

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO  
NÍVEL MESTRADO**

**GUILHERME DE OLIVEIRA CARVALHO**

**CIDADE SAZONAL: PLANEJAMENTO URBANO PARA CIDADES LITORÂNEAS  
E O ESTUDO DE CASO DE CAPÃO DA CANOA**

**São Leopoldo, 2021**

GUILHERME DE OLIVEIRA CARVALHO

**CIDADE SAZONAL: PLANEJAMENTO URBANO PARA CIDADES LITORÂNEAS  
E O ESTUDO DE CASO DE CAPÃO DA CANOA**

Dissertação de Mestrado apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS

Orientadora: Prof(a). Dra. Izabele Colusso

**São Leopoldo, 2021**

C331c Carvalho, Guilherme.  
Cidade sazonal : planejamento urbano para  
cidades litorâneas e o estudo de caso de Capão da  
Canoa / por Guilherme Carvalho. – 2021.  
114 f. : il. ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) — Universidade do Vale  
do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo, São Leopoldo, RS, 2021.  
“Orientadora: Dra. Izabele Colusso”.

1. Planejamento urbano. 2. Cidades litorâneas.  
3. Sazonalidade. 4. Infraestrutura. 5. Capão da  
Canoa (RS). I. Título.

CDU: 711.42(816.5)

## **AGRADECIMENTOS**

À minha família, especialmente meus pais, Antônio e Flávia, pelo incentivo, desde sempre, aos estudos e trabalho.

À minha orientadora, Izabele Colusso, inspiração desde a graduação, por todo o suporte e orientação desde o início deste processo.

Aos meus sócios e amigos, Vítor e Rodolfo, pelo incentivo, suporte e compreensão ao longo deste período de pesquisa.

Aos colegas que caminharam comigo, especialmente à Susiê, que me acompanha desde a graduação.

Aos professores que participaram de toda minha formação.

Aos que contribuíram com esta pesquisa.

A todos os amigos que contribuíram, incentivaram e me ajudaram sempre ao longo do caminho.

## RESUMO

A ocupação territorial brasileira é desenvolvida em sua maior parte próxima à costa. Este modelo de ocupação ao longo do tempo criou uma série de cidades que, não sendo grandes metrópoles, são consideradas polos regionais de desenvolvimento, exercendo papel de influência sobre as demais ao seu redor. Tais cidades recebem fluxos sazonais em determinados períodos, normalmente ligadas às altas temperaturas e períodos de férias. Estes fluxos se dão através do turismo e da segunda residência, presente em um imaginário coletivo de muitas pessoas que desejam ter uma segunda residência próxima ao mar. Este movimento sazonal acentuado por vezes pode causar impactos significativos na infraestrutura da cidade, que acaba por ter problemas nos momentos de maior movimentação, ao mesmo tempo em que permanece ociosa na maior parte do ano. A ocupação das cidades litorâneas, no entanto, é diretamente afetada por este tipo de uso, uma vez que possui uma população fixa, normalmente ligada a prestação de serviço e ao desenvolvimento deste comércio turístico. Sendo assim, o desenvolvimento urbano é focado em um quadro de embelezamento dos espaços criados para o turismo. Tendo isto em consideração, a população fixa por muitas vezes parece permanecer afastada destes espaços, ocupando as áreas mais afastadas do mar e não tendo a mesma qualidade urbana da população flutuante. Entender estes limites, analisados a partir de variáveis que impactam a qualidade de vida da população faz-se essencial para o planejamento urbano. Neste sentido, o objetivo desta pesquisa é criar uma ferramenta de apoio ao diagnóstico urbano de cidades litorâneas, a fim de contribuir com o debate e planejamento das mesmas. A metodologia utilizada foi de um estudo de caso com o município de Capão da Canoa, localizado no litoral norte do Rio Grande do Sul, que possui as características acima descritas. Através da produção e análise de mapas, foi criada uma metodologia de sobreposição de variáveis relevantes para o funcionamento da cidade, buscando entender os locais de assentamento das populações fixa e flutuante, identificando os limites entre elas e os locais de necessidade maior de investimento, que poderiam articular o poder público e iniciativa privada. Por fim, os resultados identificam este sistema de limites espaciais e a necessidade de um melhor planejamento estrutural a médio e longo prazo.

**Palavras chave:** cidades litorâneas, planejamento urbano, turismo, sazonalidade.

## **ABSTRAC**

The Brazilian territorial occupation is developed for the most part close to the coast. This model of occupation over time created a series of cities that, not being the capitals or large metropolises, are considered regional development poles, exerting an influencing role over the others around them. Such cities receive seasonal flows of movement in certain periods, usually linked to high temperatures and vacation periods. These flows take place through tourism and second homes, present in the collective imagination of many people who wish to have a second home in order to enjoy their days close to the sea. This seasonal movement, when accentuated, can sometimes cause significant impacts on the city's infrastructure, which ends up having problems at times of greater movement, while remaining idle for most of the year. The occupation of coastal cities, however, is directly affected by this type of use, since it has a fixed population, normally linked to the provision of services and the development of this tourist trade. In this sense, it is noted that the urban development of these cities is focused on a framework for beautifying the spaces created for tourism and second residence. Thus, taking into account this situation, the fixed population often seems to remain far away from these spaces, occupying the areas furthest from the sea and not having the same urban quality as the floating population. Understanding these limits, analyzed from variables that impact the population's quality of life, is essential for urban planning in these cities. In this sense, the objective of this research is to create a tool to support the urban diagnosis of coastal cities, in order to contribute to their debate and planning. The methodology used was a case study with the municipality of Capão da Canoa, located on the north coast of Rio Grande do Sul, which has the characteristics described above. Through the production and analysis of maps, a methodology was created for superimposing relevant variables for the functioning of the city, seeking to understand the settlement places of fixed and floating populations, identifying the limits between them and the places of greatest need for investment, which they could articulate public power and private initiative. Finally, the results identify this system of spatial limits and the need for better structural planning in the medium and long term.

**Keywords:** coastal cities, urban planning, tourism, seasonality.

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1 Tema</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2 Delimitação do tema</b> .....	<b>4</b>
<b>1.3 Problema</b> .....	<b>5</b>
<b>1.4 Objetivos</b> .....	<b>5</b>
1.4.1 Objetivo geral .....	5
1.4.2 Objetivos específicos .....	5
<b>1.5 Justificativa</b> .....	<b>6</b>
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA – CIDADES E SAZONALIDADE</b> .....	<b>8</b>
<b>2.1 Formação e urbanização das cidades litorâneas brasileiras</b> .....	<b>8</b>
2.1.1 Cidades com potencial turístico e/ou ambiental .....	11
2.1.3 Cidades com lacuna populacional .....	15
<b>2.2 Consequências das lacunas populacionais</b> .....	<b>18</b>
2.2.1 Sazonalidade .....	18
2.2.2 Expansão e ocupação do solo .....	21
2.2.3 Infraestrutura urbana .....	23
2.2.4 Estrutura urbana das cidades litorâneas .....	27
2.2.5 Sistema espacial das cidades litorâneas .....	29
<b>3 METODOLOGIA</b> .....	<b>31</b>
<b>3.1 Estudo de caso – Capão da Canoa, RS</b> .....	<b>33</b>
<b>3.2 Variáveis</b> .....	<b>37</b>
3.2.1 Densidade demográfica .....	40
3.2.2 Densidade demográfica – uso ocasional .....	43
3.2.3 Sistema viário .....	44
3.2.4 Ocupação do solo .....	46
3.2.5 Valor do solo .....	49
3.2.6 Sistema de espaços públicos abertos .....	51
3.2.7 Sistema de infraestrutura .....	52
3.2.8 Atividades urbanas – comércio e serviços .....	53
<b>3.3 Cruzamento de variáveis</b> .....	<b>55</b>
3.3.1 Quadro de cruzamentos .....	56
3.3.2 Desenvolvimento histórico de Capão da Canoa .....	60
3.3.3 Densidade populacional x Densidade – uso ocasional .....	73

3.3.4 Mapa de densidade x Sistema viário .....	77
3.3.5 Mapa de densidade x Espaços públicos abertos .....	81
3.3.6 Mapa de densidade x Uso do solo .....	86
3.3.7 Mapa de densidade x Valor do solo .....	93
3.3.8 Mapa de densidade x Atividades urbanas (Comércio e serviços) .....	96
3.3.9 Mapa de densidade x Infraestrutura .....	99
3.3.10 Cruzamento geral dos mapas .....	103
<b>4 RESULTADOS .....</b>	<b>105</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>107</b>
<b>6 REFERÊNCIAS .....</b>	<b>111</b>



## LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Mapa de densidade demográfica do Brasil .....	8
Figura 02 – Praia do Forte, em Cabo Frio, RJ .....	13
Figura 03 – Sazonalidade em Cabo Frio, RJ .....	19
Figura 04 – Mapa do Litoral Norte do Rio Grande do Sul .....	34
Figura 05 – Mapa de Capão da Canoa .....	35
Figura 06 – Gráfico da população permanente e flutuante estimadas no Litoral Norte do RS, FEE .....	36
Figura 07 – Capão da Canoa em julho/janeiro .....	36
Figura 08 – População residente por distrito em Capão da Canoa .....	38
Figura 09 – Mapa dos distritos de Capão da Canoa .....	39
Figura 10 – Mapa do Distrito de Capão da Canoa .....	40
Figura 11 – Mapa de densidade demográfica por setores censitários de Capão da Canoa .....	42
Figura 12 – Adaptação ao mapa de densidade demográfica por setores censitários de Capão da Canoa .....	42
Figura 13 – Mapa de domicílios não ocupados por setores censitários de Capão da Canoa .....	43
Figura 14 – Adaptação ao mapa de domicílios não ocupados por setores censitários de Capão da Canoa .....	44
Figura 15 – Mapa do sistema viário de Capão da Canoa .....	45
Figura 16 – Mapa do sistema cicloviário de Capão da Canoa .....	46
Figura 17 – Mapa de dispositivos de controle urbanístico de Capão da Canoa ....	47
Figura 18 – Quadro de dispositivos de controle urbanístico por classes .....	49
Figura 19 – Mapa de valores do solo de Capão da Canoa .....	51
Figura 20 – Mapa de espaços públicos abertos de Capão da Canoa .....	52
Figura 21 – Mapa da rede de esgoto cloacal de Capão da Canoa .....	53
Figura 22 – Mapa das atividades urbanas de Capão da Canoa .....	54
Figura 23 – Quadro de cruzamento de variáveis .....	60
Figura 24 – Linha do tempo do desenvolvimento histórico de Capão da Canoa ...	61
Figura 25 – Projeto de urbanização de parte do Distrito de Capão da Canoa .....	63
Figura 26 – Localização dos primeiros empreendimentos de Capão da Canoa ....	65
Figura 27 – Centrinho de Capão da Canoa nos anos 1970 .....	66

Figura 28 – Centrinho de Capão da canoa atual.....	66
Figura 29 – Localização da maior concentração da população fixa no início da ocupação do município .....	69
Figura 30 – Organização dos bairros de Capão da Canoa .....	69
Figura 31 – Avenida Beira Mar de Capão da Canoa .....	72
Figura 32 – Mapa de densidade populacional adaptado pelo autor .....	74
Figura 33 – Mapa de domicílios por uso ocasional adaptado pelo autor .....	75
Figura 34 – Cruzamento dos mapas de densidade populacional e domicílios não ocupados .....	76
Figura 35 – Cruzamento dos mapas de densidade e sistema viário .....	78
Figura 36 – Cruzamento dos mapas de densidade e sistema cicloviário .....	80
Figura 37 – Cruzamento dos mapas de densidade e sistema de espaços públicos abertos.....	82
Figura 38 – Praça do Farol em Capão da Canoa.....	83
Figura 39 – Praça Guaraci em Capão da Canoa .....	84
Figura 40 – Espaço público no Bairro Santa Luzia .....	85
Figura 41 – Imagens do cruzamento das Avenidas Paraguassú e Ubirajara.....	87
Figura 42 – Cruzamento dos mapas de densidade e uso do solo .....	89
Figura 43 – Recorte espacial de Kluge (2015) .....	90
Figura 44 – Análise por setores, Kluge (2015) .....	90
Figura 45 – Casa de alvenaria na Avenida Beira Mar de Capão da Canoa .....	91
Figura 46 – Cruzamento dos mapas de densidade e valor do solo .....	94
Figura 47 – Cruzamento dos mapas de densidade e Atividades Urbanas.....	98
Figura 48 – Cruzamento dos mapas de densidade e infraestrutura.....	101
Figura 49 – Estimativa da população futura de Capão da Canoa .....	102
Figura 50 – Estimativa cobertura de esgoto cloacal futura de Capão da Canoa..	102
Figura 51 – Cruzamento geral das variáveis sobrepostas com a densidade populacional.....	104
Figura 52 – Cruzamento geral das variáveis sobrepostas com o uso ocasional..	104

## 1 INTRODUÇÃO

A ocupação territorial brasileira, sendo desenvolvida em sua maior parte próxima da costa, criou, ao longo dos séculos, diferentes tipos de aglomerações urbanas e territorialidades. Dentre estas aglomerações, além das grandes metrópoles e capitais de estado, existe um grande número de cidades que, ainda não fazendo parte deste grupo, funcionam como capitais regionais ou polos regionais de desenvolvimento. Muitas destas estão localizadas em distâncias suficientes dos grandes centros que impedem o movimento diário em direção a estes, porém, em distâncias não tão grandes que impeçam os movimentos de finais de semana e férias, tornando-se destinos turísticos e/ou de segunda residência. Estas cidades, portanto, recebem fluxos sazonais que acontecem por diversos fatores como posição geográfica, clima e períodos de férias, que interferem diretamente no funcionamento das mesmas e na relação entre a população fixa e flutuante. Nesta pesquisa, serão estudadas estas cidades litorâneas que não sendo metrópoles e capitais, exercem hierarquia de influência sobre as cidades que a circundam, não sendo considerado tão relevante o número de habitantes, mas sim as características comuns entre as mesmas.

