

CENTRO UNIVERSITÁRIO FEEVALE

THAÍS LUFT DA SILVA

PROJETO DE QUALIFICAÇÃO DA AVENIDA BEIRA-MAR DE XANGRI-LÁ  
ESTUDOS SOBRE A CIDADE

Novo Hamburgo, agosto de 2009.

THAIS LUFT DA SILVA

PROJETO DE QUALIFICAÇÃO DA AVENIDA BEIRA-MAR DE XANGRI-LÁ  
ESTUDOS SOBRE A CIDADE

Pesquisa do Trabalho Final de Graduação  
apresentado como parte integrante da  
Disciplina de Pesquisa do Trabalho Final de  
Graduação do curso de Arquitetura e  
Urbanismo do Centro Universitário Feevale

Professoras: Alessandra Migliori do Amaral Brito  
Ana Carolina Santos Pellegrini

Novo Hamburgo  
2009

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	5
1. O LITORAL NORTE DO RIO GRANDE DO SUL .....	8
1.1 Histórico de ocupação do Litoral Norte .....	10
1.2 Processo de Urbanização.....	14
1.2.1 Tendências recentes de crescimento .....	20
1.2.1.1 Crescimento da população.....	20
1.2.1.2 Crescimento urbano.....	22
1.2.1.2.1 Direções da expansão urbana.....	23
1.2.1.2.2 As localizações residenciais da camada de alta renda.....	26
1.3 Deficiências e Potencialidades da Região.....	27
1.3.1 Estrutura Viária.....	28
1.3.2 Mobilidade.....	30
1.3.2.1 Carência de acessibilidade.....	30
1.3.2.2 Problemas de Fluxo viário.....	31
1.3.3 Mobiliário Urbano.....	34
1.4 Identidade Regional.....	35
1.5 Atividade turística no Litoral Norte.....	37
1.6 Legislação Ambiental.....	39
1.6.1 Áreas de Preservação Permanente.....	40
2. O MUNICÍPIO DE XANGRI-LA .....	42
2.1 Geomorfologia e o ambiente natural .....	44
2.2 Histórico do Município.....	46
2.3 Xangri-lá e suas características atuais.....	52
2.3.1 Plataforma de Pesca de Atlântida .....	54
2.3.2 Casas noturnas e eventos de verão.....	56
2.3.3 Caburé e a Caburelândia.....	59
2.3.4 Comércio e o Aldeia Praia Shopping.....	61
2.3.5 Condomínios Fechados.....	63
2.4 Legislação Vigente e Regime Urbanístico.....	71
3. A ATIVIDADE TURÍSTICA NA CIDADE DE XANGRI-LÁ.....	75
4. DIRETRIZES DE ZONEAMENTO AMBIENTAL – FEPAM.....	82
4.1 Zoneamento Ecológico-Econômico de Xangri-lá.....	85
4.1.1 Balneários.....	86
4.1.2 Campo.....	88
4.1.3 Zona de lagoas.....	89
5. ESTUDO DE CASO E REFERÊNCIAS VISUAIS E DE ESTRATÉGIA URBANA.....	92
5.1 Projeto 1 – Planeamiento Especial Del Espacio Litoral de El Prat de Llobregat.....	92

5.2 Projeto 2 – Punta Del Este.....	105
5.3 Projeto 3 – Quiosques de Copacabana.....	110
6. PROPOSTA PARA PROJETO DE QUALIFICAÇÃO DA AVENIDA BEIRAMAR DE XANGRI-LÁ.....	113
6.1 Intenções projetuais.....	123
CONCLUSÃO.....	133
REFERÊNCIAS.....	134
ANEXOS	

## INTRODUÇÃO

A presente pesquisa possui como tema a qualificação urbana da Avenida Beira-Mar de Xangri-lá/ RS. O viés condutor do trabalho é o levantamento de dados pertinentes, que torne viável futuramente uma proposta de projeto para o tema.

O notável crescimento urbano e a variação sazonal da população da região do Litoral Norte do Rio Grande do Sul chamam a atenção e gritam pela formulação de planos estratégicos para um desenvolvimento urbano que passe a ser adequadamente planejado. A riqueza natural dos ecossistemas e das unidades de conservação que compõem a paisagem do litoral gaúcho, a oferta de veraneio e turismo, o *boom* imobiliário, são fatores que indicam a importância da região para o estado e a necessidade de manutenção e planejamento dos itens abaixo citados.

A qualificação urbana da Avenida Beira-Mar de Xangri-lá, foi eleita como foco da pesquisa principalmente pela constatação da potencialidade de crescimento da cidade e as grandes carências da mesma, no que diz respeito à infra-estrutura urbana de sua orla. Em uma simples caminhada pelo local, é possível notar problemas como:

- \* deságüe de esgoto diretamente na faixa de praia;
- \* depósito de lixo e entulho de construção civil na faixa de praia (porção imediata de solo paralela ao mar, localizada entre o mar e a faixa de dunas) e faixa de dunas (porção posterior á faixa de praia, localizada entre a faixa de praia e a Avenida Beira-Mar);
- \* inadequação de acessibilidade à faixa de praia, que contemple portadores de necessidades especiais, idosos e em alguns casos até a população em geral;
- \* implantação de equipamentos de utilidade pública de baixa qualidade visual sobre a faixa de praia, como sanitários químicos e chuveiros;
- \* fluxo interrompido de veículos e pedestres em alguns trechos da Avenida Beira-Mar, causado na maioria das vezes pela faixa de dunas que invade a via gradativamente a cada ano, e em outros pontos pela degradação da pavimentação por ação das intempéries;

O projeto, a ser elaborado posteriormente á pesquisa, será desenvolvido em duas diferentes etapas:

## 1 – Escala Macro

O quê? Desenho Urbano

Para onde? Orla de todo município de Xangri-lá:

- \* Análise das deficiências de fluxos de automóveis e pedestres na Avenida Beira-Mar;

- \* Análise das diferentes interfaces entre cidade e orla;

- \* Análise dos potenciais de uso e funções de cada uma das interfaces identificadas;

- \* Análise das deficiências de equipamentos e mobiliário urbano da Avenida Beira-Mar;

- \* Intenções projetuais:

- nova configuração da Avenida Beira-Mar;

- adequação de fluxos ao novo projeto da Avenida Beira-Mar;

- criação de ciclovias;

- criação de vagas para estacionamentos;

- estudo para contenção da faixa de dunas, a fim de evitar o deslocamento descontrolado de areia em direção á linha de edificações que configuram entorno imediato da faixa de praia.

- plano de manejo das dunas que já invadiram a Avenida Beira-Mar.

## 2 – Ampliações

O quê? Desenho Paisagístico e Arquitetônico

Para onde? Terrenos específicos para implantação de equipamentos de lazer, equipamentos especiais (sanitários e chuveiros) espaços de permanência, comércio e mobiliário urbano específico.

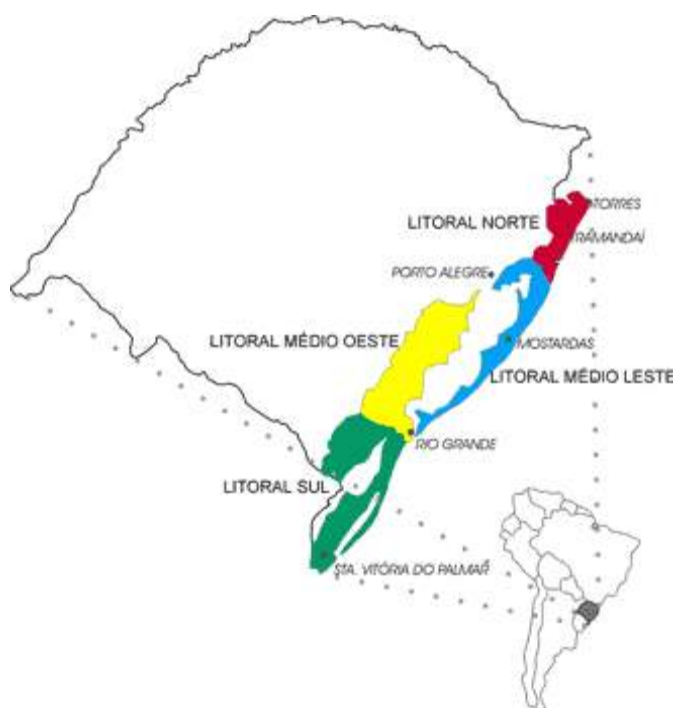
Serão apresentados a seguir dados coletados em diferentes fontes, incluindo plano diretor da cidade, diretrizes e legislações ambientais, além de um breve histórico de formação e da urbanização da área em questão, que mais adiante servirão como itens referenciais e/ou determinantes para proposta de projeto.

O capítulo primeiro da presente pesquisa se apresentará em forma de uma densa revisão bibliográfica, realizada com os objetivos de situar o leitor nos âmbitos da história, geografia e evolução urbana do Litoral Norte do Rio Grande do Sul, além de embasar teoricamente a futura proposta para projeto de qualificação da Avenida Beira-Mar de Xangri-lá – RS.

Esta revisão apresenta partes de textos reproduzidos das referências consultadas, bem como partes elaboradas a partir de reflexão pessoal, de autoria própria.

## 1. O LITORAL NORTE DO RIO GRANDE DO SUL

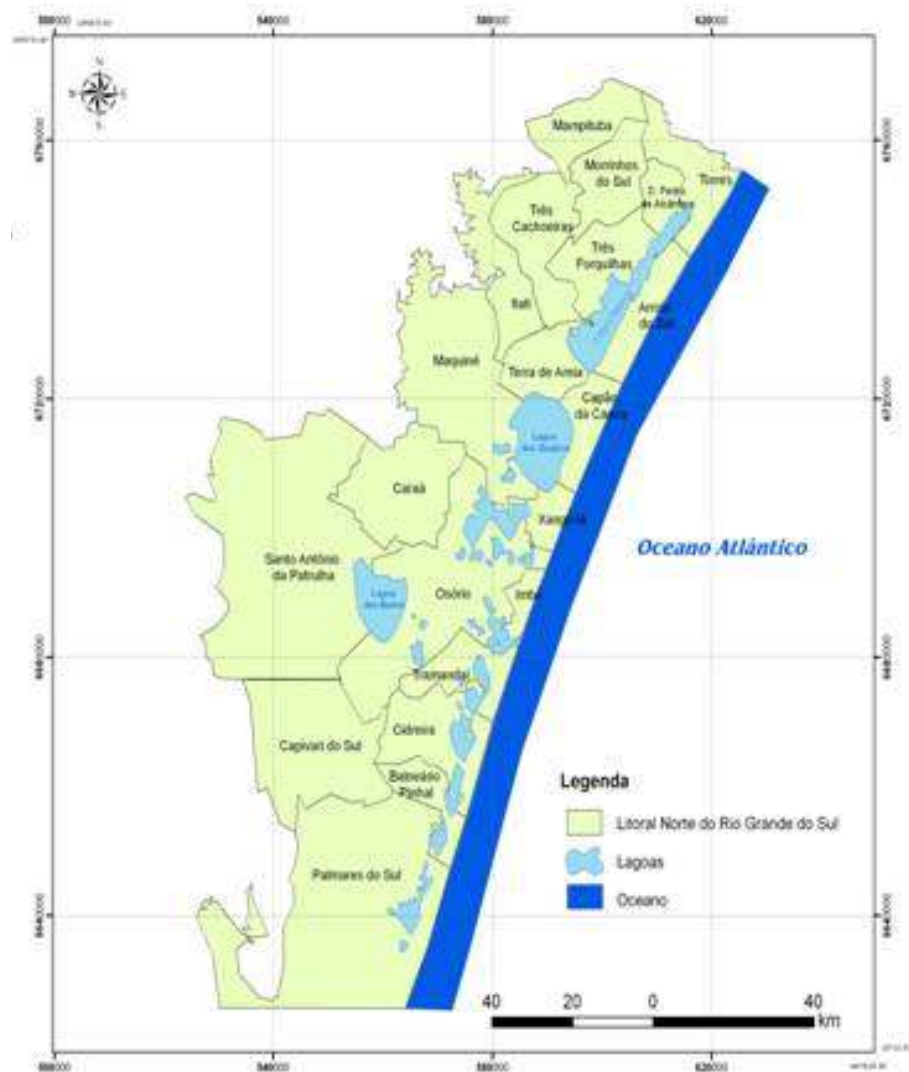
O Litoral Norte do Rio Grande do Sul (imagem 1) é uma região que abrange superfície de 3.700km<sup>2</sup>, contando com 120km de costa marítima e composta por 21 municípios (imagem 2): Arroio do Sal, Capão da Canoa, Capivari do Sul, Caraá, Cidreira, Dom Pedro de Alcântara, Imbé, Itati, Mampituba, Maquiné, Morrinhos do Sul, Osório, Palmares do Sul, Pinhal, Santo Antônio da Patrulha, Terra de Areia, Torres, Tramandaí, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, Xangri-lá.



**Imagem 1: Localização do litoral Norte no estado do Rio Grande do Sul.**

**Fonte: FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER, 2000.**





**Imagem 2: Demarcação dos 21 municípios que compõem o Litoral Norte**  
**Fonte: STROHAECKER e TOLDO JR., 2007.**

A região costeira do litoral é caracterizada por apresentar ampla planície sedimentar cenozóica, com solo de baixa fertilidade natural e alta suscetibilidade eólica, contido em uma sequência de ambientes longitudinais à costa. Destaca-se principalmente pela extensão de suas praias arenosas e pelo rosário de lagoas na Planície Costeira. Abriga ecossistemas raros e de grande vulnerabilidade ambiental.

A planície sedimentar cenozóica encontra-se após a área de interface imediata com o mar e é composta por campos de dunas, banhados, cordão de lagoas, campos, áreas úmidas antigas até os limites dos contrafortes do Planalto Meridional, entalhados pelos vales dos rios Três Forquilhas e Maquiné. Incide

sobre ela a área da reserva da biosfera da Mata Atlântica cuja zona núcleo consiste em uma área de preservação permanente, de interesse nacional.

O clima predominante é subtropical úmido costeiro.

### **1.1 Histórico de ocupação do Litoral Norte**

A evolução histórica de ocupação do Litoral Norte, apresentada logo a seguir foi descrita no relatório de estudos da Profill (2005) para projeto da Avenida do Litoral<sup>1</sup>. Vale lembrar que, todo o texto em cinza contido nesta pesquisa está reproduzido de maneira literal dos estudos acima citados:

“ [...] O início da ocupação espacial do atual território do Estado do Rio Grande do Sul ocorreu a partir do século XVII através de dois movimentos político-culturais: de um lado o avanço espanhol pela margem esquerda do rio Uruguai, caracterizado pela fundação das reduções jesuíticas-guaranis, e de outro, as incursões portuguesas, sobretudo paulistas e lagunenses em busca do gado chucro e, posteriormente (1680), em direção a Colônia do Sacramento. O litoral do Rio Grande do Sul era habitado pelos índios Carijós, ao norte, junto a Santa Catarina, e Arachanes na porção mais ao sul, os quais, em seu comércio de trocas, usavam picadas, costeando os acidentes do terreno. Estas trilhas passaram a ser usadas por paulistas, compradores de índios, que os levavam a São Paulo como escravos. Muitas destas trilhas correspondem atualmente ao sistema viário regional e municipal do litoral do Estado. Em 1734, Manuel de Barros Pereira se fixa nas margens da Lagoa dos Barros com uma fazenda, na área do atual município de Santo Antônio da Patrulha.

Em 1773 é parcelada a antiga estância do Bojuru, na região de São José do Norte, Tavares e Mostardas, marcando a ocupação do litoral com famílias açorianas.

Entre 1774 e 1776, a necessidade de controlar a estratégica passagem do caminho das tropas junto ao rio Mampituba, leva à instalação de um posto fiscal, que logo se transformou na Guarita Militar da Itapeva e Torres. Colonos açorianos, vindos do Desterro (atual Florianópolis) e de Laguna, começaram a instalar-se na região.

---

1 – A Avenida Litoral é um projeto da Metroplan para uma via que ligaria internamente toda a aglomeração do Litoral Norte, desde Palmares do Sul até Torres.

Ao nascer do século XIX, conquistadas as Missões e consolidado o domínio português no Rio Grande de São Pedro, começa a divisão político-administrativa do território em municípios. Santo Antônio da Patrulha, juntamente com Porto Alegre, Rio Grande e Rio Pardo, formam as primeiras sedes de vilas da Capitania, através da Provisão Real de 07 de outubro de 1809. Essas eram as maiores povoações do estado. Com a primeira Câmara instalada em 1811, cabe a Santo Antônio da Patrulha a área que abrange todo o pé da serra, tendo como distritos a Freguesia de Nossa Senhora de Oliveira de Vacaria, a Capela de São Francisco de Paula de Cima da Serra e Lagoa Vermelha, a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Arroio (Osório) e o Presídio das Torres.

A partir da segunda década do século XIX, tem início a colonização alemã no Rio Grande do Sul. Os primeiros colonos são destinados à região de São Leopoldo e de Torres, chegando a esta região em 1826.

Cabe a Cidreira, ainda em meados do século XIX, a primazia quanto à função que se desenvolverá em todo o litoral a partir do século XX: é a primeira localidade a receber veranistas. O primeiro lugarejo que se formou em Cidreira, foi aproximadamente a uma légua do mar (6.600m). Até então o litoral não era valorizado devido ao solo arenoso, quase improdutivo; mas após 1860, começaram a vir para Cidreira, em carretas puxadas por bois, os primeiros veranistas, provenientes de Porto Alegre, ficando estes em casas de palha, com chão de areia batida.

No século XX inicia-se o processo de alteração da vocação dos núcleos do litoral para a função de veraneio: o crescimento urbano de Porto Alegre, os novos hábitos introduzidos pelos imigrantes europeus, aos poucos introduzem a busca pelo clima salubre do litoral e da serra, bem como o uso terapêutico dos banhos de mar.

Em 1906, Tramandaí já era procurada como balneário, havendo aproximadamente 80 casas e dois hotéis. A economia passa a girar em torno da pesca e do veraneio. Também Capão da Canoa floresceu por volta do ano de 1900, com o nome de Arroio da Pescaria, época em que os primeiros ranchos começavam a se agrupar à beira-mar. Em Torres, destaca-se a iniciativa pioneira de José Antônio Picoral, que instala uma moderna Estação Balnearia em 1915, o Balneário Picoral, marco histórico da introdução do turismo no litoral.

A partir da década de 1930, começam a melhorar os acessos às praias com a abertura de estradas, como a RS 030, entre Porto Alegre e Tramandaí, em 1939, ou a RS 040 entre Porto Alegre e Pinhal, em 1950.

O desenvolvimento mais efetivo do litoral norte se deu a partir da criação, em 1940, de uma linha de ônibus da empresa Jaeguer, que fazia a linha de Santa Catarina a Porto Alegre uma vez por semana. Mais tarde esta linha passou a ser explorada pela Viação Santos Dumont que saía de Porto Alegre, passando por Santo Antônio da Patrulha, alcançando a praia em Tramandaí, indo via mar até Torres. Atualmente esta mesma linha ainda existe, porém, explorada pela Empresa Unesul de Transportes Ltda.

A consolidação da função turística gestada na primeira metade do século XX e a melhoria das condições de transporte conduz à proliferação de loteamentos de veranistas a partir da década de 1950, constituindo-se o início de um novo ciclo econômico vinculado ao veranismo, tendo como consequência o desenvolvimento da atividade imobiliária e da construção civil. [...]”

**Segundo enfatizado em documento da Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luiz Roessler (2000):**

O veraneio passa a ser o principal uso da planície costeira do Litoral Norte e a ocupação agrícola, através de pequenas e médias propriedades, o uso predominante das áreas mais interioranas. A economia da região passa a ser sustentada basicamente pelos serviços de apoio ao veranista, a construção civil e uma pequena indústria moveleira e de artesanato. A expansão desses balneários fez com que, à exceção de pequenos trechos, toda a linha de costa fosse urbanizada.

**Seguindo a linha de raciocínio (PROFILL, 2005):**

“ [...] As praias começam a ser modeladas com a estrutura mínima, despreziosa, de ser apenas o lugar de descanso, o lugar em que as famílias viessem para passar os dois meses de férias de verão. Neste período surgem Arroio Teixeira, Rondinha, Xangri-lá, Curumim, Salinas, Magistério, Rainha do Mar, Santa Terezinha.

No final da década de 1950, surge um empreendimento paradigmático da evolução que a região do litoral vai passar nos últimos quarenta anos: a implantação do balneário planejado de Atlântida, projetado pelo urbanista Ubatuba de Faria e construído pela Urbanizadora Cazaccia.

Trata-se de um empreendimento que estabelece um novo patamar de

veraneio, com lotes grandes, baixas densidades, parques lineares, avenida parque, igreja, praça equipada, infra-estrutura de lazer completa, com centros comerciais, clube, hotel e saneamento. O balneário de Atlântida influenciará todos os empreendimentos subseqüentes, que procurarão espelhar-se no modelo, nem sempre com os mesmos resultados. É o caso de empreendimentos lançados na década de 1960, 1970 e 1980, como Atlântida Sul, Nova Tramandaí, e um dos mais bem sucedidos, Capão Novo, implantado no início da década de 1980, o qual apresenta diversidade de tipologias e excelente infra-estrutura de lazer.

No final da década de 1960 e início da década de 1970, alguns grandes empreendimentos contribuem para alterar a dinâmica de crescimento da região. Em 1968 Tramandaí recebe o Tedut da Petrobrás, que alavanca a cidade como pólo regional, ao lado de Osório, que, com a inauguração da Free-Way (BR 290) em 1973, assume papel cada vez mais importante na região. A construção da Free-Way consolida o processo de deslocamento de veranistas de Porto Alegre em direção ao litoral. A partir de então multiplicam-se os empreendimentos imobiliários em toda a faixa entre Torres e Tramandaí.

Os municípios do litoral passam a apresentar um fenômeno populacional peculiar: a pendulariedade da população. Cidades como Tramandaí, com cerca de 36.000 habitantes, durante os meses de dezembro, janeiro e fevereiro vê sua população crescer 10 vezes.

Na década de 1980, a construção da RS 389 (Estrada do Mar) entre Osório a Torres reforça ainda mais a utilização da região como destino de veraneio. Além disto, a construção desta via traz outras conseqüências urbanas importantes: no nível regional, a consolidação do Litoral Norte como uma Aglomeração Urbana, nos moldes do que vem ocorrendo na Região de Caxias do Sul - Bento Gonçalves e de Rio Grande - Pelotas. A distribuição de empregos, as opções de comércio, serviços e lazer passam a ser regionais, cada cidade participando como parte de um amplo sistema urbano.

No nível local, a abertura da Estrada do Mar incentivou a disseminação de uma nova tipologia urbanística ao longo de suas margens: os condomínios fechados. Tais empreendimentos, caracterizados pelo apelo à segurança, à auto-suficiência, vinculados ao uso do automóvel, transferem a tendência tradicional de crescimento junto à faixa litorânea para as porções mais internalizadas do território, junto às antigas fazendas, que vão sendo vendidas e parceladas. O

município pioneiro neste novo tipo de empreendimento é Xangri-lá, em cujo Balneário de Atlântida surgem os primeiros condomínios. [...]"

## **1.2 Processo de Urbanização**

Estabelecida pela Lei Complementar nº 12.100<sup>2</sup>, de 27 de maio de 2004, a aglomeração urbana do Litoral Norte é considerada uma aglomeração urbana especial, porque a sua densidade populacional apresenta comportamento sazonal bastante diferenciado das demais aglomerações urbanas do Estado. Os três meses de verão apresentam uma população sazonal 4,3 vezes maior do que os demais meses do ano, aproximando-se de 1.106.000 habitantes, enquanto nos demais meses a população é reduz-se a 258.000 habitantes.

Nos últimos 10 anos, a região do Litoral Norte se destacou pela taxa média de crescimento demográfico anual de 2,84%. Dos dez municípios que mais cresceram em termos populacionais no Estado, sete estão nessa região: Arroio do Sal, Balneário Pinhal, Capão da Canoa, Cidreira, Imbé, Torres e Xangri-lá. Estes municípios, localizados junto à orla marítima, apresentam também, altos Graus de urbanização.

A região do Litoral Norte comparativamente às demais aglomerações no Estado, teve um crescimento populacional 2 vezes maior do que o observado na aglomeração urbana do Nordeste; quase três vezes o da Região Metropolitana de Porto Alegre; 3,5 vezes o da Aglomeração Urbana de Pelotas/Capão do Leão e 4 vezes a do estado como um todo. Este crescimento ocorreu principalmente na faixa litorânea, gerando uma continuidade urbana entre os municípios litorâneos (METROPLAN 2004 apud PROFILL 2005).

Conforme Moraes (1999 apud STROHAECKER e TOLDO Jr., 2007), a ocupação dos municípios litorâneos vem se intensificando nas últimas décadas decorrente de três vetores prioritários de desenvolvimento: a urbanização, a industrialização e a exploração turística. Neste trabalho partiu-se da premissa de que a urbanização é o vetor mais significativo para a região do Litoral Norte do Estado do Rio Grande do Sul.

---

2 - Lei fundamentada nos artigos 16,17 e 18 da Constituição Estadual, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 13 de dezembro de 2001, regulamentados pela Lei Complementar nº 11.740, de 13 de janeiro de 2002)

O Quadro 1 identifica as fases de desenvolvimento da urbanização na região de estudo, destacando-se as diversas funções exercidas ao longo do tempo e a valorização diferenciada dos elementos referenciais da sociedade e da natureza.

**Quadro 1: Fases de desenvolvimento da urbanização no Litoral Norte do Rio Grande do Sul (1732 – 2006).**

<b>Fases</b>	<b>Funções</b>	<b>Elementos-síntese da sociedade</b>	<b>Elementos-síntese da natureza</b>
1732 -1900	Sedes de estâncias e fazendas	Fazendas	Campos, lagoas e rios
1900-1940	Balneários para fins terapêuticos	Hotéis	Mar
1940-1980	Balneários para fins de segunda residência	Chalés de madeira Casas de alvenaria	Mar e praia
1980-2006	Cidades	Condomínios verticais e horizontais	Mar, praia e lagoas.

**Fonte: STROHAECKER e TOLDO Jr., 2007.**

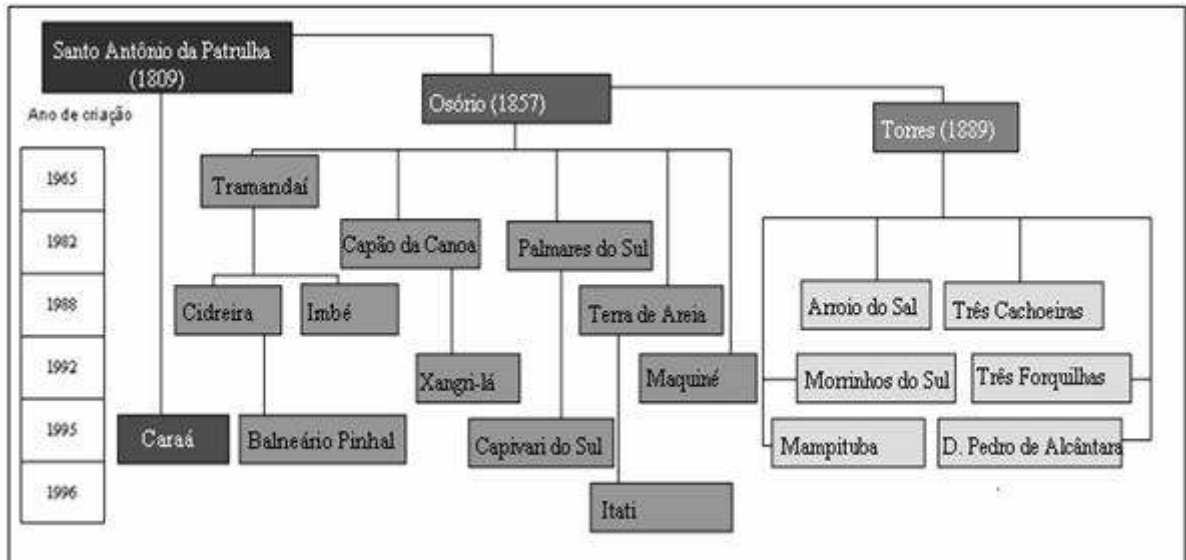
Todos os municípios do litoral norte originam-se de Santo Antônio da Patrulha. Em 1857, Santo Antônio perde a faixa litorânea, que passa a sediar o município de Conceição do Arroio, hoje Osório. Osório configura-se assim no Município mais antigo da Região do Litoral – uma vez que Santo Antônio pertence a outra região – seguido de Torres, emancipado de Osório em 1878. Esta configuração política se mantém por grande parte do século XX, até a emancipação de Tramandaí, em 1965.

Em 1982, ocorre a emancipação de Palmares do Sul e Capão da Canoa. Em 1988 emancipam-se Arroio do Sal, Cidreira, Imbé, Terra de Areia e Três Cachoeiras e em 1992 Maquiné, Morrinhos do Sul, Três Forquilhas e Xangri-lá.

O fluxo migratório para as cidades litorâneas cresceu impulsionado pelas emancipações ocorridas na região nas últimas duas décadas, conforme esquematizado na imagem 3, ampliando a demanda por bens e serviços.

A imagem 4 apresenta quatro perfis sócio-econômicos de municípios da região: os urbanos permanentes, os urbanos para fins de segunda residência, os

urbanos agroindustriais e os rurais (Fujimoto; Strohaecker; Kunst; Ferreira, 2005 apu STROHAECKER e TOLDO Jr, 2007).



**Imagem 3: Evolução dos Municípios do Litoral Norte (1809-2001)**

Fonte: Ferreira, A.H.; Fujimoto, N.S.V.M.; Strohaecker, T.M. (2003 apud STROHAECKER e TOLDO Jr., 2007).

