acirrados, à medida que as interfaces necessárias não podem eliminar as formas de controle espacial, nem por parte dos moradores, nem por parte de estranhos. Os primeiros para que mantenham, em certa medida, o domínio de seus espaços cotidianos e, os segundos, para que as interfaces no espaço não causem nem sensação de insegurança, nem de estranhamento, o que estaria em contradição com o funcionamento adequado da atividade turística.

São essas ambigüidades que se pretende desvendar, ao mesmo tempo em que se pretende deixar mais claro de que modo essas diferenças são diferenças estratégicas do ponto de vista da organização do espaço para determinadas modalidades de organização social dessas localidades. Estas questões serão objeto de avaliação a partir da aplicação do instrumental metodológico enunciado a seguir.

3 – Aspectos Metodológicos

A análise proposta pressupõe o exame das cidades de Gramado e Canela do ponto de vista da oferta de bens e produtos voltados ao consumo turístico e daqueles ligados à reprodução cotidiana dos moradores, assim como uma detalhada avaliação de suas estruturas morfológicas. Para tanto se procederá à coleta e análise da distribuição do uso do solo, distinguindo-os por diversas categorias como: alojamento, alimentação, comércio local, comércio de bens para o consumo turístico – malhas, chocolate, artesanato, etc. – tanto para Gramado como para Canela. Como apoio, efetuar-se-á uma breve descrição do processo histórico de formação dessas cidades.

Os aspectos configuracionais responsáveis pela descrição das estruturas de acessibilidade das duas cidades e dos potenciais de uso social do espaço serão examinados pela utilização de algumas técnicas de representação e análise, denominadas de sintaxe espacial (Hillier, Hanson, 1984).

A técnica de sintaxe espacial tem por meta fornecer um referencial interpretativo para o espaço com base nos seguintes postulados:

- a) Todo assentamento é formado por um sistema contínuo de espaços abertos, cuja forma resulta modalidades pelas quais os edifícios e outros tipos de barreiras são agregados.

b) Todo assentamento, visto como uma seqüência de espaços abertos e sistema edificado, é campo da interface de duas categorias sociais que se utilizam do mesmo: os estranhos ou visitantes e os habitantes ou moradores. Todo assentamento é palco, portanto, das relações que se estabelecem entre os moradores entre si e destes com os estranhos.

O objetivo da análise sintática é descrever o assentamento com base no padrão medido destas relações, por meio de suas propriedades sintáticas. Em outras palavras, descrever de que maneira o sistema como um todo se relaciona a cada uma de suas partes constituintes e de que forma a multiplicidade destas relações produz uma estrutura subjacente.

Temos impressas no espaço urbano duas dimensões fundamentais da organização da morfologia urbana: uma *dimensão local*, dada pelas condições de relação mais imediatas entre o sistema edificado e o espaço público para o qual o sistema edificado possui interfaces, privilegia a interface entre moradores do sistema; uma *dimensão global*, que estrutura o conjunto espacial e permite compreender não só de que maneira se organizam as partes do sistema, mas também como são estruturadas as relações que se dão no conjunto do tecido urbano e as relações entre as categorias sociais consideradas.

Essas dimensões podem ser objetivamente medidas por suas propriedades sintáticas. Tanto as propriedades sintáticas quanto as principais medidas utilizadas nesses procedimentos podem ser consultadas em outros trabalhos publicados nesse mesmo periódico². Aqui, limitaremos-nos a registrar uma breve informação para facilitar o entendimento do leitor.

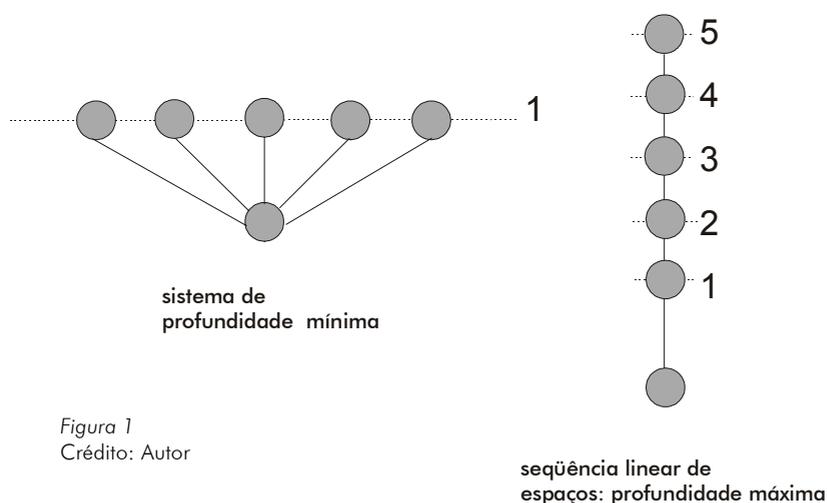
Para as finalidades do trabalho, trabalharemos apenas com a *medida de integração* a qual é chave na análise sintática, uma vez que relaciona cada espaço do assentamento com todos os demais, fornecendo informações sobre a acessibilidade de cada um deles a todos os outros do tecido considerado. O conceito de integração está relacionado à noção de profundidade. Na representação axial do sistema urbano, que mapeia a acessibilidade e as conexões de todos os espaços entre si, cada linha axial está ligada a todas as demais tanto diretamente quanto por meio de um certo número de linhas intervenientes ou “passos”, que intermedeiam a passagem de um espaço

(2) RIGATTI, Décio (1995, 1998 e 2000).

a outro. A profundidade entre quaisquer duas linhas é dada pelo número de passos que intervêm na passagem da primeira para a segunda linha. A profundidade entre duas linhas A e B que se interceptam é um. Nos demais casos, a profundidade é medida pelo número mínimo de linhas que devem ser cruzadas para, partindo de uma determinada linha, atingir uma outra qualquer no conjunto: uma linha tem profundidade dois, em relação à linha raiz, se há uma linha extra intervindo e assim por diante.

Uma linha “rasa”, ou seja, de menos profundidade, tem por efeito “puxar” para si todas as demais, integrando o conjunto (Figura 1). Por sua vez, uma linha profunda afasta de si todas as demais, resultando em um espaço mais segregado do conjunto, de acessibilidade menos direta³.

A condição de integração espacial está relacionada à noção de simetria/assimetria de uma dada morfologia, que trata da relação de dois espaços com, no mínimo, um terceiro. Uma descrição é dita simétrica quando a relação entre dois espaços for igual para ambos, assim como é a de ambos para um terceiro. Como na Figura 2a, a relação de A para B é simétrica, assim como as relações de ambos com C. Sistemas espaciais simétricos são mais rasos ou mais integrados. Na situação 2b verifica-se que a relação de A para B com relação a C não é a mesma que a relação de B para A, dado que B intermedeia a passagem de A para C. Este tipo de relação é dita assimétrica e envolve uma profundidade maior entre os espaços, ocasionando uma maior segregação espacial.



(3) Para explicações mais detidas sobre integração/núcleo de integração, recomenda-se o exame das seguintes obras: HILLIER, B.; HANSON, J.; PEONIS, J. (1987); HILLIER, B. (1989); TEKLENBURG, J. A. F.; TIMMERMANS, H. J. P.; WAGENBERG, A. F. van (1991).

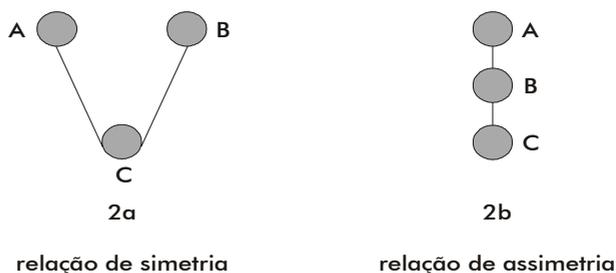


Figura 2
Crédito: Autor

O sentido sociológico de simetria/assimetria diz respeito às relações que se estabelecem no espaço urbano. Segundo Hillier, Hanson (1984), há uma maior tendência à integração entre categorias sociais em descrições simétricas, enquanto a assimetria estaria relacionada a uma maior segregação entre estas categorias. Evidências empíricas⁴ sugerem uma relação entre a propriedade de integração tal como definida e padrões de movimento ou, melhor dizendo, entre esta propriedade e a previsibilidade de movimento. Desta forma, uma vez que os espaços mais integrados são aqueles nos quais há uma maior probabilidade de movimento e de encontro entre habitantes e visitantes locomovendo-se, as atividades dependentes de movimento ali estariam localizadas, enquanto as áreas mais segregadas seriam primariamente residenciais.

A distribuição dos espaços de maior integração, em virtude de sua relação com o padrão de movimento e de distribuição das atividades urbanas, compõe uma das características básicas dos assentamentos, diferenciando-os entre si, permitindo a identificação de campos potenciais de encontro e a forma pela qual o leiaute urbano participa na geração desse campo potencial.

O que é importante resgatar a respeito das medidas sintáticas é que elas não se constituem apenas em uma ferramenta que possibilita descrever de forma mais precisa os diversos leiautes urbanos, mas fundamentalmente são úteis para mostrar como esses diferentes leiautes são gerados e atendem a propósitos sociais distintos, sendo passíveis de serem compreendidos pela própria estrutura dos assentamentos. Desta forma, as condições peculiares de cada configuração urbana podem informar sobre o posicionamento e formas de contatos possíveis de diferentes categorias sociais presentes no interior de um espaço urbano.

(4) RIGATTI, Décio (1991); RIGATTI, D. (1993); HILLIER, B.; HANSON, J.; PEPONIS, J. (1987); HILLIER, B. et al. (1993).

4 – Gramado e Canela, Cidades Turísticas

Gramado e Canela se situam na região nordeste do estado do Rio Grande do Sul, na região serrana. Gramado dista de Porto Alegre 115 km e, Canela, 120 km (Figura 3). A região foi colonizada principalmente no século 20, primeiramente pela exploração das reservas de araucárias e, posteriormente, pela agricultura e pecuária, com participação de alemães e italianos já descendentes de imigrantes das colônias mais antigas do estado, seja da região de Novo Hamburgo, no caso dos alemães, seja da região de Caxias do Sul, no caso dos italianos, os quais se estabelecem em pequenas propriedades rurais da região. A colonização mais tardia desta parte do estado é atestada pelos recentes processos emancipatórios. Gramado se emancipa apenas em 1954, enquanto Canela se emancipa um pouco antes, em 1944.

Os dois municípios, em função principalmente das características de clima e paisagem, passam a constituir-se em destino para turistas do Brasil inteiro, tendo o turismo como parte importante de suas bases econômicas.

Embora não dispondo de dados comparativos para Canela, as informações sobre a movimentação de turistas em Gramado dão uma idéia da relação entre moradores fixos e visitantes (Tabela 1).