As cidades litorâneas que recebem fluxos sazonais, o recebem principalmente devido ao seu principal atrativo: a praia. Tendo significativo potencial turístico e ambiental, a praia se torna o mais relevante espaço público destas cidades e, portanto, explorar este potencial se torna essencial para o desenvolvimento econômico das mesmas. O turismo e o comércio de segunda residência, neste sentido, assumem papel fundamental na vida da cidade, uma vez que sem ele, seriam necessárias novas soluções econômicas de desenvolvimento (SCHEUER E BALH, 2011). Para muitas destas cidades, este modelo de desenvolvimento se torna a principal fonte de renda da população fixa.

Além de sua importância no desenvolvimento local, vale também ressaltar o papel que o litoral tem na vida da população flutuante que busca nestes destinos o alívio do dia a dia, o descanso aos finais de semana, os períodos de veraneio e celebração de importantes datas, além do imaginário da segunda casa como plano de fundo do sonho de muitas pessoas. Oliveira (2018) define, inclusive, este modelo de ocupação da praia como uma fuga temporária da realidade, onde diversas pessoas

ocupam o litoral e criam uma comunidade paralela à vida urbana consolidada nas grandes metrópoles.

O uso sazonal, no entanto, desencadeia uma série de efeitos e consequências na imagem da cidade, gerando lacunas populacionais e, portanto, lacunas de dados que influenciam no planejamento urbano. Neste sentido, aqueles que são responsáveis por planejar a cidade parecem carecer de soluções suficientes que sejam capazes de tratar dos dois grupos envolvidos no processo de maneira satisfatória, já que, por um lado, acabam produzindo espaços turísticos que permanecem subutilizados durante a maior parte do ano, podendo não ser desfrutados pela comunidade local e, por outro, pode não haver investimento suficiente nos locais de moradia fixa, que sendo a única contabilizada oficialmente nos dados, não recebe o investimento adequado (SILVA, 2018).

Além da questão da paisagem urbana, o movimento sazonal também cria outros diversos efeitos na cidade. Os investimentos em infraestrutura parecem encontrar, na maioria das vezes, dificuldades de dimensionamento, que por vezes permanecem subdimensionados para os períodos de alto fluxo como nas principais datas do ano e, por outro lado, superdimensionados e ociosos no período mais longo do ano. Sendo assim, a população flutuante também passa pelas consequências, uma vez que deve encontrar problemas relacionados ao trânsito, fornecimento de energia ou água, saneamento etc. Tais consequências, experienciadas por toda população parecem, neste sentido, não carecer de fórmulas adequadas para mitigar estes efeitos negativos. Ao mesmo tempo, a expansão urbana destas cidades litorâneas por vezes continua acontecendo, impulsionada pela lógica de funcionamento do setor privado.

A sazonalidade, portanto, é a principal causadora destes efeitos. Sendo considerado um problema turístico global (Scheuer e Bahl, 2011), ela parece manifestar-se, então, espacializada nas cidades litorâneas, uma vez que os espaços produzidos para o turista parecem distantes dos locais de moradia da comunidade local, e a falta de relação entre as duas populações pode se expor através de limites que por vezes são físicos, que separam ou dividem as mesmas.

Donegan (2015) afirma a existência de um sistema de limites e permeabilidades que espacializam questões sociais, que levam à escolha de determinados grupos sociais por cada espaço na cidade. Neste sentido, evidenciam-se separações

morfológicas entre a população fixa e flutuante, que podem ser físicas ou sensoriais. Este sistema de limites também parece estar ligado aos investimentos do setor público em cada espaço urbano. Enquanto a separação entre população fixa e flutuante no espaço litorâneo acontece de maneira natural, também pode haver um foco de investimentos do setor público no embelezamento dos espaços turísticos.

George (1973) afirma um tripé de condições para a qualidade da cidade: acesso, condições de permanência e qualidade de permanência. Considerando estes aspectos, faz-se pertinente um olhar para as cidades litorâneas, que representando grande parte da ocupação territorial brasileira, podem ter melhores condições urbanas que favoreçam a população de modo geral, tanto a fixa, quanto aqueles que visitam em busca de lugares de descanso e segunda residência. Tendo em vista este contexto, a presente pesquisa busca identificar, através de uma ferramenta de apoio ao diagnóstico urbano, os locais de ocupação da população fixa e flutuante, a fim de contribuir com a produção do espaço, melhorando a qualidade de vida da população de modo geral.

Enquanto metodologia, a pesquisa se dá através de um estudo de caso do município de Capão da Canoa, no Litoral Norte do Rio Grande do Sul. O município em análise possui, segundo o IBGE (2020) uma estimativa populacional de 53.029 habitantes. Sendo considerado um polo regional de desenvolvimento, o município possui acentuado fluxo sazonal nos meses de verão, e um movimento pendular considerável aos finais de semana. Segundo estudo realizado pela Fundação de Economia e Estatística (FEE) do Rio Grande do Sul, no ano de 2017, estima-se um aumento populacional de 113,2% durante os meses de dezembro, janeiro e fevereiro. Sendo estes apenas números médios, o movimento ainda se dá de maneira mais intensa em datas comemorativas como ano novo e carnaval. A prefeitura municipal de Capão da Canoa (PMCC) estima que durante os dias da virada do ano de 2019 para 2020 tenham passado mais de 800 mil pessoas pelo município.

Enquanto cidade que funciona de maneira independente e como polo de desenvolvimento, diversas características se sobressaem no contexto diário. A infraestrutura, de modo geral, apresenta deficiências no atendimento desta alta demanda, ao mesmo tempo em que a população fixa parece não ter acesso de qualidade aos principais pontos atrativos da cidade.

A presente pesquisa, portanto, estudará a produção espacial de Capão da Canoa, a fim de produzir um diagnóstico urbano, entendendo sua morfologia e possíveis vetores de crescimento. Para tanto, desenvolve-se o contexto histórico do município, ligando pontos a fim de entender como, ao longo do tempo, formou-se a cidade.

Após a contextualização, as bases utilizadas são os levantamentos sobre a densidade populacional e o uso ocasional do IBGE, que funcionam através de um sistema de manchas. Identificando espacialmente os locais de moradia da população fixa e flutuante. Num segundo momento, as variáveis relevantes para o funcionamento da cidade são espacializadas em mapas e sobrepostas na densidade demográfica, buscando identificar este sistema de limites e onde estão os maiores investimentos, também colocando luz sobre as ações para a população fixa.

Espera-se que esta ferramenta seja de simples entendimento, a fim de contribuir com o debate sobre o planejamento das cidades litorâneas. Espacializando os limites entre população fixa e flutuante, articulando o poder público com iniciativas do setor privado, as cidades litorâneas podem maior potencial de qualidade de vida para as pessoas, alinhando o desenvolvimento econômico com uma dinâmica sócioespacial sustentável.

## **1.1 Tema**

Planejamento para cidades litorâneas que, tendo influência da sazonalidade turística, necessitam de ferramentas de diagnóstico que apoiem seu desenvolvimento a médio e longo prazo.

## **1.2 Delimitação do Tema**

A delimitação se dá através do estudo de cidades litorâneas, utilizando, mais especificamente aquelas que não sendo capitais ou metrópoles, exercem determinada influência sobre as demais ao seu redor, tornando-se capitais regionais, ou polos regionais de desenvolvimento, tendo como uma de suas principais características o movimento sazonal em determinados períodos do ano.

### **1.3 Problema**

O planejamento urbano em cidades que sofrem influência da sazonalidade é sempre impactado de alguma forma por este fenômeno. A ocupação territorial brasileira que se dá predominantemente próxima à costa, possui um grande número de cidades que são de alguma forma capitais regionais, ou polos de desenvolvimento, sendo muitas destas, litorâneas, que recebem fluxo sazonal devido ao clima, posição geográfica entre outros fatores. Estas cidades extraem do turismo e segunda residência, muitas vezes, sua principal matriz econômica. Em tais localidades, nota-se que as lacunas populacionais geradas por este fenômeno do turismo criam questões de debate a nível da infraestrutura disponível que pode permanecer ociosa durante a maior parte do ano, ao mesmo tempo em que a comunidade local vai cedendo e produzindo espaços turísticos, a fim de impulsionar sua economia. A expansão urbana e/ou a verticalização das construções portanto, criam novas espacialidades e por consequência, vão afastando cada vez mais a comunidade local, fazendo com que esta expansão da cidade também gere necessidade de um aumento estrutural, na maior parte das vezes, não planejada, cedendo a pressão da especulação imobiliária. Entender estes processos, bem como os limites espaciais entre a população fixa e flutuante podem auxiliar no planejamento urbano a médio e longo prazo destas cidades, buscando encontrar soluções adequadas e saudáveis tanto para a comunidade local, quanto para os visitantes.

### **1.4 Objetivos**

#### **1.4.1 Objetivo Geral**

Propor uma ferramenta de apoio ao diagnóstico de cidades litorâneas que têm influência da sazonalidade, a fim de contribuir com a produção do espaço urbano, melhorando a qualidade de vida das populações fixa e flutuante.

#### **1.4.2 Objetivos Específicos**

Entender a sazonalidade como uma condicionante fundamental no planejamento urbano de cidades litorâneas.

Aprofundar o tema da expansão urbana nas cidades litorâneas a fim entender estes movimentos e tratá-los no planejamento urbano.

Identificar e entender as espacialidades e limites entre a população fixa e flutuante como expressão das questões sociais relacionadas à morfologia urbana destas cidades.

Propor reflexões a respeito da infraestrutura urbana e planejamento a médio e longo prazo, a fim de encontrar soluções adequadas em termos de expansão urbana, conexões, mobilidade e espaços públicos.

### **1.5 Justificativa**

A sazonalidade expressa na vivência das cidades litorâneas expõe questões relevantes no entendimento a respeito da morfologia urbana, uma vez que o espaço público, expoente das realidades sociais no contexto brasileiro manifesta muitas vezes anseios e demandas a serem respondidas de forma por vezes abstrata e por outras, objetivas. Muitas destas cidades litorâneas, consideradas médias, e por vezes polos regionais de desenvolvimento, recebem em determinados períodos do ano fluxos sazonais em busca do turismo de praia e/ou veraneio, que são movimentos na maioria das vezes determinados pelo clima, posição geográfica e períodos de férias (SCHEUR E BAHL, 2011).

Tais cidades enfrentam, do ponto de vista do planejamento urbano, lacunas de dados que mostram falhas no planejamento do espaço construído. Este fator se expressa ao analisar que o uso da cidade, nestes casos, se dá também de maneira sazonal, isto é, existe uma grande parcela do espaço construído que transpassa a maior parte do calendário praticamente ocioso. A sazonalidade turística e a produção da segunda residência, portanto, geram significativos impactos na morfologia da cidade, tendo em vista que influenciam diretamente no planejamento da infraestrutura e por consequência na forma urbana, produzindo limites ou separações entre o espaço turístico e/ou de moradia temporária e o espaço da população fixa. Tais limites são vistos como importantes espacialidades a serem discutidas a fim de encontrar soluções inteligentes de planejamento urbano que não sejam subdimensionadas e tampouco superdimensionadas para tais localidades.



Os efeitos inerentes à sazonalidade nas cidades litorâneas não são expressos somente nos limites morfológicos entre população fixa e flutuante. A produção de áreas “turistificadas” também gera necessidade de infraestrutura e serviços, a medida em que a especulação imobiliária e o setor privado trabalham com a produção de demanda. A expansão urbana, nestes casos, acontece na maioria das cidades brasileiras de forma facilitada pelo poder público, a medida em que disso muitas vezes se origina uma importante matriz econômica destes municípios. A falta de planejamento urbano e de um diálogo efetivo entre setor público e privado, por vezes, pode fazer com que não se tenha uma visão ampla de todas as variáveis que determinam as qualidades de uso e permanência em diversas localidades.

Ao mesmo tempo, diversas pesquisas abordam o tema a partir de outras óticas, que não a da arquitetura e urbanismo. Os aspectos referentes a morfologia da cidade, bem como a demanda por infraestrutura básica são fundamentais para que as cidades litorâneas cresçam de maneira sustentável e democrática. Neste sentido, fazem-se necessários estudos que abordem o tema sob a ótica do planejamento urbano, propondo metodologias eficazes de diagnóstico, a fim de que os setores envolvidos na expansão e planejamento da cidade tenham uma visão ampla das variáveis e pessoas envolvidas nos processos de transformação.