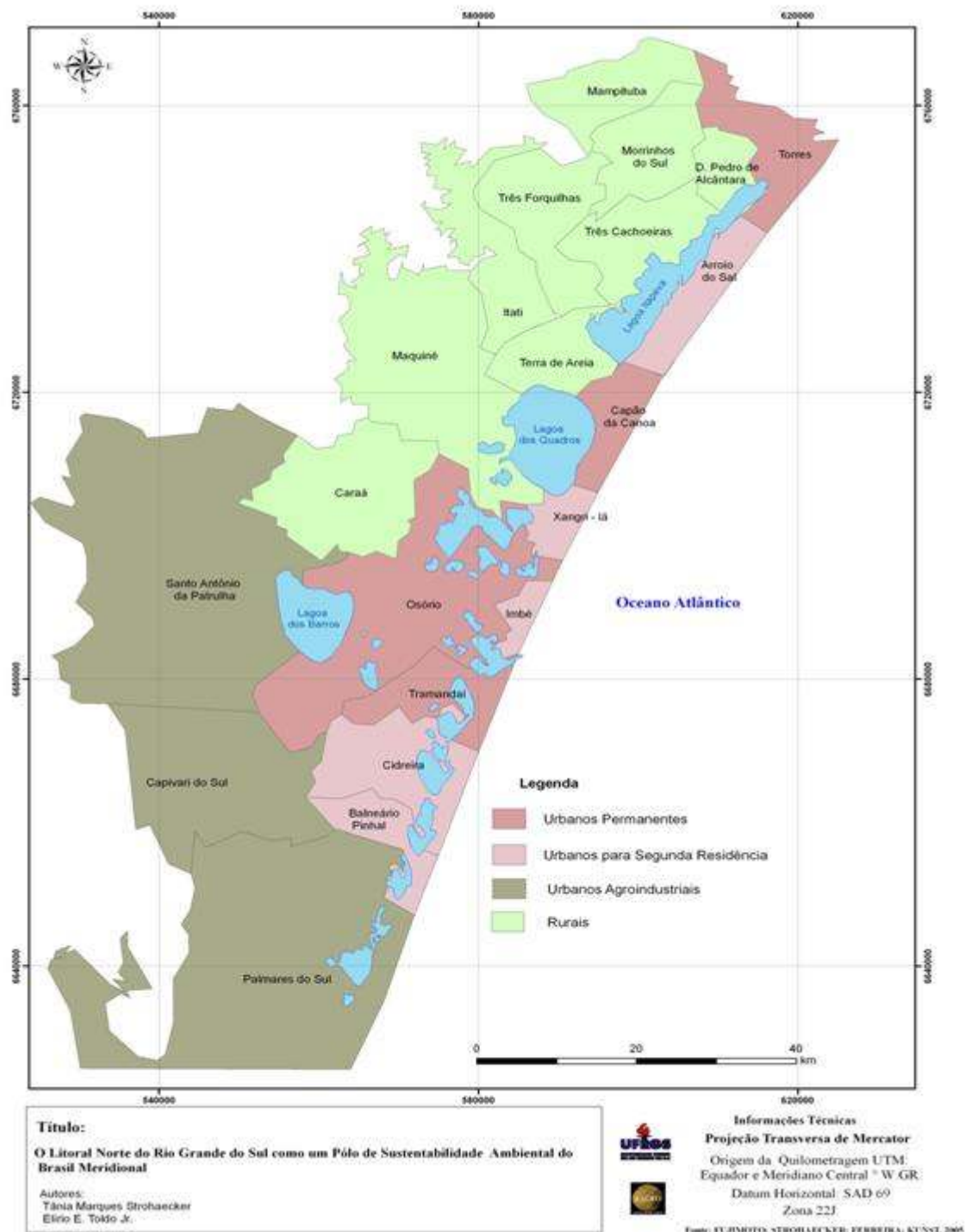
Strohaecker e Toldo Jr. (2007) enfatizam que a configuração territorial do Litoral Norte do Rio Grande do Sul vem se caracterizando na atualidade pela dicotomia da dinamização e da estabilização. Os municípios urbanos permanentes e os urbanos para fins de segunda residência demarcam os espaços dinamizados pelo crescimento populacional e diversificação econômica, impulsionando a implantação de novos investimentos e, conseqüentemente, a valorização do solo em curto e médio prazo.

Sintetizando, pode-se considerar que a região do Litoral Norte apresentou nas últimas cinco décadas transformações relevantes em sua dinâmica territorial determinadas principalmente pelos seguintes vetores: a urbanização, a concentração de investimentos públicos e privados, os processos emancipatórios e o turismo sazonal.

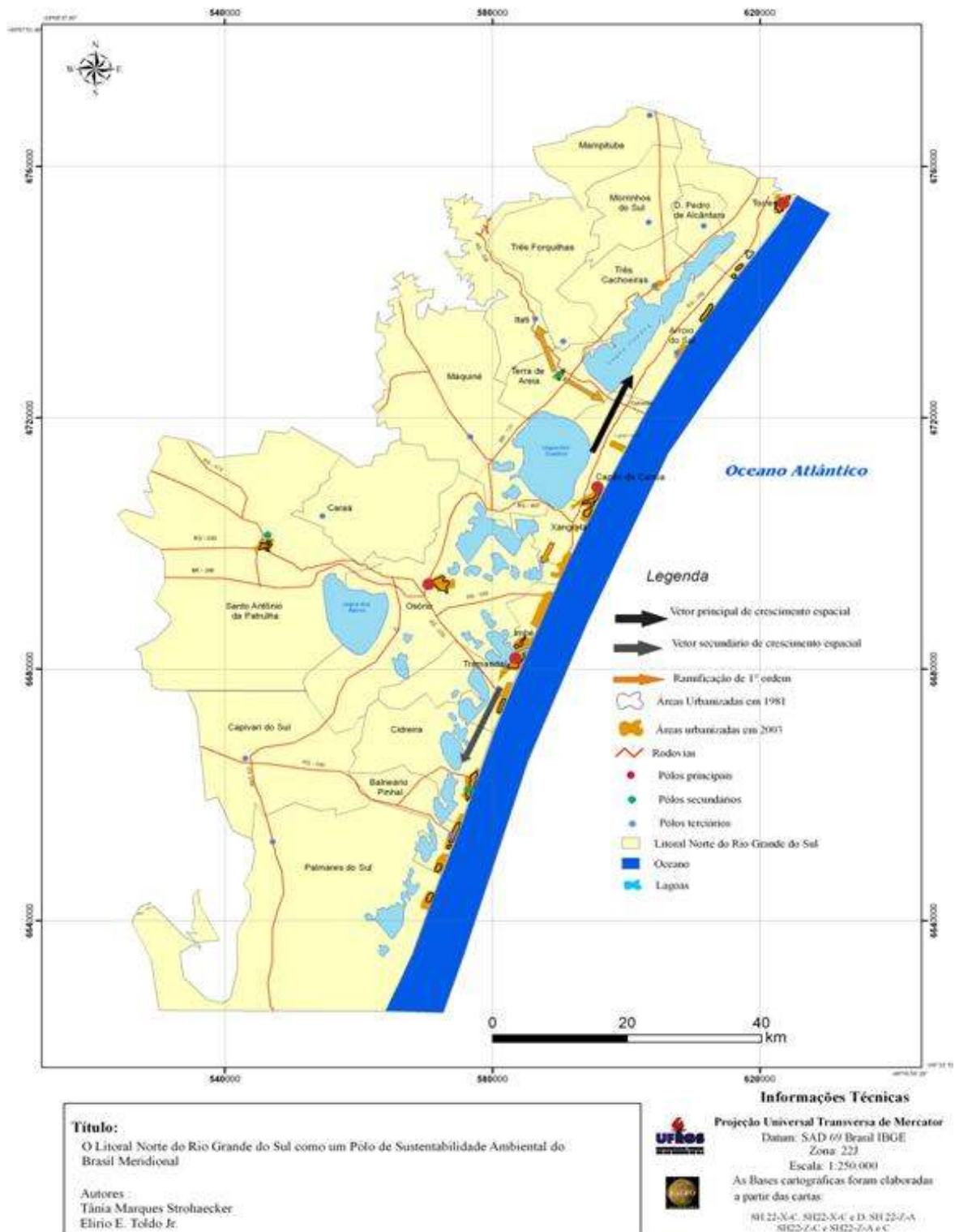
A urbanização foi o fator decisivo para a transformação da paisagem, principalmente dos municípios litorâneos. (STROHAECKER E TOLDO Jr., 2007).

As imagens 5 e 6 sintetizam a dinâmica territorial do Litoral Norte, as áreas de maior dinamização e de estabilização da urbanização.

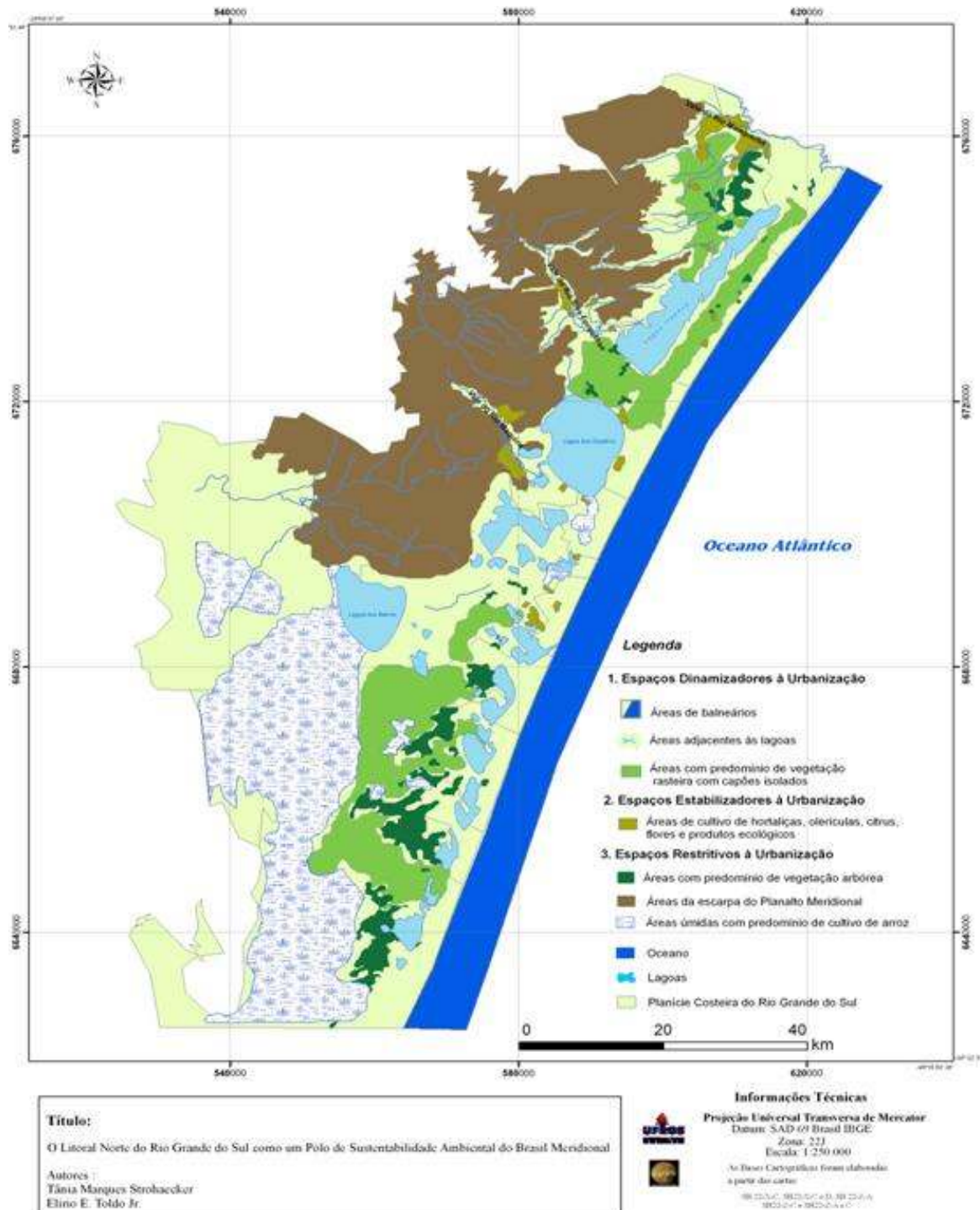




**Imagem 4: Classificação dos municípios por perfis sócio-econômicos**  
Fonte: STROHAECKER e TOLDO Jr., 2007.



**Imagem 5: Modelo gráfico da dinâmica territorial do Litoral Norte do Rio Grande do Sul.**  
 Fonte: STROHAECKER e TOLDO Jr., 2007.



**Imagem 6: Espaços dinamizadores, estabilizadores e restritivos à urbanização no Litoral Norte.**

**Fonte: STROHAECKER e TOLDO Jr., 2007.**

A Aglomeração Urbana do Litoral Norte possui quatro centros regionais; Osório, Tramandaí, Capão da Canoa e Torres. Estes centros regionais concentram a maior parte das atividades de comércio, serviços e atividades

especializadas. Seu potencial econômico constitui centros urbanos animados durante todo o ano.

Nota-se também, que nestes centros o processo de verticalização do tecido urbana é mais intenso.

## **1.2.1 Tendências recentes de crescimento**

### **1.2.1.1 Crescimento da População**

Os municípios do litoral do Rio Grande do Sul representavam em 1991 cerca de 1,77% da população total do Estado. Em 2000 esta participação sobe para 2,16%.

A população total da região passou de 162.023 hab, em 1991, para 218.537 hab. em 2000, dos quais 82,5% encontram-se em áreas urbanas. Trata-se de uma Taxa de Urbanização similar à brasileira (81,20%) e gaúcha (81,60%), conforme o Censo de 2000.

A região, como já mencionado anteriormente, sofreu nas últimas décadas, um significativo crescimento populacional, sustentado principalmente pelo setor terciário e pela construção civil, vinculada ao desenvolvimento da atividade de veraneio.

Em três séculos de ocupação e desenvolvimento dos processos demográficos, o ritmo de crescimento da população foi lento. Até a década de 1950, os núcleos populacionais evoluíram lentamente, sendo que o aumento demográfico recente foi consequência de fatores novos, incluindo o desenvolvimento de centros balneários.

Todos os municípios da Região apresentam população total inferior a 40.000 habitantes. O município mais populoso é Osório com 36.131 habitantes e o menor é Dom Pedro de Alcântara com 2.636 habitantes. A densidade demográfica da região, de 50,75 habitantes por km<sup>2</sup> é superior a do Estado, que apresenta uma densidade de 34,16 habitantes/km<sup>2</sup>.

As maiores densidades são encontradas nos municípios de Capão da Canoa (315,64 hab./km<sup>2</sup>), Imbé (308,75 hab./km<sup>2</sup>), Tramandaí (216,20 hab./km<sup>2</sup>) e Xangri-lá (136,18 hab./km<sup>2</sup>).

**Quadro 2: Área e densidade demográfica dos municípios do Litoral Norte.**

<b>Município</b>	<b>Área (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Densidade demográfica (hab/km<sup>2</sup>)</b>
Arroio do Sal <sup>(1)</sup>	127,25	41,43
Balneário Pinhal <sup>(1)</sup>	106,24	69,88
Capão da Canoa <sup>(1)</sup>	96,62	315,64
Capivari do Sul <sup>(1)</sup>	417,60	7,44
Caraá <sup>(1)</sup>	294,30	21,75
Cidreira <sup>(1)</sup>	241,65	36,75
Dom Pedro de Alcântara <sup>(1)</sup>	78,20	33,70
Imbé <sup>(1)</sup>	39,65	308,75
Itati <sup>(2)</sup>	201,40	14,69
Mampituba <sup>(1)</sup>	157,90	19,67
Maquiné <sup>(1)</sup>	624,44	11,69
Morrinhos do Sul <sup>(1)</sup>	165,40	21,36
Osório <sup>(1)</sup>	670,41	53,89
Palmares do Sul <sup>(1)</sup>	946,34	11,46
Terra de Areia <sup>(2)</sup>	337,86	26,34
Torres <sup>(1)</sup>	161,52	191,18
Tramandaí <sup>(1)</sup>	143,57	216,20
Três Cachoeiras <sup>(1)</sup>	252,70	37,68
Três Forquilhas <sup>(1)</sup>	216,47	14,96
Xangri-lá <sup>(1)</sup>	60,19	136,18
<b>Região</b>	<b>5.339,71</b>	<b>43,40</b>
<b>Rio Grande do Sul</b>	<b>282184</b>	<b>34,16</b>

Fonte: <sup>(1)</sup> IBGE (2000)

<sup>(2)</sup> FEE (2003)

Fonte: PROFILL, 2005.

A tendência de queda na taxa de crescimento da população é geral para o Rio Grande do Sul após o censo de 1960. No período de 1991- 2000, o Rio Grande do Sul teve um incremento populacional de 1,03% a.a., enquanto a Região chegou a 3,48%. Capão da Canoa e Xangri-lá encontram-se os oito municípios com taxas mais elevadas do Estado (5,16 e 5,05%, respectivamente) (IBGE, 2004 apud PROFILL, 2005)

No que se refere à proporção entre a população urbana e rural, para o período, verifica-se que no geral, os percentuais são crescentes para a população urbana e decrescentes para a rural.

Dos municípios da Aglomeração, os que apresentam predominância de atividades vinculadas ao veraneio (Tramandaí, Torres, Capão da Canoa, Xangri-lá, Imbé) apresentam população urbana muito superior à rural.

Os municípios com maiores taxas de urbanização e de crescimento da população urbana são os que se encontram na área de influência da orla marítima, na zona de expansão das atividades de lazer e turismo, ou seja, Capão

da Canoa, Imbé, Tramandaí e Xangri-lá. O Quadro 3 apresenta as taxas de urbanização dos municípios do Litoral Norte.

**Quadro 3: Taxa de Urbanização (%) – 2000.**

Município	Taxa de urbanização
Arroio do Sal	96,1
Balneário Pinhal	96,1
Capão da Canoa	99,5
Capivari do Sul	77,6
Caraá	7,3
Cidreira	96,3
Dom Pedro de Alcântara	29,4
Imbé	97,6
Itati*	47,8*
Mampituba	5,9
Morrinhos do Sul	19,8
Maquiné	29,2
Osório	86,6
Palmares do Sul	85,6
Terra de Areia	47,8
Torres	90,5
Tramandaí	96,2
Três Cachoeiras	53,2
Três Forquilhas	9,4
Xangri-lá	93,9

Fonte: IBGE, 2000  
\*FEE, 2003

Fonte: PROFILL, 2005.

### 1.2.1.2 Crescimento Urbano

Segundo Villaça (op.cit: 59 apud PROFILL, 2005), vêm ocorrendo das últimas décadas no Brasil quatro formas principais de manifestação do processo espacial de conurbação:

- 1) crescimento de núcleos periféricos a um pólo, que nem sempre chegam a atingir plenamente a condição de cidade, pois já nasceram como subúrbio vinculado a um núcleo central;
- 2) crescimento contínuo da mancha urbana, sem polarização definida, em geral formando uma periferia informe de bairros populares ou, mais recentemente, de bairros de alta renda;
- 3) cidades médias autônomas e afastadas do pólo central, com desenvolvimento urbano completo, que acabam integrando-se a uma região urbana contínua;

4) cidades pequenas, de colonização antiga, muitas fundadas no século XIX, ou antes, que não participaram dos processos de crescimento do século XX e que passam a ser absorvidas pela mancha contínua.

Em qualquer dos casos, o processo de absorção, em geral lento, é, segundo Villaça, um processo crescente de transformação de áreas urbanas independentes em "bairros" ou "conjuntos de bairros" de uma área aglomerada ou metropolitana. Estes bairros caracterizam-se, em primeiro lugar, por uma tendência crescente à homogeneização socioeconômica em oposição à heterogeneidade que caracteriza a cidade; em segundo, ocorre uma crescente polarização pelo centro da aglomeração, e em terceiro, a inserção do núcleo no esquema geral de segregação espacial das aglomerações urbanas. Cidades até então independentes, passam a ser subúrbios de cidades pólo. "A conurbação se apresenta assim, como um processo devorador de cidades e produtor de bairros" (Villaça, 1998: 66 apud PROFILL, 2005).

No caso da Aglomeração Urbana do Litoral Norte, podemos observar dois processos concomitantes na formação da conurbação. De um lado, o crescimento e desenvolvimento de pólos locais independentes, facilitado pelo desenvolvimento dos meios de transporte e circulação. É o caso do desenvolvimento dos núcleos de Osório, Tramandaí, Capão da Canoa e Torres. Entretanto, ao lado do crescimento destes núcleos, ocorre um processo de crescimento contínuo da mancha urbana, sem polarização definida, caracterizado pelos loteamentos e condomínios, que independem da estrutura de polarização como fator determinante de implantação e crescimento.

#### 1.2.1.2.1 Direções de Expansão Urbana

Quais as formas e direções de expansão territorial da área edificada contínua dos aglomerados urbanos brasileiros, em geral, e no Litoral Norte, em particular? Segundo Villaça (1998 apud PROFILL 2005) as vias regionais, embora não tenham sido construídas para oferecer transporte intra-urbano, acabam oferecendo este tipo de transporte e passam a atrair a expansão urbana ao longo delas. Parece haver íntima relação entre as vias regionais de transporte e o crescimento físico das cidades. Entretanto, não apenas as vias, mas também o sítio natural é fator determinante nas direções preferenciais de crescimento urbano, conforme veremos a seguir.

a) as vias regionais

As vias de transporte têm grande influência não só no arranjo interno das cidades, mas também sobre os diferenciais de expansão urbana.

O primeiro efeito que uma via regional provoca nos terrenos adjacentes é a melhoria de sua acessibilidade e, daí, sua valorização. A simples proximidade física de um terreno rural à cidade não o torna potencialmente urbano. É necessário haver acessibilidade, isto é, um sistema de transporte articulado. Neste sistema cabe destacar então o papel das vias que são os elementos onde se concretiza a acessibilidade. A via regional, surgida a partir de uma demanda extra-urbana constitui o motor inicial do crescimento da cidade, que a absorve, total ou parcialmente, muitas vezes transformando-a em via urbana.

Na região do litoral norte, o papel das vias regionais foi determinante para o crescimento e para a formação da atual aglomeração urbana. A presença de vias antigas, como a BR 101, por não acessarem diretamente a área urbana dos municípios, não foram indutores suficientes para o processo intenso de crescimento que se verifica atualmente. A estrada Interpraia, em alguns trechos chamada Av. Paraguassu, até a década de 1970, foi o principal fator viário de conurbação, servindo em muitos municípios como via intraurbana principal. Até hoje, é a espinha dorsal do crescimento urbano dos municípios do litoral, em que pese o péssimo estado de conservação que apresenta em muitos trechos e suas discontinuidades.

A partir da década de 1980, com a abertura da Estrada do Mar, correndo paralela a Oeste à Interpraia, relativamente afastada das áreas urbanizadas, mas contínua e com excelentes condições de trafegabilidade, alterou-se a lógica de crescimento das áreas urbanas na Região. Em primeiro lugar, verificou-se a proliferação de atividades comerciais à sua margem; em segundo lugar, vem ocorrendo uma tendência de aproximação dos núcleos em sua direção, através principalmente das vias de acesso; por fim, a própria rodovia está induzindo o desenvolvimento e o crescimento residencial, através da implantação de condomínios residenciais fechados em sua extensão.

Dois obras viárias em fase de implantação e licitação deverão alterar em breve a tendência de crescimento do litoral norte: a duplicação da BR-101 entre Osório e Torres e a conclusão da Rota do Sol entre a Região da Serra e Terra de Areia.



## b) sítio natural

Outro elemento que influencia a expansão urbana - no sentido de obstruí-la e portanto adensar o tecido urbano - são os obstáculos naturais, tais como serras, zonas de proteção de recursos naturais ou cursos d'água.

Dunas, pântanos e lagoas nem sempre foram impeditivos totais à urbanização, mas representaram de qualquer forma obstáculos no sentido que aumentam os custos de urbanização. Assim, quando se trata do crescimento natural das cidades, de sua localização primeira em relação ao sítio físico, verificamos a importância que tais obstáculos representam nas tendências de crescimento, uma vez que as cidades via de regra procuraram evitar tais obstáculos.

Quando, entretanto, entram em jogo, em meados do século XX, as novas regras de mercado, da especulação imobiliária e a intensa valorização do solo, tais impeditivos econômicos representados pelos obstáculos naturais são superados. Ocorre muitas vezes a partir de então a ocupação de áreas inadequadas do ponto de vista físico e ambiental. Foi o que ocorreu na faixa litorânea do Rio Grande do Sul nas décadas de 1960 e 1970, quando um "boom" de empreendimentos imobiliários se implanta em áreas de dunas, banhados, à volta das lagoas, sem falar nas ocupações irregulares da faixa de orla.

Por outro lado, o sítio natural não se constitui apenas como obstáculo ao crescimento. Em inúmeros casos, como na área do Litoral Norte do Estado, tem constituído importante fator de atração da expansão urbana.

A importância desse fator decorre especialmente do fato de ele atrair população de alta renda. Neste sentido, Villaça (op. cit: 107) destaca o papel da orla de alto-mar:

O que há de peculiar na orla de alto-mar é que, ao contrário dos setores rodoviários e ferroviários [...] a urbanização ao longo das orlas nas cidades litorâneas decorre de decisões que atendem a interesses intra-urbanos. Tais interesses são os das camadas de alta renda e seus agentes imobiliários.

[...] Estas, pelo poder político que apresentam, pressionam o Estado, que investe nesses setores. A orla oceânica atua como fator a atrair a expansão urbana antes de haver significativa melhoria dos sistemas de transportes regional ou mesmo local. Ela faz nascer um setor em que a demanda antecede a oferta de transportes e infra-estrutura. (Villaça Pg 107 apud PROFILL, 2007)

Essa demanda se manifesta inicialmente por meio do interesse no setor imobiliário enquanto agente daquelas camadas, ou seja, empreendedores que

conhecem com antecedência as áreas a serem ocupadas. Manifesta-se também através do interesse de poucas famílias pioneiras que ocupam a região - especialmente com casas de veraneio.

É o que se deu, lentamente a princípio, na orla gaúcha, através de algumas primeiras famílias que, a despeito das muitas dificuldades de acesso, passaram a utilizar-se a partir das décadas de 1920 e 1930, das praias como local de descanso e lazer, primeiramente em hotéis, logo em seguida construindo suas próprias casas. Como vimos, foi desta forma que se deu o início do crescimento de balneários como Cidreira, Tramandaí ou Capão da Canoa. Somente com o tempo é que o pioneirismo das primeiras famílias transformou-se em processo generalizado, especialmente após a década de 1950 com os sucessivos loteamentos e a conseqüente popularização da demanda pelos espaços da orla. Empreendimentos de maior ou menor porte, como Atlântida, Capão da Canoa, Atlântida Sul e muitos outros, foram ocupando a faixa costeira tendo como via de ligação a Interpraias.

No momento está em fase de implantação um novo movimento de ocupação da região do Litoral. As camadas de classe alta, devido a um processo de segregação em relação às formas de ocupação da faixa litorânea, das altas densidades ali implantadas, da conseqüente falta de tranqüilidade e de segurança, deslocam-se em direção às faixas interiores da região, instalando-se em condomínios fechados.

#### **1.2.1.2.2 As localizações residenciais das camadas de alta renda**

Segundo Villaça (1998: 157 apud PROFILL, 2005), em todas as áreas metropolitanas e mesmo nas cidades médias litorâneas brasileiras com praias de alto-mar, as orlas estão sendo crescentemente ocupadas pelas camadas de mais alta renda. Este processo inicia-se no Rio de Janeiro e em Santos no século XIX e a partir da segunda metade do século XX se difunde no resto do Brasil. O Rio lança a moda e o gosto pelo desfrute da paisagem, pelos hotéis de luxo, pelo hábito do banho de mar e culmina no estabelecimento de uma nova forma urbana dos bairros de alta renda, como Copacabana, abandonando o modelo aristocrático das chácaras afastadas ou dos antigos centros congestionados.

As terras ao longo das orlas começaram a ser privilegiadas e seus proprietários detentores de um monopólio sobre seus preços. Na seqüência

das classes aristocráticas pioneiras, ocorre uma demanda de espaço por parte das classes médias e médias baixas, ocorrendo em muitos setores a densificação, verticalização e o congestionamento. É o caso das áreas centrais de balneários como Tramandaí, Torres e Capão da Canoa, cujo crescimento nos últimos anos atesta a popularização da área litorânea.

Em nível nacional, a moderna incorporação imobiliária já vem atuando no sentido de criar novas localizações e novas espacialidades para as classes altas, distantes das zonas popularizadas. Os condomínios fechados horizontais espalham-se em todo o território nacional, alguns com até 12 mil lotes (Alphaville de São Paulo). Situam-se afastados e independentes das zonas urbanas, caracterizam-se por autonomia em termos de lazer e em alguns casos de serviços. São profundamente vinculados ao uso do automóvel, de onde a importância das vias regionais em seu critério de localização. A ausência de praia é compensada pela sensação de segurança e por atrativos artificiais, como lagos, bosques, campos ou ilhas.

No caso do Litoral Norte do Estado, o principal vetor de crescimento de tais empreendimentos vem sendo a Estrada do Mar, que permitiu a introdução no mercado de uma área até então afastada do interesse dos incorporadores, qual seja a faixa de campos situada logo após a faixa costeira. Extensas áreas vêm sendo parceladas ao longo da via, especialmente nos municípios de Xangri-lá e Capão da Canoa, voltadas, sobretudo para a população de alta renda, através de empreendimentos com campos de golfe, esportes náuticos ou equitação.

### **1.3 Deficiências e Potencialidades da região**

As deficiências de infra-estrutura e serviços de saneamento e ausência de diretrizes para ocupação do território, além de acarretar impactos nos ecossistemas, também provoca empecilhos para a plena prática do veraneio. Em alguns casos inviabiliza o contato direto da população com o mar e as lagoas, principais recursos naturais e os mais interessantes atrativos para o homem nessa região. (FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER, 2000, p.09)

Muito comumente processos de intensa ocupação territorial relacionam-se diretamente com um problema bastante sério: a dificuldade do poder público de oferecer infra-estrutura e serviços de saneamento suficientes para atender a

demanda necessária á nova densidade populacional e urbana do território. No caso do Litoral Norte não é diferente. A expansão e densificação urbana relatadas em subcapítulo anterior trouxeram consigo a necessidade de oferecer à população, seja ela de moradores ou veranistas, melhores e mais numerosas condições de uso da cidade e de suas próprias residências.

Entre as reclamações mais comuns e notáveis estão: a falta de água no período de festas de fim de ano; a coleta de lixo deficiente, que já foi noticiada inclusive em telejornais estaduais; a estrutura viária precária, em muitos trechos inexistente e a falta de mobiliário urbano que configure ambientes de convivência e lazer, para que a população possa usufruir mais plenamente da cidade e seus recursos naturais.

A seguir, serão apresentadas algumas das características que ilustram a atual situação de todo Litoral Norte, no que tange suas potencialidades e deficiências, mas vale ressaltar que, na presente pesquisa, a abordagem mesmo que global, estará sempre focada na cidade de Xangri-lá e municípios mais próximos. Assim como no subcapítulo 1.1 desta pesquisa, os apontamentos abaixo foram coletados dos estudos da PROFILL (2005).

### **1.3.1 Estrutura viária**

As principais vias de conexão entre os municípios da Aglomeração Urbana do Litoral Norte são a BR-101, a RS-389/ Estrada do Mar e a Estrada Interpraias.

A BR-101 é a mais importante via de conexão do litoral norte do estado. Possui caráter supra-regional, conecta o sul do Estado e todo o litoral com outros estados e recebe o tráfego de longa distância e o tráfego regional de carga que abastece tanto o Rio Grande do Sul quanto os municípios da região.

A RS-389/Estrada do Mar é o principal eixo de ligação regional. Realiza a conexão entre a BR-290/Freeway e os municípios do Litoral Norte - trecho Osório-Torres.

A RS-786/Estrada Interpraias - em muitas cidades coincidente com a Avenida Paraguassú - foi a principal via de ligação entre os núcleos urbanos dos municípios do litoral. Até hoje é a ligação intra-urbana principal e espinha dorsal do crescimento urbano na região e por isto mesmo, fator viário de conurbação dos núcleos urbanos existentes. Atualmente não apresenta, até mesmo no interior do

mesmo município, continuidade de traçado e de gabarito. Além disto, muitos trechos estão em péssimo estado de conservação.

Novas áreas residenciais têm sido desenvolvidas ao longo dessas vias. Isto significa que todos os tipos de viagens tendem a se concentrar ao longo da via, causando em certos municípios congestionamento de tráfego. Além disso, não há alternativa em escala urbana para as Avenidas citadas para alcançar outro município que não seja a Estrada do Mar.

Grande parte deste sistema viário não se interconecta por conta das implantações parciais dos empreendimentos; são muitos os trechos ainda não implantados ou os vazios urbanos entre os balneários e muitos os loteamentos projetados que não poderão mais ser implantados porque seu terreno está coberto por dunas.