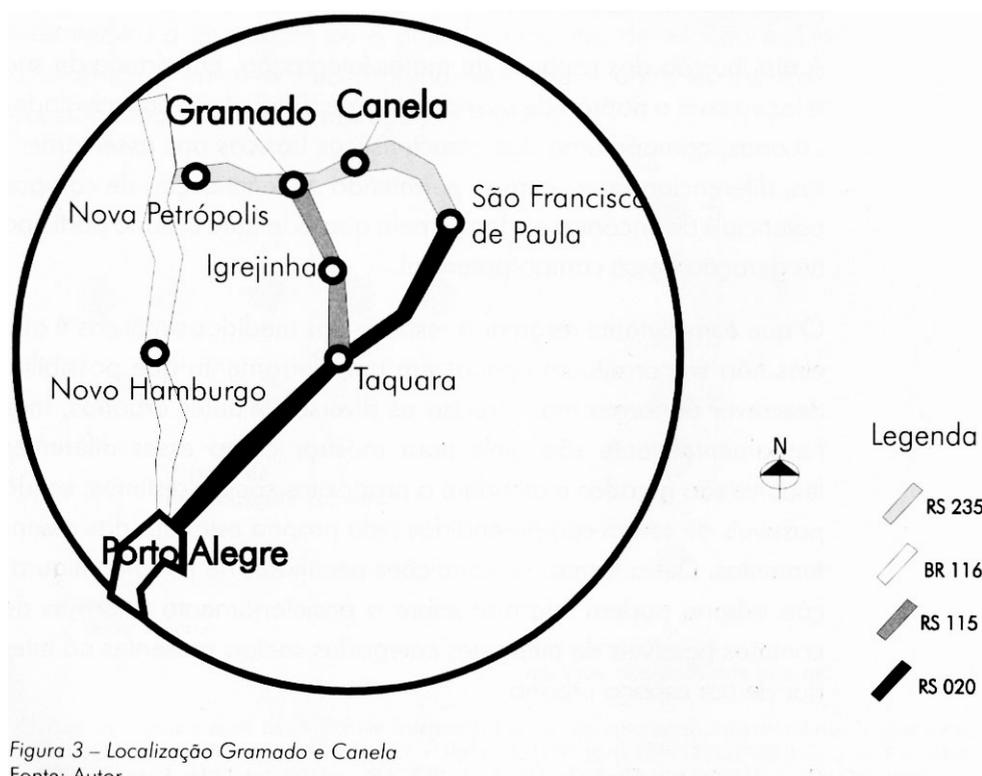


Figura 3 – Localização Gramado e Canela
Fonte: Autor

TABELA 1
FLUXO TURÍSTICO EM GRAMADO
Janeiro de 1999 a setembro de 2000

	Mensal	Acumulado	99/98	2000	Mensal	Acumulado	
1999							99/00
Jan. 99	144.925	144.925	61%	Jan. 00	204.413	204.413	41%
Fev. 99	112.796	257.721	34%	Fev. 00	176.321	380.734	48%
Mar. 99	133.259	390.980	36%	Mar. 00	207.082	587.816	50%
Abr. 99	155.639	546.619	33%	Abr. 00	252.414	840.230	54%
Mai. 99	164.674	711.293	39%	Mai. 00	206.898	1.047.128	47%
Jun. 99	160.866	872.159	46%	Jun. 00	232.998	1.280.126	47%
Jul. 99	203.200	1.075.359	53%	Jul. 00	294.632	1.574.758	46%
Ago. 99	216.667	1.292.026	61%	Ago. 00	255.134	1.829.892	42%
Set. 99	160.754	1.452.780	60%	Set. 00	241.533	2.071.425	43%
Out. 99	201.783	1.654.563	63%	Out. 00			
Nov. 99	218.938	1.873.501	64%	Nov. 00			
Des. 99	448.735	2.322.236	60%	Des. 00			
TOTAL 99	2.322.236		60%	TOTAL 00	1.047.128		

Fonte: www.gramadosite.com.br

Observa-se em Gramado que, mensalmente, a população flutuante originada do fluxo turístico varia em 1999, de 4 a 18 vezes o total da população fixa da cidade, o que dá uma idéia do impacto desse fluxo do funcionamento da cidade. Isto é reforçado pelo crescente número de visitantes nos últimos anos ultrapassando, em 1999 e em 2000, de 2 milhões de turistas.

5 – As Estruturas Urbanas de Gramado e Canela

Para o exame das estruturas urbanas de Gramado e Canela, com a utilização de procedimentos de sintaxe espacial, procederemos a uma análise em separado de cada uma das cidades para, finalmente, examinarmos as duas em conjunto.

O passo seguinte, uma vez avaliados os sistemas espaciais em questão, é verificar as maneiras de as atividades urbanas se distribuírem nas cidades, sendo que os levantamentos de campo para estes aspectos levaram em consideração não apenas a distribuição das atividades em si, mas também se cada uma delas está associada ao uso por parte de moradores ou se são atividades mais voltadas para turistas, ou seja, ao estranho ao sistema espacial.

Finalmente, procederemos à análise conjunta das informações configuracionais, medidas por categorias de sintaxe espacial, com as de caráter funcional, medidas pelo uso do solo urbano, examinando os padrões existentes no uso do espaço urbano e os padrões de distribuição espacial das práticas sociais entre as categorias de moradores – os residentes nas cidades – e os estranhos – em nosso caso, os turistas. Desta forma poderemos observar em que medida, nas duas cidades, turistas e moradores compartilham o espaço da cidade e qual o significado para a estruturação de redes de relações socioespaciais.

5.1 – Gramado

O sistema urbano de Gramado é acessado por meio de duas estradas principais: a RS-115, que faz a ligação de Gramado com Porto Alegre, via Taquara e a RS-235, que se liga à RMPA, via BR-116. A RS-235 cruza toda Gramado no sentido leste-oeste com o nome de avenida das Hortências, conecta-se com Canela, cruzando-a sob a denominação de avenida Osvaldo Aranha e, por meio de algumas vias internas, principalmente a avenida Júlio de Castilhos, reassume seu traçado, primeiramente com o nome de avenida João Pessoa e, depois, com o nome de avenida Cônego João Marchesi, vai em direção aos Campos de Cima da Serra, passando por São Francisco de Paula. A RS-115 passa pela área urbana de Gramado com o nome de avenida Borges de Medeiros e conecta-se com a RS-235 – estrada Gramado-Canela, na esquina com a avenida das Hortências, na praça central da cidade. Além destes acessos principais existe uma série de outros acessos secundários que fazem fundamentalmente as ligações da área urbana com o interior rural e os distritos.

Esta estrutura primária, ou seja, as preexistências de acessibilidade e suas interconexões, é definidora do sistema de espaços de maior integração da cidade, fazendo com que o núcleo inicial da cidade, que apresenta uma malha que tende a ser mais regular do que o geral da cidade, além de possuir uma maior continuidade de ocupação concentra a maior parte da integração espacial da cidade de Gramado (Figura 4). Esses elementos da estrutura urbana remetem-nos aos conceitos de percurso matriz e de matriz elementar presentes em Cannigia e Maffei (1981). Este conjunto de espaços de maior integração define um núcleo bem caracterizado, formado por eixos que percorrem a cidade no sentido norte-sul, como a rua Garibaldi, as avenidas Borges de Medeiros e a São Pedro. Estas cruzam um outro conjunto de eixos de maior integração, atravessando o sistema no

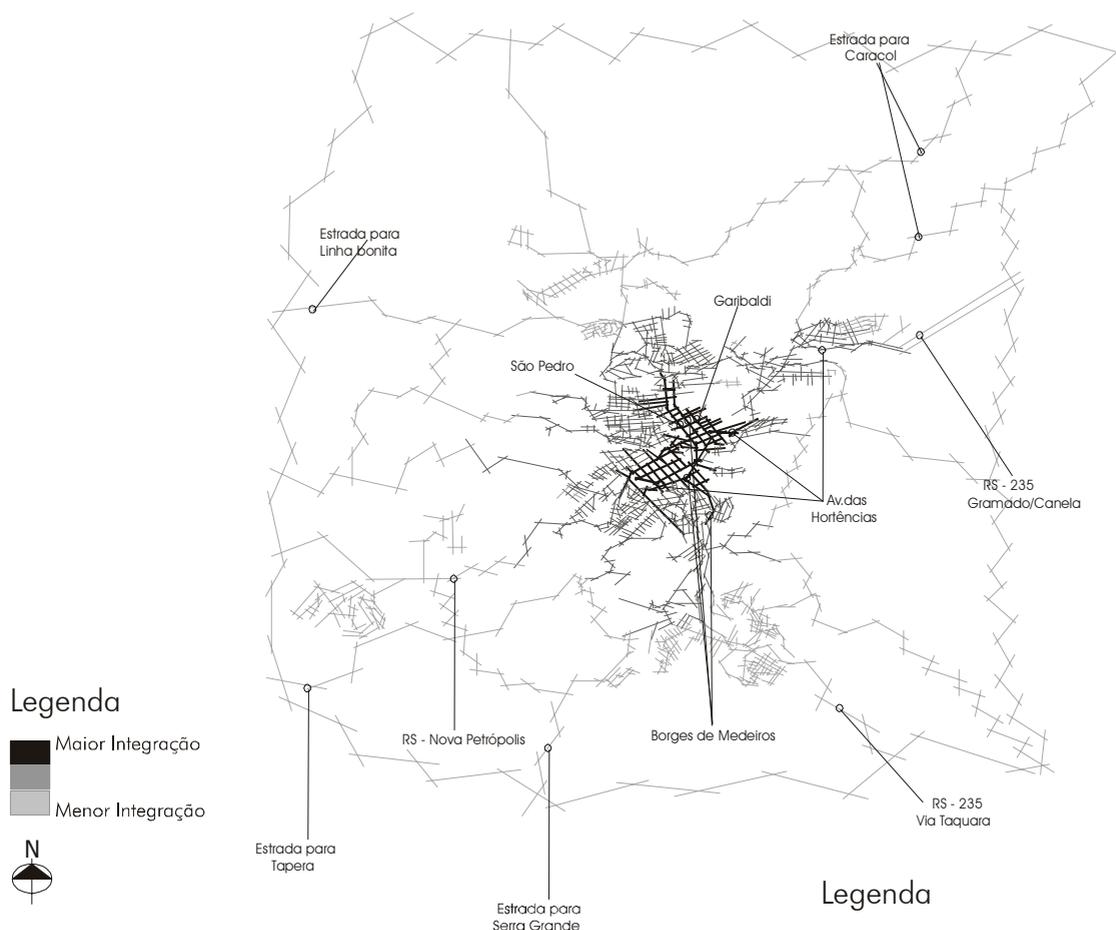


Figura 4 – Integração Global – Gramado
Fonte: Autor

sentido leste-oeste, como a avenida das Hortências, as ruas João Petry e a Leopoldo Rosenfeld.

Outro conjunto de espaços bem integrados, mas com níveis inferiores aos citados anteriormente, compreende eixos que cruzam as linhas de maior integração, ou constituem-se em prolongamentos desses eixos.

Assim, o núcleo de integração de Gramado se caracteriza pela distribuição da acessibilidade que tem como ponto focal as proximidades da praça central da cidade, onde se cruzam os espaços de maior relevância do ponto de vista da possibilidade de servirem de suporte às relações entre os diversos espaços da cidade, tendo em vista que são os mais rasos do sistema como um todo.

A partir desse núcleo central e inicial, a ocupação da área urbana de Gramado passa a ser mais fragmentada e esta fragmentação é fruto tanto de uma ocupação que busca explorar áreas mais propícias, quanto do ponto de vista das características topográficas do terreno, ou do ponto de vista de suas qualidades locacionais, principalmente considerando os aspectos de paisagem. A ocupação de áreas com grandes declividades não parece se constituir em um entrave e, às vezes, como são os casos das ocupações que possuem vista para o Vale do Quilombo, são exatamente essas peculiaridades as que justificam a ocupação, pelo menos do ponto de vista econômico.

Os loteamentos mais antigos, mesmo os destinados a veraneio, como a área em torno do Lago Negro, tendiam a situar-se em áreas contíguas à área central, sendo esta o seu centro de apoio e suporte. Nos processos de crescimento urbano mais recentes tem-se verificado que esta continuidade não ocorre mais. Contrariamente, os loteamentos novos, grandes ou pequenos, para veraneio ou para população residente, passam a acontecer em áreas descontínuas, tendo um eixo de acesso principal e, às vezes, desenvolve-se ao longo deste eixo.

Em alguns casos, estas descontinuidades respondem à manutenção de algumas barreiras naturais sem que, automaticamente, produza-se segregação. Estes vazios urbanos, no entanto, pouco a pouco, pedaço por pedaço, começam a ser ocupados, a mata nativa que o cobria é posta abaixo e novas residências são construídas. Pequenos trechos de rua são abertos para viabilizarem a produção de lotes e, com o tempo, são prolongados, juntando-se a outras ruas ou formando ruas sem saída.