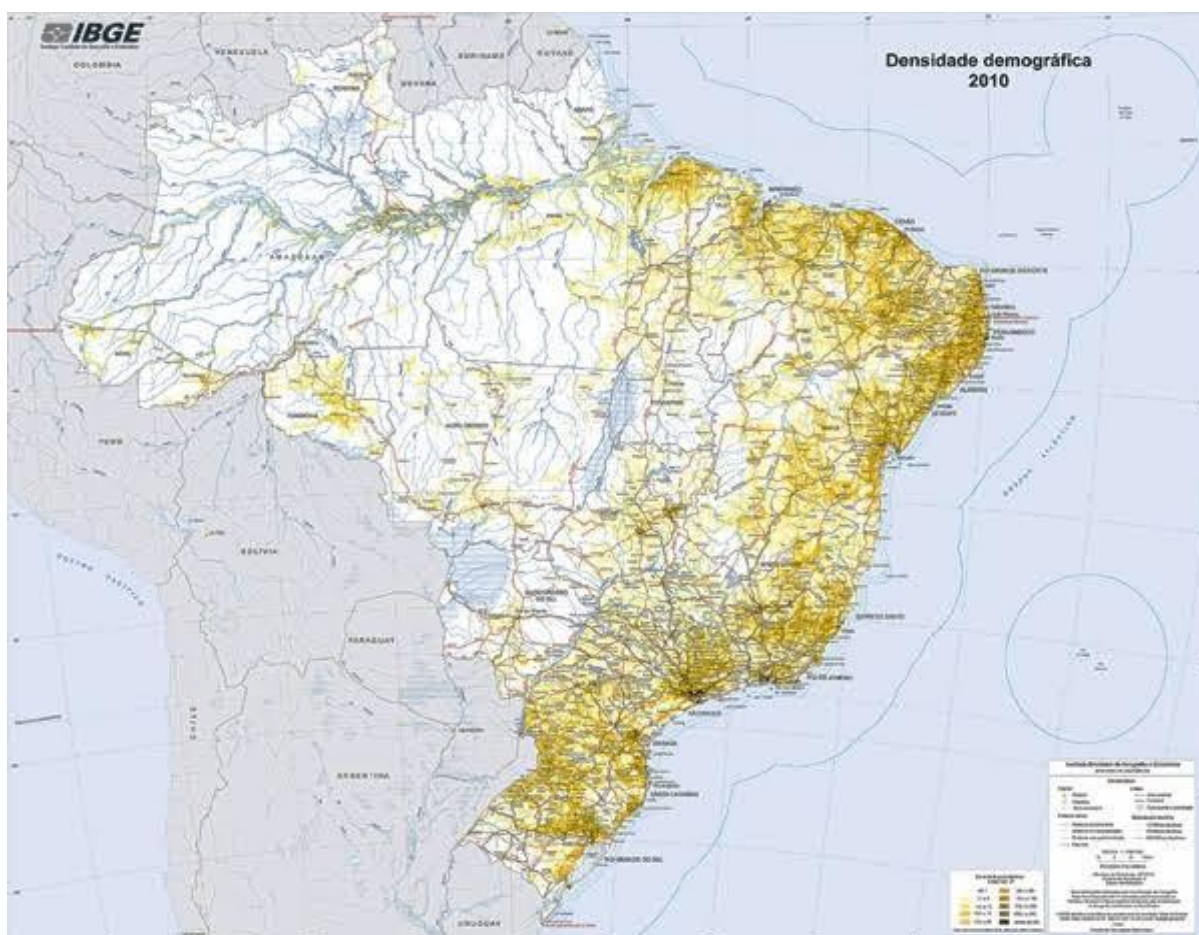
A presente pesquisa, portanto, justifica-se a partir da expectativa de contribuir através de soluções inteligentes e integradoras para cidades que possuem potencial turístico e/ou ambiental, focando principalmente nas cidades litorâneas, uma vez que a maior parte da população brasileira ainda se concentra próxima à costa. Entendendo que turismo e a segunda residência são fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico destas concentrações urbanas, surge, portando a necessidade de encontrar ferramentas de planejamento e proporcionar reflexões que beneficiem não somente as populações fixas, mas também de forma significativa as flutuantes, a fim de mitigar os impactos em ambas as partes.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA – CIDADES E SAZONALIDADE

### 2.1 Formação e urbanização das cidades litorâneas brasileiras

Segundo o IBGE, no Censo de 2010, o mapa de densidade populacional brasileiro ainda aponta que as consequências de um passado que implantou a população próxima à costa, leva a uma maior densidade nas cidades litorâneas. Sendo assim, inúmeras cidades geraram aglomerações urbanas que se distribuíram diretamente na costa ou, em fáceis canais de acesso com zonas portuárias. Este fator criou, ao longo dos anos, adensamentos que se espalharam e criaram também outros polos de desenvolvimento próximos das grandes metrópoles, porém, não conurbados a elas.

Figura 01: mapa de densidade demográfica do Brasil



Fonte: IBGE, 2010

Muitas cidades litorâneas tiveram um expressivo crescimento a partir destas proximidades, ainda que não se tornando grandes cidades. A partir do século XX, com

as maiores facilidades de locomoção e o desenvolvimento econômico do país, a busca pelas praias e a conquista da segunda casa ou espaços mais reservados de lazer para as férias, a população brasileira passou a ocupar muitos destes polos de maneira sazonal, o que trouxe a tona uma série de diferentes questões a serem tratadas no planejamento urbano regional destas aglomerações. Tais cidades, segundo Soares (1998), assumem um papel fundamental no contexto da globalização e do desenvolvimento tecnológico, uma vez que, tendo em vista sua vitalidade econômica e altas taxas de crescimento populacional, além dos índices de qualidade de vida, integram-se à rede principal de desenvolvimento econômico com ritmos e intensidade diferentes, porém, assumindo lugar exponencial em questões políticas, econômicas, sociais e culturais.

Na ocupação do litoral brasileiro, diferentes cidades encontraram este papel de referências regionais, uma vez que seu desenvolvimento através do atrativo turístico relacionado à praia fez com que houvesse significativo crescimento no setor da construção civil e, por consequência, aumento populacional e nas atividades econômicas locais. Diferentes autores buscaram estudar tais cidades que, não sendo capitais de estado como Rio de Janeiro, Florianópolis, Fortaleza ou outras várias capitais nordestinas, tiveram ao longo das últimas décadas um aumento populacional expressivo e, ao mesmo tempo, aumento na demanda turística e/ou tornaram-se locais de segunda residência devido à sua proximidade dos grandes centros, criando movimentos pendulares sazonais (SILVA, 2010).

O movimento pendular que acontece nas grandes metrópoles, como estudado por Ojima e Mandarola (2012), é gerado pela demanda de serviços que as capitais produtivas oferecem, uma vez que influenciam diretamente as cidades ao seu redor. Este movimento pendular, estudado por estes e outros autores, não é o único a ser considerado em cidades com potencial turístico, neste caso, relacionado ao turismo de praia. O movimento pendular aqui abre também o conceito de sazonalidade, uma vez que a busca pelo litoral se dá muito mais concentrado nos períodos de veraneio, férias ou finais de semana. Alguns autores utilizam o termo movimento pendular para tratar de grandes cidades que possuem este movimento diário, quando existem deslocamentos por demandas de trabalho e serviços, no entanto, aqui será utilizado para definir apenas os movimentos de turismo.

A sazonalidade, portanto, pode ser considerada um problema turístico global (Sheuer e Bahl, 2011). Tal afirmação abre, no sentido do planejamento urbano regional, características distintas a respeito das cidades médias litorâneas, já que nelas, existe uma lacuna entre as populações fixa e flutuante e, deixa em aberto, inclusive, a definição sobre seu tamanho, uma vez que a cidade pode absorver por vezes o dobro de sua população fixa em determinados períodos do ano, e, portanto, exigir de sua infraestrutura soluções que a diferem das cidades médias tradicionais, além do fato de que na maioria dos casos, a segunda residência não é computada como população local e expressa de maneira mais clara esta lacuna. No entanto, como afirmado por Ramão (2018), também existem características comuns que aproximam as cidades turísticas e de estadia temporária, já que no Brasil a exploração do litoral é fundamental para o crescimento das atividades econômicas, tendo como protagonista o mercado imobiliário. Mas, ainda segundo o autor, faz-se necessário também compreender os problemas sociais e de planejamento que tais cidades apresentam, já que algumas características comuns vão além atmosfera da celebração e lazer, gerando muitos conflitos e limites do modelo destas cidades, e, referente a todos os aspectos, a questão espacial está inclusa.

Este conceito a respeito da espacialidade na cidade litorânea, trazido por Ramão (2018), pode ser visto também a partir da ótica de legibilidade urbana, uma vez que entender a existência destes conflitos no planejamento que geram tensões entre as populações fixa e flutuante, também podem ser interpretados à luz de uma leitura urbana que identifique as separações ou limites entre os mesmos. No conceito de Lynch (1997), os limites são elementos que funcionam como referências secundárias ou alavancas coordenantes que criam barreiras ou elementos que separam espaços. Neste sentido, entender a existência de limites é possível em qualquer tipo de cidade através de um estudo de legibilidade urbana. Nas cidades com potencial turístico, tais limites podem ser apresentados em forma de separação entre os espaços das duas populações, uma vez que se manifestam em diferentes estudos de diferentes cidades brasileiras.

O Brasil, enquanto país, traz em sua cultura fortes traços que o fazem reconhecido pela sua relação com a praia. Eternizadas expressões de um “país tropical” fazem com que não somente a relação da cultura aproxime a população do mar, como também criam o atrativo turístico e o desejo coletivo da mesma

experiência. Neste sentido, além da grande parte da população brasileira que se consolida à beira-mar, cria-se também, como afirmado por Lefebvre (2008), uma “indústria dos lazeres”, que se torna uma importante atividade econômica na vida das cidades litorâneas.

Esta “indústria” nasce primordialmente a partir de aspectos ambientais, relacionados ao mar e a natureza, e são adaptados e planejados para receberem pessoas num ambiente urbanizado e com infraestrutura, mas sem perder a essência de uma estética cultural (SILVA, 2010). Neste sentido, a ocupação territorial litorânea brasileira torna-se um conteúdo importante de propagandas que impulsionam toda uma rede de serviços que envolvem o setor público, mercado imobiliário, comércio em geral e a construção civil. A articulação entre estas variáveis se mostra como um desafio no contexto de planejamento urbano destas cidades, uma vez que a falta de diálogo entre os diversos setores, somado a relação do turismo x moradia, faz com que a cidade litorânea cresça com lacunas históricas (RAMÃO, 2018; KLUGE, 2015).

O planejamento da expansão e desenvolvimento econômico das cidades brasileiras, de modo geral, expõe diversas fragilidades da política brasileira. Nas cidades litorâneas, que tem no turismo e segunda residência importantes matrizes econômicas de sua subsistência, este fator escancara uma série de consequências em sua formação. Segundo Soja (1985), a formação do espaço urbano é um processo cumulativo cultural, do qual a sociedade participa como um todo e que, ao longo do tempo, revela importantes aspectos históricos, costumes e tradições. No processo de criação desta espacialidade litorânea, todas as variáveis sociais impactam diretamente sua forma e expansão e, portanto, a maneira como as pessoas se relacionam com o espaço urbano. Este mosaico de diferentes interesses territorializam e caracterizam diversas cidades, expondo a necessidade de um olhar sistêmico e que ampare o crescimento e a importante exploração de suas matrizes econômicas, sem perder de vista a qualidade urbana (SOJA, 1985; DONEGAN, 2016).

### 2.1.1 Cidades com potencial turístico e/ou ambiental

O Estatuto da Cidade, importante ferramenta da Constituição Federal brasileira estabelece, dentre uma série de diretrizes para os planos diretores municipais, também instrumentos para o que chama de “Áreas de especial interesse turístico”

(Estatuto da Cidade, 2001). Dentre os diversos instrumentos, ressalta-se a importância do turismo como ferramenta capaz de movimentar grupos sociais, além da geração de emprego e renda para a comunidade local. Além disso, o Estatuto também atenta para a importância da manutenção da paisagem urbana e natural, destacando-a como fundamental para a qualidade de vida em locais com este potencial.

Segundo Ramão (2018), o turismo e a estadia temporária são atividades importantes em todo o mundo, o que pelo menos desde o século XX, consolidou e expandiu em um ritmo significativo este mercado, inseridos em um contexto de transformações econômicas, políticas, sociais, culturais e ambientais em diferentes escalas. Estas atividades foram capazes de promover e estimular transformações espaciais, reestruturando cidades e regiões e, ao longo dos anos, constituindo novos lugares receptores de turismo e de estadia temporária. Ainda segundo Ramão (2018), que estuda cidades com estes potenciais turísticos a partir da ótica de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, os espaços produzidos por esta indústria são conteúdos de diversas propagandas, tornando-se uma alternativa do mercado imobiliário, de uma rede de serviços e outras indústrias como a da construção civil.

"A busca por uma anestesia temporária da rotina estressante e de grande carga horária de trabalho, por um momento de descanso e de lazer, amalgamado ao sonho de passar as férias no litoral, ou um feriado em uma área de montanha ou serra, o charme e glamour de cidades, os serviços de alta qualidade de hotéis, uma residência secundária de frente para o mar, entre outros exemplos, que mostram além de uma cidade que virou mercadoria e está à venda, há uma valorização dos atrativos ambientais ligados a uma infraestrutura, colocados em um contexto de consumo."  
(RAMÃO, Felipe de Souza.2018. p. 03)

De maneira efetiva, o clima e a localização geográfica influenciam diretamente no desenvolvimento das cidades litorâneas. No entanto, como afirmado por Sheuer e Bahl (2011), estes não podem ser considerados os únicos fatores responsáveis pelo fenômeno da sazonalidade, já que também podem ser desencadeados por fatores advindos de várias razões, tanto referentes aos núcleos receptores quanto aos emissores, isto é também afirmar que existem diferentes tipos de cidades dentro deste núcleo de cidades litorâneas que expressam características relacionadas ao mercado local. Fatores econômicos e sociais são, portanto, essenciais em seu funcionamento.