Além dos acessos regionais principais, uma série de acessos hierarquicamente inferiores conecta a Estrada do Mar com as diversas praias da Aglomeração Urbana do Litoral Norte, dos quais se destacam os acessos para as praias de Rondinha em Arroio do Sal, Capão Novo, Xangri-lá, Atlântida Sul e Rainha do Mar.

O sistema viário regional e sua hierarquia são apresentados na Prancha 3.1 (ANEXO 1).

Nos municípios de Capão da Canoa, Xangri-lá e nos balneários de Mariápolis e Atlântida Sul (pertencentes à Osório), mesmo quando não completamente implantada, a Av. Paraguassú apresenta seus recuos viários respeitados e, em muitos trechos, infra-estruturas de drenagem e energia elétrica (imagem 7). Entretanto, como única via estruturadora e contínua da malha viária, agrega ainda as principais atividades de comércio e serviço, o que torna muito precárias suas condições de circulação durante os períodos de veraneio. Nota-se ausência de sinalização, passeios e ciclovias. Essas deficiências somadas ao grande volume de tráfego na alta temporada, geram conflito entre automóveis, pedestres e ciclistas.



**Imagem 7: Aspecto da Av. Paraguassú nos balneários Coqueiros, Noiva do Mar e Rainha do Mar, em Xangri-lá/ RS**  
Fonte: PROFILL, 2005.

### **1.3.2 Mobilidade**

A mobilidade dos municípios da Aglomeração Urbana do Litoral Norte apresenta quatro principais debilidades: carências de acessibilidade -macro e microacessibilidade, carências de infra-estrutura viária e carências de circulação e de transporte.

#### **1.3.2.1 Carência de acessibilidade**

A acessibilidade é o fator mais importante que influencia no desenvolvimento dos núcleos urbanos. Os municípios da Aglomeração Urbana do Litoral Norte possuem uma rede viária tal que garante a acessibilidade em escala estadual, mas a acessibilidade no interior da região é distribuída de maneira bastante desigual devido a deficiências de infra-estrutura e conflitos de uso das vias.

A inexistência de uma via de conexão regional que possibilite o tráfego de veículos de carga e de transporte coletivo é a principal carência de acessibilidade notada.

Atualmente o trânsito de cargas percorre, no interior dos municípios, a malha viária urbana, que muitas vezes é precária, e se mistura ao tráfego interno - como acontece de maneira problemática em Capão da Canoa e Xangri-lá. A descontinuidade da Interpraias é um dos principais entraves à mobilidade interna da região.

Outro problema notado é a descontinuidade e desconexão da

malha urbana em geral. A falta de coordenação entre os projetos dos loteamentos implantados resultou em diferença na posição relativa de uma mesma via principal em algumas parcelas das cidades. Mudanças de direção nas vias principais acabam por ocasionar pontos críticos, necessidade de redução de velocidade, desorientação, entre outros problemas.



**Imagem 8: Descontinuidade do sistema viário: inexistência de conexão de vias.**  
**Fonte: PROFILL, 2005.**

#### 1.3.2.2 Problemas de fluxo viário

A circulação de veículos - e conseqüentemente de pessoas, mercadorias e serviços - está na base do funcionamento de qualquer cidade. Nos municípios da Aglomeração Urbana do Litoral Norte que têm, em sua grande maioria, suas economias vinculadas diretamente ao fluxo constante de veranistas, os problemas relacionados ao correto fluxo de veículos representam, ainda mais, um entrave ao desenvolvimento econômico.

Os problemas de fluxo viário são os que comprometem a circulação constante de veículos, pessoas e ciclistas. Estão relacionados ao grande volume de tráfego e sua sazonalidade, além das deficiências de infraestruturas e acessibilidade. Nesta orientação, pode-se indicar:

##### a) Congestionamentos Sazonais

O fluxo de veículos nas cidades do Litoral Norte, pode se apresentar triplicado ou quadruplicado nos meses de verão - dezembro a março. A malha urbana das cidades não está adaptada para receber o volume de tráfego intenso dos meses de veraneio. As vias que concentram comércio e serviços não conseguem atender ao tráfego de maneira satisfatória, e apresentam congestionamentos com frequência.

Os problemas de congestionamentos devido ao excesso de veículos são notados em todos os municípios e são particularmente graves os problemas de Torres, Capão da Canoa, Xangri-lá, Quintão, Tramandaí e Imbé.

b) Mau estado de conservação das vias e deficiências da pavimentação



**Imagens 9 e 10: Interrupção da Av. Beira-Mar no balneário de Xangri-lá/ RS – Má qualidade e falta de pavimentação.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



Em geral, a malha viária dos municípios da Aglomeração Urbana do Litoral Norte apresenta precário estado de conservação.

As deficiências que as vias apresentam em relação à pavimentação podem ser: a ausência de pavimento, a deterioração do pavimento, ou a utilização de pavimento inadequado ao uso ou ao fluxo de veículos que recebe. Pavimento em pedra irregular e saibro - que desestimula o tráfego principal.

c) Deficiência dos sistemas de drenagem das vias

Praticamente todos os municípios apresentam problemas no sistema de drenagem pluvial. O acúmulo da água da chuva na pista além de prejudicar o trânsito de veículos, acelera a deterioração dos pavimentos e dificulta o trânsito de pedestres.

d) Ausência de passeios públicos

Os problemas relacionados ao tráfego de pedestres são: a inexistência de passeio, a incompatibilidade das dimensões dos passeios com o fluxo de pedestres que recebe; a ausência de pavimento nos passeios (que dificulta sua utilização e faz os pedestres trafegarem pela faixa de rolamento), ausência de vegetação arbórea para conforto do pedestre e a ausência de travessias adequadas nos cruzamentos.

e) Ausência de ciclovias ou ciclofaixas

A ausência de políticas que incentivem a utilização de bicicletas, tanto como meio de transporte dos residentes das cidades quanto como lazer dos veranistas, despreza o potencial que a região apresenta.

O uso de bicicleta como meio de transporte é bastante facilitado pela topografia do litoral. Este fato é explorado principalmente pelos moradores das cidades, que fazem uso em grande escala da bicicleta para locomoção no interior dos municípios e para o tráfego intermunicipal – este menos expressivo. Durante as épocas de veraneio, também os veranistas utilizam muito das bicicletas - para o lazer e para o tráfego de menor distância- sendo que do total de usuários, grande parte é constituída por crianças e adolescentes. No entanto, não existem ciclovias ou ciclofaixas para segregar este tipo de tráfego e torná-lo mais seguro.

A situação é particularmente grave em Capão da Canoa, Tramandaí, Imbé, Xangri-lá e Cidreira, onde a ocorrência de ciclistas é bastante grande e o trânsito de veículos automotores é bastante intenso.

### 1.3.3 Mobiliários urbanos

A análise da ocupação dos espaços públicos por elementos de mobiliário urbano e de infra-estrutura aparente revela a inexistência de uma política articulada para sua implantação e manutenção. A falta de critérios claros de localização, desenho e dimensionamento destes equipamentos afeta a qualidade dos espaços em diversos níveis: poluição visual, desorientação e dificuldades de uso e de circulação dos pedestres e pessoas portadoras de deficiências, idosos, gestantes, crianças e outros.

A presença de mobiliário urbano é bastante restrita, apresentando quantidade e qualidade insuficientes (imagem 11). A abordagem fragmentada da questão do mobiliário urbano através de enfoques parciais e isolados, gerou uma crescente desqualificação dos espaços públicos. Não existem, nas cidades da Aglomeração Urbana do Litoral Norte, projetos para implantação de mobiliário urbano, ainda menos de uma identidade regional dos mobiliários, o que seria coerente nas vias de ligação intermunicipal. Observa-se também a falta de adequação das cidades à questão da acessibilidade universal



**Imagem 11: Parada de ônibus intermunicipal em Arroio do Sal.**  
**Fonte: PROFILL, 2005.**

Além disto, poucos municípios possuem estações rodoviárias com infraestrutura qualificada. As estações rodoviárias operam, na maior parte, de maneira precária em relação ao fluxo de tráfego e ainda mais durante os meses de verão, quando aumenta muito o número de linhas e a frequência dos veículos. A falta de baias ou o mal dimensionamento de suas capacidades fazem com que em muitos lugares, os ônibus parem junto às calçadas para apanhar os passageiros.

#### 1.4 Identidade Regional

No âmbito da criação de uma identidade regional (incluindo morfologia arquitetônica e urbana), o fato de o Litoral Norte possuir tipos de paisagens muito diferentes torna-se um entrave. Os municípios da encosta do planalto (Maquiné, Terra de Areia, Três Cachoeiras, Itati, Osório e Santo Antônio da Patrulha) não são identificados com o rótulo de região litorânea. Já os municípios localizados na planície lagunar acabam afastados dos fluxos turísticos sazonais, servindo apenas como “corredor de passagem” para milhares de pessoas que seguem em direção à costa marítima. E por fim, os municípios litorâneos são lembrados pelos turistas geralmente de dezembro a março. Vistas estas características e diferenças, como é possível construir uma identidade para o Litoral Norte?

As riquezas sócio-culturais, as diversas etnias que formam a população (açoriana, africana, indígena, alemã, italiana, polonesa, japonesa, entre outras), com suas tradições, festas e culinária poderiam ser mais bem exploradas, embora, indiscutivelmente, a vocação turística para fins de veraneio seja o grande “produto” regional. Além de vocação, o turismo é um instrumento para o desenvolvimento regional, talvez o mais importante dentre tantos outros. Por isso, investir nos recursos naturais, humanos e na inovação tecnológica, sempre visando à sustentabilidade e invocando características da região, como o vento, as águas e a paisagem, é uma atitude que pode ser o viés condutor para a construção da almejada identidade regional, bem como para o projeto de qualificação da Av. Beira Mar de Xangri-lá.

Um exemplo desse tipo de atitude, que tem se tornado forte referência espacial e visual é o parque eólico de Osório, que modificou a paisagem de forma muito marcante, entretanto, consciente e respeitosa. Iniciativas como esta, acabam por atrair a atenção de empreendimentos e instituições que tenham a intenção de contribuir no processo de construção de uma identidade para o Litoral Norte.

O parque eólico de Osório é um parque de produção de energia eólica, renovável e não poluente, composto por 75 torres de aerogeradores tão grandes que podem ser vistas da auto-estrada BR-290 (Free-Way).



**Imagem 12: Pôr-do-sol em Osório, visto da Free-Way, com parque eólico ao fundo – Osório/RS**

**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**

O parque tem uma capacidade instalada estimada em 150 MW (energia capaz de atender uma cidade de 700 mil habitantes), sendo a maior usina eólica da América Latina e a sexta maior do mundo. As torres de aerogeradores atingem 98 metros de altura cada uma, sendo que com as hélices alcançam 140m de altura (cada pá tem 35 metros de comprimento). Os módulos das torres foram construídas na cidade de Gravataí/ RS, e as pás dos aerogeradores em Sorocaba/ SP, e o conjunto montado in loco, em função, claro, do seu grande tamanho.

Conforme encontrado no Wikipedia (2009a), o parque de Osório é um empreendimento da Ventos do Sul Energia, pertencente 90% à empresa espanhola Enerfin/Enervento (Grupo Elecnor), 9% à alemã Wobben e 1% à brasileira CIP Brasil. O empreendimento envolveu um aporte de R\$ 670 milhões.



**Imagem 13: Vista aérea do parque eólico de Osório.  
Fonte: E-BRIGADERS, 2009.**

### **1.5 Atividade turística no Litoral Norte**

O histórico da ocupação do Litoral Norte está ligado às atividades turísticas, que ainda hoje são de essencial importância econômica para os municípios. O turismo se reflete diretamente na construção civil, de igual importância econômica, que se desenvolve ao longo de todo ano.

As atividades turísticas desenvolvidas no Litoral Norte estão diretamente relacionadas aos seus atrativos naturais mais importantes: conjunto de lagoas, os parques naturais (Unidades de Conservação) e, principalmente, a orla do mar. As principais atividades desenvolvidas são as aquáticas, que normalmente, derivam

de atividades que já fazem parte das práticas cotidianas dos moradores, como é o caso de diversos esportes náuticos.

A orla do mar é atrativo em todos os municípios, mas, variando a qualidade da água, a infraestrutura disponível e as próprias características da praia, têm-se que as praias dos municípios mais a norte são atratores turísticos mais qualificados.

Em relação ao turismo desenvolvido no Litoral Norte, cabe ressaltar a diferença entre a atividade turística propriamente dita, que se desenvolve em poucos balneários, e a atividade de veraneio ou “veranismo”.

O “veranismo” trata-se do periódico movimento de moradores de outras cidades para passar finais de semana, feriados e férias de verão, em suas residências de praia. Foi o motivo principal do grande desenvolvimento urbano notado a partir dos anos 60 em praticamente todos os municípios, com o inchamento das cidades e a construção extensiva de residências e, nos casos de Tramandaí, Capão da Canoa, e Torres, edifícios de apartamentos.

Já a atividade turística propriamente dita, já teve bastante significância no passado, mas hoje ocorre somente nos municípios do limite norte da Aglomeração, Torres principalmente. Atualmente, além dos atrativos naturais indispensáveis, a atratividade turística é medida também pelo conjunto de serviços ofertados. Por serviços de turismo entende-se: hospedagem, alimentação, estrutura para prática de esporte e lazer (quadras esportivas, quiosques, belvedere para contemplação), telefonia e transporte, entre outros.

O fato dos municípios do Litoral Norte atenderem de forma parcial a estes serviços se repercute em baixa atratividade. Além disto, o uso sem planejamento dos recursos naturais, da maneira como se desenvolve atualmente, tem levado ao comprometimento dos próprios atrativos naturais e do desenvolvimento sustentável da atividade turística na região. Outro fenômeno das últimas décadas é o deslocamento das camadas de mais alta renda e dos turistas dos países vizinhos para as praias de Santa Catarina, que possuem outros atrativos naturais, esvaziando ainda mais a atividade.

Desta forma, o desenvolvimento da atividade turística fica na dependência de planos e projetos governamentais que implementem a qualificação das infraestruturas. Contudo, o único Projeto de Desenvolvimento Turístico Regional em andamento é o “Projeto Caminho das Águas” (ANEXO 2), desenvolvido pela

AMLINORTE em parceria com as Universidades ULBRA (Universidade Luterana do Brasil), FACOS (Faculdades de Osório) e UNISC (Universidade de Santa Cruz do Sul). Estão sendo realizadas reuniões mensais com os Secretários de Turismo da região. O projeto visa formar Rotas Turísticas.

Grande parte dos atrativos naturais estão vinculados aos recursos hídricos disponíveis. O Quadro 4 apresenta de maneira resumida os pontos turísticos e a sua relação com a utilização de recursos hídricos no município de Xangri-lá.

**Quadro 4: Atividades turísticas no município de Xangri-lá, associados aos recursos hídricos.**

Município	Localização	Tipo de empreendimento/ nome	Atividades/ instalações que demandam água
	Lagoa do Armazém	*	atividades de lazer e esportivas
Xangri-lá	Lagoa dos Quadros	*	Atividades esportivas e de lazer
	Lagoa da Pinguela	*	Atividades esportivas e de lazer
	Barra do João Pedro	*	banho; navegação (clube náutico João Pedro)

FONTE: Secretaria do Turismo, Esporte e Lazer do Rio Grande do Sul – SETUR (2004)

\* Sem infra-estrutura implantada (sem empreendimento turístico propriamente dito)

Fonte: PROFILL, 2005.

## 1.6 Legislação Ambiental

Existem 09 unidades de conservação na área da Aglomeração Urbana do Litoral Norte. A descrição sucinta das unidades de conservação é apresentada a seguir, pelo quadro 5.

**Quadro 5: Caracterização das Unidades de conservação existentes no Litoral Norte.**

Grupo	Categoria	Instrumento Legal	Objetivos	Características principais	Posse e domínio
Proteção Integral	Estação Ecológica	Lei Federal n° 9.985, de 1992	Preservação da natureza e a realização de pesquisa científica	É proibida a visitação pública, exceto quando educacional, e permite a pesquisa científica (com autorização prévia do órgão responsável)	posse e domínio públicos, sendo que as áreas particulares incluídas em seus limites serão desapropriadas.
	Reserva Biológica	Lei Federal n° 9.985, de 1992	Preservação integral da biota e demais atributos naturais em seus limites, sem intervenção humana direta ou modificações ambientais	É proibida a visitação pública, exceto quando educacional, e permite a pesquisa científica (com autorização prévia do órgão responsável) As opções de pesquisa e de manejo passíveis de autorização são menores do que na Estação Ecológica.	
	Parque Estadual	Lei Estadual n° 9.519/92 e Decreto Est. n° 34.256/92	Preservação dos ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e beleza cênica	Permite a pesquisa científica, atividades de educação e interpretação ambiental, recreação e turismo ecológico (sujeitas à norma específica e autorização prévia do órgão responsável)	
Uso sustentável	Área de Proteção Ambiental	Lei Federal n° 9.985, de 1992	Proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais.	Área em geral extensa, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes. Pode receber visitação pública e pesquisas científicas (atendendo normas específicas) e disporá de um Conselho, composto por representantes de órgãos públicos, organizações da sociedade civil e da população residente.	constituída por terras públicas ou privadas, e, respeitadas as limites constitucionais, pode estabelecer normas e restrições para utilização de propriedades privadas.
	Área de Relevante Interesse Ecológico	Lei Federal n° 9.985, de 1992	Mantém os ecossistemas naturais de importância regional ou local e regular o uso admissível dessas áreas.	Área em geral de pequena extensão, com pouca ou nenhuma ocupação humana, com características naturais extraordinárias ou que abriga exemplares raros da biota regional	

Fonte: PROFILL, 2005.

O SNUC (Sistema Nacional de Unidades de Conservação) estabelece (no art. 25) que as unidades de conservação, exceto Área de Proteção Ambiental e Reserva Particular do Patrimônio Natural, devem possuir uma zona de amortecimento e, quando conveniente, corredores ecológicos.

Nas zonas de amortecimento é permitido desenvolver atividades econômicas, porém há os limites impostos pela Lei Federal 9.905/92, que são os seguintes:

- Nos casos de licenciamento ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental, a licença somente poderá ser concedida com autorização do órgão responsável pela administração da unidade de conservação e a unidade afetada deverá ser uma das beneficiárias da compensação definida no Art. 36 da Lei;
- A instalação de redes de abastecimento de água, esgoto, energia e infraestrutura urbana em geral, depende de prévia aprovação do órgão responsável pela administração da unidade de conservação, sem prejuízo da necessidade de elaboração de estudos de impacto ambiental e outras exigências legais;
- A zona de amortecimento das unidades de conservação de Proteção Integral, uma vez definida formalmente, não pode ser transformada em zona urbana.

Além destas exigências, há necessidade de normas específicas regulamentando a ocupação e o uso dos recursos da zona de amortecimento e dos corredores ecológicos de uma unidade de conservação, que devem ser estabelecidas pelo órgão responsável pela administração da unidade, podendo ser definidas no ato de criação da unidade ou posteriormente.

Considerando esta determinação legal, pode-se adotar como critério geral, o que foi definido na Resolução do CONAMA 013/1990, que estabelece uma faixa de 10km no entorno de unidades de conservação.

### **1.6.1 Áreas de Preservação Permanente**

As áreas de preservação permanente são definidas no Código Florestal Federal (Lei Federal nº 4771, de 15 de setembro de 1965), no Código Estadual do Meio Ambiente (Lei nº 11.520, de 04 de agosto de 2000) e na Resolução do CONAMA nº 303, de 20 de março de 2002. No Litoral Norte incidem as seguintes áreas de preservação permanente:



a) ao longo dos rios ou de qualquer curso d'água desde o seu nível mais alto em faixa marginal cuja largura mínima é:

\* de 30 metros para os cursos d'água de menos de 10 metros de largura;

\* de 50 metros para os cursos d'água que tenham de 10 a 50 metros de largura;

b) ao redor das lagoas, lagos ou reservatórios d'água naturais ou artificiais, em faixa marginal mínima de:

\* de 30 metros para as lagoas em área urbana;

\* de 50 metros para as lagoas em área rural com superfície inferior a 20 hectares;

\* de 100 metros para as lagoas em área rural com superfície superior a 20 hectares;

c) nas nascentes, num raio mínimo de 50 metros de largura;

d) nas encostas ou partes destas, com declividade superior a 45°, equivalente a 100% na linha de maior declive;

e) nas restingas e dunas.

A supressão total ou parcial de florestas de preservação permanente só será admitida com prévia autorização do Poder Executivo (Federal ou Estadual), quando for necessária para a execução de obras, planos, atividades ou projetos de utilidade pública ou interesse social.

## 2. O MUNICÍPIO DE XANGRI-LÁ

Xangri-lá é parte integrante do Litoral Norte do Rio Grande do Sul, e localiza-se a 140km de distância da capital do estado, Porto Alegre. Possui como limites geográficos as cidades de Capão da Canoa a norte e Osório a sul. O acesso rodoviário ao município pode ser feito pela BR 101 no sentido Torres - Xangri-lá, pela RS 389 (Estrada do Mar) no sentido Osório – Xangri-lá, e pela RS 786 (Estrada Interpraias = Av. Paraguassú) para quem vem tanto das praias mais a sul, como Imbé e Tramandaí, quanto para quem vem das praias a norte, como Capão da Canoa e Arroio do Sal.



Imagem 14: Localização do município de Xangri-lá no estado do Rio Grande do Sul.  
Fonte: WIKIMEDIA, 2009.



**Imagem 15:** Imagem de satélite com indicação das principais vias que dão acesso á Xangri-lá

Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Tháís Luft da Silva, 2009.

A origem do nome Xangri-lá descende de Shangri-Lá, palavra criada pelo novelista inglês James Hilton, em sua obra Horizonte Perdido, datada do ano de 1933. Shangri-Lá era um país imaginário, na região do Tibete, na qual as pessoas que lá chegavam conseguiam conservar sua forma física, desde que dali não mais partissem. A pessoa nascida em Xangri-lá é Xangrilense (PREFEITURA, 2009a).

A economia do município baseia-se principalmente na promoção turística e na construção civil, a qual gera empregos durante todo ano. No anexo 3, consta uma tabela com as atividades antrópicas cadastradas pela FEPAM 2009, sendo que dentre as atividades listadas, a que se encontra em maior quantidade é a de Loteamento Residencial – Condomínio Unifamiliar, com 31 unidades

A população do município é de 10.500 habitantes na baixa temporada e nos meses de alta temporada (janeiro e fevereiro), a população cresce em torno de 100.000 pessoas. Dentre os habitantes permanentes, 5.380 são eleitores,

conforme censo IBGE 2000/2004 e Fórum Regional Eleitoral de Capão da Canoa (PREFEITURA, 2009b).

A gestão municipal atual 2005-2009 é liderada pelo prefeito Celso Bassani Barbosa e seu vice Edson Pedroso Machado, ambos do PTB – Partido Trabalhista Brasileiro.

Nos quatro primeiros meses do ano de 2009, a prefeitura anunciou algumas obras e programas concluídos, como o Ginásio de Esportes e o PSF – Programa Saúde da Família do bairro Guará, e, ainda, a intenção de construir 200 unidades de habitação popular no bairro Figueirinha. Conforme informações coletadas no site do município, em abril de 2009, Xangri-lá em parceria com Capão da Canoa vem pleiteando uma extensão da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS. O assunto terá continuidade em audiências públicas, e tem grande importância sob o ponto de vista de desenvolvimento do município.

## **2.1 Geomorfologia e ambiente natural**

Englobando área total de 61 km<sup>2</sup>, Xangri-lá possui 11km de costa marítima, banhada por águas do Oceano Atlântico á leste, e á oeste a cidade é banhada pela Lagoa dos Quadros.

A altitude é inferior a cinco metros, o clima é subtropical com temperatura média anual é de 22°C e o vento predominante é o nordeste.

Sua economia é abastecida substancialmente pela atividade do veraneio, nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro. Fato que gera problemas à população nos meses de baixa temporada, pois as principais fontes de renda, a saber: prestação de serviços de limpeza residencial, jardinagem e marcenaria ficam bastante restritos á alta temporada. Salvo o ramo da construção civil, que mantém atividades regulares durante todo ano e gera empregos constantes.

Emancipado de Capão da Canoa em 26 de março de 1992, o município de Xangri-lá compreende nove balneários, listados a seguir em ordem de localização, iniciando pelos situados mais ao norte, e seguindo para o sul: Atlântida, Xangri-lá, Remanso, Marina, Maristela, Arpoador, Praia dos Coqueiros, Noiva do Mar e Rainha do Mar (distrito) (imagens 16 e 17).

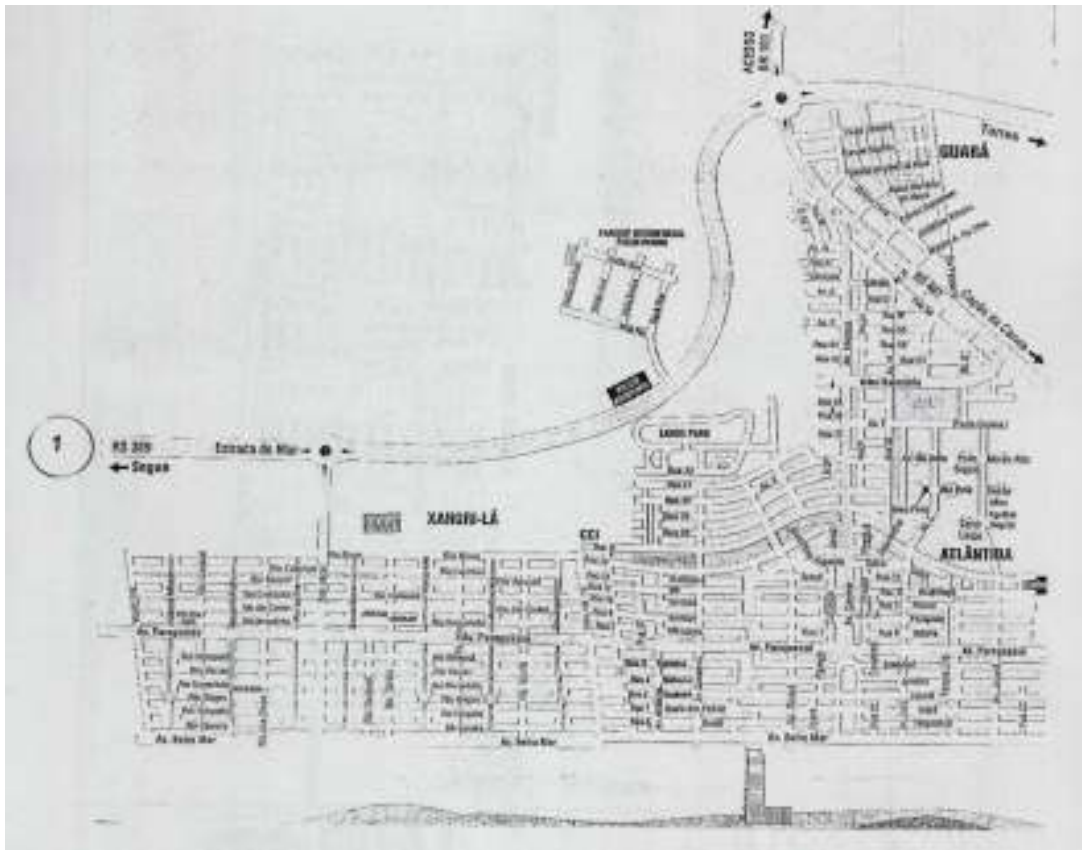


Imagem 16: Mapa de divisão e nome das ruas de Xangri-lá/RS  
 Fonte: Prefeitura Municipal da Xangri-lá (apud PIONER, 2005).

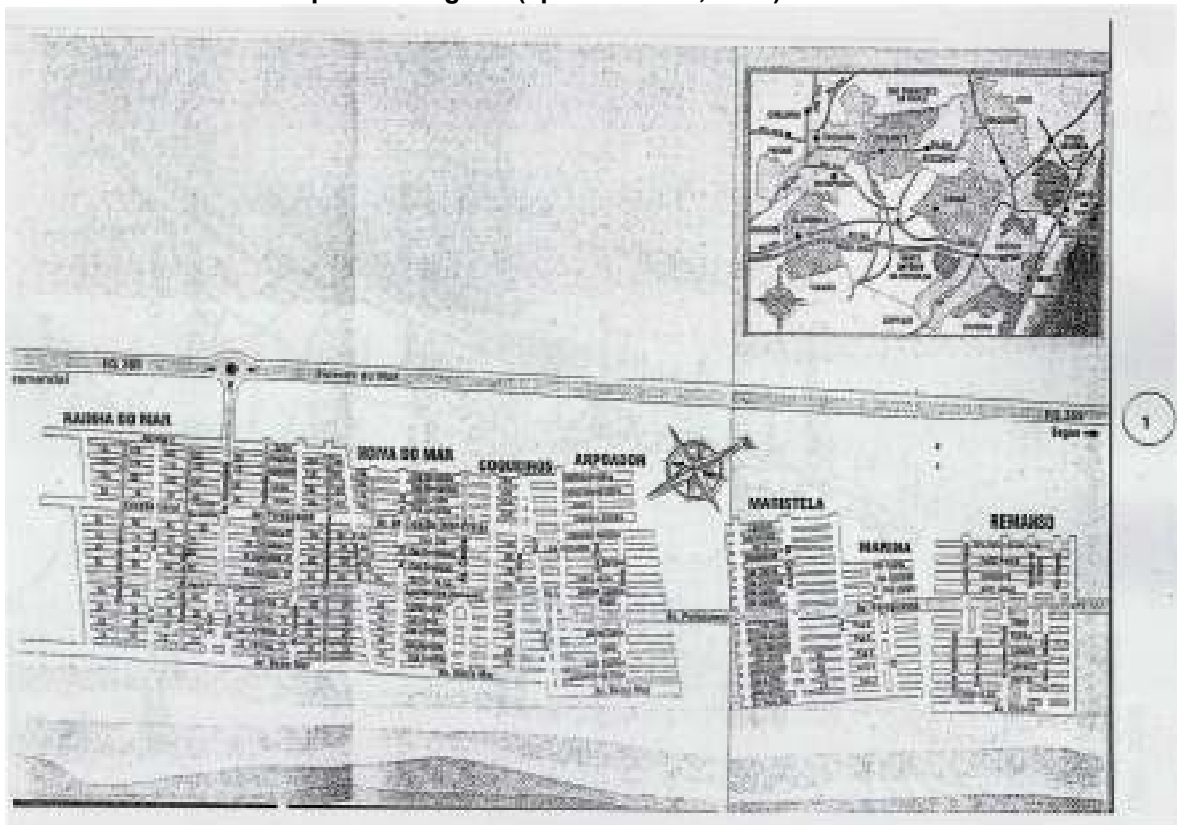


Imagem 17: Continuação do mapa de divisão e nome das ruas de Xangri-lá/RS  
 Fonte: Prefeitura Municipal da Xangri-lá (apud PIONER, 2005).

## **2.2 Histórico do município**

Os dados apresentados a seguir foram coletados através de conversas e entrevistas informais com alguns dos moradores mais antigos do local hoje compreendido pelo município de Xangri-lá por Pioner (2005), conforme descrito em sua monografia, que serviu de base para o capítulo 2 da presente pesquisa.

