

A duplicação da BR-101 sul e o impacto da segregação urbana em Terra de Areia.

Heriane Luciane Ramos dos Santos¹, Kamila Carnevalli², Fábio Lúcio Lopes Zampieri¹ (orientador)

¹ *Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, ULBRA.*

Resumo

Terra de areia surgiu do desmembramento de Osório e Capão da Canoa, e recebeu o nome devido aos imigrantes alemães que na época citavam com frequência “fulano está morando lá pelas terras de areia” (Lipert,1991), para diferenciar dos outros que viviam em regiões de terras argilosas.

Com a decisão do governo estadual em promover a abertura de uma estrada ligando Osório a Torres, estrada que na época foi criada com denominação de RS-59 e que passou para o plano rodoviário nacional com o nome de BR-101, ocasionou uma mudança no perfil econômico, político e social de Terra de Areia, pois, anteriormente o transporte de mercadorias era feito através da navegação fluvial e lacustre da região, com a introdução dessa estrada, esse transporte foi desativado. Com isso, a BR-101 tornou-se a via mais integrada do município.

Com a duplicação da BR-101, surge então a divisão do município de Terra de Areia, causando impactos tais como: migração, tanto da população quanto do comércio, para um lado específico da cidade; a dificuldade no acesso a ambos os lados, pois a BR-101 passou de via mais integrada para mais segregada.

Introdução

O presente trabalho refere-se ao impacto morfológico causado pela divisão da BR-101 no município de Terra de Areia. A pesquisa originou-se pela necessidade de entender como as mudanças na malha da cidade influenciam no uso do solo.

Metodologia

- Para avaliar o impacto causado pela modificação da BR utilizou-se a morfologia urbana através da sintaxe espacial;
- No entanto, não existia um mapa georreferenciado da cidade para avaliar a estrutura morfológica.
- Utilizaram-se então imagens de satélite disponíveis no INPE para traçar o mapa base. Essas imagens foram corrigidas e georreferenciadas;
- Com o mapa base pronto utilizou-se os mapas do Google Earth para atualizar as ruas para uma versão mais completa (pós-intervenção da BR-101); Com o mapa atualizado se utilizou imagens de satélite de 2005, antes da duplicação e segregação da rodovia em relação à cidade, para criar um mapa anterior a intervenção da BR-101;
- Com os dois mapas comparativos prontos se fez uma análise sintática através de mapas axiais (que são adequados para avaliar a acessibilidade topológica de uma estrutura urbana);
- Paralelo a isso se desenvolveu uma pesquisa histórica através da bibliografia disponível.

Resultados

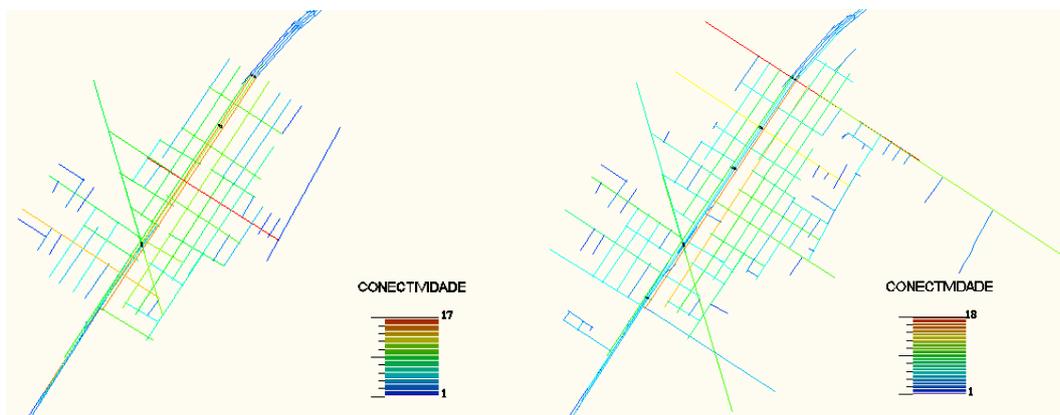
O mapa axial de integração global mostra que as linhas mais integradas, isto é, as mais acessíveis de todas as outras do sistema, apresentam resultados bem diferentes, por um lado a de 2005 mostra a integração global vinculada na parte central da cidade utilizando a BR-101 como parte do sistema, por outro lado o de 2010 apresenta a integração passando para o lado direito do mapa e aumentando muito em uma borda. Hiller, *et al*, (1993), inferem que sistemas com integração em suas bordas são mais restritivos para os visitantes.

A conectividade também apresenta diferença entre os dois mapas, ela passa da linha mais central para o canto esquerdo superior.



Mapa 2005

Mapa 2010



Mapa 2005

Mapa 2010

Conclusão

Para a sintaxe espacial, as linhas mais integradas e conectadas são, geralmente, as com o maior fluxo de pessoas. Partindo dessa situação o comércio costuma se localizar nelas. Nesse caso, a mudança foi na configuração da cidade, mudando os padrões de deslocamento das pessoas e alterando os fluxos, o que já pode ser visualizado no local e é de conhecimento dos moradores. No entanto, mais estudos serão necessários para avaliar se houve uma mudança de uso do solo acompanhando as mudanças configuracionais.

Referências

- Lipert, Genéri Maximo, **Terra de Areia: Idéia, Sonho e Realidade**. Porto Alegre: Editora Tchê. 1991.
 Hillier, B., A. Penn, 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.