Ramão (2018), estudando a cidade de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, traz o conceito de “quando a luz ascende e apaga” como uma ideia de sazonalidade. O autor afirma que esta cidade reproduz uma tendência brasileira de cidades litorâneas, que são ricas em belezas naturais, porém, com uma infraestrutura básica e crescente. Cabo Frio tem uma população, segundo o Censo de 2010 do IBGE, de 186.227 pessoas, além da estimativa de que atualmente vivam 219.863 pessoas, o que expressa um crescimento populacional de 15,29% nos últimos 9 anos. A cidade, segundo Ramão (2018), apresenta um grande fluxo de população flutuante, uma vez que se tornou um refúgio, ou espaço de lazer e descanso para a população da cidade do Rio de Janeiro, evidenciando assim uma relação entre a metrópole e a cidade média com potencial turístico. Dentro do que é conhecida como Região dos Lagos, portanto, Cabo Frio, sendo a cidade mais populosa, representa a centralidade e capital produtiva da região e assume protagonismo no planejamento turístico sazonal.

Figura 02: Praia do Forte, em Cabo Frio, na alta temporada.



Fonte: RAMÃO, Felipe de Souza, 2018, p. 13.

Segundo a mesma pesquisa, o modelo de cidade de Cabo Frio, e que pode ser estendido a outras cidades, está centrado no embelezamento do quadro urbano, colocando em segundo plano ou ignorando investimentos que poderiam melhorar a qualidade de vida da população, e, por esta razão, grande parte das transformações do espaço está a serviço da acumulação do capital. Estes efeitos, segundo o autor, são sentidos a medida em que se percebe que o alto custo das moradias temporárias localizadas próximas aos espaços de embelezamento turístico faz com que a população fixa cada vez mais seja assentada fora das áreas de interesse imobiliário.

O estudo de Ramão (2018) pode se relacionar diretamente com Sheuer e Bahl (2011) quando consideram o turismo, em essência, uma prática social que, tornando-se o principal objeto de consumo de determinada localidade, faz com que seja necessária adaptação dos territórios às suas demandas materiais e imateriais. Estes autores dedicam-se ao estudo da sazonalidade no município de Guaratuba, localizado no litoral do Paraná. Neste caso, o município também apresenta características muito semelhantes aos problemas enfrentados em outras cidades litorâneas. Guaratuba tem uma população fixa, segundo o censo de 2010 do IBGE, estimada em 32.095 habitantes, tendo no turismo sazonal sua principal fonte de renda. Neste caso, os autores identificam como objeto de estudo um município que enfrenta cotidianamente conflitos entre parte da comunidade que quer a cidade “desenvolvida e bonita”, e as dificuldades de quem a constrói e administra, em um “conflito constante que se espacializa, formando, ao longo do tempo, territórios e territorialidades difíceis de serem compreendidos” (SHEUER e BAHL, 2011. p. 290).

Pinho (2013), que estuda a espacialização territorial no litoral de Santa Catarina, identifica no município de Itapema, especialmente focado no balneário de Meia Praia, que o crescimento destas cidades com potencial turístico e ambiental trouxe, nas últimas décadas, uma altíssima densidade construtiva, verticalização e ocupação sazonal, e que, portanto, ecossistemas naturais, organização territorial preexistente e modos de vida têm sido alterados numa velocidade extremamente alta. Neste sentido, identifica-se também neste município muitas semelhanças com outras cidades litorâneas, o que corrobora o conceito afirmado por Ramão (2018), quando afirma que as tendências expressas em Cabo Frio podem ser identificadas em outras diversas localidades.



Itapema tem população, segundo o Censo de 2010 do IBGE de 45.797 habitantes, sendo hoje estimada em 65.312, o que demonstra um significativo crescimento na última década, devido principalmente ao aceleração do setor imobiliário e do turismo. Segundo a Secretaria de Turismo do Estado de Santa Catarina, o município de Itapema recebe em torno de 500 mil turistas durante os meses de veraneio, identificando a praia e o ecoturismo como as principais causas deste movimento sazonal. Segundo Pinho (2013), o impacto sazonal deste movimento configura uma relevante sobrecarga na infraestrutura do município durante os meses de verão, que são concentrados principalmente no abastecimento de água, na demanda de energia elétrica e nos congestionamentos no trânsito.

Tendo, portanto, estudos de diferentes cidades com potencial turístico e ambiental, percebe-se que estes impactos dos movimentos sazonais criam lacunas populacionais, isto é: a separação entre população fixa e flutuante. Além disso, a forte incidência do turismo e a produção do comércio de segunda residência criam campos de debate a respeito de um planejamento que seja capaz mitigar os efeitos negativos da sazonalidade e as necessidades estruturais e sociais da cidade, refletindo em uma espacialidade que não seja um simples espelho social, mas também um elemento de transformação de tais relações (SOJA, 1985).

### 2.1.2 Cidades com lacuna populacional

Os dados populacionais são instrumentos essenciais para o bom planejamento das cidades. No Brasil, os dados levantados pelo IBGE tem como principal objetivo atualizar os contingentes populacionais municipais e subsidiar no cálculo das estimativas populacionais dos municípios nos anos subsequentes (IBGE, 2010). O cálculo tem como unidade de coleta a pessoa residente, na data de referência da pesquisa. Desta forma, através dos levantamentos populacionais é possível que se criem parâmetros de desenvolvimento a médio e longo prazo. Sendo assim, as cidades litorâneas brasileiras enfrentam a questão do turismo sazonal como um elemento fora dos padrões de levantamento de dados, uma vez que, a depender da data do levantamento, não são contabilizados como residentes os turistas e tampouco aqueles que possuem aí sua segunda residência.

O levantamento feito pelo IBGE nos Censos Demográficos, considerado a principal fonte de contagem da população, são classificados em categorias, de acordo com a situação de seus moradores na data de referência da coleta, os classificando como: domicílios ocupados (particulares ou coletivos); domicílios fechados; domicílios vagos; e domicílios de uso ocasional (CENSO IBGE, 2010). Tais levantamentos apresentam desafios, uma vez que existem lacunas de método de contagem entre domicílios vagos, ocupados e de uso ocasional, tornando difícil a composição da quantidade de pessoas em tais habitações.

A questão do planejamento urbano de cidades com potencial turístico e uso sazonal, neste sentido, necessita encontrar formas e soluções distintas a partir de seus dados. Dados estes que são, na maioria das vezes, estimativas trazidas por órgãos responsáveis pelo turismo de cada território, com colaboração dos dados coletados a partir do fluxo nas rodovias de ligação entre cidades, além, é claro, das estimativas censitárias do IBGE. Além disso, outras estimativas também podem ser feitas a partir da quantidade de metros quadrados construídos, mesmo que não sejam precisos os dados. Ainda que existam maneiras de estimar a quantidade de pessoas em determinadas épocas do ano, as lacunas temporais permitem que o espaço construído tenha de reagir a infraestrutura disponível, o que na maioria das vezes permanece super ou subdimensionada.

As cidades citadas anteriormente, como Cabo Frio (RJ), Guaratuba (PR) e Itapema (SC), tal qual Capão da Canoa, objeto de estudo nesta pesquisa, manifestam estes fatores. Todas estes municípios possuem características semelhantes, como a proximidade com a capital de cada estado, porém, fora da região metropolitana, sendo assim considerados polos regionais de desenvolvimento. Além disso, também compartilham o aumento populacional nos meses de veraneio e/ou datas esporádicas, o crescimento acelerado nas últimas décadas e uma rede de infraestrutura que não seguiu a mesma velocidade, gerando impactos ambientais, espaciais e no modo de vida da população residente. Todos estes municípios têm em comum também a lacuna populacional na coleta de dados, uma vez que são contados exclusivamente a partir da população fixa, fazendo que sejam estas consideradas cidades pequenas ou médias, ao mesmo tempo em que aqueles que gerem a cidade não encontram soluções adequadas para estes conflitos.

As cidades com tais lacunas populacionais, portanto, enfrentam situações semelhantes. Neste sentido, Da Fonseca e Da Costa (2005), estudando a urbanização turística de Natal a partir de 1980, constatam, além dos limites que separam as populações fixa e flutuante, que existe um fenômeno turístico referente a necessidade destas cidades de produzir espaços para o visitante, o que atende não à lógica de uma cidade democrática, se não, aos interesses dos principais agentes produtores deste espaço: poder público e agentes do setor imobiliário (Da Fonseca; Da Costa, 2005).

Estes espaços produzidos refletem não somente a lacuna no planejamento urbano, como também trazem à tona as diferenças sociais manifestas na produção do espaço construído. Donegan (2016) afirma que, ainda que nas cidades litorâneas a praia seja o “atrator-mor” (expressão da autora), servindo muitas vezes como principal espaço público dos cidadãos litorâneos, existe um lastro marcante de diferenciação na escolha de grupos por determinados espaços nas praias, escancarando um sistema de limites e permeabilidades compondo diferentes rotas de praias de acordo com cada grupo social. Isto é afirmar que a lacuna populacional e a produção dos espaços turísticos influencia diretamente na apropriação ou não de determinados pontos da cidade, uma vez que muitas vezes os lugares mais privilegiados da cidade litorânea, considerados próximos de seu principal atrator, tornam-se por consequência os mais valorizados e assim ocupados por um determinante grupo social (SILVA, 2010). Em outras palavras, este modelo de ocupação territorial corrobora a ideia de Soja (1985) quando afirma o conceito de espacialidade enquanto produto social, ou resultado da desigualdade entre determinados grupos.

Tais lacunas, decorrentes não somente do turismo, mas caminhando praticamente junto ao comércio de segunda residência, acabam transformando a paisagem e cultura local, gerando a necessidade de diagnósticos mais aprimorados da situação urbana. Silva (2010) afirma que a participação do Estado, enquanto promotor e gestor público é fundamental, já que o mesmo deve ser responsável pelo ordenamento territorial e regulação dos espaços definidos pela legislação urbana. No entanto, o mesmo autor afirma que em muitos casos, essa atuação acaba sendo ínfima, desarticulada e negligente, e que por diversas vezes incentivam o capital

imobiliário a produzir espaços voltados apenas para o turismo, trazendo consigo uma série de problemas de paisagem e infraestrutura não resolvidos.

Além dos limites espaciais, faz-se também necessário um olhar para a questão da expansão territorial das cidades litorâneas. A proximidade do mar, principal atrator do turismo, por vezes, também gera consequências que se refletem na expansão do perímetro urbano e impactam a morfologia da cidade. A infraestrutura, criada para uma demanda, a partir do momento em que começa a receber um fluxo maior de turismo, acaba naturalmente passando por processos de transformação da paisagem e infraestrutura. A comunidade local vai sendo “empurrada” para a periferia, ao mesmo tempo em que vê o custo da terra aumentando e nisso, uma oportunidade de lucro (CORREA, 2016). Neste sentido, o mercado imobiliário passa a atuar como agente quase majoritário da expansão territorial da cidade que cresce sem planejamento.

### 2.2.1 Sazonalidade

Sazonalidade é um conceito que se refere a algo temporário, que muitas vezes depende de uma estação ou época, o que afeta diretamente o turismo de determinadas regiões. Segundo Butler<sup>1</sup>, turismo sazonal é um desequilíbrio temporal no fenômeno turístico, que pode ser expresso em termos de dimensões tais como: número de visitantes, despesas de visitantes, tráfego nas autoestradas e outras formas de transporte, emprego e ingressos em atrações (apud SHEUER e BAHL, 2011, p. 290). Pode-se dizer que a sazonalidade é aceita como um problema turístico global. Evidentemente, a questão do período de férias, que coincide com o verão e as mais altas temperaturas, afeta de maneira muito forte as cidades litorâneas brasileiras, permitindo-se dizer que o clima e a localização geográfica influenciam a demanda turística de determinada região, e por causa, principalmente desses fatores, sofre a influência da sazonalidade (SHEUER e BAHL, 2011, p. 296).

---

1

A sazonalidade é um dos fatores mais relevantes do turismo em termos de planejamento urbano. Segundo Krzyzanowski e Cruz (2011), ela ocorre em praticamente qualquer destino, independente da localidade geográfica, e que as razões que criam este fenômeno são praticamente universais. Os autores ainda afirmam que é um fenômeno comum e frequente em milhares de destinos turísticos, o qual acarreta “problemas e consequências socioambientais e econômicos tanto para os turistas quando para a comunidade receptora” (KRZYZANOWSKI, A.; CRUZ, G. 2011, p. 168).