Veranear nas praias do Litoral Norte gaúcho no fim do século XIX e início do século XX era uma grande aventura, pois não haviam estradas e o trajeto até o litoral era feito através de carroças puxadas por cavalos. Para quem saía de Porto Alegre, a viagem durava até três dias e meio, e os mantimentos e roupas eram enviados cinco dias antes, em carros de boi, para que pudessem chegar ao destino ao mesmo tempo em que seus donos.

Desde a época do Brasil Colônia (período entre 1500 e 1822), as zonas costeiras do país eram as primeiras faixas territoriais a serem ocupadas, pois era através delas que os imigrantes chegavam e ali instalavam portos e primeiras construções.

Segundo entrevista concedida pelo pesquisador e morador de Capão da Canoa, Sr. Pedro Ruby Prestes, em abril de 2005 à Pioner (2005), Xangri-lá teve seus primeiros registros de ocupação datados do século XVII. No ano de 1605, o padre Jerônimo Rodrigues, vindo de Portugal, instala-se na porção de terra hoje pertencente ao município de Xangri-lá e lá permanece por dois anos estudando e observando os costumes indígenas das tribos Carijós e Arachás.

Entretanto, informações mais concretas datam a partir de 1880, quando as terras sofrem a transição de sesmarias (lotes de terra abandonados, que os reis de Portugal cediam a quem se dispusesse a cultivá-los), para fazendas, de propriedade de Antônio da Souza Bittencourt e sua esposa Maria da Encarnação. Conforme Prestes (apud PIONER 2005), nessa mesma época iniciou-se o desmembramento das terras. As fazendas estavam espacialmente divididas conforme mapa a seguir:

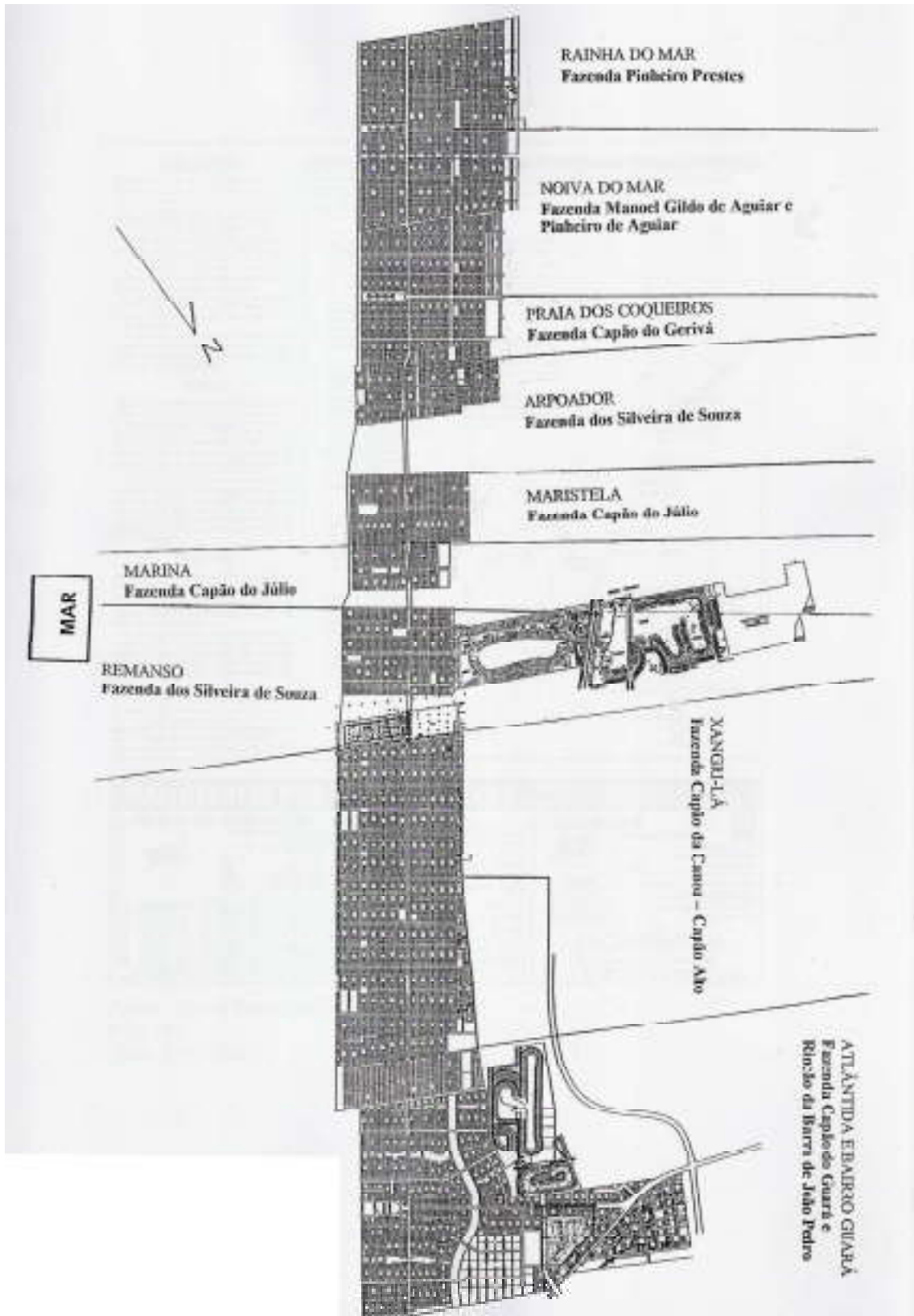


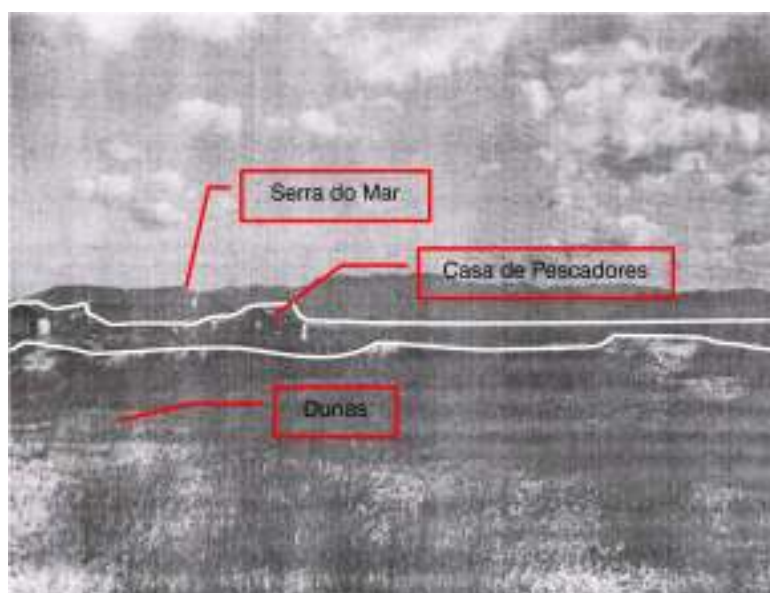
Imagem 18: Divisão de fazendas sobre o atual território do município de Xangri-lá/ RS  
Fonte: Prefeitura Municipal da Xangri-lá (apud PIONER, 2005).

A principal atividade econômica da época era a pecuária extensiva, com a criação de gado e cavalos. Ainda conforme Prestes durante o verão se dava o comércio de peles de animais para serem industrializadas na região do Vale do Rio dos Sinos.

Por volta de 1940, mudanças econômicas começaram a acontecer alavancadas por outras mudanças: as sociais. Famílias de fazendeiros, que antes tinham sua linhagem continuada através de casamentos feitos somente entre filhas e filhos da mesma “classe”, começaram a misturar-se quando do casamento entre filhas de fazendeiros com filhos de capatazes e trabalhadores rurais.

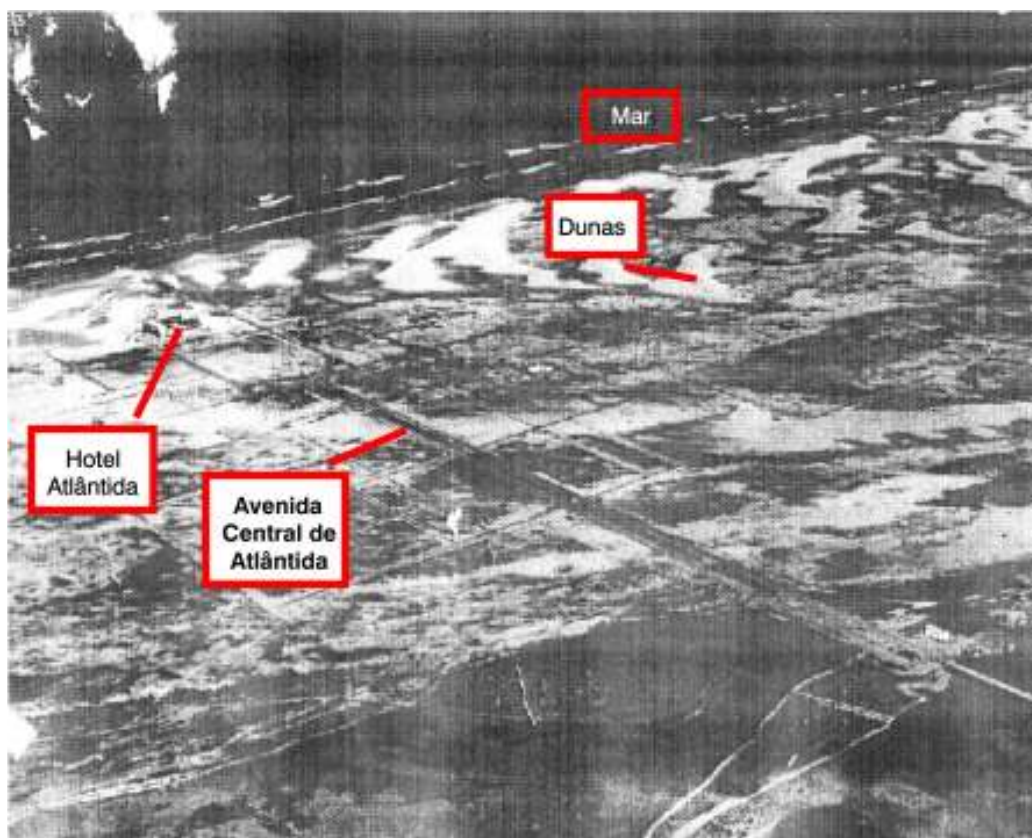
No fim dos anos 50 com a abertura da RS-030, hoje conhecida como “Estrada Velha”, a vida dos turistas foi muito facilitada, pois não precisariam mais desbravar campos terrenos alagadiços para chegarem à praia: havia uma estrada para o trajeto agora. Além de caminho para o litoral, a estrada ficou conhecida pelos cafés e lancherias, de onde tornaram-se famosos as rapaduras e sonhos de Santo Antônio da Patrulha.

Verifica-se então uma modificação no uso da terra. As fazendas começam a ser divididas em lotes menores, despertando o interesse do ramo da construção civil. Empresários iniciam a construção de suas casas de veraneio, ocupando a porção de terra até então coberta por dunas com edificações (imagens 19, 20m e 21). Inicia-se um processo de supervalorização da faixa de terra situada á beira-mar e conseqüentemente, de desvalorização das terras localizadas entre a encosta da Serra do Mar e a Estrada do Mar.

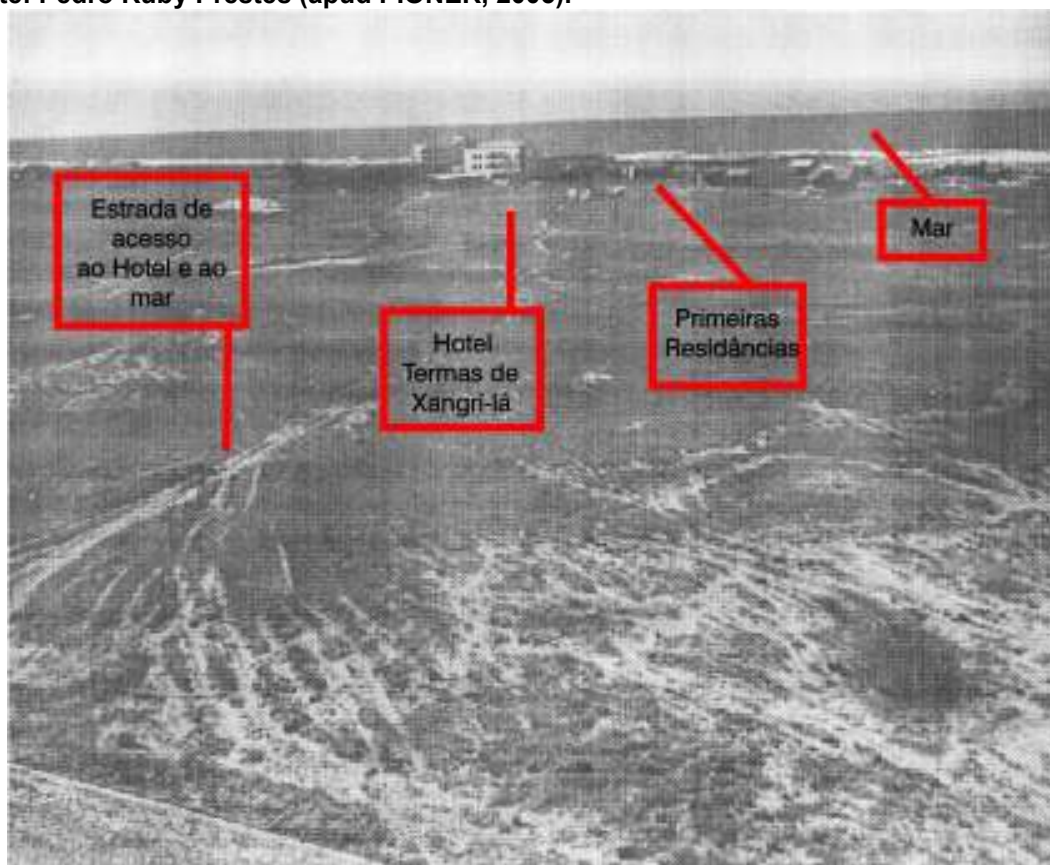


**Imagem 19: Vista da encosta da Serra – Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: Pedro Ruby Prestes (apud PIONER, 2005).**





**Imagem 20: Foto aérea do balneário Atlântida na década de 50 – Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: Pedro Ruby Prestes (apud PIONER, 2005).**



**Imagem 21: Foto aérea do balneário Xangri-lá na década de 50 – Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: Pedro Ruby Prestes (apud PIONER, 2005).**

Foi para atender á demanda de pessoas interessadas na compra de lotes, que os primeiros empreendimentos hoteleiros da região foram construídos. A função inicial dos hotéis era hospedar por dois ou três dias o futuro veranista enquanto o mesmo escolhia e comprava seu lote. Os primeiros hotéis construídos são o Hotel Atlântida (imagem 22), à beira-mar do balneário de Atlântida; o Hotel Termas Xangri-lá (imagem 23), à beira-mar do balneário de Xangri-lá, que foi desativado no ano de 2007; e o Hotel Noimar, localizado na Av. Paraguassú, no balneário Noiva do Mar (imagem 24).



**Imagem 22: Hotel Atlântida no balneário Atlântida– Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: PIONER, 2005).**



**Imagem 23: Hotel Termas Xangri-lá– Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: PIONER, 2005).**



**Imagem 24: Hotel Noimar, no balneário de Noiva do Mar– Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: PORTAL DE HOSPEDAGEM, 2009.**

Em 1973, a construção da BR-290, a Free-way, com 4 pistas de rolamento, reduziu em uma hora o tempo de percurso entre Porto Alegre e Osório. Foi a partir desse acontecimento que, inevitavelmente, a “Estrada Velha” de Santo Antônio da Patrulha, acabou quase no esquecimento. Hoje, a estrada é utilizada por poucas pessoas, que ainda primam pela tranquilidade no trajeto rumo ao litoral e preservam o costume da paradinha para apreciar o café com sonho e rapadura que tanta tradição e sucesso fizeram na cidade.

Com a facilidade de acesso às praias, moradores da região metropolitana, do Vale do Taquari e da região de Encantado e Teotônia tornaram-se os principais freqüentadores do Litoral Norte. Eram profissionais, geralmente de classe alta que elegeram Xangri-lá como espaço nobre entre Torres e Tramandaí para fixarem suas casas de veraneio.

### 2.3 Xangri-lá e suas características atuais



**Imagem 25: Vista aérea de Xangri-lá em 2008.**

**Fonte: SETUR, 2009a.**

Para Pioner (2005), Xangri-lá é hoje uma das praias gaúchas mais procuradas por turistas e veranistas de variadas regiões do estado. A característica de sua ocupação inicial, por segundas residências, permaneceu e ganhou maiores proporções nos últimos anos, com a intensa exploração imobiliária do município para a construção de loteamentos, condomínios fechados e casas de veraneio. Para quem tem a oportunidade de acompanhar ano a ano a cidade, é inevitável perceber o significativo aumento da densidade ocupacional, a quase “invasão” do território antes livre, por construções, em grande parte, de edificações multi e principalmente unifamiliares, bastante ornamentadas e imponentes, dos mais variados gostos, que vêm formando a imagem da cidade.



**Imagens 26 e 27: Residências no balneário de Atlântida – Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: TERRAGAÚCHA, 2009**

Com o crescimento da ocupação territorial, cresceu também a oferta de comércios e prestação de serviços, que tem na construção civil, a principal atividade econômica local não só nos meses de veraneio como em todo restante do ano (ANEXOS 3 E 4). O setor terciário beneficia-se da atividade turística nos meses de alta temporada, com a geração de novos empregos necessária para atender a demanda sazonal.

Outra indicação importante a ser apresentada na presente pesquisa, são os atrativos do local de estudo. Vale ressaltar que os pontos a seguir foram eleitos através de conhecimento empírico. Embora a cidade ainda não possuir locais que possam ser considerados como pontos propriamente turísticos, de forma sucinta, pode-se citar os seguintes atrativos:

- \* a Plataforma de Pesca de Atlântida;
- \* as casas noturnas e eventos de verão promovidos na cidade;
- \* a Caburelândia, como é popularmente chamado o conjunto formado pelas residências do empresário porto-alegrense Luis Carlos da Silva, o Caburé, e o entorno imediato;
- \* o Aldeia Praia Shopping, complexo comercial;
- \* os condomínios fechados, que atraem para a localidade um público de alto poder aquisitivo;
- \* a Lagoa dos Quadros, às margens da RS 407 e RS 389, onde pessoas praticam esportes náuticos, como Jet Sky e Vela Laser;
- \* os Sambaquis – morros de areia localizados na divisa entre o balneário de Atlântida e Xangri-lá, onde, segundo populares, encontram-se enterrados ossos e objetos dos índios que habitavam a região (imagem 28). Conforme o Plano Diretor

de desenvolvimento municipal, constituído pela Lei nº 1.111, de 06 de junho de 2008, capítulo II – Da estratégia de qualificação ambiental, art. 40, item XVI, o município prevê a demarcação, recuperação e preservação das áreas de Sambaquis.



**Imagem 28: Sambaqui – Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: PIONER, 2005.**

### 2.3.1. Plataforma de pesca de Atlântida

Bastante conhecida da população e ponto de referência espacial para moradores e turistas, a Plataforma de Pesca localizada no balneário de Atlântida (imagens 29 e 30), foi construída com trilhos de trem, 350m mar adentro. Além de atrair pescadores, a “Platô”, como é popularmente conhecida, tornou-se ponto de encontro de jovens e surfistas. Foi construída de 1968 a 1970 por iniciativa particular de Antônio Casaccia, na época, veranista do local.

Antônio decidiu propor o empreendimento após receber um cartão postal de uma praia na Califórnia com estrutura semelhante. A idéia foi bem recebida por moradores e veranistas, que acabaram por viabilizar a construção. Uma parte dos trilhos que sustentam a plataforma foram doados pela empresa Carris, de Porto Alegre, que na época estava trocando sua frota de bondes elétricos por ônibus. O trabalho foi feito por mais de 50 operários, sendo que, a cada vão de 12 metros, eram depositados cerca de 150 sacos de cimento. (Pioner, 2005, p. 23)

A previsão era que a construção duraria 20 anos. Uma parte da plataforma construída não resistiu e cedeu em 1997. Até então, entre os dois braços da plataforma, que se abria em forma de “Y”, funcionava um restaurante.



**Imagem 29: Vista aérea da Plataforma de pesca de Atlântida– Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: SETUR 2009b.**



**Imagem 30: Plataforma de pesca de Atlântida– Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: PIONER, 2005.**

### 2.3.2 Casas noturnas e eventos de verão

Desde os tempos da famosa e extinta boate Ibiza (imagem 31), que marcou época e abriu portas para muitos outros estabelecimentos do gênero, as casas noturnas atraem, principalmente, para os balneários de Xangri-lá e Atlântida, milhares de jovens todos os finais de semana e também em feriados fora da alta temporada, quando as casas abrem para festas especiais, contribuindo para a divulgação da cidade como pólo de entretenimento e diversão.



**Imagem 31: Boate Ibiza – Av. Central de Atlântida– Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: PIONER, 2005.**

O empresário Julius Rigotto revolucionou a forma de diversão no litoral gaúcho, que até então se resumia a bares, com no máximo música ao vivo, oferecendo dentro de uma grande estrutura física, ambientes diferenciados que tocavam vários estilos de músicas. Naquela época, a Avenida Central de Atlântida, onde situava-se a boate, começou a ferver. Os aglomerados de jovens atraíram a atenção de muitos empresários do ramo do entretenimento e a partir daí, Xangri-lá começou a ser cidade sede de muitos empreendimentos do gênero. O *The Front*, bar com nome em inglês que traduzido livremente para o português, significa “A frente”, segundo sabe-se pelos populares, recebeu este nome por localizar-se em frente ao Ibiza.

Atualmente, o Cozumel (imagens 32 e 33) e o Jimbaran são as casas noturnas mais famosas e procuradas, principalmente por jovens de classe média e alta. As boates, que ocupam grandes áreas de terra, recebem artistas e Dj’s



internacionais e promovem festas de *reveillon* e carnaval que atingem a lotação máxima de público que suas respectivas estruturas comportam, mesmo com os valores elevados dos ingressos.



Imagem 32: Imagem aere da área da casa noturna Cozumel – Xangri-lá/ RS  
Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009.



Imagem 33: Montagem de folders de divulgação de festas no Cozumal – Xangri-lá/ RS  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.

Outro evento, que ajudou a construir a fama da cidade em relação ao ramo do entretenimento é o Planeta Atlântida (imagens 34 e 35), um festival anual de música que acontece no verão, desde 1996, no balneário de Atlântida, na sede campestre da SABA – Sociedade de Amigos do Balneário Atlântida. O festival realizado sempre em dois dias, promovido pela Rádio Atlântida, rede pertencente ao grupo RBS, recebe um público médio de 70 a 80 mil pessoas por edição. O Planeta Atlântida é transmitido pelas emissoras da Rede Atlântida, pela TVCOM, e, desde 2006, pelo canal Multishow de TV por Assinatura para todo o Brasil (WIKIPÉDIA, 2009b).

Ao longo das 14 edições do Planeta Atlântida, o evento reuniu nomes do cenário nacional e internacional da música como: Fito Paez, Rita Lee, Titãs, Fernanda Abreu, Paralamas do Sucesso, Skank, Kid Abelha, Tim Maia, Barão Vermelho, Pato Fu, Djavan, Man at Work, Ivete Sangalo, Los Hermanos, O Rappa, Cachorro Grande, Jorge Benjor, DJ Tiesto, Lulu Santos, Fatboy Slim entre muitos outros.



**Imagem 34: Imagem Publicitária do Planeta Atlântida.**  
**Fonte: CLIC RBS, 2009.**



Imagem 35: Público assistindo um dos shows do Planeta Atlântida.  
Fonte: SORTIMENTOS, 2009.

### 2.3.3 Caburé e a Caburelândia



Imagem 36: Diagrama explicativo da Caburelândia.  
Fonte: Jornal Zero Hora (apud PIONER 2005).

No balneário de Atlântida, o empresário Luis Carlos da Silva, vulgo Caburé, construiu um mini complexo que ficou conhecido como “Caburelândia”. Com aproximadamente 8,6 mil metros quadrados de área, o mini complexo original possuía campo de futebol, grandes casas, parquinho infantil e até uma sede administrativa. As ruas do complexo são pavimentadas com material diferenciado das demais vias ao redor, e toda a área é muito bem cuidada: não há sujeira nas calçadas e os exuberantes jardins são impecavelmente podados e mantidos.

O parquinho infantil com muitos brinquedos e enormes bichos de pelúcia foi construído em 1998 para a neta do empresário, mas ficava aberto ao público (ANEXO 5). As crianças tinham acesso gratuito ao parque, e na chegada eram recepcionadas por palhaços e recreacionistas que entretinham os pequenos, enquanto se deliciavam com os saquinhos de pipoca doce e salgada também distribuídos gratuitamente. Segundo Gonzatto (2000, p.36 apud PIONER, 2005, p.62), o motivo que leva o empresário a oferecer diversão gratuita é a vontade de proporcionar aos outros o que não pôde desfrutar quando criança. Atualmente, o parquinho não funciona mais, tendo sido ocupado por edificações.

Os funcionários do complexo trabalham uniformizados e estão presente à cada chegada do empresário, de helicóptero, quando o recebem sempre com muita pompa e taças de champagne, ao som de um saxofonista.

Na Caburelândia são promovidas festas de Carnaval e *Reveillon*, já tradicionais na cidade. Na virada do ano, há sempre um show de fogos de artifício que pode ser assistido no céu de qualquer parte da praia. Os veranistas, não só de Atlântida, como de muitas outras praias, como Capão da Canoa, Harmonia, Mariluz e até Tramandaí e Imbé conhecem bem a fama de Caburé, e costumam visitar o local para admirar as casas e a os carros importados, que o empresário costuma expor embaixo de uma pequena tenda de lona, para que as pessoas possam inclusive, tirar fotos dos caros e raros modelos.

Entretanto, apesar das bem feitorias do empresário para o balneário, ele sofreu acusações de esbanjar dinheiro e recebeu autuações de órgão ambientais devido ao fato de ter modificado a paisagem do litoral ao gramar dunas a abrir um acesso à beira-mar, junto ao seu complexo, que não está de acordo com as leis ambientais para a faixa de dunas e praia (imagens 37 e 38).



Imagem 37 e 38: Dunas gramadas – interface entre complexo do Caburé e faixa de praia.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.

Incomodado com tantas cobranças, Caburé decidiu fechar o complexo. Mas moradores das proximidades resolveram organizar um abaixo-assinado com cerca de 10 mil assinaturas, pedindo pela volta do empresário (ANEXO 6).

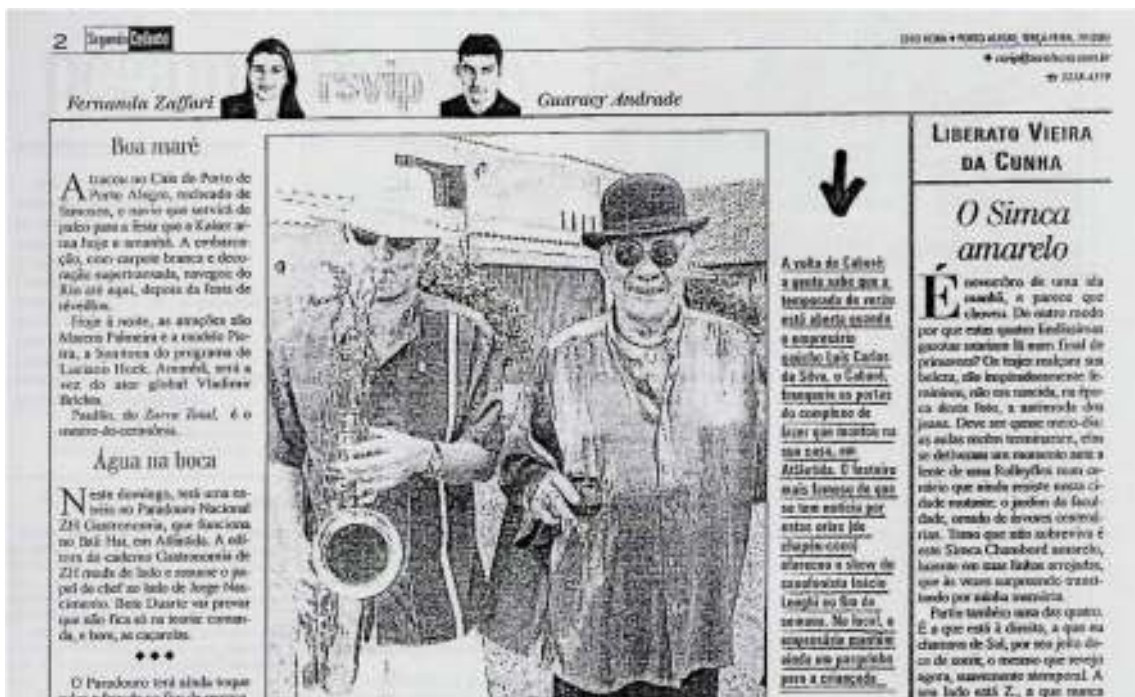


Imagem 39: Nota sobre a popularidade de Caburé  
Fonte: Jornal Zero Hora (apud PIONER, 2005)

### 2.3.4 O comércio e o Aldeia Praia Shopping

Considerando “as necessidades humanas como a força motriz para o comportamento turístico, é importante lembrar que elas dependem da oferta

turística para a sua realização” (DIAS e AGUIAR, 2002, p. 83 apud PIONER, 2005).

Oferecer produtos, serviços e infra-estrutura de qualidade pode ser considerado sinônimo de desenvolvimento garantido.

Segundo Pioner (2005), a praia em estudo atrai veranistas e turistas na alta temporada – meses de janeiro e fevereiro – pois oferta aos mesmos uma gama de produtos e serviços diferenciados do que é possível encontrar em outras praias do Litoral Norte do Estado. Uma das principais características do comércio local é ser formado por rede de lojas que prestam os mesmos serviços e oferecem ao cliente os mesmos produtos, com a qualidade, selos e marcas que ele está acostumado a encontrar e utilizar na cidade onde reside. São grandes comerciantes que elegeram Xangri-lá para abrir, em muitos dos casos, filiais de suas empresas para atender uma fatia financeiramente privilegiada da sociedade.

Seguindo as características comerciais acima citadas, o Aldeia Praia Shopping (imagens 40 e 41), inaugurado em 1996, localiza-se junto a Av. Paraguassú e possui 44 salas comerciais e uma pequena praça de alimentação com lancherias e restaurantes. Administrado pela NBC Empreendimentos Ltda, o shopping que tem seu funcionamento restrito aos meses de verão, atrai neste período, além do público local, muitas pessoas que vem de outras praias em busca dos produtos ali oferecidos.



**Imagem 40: Aldeia Praia Shopping, Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: PIONER, 2005)**



**Imagem 41: Interior do Aldeia Praia Shopping, Xangri-lá/ RS**  
**Fonte: ALDEIA PRAIA SHOPPING, 2009.**

### **2.3.5 Condomínios fechados**

Após a emancipação de Xangri-lá, no ano de 1992, o processo de ocupação do município, até então lento, acelerou-se e tomou proporções maiores. A venda de terrenos e a inauguração do primeiro condomínio residencial horizontal de lotes, o Xangri-lá Villas Resort (imagem 42), desencadeou um processo até então inédito na região. Ainda na década de 90, com uma proposta pouco difundida no Litoral Norte gaúcho, o condomínio atraiu uma fatia da classe economicamente privilegiada a fixar suas residências de veraneio na praia em questão.