O resultado, do ponto de vista da estrutura urbana deste processo mais recente, apresenta-se pelo acréscimo de profundidade geral para o sistema e a geração de núcleos de segregação, ao invés de espaços segregados localizados nos interstícios dos espaços de maior integração, como acontece em tecidos urbanos tradicionais. Estas características se têm acentuado no período mais recente, pela utilização da figura do condomínio fechado, como forma de parcelamento do solo urbano.

A ocupação descontínua atual de Gramado atende a uma lógica de produção de terra urbana que tem uma profunda relação entre paisagem e consumidor final dos lotes. Assim, as áreas que possuem belas vistas da cidade ou de áreas abertas como o Vale do Quilombo ou, também, áreas que ainda apresentam vegetação nativa como os loteamentos localizados na extremidade norte da avenida Borges de

Medeiros, são ocupados por uma população de renda elevada, em áreas bastante segregadas em relação ao sistema como um todo. Já os loteamentos destinados à população de renda média ou baixa são baseados em um esquema mais especulativo, com uma maior destruição de vegetação nativa, ocupando áreas que não são tão visíveis para a cidade. Estes são os casos de loteamentos ao norte e uma série de outros no extremo sul da cidade, próximos à saída de Gramado pela RS-115, ocupados por uma população trabalhadora nas áreas industriais próximas. Estes últimos ocupam as áreas mais segregadas de toda a cidade.

Deste fenômeno recente, depreende-se que a segregação espacial atende aos dois extremos de renda, embora por estratégias distintas.

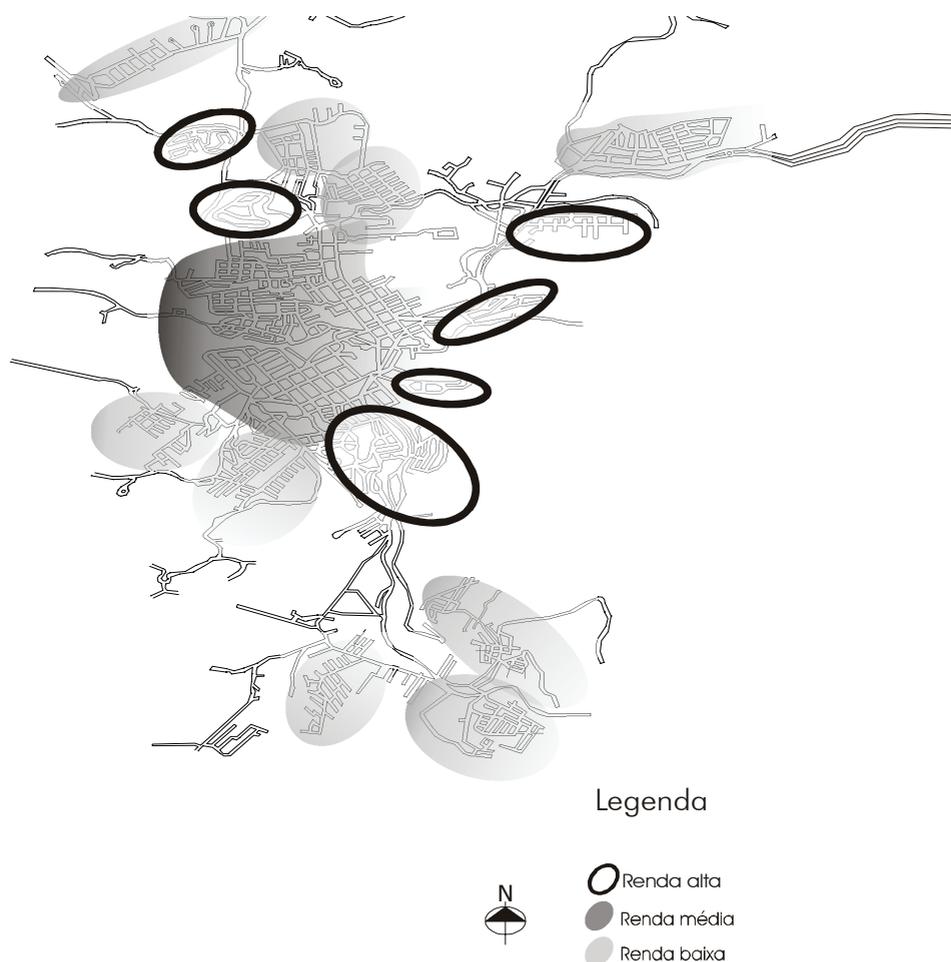
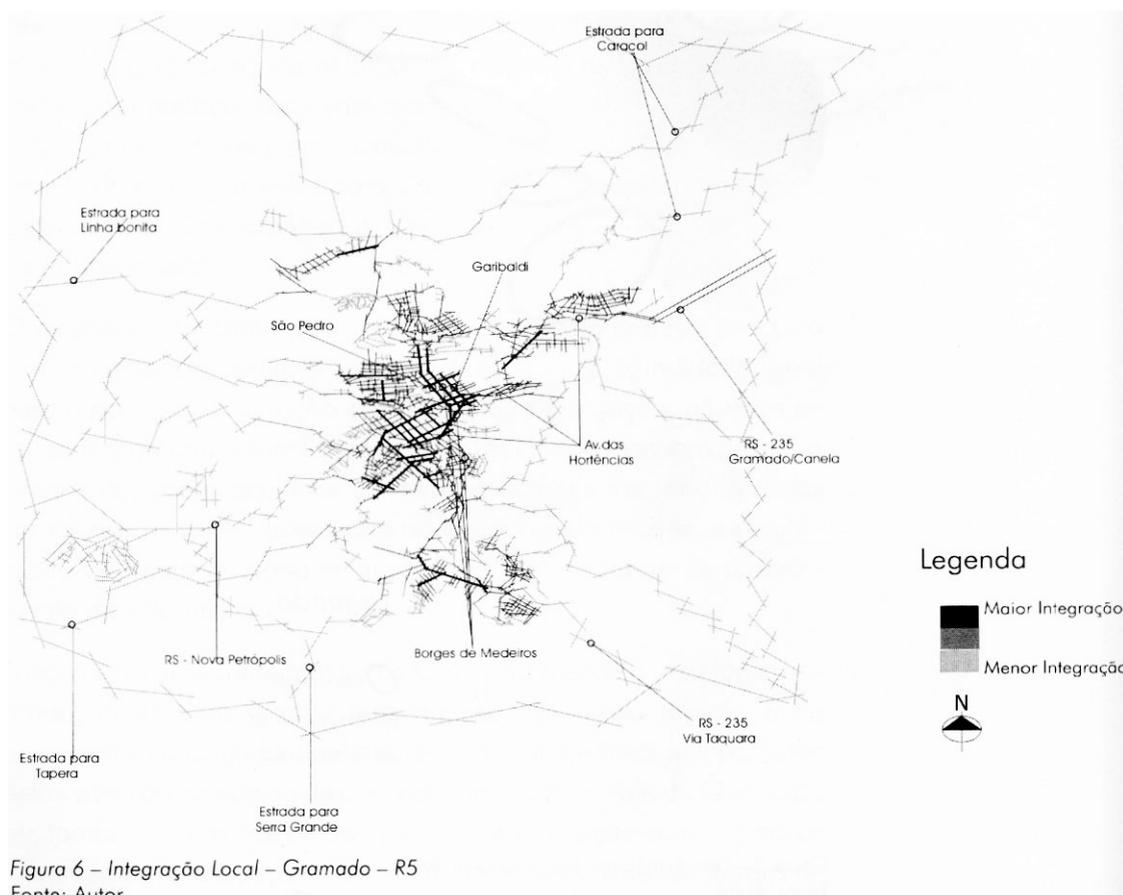


Figura 5 – Distribuição por renda de Gramado
Fonte: Autor

Os mais ricos se segregam por uma opção de posição e ambiente, enquanto os de menor renda são segregados em função da proximidade de seus locais de trabalho e, com isto, assumem as posições de menor visibilidade (Figura 5). Esta dicotomia que não parecia ser tão evidente até poucos anos atrás começa a conceder uma forma particular à estrutura urbana de Gramado.

Quando examinamos a organização local de Gramado, medida pela integração local e não mais a global, a fragmentação espacial e a menor anelaridade fazem com que a profundidade média do sistema aumente, fazendo com que esta estrutura local apenas seja visível em uma limitação de profundidade de cinco passos. Isto significa que, ao invés da lógica de estruturação local que, em tecidos urbanos tradicionais, aproxima-se dos três passos de profundidade, em Gramado isto só acontece quando considerarmos quase o dobro dessa profundidade. Com uma limitação de profundidade menor do que cinco passos não há diferenciação espacial.



Examinando a integração local, ou R5 para Gramado (Figura 6), percebe-se que os espaços que são mais importantes localmente, ou seja, aqueles que estão mais no caminho de todos os outros espaços da cidade com até cinco passos de profundidade são, em alguma medida, semelhantes aos que são globalmente importantes. Assim, rua Garibaldi, avenidas Borges de Medeiros, São Pedro e das Hortências são simultaneamente integradas tanto global quanto localmente. Deste modo, esses eixos são importantes tanto do ponto de vista das relações mais gerais quanto das mais localizadas. Neste nível de profundidade, alguns espaços se destacam por apresentarem grande integração local, não possuindo esta mesma propriedade quando examinados globalmente. São os casos das ruas João Leopoldo Lied, Leopoldo Rosenfeld e João Alfredo Schneider, localizadas nas proximidades e entorno do Lago Negro, rua Pedro Carlos Fronze, próximo ao Mato Queimado, ao norte da área urbana e a rua 1ª de Maio que dá acesso da RS-115 à área industrial localizada ao sul da cidade.

5. 2 – Canela

O sistema urbano de Canela tem como acesso principal a já citada RS-235, que o liga a Gramado e à região metropolitana de Porto Alegre, seja via Taquara, pela RS-115, seja via BR-116. Por esta última estrada, a região toda se liga ao aglomerado urbano de Caxias do Sul, importante pólo econômico e de serviços regionais. A RS-235 cruza Canela no sentido leste-oeste sendo que, na área central da cidade, perde sua continuidade geométrica, passando por algumas ruas urbanas, principalmente a avenida Júlio de Castilhos, até retomar seu traçado mais visível pela rua João Pessoa e, em sua continuidade, pela avenida Cônego João Marchesi para, logo em seguida, retomar sua denominação de RS-235, em direção a São Francisco de Paula.

Além desta importante via de ligação de Canela com outras regiões, existem outras ligações do sistema urbano com o interior do município. Ao noroeste da área urbana de Canela, temos a estrada do Caracol, que dá acesso ao parque estadual de mesmo nome. Este acesso se dá pela RS-235, na saída de Canela em direção a Gramado. Da mesma forma que para Gramado, estas estradas se constituem em uma estrutura de acessibilidade preexistente de Canela ao mundo exterior.

O núcleo inicial da cidade, formado por uma malha relativamente regular e composta por vias largas e lineares, concentra os espaços

de maior integração global da cidade (Figura 7). Destacam-se como eixos de maior integração, no sentido norte-sul: ruas Paulharys, Ernesto Dornelles, avenida Júlio de Castilhos, que faz a ligação mais importante com a RS-235, rua Dona Carlinda, rua Borges de Medeiros, que passa em frente à Igreja Matriz, rua Visconde de Mauá, que passa por detrás da Igreja Matriz, ruas Teixeira Soares e Padre Cacique, que articula o centro da cidade com a RS-235. No sentido leste-oeste da malha e cruzando grande parte dos eixos descritos acima encontramos os seguintes eixos que fazem parte dos espaços de maior integração global: rua João Pessoa, que faz parte do trajeto da RS-235 no interior do perímetro urbano, ruas João Simplicio e Sete de Setembro, que distribuem a circulação oriunda do/para a rodovia Arnaldo Oppitz descrita acima, via ruas São João, Augusto Pestana, que possui uma posição central no sistema, cruzando o núcleo central de leste a oeste, rua Felisberto Soares, que dá exatamente em frente da Igreja Matriz e constitui-se na ligação mais direta com a saída para Gramado pela RS-235, a rua Danton Correa da Silva, que passa por equipamentos importantes da cidade incluindo a estação rodoviária e que se situa em área anteriormente sob influência do percurso da antiga via férrea, que foi desativada e seu leito absorvido por vias urbanas e, finalmente, a rua Dom Pedro II.