Estes problemas e consequências” da sazonalidade, para Mota (2001) são sentidos na comunidade receptora como desemprego, queda no faturamento das empresas, diferenças na qualidade do atendimento de determinados comércios, alterações nos preços, além de problemas relacionados a gestão do território, uma vez que se torna um desafio gerir uma cidade que tem turismo sazonal. Segundo Scheuer e Bahl (2011), os efeitos negativos da sazonalidade passam, sobretudo pela “ineficiência produtiva” e por uma limitação de receita em nível anual, ou seja, os benefícios econômicos deixados na comunidade receptora durante os períodos de fluxo praticamente desaparecem quando não há turismo, o que acaba agravando problemas sociais e econômicos.

Figura 03: sazonalidade em Cabo Frio, RJ.



Fonte: RAMÃO; Os limites do modelo de cidade turística de Cabo Frio, RJ – quando a luz acende e apaga, 2018, p. 07.

Ainda que a maior parte dos autores considere a sazonalidade como algo totalmente negativo, alguns autores atentam para outro fator. Para Krzyzanowski e Cruz (2011), a sazonalidade não é somente negativa, ressaltando que para muitas pessoas envolvidas no processo, a baixa no fluxo de pessoas na comunidade receptora, que não trabalham diretamente com o turismo, é considerada algo positivo, principalmente nos dias que sucedem o fim de época de veraneio. Considerando esta afirmação, o conceito de limites e permeabilidade que se espacializa em territórios sazonais também manifesta que as “separações” entre comunidade fixa e flutuante se dá de forma ambígua. Não há, no entanto, dúvidas de que a sazonalidade é um fator que gera mais efeitos negativos do que positivos, uma vez que os impactos sociais, ambientais e econômicos atingem diretamente toda a população.

Além do turismo, as cidades litorâneas recebem forte influência do comércio da segunda residência. Ambos, caminhando praticamente juntos em muitas cidades, como definem Correa (2016) e Silva (2007), influenciam diretamente também na construção da paisagem urbana. Correa (2016) afirma que a produção do espaço urbano em áreas litorâneas é diretamente influenciada pelo imaginário social deste sonho dos dias a serem passados próximos ao mar, seja como turista ou como local da segunda residência. No entanto, esta grande motivação da construção do imaginário social da praia, vai sendo substituída pela demanda de serviços urbanos pós-modernos, seguindo um processo de expansão de uma política capitalista. Tais transformações, como ainda afirma o autor, acontecem autorizadas pelos agentes produtores do espaço urbano, que são protagonizadas pelo mercado imobiliário e o setor da construção civil (CORREA, 2016).

Silva (2010), enquanto estudando a produção deste comércio turístico e de segunda residência em Natal (RN), afirma que os empreendimentos multifamiliares no litoral, na maioria dos casos, terminam ocupando extensas glebas de terra e por não integrarem-se à vida social e urbana da comunidade local, acabam se transformando em “pseudo-lugares” (expressão do autor), tornando-se zonas especializadas em atender apenas um perfil de público. Nos períodos de baixa estação, estas zonas se tornam áreas semi-desertas, já nos períodos de veraneio, são impactados pela sobrecarga na demanda por serviços públicos, espaços e serviços de infraestrutura básica (SILVA, 2010), o que corrobora Sansbelló (2009), quando afirma que a implantação e desenvolvimento do turismo e da residência

secundária introduz mudanças na organização e funcionamento do território ocupado, e que por muitas vezes não se integra com o ambiente, tampouco os ecossistemas e a cultura local, portanto, a ocupação sazonal provoca distúrbios paisagísticos, recriando paisagens sobrepostas física e culturalmente (SANSBELLÓ, 2009).

A ocupação sazonal, portanto, decorrente da produção dos espaços turísticos e de segunda residência, expressa este modelo de distribuição e zoneamento do território urbano. Silva (2010, apud Colás, 2003), afirma que o efeito mais grave da produção destas áreas sazonais é o consumo do solo. Esta afirmação parte da ideia de que a residência secundária se torna um elemento de distinção social ao segregar e dividir seus proprietários territorialmente, impondo física e abstratamente, uma nova ordem de uso do espaço apropriado por domicílios sazonais. No entanto, o ordenamento do uso do solo, que deveria ter como principal agente um planejamento estratégico que oriente seu uso e infraestrutura básica, tem como protagonista o mercado imobiliário, que por sua vez acaba seguindo lógicas de consumo distintas das que deveriam ordenar a cidade (MORALES, 2007).

### 2.2.2 Expansão e ocupação do solo

Na expansão das cidades litorâneas com turismo sazonal, na maioria dos casos, o mercado opera com regras não consolidadas em leis (MORALES, 2007), e o investimento do setor privado, na verdade, é quem empurra e define os locais de cada grupo social e/ou atividade. Neste caso, a sazonalidade expressa sintomas de cidades que sobrevivem de forma desigual, e, dependendo da economia do turismo e da estadia temporária, exprimem deficiência em comportar historicamente o grande fluxo de pessoas, mesmo que em um período curto (RAMÃO, 2018).

O Brasil (e América Latina de modo geral), tem uma triste história de desigualdade fiscal, distribuído repressivamente a carga tributária, e de localização preferencial dos gastos públicos em favor das áreas de alta renda. Por outro lado, a escassez de recursos públicos para os segmentos populares, e aqui podem ser encaixadas as populações servidoras das cidades litorâneas, se expressa tanto na incapacidade de implementar políticas reparadoras na atenção das necessidades de urbanização de áreas já consolidadas, como outras de caráter mais preventivo, através de oferta suficiente de novas áreas urbanizadas (RAMÃO, 2018).

Se o mercado imobiliário é quem define os tipos de investimento de acordo com cada grupo social e/ou atividade, também há de se observar que os investimentos mudam e baixam de qualidade de acordo com cada localização, buscando mudar as taxas de lucro. O poder público, nestes casos, autoriza esta forma de investimento a partir do momento em que, por exemplo, reduzem largas de perfil viário, redes de serviço ou percentuais de doação para uso público. Há também de se distinguir as condutas de proprietários de solo e construtores, ainda que ambos operem na indústria imobiliária, atuam com motivações distintas. O construtor cria bens para a sociedade, obtém lucro através de sua atividade e está, de certa forma, sujeito a competência de outros construtores que podem aumentar a demanda, o obrigando a ser eficiente e baixar sua taxa de lucro. O proprietário de solo, por outro lado, controla um insumo básico indispensável, e compete restrito somente aos proprietários com terrenos de localização similar e que não pode reproduzir ou não tem custos de produção (MORALES, 2007).

Este processo de especulação com o preço do solo se torna, portanto, o protagonista na expansão do perímetro urbano e demanda de infraestrutura básica, aumentando assim o custo comum da cidade. Além disso, a especulação imobiliária, que funciona distinta do mercado formal, atua com o pressuposto da criação de demanda. Silva (2010) afirma que por muitas vezes, a produção do mercado imobiliário acaba sendo maior do que a necessidade, e portanto, nestas cidades litorâneas, resulta em mais residências do que pessoas dispostas a comprá-las. Esta produção exacerbada de residências também é, portanto, uma das responsáveis pelo déficit habitacional brasileiro, bem como se torna um dos maiores desafios para o levantamento de dados populacionais e, assim também, abre lacunas no planejamento da cidade (NADALIM; BALBIM, 2011).

A procura pelo turismo e comércio de segunda residência, neste sentido, pode perder-se à medida em que as condições e qualidade de permanência sejam afetadas (GEORGE, 1973), uma vez que a infraestrutura urbana, os serviços públicos e privados se constituem em fatores associados diretamente a escolha dos destinos de investimento (SILVA, 2010). Se a cidade vive os efeitos da transformação da paisagem decorrente destes processos, faz-se necessário um olhar que regule a expansão e ocupação do solo urbano das cidades litorâneas. Em alguns países, com a intenção de mitigar os impactos da proliferação da ocupação sazonal,



principalmente os escandinavos, estabeleceram-se normas e dispositivos legais impondo limites e orientações ao crescimento desses domicílios. Portugal, em 2008, aprovou a lei 39/2008, que trata especificamente da instalação e funcionamento de empreendimentos residenciais turísticos definidos como sendo residências secundárias (SILVA, 2010).

Tendo em vista a necessidade de parâmetros que regulem a ocupação e uso das cidades litorâneas, o aspecto da infraestrutura se torna um dos principais causadores deste debate. Diferente de cidades que tem fluxos contínuos, ou seja, que detém certo controle de moradores e turistas, não sofrendo pela lacuna de dados, as cidades com influência do turismo sazonal enfrentam, do ponto de vista de infraestrutura, uma série de peculiaridades. Em primeiro lugar, a transformação espacial que segrega e delimita espaços, separa as zonas “turistificadas” das zonas de moradia da comunidade local, o que gera demanda de nova infraestrutura. Em segundo lugar, a expansão territorial gera transformações paisagísticas que resultam em diversos impactos socioambientais, como a degradação da vegetação original, poluição de cursos da água e lençol freático e saturação no abastecimento das redes de infraestrutura básica. E neste último aspecto, a questão da sazonalidade cria mais uma sobrecarga nas redes, uma vez que as principais datas de fluxos coincidem para todos, exigindo ainda mais da capacidade dos processos de urbanização do litoral (SILVA, 2010; CORREA, 2016; SANSBELLÓ, 1993).

### 2.2.3 Infraestrutura urbana

George (1973), conceitua num tripé essencial da cidade o acesso, condições de permanência e qualidade de permanência. Infraestrutura urbana pode ser conceituada como um sistema técnico de equipamentos e serviços necessários ao desenvolvimento das funções urbanas, podendo estas funções serem vistas sob os aspectos social, econômico e institucional. Sob o aspecto social, a infraestrutura urbana visa promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança. No que se refere ao aspecto econômico, a infraestrutura urbana deve propiciar o desenvolvimento das atividades produtivas, isto é, a produção e comercialização de bens e serviços. E sob o aspecto institucional, entende-se que a infraestrutura urbana deva propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das

atividades político-administrativas, entre os quais se inclui a gerência da própria cidade (ZMITROWICZ e ANGELIS NETO, 1997).

Tendo como base os impactos causados pela sazonalidade nas cidades litorâneas, surge como fonte de debate o tema da infraestrutura urbana. O processo de expansão territorial destas cidades que nasceram, como a maior parte das cidades brasileiras, de forma espontânea, cresceram em sua maioria sem planejamento, impulsionadas pela pressão imobiliária e uma supervalorização das áreas próximas à costa, expulsando comunidades locais em detrimento de novas construções a serem exploradas pelo turismo (RAMÃO, 2018; SILVA, 2010). Nota-se que as comunidades locais das cidades litorâneas, à medida em que a terra se valoriza e os espaços próximos ao mar ou aos principais pontos turísticos vão crescendo, cada vez mais vão sendo afastadas, em direção às periferias da cidade, gerando a partir disso uma nova necessidade de se criar infraestrutura onde não existe, ao passo em que obriga ampliação da rede existente para novas construções, obviamente maiores nas áreas destinadas ao turismo e segunda residência (MORALES, 2007).

À medida em que estes processos vão acontecendo, muitos novos espaços turísticos vão se transformando, recebendo novas construções, e a especulação imobiliária acelera um determinado crescimento sem que as redes de infraestrutura acompanhem a mesma velocidade. Este processo, reflexo de uma realidade brasileira, afeta de maneira drástica as redes de infraestrutura, podendo elas serem divididas em diversos aspectos. Os meses de alta temporada escancaram esta realidade, e, estudá-los se faz necessário para buscar soluções adequadas de planejamento que amparem as redes (CORREA, 2016). Zmitrowcz e Angelis Neto (1997) defendem que a evolução da cidade corresponde a modificações quantitativas e qualitativas na gama de atividades urbanas, o que, conseqüentemente, cria a necessidade de adaptação tanto dos espaços necessários a estas atividades, como da acessibilidade e da infraestrutura que a eles serve.

Considerando que o acesso à infraestrutura deve ser direito de todos, o acesso à terra não é o único problema, se não, o acesso à terra com infraestrutura, sendo este um dos aspectos centrais da agenda de política urbana da América Latina. Mas o acesso à “tierra habilitada”, defendido por Smolka (2007), em seu sentido mais amplo, considera que todas as pessoas devem ter acesso àquela que está pronta

para o uso urbano e equipada com infraestrutura básica, incluindo a rede viária urbana, iluminação pública, água, sistemas de esgoto e drenagens de águas pluviais, bem como serviços de eletricidade e telefonia. Neste sentido, Mascaró (2005) aparece como uma das mais importantes referências para melhor entendimento da classificação das infraestruturas, seus processos de implantação e seus custos para da cidade.

Como afirma Mascaró (2005), as redes de infraestrutura podem ser divididas, para melhor compreensão, em vários subsistemas ou sistemas parciais, segundo sua função e/ou localização no espaço urbano. Sendo assim, o autor divide em:

- a) Sistema viário;
- b) Sistema sanitário;
- c) Sistema energético;
- d) Sistema de comunicações;

O sistema viário consiste, basicamente nas redes de circulação, que devem ser capazes de atender todo o tipo de transporte, sendo de pedestres, bicicletas, veículos automotores etc. Este sistema deve ser complementado pela rede de drenagem pluvial, que assegura o bom uso do mesmo. Segundo Mascaró (2005), deve ser considerado o mais delicado dos sistemas de redes de infraestrutura, uma vez que: é o mais caro dos sistemas urbanos, representando aproximadamente 50% do custo total de qualquer urbanização; ocupa em média 25% do solo urbano; uma vez que implementado, apresenta muitas dificuldades para futuras alterações ou ampliações; e por último, é o subsistema que está mais diretamente vinculado aos usuários e a experiência da cidade.