**Imagem 42: Primeiro condomínio horizontal residencial de Xangri-lá: o Xangri-lá Villas Resort.**  
**Fonte: PIONER, 2005.**

Condomínio horizontal de lotes é o modelo de parcelamento do solo formando área fechada por muros com acesso único e controlado, em que cada unidade autônoma cabe, como parte inseparável, fração ideal de terreno correspondente às áreas comuns destinadas a vias de acesso e recreação (Lei Complementar Municipal nº 012/2005 - ANEXO 7).

Com a constituição do Plano Diretor de desenvolvimento municipal, aprovado em janeiro do ano de 2009, a instituição de condomínios por unidades autônomas, deve obedecer ao regime urbanístico definido nas Leis Municipais nº 1.111/ 2008 e 1.180/ 2009 e aos requisitos e procedimentos de aprovação definidos na Lei Complementar Municipal nº 012/2005 e suas alterações.

A idéia dos condomínios fechados na cidade foi tão lucrativa para as respectivas incorporadoras, construtoras e todo setor imobiliário em geral, que a cidade parece, nos dias de hoje, estar vivendo uma epidemia deste tipo de empreendimento. A cada ano, mais de 2 ou 3 novos condomínios são apresentados ao público através de fortes campanhas publicitárias que se fazem perceber nos milhares de folders distribuídos á beira-mar, nos anúncios em jornais (ANEXO 8) não só locais, como de toda região metropolitana do estado, além dos outdoors espalhados ao longo do trajeto desde a Free-Way até a entrada de cada balneário. É um fenômeno praticamente único no estado, talvez no país.

Ao todo, considerando somente o município de Xangri-lá, e baseando-se apenas em anúncios encontrados na web, é possível somar 25 exemplares destes condomínios:

- XANGRI-LA VILLAS RESORT - Balneário Xangri-lá
- ACQUALINA BEACH VILLAGE -
- LAS PALMAS - Balneário Xangri-lá
- ILHAS DE XANGRI-LA -
- LAGOA DO PASSO VILLAGE CLUB
- CARMEL CONDOMÍNIO
- GREEN VILLAGE CONDOMÍNIO PLANEJADO - Balneário Xangri-lá
- LA PLAGÉ
- PORTO CORONADO - Balneário Atlântida
- VIVENDAS VIÑA DEL MAR



- CASA HERMOSA – Balneário Xangri-lá
- CELEBRATION CONDOMINIUM CLUB – Balneário Xangri-lá
- ENSEADA LAGOS DE XANGRI-LA – Balneário Xangri-lá
- VILLAGGIO ATLANTIDA – Balneário Atlântida
- PATEO PAZAR – Balneário Atlântida
- RIVIERA XANGRI-LÁ – Balneário Xangri-lá
- QUINTAS DO LAGO – Balneário Xangri-lá
- PLAYA VISTA - Balneário Xangri-lá
- BOSQUES DE ATLÂNTIDA – Balneário Atlântida
- PACIFIC RESIDENCIAL CLUB - Balneário Xangri-lá
- LAGOS PARK – Balneário Atlântida
- LAS DUNAS – Balneário Xangri-lá
- LAS PALMAS – Balneário Xangri-lá
- VENEZA CLUB - Balneário Xangri-lá
- VENTURA CLUB – Balneário Xangri-lá

As campanhas de marketing deslumbram o público com imagens sedutoras, que remetem ao prazer de desfrutar de férias e de uma casa na praia, fazem promessas de mais tranquilidade, alegria e qualidade de vida para quem garantir seu espaço dentro de algum dos refúgios litorâneos. Anunciam os mais diferenciados benefícios: segurança 24h, infra-estrutura completa dispendo de salas de jogos, ginástica, espaços especiais para as crianças, com recreacionistas e brinquedotecas, mini parque-áquatico, (a simples e tão divertida pracinha, tornou-se coisa do passado), cascatas, campos de futebol e golfe, quadras abertas e fechadas de paddlle, tênis, vôlei, restaurantes, praia artificial (!!!!), gourmeteria... enfim, tudo que provavelmente não se encontre fora dos muros, além, é claro, de muito glamour. Remetem-se a arquiteturas e características de várias partes do mundo: o charme das freguesias portuguesas e da arquitetura colonial mexicana e a feliz sensação de estar passeando na riviera francesa. Uns gabam-se de serem os pioneiros. Outros de serem os mais modernos. Outro ainda, anuncia possuir a última parcela de terra à beira-mar do balneário de Xangri-lá: 300 metros de testada para o mar.

Que os condomínios fechados atraíram muito público e desenvolvimento para o município é fato. Mas também é fato, que este processo de isolamento de várias partes do território pode ser considerado irreversível! Depois de levantados, é muito difícil que os muros sejam destruídos, mesmo que isto custe uma grave modificação da paisagem característica da cidade, e a segregação territorial e social de Xangri-lá. Processo que já vem acontecendo, considerando que os nativos e moradores permanentes da cidade, principalmente a parcela mais humilde da população, já estão deslocados ou deslocando-se para a periferia da praia, em áreas junto à RS 389 - Estrada do Mar.

Em seu texto “Lugar, o absurdo da Liberdade” Costa (2004), conclui que condomínio fechados são espaços de segregação social, onde por uma elaboração simbólica, transforma o enclausuramento, isolamento, restrição e vigilância em *status*. A intenção desses empreendimentos seria formar um sistema homogêneo, com princípios aparentemente democráticos, de responsabilidade e civilidade. Entretanto, essa intenção pode inverter-se quando de sua concretização.

Mas, nesses condomínios a “ordem” pode ser outra. O desrespeito à lei é quase sempre uma regra. São espaços privados de uso coletivo, onde a possibilidade do individual sem limites, ou melhor com tênues limites, perpassa a relação entre os vizinhos. Isso fragiliza a noção de coletividade, responsabilidade e a permissividade mascarada por uma pseudo “liberdade” aparece contribuindo para que seja exatamente o inverso do que se espera de um espaço reservado, puro, limpo, organizado. Na verdade revelam que são espaços onde os princípios democráticos são encobertos, uma vez que seus moradores têm pouco interesse em envolver-se com a sociedade local e atividades coletivas. (Costa, 2004).

A praia e a tecido da cidade, a urbe em si, que devem ser espaços públicos, abertos e bem tratados pelo poder público (e por que não pela iniciativa privada, sem a necessidade de ser particular), para o deleite de quem quiser fazê-lo, podem tornar-se simples espaços residuais se este processo de segregação não for contido rapidamente.

Com bom humor, Luis Fernando Veríssimo (apud CZELUSNIAK) escreveu :

### **Segurança**

O ponto de venda mais forte do condomínio era a sua segurança. Havia as belas casas, os jardins, os playgrounds, as piscinas, mas havia, acima

de tudo, segurança.

Toda a área era cercada por um muro alto. Havia um portão principal com muitos guardas que controlavam tudo por um circuito fechado de TV.

Só entravam no condomínio os proprietários e visitantes devidamente identificados e crachados.

Mas os assaltos começaram assim mesmo. Ladrões pulavam os muros e assaltavam as casas.

Os condôminos decidiram colocar torres com guardas ao longo do muro alto.

Nos quatro lados. As inspeções tornaram-se mais rigorosas no portão de entrada.

Agora não só os visitantes eram obrigados a usar crachá.

Os proprietários e seus familiares também. Não passava ninguém pelo portão sem se identificar para a guarda. Nem as babás. Nem os bebês.

Mas os assaltos continuaram.

Decidiram eletrificar os muros.

Houve protestos, mas no fim todos concordaram. O mais importante era a segurança. Quem tocasse no fio de alta tensão em cima do muro morreria eletrocutado. Se não morresse, atrairia para o local um batalhão de guardas com ordens de atirar para matar.

Mas os assaltos continuaram.

Grades nas janelas de todas as casas. Era o jeito. Mesmo se os ladrões ultrapassassem os altos muros, e o fio de alta tensão, e as patrulhas, e os cachorros, e a segunda cerca, de arame farpado, erguida dentro do perímetro, não conseguiriam entrar nas casas.

Todas as janelas foram engradadas.

Mas os assaltos continuaram.

Foi feito um apelo para que as pessoas saíssem de casa o mínimo possível.

Dois assaltantes tinham entrado no condomínio no banco de trás do carro de um proprietário, com um revólver apontado para a sua nuca. Assaltaram a casa, depois saíram no carro roubado, com crachás roubados. Além do controle das entradas, passou a ser feito um rigoroso controle das saídas.

Para sair, só com um exame demorado do crachá e com autorização expressa da guarda, que não queria conversa nem aceitava suborno.

Mas os assaltos continuaram.

Foi reforçada a guarda. Construíram uma terceira cerca. As famílias de mais posses, com mais coisas para serem roubadas, mudaram-se para uma chamada área de segurança máxima. E foi tomada uma medida extrema.

Ninguém pode entrar no condomínio. Ninguém.

Visitas, só num local predeterminado pela guarda, sob sua severa vigilância e por curtos períodos.

E ninguém pode sair.

Agora, a segurança é completa.

Não tem havido mais assaltos.

Ninguém precisa temer pelo seu patrimônio. Os ladrões que passam pela calçada só conseguem espiar através do grande portão de ferro e talvez avistar um ou outro condômino agarrado às grades da sua casa, olhando melancolicamente para a rua.

Mas surgiu outro problema.

As tentativas de fuga. E há motins constantes de condôminos que tentam de qualquer maneira atingir a liberdade.

A guarda tem sido obrigada a agir com energia.



Imagem 43: Montagem 1 das campanhas publicitárias dos condomínios fechados de Xangri-lá

Fonte: JEREMIAS, 2009.



Imagem 43: Montagem 2 das campanhas publicitárias dos condomínios fechados de Xangri-lá.

Fonte: JEREMIAS, 2009.



Imagem 43: Montagem 3 das campanhas publicitárias dos condomínios fechados de Xangri-lá.

Fonte: JEREMIAS, 2009.

## 2.4 Legislação Vigente e Regime Urbanístico

O município possui um recente Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal-PDDM, instituído pela Lei Nº 1.111, de 06 de junho de 2008, do qual se observou em especial o Zoneamento Ambiental (ANEXO 9) e o Zoneamento de setores do Plano Diretor (ANEXO 10).

Se considerarmos o primeiro zoneamento citado do PDDM (zoneamento ambiental), a área pré-selecionada para o Projeto de qualificação urbana da Avenida Beira-Mar de Xangri-lá, contempla as zonas Z1 – Faixa de praia e Z2 – Zona de Urbanização intensa, constantes art. 16 do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal Capítulo II – Do zoneamento ambiental:

I - ZONA 1 (Z1) – Faixa de praia - Corresponde a uma faixa de dinâmica ambiental muito intensa, que consiste na interface entre o oceano e o continente, limitada por dunas frontais.

a) Metas - Compatibilizar os usos de lazer, recreação, turismo e esportes com preservação da paisagem e das características da Zona 1 (Z1).

b) Restrições - Preservar ou recuperar as dunas frontais através de um plano de manejo; Manter as drenagens naturais principais; Proibir o tráfego de caminhões e veículos pesados na faixa de praia; Permitir a implantação de estabelecimentos comerciais do tipo quiosque, somente com base em um plano municipal, de acordo com os critérios técnicos da FEPAM; Não permitir edificações na faixa de 60 m contados da praia para o interior a partir da base da primeira duna frontal junto à praia.

II – ZONA 2 (Z2) – Zona Urbanização intensiva - Área formada pela erosão e deposição eólica de sedimentos, composta por dunas vegetadas monticulares, corredores de alimentação eólica, dunas livres, lençóis eólicos e planícies interdunas. Apresenta-se atualmente com ocupação urbana praticamente contínua em faixa longitudinal ao oceano.

a) Metas - Ordenamento da ocupação urbana, adequando-se às condições de suporte do ambiente natural; Incentivar as atividades de veranismo, turismo, lazer e recreação; Manter os ecossistemas remanescentes representativos das condições ambientais originais; Incentivar o plantio de espécies nativas e exóticas adequadas ao clima.

b) Restrições ambientais - Manter as drenagens naturais principais; Preservar as dunas de importância paisagística; Manter a mata nativa, especialmente de restinga; Preservar os sambaquis inseridos na área urbana; Não permitir aterro sanitário; Garantir a infiltração das águas pluviais vinculadas aos índices de ocupação do solo urbano.

Já considerando o segundo zoneamento do PDDM citado (zoneamento de setores), encontram-se inseridos na área pré-selecionada para o Projeto de qualificação urbana da Avenida Beira-Mar de Xangri-lá ou localizados no entorno imediato os seguintes setores:

- \* FP – Faixa de Praia
- \* SR2 – Setor Residencial 2
- \* SR4 – Setor Residencial 4
- \* SEA – Setor Especial de Atlântida

- \* AR – Áreas Verdes
- \* CE – Condomínios Existentes
- \* SC2 – Setor Comercial 2
- \* SAP – Setor de Animação da Praia

A seguir, os quadros de usos dos setores acima citados, com exceção da FP e das AR:

**Quadro 6: Regime urbanístico do setor SR2 – Xangri-lá.**

SETOR	SETOR RESIDENCIAL 2				BALNEÁRIO	QUADRA	LOTE		
SR2					ATLANTIDA				
LOTE MÍNIMO		COTA IDEAL	TAXA DE OCUPAÇÃO	ALTURA (m)		<b>USOS PERMITIDOS</b> Residencial unifamiliar (RU)			
ÁREA (m²)	LARGURA	C.I	T.O	H					
420,0 m²	18,0 m	400,0 m²	60%	7,0 m					
RECUOS		MUROS							
FRONTAL	4,0 m *	0,40 m **							
LATERAL	3m qdo h>4m	2m	NO RECUO FRONTAL	0,40 m **					
FUNDOS	3 m qdo h>4m	2m							
<b>OBSERVAÇÕES:</b> * Os lotes de esquina deverão recuar 4,0 metros em ambas as frentes. ** Podendo efetuar fechamento até 2 metros com tela grade ou similar. *** O recuo de fundos a partir de 4,0 m de altura= 3,0 m h. = Altura									

Fonte: XANGRI-LÁ, 2008.

**Quadro 7: Regime urbanístico do setor SR4 – Xangri-lá.**

SETOR	SETOR RESIDENCIAL 4				BALNEÁRIO	QUADRA	LOTE		
SR4									
LOTE MÍNIMO		COTA IDEAL	TAXA DE OCUPAÇÃO	ALTURA (m)		<b>USOS PERMITIDOS</b> Residencial unifamiliar (RU) Residencial multifamiliar (RM)			
ÁREA (m²)	LARGURA	C.I	T.O	H					
300m²	12m	90 m²	60%	7 m					
RECUOS		MUROS							
FRONTAL	4,0 m *	0,80 m **							
LATERAL	0,0 m	2m	NO RECUO	0,80 m **					
FUNDOS	0,0 m	2m							
<b>OBSERVAÇÕES:</b> * Em lotes de esquina com rua ou Área verde o recuo frontal na testada principal é 4m, e na testada secundária 2,0 m. ** Podendo efetuar fechamento até 2 metros com tela grade ou similar. *** Quadra poliesportivas ver parágrafo 2º artigo 32.									

Fonte: XANGRI-LÁ, 2008.



Quadro 8: Regime urbanístico do setor SEA – Xangri-lá.

SETOR	SETOR ESPECIAL DE ATLANTIDA				BALNEÁRIO	QUADRA	LOTE
SEA							
LOTE MÍNIMO		COTA IDEAL	TAXA DE OCUPAÇÃO	ALTURA (m)			
ÁREA (m²)		C.I	T.O	H			
2000,0		90,0	60%	6 m			
RECUOS		MUROS					
FRONTAL	4m	0,40 *					
LATERAL	2m	2,0 m	NO RECUO	0,40 m *			
FUNDOS	3m qdo h>3m	2,0 m					
OBSERVAÇÕES: 2 Pavimentos							
* Podendo efetuar fechamento atØ 2 metros com tela, grade ou similar.							
<b>USOS PERMITIDOS</b>							
Residencial unifamiliar (RU)							
Residencial multifamiliar (RM)							
Recreacional, turístico e hoteleiro (RTH).							

Fonte: XANGRI-LÁ, 2008.

Quadro 9: Regime urbanístico do setor CE – Xangri-lá.

SETOR	CONDOMÍNIOS EXISTENTES				BALNEÁRIO	QUADRA	LOTE
CE							
LOTE MÍNIMO		COTA IDEAL	TAXA DE OCUPAÇÃO	ALTURA (m)			
ÁREA (m²)		C.I	T.O	H			
Conforme lei ou regulamento específico*							
RECUOS		MUROS					
FRONTAL	Conforme lei ou regulamento específico *						
LATERAL							
FUNDOS							
OBSERVAÇÕES:							
* Lei complementar nº 19 9/08/ 2006 (Bosques de Atlântida); Lei complementar nº 22 17/10/ 2006 (La Plage); Lei complementar nº 32 14/04/ 2008 (Las Palmas I); Lei nº 711 31/05/ 2005 (Las Dunas); Lei nº 182 29/12/ 1995 (Atlântida Lagos park); Lei nº 465 / 2002 (Porto Coronado); Lei nº 536 14/03/2003 (Atlântida Ilhas Park); Lei complementar nº 18 9/08/ 2006 (Quintas do Lago); Lei nº 651 06/12/ 2004 (Green Village); Decreto Lei nº 145/2003, Lei complementar nº 37/2008 (Condomínios Riviera 1 e 2)							
<b>USOS PERMITIDOS</b>							
Residencial unifamiliar (RU)							
Residencial multifamiliar (RM)							
Recreacional, turístico e hoteleiro (RTH).							
Comércio e serviço diversificado (CSD)							

Fonte: XANGRI-LÁ, 2008.

Quadro 10: Regime urbanístico do setor SC2 – Xangri-lá.

SETOR		SETOR COMERCIAL 2				BALNEÁRIO	QUADRA	LOTE
SC2								
LOTE MÍNIMO		COTA IDEAL	TAXA DE OCUPAÇÃO	ALTURA (m)		<b>USOS PERMITIDOS</b> Residencial unifamiliar (RU) Residencial multifamiliar (RM) Recreacional, turístico e hoteleiro (RTH) Comércio e serviço diversificado (CSD)		
ÁREA (m²)	LARGURA	C.I	T.O	H				
300m²	12m	90m²	70%	7,0 m				
RECUOS		MUROS						
FRONTAL	4m	0,40 m *						
LATERAL	1,5m qdo h>4m	2m	NO RECUO FRONTAL	0,40 m *				
FUNDOS	1,5m qdo h>4m	2,0 m *						
<b>OBSERVAÇÕES:</b> * Podendo efetuar fechamento até 2 metros com tela grade ou similar. ** Os recuos laterais e de fundos a partir de 4,0 m de altura = 1,5 m								

Fonte: XANGRI-LÁ, 2008.

Quadro 11: Regime urbanístico do setor SAP – Xangri-lá.

SETOR		SETOR DE ANIMAÇÃO DA PRAIA				BALNEÁRIO	QUADRA	LOTE
SAP								
LOTE MÍNIMO		COTA IDEAL	TAXA DE OCUPAÇÃO	ALTURA (m)		<b>USOS PERMITIDOS</b> Recreacional, turístico e hoteleiro (RTH) Comércio e serviços de apoio ao Turismo (CSAT)		
ÁREA (m²)	DIMENSÕES	C.I	T.O	H				
DE ACORDO COM O SETOR QUE ESTIVER INSERIDO								
RECUOS		MUROS						
FRONTAL	DE ACORDO COM O SETOR QUE ESTIVER INSERIDO							
LATERAL								
FUNDOS								
<b>OBSERVAÇÕES:</b> * Para outros usos ver condicionantes do setor no qual está inserido.								

Fonte: XANGRI-LÁ, 2008.

### **3. A ATIVIDADE TURÍSTICA NA CIDADE DE XANGRI-LÁ**

A zona costeira do Litoral Norte do Rio Grande do Sul esta passando por um rápido e acentuado processo de ocupação e crescimento, como já mencionado em capítulo anterior da presente pesquisa. Logo, faz-se necessário um plano de gestão pública, a fim conter ou incentivar, mas principalmente de orientar esse desenvolvimento. Uma vez inexistente o planejamento por parte do poder público, esse desenvolvimento está sujeito ás iniciativas e interesses particulares.

Uma iniciativa pública eficiente de fato, precisa ponderar e conciliar: qualidade de vida da população local residente, desenvolvimento econômico e preservação do patrimônio cultural e ambiental.

O fato de compreender e prever a demanda turística permite que uma localidade receptora se programe para melhor atender os visitantes. Essa programação inclui, além da contratação do número adequado de mão-de-obra, a adaptação e qualificação da infra-estrutura já existente.

De um modo geral, a atividade turística pode ser considerada grande consumidora de recursos naturais, visto que muitos turistas escolhem seus destinos a fim de fugir da agitação dos centros urbanos e ter um maior contato com o meio natural. Mediante a esta constatação, é fundamental que haja um planejamento sobre como utilizar de maneira não agressiva este ambiente natural, a fim de garantir que seus recursos não sejam extintos em um curto período de tempo.

Tratando especialmente do município alvo deste estudo, o uso dos recursos naturais, e falando mais especificamente da orla marítima, está intrinsecamente ligado ao desenvolvimento urbano que a praia vem tendo nos últimos anos.

A faixa litorânea, quando ocupada desordenadamente, apresenta os impactos sofridos de maneira explicita pois o litoral possui um ecossistema

bastante frágil e de difícil recuperação (DIAS, 2003, p. 20 apud PIONER, 2005). Provavelmente por essa percepção, a gestão pública incluiu no recente Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão do município, um artigo voltado ao turismo, leia-se o Título IV, Capítulo I, Seção I – Das Políticas e das ações de Turismo:

**Art. 21** - São diretrizes da política de turismo:

**I** - sustentar fluxos turísticos elevados e constantes;

**II** - consolidar a posição do município como centro de turismo, lazer e veraneio;

**III** - estabelecer política de desenvolvimento integrado do turismo, articulando-se com os municípios da Aglomeração;

**IV** - aumentar e manter o índice de permanência do turista no Município;

**V** - aumentar participação do Município no movimento turístico, promovendo e estimulando a divulgação de eventos e projetos de interesse turístico;

**VI** - sistematizar o levantamento e atualização de dados e informações de interesse para o desenvolvimento turístico no Município;

**VII** - garantir a oferta e qualidade na infra-estrutura de serviços e informação ao turista;

**Art. 22** - São ações estratégicas para o turismo:

**I** - apoiar e criar incentivos ao turismo cultural, e de negócios em âmbito municipal e regional, como a institucionalização e criação do Museu do Sítio Arqueológico – Sambaquis;

**II** - desenvolver programas de trabalho, por meio de ações coordenadas entre o Poder Público e a iniciativa privada, com o objetivo de criar a infra-estrutura necessária à execução de atividades relacionadas direta ou indiretamente ao turismo, abrangendo suas diversas modalidades: eventos, negócios, lazer, cultura, gastronomia, compras e agroecoturismo, através de cursos de capacitação da mão de obra local;

**III** - captar, promover e incentivar a realização de eventos mobilizadores da demanda de turismo;

**IV** - desenvolver roteiros e implantar sinalização turística conforme padrões e especificações técnicas pertinentes; divulgar as facilidades operacionais, técnicas e estruturais dedicadas ao desenvolvimento do turismo no Município;

**V** - promover encontros, seminários e eventos específicos para os profissionais e operadores de turismo no Município;

**VI** - produzir projetos e desenvolver atividades promocionais contemplando os atrativos naturais e culturais do Município e da Aglomeração Urbana do Litoral Norte;

**VII** - instalar e manter postos de informação turística municipal e regional;

**VIII** - estabelecer parceria entre os setores públicos e privados, visando ao desenvolvimento do turismo no Município.

**(nova redação dada pela Lei nº 1.180, de 05 de Janeiro de 2009).**

O destino turístico deve ter também uma quantidade suficiente de atrações, além de boas acomodações e um acesso facilitado para que a demanda seja estimulada (Jenkins e Lickorish, 2000, p.78 apud PIONER 2005). Abordando Xangri-lá, o acesso facilitado é item garantido pelas rodovias que dão acesso á cidade; a quantidade de atrações pode ser considerada um item para avaliação

peçoal, visto que está sujeito a preferências e gostos: para determinada pessoa o simples fato de o município ser litorâneo, possuir praia, já é atrativo suficiente para ser eleito como destino turístico, para outra pessoa pode ser necessário que a cidade ofereça uma grande gama de comércio, ou ainda, para alguns, a tranqüilidade é requisito indispensável de um local onde passar suas férias enquanto para outros, a agitação pode configurar o atrativo principal de uma localidade. Entretanto, dentre as características que qualificam um destino turístico, sem dúvida, a infra-estrutura, tanto de acomodações quanto urbana, é de extrema relevância, visto que ela é o cartão de visitas de um local.

Quando o município se mune de estatísticas que identifiquem o perfil e as preferências dos seus habitantes e visitantes, facilita a criação de estratégias que visem o equilíbrio entre demanda e infra-estrutura a ser oferecida. Estas estatísticas devem conter dados como: motivo da visitaçã, tipo de hospedagem (no caso de Xangri-lá, mais numerosamente são segundas residências do que pousadas e hotéis), tempo de permanência no local (pelo fato de a cidade possuir muitas casas de veraneio/ segundas residências, os veranistas costumam passar longos períodos no local).

Xangri-lá possui notável vocaçã ao veranismo. E sabe-se que o veranista é um tipo de público que busca o conforto, o bem-estar. Não que o morador também não preze estas qualidades, mas geralmente, ele não cria oportunidades para desfrutar das mesmas. Pouco adianta um lugar possuir recursos naturais especiais, como uma praia de grande extensã, belas paisagens, e não oferecer aos seus visitantes uma estrutura mínima que possibilite ao público desfrutar desses recursos. Cativar o habitante e bem receber o visitante é uma atitude necessária para a sobrevivência e crescimento de qualquer município.

Com já constatado no subcapítulo 2.3 da presente pesquisa, Xangri-lá ainda não dispõe de pontos que possam ser considerados propriamente turísticos. Então, seu principal atrativo e motivo de visitaçã é sem dúvida a faixa de praia. Em função da orla que a cidade passou a ser ocupada, se desenvolveu e ainda permanece sendo por causa dela que a grande maioria das pessoas freqüenta Xangri-lá. E é pelos motivos recém descritos que a orla merece ser tratada arquitetônica, urbanística e paisagisticamente.

Mas mesmo com estes motivos elencados, o único registro encontrado em mídia impressa, sobre a intenção da prefeitura de modificar e qualificar a infra-

estrutura da orla, para melhor receber os veranistas é datado do ano de 2005 (imagem 46). Alavancada pelas várias solicitações dos moradores e visitantes, a gestão do então prefeito Celso Barbosa, previa a criação de um calçadão á beira-mar com infra-estrutura básica de apoio para atender os veranistas, com quiosques padronizados, banheiros públicos, bancos, iluminação, entre outros (Pioner, 2005). A pequena nota redigida pelo jornal Zero Hora afirma que a Secretaria Municipal de Obras, Serviços Públicos e Trânsito, buscava firmar parceria com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS – e também com a Fundação Estadual de Proteção Ambiental – FEPAM - para estudo de viabilidade de tal obra, bem como para coordenação de um plano de manejo das dunas, que, ano após ano, por ação dos ventos , invadem a Avenida Beira-Mar se configuram até o presente momento como o principal impasse para a concretização de qualquer obra á beira-mar (imagem 47).

O recente Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão cita em vários momentos a preocupação com o tipo de tratamento que almeja-se dar á faixa de praia. Um dos itens componentes deste plano, encontra-se no Capítulo V – Da Qualificação Urbana, Seção II – Da paisagem Urbana, Art. 120 – São Ações estratégicas da Política da Paisagem Urbana:

**VI** - criar Operações Urbanas Consorciadas para revitalizar a Orla através da implantação de Plano de Manejo que inclua ações de urbanização e regularização nos espaços de Orla, caracterizados por feições de praia, dunas, restingas, marismas, lagunas, estuários, canais ou braços de mar onde estão situados os terrenos de marinha e seus acrescidos;  
(nova redação dada pela Lei nº 1.180, de 05 de Janeiro de 2009)

A questão da organização e urbanização do território deve ir de encontro com a identidade cultural do município, para que este não perca sua originalidade (no sentido de características únicas que o diferenciem de outras cidades).

Podemos verificar que há destinos turísticos que, por não possuírem uma política pública de turismo, acabam por apresentar sérios problemas, a exemplo do crescimento descontrolado, levando à descaracterização e a perda de originalidade da comunidade local; problemas de saneamento básico; congestionamento em estradas de acesso ao destino turístico; deterioração do patrimônio histórico e cultural (YÁZIGI, *apud* CRUZ, 2002, p. 9-10). *Apud* Pioner 2005, p.39.

FRONTEIRA

Acupú

• O programa R\$ Rural desca...

Acupú

• A Catarina Kirzán da Que...

Acipre

• Após sentir praquira ma...

Bagé

• A Secretaria Municipal de...

SERNA

Petropolis

• No domingo, será promovido...

Garibaldi

• O Clube de Mús. Unido pela...

Guaporé

• Na quinta-feira, a Sociedade...

Viamópolis

• As secretarias municipais de...

• O encontro deverá reunir cerca...

Pelo Rio Grande

BAGÉ



Vagem: além de praticar por Bagé, é grupo desportivo ativado em Urussatí, no Sudoeste...

Programa estimula lazer com turismo

Atividades e idas participando do Programa Esporte e Lazer da Cidade, de Bagé, visitaram recentemente a Serra Quilça...



Alunos se apresentam em Osório

Desde a programação do 2º Fórum Interinstitucional da Educação, realizado no ano passado em Osório, no Litoral Norte...

VIALES

Lajeado

• A Univas, Centro Universitário e o Hospital Bruno Bara Guimarães...

Salvador do Sul

• A prefeitura firmou convênio com a Caixa Econômica Federal para a liberação de R\$ 22,6 mil...

Santa Cruz do Sul

• A Universidade de Santa Cruz do Sul (Unisc) e a Fundação Estadual de Planejamento Econômico e Regional...

SUL

Petropolis

• O programa Luz para Todos, do governo federal, inaugura hoje obras de eletrificação...

Rio Grande

• O 8º Grupo de Artilharia de Campanha Militar de Tirocínio (GAC) realiza a expansão de fuzis Rio Grande...

LITORAL

Itaópeva

• O Serviço Social do Comércio (Sesc) está no município com a abertura do projeto Odebrecht...

Itaópeva

• A Prefeitura Cultural, no Distrito de Itaipava, inaugura hoje a inauguração de uma nova municipal com uma de suas salas...

Terra de Areia

• A Univas, a Prefeitura e o Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural do município realizam hoje a Semana do Sítio...

• A programação abordará os aspectos locais e estaduais e a divulgação de pesquisas para incentivo da produção e consumo de frutas...

Tramandaí

• Encerram-se às 20h de hoje as inscrições para o 1º Festival Mirim de Arte e Tradição...

• O festival tem organização de CTU Osório Livramento, em parceria com a Prefeitura...

Teres

• De hoje à domingo, o 1º Fêri Teres do Cangaço será realizado no Salão Paroquial São Domingos...

Xangri-Lá

• O projeto de desenvolvimento socioeconômico da Secretaria Municipal de Obras, Serviços Públicos e Tráfego...

Imagem 46: Nota no jornal Zero Hora a respeito de projeto de obra pública em Xangri-lá/ RS. Fonte: Pioner, 2005.