A ocupação mais compacta de Canela e o seu traçado central mais regular tende a uma distribuição mais uniforme da integração a partir desse núcleo central. As maiores segregações são verificadas em alguns loteamentos localizados a sul do sistema que, em geral, é mais fracamente vinculado à área central da cidade ou o é pelos diversos espaços de transição, conferindo maior profundidade relativa a esses conjuntos de espaços. Dois deles se encontram separados pelo aeroporto municipal, sendo que o do lado norte é destinado à população de renda mais baixa, enquanto que o do lado sul é basicamente destinado a moradias de veraneio e é acesso ao condomínio fechado do Hotel Laje de Pedra, de alto padrão. A área mais segregada de toda a cidade é um loteamento relativamente novo, também situado ao sul da área central da cidade, destinado à população de baixa renda e que é fracamente conectado com o exterior – apenas em dois pontos – fazendo com que, pelo seu desenho, os espaços a partir das conexões com o exterior sejam acréscimos de profundidade.

86 | Mesmo que com menor expressão do que em Gramado, a segregação de áreas da cidade de Canela corresponde aos dois extremos de poder aquisitivo. De um lado os mais pobres, localizados em bairros operários e, de outro lado, a população de renda mais alta, localiza-



Figura 7 – Integração Global – Canela
 Fonte: Autor

dos em setores topologicamente mais afastados ou em condomínios fechados (Figura 8).

Do ponto de vista da organização local do sistema urbano, mesmo maior que o de Gramado, Canela apresenta uma estrutura de integração local clássica, visível com uma limitação de profundidade de até três passos (Figura 9).

Os eixos com maior importância local são: a avenida Cónego João Marchesi, trecho da RS-235; a rua Godofredo Raimundo, no extremo leste da cidade que cruza a área urbana de norte a sul, conectando-se de modo direto ou fácil aos acessos principais da cidade – as estradas a leste e ao sul anteriormente descritas e RS-235 ao norte; a rua Teixeira Soares, também cruzando a cidade de norte a sul, nas proximidades da área central e a rua Augusto Pestana, cruzando o centro da cidade de leste a oeste. Com valores um pouco menores de integração local destacamos a rua Borges de Medeiros, que passa em frente à Igreja Matriz, o trecho da rua Inácio Saturnino de Moraes, que faz o acesso ao setor leste da cidade e que dá exatamente nos fundos

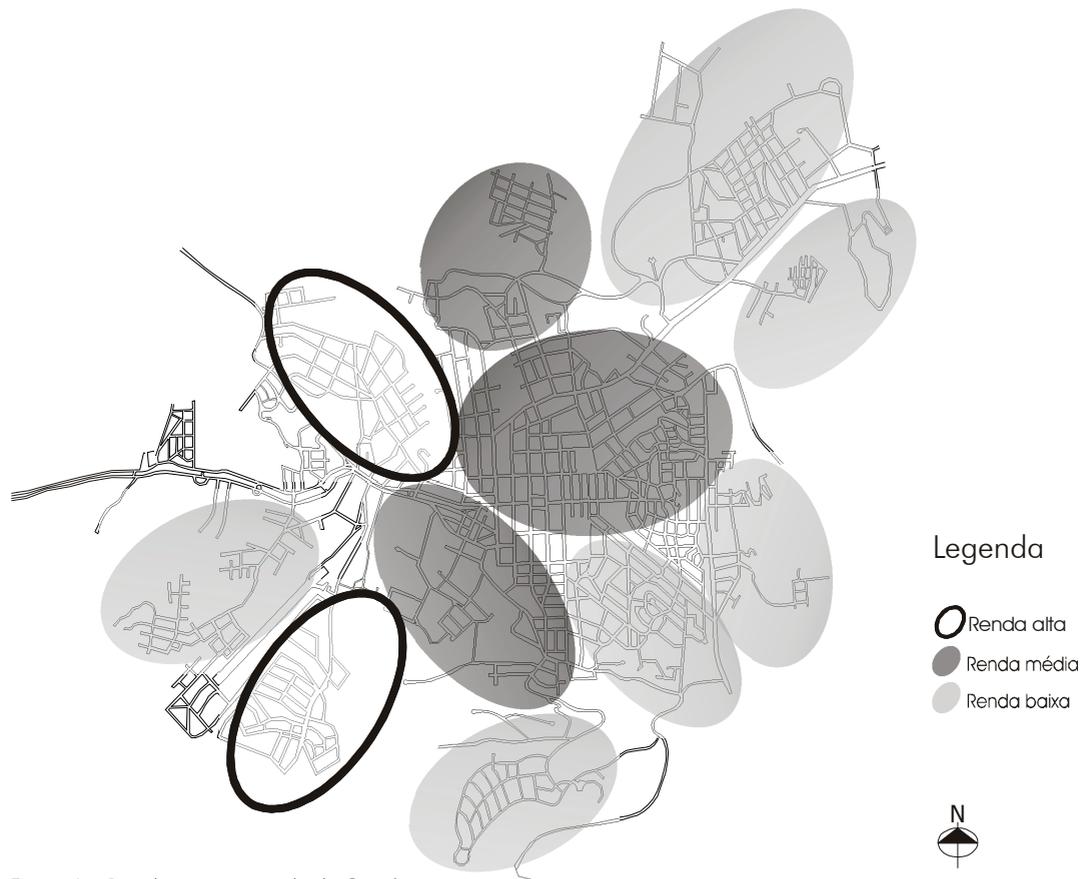


Figura 8 – Distribuição por renda de Canela
Fonte: Autor

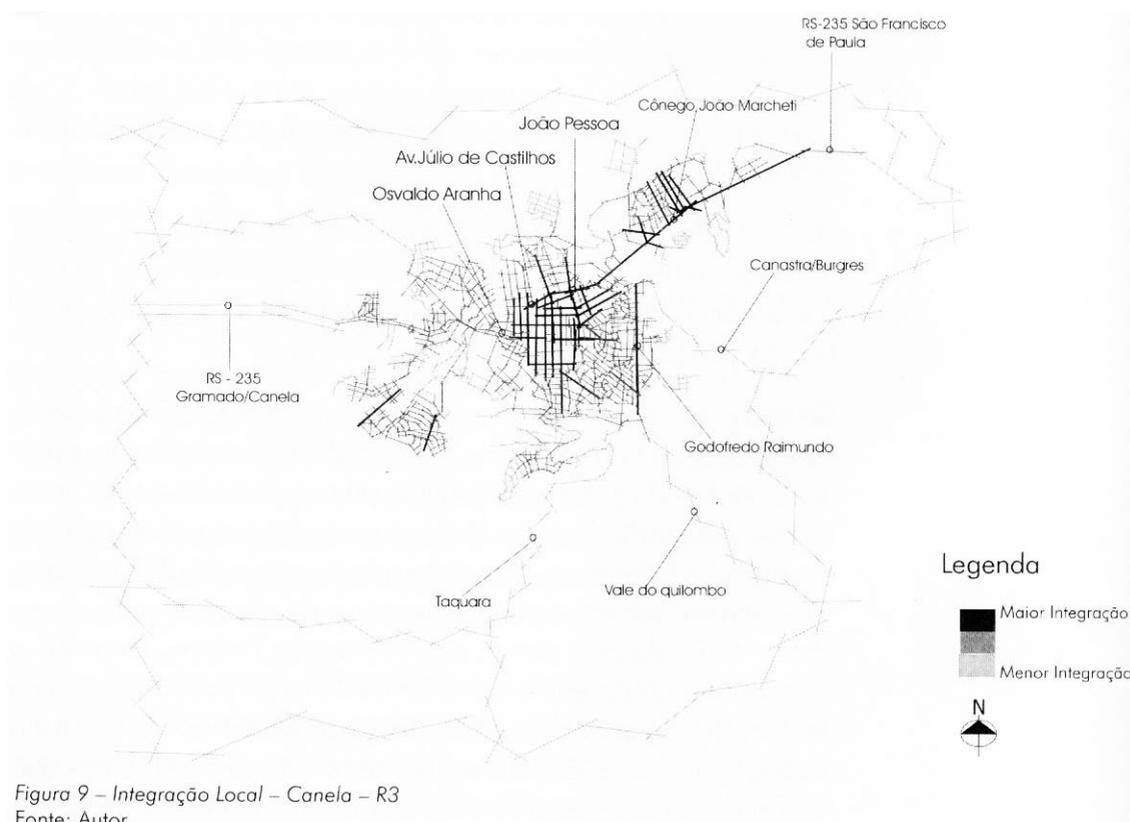


Figura 9 – Integração Local – Canela – R3
Fonte: Autor

Paisagem Ambiente: ensaios - n. 16 - São Paulo - p. 69 - 107 - 2002

da Igreja Matriz, como se fosse uma continuação da rua Felisberto Soares, interrompida pela igreja e outro trecho da avenida Cônego João Marchesi, na extremidade desta parte da RS-235 contida no interior do perímetro urbano.

5.3 – Gramado e Canela

Quando consideramos os sistemas urbanos de Canela e Gramado conjuntamente temos, como resultado, a influência de um sistema sobre o outro. A estrutura básica de acessibilidade ao exterior já foi comentada primeiramente para Gramado e, posteriormente, para Canela. Esta estrutura primária é composta por diversas estradas que as ligam entre si, com outras regiões ou com seu território rural.

Do ponto de vista da integração global (Figura 10), a primeira coisa que chama a atenção é o papel integrador da RS-235, entre Gramado e Canela, encontrando-se entre os eixos mais integrados globalmente. Isto representa, na realidade, um eixo de tensão entre as duas áreas urbanas, o qual já começa a responder a essas características topológicas pela intensa ocupação do solo por atividades essencialmente econômicas e voltadas para o turista, como veremos em seguida.

O segundo aspecto relevante, quando observamos o conjunto formado por Gramado e Canela, é que Gramado tende a apresentar uma quantidade maior de espaços com níveis de integração global maio-

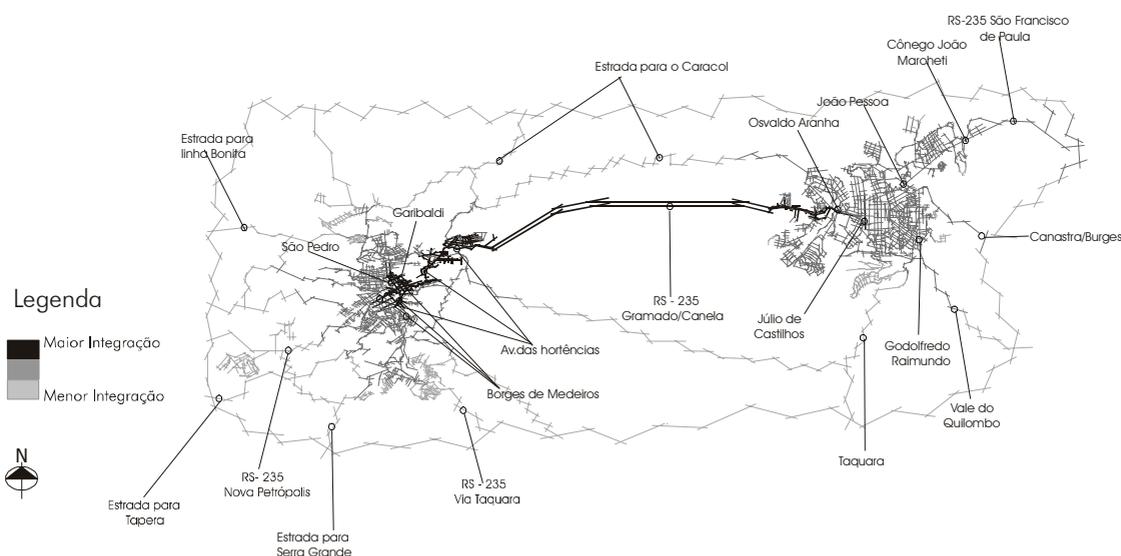


Figura 10 – Integração Global – Gramado e Canela
Fonte: Autor

res, comparativamente a Canela, muito embora a malha relativa a Canela tenda a uma maior regularidade e menor fragmentação que a de Gramado. Este fato pode ser atribuído tanto a uma maior articulação externa do sistema de Gramado bem como pelas descontinuidades encontradas na entrada do sistema de Canela, antes de acessar o tecido mais regular da área central. De qualquer modo, verifica-se que o que são privilegiados são os espaços que fazem parte das principais entradas e saídas das duas cidades, que não passam de continuidades das duas estradas estaduais – RS-235 e RS-115 – que cruzam o interior da área urbana de Gramado com a denominação de avenidas das Hortências e Borges de Medeiros, respectivamente, juntam-se e chegam a Canela pela RS-235 e, no interior de sua área urbana perde sua continuidade física, utilizando-se de um eixo perpendicular – avenida Júlio de Castilhos – para lhe dar continuidade e possibilitar a saída do sistema.