O sistema sanitário, por sua vez, é formado por duas redes: a rede de abastecimento e a de esgoto, funcionando de maneiras opostas. Segundo o autor, em condições normais, 80% do volume de água que abastece a população deve ser evacuado como esgoto (MASCARÓ, 2005). Tal sistema é considerado essencial em qualquer aglomeração urbana. Nas cidades litorâneas, devido aos movimentos sazonais, as datas que atraem uma maior quantidade de pessoas como feriados ou importantes festas, fazem com que normalmente esta rede sofra sobrecarga,

acarretando muitas vezes em falta de água ou a incapacidade do tratamento do esgoto (SCHEUER E BALH, 2011).

O sistema energético, tal qual o sanitário, pode sofrer dos mesmos efeitos em cidades que sofrem influência da sazonalidade turística. Segundo Mascaró (2005), é constituído por duas redes: energia e gás. Este sistema sofreu um forte crescimento ao longo do século passado, sendo duas formas de energia de fácil manipulação. A nível urbano, a energia eléctrica destina-se à iluminação de locais e movimentação de motores, além, é claro, do aspecto privado. A energia do gás destina-se a produção de calor, sendo usado para necessidades básicas como cozinhar, aquecer ambientes etc (MASCARÓ, 2005).

O sistema de comunicações, segundo o mesmo autor, é integrado por: uma rede de telefone; rede de televisão a cabo; e uma rede de correio pneumático, que nos dias atuais pode-se considerar extinto, sendo substituída pela internet.

Nas cidades litorâneas com turismo sazonal, bem como na maior parte das cidades brasileiras em geral, estes itens citados como infraestrutura básica, somados ao aspecto social e a infraestrutura demandada pelo mesmo, são os itens fundamentais na definição do preço do solo urbano, e o alto preço da terra urbanizada torna-se assim o principal agente causador da informalidade (SMOLKA, 2007). Sendo assim, criam processos de expansão e ocupação do solo urbano que, por vezes, acabam criando novas territorialidades, além de expressar os limites espaciais que separam determinados grupos.

Todos estes sistemas apresentam características comuns em cidades litorâneas, uma vez que são acometidos de grandes sobrecargas nos períodos de pico (RAMÃO, 2018). Dimensioná-los para o melhor uso da cidade e experiência das pessoas torna-se essencial, inclusive, para o crescimento económico da mesma. Mascaró (2005) afirma que o bom investimento em infraestrutura urbana acarreta, de modo geral, em crescimento económico da cidade. Além disso, o mesmo autor estuda diversas formas de custo da infraestrutura urbana e como as mesmas podem influenciar a médio e longo prazo no funcionamento da cidade. Ressalta, além do dimensionamento das redes, que a produção do espaço deve ser pensada a partir da continuidade do tecido urbano para que não haja desperdícios dos sistemas. Sendo

assim, a morfologia urbana está intrínseca à estrutura que será demandada (MASCARÓ, 2005).

#### 2.2.4 Estrutura urbana das cidades litorâneas

Além da demanda por infraestrutura básica, há de se considerar o aspecto do acesso aos serviços como um elemento fundamental no funcionamento da cidade. Diversos autores consideram não somente o acesso à terra como algo básico, se não, o acesso a terra habitada (SMOLKA, 2007), o que se entende não somente pelos serviços de infraestrutura descritos por Mascaró, mas ampliados também ao acesso aos serviços públicos, comércio e lazer, o que na maior parte das cidades litorâneas sucumbe frente a produção de novos espaços a partir da expansão urbana desconectada.

Este crescimento desordenado no tecido urbano gera um modelo de cidade “3D”: distante, dispersa e desconectada. Neste sentido, Maricato (2015) afirma que o “modelo” de planejamento na cidade brasileira é inexistente, uma vez que não se implementam estratégias a médio e longo prazo, já que, nas palavras da autora, “a cidade é mercadoria” (MARICATO, 2015; p. 11), isto confirma a ideia de Morales (2007), quando afirma que os recursos estratégicos com que conta um país, requer regulação e a tendência de desregulação de mercados que o comércio globalizado está exigindo implica a desregularização daqueles recursos quando não se comportam satisfatoriamente em um mercado sem limites.

Maricato (2015), quando afirma que a cidade é uma mercadoria, também diz que só tem acesso a ela quem tem direito a pagar. Neste sentido, a autora diz que nos programas habitacionais, o direito à cidade é traduzido como direito à água, ao esgoto, à energia elétrica e fornecimento básico de serviços, mas que a cidade não é somente isso, o que corrobora a ideia de Borrera (2005), quando diz que o valor da terra depende do nível social de quem ocupa, e que isto se reflete diretamente na experiência urbana que está ao seu redor, ou seja, enquanto os lugares mais pobres e afastados tem direito apenas a uma infraestrutura básica e precária, os lugares de melhor localização, que abrigam classes mais abastadas, tem acesso aos serviços chamados pelo autor como terciários, que são comércios e serviços de qualidade.

Em suma, tendo em vista que a expansão urbana afeta diretamente a vida e a experiência das pessoas na cidade, faz-se necessário um olhar para a questão das conexões urbanas, ou formas e soluções para mitigar estes impactos. Santoro (2012), que escreve sobre “planejar a expansão urbana”, afirma que, sendo este tema recorrente no cenário das cidades brasileiras, não se deve tratá-lo sempre como indesejável, mas entendendo a importância destes processos no cenário econômico, deve-se encontrar parâmetros de planejamento para que, quando necessário, a cidade cresça de maneira pensada e conectada.

Tendo em vista os fatores apontados, e entendendo a expansão urbana como um fenômeno complexo, faz-se necessário encontrar maneiras de não o tratar sempre como um mal indesejável, mas fazê-la acontecer de maneira regulada, para que a cidade não perca suas conexões e identidade. Neste sentido, Santos (2016) afirma que as formas de crescimento da cidade compõem um tema complexo, que associado a diversas variáveis do meio social, terminam por se traduzir em expressão espacial e temporal das pessoas, e ainda que isto tem “grande influência na vida cotidiana do Homem e é com ele que são reveladas interações que marcam a forma e o desenho do tecido urbano” (SANTOS, 2016; p.01).

Gehl (2013), entre outros autores, defende a ideia de cidades para pessoas, onde o conceito vai de encontro aos resultados das políticas adotadas ao longo do século XX, que resultaram, principalmente em cidades pensadas para automóveis e, portanto, espalhadas. No conceito de Gehl (2013), as cidades devem ser pensadas com foco no nível do pedestre, pois é neste nível que se dão primordialmente as relações sociais e experiência das pessoas com a cidade. Neste sentido, Zmitrowicz e Neto (1997) afirmam que a qualidade do espaço urbano se prende a um conjunto complexo de fatores ligados não apenas à tipologia das construções, mas também ao meio ambiente interno e externo, apoiados em equipamentos sociais e urbanos próximos, e nas redes de infraestrutura e serviços correspondentes.

Santoro (2012) analisa diferentes tipos de expansão urbana em cidades paulistas, onde constata diferentes graus de ineficiência dos mesmos. Nestes estudos, confronta a experiência destas cidades brasileiras com casos de cidades colombianas, onde apresentam experiências que articulam financiamento, gestão e planejamento de áreas de expansão, e que com isso, admite-se a recorrência destes

processos e a necessidade de se trabalhar com os mesmos, a fim de mitigar os prejuízos urbano-ambientais e sociais, evitando que somente o setor privado seja protagonista das mudanças da cidade, mas que estas tradicionais atitudes possam ser substituídas por projetos urbanos que contemplem uma urbanização completa.

#### 2.2.4 Sistema espacial das cidades litorâneas

O espaço construído, resultado da articulação ou desarticulação dos fatores percorridos ao longo da fundamentação teórica, acontece na maior parte das cidades brasileiras de maneira espontânea, impulsionada pelo interesse do setor imobiliário e da construção civil. Soja (1985) afirma que todas as pessoas são agentes participantes da produção social do espaço, que por ele moldamos e somos moldados através de uma constante envolvente espacial onde se concretizam ações sociais e relacionamentos.

Segundo Kluge (2015), que estuda a articulação entre meio ambiente, mercado imobiliário e a urbanização das zonas costeiras, a falta de uma leitura histórica do desenvolvimento de tais localidades pode resultar em significativos impactos tanto ambientais, como na qualidade do espaço público da cidade. Enquanto considerado o espaço público como bem primordial, faz-se necessário entender que a apropriação e uso do mesmo reflete diretamente a forma de relação e afeto das pessoas para com a cidade. Tal relação com o espaço socialmente produzido, é defendido por Soja (1985) como o espaço mental da cognição e representação, diferente do espaço físico de natureza material, ou seja, a construção do espaço físico material, após habitada, ganha sentido de lugar pelas pessoas que territorializam o mesmo e o dão sentido de espacialidade.

Nas cidades litorâneas, enquanto áreas de interesse econômico tanto para o mercado quanto para a comunidade local que vê nisso uma oportunidade laboral, faz-se necessário um olhar sistêmico que permita a exploração econômica sustentável, acontecendo de forma democrática e ordenada, para que a cidade não perca o sentido de lugar, isto é dizer que, não somente tentando impedir a todo custo a expansão urbana, mas trabalhando com ela para uma cidade para pessoas. Trabalhar, portanto, com o desenvolvimento espacial das cidades litorâneas, deve levar em consideração o sistema histórico de limites e permeabilidades entre as populações fixa e flutuante,

e a tendência do mercado imobiliário em produzir zonas turistificadas (DONEGAN, 2016). Tendo em vista tais conceitos, faz-se necessário um olhar articulador do planejamento urbano que seja capaz de produzir espaços de qualidade tanto para o turismo e segunda residência, quanto para a população fixa, gerando qualidade de permanência de forma mais distribuída ao longo do ano e nos períodos de alto fluxo (SILVA, 2010; RAMÃO, 2018; SOJA, 1985).

A espacialidade, portanto, das cidades litorâneas, segundo estes autores, parece manifestar este sistema de limites e permeabilidades entre a população fixa e flutuante. Na maior parte delas, a população fixa não tem o mesmo acesso aos principais espaços públicos e tampouco a uma série de atividades e serviços essenciais para a qualidade de vida urbana (RAMÃO, 2018). De toda forma, se estes limites são físicos ou sensoriais, pode-se afirmar que existem e também estão relacionados a questões socioeconômicas (DONEGAN, 2016).

De toda forma, entende-se a realidade brasileira e a desigualdade social pertinente. Assim como entender e planejar a expansão urbana, faz-se necessário entender e planejar as zonas de ocupação de cada grupo social no espaço da cidade. Pode ser que a forma de ocupação da população fixa, concentrada em determinado espaço da cidade seja necessária para o funcionamento e manutenção da mesma, bem como os espaços turísticos e de apropriação da população flutuante, no entanto, a qualidade e condições de acesso e permanência, bem como a infraestrutura disponível podem atingir melhores níveis, a medida em que o poder público e privado possam ser articulados num modelo de planejamento sustentável (KLUGE, 2015).



### 3 METODOLOGIA

A produção do espaço urbano nas cidades litorâneas, como visto anteriormente, acontece com características semelhantes em grande parte da costa brasileira, tendo significativa influência dos impactos causados pelo turismo e pela segunda residência, bem como a forma de ocupação destes no tecido urbano. Não se integrando ao dia a dia da população fixa, estes espaços utilizados de forma sazonal, em um período curto do calendário anual não podem ser ignorados ou desfeitos, tampouco podem ser efêmeros, já que apesar uso ocasional, não concentram seu fluxo em apenas um período do ano, se não, diversas importantes datas e feriados.

A maneira como estes espaços evoluem, como afirmado por Motta (2007), não se fundamenta primordialmente nas leis vigentes, mas seguem a lógica do mercado imobiliário e o comércio dos que detém a propriedade do solo urbano. Neste sentido, a expansão da cidade litorânea se dá de maneira a satisfazer a demanda criada por este setor, que se posiciona como um dos protagonistas da economia local, gerando emprego e renda em diferentes épocas do ano para boa parte da população fixa, bem como se torna o meio da realização de um sonho para muitas pessoas que possuem no imaginário a segunda residência próxima ao mar. Ignorar este setor ou tratá-lo como “vilão” no planejamento urbano seria, portanto, assumir a incapacidade de se trabalhar com as ferramentas que oferece a cidade e o sistema capitalista vigente. Sendo assim, faz-se necessário que o poder público, bem como a iniciativa privada, tenham ferramentas de diagnóstico capazes de controlar a expansão urbana de forma sustentável nos aspectos sociais, ambientais e econômicos.

Controlar e planejar a expansão urbana, bem como a qualidade do espaço produzido, significa olhar para o tema da infraestrutura, uma vez que esta é uma das variáveis, inclusive, no valor do solo. O dimensionamento e controle da infraestrutura torna-se essencial para garantir o uso destes espaços turísticos e de segunda residência, assegurando qualidade de permanência e amparando também a expansão ou o adensamento destas áreas. Os sistemas descritos por Mascaró (2005) e listados acima são primordiais para o funcionamento da cidade, e o colapso dos mesmos é visto em diversas cidades litorâneas. Estes colapsos acontecem nos períodos de maiores fluxos, resultando em problemas na rede viária, superlotação dos

espaços públicos, bem como a falta de água, energia, ou interferência na rede de comunicação. Não somente a infraestrutura básica deve ser considerada essencial para este funcionamento, mas também o acesso a atividades e serviços que por sua vez caracterizam e dão vida à cidade, gerando sensação de identidade e pertencimento. Estes problemas podem, a longo prazo, afetar também a economia local, uma vez que a falta de infraestrutura também pode se tornar uma barreira a novos investimentos.