**Imagem 47: Dunas invadindo a Avenida Beira-Mar de Xangri-lá.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**

Muito embora Xangri-lá tenha adquirido ao longo dos anos, um rótulo de “praia de elite”, pelo número de residências de alto padrão que compõe a paisagem da cidade e do comércio diferenciado já citado, verifica-se uma pequena parcela de veranistas que se utiliza do turismo social: são pacotes populares para que trabalhadores possam aproveitar as férias. Na maioria das vezes esses pacotes são negociados pela empresa onde trabalham, e depois descontados diretamente em folha de pagamento. Os funcionários da CEEE - Companhia Estadual de Energia Elétrica, por exemplo, dispõem de uma colônia de férias, construída na década de 70, que recebe os trabalhadores por diárias baratas à uma quadra de distância do mar, no balneário de Xangri-lá, (imagem 48).





**Imagem 48: Colônia de Férias para funcionários da CEEE.**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**

#### **4. DIRETRIZES DE ZONAMENTO AMBIENTAL - FEPAM**

O Litoral Norte do Rio Grande do Sul tem apresentado intenso processo de ocupação e conseqüente transformação de seus ambientes, como já descrito no capítulo 1 da presente pesquisa.

Conforme as Diretrizes Ambientais para o desenvolvimento dos Municípios do Litoral Norte, a região do Litoral Norte é riquíssima sob o ponto de vista ambiental, mas seus ecossistemas são frágeis e raros devido a sua idade geológica recente (cerca de 5.000 a.C.). O litoral gaúcho dispõe de 618km de extensão e seu conjunto geológico, composto pelo cordão de lagoas, barreiras de dunas, banhados e contrafortes da Serra Geral, faz dessa região um cenário diferenciado no continente latino-americano. As diretrizes Ambientais para o desenvolvimento dos Municípios do Litoral Norte são (FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER, 2000):

...um acúmulo de estudos e debates em nível regional, que representam o conhecimento produzido por mais de dez anos de estudos e trabalhos técnicos desenvolvidos por programas e abordagens de áreas diversas, incorporadas as diretrizes de implantação do Sistema Estadual de Recursos Hídricos e da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, tendo o Programa de Gerenciamento Costeiro (GERCO-RS) como centro. Essa iniciativa da FEPAM insere-se no contexto de criação da Secretaria Estadual de Meio Ambiente (SEMA).

Estas diretrizes resultam do uso de dois instrumentos de gestão e planejamento: o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) e o Enquadramento de Recursos Hídricos. Além disso, para a formulação das diretrizes considerou-se a participação das comunidades locais interessadas através de instituições estaduais, prefeituras, câmaras municipais e representantes da sociedade civil. Na presente pesquisa, apenas serão abordados os dados do ZEE, visto sua maior relevância tratando-se do Projeto de qualificação da Avenida Beira-Mar de Xangri-

lá. Conforme a Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luiz Roessler, 2000:

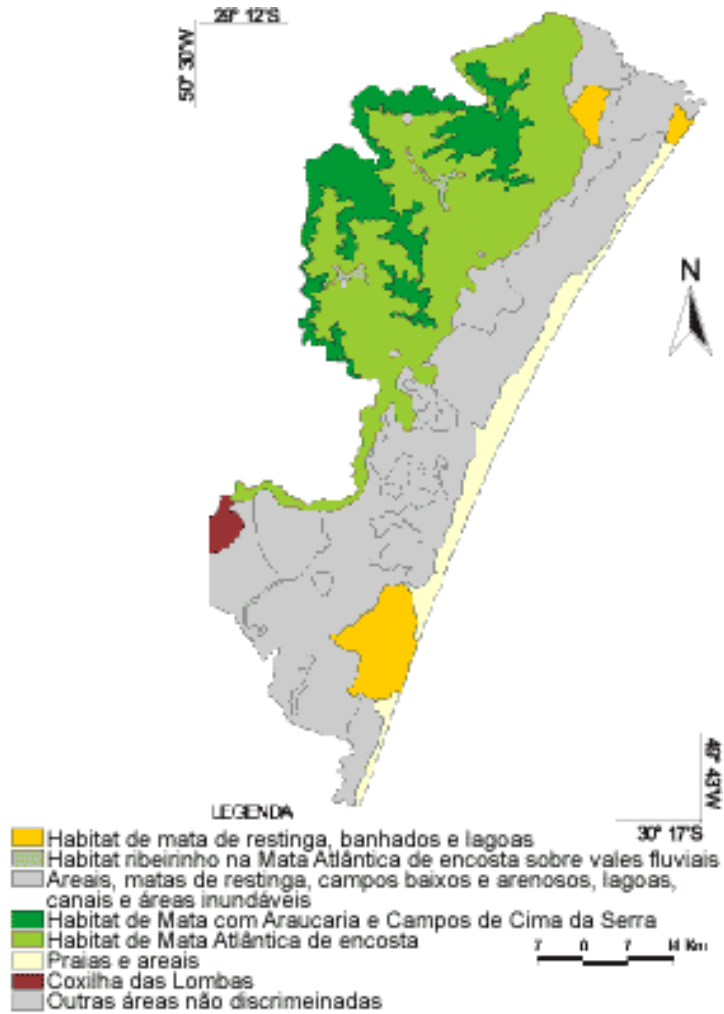
O Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) é um conjunto de regras para o uso de recursos ambientais estabelecido por zonas que possuem padrões de paisagem semelhantes. É um instrumento de planejamento que estabelece diretrizes ambientais, permitindo identificar as restrições e potencialidades de uso dos recursos naturais. É, também, uma ferramenta fundamental para o planejamento e a gestão dos municípios do Litoral Norte. As macrodiretrizes estabelecidas no ZEE reconhecem que a manutenção da qualidade ambiental da região é também um elemento estratégico para o desenvolvimento sócio-econômico a longo prazo.

Temas como: zoneamento da flora (imagem 49), da fauna (imagem 50) e da Biosfera da Mata Atlântica, foram integrados a um diagnóstico sócio-ambiental da região do Litoral Norte para representarem os aspectos mais vulneráveis ao uso do território pela sociedade e originarem a carta síntese do ZEE.



**Imagem 49: Flora do Litoral Norte do Rio Grande do Sul**

**Fonte: FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER, 2000.**



**Imagem 50: Fauna do Litoral Norte do Rio Grande do Sul**

Fonte: FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER. 2000.

A paisagem do Litoral Norte é composta por dois compartimentos: a Planície Costeira e a Encosta da Serra. Pode-se salientar como elementos importantes as dunas, as lagoas e a vegetação de restinga e mata atlântica. Na imagem 51 um mapa da proposta de Macrozoneamento Costeiro da região em questão.

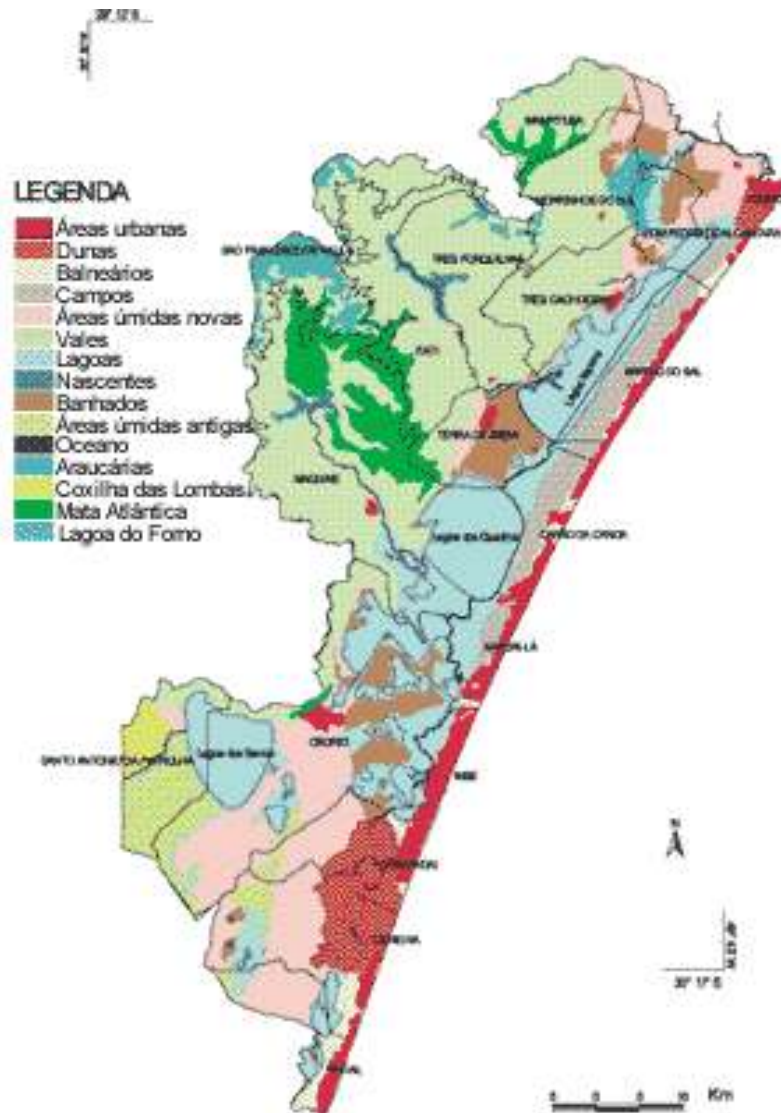


Imagem 51: Macrozoneamento Costeiro do Litoral Norte.

Fonte: FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER, 2000.

#### 4.1 Zoneamento Ecológico-Econômico de Xangri-lá

Dentre as zonas identificadas na imagem 52, serão caracterizadas a seguir: Zona de Balneários, Zona de Campos e Zona de Lagoas, pois são, conforme o gráfico abaixo, as três zonas que compõem o município de Xangri-lá (FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER, 2000):

## XANGRI-LÁ- % ZONAS

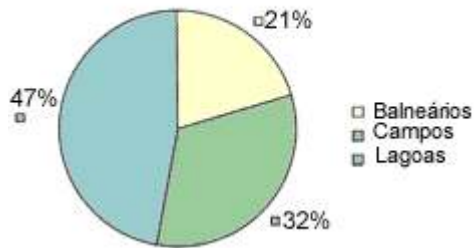


Imagem 52: Gráfico de zoneamento do município de Xangri-lá.

Fonte: FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER. 2000.

### 4.1.1 Balneários

#### Caracterização

Erosão e deposição eólica de sedimentos, formada pelas dunas frontais, dunas vegetadas monticulares, corredores de alimentação eólica, dunas livres, lençóis eólicos e planícies interdunas. Apresenta ocupação urbana contínua em faixa longitudinal ao oceano.

#### Metas

Desenvolvimento da ocupação urbana adequada às condições naturais.

Incentivar as atividades de veranismo, turismo, lazer e recreação.

### DIRETRIZES DE USO DOS RECURSOS NATURAIS

#### Proteção das dunas

Preservar ou recuperar as dunas frontais, através do estabelecimento de planos de manejo.

Manutenção da biodiversidade

Manter mata nativa, especialmente de restinga

Proibir o tráfego de caminhões e veículos pesados na faixa de praia.

Não permitir agropecuária sobre paleodunas vegetadas.

Preservar as dunas interiores de importância paisagística.

#### Manutenção da qualidade e quantidade dos recursos hídricos

Manter as drenagens naturais principais.

Não permitir o lançamento de esgoto na faixa de praia.

Não permitir alterações que venham a provocar a salinização do lençol freático, das lagoas e corpos hídricos superficiais.

Garantir a infiltração das águas pluviais, vinculada aos índices de ocupação do solo urbano.

### **Restrições de atividades**

Não permitir edificações na faixa de 60 m contados da praia para o interior, a partir da base da primeira duna frontal junto à praia.

Não permitir aterros sanitários.

### **Potencialidades – Atividades a serem estimuladas**

Ocupação urbana.

Lazer, recreação, turismo e veranismo.



**Imagem 53: Mapa de zoneamento de Balneários no Litoral Norte do RS.**

**Fonte: FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER. 2000.**

#### **4.1.2 Campo**

##### **Caracterização**

Zona de transição entre o sistema de lagoas e a faixa arenosa da Zona 2, onde se intercalam campos secos

arenosos e banhados, com o predomínio de atividades agropecuárias.

##### **Metas**

Manutenção dos banhados significativos para conservar os corredores biológicos e o nível do lençol freático.

Estimular atividades de agropecuária adequada às condições naturais.

#### **RESTRIÇÕES DE USO DOS RECURSOS NATURAIS**

##### **Proteção das dunas**

Preservar as dunas de importância paisagística e biológica.

##### **Manutenção da biodiversidade**

Manter mata nativa, especialmente de restinga.

Manter os banhados com importância para o ecossistema lagunar.

Preservar vegetação marginal dos corpos hídricos em faixa mínima de 50 m a partir da cota média de cheia, nas áreas urbanas.

##### **Restrições de atividades**

Não permitir a mineração abaixo do nível natural do lençol freático.

A disposição de resíduos sólidos deverá respeitar os critérios adotados pela Fepam.

##### **Potencialidades – Atividades a serem estimuladas**

Extração mineral.

Florestamento com espécies nativas e exóticas.

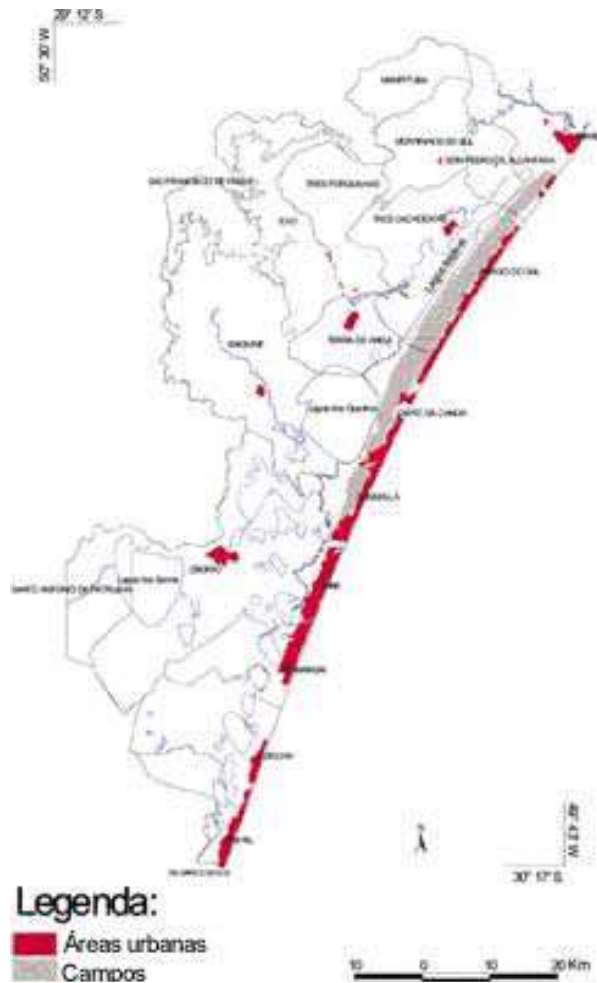
Agropecuária.

Artesanato.

Lazer, recreação, turismo e veranismo.

Urbanização.





**Imagem 54: Mapa de zoneamento de Campos do Litoral Norte do RS.**  
**Fonte: FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER. 2000.**

### 4.1.3 Zona de Lagoas

#### Caracterização

Zona de lagoas interligadas, consistindo em corredores de fauna e flora, apresentando áreas importantes de reprodução e/ou criação de peixes, de espécies endêmicas e em extinção. Corpos de águas rasas (de até 3,8 m de profundidade), ainda em sua maioria com boa qualidade, porém com grande pressão de ocupação urbana em seu entorno.

#### Metas

Manter as características dos ecossistemas, garantindo a preservação da sua dinâmica natural e da paisagem característica.

Controlar a ocupação urbana e as atividades agropecuárias, adequando-as às restrições ambientais.

## RESTRIÇÕES DE USO DOS RECURSOS NATURAIS

### **Proteção das dunas**

Preservar as dunas remanescentes.

### **Manutenção da qualidade e quantidade dos recursos hídricos**

Garantir o padrão de drenagem natural.

Não será permitido o lançamento de efluentes no sistema lagunar.

Não permitir obras que alterem a hidrodinâmica ou balanço de sedimentos, especialmente retificação e desassoreamento dos canais de ligação entre as lagoas, salvo para recomposição do ambiente natural.

Destinação da Lagoa Cerquinha exclusivamente para os usos de abastecimento público e pesca, com o estímulo ao repovoamento com espécies nativas.

Destinação da Lagoa Rondinha exclusivamente para os usos de abastecimento público e de lazer, com restrições ao tipo e quantidade de embarcações.

A implantação de obras para regularização do nível das lagoas, somente será admitida de acordo com os planos de bacias.

Não permitir atividades que venham a provocar a salinização do lençol freático das lagoas e corpos hídricos superficiais.

### **Manutenção da biodiversidade**

Manter mata nativa, especialmente de restinga

Preservar vegetação marginal dos corpos hídricos em faixa mínima de 50 m a partir da cota média de cheia, nas áreas urbanas.

Manter os corredores biológicos, especialmente de espécies endêmicas.

### **Restrições de atividades**

Não permitir a mineração.

Restringir a agropecuária, adequando aos requisitos de conservação e suporte.

Não ocupar áreas inundáveis.

A partir da cota média de cheia dos corpos hídricos, estabelecer uma faixa de transição de no mínimo 150 m, onde será proibido o florestamento com espécies exóticas e somente será admitida ocupação sem características urbanas, permitindo o uso do lazer e do turismo.

Permitir navegação a motor e esportes náuticos somente em áreas regulamentadas.

Não permitir a disposição de resíduos sólidos.

## POTENCIALIDADES – ATIVIDADES A SEREM ESTIMULADAS

Agropecuária ecológica.

Florestamento com espécies nativas.

Pesca.

Artesanato.

Criação de animais nativos.

Exploração de ervas medicinais.

Lazer, recreação, turismo e ecoturismo.

Conservação natural.

Exploração dos valores paisagísticos.

Repovoamento das lagoas com espécies nativas.

Atividades educacionais e de pesquisa científica.

Aquacultura com espécies nativas.

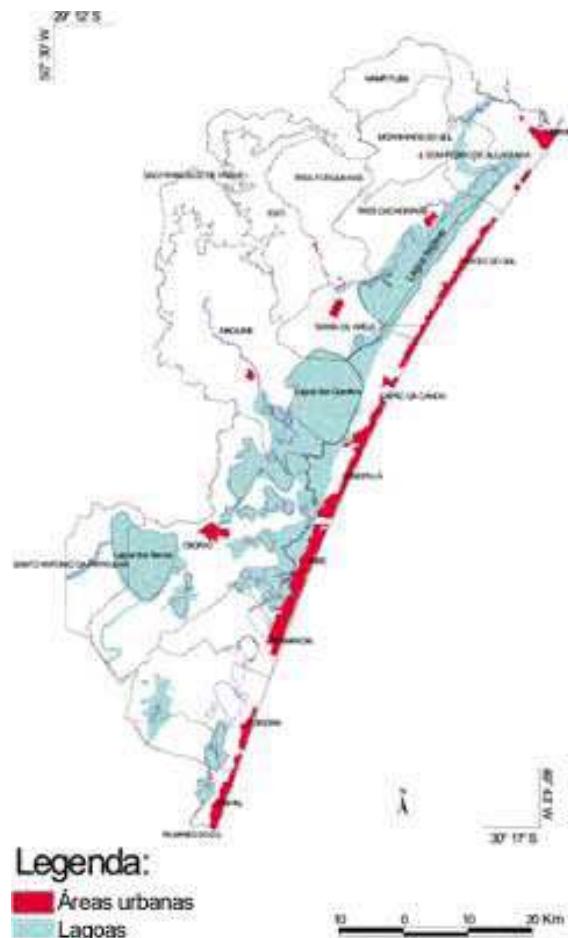


Imagem 55: Mapa de zoneamento de Lagoas do Litoral Norte do RS.

Fonte: FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER. 2000.

## **5. ESTUDO DE CASO E REFERÊNCIAS VISUAIS E DE ESTRATÉGIA URBANA**

Neste capítulo, buscou-se coletar informações a respeito de projetos arquitetônicos e urbanísticos que pudessem, de alguma forma, colaborar no processo de criação da proposta para qualificação da Avenida Beira-Mar de Xangri-lá.

Ora no âmbito de estratégias, ora no âmbito de referências visuais, os projetos escolhidos possuem características que os qualificam como exemplos de maneiras pelas quais será possível, futuramente, abordar o projeto para Xangri-lá.

O conteúdo aqui desenvolvido tende mais a uma “chuva de idéias”, que a uma análise específica e crítica de cada um dos projetos apresentados.

### **5.1 Projeto 1**

#### **Planeamiento Especial del Espacio Litoral De El Prat De Llobregat.**

Projeto datado de julho de 1995, o Planeamiento Especial Del Espacio Litoral de El Prat de Llobregat, município da província de Barcelona - Espanha, foi desenvolvido a pedido da Dirección General de Actuaciones Concertadas em lãs Grandes Ciudades de MOPTMA, pela equipe composta pelos arquitetos Tiago Holzmann da Silva, Liliana Antonucci e Imma Jansana e pelos engenheiros Josep Pinos e Manuel Herce.

Apresentado em uma conversa informal, pelo arquiteto e urbanista Tiago Holzmann da Silva, integrante equipe autora, o projeto analisado é muito interessante sob vários pontos de vista: o local de inserção, a necessidade de lidar com a dicotomia entre paisagem natural e construída, as soluções sugeridas

para dotar o espaço de mobiliário adequado, entre outras qualidades apresentados a seguir.

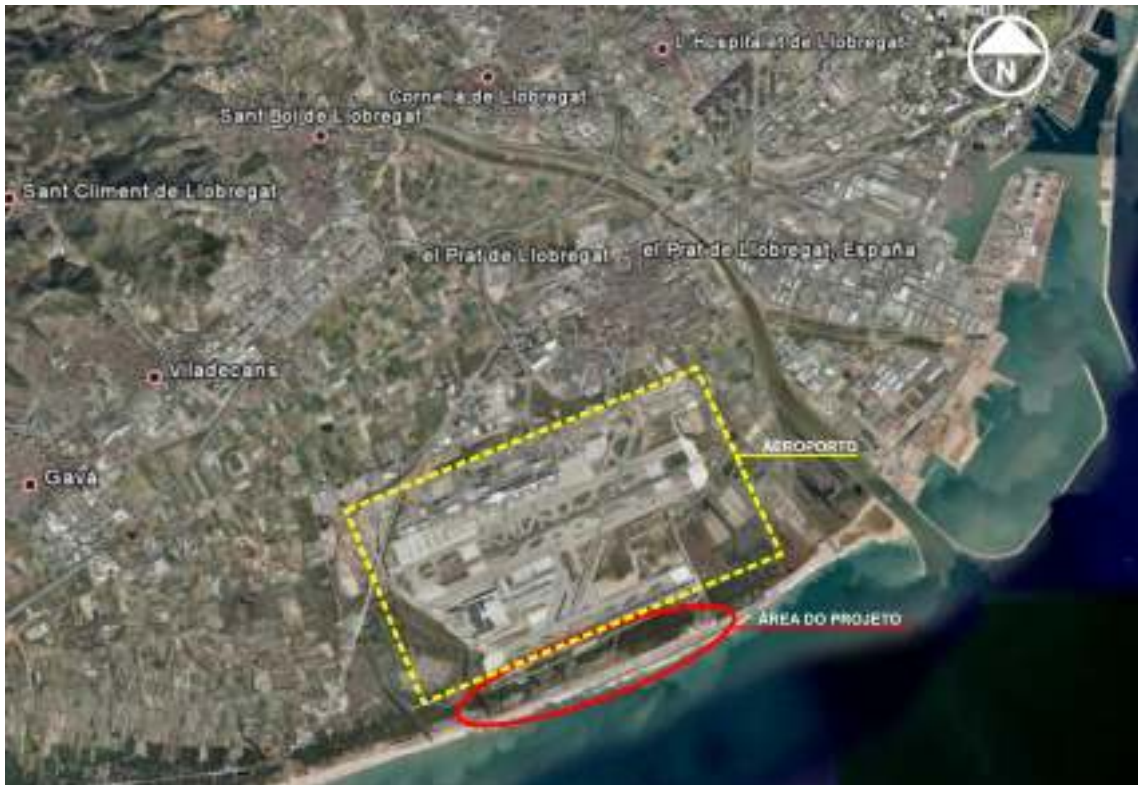
Conforme registrado em cópia impressa do projeto, o trabalho nasceu com o intuito principal de definir a ordenação do espaço litoral de El Prat de Llobregat, garantindo a coerência de todas as intervenções físicas a realizarem-se neste espaço e considerando os diferentes mecanismos de gestão que incidem sobre o território definido.

O trabalho se apresenta sob o formato de um Plano Especial de Ordenação do Meio Natural, englobando diferentes usos e qualificações urbanísticas, com desenhos diferentes para cada uma delas.

Um passeio para pedestre próximo à orla marítima configura o principal objeto de desenho, o qual teve que ser previamente submetido a planos especiais em função do entorno imediato: como limite da área do projeto encontra-se o Aeroporto de Barcelona.

O cuidado com o impacto ambiental foi a diretriz principal do projeto, apresentado em 4 etapas: informações base; condicionantes e hipóteses de ordenação; proposta de ordenação do litoral e propostas de gestão e financiamento.

A área compreendida pelo projeto tem como limites o mar, as instalações do aeroporto de Barcelona, contornadas pela malha urbana de Prat e uma Zona de Reserva Natural de El Remolar-Filipinas.



**Imagem 56: Situação da área do projeto Planeamiento Especial Del Espacio Litoral de El Prat de Llobregat – Espanha**  
**Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009**



**Imagem 57: Imagem aproximada da área do projeto Planeamiento Especial Del Espacio Litoral de El Prat de Llobregat – Espanha**  
**Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009**

Esta área, a zona litoral do Delta, é de alto valor ecológico, ainda que de dimensões reduzidas. As comunidades biológicas lá encontradas, relevantes perante o contexto da Área Metropolitana de Barcelona, vinham sofrendo profundas transformações que configuraram uma situação crítica de alteração naquele ambiente.

Parte do entorno de referência é um entorno agrícola, de origem relativamente recente, conformado por um rio com canais que deságuam no mar. Há densa vegetação de pinheiros que encobrem as dunas paralelas á faixa de praia.

O espaço litorâneo abordado, com aproximadamente 2,5km sofreu transformações humanas: nela há camping, campo de golfe e algumas edificações residenciais em baixa densidade. O campo de golfe configura interface, como um respiro, entre as pistas asfaltadas do aeroporto e o corredor de litoral acima descrito.

O ponto mais delicado, segundo memorial descritivo do projeto, se dá na ordenação do corredor litoral, entre área de reserva natural, de onde qualquer passeio marítimo há de buscar soluções peatonais e de baixa densidade ocupacional, integradas á conformação das dunas e a vegetação de pinheiros (imagem 58) visando oferecer uma estrutura voltada ao ócio consciente.

Remetendo á área estudada pela presente pesquisa, a praia de Xangri-lá, também possui uma delicada situação a ser considerada: a faixa de dunas que configura interface entre a faixa de praia e a malha urbana consolidada. Em alguns pontos, entre toda a extensão da orla do município, também há vegetação de pinheiros sobre as dunas, que fazem vezes de divisores entre a avenida beira-mar e a praia em si.



**Imagem 58: vegetação de pinheiros no parque litoral de Prat de Llobregat.  
Fonte: LAVOLA, 2005.**

Pelas plantas de zoneamento urbanístico que seguem, é possível identificar as diferenças entre a situação até então existente e a situação proposta para as diversas zonas junto à área de intervenção: parques florestais de reserva natural, parques e jardins urbanos, zona de edificações residenciais, equipamentos comunitários, zona aeroportuária e zona marítima terrestre. (imagens 59 e 60).



Imagem 59 A3 prancha 2.29

Imagem 60 A3 prancha 3.41

O Plano Especial optou por uma ordenação conservacionista dos valores naturais e potencializadora da utilização da faixa de litoral como Área integral de Reserva Natural.

Procurou-se combinar nas diretrizes projetuais, as características de tamanho reduzido da área, à sua posição geográfica, à proximidade da área aeroportuária e do centro metropolitano de Barcelona.

Nos desenhos anexados nas páginas seguintes desta pesquisa, nota-se que o projeto tratou da criação de um caminho sinuoso implantado por entre a área com vegetação de pinheiros. Por um lado, este caminho liga-se a uma via de tráfego automotor através de braços que se estendem até a mesma, mais espaçados entre si, e por outro lado, ligam-se à faixa de praia, através de braços menos espaçados entre si. Há também, a implantação de alguns equipamentos como restaurantes, bares desmontáveis, e uma sede para o Clube de Golf (imagens 64, 65, 66 e 67).

No projeto, foram divididos setores diferentes de intervenção: El Remolar, La Ricarda, Setor da colônia de aviação, La Roberta – Área do Golf e Can Camins. Estes setores foram posteriormente tratados, cada um com ampliação de anteprojeto e detalhamento diferentes. Da mesma forma, o projeto para a Avenida Beira-Mar de Xangri-lá, identifica setores diferentes ao longo da orla, que deverão ser tratados com sob óticas diferenciadas, considerando suas características particulares, conforme será explanado no capítulo 6 deste trabalho.

Abaixo, algumas imagens atuais do local do projeto, coletadas da internet.



**Imagem 61: praia de Can Canis - El Prat de Llobregat**  
**Fonte: PANORAMIO, 2009.**



**Imagens 62 e 63: Imagens diversas da localidade de El Prat de Llobregat**  
**Fonte imagem 62: FLICKR, 2009a.**  
**Fonte imagem 63: FLICKR, 2009b.**

IMAGEM 64 3.39

IMAGEM 65 3.45

IMAGEM 66 3.46

IMAGEM 67 5.54



## 5.2 Projeto 2

### Punta del Este



**Imagem 68: Calçadão em praia mansa – Punta del Este – Uruguai**  
**Fonte: WIKIPÉDIA, 2009c.**

A cidade de Punta Del Este é o balneário mais famoso do Uruguai. Configurando uma península peculiar, a cidade é banhada pelo Oceano Atlântico por um lado e pelo Rio da Prata por outro.

Fundada em 1829, por Don Francisco Aguilar, Punta del Este, que recebe mais de 400.000 turistas na temporada de verão, é reconhecida hoje pela sofisticação (WIKIPÉDIA, 2009c). As paisagens natural e construída são importantes atrativos, que embora contrastantes, convivem em harmonia e fazem de Punta del Este um local muito interessante, reunindo bairros antigos, com seus casarões originais ainda preservados, áreas novas, com edificações de arquitetura contemporânea e as orlas marítima e de água doce. Há também vários marcos e pontos turísticos na cidade, entre os quais pode-se citar: a Casa Pueblo, o hotel e cassino Conrad, o farol e a escultura em forma de uma mão gigante que brota da areia da orla marítima (imagem 69).



**Imagem 69: Obra do artista chileno Mário Irrazabal – Punta del Este.  
Fonte: FLICKR, 2009c.**

Além da grande gama de comércio, boa parte composto por lojas de marcas internacionalmente renomadas, restaurantes e pubs, marinas com capacidade para centenas de embarcações, a cidade é dotada de ótima infraestrutura urbana, para recepcionar toda a demanda de visitantes.