Eixos componentes de estruturas primárias, como é o caso das duas estradas, garantem continuidades físicas pela adoção de ângulos relativamente abertos na intersecção entre eixos que se conectam entre si. Intersecções em ângulo reto ou menores dificilmente são observados, uma vez que tendem a produzir rupturas de continuidade. Este parece ter sido o modo como Canela absorveu no interior da sua malha urbana principal uma rodovia que, de outro modo, poderia gerar um volume de circulação apenas de passagem.

Isto fica mais claro quando examinamos a integração local (Figura 11) que, para os dois sistemas, muito em função das condições configuracionais de Gramado, como apontado acima, passa a estruturar-se com uma limitação de profundidade de cinco passos, a mesma limitação utilizada para o sistema de Gramado examinado isoladamente e dois passos de profundidade a mais do que havia sido necessário para a avaliação do sistema espacial de Canela. O que se percebe é que, neste nível de análise, Canela recupera na organização local a estrutura principal apresentada na organização global do sistema quando visto isoladamente, enquanto Gramado mantém praticamente intacta a estrutura local verificada quando examinada isoladamente. Isto significa que a estrutura urbana de Gramado, quando examinada conjuntamente com Canela, praticamente mantém-se inalterada, seja do ponto de vista de sua organização global, seja do ponto de vista de sua organização local. Já os resultados para Canela parecem apontar para um sistema mais sensível ao tipo de relações que se estabelecem com seu sistema espacial.

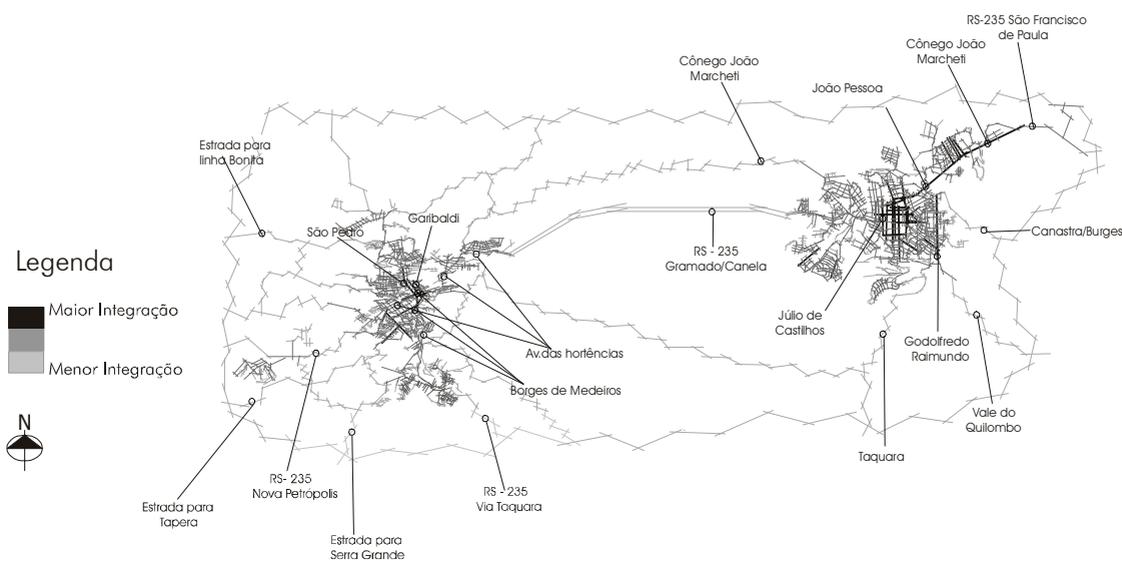


Figura 11 – Integração Local – Gramado e Canela RS

Fonte: Autor

Antes de concluirmos esta parte da análise, merece uma atenção especial algumas características configuracionais de Gramado, particularmente no que se referem à sua maior fragmentação espacial quando comparada com Canela. O tipo particular de fragmentação espacial verificado para Gramado representa uma situação em que o acréscimo de profundidade é dado pela inserção de subsistemas espaciais em eixos que já apresentam um papel sintático de relevância. Com isto, esses eixos passam a ser necessariamente mais caminho para entrada e saída desses subsistemas, reforçando seu papel sintático. Estes são os casos dos loteamentos e condomínios que se vinculam à avenida Borges de Medeiros, ao norte de Gramado, bem como os situados na saída para Taquara, ao sul e na saída para Nova Petrópolis, ao oeste. Constituem-se em pequenos sistemas com uma anelaridade interna que pode ser elevada, mas que se conectam fracamente com o conjunto do sistema espacial como uma estrutura em árvore. Esta particularidade pode explicar a manutenção da estrutura de Gramado quando posta em relação com Canela, já que o papel sintático da estrutura primária permanece forte o suficiente para manter sua estrutura, mesmo quando avaliada conjuntamente com Canela.

6 – A Distribuição do Uso do Solo Urbano

Os padrões de localização das atividades humanas têm assumido bastante relevância nos estudos urbanos e diversas teorias foram desenvolvidas para explicar seu funcionamento, desde os clássicos estudos de economia urbana como os de Christaller, Lösh, Von

Thünen, Weber e Alonso, os quais lidam com a localização das atividades como fruto de terra, fluxo de mercadorias e o transporte. São também muito conhecidos os modelos gravitacionais de distribuição de atividades, principalmente pelos estudos de Hansen e Lowry. Finalmente, são também importantes os modelos configuracionais, como em Hillier & Hanson, os quais tratam a localização das atividades como fruto de um processo em que interessa particularmente a posição relativa de cada espaço em um sistema e o seu nível de acessibilidade relativa, ou seja, seu nível de integração/segregação espacial. Neste trabalho, trataremos a questão da localização das atividades urbanas como parte de um processo construído a partir das relações entre o uso do solo, a configuração espacial e a produção de padrões de movimento, portanto, adotamos a perspectiva teórica provida pelos estudos configuracionais.

Entre outras contribuições para a compreensão das modalidades de distribuição das atividades urbanas, são interessantes as observações feitas por Mitchel (2001). Diz ele que as atividades se localizam por uma combinação de três razões fundamentais: a) o que ele denomina de atrativos fixos da localização, ou seja, aspectos da localização que não são afetados pelo que ocorre em outros locais, como seria o caso da presença de algum recurso – água, terra fértil, beleza de cenário, etc.; b) o que Mitchel chama de vantagens de acessibilidade,

“as que derivam de conexões eficientes e convenientes a atividades relacionadas. (...) Comércio varejista é localizado onde existem muitos consumidores, escritórios são localizados onde os trabalhadores podem facilmente chegar e assim por diante. Estas vantagens são relativas às condições do conjunto da rede. Se outras atividades se reposicionam, se ligações na rede são quebradas ou se tornarem ultrapassadas, ou se novas ligações são estabelecidas, então as vantagens de localização de um local particular podem aumentar ou diminuir.” (Mitchel, 2001:01.4)

c) finalmente, o que o autor denomina de vantagens de estabilidade, ou seja, as que derivam de uma certa inércia devida aos investimentos realizados em uma dada localização.

O que se observa, nos casos de Gramado e Canela, é que essas razões de localização variam de ordem de importância dependendo do tipo particular de atividade e da população consideradas. Assim, a atividade residencial de população de renda mais alta ou, particularmente, a atividade residencial voltada para o veraneio e os condo-

mínios, tendem a valorizar mais os atrativos fixos de paisagem, cenário, etc. Já os moradores se inclinam a localizar-se de modo menos independente do restante do sistema urbano, como parece ser os casos das moradias de veraneio e dos condomínios horizontais. Nestes casos, uma articulação entre moradia e as atividades de suporte em geral de comércio, serviço e emprego parece influenciar de modo mais intenso e, portanto, as vantagens de acessibilidade parecem pesar mais nas decisões de localização. A população de renda mais baixa, exatamente por ter um poder de escolha menor, localiza-se de modo mais acessível possível aos locais de trabalho ou, quando não é possível, o preço da localização parece ser o fator preponderante.

Neste particular, as noções exploradas nos estudos do uso do solo urbano por Villaça (1973) parecem manter sua utilidade explicativa. Para as atividades particularmente sensíveis ao movimento e relações espaciais como o comércio, há uma disputa no mercado pela melhor localização e consegue a melhor localização quem pode pagar por ela. Quando as melhores localizações já estão ocupadas, essas atividades buscam a segunda melhor localização possível no sistema e assim sucessivamente.

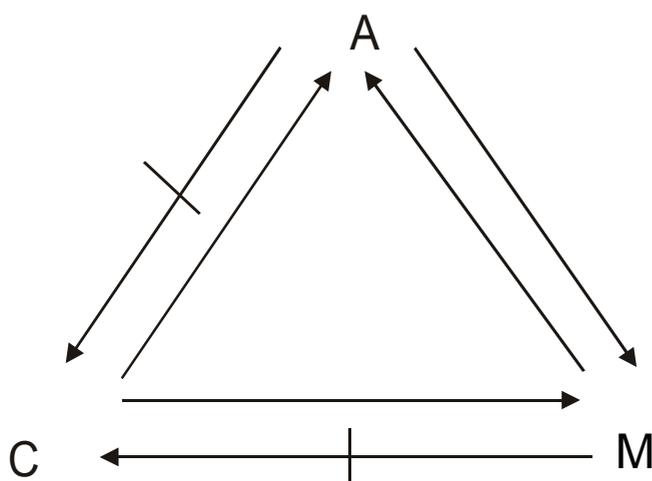


Figura 12 – Esquema de relações entre configuração – C, atividades – A e movimento – M
 Fonte: Hillier, B. (1993)

Para os estudos configuracionais, a discussão sobre a localização de atividades é examinada de forma conjunta com as propriedades relacionais dos tecidos urbanos e do movimento de pedestres. Os espaços priorizados para o movimento pelo sistema são os priorizados como localizações comerciais, uma vez que esta atividade busca explorar esse movimento como parte de sua sustentação enquanto atividade econômica. Por sua vez, essas localizações atuam como efeito multiplicador para a localização de outras atividades, ampliando as possibilidades tanto da utilização do movimento por meio do

sistema como do movimento de/para as atividades. A configuração, no entanto, permanece como uma parte razoavelmente estável dessa equação, como demonstrado nas relações explicitadas pela Figura 12, retirada de Hillier et al (1993).

“As atividades, ou os atratores – A – e o movimento afetam-se mutuamente mas as outras duas relações são assimétricas. A configuração – C – pode influenciar a localização de atratores mas a localização de atratores não pode influenciar a configuração. Do mesmo modo, a configuração pode influenciar o movimento mas o movimento não pode influenciar a configuração. Se boas correlações são encontradas entre o movimento, configuração e atratores, as únicas linhas de influência possíveis são da configuração tanto para o movimento quanto para os atratores, com os dois últimos influenciando-se mutuamente” (Hillier et al, 1993:31).