Além da infraestrutura, a espacialidade que configura as cidades litorâneas e também caracteriza muitas outras com forte influência do turismo, é marcada por zonas “turistificadas” que dificilmente se integram aos locais ou bairros de moradia da comunidade local. Na maioria dos casos, o investimento do poder público se dá de forma discrepante, sendo a maior parte da verba pública destinada a estes locais produzidos para os visitantes e, desta forma, não sendo aproveitados a pleno modo pela população fixa. Além disso, a população fixa também percebe a falta de serviços de qualidade e tem de compartilhar nos meses de alta temporada, os mesmos efeitos negativos que vivem os visitantes. Entender como se formam as separações ou limites entre população fixa e flutuante pode também ser uma variável determinante no planejamento urbano destas cidades, uma vez que dissolver ou mitigar estes limites pode ser uma das soluções para um planejamento mais sustentável e que permita um uso mais homogêneo do espaço urbano.

Os diferentes tópicos descritos ao longo da fundamentação teórica encontram uma série de dificuldades que começam justamente pela falta de cruzamento de informações, o que gera lacunas de dados e por consequência, de planejamento. Os diferentes órgãos responsáveis por cada setor ou variável fazem com que muitas vezes existam dificuldades para obtenção das informações necessárias para o planejamento urbano. Evidencia-se também uma lacuna de pesquisas na área da arquitetura e urbanismo que aprofundem estudos sobre este tema e, por consequência, espacialize os problemas relacionados às cidades litorâneas com incidência da sazonalidade. Cada um destes tópicos que irá se tornar uma variável fica sob responsabilidade de um órgão ou secretaria diferentes, o que faz com que se tenha que olhar para a cidade de formas recortadas e, muitas vezes, sem o entendimento da complexidade de atividades, usos do solo, infraestrutura e limites espaciais.

A presente pesquisa busca, portanto, propor uma ferramenta de apoio ao diagnóstico-urbano para cidades litorâneas que sofrem influência da sazonalidade, a fim de contribuir com seu planejamento, bem como a produção do espaço das mesmas, utilizando um estudo de caso no município de Capão da Canoa, localizado no litoral norte do Rio Grande do Sul, que sendo considerado um polo regional de desenvolvimento na região, possui as características listadas ao longo da fundamentação teórica. Neste estudo de caso, serão elencadas variáveis descritas ao longo desta pesquisa, que são consideradas importantes pela relevância e influência no funcionamento do município. As variáveis serão representadas através de mapas, levantados e/ou adaptados para um estudo de sobreposição das mesmas, visando um cruzamento capaz de criar diagnósticos e espacialização das lacunas descritas ao longo da pesquisa.

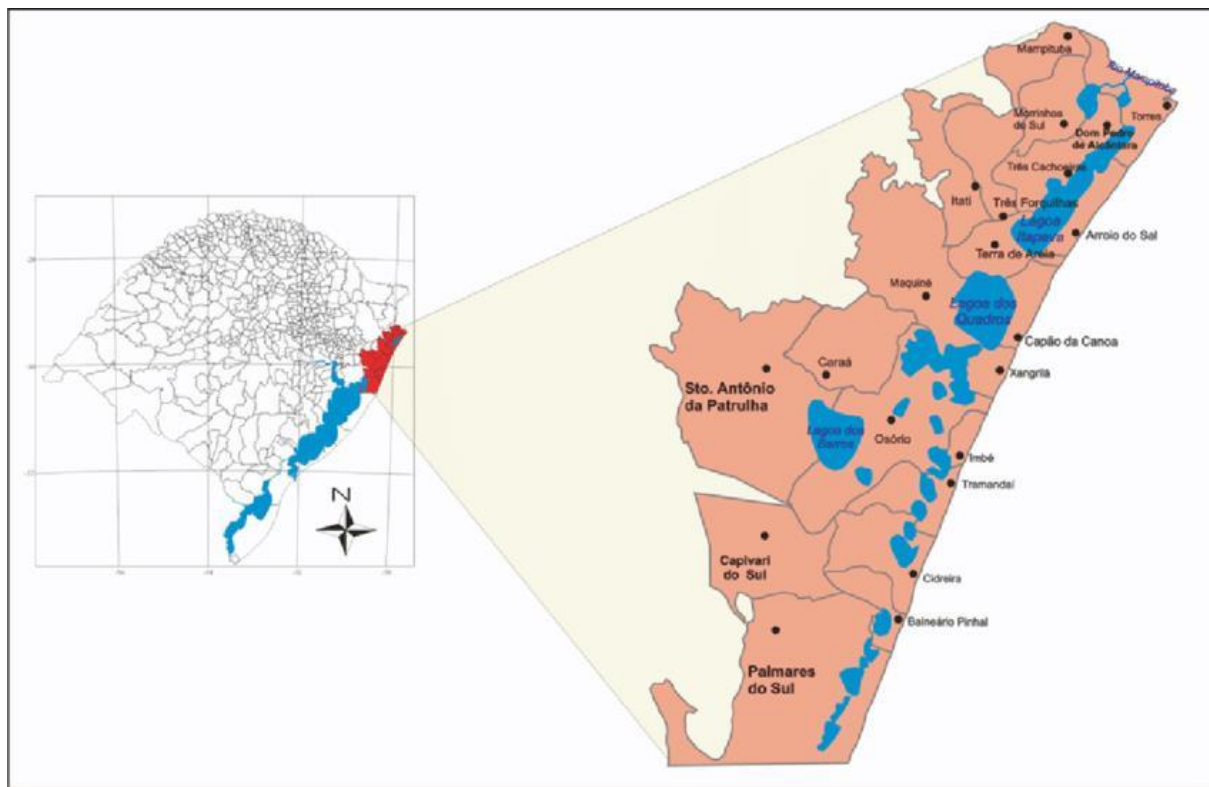
Para que o entendimento do espaço produzido até o presente momento em Capão da Canoa seja mais bem compreendido, faz-se necessário, como parte da metodologia, um aprofundamento contextual histórico. Neste sentido, através de revisão bibliográfica, serão apresentados os principais fatores históricos que trouxeram ao atual cenário, relacionado principalmente a espacialidade urbana.

A seguir, portanto, serão descritas as principais características do município de Capão da Canoa. Após, serão elencadas as variáveis, bem como sua relevância para a pesquisa e também a fonte de cada mapa. Será também explicado como deverá acontecer o cruzamento das variáveis, propondo um sistema de sobreposições parciais, permitindo análises paralelas de diversos temas da cidade. Por fim, serão descritos os resultados e considerações finais.

### 3.1 Estudo de caso - Capão da Canoa, RS

Localizada no litoral norte do Rio Grande do Sul, Capão da Canoa se destaca como um importante polo regional. Se localiza exatamente sob latitude 29 45' 32" Sul, e longitude 50 2' 51" Oeste. Está dentro da microrregião de Osório, município do qual se emancipou no ano de 1982, e da meso região Metropolitana de Porto Alegre. É considerado um município de porte médio, possuindo uma área de 98.290km<sup>2</sup>. Segundo último censo do IBGE (2010), possuía uma população de 42.040 habitantes, estimando-se que atualmente seja de 53.059 habitantes (IBGE, 2019).

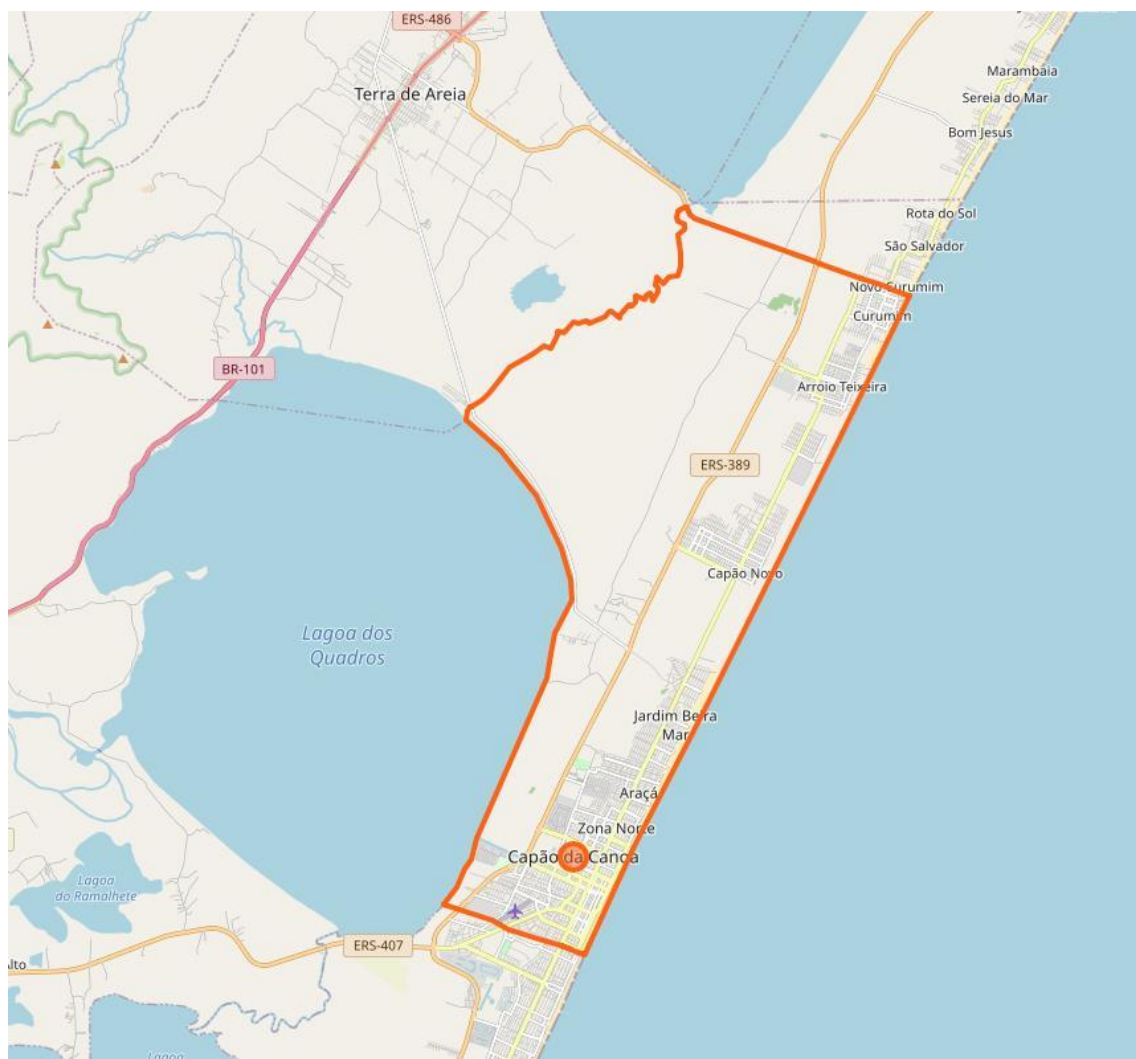
Figura 04: mapa do Litoral Norte do Rio Grande do Sul.



Fonte: MOURA; A urbanização na zona costeira: processos locais e regionais e as transformações ambientais – o caso do Litoral Norte do Estado do Rio Grande do Sul. 2015, p. 102.

Capão da Canoa está distante 139,6km de Porto Alegre, capital e mais populosa cidade do Estado. Sendo o principal polo gerador do movimento sazonal em direção às praias, juntamente à sua região metropolitana, conecta-se ao litoral norte principalmente através da rodovia BR-290, popularmente conhecida como FreeWay. Além disso, está distante 185,6km de Caxias do Sul, principal cidade da Serra Gaúcha e segunda cidade mais populosa do Estado. A distância relativamente curta permitiu que o comércio de segunda residência se tornasse forte no município. Além disso, ao longo dos anos o avanço e propaganda da rede hoteleira, bem como os aluguéis de temporada tornaram-se fontes da movimentação durante os meses de maior fluxo.

Figura 05: Mapa de Capão da Canoa, 2021.

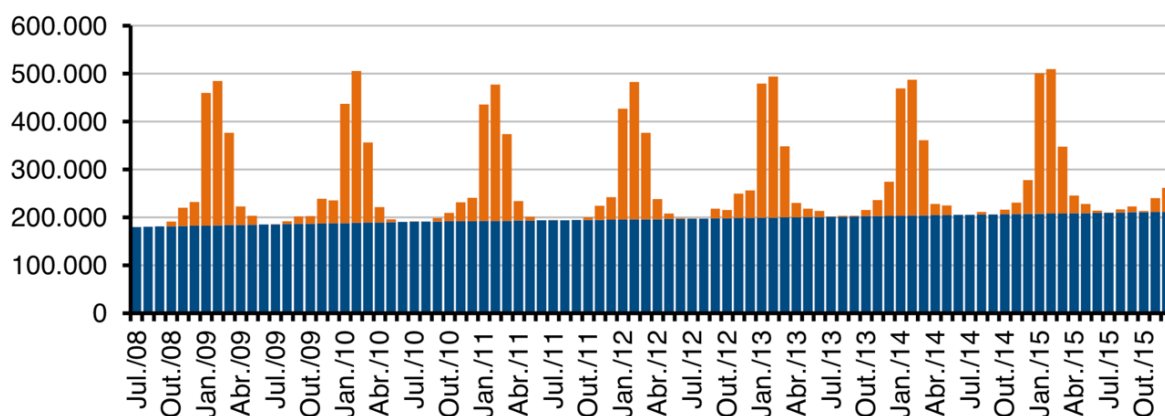


Fonte: Open Street Map.