Com o olhar voltado para a questão do tratamento de orla, o balneário é muito bem equipado: a praia oceânica possui um longo passeio pavimentado, que permite ao público prazerosas caminhadas (imagem 70), hora no nível do mar, hora alguns metros acima do nível da praia, quando próxima á ponta da península. Ainda do lado do oceano, há algumas interrupções no calçadão para acessos à faixa de praia ou formando espaços de permanência, com estacionamentos de onde, em dias de frio, pessoas contemplam o mar dentro dos carros (imagem 71). Já a praia de rio, além dos passeios pavimentados, com piso de coloração avermelhada e muita vegetação (imagem 72), possui algumas partes do solo gramadas, onde, em dias de sol, os jovens se deitam para aproveitar o calor ou ver o pôr-do-sol emoldurados pelas pedras que margeiam o rio. Neste lado da península, há uma marina, sempre cheia de barcos e lanchas, que ajudam a compor a paisagem com o rio, desenhando um dos skylines mais bonitos da cidade. A orla conta também, com pequenos trapiches e espaços de permanência e convívio em deques de madeira elevados sobre as pedras da

margem do rio, onde encontram-se tipos de quiosques, também de madeira, com formato parecido com coretos (imagens 73 e 74).



**Imagem 70: Passeio para pedestres no lado da praia oceânica de Punta del Este.**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2008.**



**Imagem 71: Espaços de permanência e contemplação no lado da praia oceânica de Punta del Este, vistas de área próxima á ponta da península.**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2008.**



**Imagem 72: Passeios com vegetação marginado a praia de rio em Punta del Este.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2008.**



**Imagem 73: Trapiches com espaços de convivência/ permanência sobre o Rio da Prata –  
Punta del Este.  
Fonte: FLICKR, 2009d.**



**Imagem 74: Trapiches com espaços de convivência/ permanência sobre o Rio da Prata e barcos da marina ao fundo – Punta del Este**  
Fonte: FLICKR, 2009e.



**Imagem 75: Caminho para o mar – Punta del Este**  
Fonte: FLICKR, 2009f.

### 5.3 Projeto 3

#### Quiosques de Copacabana



**Imagem 76: Vista aérea de um par de quiosques sobre calçadão de Copacabana – Rio de Janeiro**

Fonte: ARCOWEB, 2009.

As praias da cidade do Rio de Janeiro atraem visitantes durante o ano inteiro. São milhares de turistas que geram uma grande demanda por serviços, e daí, a necessidade de criar espaços que atendam com qualidade á essa demanda.

O famoso calçadão de Copacabana, com suas ondas em branco e preto, recebeu elaborados quiosques, que hão de ser reproduzidos nas praias de Ipanema, Leblon, São Conrado, Barra e Prainha, visando a uma padronização dos equipamentos beira-mar. No total, serão 309 unidades em toda a orla marítima

A necessidade de integração de equipamentos públicos e de uso restrito, como serviços de alimentação e sanitários, originou a concepção de quiosques de cinco metros de diâmetro, em pares, sobre uma mesma base (deque) de 336 metros quadrados. Um subsolo de 386 metros quadrados abriga áreas de apoio e serviços - cozinha, estoque, depósito de lixo reciclável, sanitários, caixa-d'água e instalações em geral. Guardacorpos de vidro protegem o acesso a esse nível, feito por escadas laterais, junto ao alinhamento do calçadão. Cada grupo de dois quiosques tem capacidade para aproximadamente cem pessoas sentadas (ARCOWEB, 2009).

Assinados pelo escritório Índio da Costa Arquitetura e Design os novos quiosques tem suas vedações verticais compostas por folhas deslizantes de vidro curvo em perfis de aço inoxidável, por isso a denominação como high tech. A

cobertura, em lona e vidro, é executada em três níveis, possuindo duas aberturas que permitem a ventilação e a iluminação naturais.

Contudo, muito além do visual, este projeto para a orla marítima foi selecionado a compor a presente pesquisa, pela sua forma de inserção urbana: o corpo dos quiosques é aparente e implantado sobre o solo, mas em subsolo há uma infraestrutura complementar, que poupa a paisagem da orla de outros serviços que poderiam poluí-la como os banheiros públicos, desobstruindo o calçadão e liberando a vista para o mar.

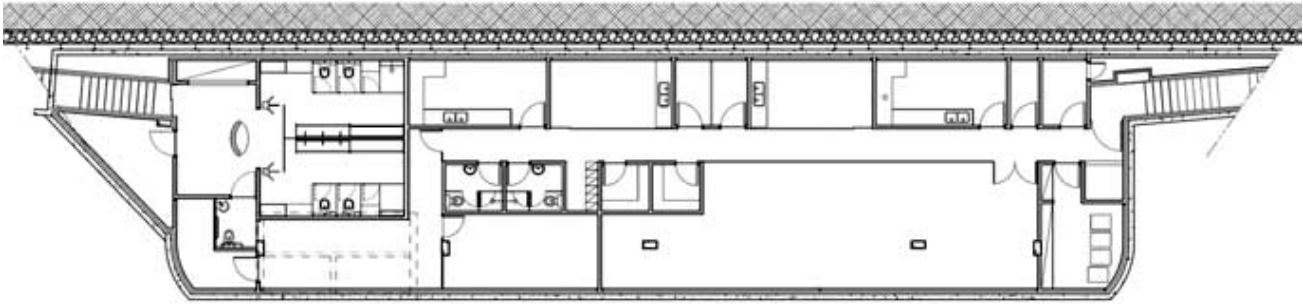
A proposta urbanística e arquitetônica parte de um plano diretor da prefeitura do Rio de Janeiro para recuperar a beiramar. Em 1999, a empresa Orla Rio ganhou a licitação municipal e, desde então, é a concessionária responsável pelas obras. (ARCOWEB, 2009).



**Imagem 77: Quisque na praia de Copacabana – Rio de Janeiro.**  
**Fonte: ARCOWEB, 2009.**



**Imagem 78: Corte Longitudinal do quiosque e infra-estrutura complementar. Fonte: ARCOWEB, 2009.**



**Imagem 78: Planta do subsolo da infra-estrutura complementar de quiosques em Copacabana.**  
**Fonte: ARCOWEB, 2009.**



## 6. PROJETO DE QUALIFICAÇÃO DA AVENIDA BEIRA-MAR DE XANGRI-LÁ: LANÇAMENTO DE IDÉIAS

O interesse em tratar de um projeto para a orla de Xangri-lá surgiu da percepção de quão necessária se faz essa intervenção de qualificação da paisagem, que tangencia tanto o âmbito da paisagem natural, quanto da paisagem construída.

Há uma inquietação, uma vontade de reagir ao “mar” de muros que vem segregando assustadoramente a cidade de Xangri-lá, de tornar a praia mais pública, limpa, habitável e atrativa do que se encontra hoje. O desejo que impulsiona esta pesquisa é o de proporcionar a veranistas e moradores, espaços de qualidade, onde as pessoas possam sentir-se á vontade, ou mais: onde as pessoas sintam vontade! Vontade de usar, de estar, de permanecer, de conhecer. Espaços que meschem **ação** e **contemplação**, visto que a arquitetura não tem somente “a função de funcionar”, mas também de encantar. E é neste viés, da mistura entre espaços que funcionem e coisas que encantem (coisas estas que podem ser uma escultura na areia, um pergolado florido), que o projeto para Qualificação da Av. Beira-Mar de Xangri-lá se moldará.

A seguir, algumas imagens da atual situação da orla e da Avenida Beira-Mar:



**Imagem 79: Acesso à praia - continuação da Av. Central de Atlântida – sanitários químicos na beira-mar.**

**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 80: Redes de transmissão e distribuição de energia sobre a faixa de dunas – Atlântida.**

**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 81: “Acesso” de pedestres á faixa de praia tomado pelas dunas – Deságüe de esgoto direto na areia da praia.**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 82: Aproximação “Acesso” de pedestres á faixa de praia tomado pelas dunas**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 83: Aparência de abandono do acesso á praia**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 84: Grande quantidade de postes de energia elétrica e acesso restrito.**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 85: Acesso de carros à área da plataforma de pesca – areia espalhada pela Av. Beira-Mar**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 86: Deságüe pluvial e de esgoto na faixa de praia – acúmulo de água.**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 87: Quiosques de pouca qualidade arquitetônica e estética.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 88: Interrupção da Av. Beira-Mar por falta de pavimentação (frente à Colônia de férias da CEEE)  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 89: Inexistência de infra-estrutura viária na Av. Beira-Mar.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 90: Mobiliário urbano de baixa qualidade estética e acúmulo de entulho de construção civil na beira da praia.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 91: Calçamento precário na beira-mar.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 92: Mobiliário urbano mal posicionado – aparenta falta de planejamento.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**





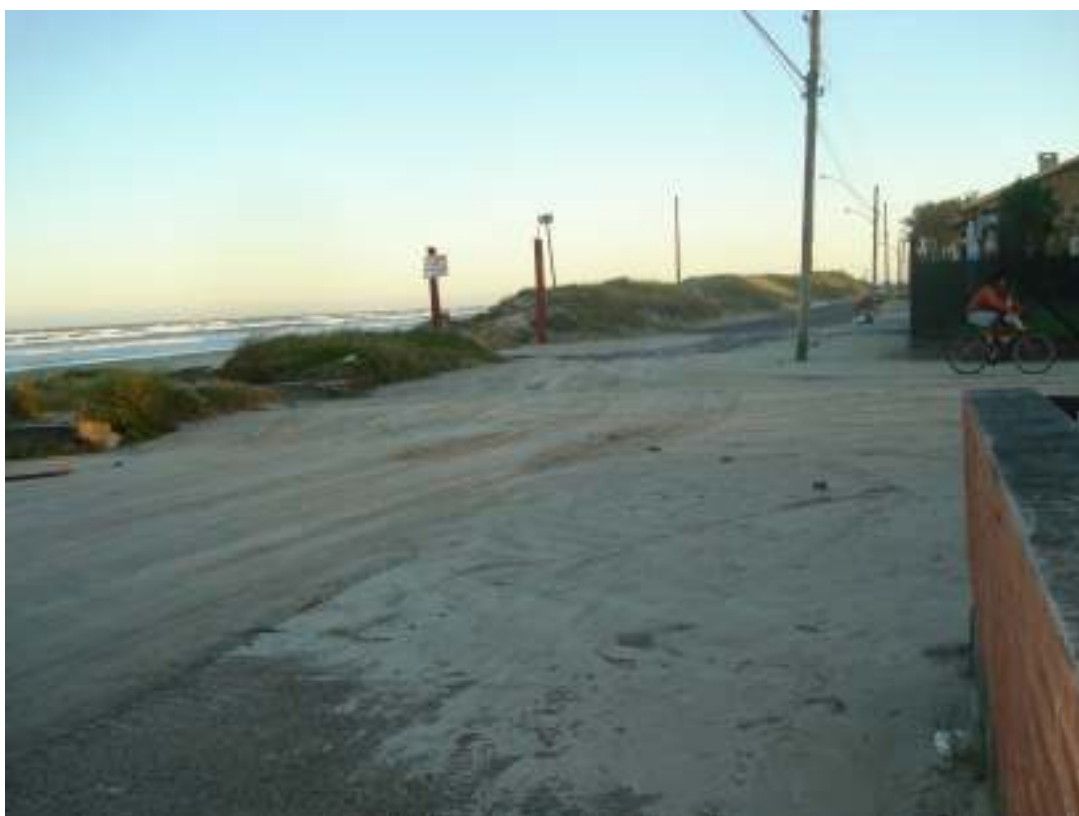
**Imagem 93: Acesso à faixa de praia – vegetação de maior porte na orla- Pinheiros.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 94: Descarte de entulhos nas dunas.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 95: Forma atual de contenção das dunas com placas de concreto**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



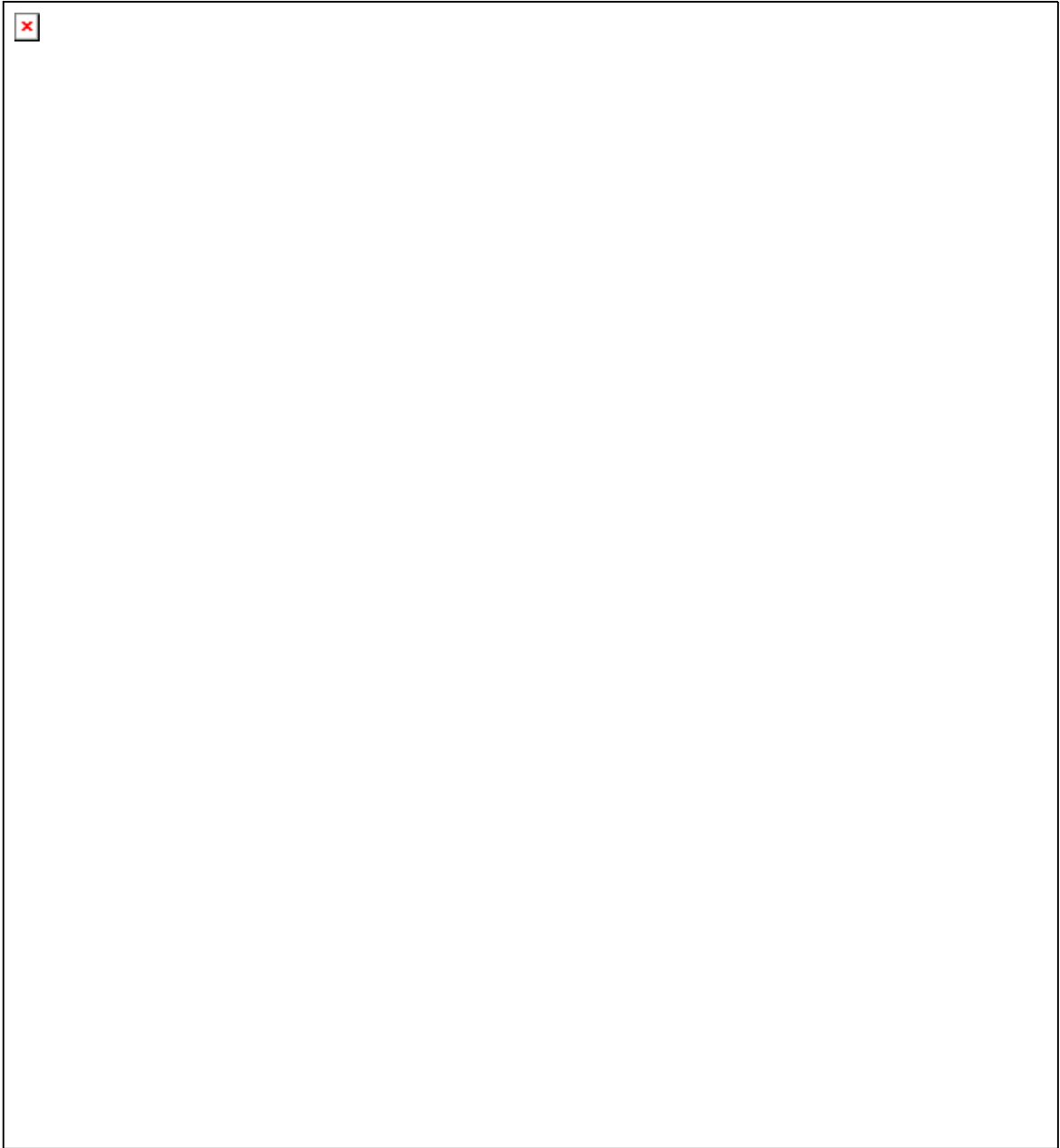
**Imagem 96: Acúmulo de areia na Av. Beira-Mar proveniente de ressacas.**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**

### **6.1 Intenções projetuais**

Realizadas todas as constatações anteriormente ilustradas, percebeu-se que a falta de infra-estrutura não atinge apenas uma parcela da orla e da Av. Beira-Mar, e sim a toda a extensão de costa marítima que a cidade de Xangri-lá possui, o que corresponde a 11 km de faixa de praia (imagem 97). Entretanto, para fins de projeto, selecionou-se uma fatia da costa que compreende os balneários de Xangri-lá e Atlântida (imagem 98). Trata-se de uma faixa de praia de aproximadamente 5,4km de extensão.

Esta parcela de solo foi eleita em função de ser atualmente a que recebe o maior número de veranistas, se comparada com os demais balneários do município, e também por apresentar maior densidade urbana. Conseqüentemente, acredita-se que estes dois balneários estão sujeitos a um processo de ocupação cada vez mais intenso e a uma degradação mais veloz.

O projeto proposto será iniciado por uma reconfiguração urbana da Av. Beira-Mar, passando pela proposição de equipamentos públicos de cultura e lazer, serviços e comércio, e chegando na implantação de mobiliário urbano (imagem 98).



**Imagem 97: área de intervenção do projeto.**  
**Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009.**

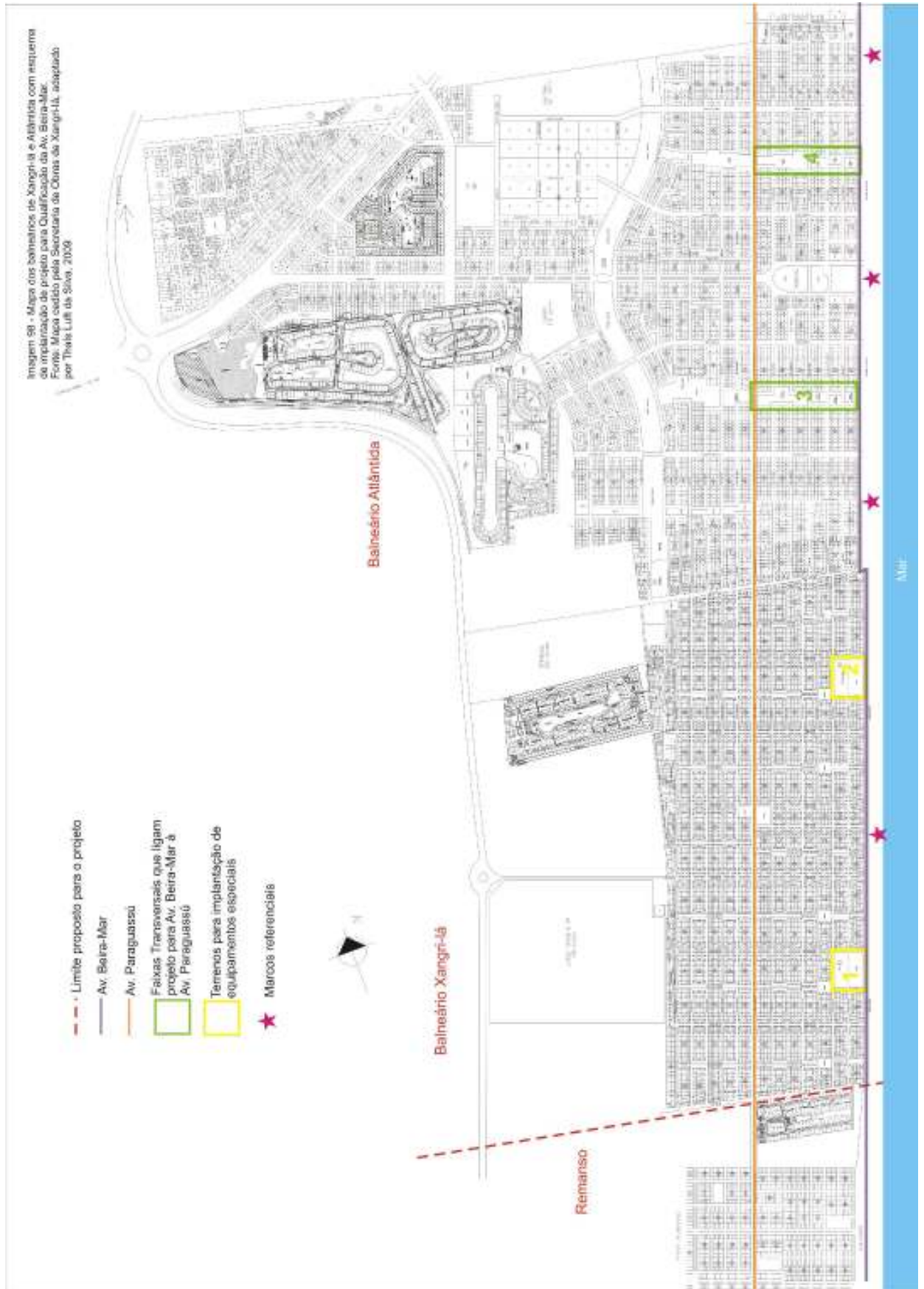


Imagem 98: esquema com demarcação de terrenos especiais a serem trabalhados no projeto.  
 Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009.



A reconfiguração da avenida fará uma revisão nos fluxos e acessos de veículos, bicicletas e pedestres, a fim de melhorar o tráfego e mobilidade em toda sua extensão. Além disto, pretende-se propor estacionamentos, ciclovias e passeios públicos, com desenho paisagístico e pavimentações adequadas.

A proposição de equipamentos públicos e serviços será dimensionada baseada na demanda constatada como necessária, provendo a cidade de locais animados e centralidades em pontos especiais, criando marcos visuais e referenciais para a população em geral. Estes espaços serão projetados para áreas específicas, os quais foram previamente eleitas, em função de análises sobre sua localização e dimensões (imagens 99, 100, 101, 102, 103 e 104). Os terrenos demonstrados a seguir, podem ser localizados na implantação da imagem 98.

### ÁREA 1



**Imagem 99: Área 1 - em frente ao Hotel Termas Xangri-lá.  
Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009.**

## ÁREA 2



**Imagem 100: Terreno em frente à Colônia de CEEE.**  
**Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 101: Área 2 - em frente à Colônia de CEEE.**  
**Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009.**

Vale ressaltar que as áreas 3 e 4 (faixas perpendiculares à Av. Beira-Mar), servirão como uma importante ligação entre a principal via interna de ligação intermunicipal, a Av. Paraguassú, que apresenta intenso tráfego de automóveis, com a Av. Beira-Mar. O plano diretor do município já prevê estas duas áreas, como áreas verdes, que encontram-se bastante inutilizadas, mas que com o projeto, poderão se tornar fundamentais espaços articuladores, como parques lineares.



**ÁREA 3**

**Imagem 102: Área 3 - Alameda em Atlântida, que liga a Beira-Mar á Av. Paraguassú.  
Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009.**



**Imagem 103: Área 3 - Alameda em Atlântida, que liga a Beira-Mar á Av. Paraguassú.  
Fonte: Thaís Luft da Silva, 2009.**

## ÁREA 4



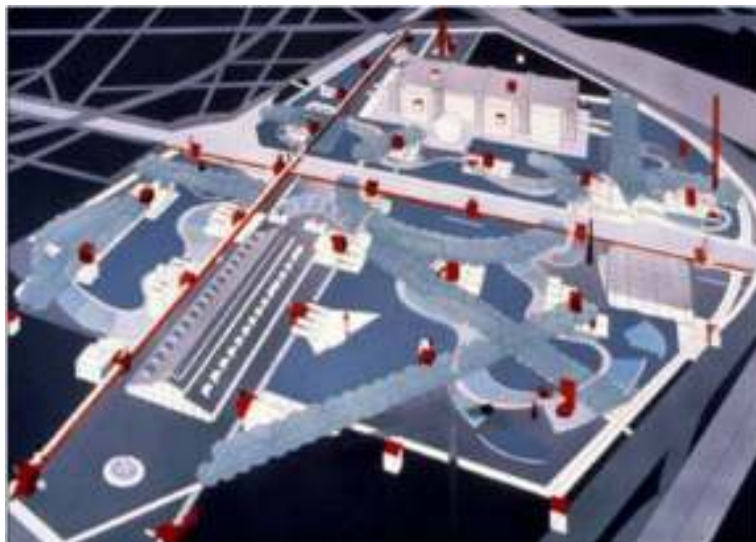
**Imagem 104: Área 4 – Alameda em Atlântida, que liga a Beira-Mar á Av. Paraguassú.  
Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009.**

Assim como no projeto para o Litoral De El Prat De Llobregat, apresentado no capítulo 5 desta pesquisa se faz necessária uma etapa de identificação das diferentes interfaces entre a faixa de praia e o tecido consolidado da cidade. A identificação dessas interfaces determinará, ou no mínimo influenciará na escolha dos usos para o projeto. Um tipo de setorização e especialização Av. Beira-Mar por trechos. Conforme as características de cada porção de cidade é possível propor uma atividade-tema que sirva para "ancorar" a intervenção; (imagem 105).



**Imagem 105: Identificação de interfaces entre faixa de praia e malha urbana consolidada.**  
Fonte: GOOGLE EARTH adaptado por Thaís Luft da Silva, 2009.

É possível também que o projeto proponha alguns elementos especiais, intencionalmente diferenciados dos demais, para que se crie, de fato marcos referenciais na malha paisagem ordinária da cidade, como no projeto de Bernard Tschumi, no Parc La Villete, em Paris. (imagens 106 e 107).



**Imagem 106: Maquete eletrônica da implantação do Parc La Villete - Paris**  
Fonte: <http://fnnpea.bay.livefilestore.com/y1mMyVBTrQNwdd86wLJAPR1D6-UCyM2OZTIb8ER6wxAljSonVPyg8xeHRexcTdubK7I4snXDX8I7QX-Fk18HJgJ6FxLuAY-b6aCS16akolzjTIQeu14EEzXSU03E9HLQINEVLnf4im-yjVADpvMQb4LA/tschumi%20-%20la%20villette%202.jpg>



**Imagem 107: Serie de equipamentos especiais no parque - Red Folie - Parc La Villete - Paris**  
Fonte: FLICKR, 2009g.

E por fim a implantação de mobiliário urbano, como sanitários, chuveiros, bancos, pergolados, iluminação, placas indicativas e demais complementos que se façam necessários para uma boa compreensão e deleite do espaço.

## CONCLUSÃO

Após levantados todos os dados pertinentes a questões históricas, ambientais, econômicas e sociais do Litoral Norte e mais minuciosamente do município de Xangri-lá, foi possível traçar um perfil sucinto dos habitantes e do público que frequenta a cidade.

Os habitantes são em geral, originários de outras regiões do estado, até em função de Xangri-lá ser um local relativamente novo. Sua economia, baseada na atividade do veraneio, é praticamente toda sustentada pelos ramos terciário e da construção civil, os quais apresentam-se menos fortes fora da época do veraneio (meses de março a novembro).

Quando se fala da paisagem construída, a imagem que primeiro vem à mente, é de uma cidade pouco verticalizada e bastante elitizada, e com poucos atrativos turísticos e de lazer, embora apresente grande vocação a um tipo especial de turismo: o dos veranistas. Já quando se trata da paisagem natural, o principal atrativo é sem dúvida, a orla marítima, que embora tão importante, dispõe de uma infra-estrutura deficiente, quase inexistente.

E é neste ponto que a presente pesquisa se sustenta em relação à sua pertinência: a qualificação da paisagem de Xangri-lá como um todo é sim muito necessária e traria muitos benefícios não só em relação ao turismo, mas para toda comunidade.

Conclui-se, então, que a mobilidade e a sustentabilidade na busca pela construção de uma identidade para a cidade de Xangri-lá, serão as diretrizes para o futuro projeto de qualificação da Avenida Beira-Mar.

## REFERÊNCIAS

- ALDEIA PRAIA SHOPPING. **Galeria de fotos**. Disponível em: <<http://www.aldeiashopping.com.br/fotos.htm>>. Acesso em 26 jun. 2009.
- CLIC RBS. **Planeta Atlântida**. Galeria de fotos. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/planeta/jsp/default.jsp?newsID=DYNAMIC%2Cgaleria.GalleryDelivery%2CphotosGalleryXml&template=3625.dwt&pg=1&groupid=7&galleryaid=16726&uf=1&local=1&section=Galeria%20de%20fotos>>. Acesso em 27 jun. 2009.
- CZELUSNIAK, Adriana. **A vida em condomínios fechados**. **Gazeta do povo**. Blog do viver bem. 31 de maio de 2009. Disponível em: <<http://portal.rpc.com.br/gazetadopovo/blog/blogdoviverbem/?id=891987>>. Acesso em 20 jun. 2009.
- COSTA, Ana Lúcia Reis Melo Fernandes da Costa. **Lugar, o absurdo da Liberdade**. Arqtextos 045. Texto especial 217. Fevereiro de 2004. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp217.asp>>. Acesso em 20 jun. 2009.
- E-BRIGADERS. **Foto parque eólico de Osório**. Disponível em: <[http://e-brigade.org/blog/media/1/20080102-parque\\_eolico3.jpg](http://e-brigade.org/blog/media/1/20080102-parque_eolico3.jpg)>. Acesso em 20 jun. 2009.
- FEPAM. Xangri-lá. **Atividades Antrópicas Cadastradas na Fepam**. Disponível em: <<http://www.fepam.rs.gov.br/qualidade/municipio.asp?cod=4323804&regiao=gnorte>>. Acesso em 18 abr. 2009a.
- FEPAM. **Xangri-lá**. Litoral Norte. Disponível em: <[http://www.fepam.rs.gov.br/programas/gerco\\_norte.asp](http://www.fepam.rs.gov.br/programas/gerco_norte.asp)>. Acesso em 18 abr. 2009b.
- FLICKR. **Platja del Prat de Llobregat**. 12 de setembro de 2008. Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/msegarra-mso/2105925081/>>. Acesso em 01 jun. 2009a.
- FLICKR. **'Aphotando' sentada**. 25 de maio de 2009. Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/nopipno/3562269980/>>. Acesso em 01 jun. 2009b.
- FLICKR. **La mano – A mão**. 05 de novembro de 2008. Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/pillmann/3005975001/>>. Acesso em 02 jun. 2009c.

FLICKR. **Punta Del Este - Uruguay**. 30 de maio de 2009. Disponível em: <[http://www.flickr.com/photos/juan\\_facundo\\_lopez/3580151211/sizes//>](http://www.flickr.com/photos/juan_facundo_lopez/3580151211/sizes//>). Acesso em 01 jun. 2009d.

FLICKR. **Sem título**. 29 de maio de 2007. Disponível em: <[http://www.flickr.com/photos/juan\\_facundo\\_lopez/3580151211/sizes//>](http://www.flickr.com/photos/juan_facundo_lopez/3580151211/sizes//>). Acesso em 01 jun. 2009e.

FLICKR. **Camino al Mar**. 10 de maio de 2009. Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/rammsesv/3519918401/>>. Acesso em 01 jun. 2009f.

FLICKR. **Contrastes – Parc de La Villete**. 27 de dezembro de 2008. Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/evagarcia/3142169729/>>. Acesso em 01 jun. 2009f.

FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL HENRIQUE LUIZ ROESSLER. **Diretrizes Ambientais para o Desenvolvimento dos Municípios do Litoral Norte**. Cadernos de Planejamento e Gestão Ambiental - nº1. Rio Grande do Sul, 2000.

LAVOLA. **El Parc Litoral del Prat de Llobregat, un espai renovat**. 22 de março de 2005. Disponível em: <[http://www.lavola.com/layout/set/print/actualitat/noticies/2005/el\\_parc\\_litoral\\_del\\_prat\\_de\\_llobregat\\_un\\_espai\\_renovat](http://www.lavola.com/layout/set/print/actualitat/noticies/2005/el_parc_litoral_del_prat_de_llobregat_un_espai_renovat)> Acesso em 01 jun. 2008.

JEREMIAS Soluções Imobiliárias. **Condomínios Horizontais**. Disponível em: <<http://jeremias.com.br/poti/index.php?session=7&condominium=15>>. Acesso em 18 jun. 2009.