Estudos sistemáticos (Hillier et al, 1993; Rigatti, 1997 e muitos outros⁵) demonstram que, para tecidos urbanos tradicionais, a configuração é a causa primária do movimento e um bom indicador da localização das funções urbanas.

No levantamento do uso do solo urbano observou-se, com especial atenção, não apenas o tipo de atividade presente nas áreas urbanas, mas, fundamentalmente, formava-se parte do sistema de atividades utilizado prioritariamente por turista ou por morador. As atividades não-residenciais consideradas de uso prioritário de turista são aquelas que se caracterizam por fazerem parte da estrutura de recepção e de apoio ao turista: hotéis, pousadas, restaurantes, lojas de lembranças, presentes, artesanato, etc. Mais recentemente, assumem posição de destaque também a produção de chocolates e a indústria do mobiliário. Mesmo esses setores exploram uma imagem local – o frio, a origem colonial, a natureza, etc., para a produção e comercialização de produtos diretamente a turistas ou para exportação. De qualquer modo, sua produção não é destinada aos moradores, muito embora estes também possam consumir tais produtos.

Já para as áreas residenciais, além do levantamento *in loco*, procedeu-se a uma classificação sobre o tipo de usuário principal. Deste modo, as áreas predominantemente residenciais foram classificadas como sendo de uso prioritário de turistas ou de moradores. As áreas residenciais de turistas foram consideradas aquelas que foram produzidas e são utilizadas basicamente por casas de veraneio possuindo, portanto, um uso intermitente. Já as áreas residenciais de moradores são aquelas utilizadas por residentes fixos da cidade possuindo, portanto, um uso mais constante durante todo o ano. Compreende-

(5) Veja-se especialmente a produção registrada nos anais dos três Simpósios Internacionais de Sintaxe Espacial, o de Londres, de 1997, o de Brasília, de 1999, e o de Atlanta, de 2001.

se que a utilização dos espaços, geralmente, não é tão absoluta e rigorosa, havendo residentes fixos no interior de áreas de veraneio e vice-versa. Consideramos, no entanto, a utilização que lhes dá característica e, por isso, utilizamos a classificação por predominância, o que não elimina outras possibilidades de uso, desde que não comprometa, essencialmente, sua classificação. Estas mesmas particularidades podem ocorrer também para as atividades não-residenciais.

Os levantamentos efetuados possibilitaram, também, uma classificação das áreas das cidades segundo sua utilização por padrões socioeconômicos, medidos pelos padrões habitacionais verificados. Deste modo, agregou-se informações que podem ser úteis para se entender as relações entre os padrões sociais e os padrões espaciais que caracterizam a área de estudo.

6.1 – O Uso do Solo em Gramado

Uma observação da distribuição das atividades na área urbana de Gramado (Figura 13) permite a constatação de algumas particulari-

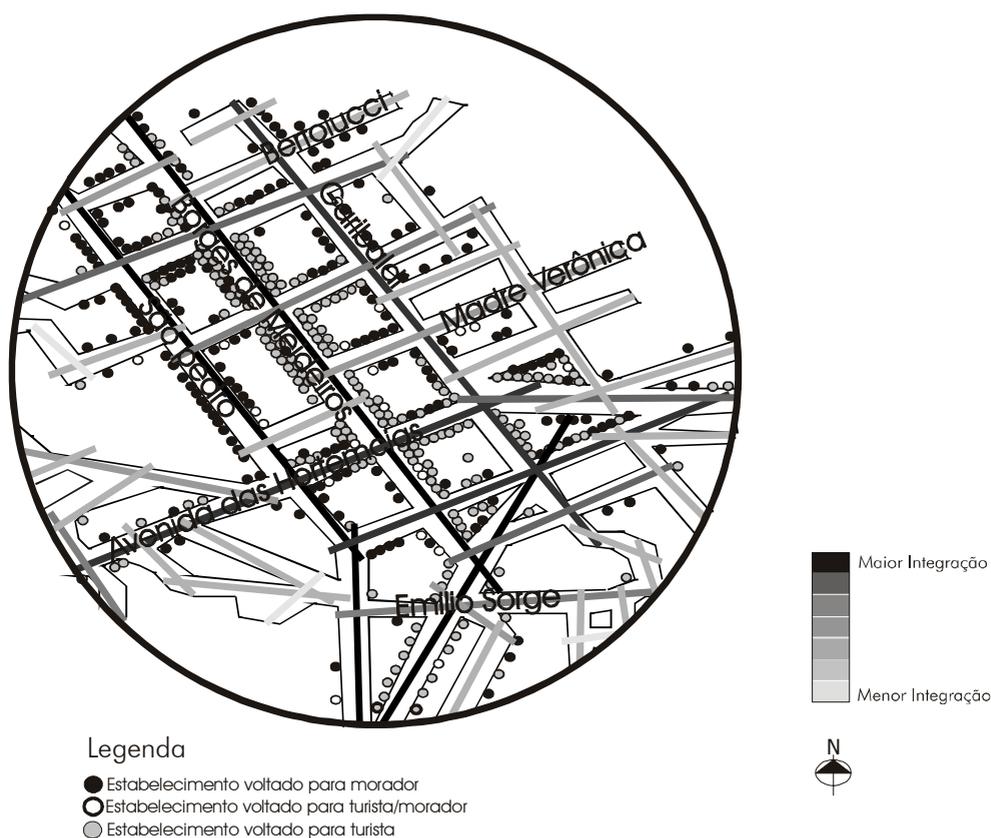


Figura 13 – Uso do solo diferenciado + RN Gramado – Detalhe Área Central
Fonte: Autor

dades. De um modo geral, as atividades não-residenciais tendem a concentrar-se nos eixos de maior integração, principalmente na avenida das Hortências, rua São Pedro, avenida Borges de Medeiros, rua Garibaldi e algumas transversais, como as ruas Senador Salgado Filho, a Augusto Zatti e Madre Verônica, as quais apresentam um nível de integração espacial um pouco menor que as vias citadas anteriormente.

Já o comércio voltado ao turista se concentra, basicamente, em um trecho da avenida Borges de Medeiros, continuidade do principal acesso à cidade, cruzando a cidade de norte a sul e dando acesso a alguns dos principais equipamentos turísticos, como o Palácio dos Festivais, a Praça Central com seu Posto de Informações Turísticas, a rua Coberta – trecho da rua Madre Verônica – e a Igreja Matriz. A partir da avenida Borges, o comércio de menor poder de competição por localizações ao longo da avenida Borges de Medeiros, vão assumindo as posições mais próximas possíveis nas ruas transversais, misturando-se mais com atividades voltadas ao morador, à medida que se distancia, moldando deste modo os padrões de uso da área central da cidade.

Chama a atenção que a rua São Pedro, uma das vias de maior integração de todo o sistema espacial, o trecho mais ao norte da avenida Borges de Medeiros, bem como a rua Garibaldi, também bastante integradas, concentram uma grande quantidade de atividades voltadas aos moradores. Outra via que apresenta integração média e uma grande concentração de atividades voltadas aos moradores é a rua Tristão de Oliveira, a leste da rua São Pedro e próxima ao cemitério. Deste modo, fica estabelecida uma certa distinção espacial entre os espaços prioritários dos moradores e os dos turistas. Ambos possuem necessidades locais os quais requerem que determinadas atividades de interesse mais geral, mesmo de atendimento mais local, estabeleçam-se em espaços com boa acessibilidade em relação ao conjunto do sistema. Alguns dos espaços bem integrados globalmente são utilizados prioritariamente para a implantação de atividades destinadas aos estrangeiros ou, no caso, aos turistas. Isto é compreensível pois, deste modo, tanto a penetração de estrangeiros no sistema bem como a sua circulação em seu interior ficam facilitadas pela utilização de espaços de maior acessibilidade.

Fica claro, então, que, em Gramado, a estrutura espacial busca para o estrangeiro espaços em que pode chegar facilmente bem como circular com facilidade. As características físicas desta parte da

cidade, com um grande grau de anelaridade espacial asseguram, também, uma possibilidade de controle espacial mais difuso, permitindo que o turista usufrua do espaço sem se sentir forçosamente sob um escrutínio constante, deixando-o com uma percepção de maior grau de liberdade.

Das vias com maior integração, observa-se que se privilegiam os trechos mais centrais das entradas e saídas da cidade – partes das avenidas das Hortências, Borges de Medeiros e rua João Petry e, em certo equilíbrio de importância, os espaços principais dos moradores – como as ruas São Pedro e a Garibaldi e o trecho mais central da avenida Borges de Medeiros. Observando-se como as atividades se distribuem no espaço, pode-se dizer que aquelas voltadas para a função turística dominam a avenida Borges de Medeiros e as proximidades das vias que a cruzam, isto é, com o acréscimo de mais um passo de profundidade em relação à principal – avenida Borges de Medeiros. Verifica-se que há uma maior preocupação em manter uma continuidade na distribuição entre a avenida Borges de Medeiros e transversais, tendendo a manter um sistema anelar de uso não-residencial, explorando a anelaridade do movimento, ao invés de distribuir-se em um sistema de espaços paralelos. Desta forma, importantes eixos de integração espacial podem ser utilizados para as atividades que representam aquelas de uso coletivo da população prioritariamente residente. A avenida Borges de Medeiros, eixo do turista, fica em posição central aos eixos dos moradores e paralelamente entre si: um a leste da avenida Borges de Medeiros – a rua São Pedro – e um a oeste – a rua Garibaldi – unificados pelas transversais, onde as atividades não-residenciais são mais voltadas aos turistas quanto são mais localizadas próximas da avenida Borges de Medeiros ou mais voltadas aos moradores, quanto são mais localizadas próximas das ruas São Pedro ou Garibaldi. Esta parece ser uma estratégia importante na organização espacial deste tipo de cidade que recebe uma grande quantidade de estranhos ao sistema como Gramado. Percebe-se que, para Gramado, a intensidade da função turística já produz espacialmente efeitos nos graus de sua especialização funcional.

De particular interesse é o exame do padrão de distribuição espacial da estrutura de acomodação turística formada pelos hotéis e pousadas. O que se observa é que, embora com algumas exceções, de um modo geral, estes tendem a se localizar em espaços com níveis de integração intermediária, ou seja, nem sobre os espaços de maior integração – uma vez que estes tendem a atrair um movimento muito

grande de pessoas e veículos, o que poderia comprometer o sossego dos clientes –, nem sobre os espaços de maior segregação, uma vez que estes dificultariam a mobilidade dos hóspedes. A localização em espaços de integração média é uma estratégia de posicionamento relativo desta atividade que assegura uma tranquilidade maior, mas, ao mesmo tempo, uma boa e fácil relação com os espaços de maior integração onde se situam os serviços de apoio, o comércio para o turista, constituindo-se nos espaços de encontro e de relações dessa categoria. Esta parece ser uma forma de garantir um grau de intimidade espacial, sem comprometer a facilidade de acesso e relação ao conjunto do sistema.

Analisando esses dados com a integração local de Gramado, percebe-se que a distribuição das atividades não-residenciais seja daquelas destinadas preferencialmente para os turistas, seja daquelas de uso prioritário dos moradores, atendem muito mais à lógica da integração global. Isto significa que, mesmo com um certo grau de separação espacial, o comércio e os serviços buscam localizar-se em espaços globalmente integrados, o que garante um maior potencial de utilização, dadas as implicações da integração espacial e o movimento de pessoas e veículos. Em Gramado, o núcleo de integração, com as peculiaridades explicitadas acima, põe em relação turista e morador e é compartilhado entre essas duas categorias sociais, embora as especializações sociofuncionais verificadas.