PANORAMIO. **Playa Del Prat de Llobregat**. 15 de junho de 2008. Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/11217191>> Acesso em 01 jun. 2009.

PIONER, Renata. **A atividade turística no Litoral do Rio Grande do Sul: Estudo de caso da praia de Xangri-lá**. 2005, 104 p. Trabalho de conclusão de curso (Monografia) – Curso de Turismo, Centro Universitário Feevale, Novo Hamburgo, RS, 2005.

PORTAL DE HOSPEDAGEM. Noimar Hotel. Disponível em: <<http://www.portaldehospedagem.com.br/seusite.asp?id=8524>>. Acesso em 25 jun. 2009.

PROFILL Engenharia e Ambiente Ltda. **Avenida do Litoral: relatório final**. Volume 1. Porto Alegre, 2005, 207p.

PREFEITURA municipal de Xangri-lá. Institucional: Infraestrutura, 2005. Disponível em: <<http://www.xangrila.rs.gov.br/infra.php>>. Acesso em 7 abr. 2009b.

PREFEITURA municipal de Xangri-lá. Institucional: História, 2005. Disponível em: <<http://www.xangrila.rs.gov.br/historia.php>>. Acesso em 7 abr. 2009a.



SETUR – Secretaria de Turismo do Rio Grande do Sul. **Municípios**. Xangri-lá. Vista aérea da cidade. Disponível em: <<http://www.turismo.rs.gov.br/portal/index.php?q=galeria&m=320&g=19>>. Acesso em 29 jun. 2009a.

SETUR – Secretaria de Turismo do Rio Grande do Sul. **Municípios**. Xangri-lá. Plataforma de pesca de Atlântida. Disponível em: <<http://www.turismo.rs.gov.br/portal/index.php?q=galeria&m=320&g=19>>. Acesso em 29 jun. 2009b.

SORTIMENTOS.COM. **Foto Planeta Atlântida**. Disponível em: <[http://www.sortimentos.com/sc/florianopolis\\_shows\\_planeta\\_atlantida.jpg](http://www.sortimentos.com/sc/florianopolis_shows_planeta_atlantida.jpg)>. Acesso em 27 jun. 2009.

STROHAECKER, Tânia Marques; TOLDO JR., Elírio E. **O Litoral Norte do Rio Grande do Sul como um pólo de sustentabilidade ambiental do brasil meridional**. Revista eletrônica de Geografía y Ciencias Sociales. **Universidad de Barcelona**. Vol. XI, núm. 245 (39), ago. 2007. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24539.htm>> Acesso em 9 maio 2009.

TERRAGAÚCHA. **Xangri-lá-RS**. Disponível em <[http://www.terragaucha.com.br/imag\\_xangri-la.htm](http://www.terragaucha.com.br/imag_xangri-la.htm)>. Acesso em 28 jun. 2009.

WIKIMEDIA. **Mapa Xangri-lá RS**. Disponível em: <[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/94/RioGrandedoSul\\_Municip\\_Xangrila.svg/694px-RioGrandedoSul\\_Municip\\_Xangrila.svg.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/94/RioGrandedoSul_Municip_Xangrila.svg/694px-RioGrandedoSul_Municip_Xangrila.svg.png)>. Acesso em 18 maio 2009.

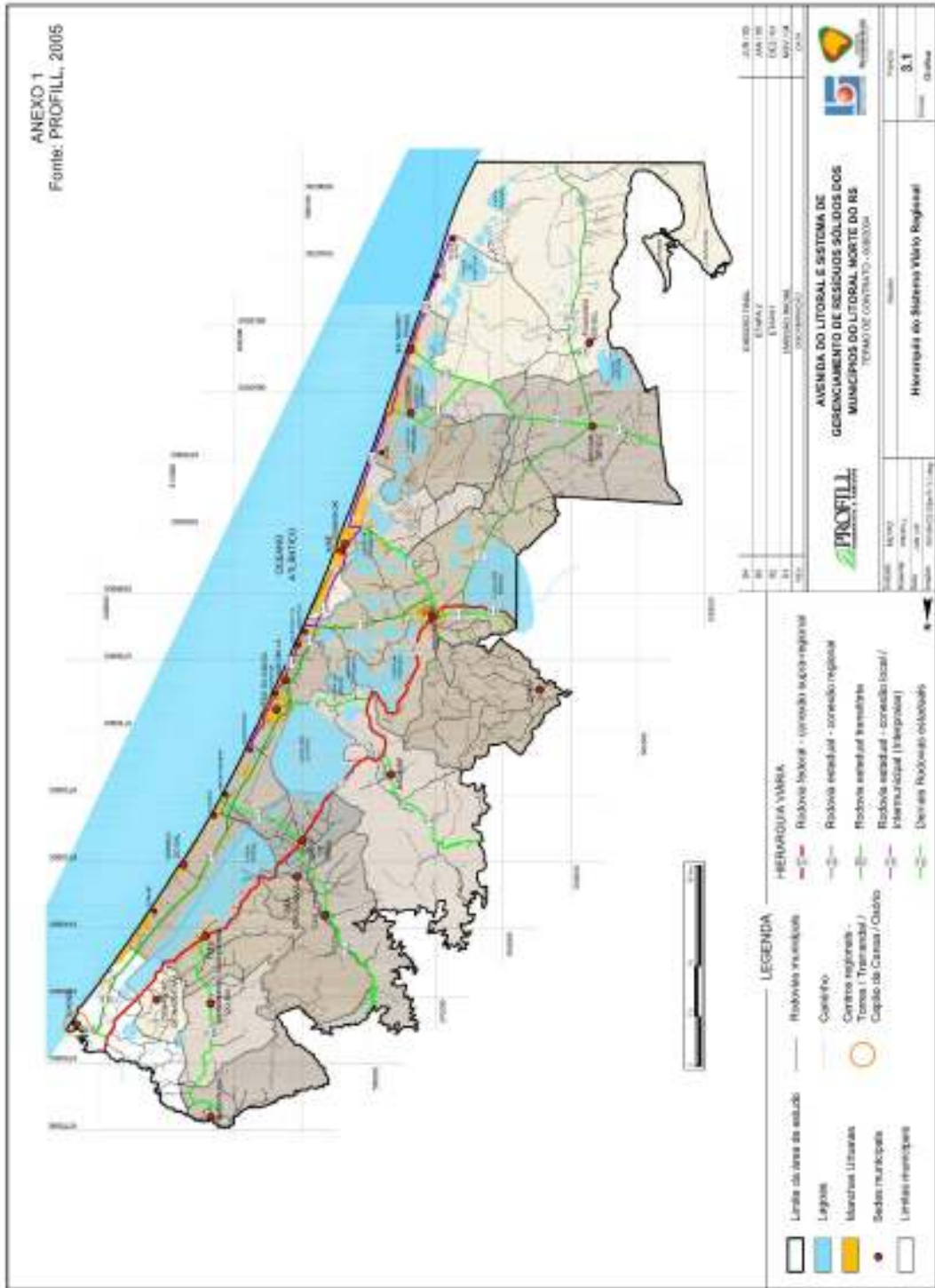
WIKIPEDIA. **Parque Eólico de Osório**. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Parque\\_e%C3%B3lico\\_de\\_Os%C3%B3rio](http://pt.wikipedia.org/wiki/Parque_e%C3%B3lico_de_Os%C3%B3rio)>. Acesso em 25 jun. 2009a.

WIKIPEDIA. **Planeta Atlântida**. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Planeta\\_Atlantida](http://pt.wikipedia.org/wiki/Planeta_Atlantida)>. Acesso em 30 jun. 2009b.

WIKIPÉDIA. Punta Del Este. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Punta\\_del\\_Este01.jpg](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Punta_del_Este01.jpg)>. Acesso em 01 jun. 2009c.

XANGRI-LÁ. Lei Nº 1.111, de 06 de junho de 2008. Institui o Plano Diretor de desenvolvimento Municipal e o sistema de Planejamento e Gestão. Xangri-lá, 2008.

ANEXO 1  
Fonte: PROFILL, 2005



ANEXO 2  
Fonte: PIONER, 2005.

## Xangri-Lá, a História de um Paraíso

No final do século XIX, já por 1870, surgem as primeiras notícias e fotos que ocorreram no hoje município de Xangri-Lá. Os primeiros habitantes de Xangri-Lá, como em todos os municípios da Região do Litoral Norte, foram descendentes de portugueses, africanos e indígenas. Os primeiros moradores de Xangri-Lá eram de origem italiana, oriundos de Casus do Sul, Santa Gertrôdes, Pampulha e outros integrantes da Região da Serra.

Uma última de fazendas foi o caminho. Estas fazendas iam dos lagoas ao Mar.

A vida, na época era voltada para a lagoa e o campo; o mar além de estar em função do café e das altas cotas, não fazia parte dos interesses dos fazendeiros, pelo contrário, preferiam cuidar para que o gado ao cavalgar não comesse a areia salgada e em consequência morresse.

O transporte rodoviário era o mais utilizado. Nave tinham conversas de montaria que passavam por aqui, vindas do sul de São Paulo e Catarina.

Em torno de 1900, começaram os interesses de empresários em adquirir terras nas cercanias do mar, para iniciar loteamentos. Foi o começo das primeiras concessões, que envolveram os então fazendeiros com os empreendedores, na tentativa conjunta de anunciar as terras para venda, como oportunidade de lazer familiar ou estação de recreio.

Nossos prazos começam a ser marcados com o objetivo mínimo, despreocupado, de ser apenas o lugar de descanso, o lugar onde famílias viessem para passar os dias azuis de férias de verão com o promessa de paz e tranquilidade, em dias ensolarados, com a mansidão do mar e uma ureta-festa à disposição.

Os veraneiros buscavam, em Xangri-Lá, apenas a melhor oportunidade de ficar em férias, aproveitando o tempo que a natureza lhes brindava.

Muitos valores históricos foram sendo sedimentados; muitos fatos foram sendo transformados; muitos acontecimentos foram se sucedendo.

### As noites mais badaladas do Litoral Norte O Pólo da juventude e surfistas



### Local de Preservação Permanente da Fauna e Flora



### Nossas Noites e Verões



### Cultivo de Nossas Tradições



### Noites Alucinantes - Cidade do Planeta Atlântida



### Futuro de Xangri-Lá Nossas Crianças



### Os mais belos Jardins, Residências e Condomínios fechados do Brasil



### Bares, Restaurantes e Gastronomia Internacional



Caminho  
das  
**águas**  
LITORAL NORTE - RS



**ANEXO 4**  
**Fonte: FEPAM, 2009a.**

<b>XANGRI-LA</b>	
<b>Atividades Antrópicas Cadastradas na FEPAM</b>	
<b>Ramos</b>	<b>Total</b>
<a href="#">ABERTURA, CONSERVACAO, REPARACAO OU AMPLIACAO DE VIAS URBANAS</a>	2
<a href="#">ACUDES</a>	1
<a href="#">ATERRO CONTROLADO DE RESIDUO SOLIDO URBANO</a>	1
<a href="#">ATERRO DE RESIDUO SOLIDO INDUSTRIAL CLASSE III</a>	2
<a href="#">ATERRO SANITARIO DE RESIDUO SOLIDO URBANO</a>	1
<a href="#">BENEFICIAMENTO DE MINERAIS NAO-METALICOS, SEM TINGIMENTO</a>	5
<a href="#">CAMPO DE FUTEBOL</a>	1
<a href="#">CANAIS DE IRRIGACAO</a>	1
<a href="#">CANAIS PARA DRENAGEM (EXCETO DE ATIVIDADES AGROPECUARIAS)</a>	2
<a href="#">CEMITERIOS</a>	1
<a href="#">CLASSIFICACAO/SELECAO DE RESIDUO SOLIDO URBANO</a>	2
<a href="#">COMERCIO EM GERAL DE PRODUTOS NAO ESPECIFICADOS</a>	1
<a href="#">COMPLEXOS TURISTICOS E DE LAZER, INCLUSIVE PARQUES TEMATICOS</a>	6
<a href="#">CONSTRUCOES CIVIS GENERICAS</a>	1
<a href="#">DEPOSITO/ COMERCIO VAREJISTA DE COMBUSTIVEIS (POSTO DE GASOLINA)</a>	7
<a href="#">DEPOSITOS DE PRODUTOS QUIMICOS (SEM MANIPULACAO, INCLUSIVE DEPOSITOS DE GLP EM BUTIJOES)</a>	4
<a href="#">DRAGAS</a>	3
<a href="#">DRENAGEM AGRICOLA</a>	1
<a href="#">ESTACAO DE TRATAMENTO DE AGUA (Q&gt;20% VAZAO FONTE DE ABASTECIMENTO)</a>	1
<a href="#">FABRICACAO DE AGUARDENTE/ LICORES/ OUTROS DESTILADOS</a>	1
<a href="#">FABRICACAO DE ARTEFATOS/ ESTRUTURAS DE MADEIRA (EXCETO MOVEIS)</a>	1
<a href="#">FABRICACAO DE MOVEIS DE MADEIRA/ BAMBU/ VIME/ JUNCO, COM ACESSORIOS DE METAL, SEM TRATAMENTO DE SUPERFICIE E COM PINTURA (EXCETO A PINCEL)</a>	2
<a href="#">FABRICACAO DE MOVEIS DE MADEIRA/ BAMBU/ VIME/ JUNCO, SEM ACESSORIOS DE METAL, COM PINTURA A PINCEL</a>	1
<a href="#">FABRICACAO DE PECAS/ORNATOS/ESTRUTURAS/PRE-MOLDADOS DE CIMENTO, CONCRETO, GESSO</a>	2
<a href="#">GERACAO DE ENERGIA ELETRICA A PARTIR DE ENERGIA EOLICA</a>	1
<a href="#">HOTEL</a>	1
<a href="#">INSTALACAO DE CABOS DE FIBRA OPTICA</a>	1
<a href="#">IRRIGACAO SUPERFICIAL</a>	8
<a href="#">LAVRA DE AREIA - A CEU ABERTO, SEM BENEFICIAMENTO, FORA DE RECURSO HIDRICO E COM RECUPERACAO DE AREA DEGRADADA</a>	2
<a href="#">LOTEAMENTO RESIDENCIAL - CONDOMINIO UNIFAMILIAR</a>	31
<a href="#">MANEJO DE CONFLITOS DE URBANIZACAO, CAMPOS ARENOSOS E DUNAS</a>	1
<a href="#">OBRAS DE URBANIZACAO (MUROS/ CALCADAOS/ ACESSOS/ ETC)</a>	5
<a href="#">PISCICUTURA DE ESPECIES EXOTICAS (SISTEMA SEMI-INTENSIVO)</a>	1
<a href="#">POSTO DE ABASTECIMENTO PROPRIO COM TANQUES AEREOS (DEPOSITO DE COMBUSTIVEIS) &lt;= 15 M3</a>	1
<a href="#">QUIOSQUE/LANCHONETE/TREILER</a>	4
<a href="#">REDE E ANTENA PARA TELEFONIA MOVEL</a>	2

<u>RESTAURANTE</u>	2
<u>RETIFICACAO/ CANALIZACAO DE CURSOS D'AGUA (EXCETO ATIVIDADES AGROPECUARIAS)</u>	3
<u>RODOVIAS DE DOMINIO MUNICIPAL</u>	1
<u>RODOVIAS (IMPLANTACAO/ ALTERACAO DE TRACADO/ AMPLIACAO DA FAIXA DE ROLAMENTO) EXCETO RODOVIA DE DOMINIO MUNICIPAL</u>	2
<u>SERRARIA E DESDOBRAMENTO SEM TRATAMENTO DE MADEIRA</u>	1
<u>SERVICOS DE COMUNICACOES</u>	1
<u>SERVICOS DE TORNEARIA/ FERRARIA/ SERRALHERIA</u>	1
<u>SHOPPING CENTER</u>	1
<u>SISTEMAS DE ESGOTO SANITARIO</u>	11
<u>SUBESTACAO DE ENERGIA ELÉTRICA</u>	1
<u>SUPERMERCADO</u>	1
<u>TERRAPLANAGEM</u>	1
<u>TRANSMISSAO DE ENERGIA ELETRICA (&gt;38KV)</u>	2
<u>TRANSPORTE DE RESIDUOS SOLIDOS URBANOS</u>	1
<u>TRONCOS COLETORES E EMISSARIOS DE ESGOTO DOMESTICO</u>	1
<u>USINA DE PRODUCAO DE CONCRETO</u>	1
<u>USOS DA FAIXA DE PRAIA</u>	7

ANEXO 5  
Fonte: PIONER, 2005.

Vale conferir

# Fantasia à beira-mar



O ritmo da alegria, variando para o lado ou virado de 1998, Colômbi matou o pagão pelo o público geral e acrescentou mais longas para quem se dá ao delírio das festas

MARCELO CORREIA

A alegria voltou à Rua Ilúsi, próxima da beira-mar de Atlântida

Depois de um ano de recessão, o comemório voltamos ao garcho Luis Carlos da Silva, o Colômbi. 57 anos, retornou à vida marítima. E as celebrações beneficiadas são as crianças. Colômbi realizou seu parque de fantasia com mesas lanchonetes, jaca deite de pão e filar em fitas em Litoral Norte. A cidade é festa, e vaso de pipoca são distribuídos gratuitamente para os filhos.

O parque para se construir no verão de 1998 para a festa do aniversário, mas de acordo com o tempo para fazer as melhorias. No ano passado, não houve festa, porque Colômbi ficou a vontade em Atlântida. No ano passado, voltou a operar de volta a domingo, dia 16 e 17. Durante toda festa, crianças de até cinco anos recebem o prêmio através de jogos de loteria de pólvora, bilhotes, sorveterias, etc. celebração e muito o calor das crianças. Os pais se divertem tanto quanto os filhos. Muitos de crianças beneficiadas, são crianças com problemas para a participação das festas de fantasia. Os pais recebem uma criança e deve trazer com eles um para descansar à noite e acompanhar a comemoração. Realiza as festas.



Para festejar os pais se divertem tanto quanto os seus pequenos filhos

Na festa do aniversário, ao lado de um parque para festejar em 1998 - Verão 2000 - Verão com Anjos, Colômbi e a festa? Anjos da Mãe, da Mãe, da Mãe e do Filho de Mãe o espaço de uma celebração festiva. Para se sentir de fantasia marítima festa, não esquecer de trazer pipoca das festas e de trazer pipoca, além de ser organizado no espaço. Todos distribuídos gratuitamente para quem quer trazer a festa "Colômbi".

Um ritual é feito em parque. É um ritual acordado, para o ritmo da festa - abertura a noite em Litoral Norte, 2000.

Os distribuídos ao aniversário - ao público geral

Muito acredita que a festa está muito perto de que é difícil encontrar espaço para festa no Litoral.

Quando de eventos tradicionais no Litoral, o espaço público sempre volta ao público geral - a festa.

Uma festa para festa do aniversário e não sabe de que festa realista festa realista.

A festa que era um ritual, sempre volta para o espaço de fantasia marítima, 30 anos, que tem sido festa de festa e festa de festa.

A realidade pública de Colômbi, Pedro Drum, diz que a festa que tem festa e fantasia, além de uma celebração de festa, a festa de festa de festa é a festa de fantasia que tem festa e festa de festa.

Muito acredita que a festa está muito perto de que é difícil encontrar espaço para festa no Litoral.

ANEXO 6  
 Fonte: PIONER, 2005.

PIONER COLUCCI
PIONER COLUCCI - ANUNCIOS E PUBLICIDADE
37

# Verão 2000





Uma varje e um excelente especialista contratado local para um grupo de turistas.



De cada vez, bajo no sentido do porto, os habitantes recebem peçoço de grupo.

### O excêntrico misterioso

Conta de 900 de certo-fato, 21 de junho. Para a filha como o lanche do lanchonete e para a mãe. A filha do aquilão, Cabreré de várias voltas ao redor e para no campo de futebol. Os amigos se perfuram para agarrá-lo. De repente, aparece e o importante chapéu, o colarinho de ouro quando seu irmão e um momento com a mãe e a filha. Era volta do irmão, desceu de primeiro observou e empurrou para fora os seus cabelos, que em seguida retornou para a casa em sua mulher. Cabreré é apaixonado.

Excitação, Luis Carlos de São desperta a curiosidade do vizinho. Preparava-se o que parecia o resgate de um irmão. Quando chegou ao pé da rua, encontrou Cabreré ao ar livre com uma e corria de um grupo para o outro. Cabreré, de repente, apareceu em um terreno de futebol que era seu irmão e os outros jogadores. Como Cabreré não foi visto e depois voltou ao futebol, quem se interessou das explicações é a esposa Helena Cruz.

Ele não precisou ser julgado como o irmão da esposa - governo Nelson.

As duas ações de milhões, que começaram com a venda de ações de seguro principalmente para funcionários de - casas, incluem rubricas de 100, 200 e 300 e a prestação de toda a cidade.



Grata grande: a motocicleta de sua esposa para o novo novo.

### Abaixo-assinado pediu o retorno

Apesar de estar um grande grupo de voluntários, Cabreré também negou qualquer participação ao longo de sua permanência em Almirante. Em razão de insatisfações com a suposta liderança dos fatos, manifestações de opinião ambientadas por meio de a paragem da Liberdade ao governo para de duas a sessões de cobrança de direitos, ao que ganhou em relação a intensidade de suas atividades no Liberal Norte.

Era temporária sobre o retorno das ações durante os dias de semana, garantido pelo secretário João Longo, 38 anos, além de sua esposa e de um casal de funcionários especializados em tempo, uma das paradas da organização.

Depois de se aliar com um só companheiro, Cabreré havia decidido fechar o escritório que mantinha em Almirante, com cerca de 8,5 mil metros quadrados de área, incluindo campo de futebol, piscina, churrasqueira e administração, além de várias áreas de gramado.

No verão passado, porém, moradores das proximidades se organizaram e fizeram um abaixo-assinado que contou com de 10 mil firmas pedindo a volta de Cabreré, além de cartas entregues aos funcionários do município pedindo sua renúncia. Os pedidos foram atendidos.

## Aproveite agora porque não vai ter reprise.

TELEVISOR 16" COMUM 16"

Modelo: T-1600

Preço: R\$ 110,00

Por 1 mês parcelado em 12 vezes

### 83,40

em 12 parcelas de R\$ 6,95





**VERÃO 2000**

Você faz da vida.

Modelo T-1600





ANEXO 8
Fonte: PIONER, 2005.

Edição: Cristóvão Schiavo • Atendimento: 0800-0707000000000000 • Fone: 51-333-4700
Uma publicação da Fundação Fênix das Letras • 2005 • 119 páginas • ISSN 1518-4707

2005, 119 PÁG.
ECONOMIA

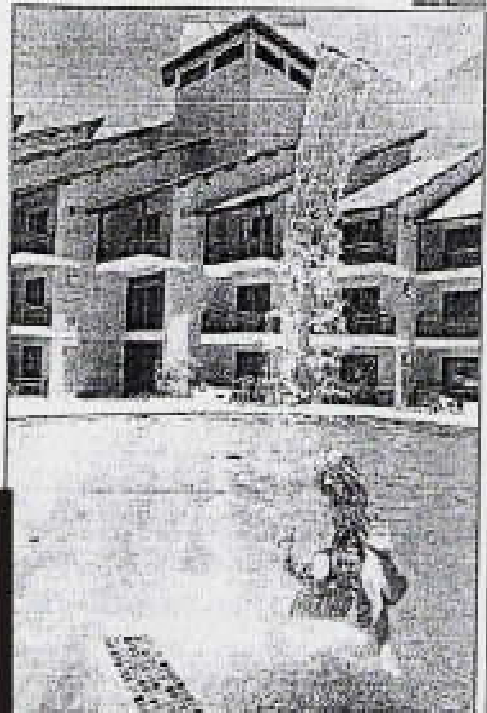
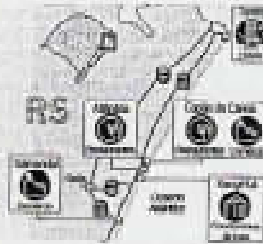
119

Negócios também pegam a freeway

BARBARA BORDIN • ESPECIAL PARA

Investir por mais de 3 milhões de reais para construir um centro comercial abrange a alta tecnologia, empreendimentos inovadores e experiências - veja as mais recentes do Litoral Norte. Confira para fazer um bom negócio no setor ou durante o ano 2005, com os empreendimentos que vão começar sua construção no período de férias.

destinados a melhorar sua vida com o objetivo de proporcionar uma vida melhor.



Condomínios fechados em Xangri-Lá

Uma grande parcela de áreas urbanizadas por cinco países, os novos condomínios fechados de Xangri-Lá mudaram a rotina do município. Escorpião já está se tornando, em termos de infraestrutura, um bairro residencial muito desenvolvido na vida do município.

Em uma área verde e arborizada que pertence ao município de Itaboraí, no Estado do Rio de Janeiro, a iniciativa privada está investindo em um novo empreendimento imobiliário. O projeto é de autoria de uma empresa local, a Xangri-Lá, que está investindo em um novo empreendimento imobiliário. O projeto é de autoria de uma empresa local, a Xangri-Lá, que está investindo em um novo empreendimento imobiliário.

Lojas em Capão e Tramandai

Hoje, perto de Litoral Norte, com quase 40 mil habitantes, Tramandai está experimentando mudanças em seu comércio varejista, com uma população local de cerca de dois milhões, a indústria de móveis Tecton está se tornando uma força no município. O comércio varejista está se tornando uma força no município.

Em uma área verde e arborizada que pertence ao município de Itaboraí, no Estado do Rio de Janeiro, a iniciativa privada está investindo em um novo empreendimento imobiliário. O projeto é de autoria de uma empresa local, a Xangri-Lá, que está investindo em um novo empreendimento imobiliário.

Hotel de luxo a R\$ 47 em Torres

A área de este bairro local de Litoral Norte está com cerca de R\$ 47 para desenvolver. A área de este bairro local de Litoral Norte está com cerca de R\$ 47 para desenvolver. A área de este bairro local de Litoral Norte está com cerca de R\$ 47 para desenvolver.

Este projeto é de autoria de uma empresa local, a Xangri-Lá, que está investindo em um novo empreendimento imobiliário. O projeto é de autoria de uma empresa local, a Xangri-Lá, que está investindo em um novo empreendimento imobiliário.

Boa mesa em Atlântida e Capão

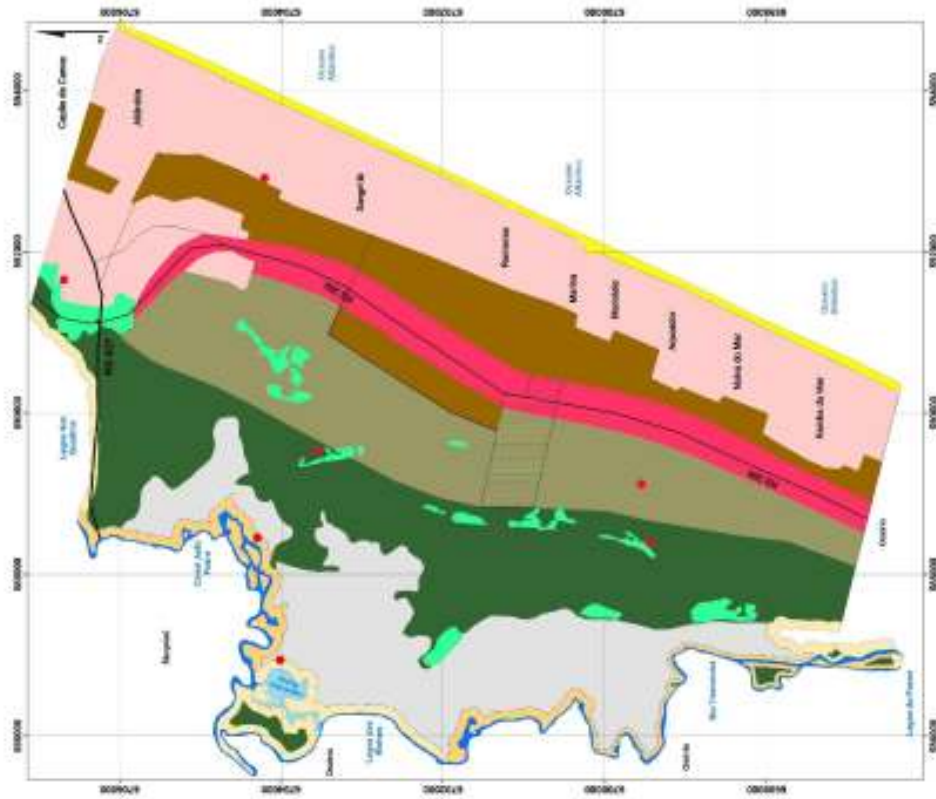
Tudo isso por uma causa nobre, a Associação Central do Município de Atlântida, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos moradores. O projeto é de autoria de uma empresa local, a Xangri-Lá, que está investindo em um novo empreendimento imobiliário.

Este projeto é de autoria de uma empresa local, a Xangri-Lá, que está investindo em um novo empreendimento imobiliário. O projeto é de autoria de uma empresa local, a Xangri-Lá, que está investindo em um novo empreendimento imobiliário.



# MAPA ZONEAMENTO ECOLÓGICO ECONÓMICO XANGRI-LÁ

ANEXO 9  
Fonte: XANGRI-LÁ, 2008.



## DIRETRIZES LEGAIS ZONEAMENTO

Lei nº 4771/1965, que institui o Código Florestal - Art. 2º Florestas e demais formas de vegetação natural são consideradas de preservação permanente.

Lei nº 6909/2000 - Institui o sistema nacional de unidades de conservação do natureza.

Resolução CONAMA 303/2002 - Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de áreas de preservação permanente.

Resolução CONAMA 302/2002 - Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de áreas de preservação permanente de reservatórios artificiais e o regime de uso do rio.

Resolução CONAMA 341/2003 - Dispõe sobre critérios, para a caracterização da aptidão ou inaptidão ambiental com interesse social, para fins de ocupação de áreas originalmente desprovidas de vegetação, na Zona Costeira.

Lei nº 3924/1991 - Determina que as construções arqueológicas e pré-históricas do país sejam guardadas e protegidas pelo Poder Público.

Decreto Estadual nº 31046/1980 - Art. 3º Considera-se santuário como patrimônio cultural do Estado do Rio Grande do Sul.

Constituição Federal/1988 - Art. 203, parágrafo único, determina que toda área com indícios ou vestígios de sítios arqueológicos ou arqueológicos será preservada para fins específicos de uso.

Plano Diretor Xangri-Lá

## LEGENDA, ZONEAMENTO

- Fazenda de praia - ci
- Utilização intensiva - ci
- Esporão urbano - ci
- Corredor costeiro do mar - ci
- Urbana consolidada (Green Village)
- Área rural - ci
- Invasão ambiental - ci
- Margens de curso d'água (50 e 100 m)
- Margens de lagoas e reservatório (50 e 100 m)
- Floresta legítima Atlântica
- Barbaço de várzea (Área Úmida)
- Patrimônio cultural (Santobarbosa)
- Rio
- Lagoa

Coordenadas cartográficas  
Escala: 1:10.000  
100m  
200m  
300m  
400m  
500m  
600m  
700m  
800m  
900m  
1000m  
1100m  
1200m  
1300m  
1400m  
1500m  
1600m  
1700m  
1800m  
1900m  
2000m

Elaborado pelo Departamento de Planejamento Urbano e Territorial  
Data: 2008  
Escala: 1:10.000

ANEXO 10  
Fonte: XANGRI-LÁ, 2008