Em relação à distribuição da atividade residencial (Figura 14) os dados obtidos para Gramado permitem as seguintes observações. Na área central da cidade e no núcleo de integração espacial principal há uma tendência de sobreposição de moradias de veraneio e as destinadas a residentes fixos, principalmente de padrões médios. No restante da cidade se verifica uma maior distinção tanto do ponto de vista do padrão socioeconômico quanto da categoria veraneio/fixa, ou seja, de uso mais eventual ou mais permanente e, de acordo com os procedimentos adotados, de uso de estranhos ao sistema espacial ou de moradores. Deste modo, as áreas residenciais de veraneio e de melhor padrão situam-se próximas ao centro da cidade e próximas da avenida das Hortências e no entorno do Lago Negro, áreas em que os aspectos ambientais compõem de modo bastante evidente. Além destas áreas residenciais de alto padrão em período mais recente, tendem a localizar-se de modo descontínuo em relação ao tecido urbano mais consolidado e, em geral, na forma de condomínios horizontais. São os casos, por exemplo, dos condomínios localizados ao norte da avenida Borges de Medeiros, próximos

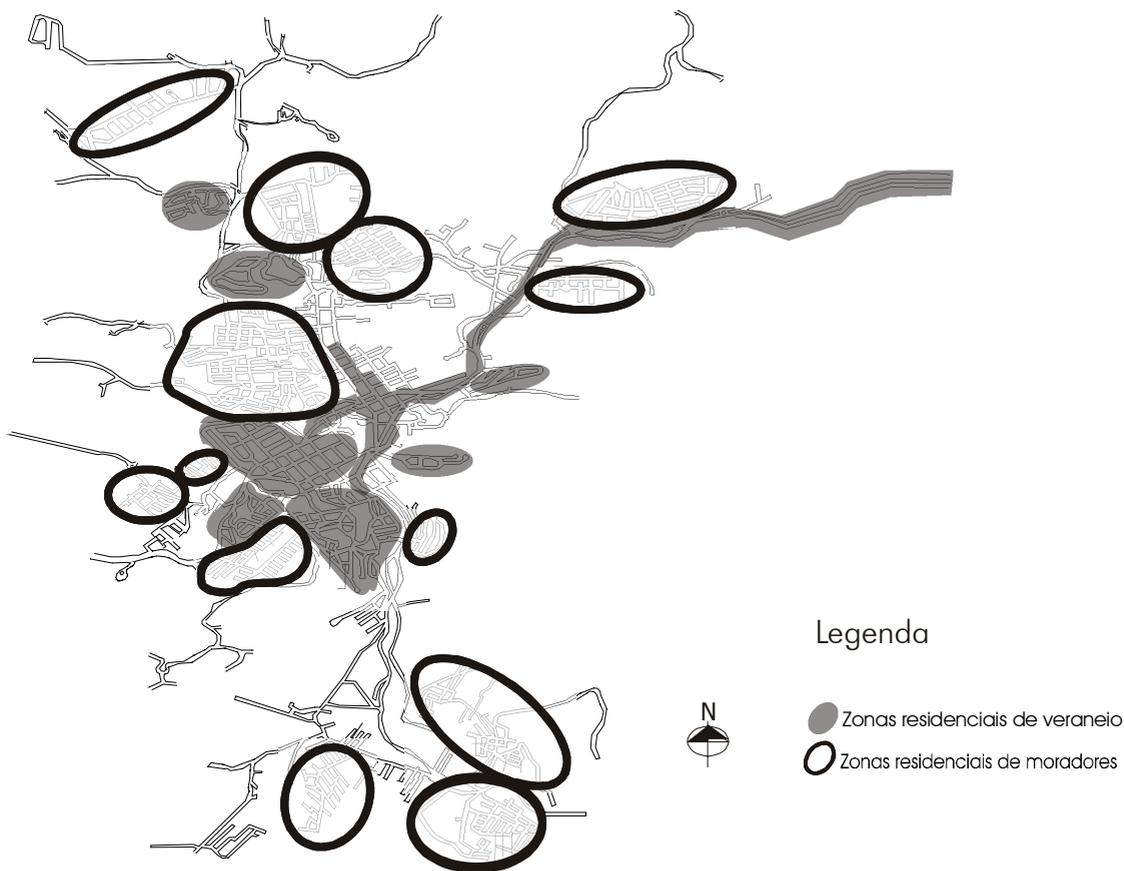


Figura 14 – Zoneamento Residencial em Gramado
Fonte: Autor

ao Parque de Exposições Exposerra e os que dão para o Vale do Quilombo. Estas áreas exploram vantagens ambientais de vista e vegetação, tentando manter parcela significativa dos terrenos com cobertura vegetal nativa.

Já as áreas dos moradores de padrões médio-baixo e baixo situam-se de modo quase invisível em relação às áreas mais centrais e de uso dos turistas e distribuem-se no tecido urbano. São áreas essencialmente de trabalhadores e de atividades produtivas. É nessas áreas que se situam grande parte das atividades industriais, como a de mobiliário e de calçados e as de serviços mais pesados como oficinas, por exemplo.

Representativa desta situação e com interessantes características configuracionais é o bairro Carniel, localizado ao longo da estrada

Gramado-Canela. Há, aqui, um padrão espacial bastante característico da relação turista-morador: ao longo da RS-235, globalmente bem integrada, estão localizadas atividades quase totalmente voltadas ao turista – restaurantes, lojas de chocolate, museus temáticos, malharias, lojas de decoração, lojas de móveis, artesanatos, hotéis, pousadas, etc. Em direção ao interior do bairro, a um ou dois passos de profundidade em relação à estrada, encontram-se todo o apoio necessário ao funcionamento das atividades turísticas: tanto fábricas de produtos que possuem lojas na RS-235, como de chocolate, de móveis, esquadrias, etc. bem como as residências de operários que trabalham nessas indústrias ou nos estabelecimentos ao longo da RS-235. Deste modo, o posicionamento espacial dos agentes sociais encontram-se funcionalmente ajustados.

6.2 – O Uso do Solo em Canela

Comparativamente a Gramado, Canela possui uma série de peculiaridades que definem de modo particular a relação estranho-morador. Desde o ponto de vista da distribuição das atividades não-residenciais, percebe-se para Canela uma menor participação dessas atividades e um certo confinamento a determinados espaços (Figura 15). O acesso à cidade pela RS-235, de Gramado, concentra a maior parte das atividades voltadas aos turistas. Essa distribuição se dá pela avenida Osvaldo Aranha e sua continuação em direção à Praça da Matriz, que é a rua Felisberto Soares e contorna as duas laterais norte e sul da praça, tendo a Igreja Matriz como limite e barreira. Deste modo, o turista é encaminhado praticamente em linha reta para o interior do tecido urbano de Canela por praticamente apenas uma via e retorna pelo mesmo caminho utilizado para o ingresso.

É interessante observar que, para o caso de Canela, não são os espaços mais integrados espacialmente os privilegiados para a implantação das atividades turísticas, mas os que representam continuidade espacial em relação à entrada e saída para Gramado. Mesmo que relativamente bem integrados, a avenida Osvaldo Aranha e a rua Felisberto Soares não fazem parte dos espaços de maior acessibilidade no sistema. O que se percebe é que a integração espacial é utilizada para abrigar a organização da cidade como um todo, mas do ponto de vista do morador e não do estranho, como parece ser com mais intensidade o padrão verificado para Gramado. Dessa maneira, as linhas de maior integração abrigam a maior parte das atividades não-residenciais da cidade e aquelas voltadas para o morador, em especial: a avenida Júlio de Castilhos, que faz a

continuação da ligação intra-urbana da RS-235 com bancos, lojas, farmácias, armazéns, armarinhos, fruteiras, etc., sendo o segundo eixo em valor de integração; todo o percurso interno da RS-235, ou seja, a rua João Pessoa e a avenida Cônego Marchesi; a rua Augusto Pestana, a mais integrada de todo o sistema e, em menor medida, mas também importantes enquanto concentradoras de atividades não-residenciais voltadas aos moradores, as ruas Ignácio Saturnino de Moraes, Tio Elias, Dona Carlinda e Borges de Medeiros, sem esquecermos da área no entorno da nova estação rodoviária.

Canela apresenta uma estrutura urbana que corresponde a praticamente duas cidades independentes: uma, menor, voltada ao consumo turístico e outra, grande e forte, que se organiza para o uso cotidiano de seus moradores, quase que sem interferir na anterior. Esta característica é percebida intuitivamente ao se transitar nas áreas mais amplas do que aquelas destinadas aos turistas. Um caso típico é a enorme importância que representa para a cidade, desde seu

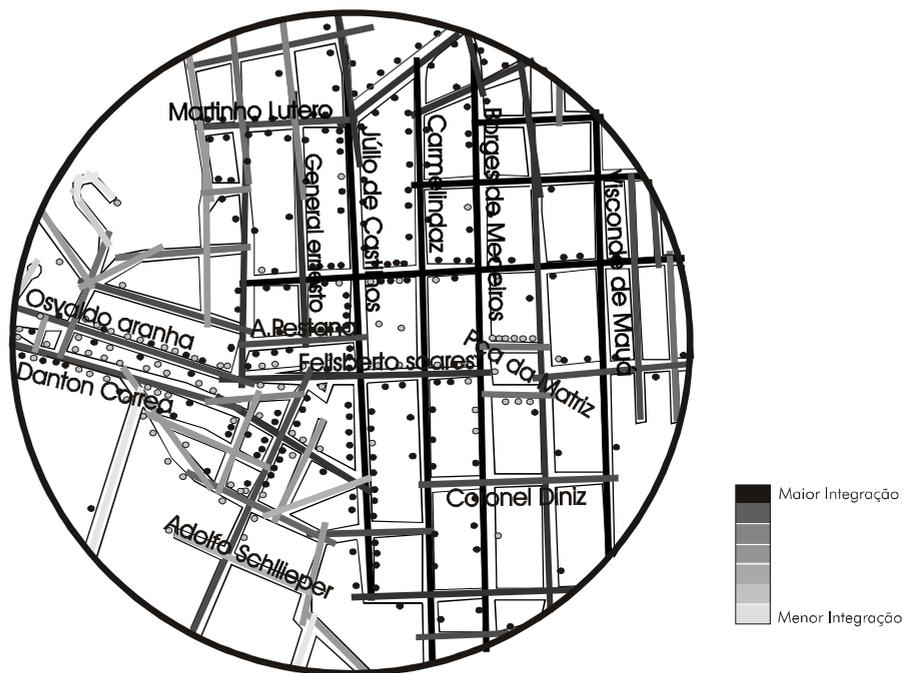


Figura 15 – Uso do Solo Diferenciado + RN Canela – Detalhe Área Central
Fonte: Autor

período de formação, a estrada RS-235 que, no interior da área urbana, concentra um sem-número de atividades voltadas ao conjunto da cidade, apresenta um movimento expressivo, seja de pedestres, seja de veículos e que faz parte do coração de Canela. No entanto, essa complexidade funcional não é facilmente percebida do ponto de vista do estranho que circula concentradamente na estrada e na saída da cidade em relação a Gramado.

A atividade turística em Canela é colocada de tal forma que não compromete para o estranho os espaços-chave do ponto de vista da estrutura de acessibilidade geral da cidade. Esta se distribui em espaços de níveis médios de integração espacial.

A rede de hotéis e pousadas se distribuem segundo uma lógica semelhante a Gramado, isto é, sua localização privilegia espaços de níveis médios de integração, possibilitando simultaneamente intimidade e acessibilidade. Destacam-se as áreas da Vila Suzana, a RS-235, em direção a Gramado e a avenida Osvaldo Aranha, na entrada da cidade como locais nos quais se concentram um maior número de estabelecimentos.

Quando observamos a distribuição da atividade residencial (Figura 16), o peso dado para o morador fica ainda mais evidente. Com algumas exceções, as áreas residenciais da cidade são fundamentalmente destinadas a moradores. Estas últimas apresentam um padrão comum a cidades deste porte na distribuição do poder aquisitivo da população, com padrões médios/altos no centro e proximidades, tornando-se mais populares à medida que se afastam. Aqui, também, deve-se registrar a exceção que representam as áreas de condomínios que também tendem a ser implantados em periferias. Esse padrão de distribuição dos níveis de renda, observados pelos padrões habitacionais, seguem de perto o padrão de distribuição da integração espacial. Assim, a estrutura mais compacta da distribuição da integração em Canela, que vai do centro para a periferia, assemelha-se à distribuição dos níveis de renda da população, com as exceções registradas.

Mesmo que já tenha sido mencionado, é importante reforçarmos a avaliação do processo de ocupação ao longo da RS-235, no trecho entre Gramado e Canela. O movimento de passagem necessário para a ligação entre os dois sistemas, praticamente sem vias alternativas, sobre eixos de grande integração global, é explorado e sustenta uma crescente utilização do solo por atividades não-residenciais e voltadas aos turistas.

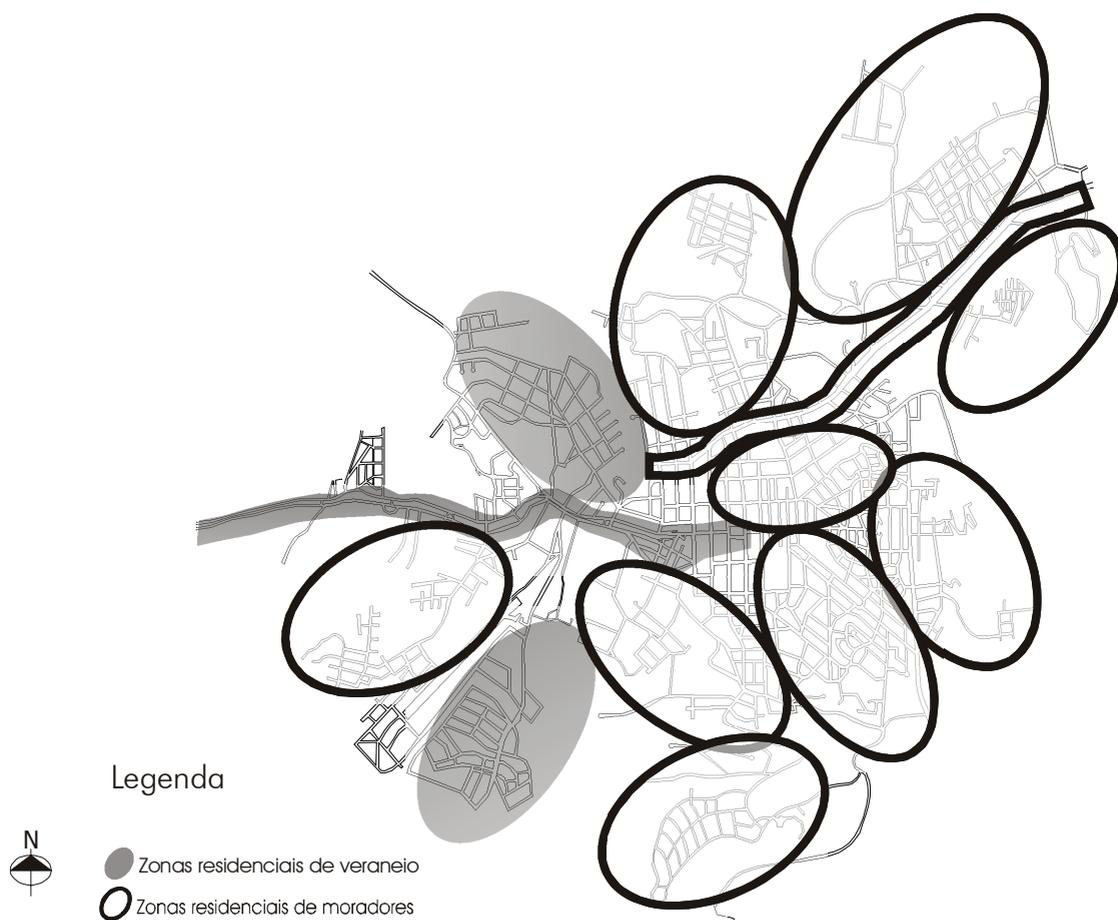


Figura 16 – Zoneamento Residencial em Canela
Fonte: Autor

7 – Conclusões

Gramado e Canela organizam seu espaço para dar suporte a atividades turísticas que são, essencialmente, atividades desenvolvidas para estranhos que, eventualmente, encontram-se nos sistemas espaciais, consomem bens e serviços turísticos, movimentam-se no interior dos sistemas e, finalmente, retiram-se. As relações entre turista e morador, em ambas as cidades, embora apresentem particularidades que as distinguem entre si, definem também características que são semelhantes entre as duas cidades.

Como particularidades importantes, podemos considerar para o caso de Gramado, a diferença do porte da atividade turística em relação a Canela, tanto do ponto de vista quantitativo de espaços utilizados

para dar suporte ao turismo, muito superior a Canela, quanto do ponto de vista de quão pervasiva é esta atividade para o conjunto da cidade, muito mais capitalizada em Gramado e muito mais dirigida para o caso de Canela.

Para Gramado, a atividade turística ocupa um lugar de destaque, tanto no que diz respeito ao grau de comprometimento de áreas urbanas utilizadas para esta finalidade bem como nos tipos de espaços utilizados, seja para as atividades não-residenciais voltadas aos turistas, seja para as áreas residenciais de veraneio. Em Gramado, as atividades não-residenciais voltadas ao turismo ocupam espaços configuracionalmente centrais, tanto quando a consideramos isoladamente quanto quando a consideramos conjuntamente com o sistema espacial de Canela. De qualquer modo, os moradores ainda mantêm para seu uso os espaços sintaticamente mais integrados, produzindo facilidades para a entrada e movimentação dos turistas, mas ao mesmo tempo controlando-os pela utilização de espaços que são os mais integrados e mais diretamente vinculados aos habitantes do sistema espacial e que são dispostos entre os espaços dos turistas.

Canela parece separar de modo mais efetivo o que sejam as atividades turísticas e o movimento relacionado. Os espaços mais na entrada do sistema são os privilegiados para a localização de atividades turísticas, embora não sejam estes os espaços sintaticamente mais relevantes. O sistema espacial vinculado ao morador é mais importante, tanto do ponto de vista da extensão dos espaços utilizados quanto pela utilização dos espaços com maiores níveis de integração espacial. As peculiaridades configuracionais de Canela em sua principal conexão com o exterior que é a ligação com Gramado, com as discontinuidades espaciais presentes, fazem com que seja produzida uma perda interna de integração, quando posta em relação com Gramado.

De comum, ambos os sistemas apresentam um processo mais recente de uma maior segregação espacial de áreas residenciais dos extremos de níveis de renda: as novas áreas de residências de veraneio destinadas a faixas de alta renda tendem a localizar-se em áreas mais segregadas espacialmente, mas com vantagens do ponto de vista de cenário e paisagem, com forte tendência da utilização da figura do condomínio fechado. Já as áreas utilizadas para a moradia de população de rendas mais baixas, embora também tendam a localizar-se áreas sintaticamente segregadas, ocupam áreas com menores qualidades ambientais.

Observando, particularmente, o caso de Gramado, em que a expansão da atividade turística é acompanhada pela expansão constante dos espaços utilizados para este fim, podemos fazer as seguintes considerações. Já se pode observar um processo de eliminação de moradias e de atividades de uso mais voltado aos moradores em eixos como a avenida Borges de Medeiros bem como nas edificações situadas em suas transversais e mais próximas dos cruzamentos. Podemos imaginar que, em um processo contínuo de crescimento da atividade turística, há uma tendência de, paulatinamente, haver uma substituição constante de atividades e a ocupação cada vez maior dos espaços de maior integração para dar suporte a uma atividade que requer boas condições de acessibilidade e de movimento para os estranhos ao sistema. No limite, poderíamos pensar também em situações que denominaríamos de hiperturismo, nas quais a intensidade da atividade turística é de tal monta que tende a eliminar o morador dos sistemas espaciais. Veneza e Florença, na Itália, parecem ser casos que se enquadram nessa particularidade na medida em que o comprometimento do espaço para a atividade turística tende a espalhar-se para o conjunto do tecido urbano e não apenas para alguns espaços configuracionalmente importantes para a penetração e mobilidade dos estranhos. Neste caso, a tradicional consideração das relações entre distribuição de atividades e configuração espacial não é suficiente para dar conta do fenômeno e novas aproximações são necessárias.

Mesmo que a situação em Gramado e Canela ainda se encontre distante de um hiperturismo, o processo de ocupação espacial da atividade turística, particularmente para Gramado, permite que se observe, mesmo parcialmente, as particularidades relacionadas com o impacto espacial da atividade turística, com a substituição crescente e paulatina de usos dos moradores para usos destinados a estranhos. Em situações de hiperturismo, pela tendência de eliminação do morador do sistema espacial que passa a ser ele também um estranho, as interfaces entre estranhos e moradores ficam diminuídas e podemos perceber nessas situações uma perda da aura e de alguns valores que implicam a atividade turística, ficando muito centrada em alguma particularidade que, no caso de Veneza e Florença, situa-se em seus monumentos.

BIBLIOGRAFIA

- CANIGGIA, G., MAFFEI, G. *Composizione architettonica e tipologia edilizia: 1 – lettura dell'edilizia di base*. 3 ed. Venezia: Marsilio Editori, 1981.
- HANSON, J. Order and structure in urban design: the plans for the rebuilding of London after the great fire of 1666. *Ekistics*, v. 56, n. 3334/335, p. 22-42, jan./fev. mar./abr., 1989.
- HILLIER, B., HANSON, J., PEPONIS, J. Syntactic analysis of settlements. *Architecture et comportement/ Architecture and Behaviour*, v. 3, n. 3, p. 217-231, 1987.
- HILLIER, B. The architecture of the urban object. *Ekistics*, v. 56, n. 334/335. jan. fev./mar. abr., 1989, special issue – Space syntax: social implications of urban layouts, p. 5-21.
- _____. *The space is the machine*. Cambridge: Cambridge University Press.
- HILLIER, B., HANSON, J. *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- HILLIER, B. et al. Natural movement: or configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, v. 20, p. 29-66, 1993.
- MITCHEL, W. The revenge of place. In: SPACE SYNTAX 3RD INTERNATIONAL SYMPOSIUM PROCEEDINGS. Atlanta, Georgia Institute of Technology, 2001. p. 01.1-01.6.
- PEPONIS, J. et al. The spatial core of urban culture. *Ekistics*, v. 56, n. 3334/335, p. 43-55, jan./feb. mar./apr., 1987.
- RIGATTI, D. *Morfologia urbana, memória coletiva e formas de socialidade em Porto Alegre: O centro da cidade*. Relatório final de pesquisa ao CNPq. Porto Alegre, o autor, 1991.
- _____. *Cidade e memória*. Relatório de Pesquisa à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: o autor, 1993.
- _____. Apropriação social do espaço público: Um estudo comparativo. *Paisagem e Ambiente Ensaios*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, FAUUSP, n. 7, p. 141-197, jun. 1995.
- _____. *Do espaço projetado ao espaço vivido: Modelos de morfologia urbana no Conjunto Rubem Berta*. São Paulo, 1997. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- _____. O processo de desenho em conjuntos habitacionais. *Paisagem e Ambiente Ensaios*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, FAUUSP, n. 11, p. 203-276, 1998.
- _____. Tipologia espacial como uma instância dos layouts urbanos. *Paisagem e Ambiente Ensaios*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, FAUUSP, n. 13, p. 181-201, 2000.

TEKLENBURG J. A. F., TIMMERMANS, H. J. P., WAGENBERG, A. F. van.
Space syntax: standardized integration measures and some simulations. Artigo apresentado na 22ª ANNUAL CONFERENCE OF THE ENVIRONMENTAL DESIGN RESEARCH ASSOCIATION, mar., 1991, Oaxtepec, México.

VILLAÇA, F. *O uso do solo urbano.* São Paulo: Cepam, 1973. mimeo.