A Fundação de Economia e Estatística (FEE) do Governo Estadual, desenvolveu em 2016/2017 um estudo que visava trazer estimativas para a população flutuante no Litoral Norte do RS. A pesquisa aponta a média mensal dos meses de alta temporada, ou seja, quantas pessoas em média permanecem na cidade durante o verão. Segundo a mesma, que considerava a população permanente em 51.721 habitantes, apresentava um aumento populacional de 113,2% durante os meses de dezembro, janeiro e fevereiro, o que representa mais do que o dobro da população permanente. A população flutuante, neste caso, foi calculada através de uma proposta metodológica que fez uso dos Censos Demográficos, somado ao volume mensal de água medido pelos hidrômetros instalados e o número de domicílios de uso ocasional, afirmando que o cálculo através do consumo de água foi o único a apresentar

desempenho satisfatório. Como se trata de uma média mensal, os pesquisadores ainda destacam que dentro dos números apresentados existe uma forte oscilação entre os dias de semana em relação aos finais de semana ou feriados importantes.

Figura 06: Gráfico da população permanente e flutuante estimadas no Litoral Norte do RS.



Fonte: Fundação de Economia e Estatística (FEE), 2017.

Os períodos de férias e feriados prolongados são marcados por uma cidade que se transforma rapidamente. Para um município com tais dimensões, a prefeitura estima que, por exemplo, mais de 800 mil pessoas passaram a virada do ano de 2019 para 2020 no município, o que representa um forte impacto na imagem e infraestrutura da cidade. Ainda segundo o estudo desenvolvido pela FEE, como a infraestrutura do Litoral Norte é inferior à de grandes municípios, os problemas são sentidos por todos: o comércio tende a apresentar filas extensas, o tráfego tende a se intensificar, gerando sensação de superlotação dos perfis viários projetados, e, como significativa parcela da população fixa reside a mais de 10 quadras da faixa de areia, as quadras próximas ao mar, que são majoritariamente preenchidas por veranistas ou turistas apresentam um percentual de crescimento expressivamente maior (FEE, 2017).

Figura 06: Gráfico da população permanente e flutuante estimadas no Litoral Norte do RS.



Fonte: Prefeitura Municipal de Capão da Canoa; Bidartsurfschool. Adaptação do autor.

Tendo em vista os fortes impactos causados pela sazonalidade no município, a presente pesquisa utilizou Capão da Canoa como estudo de caso para aprofundar tais conceitos, estudando as diversas variáveis aprofundadas ao longo da pesquisa. Para tal, o recorte será feito na zona central do município, lugar de maior concentração das atividades urbanas e maior densidade populacional, tanto da população fixa quanto de uso da densidade de uso ocasional.

### 3.2 Variáveis

Dentro do estudo de caso do município de Capão da Canoa, cada uma das problemáticas desenvolvidas ao longo desta pesquisa têm fontes de informação diferentes. Cada um dos temas desenvolvidos se tornou, portanto, uma variável com peso distinto. Cada uma destas variáveis foi aprofundada por ter influência direta na vivência da cidade litorânea que tem incidência da sazonalidade. A ideia, neste sentido, é que através do levantamento e cruzamento de cada tema, possa-se ter um melhor panorama de análise do funcionamento da cidade.

Para tanto, a partir da disponibilidade de materiais e mapas de estudo, foram selecionadas as seguintes variáveis:

- a) Densidade demográfica
- b) Densidade demográfica – uso ocasional
- c) Sistema viário
- d) Sistema de espaços públicos abertos
- e) Uso do solo
- f) Valor do solo
- g) Atividades urbanas – comércio e serviços
- h) Sistema de infraestrutura

Capão da Canoa possui dois limites físicos que impedem o crescimento do tecido urbano: a leste, o Oceano Atlântico e, a oeste a Lagoa dos Quadros e a divisa com o município de Terra de Areia. Estes delimitadores fazem com que a configuração do tecido se dê de forma linear, acompanhando a orla marítima. Se organiza, territorialmente através de quatro distritos, sendo eles: Distrito de Capão da Canoa,

sede do município; Distrito de Capão Novo, Distrito de Arroio Teixeira e Distrito de Curumim.

A divisão dos distritos não se dá ao acaso. Tal como diversos balneários do litoral norte, a organização do tecido urbano foi feita de forma espontânea ao longo dos anos, onde os loteamentos eram feitos em diferentes projetos, ainda sem uma organização municipal coesa que pudesse interferir diretamente nestas propostas. Capão da Canoa foi organizada da mesma maneira. Sendo assim, até os dias atuais, o Distrito de Capão da Canoa, sede do município, que detém o bairro Centro e outros considerados centrais.

O Distrito de Capão Novo, como será explicado na contextualização histórica, foi desenvolvido através de um projeto de bairro planejado, por uma empresa privada, tendo características diferentes do restante. Os distritos de Arroio Teixeira e Curumim são separados por vazios urbanos entre eles, tendo também características diferentes do Centro e de Capão Novo. Estes dois distritos são marcados pela ausência de edificações em altura, tendo uma paisagem urbana demarcada pela horizontalidade e um ambiente litorâneo menos movimentado.

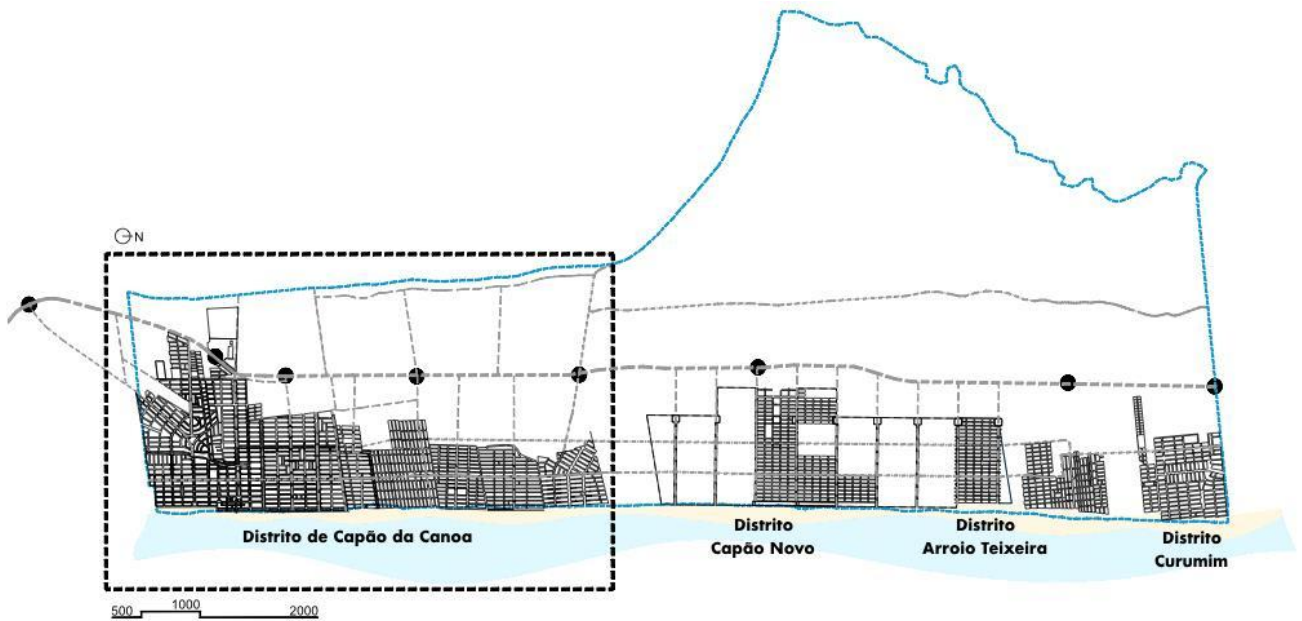
Figura 08: População residente por distrito em Capão da Canoa.

Distrito	População Residente	
	Habitantes	Percentual
Arroio Teixeira	1.026	2,44%
Capão Novo	3.968	9,44%
Curumim	378	0,90%
Sede	36.668	87,22%
<b>Total</b>	<b>42.040</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: IBGE, 2010.



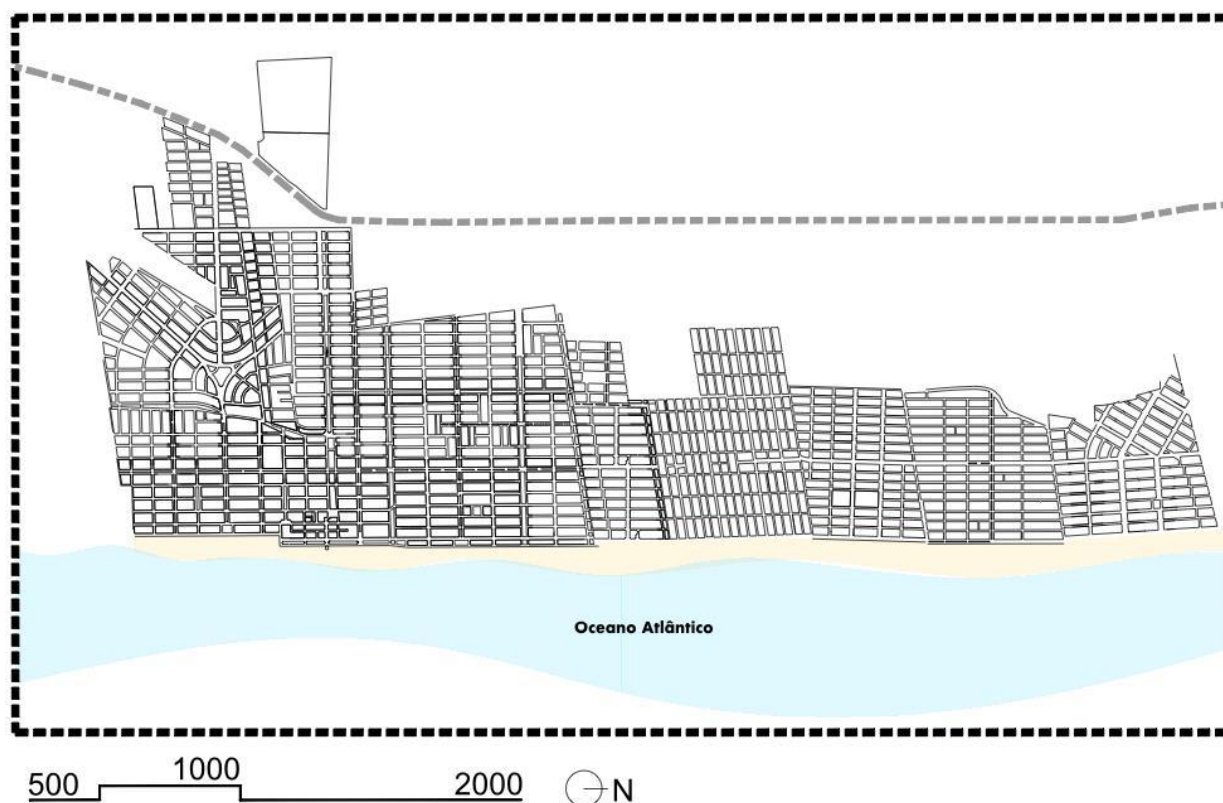
Figura 09: Mapa dos distritos de Capão da Canoa.



Fonte: Prefeitura Municipal de Capão da Canoa. Adaptação do autor.

Sendo assim, a configuração urbana demonstra uma maior concentração ou densidade no Distrito de Capão da Canoa, ou seja, sua região central. Por este motivo, o recorte espacial de análise deste estudo de caso será feito considerando apenas este distrito, tendo em vista que o mesmo apresenta de maneira mais intensa os impactos da sazonalidade, uma vez que é o único que possui edificações em altura e forte concentração de comércio, concentrando também a maior parte da população fixa.

Figura 10: Mapa do Distrito de Capão da Canoa.



Fonte: Prefeitura Municipal de Capão da Canoa. Adaptação do autor.

O recorte espacial de estudo é demarcado pela linearidade da orla marítima. Os principais eixos de circulação do município são, em sua maioria, paralelos ou perpendiculares à orla. Desta forma, para melhor entendimento e diagramação dos mapas, optou-se por orientá-los em modo retrado, com o norte para a direita.

### 3.2.1 Densidade demográfica

A densidade demográfica é uma importante variável para entender a cidade. Através dela, pode-se entender a distribuição da população no solo urbano, tornando-se um importante índice que representa uma média entre a área de um determinado local e os habitantes que o ocupam. O cálculo é feito, portanto, distribuindo o total de habitantes pela área, representada normalmente em km<sup>2</sup>.

Os estudos de densidade demográfica, que são levantados através dos censos, tem como principal fonte de dados o IBGE. Tendo o último censo sido realizado no ano de 2010, entende-se que podem haver ocorrido mudanças ao longo dos últimos 10 anos no cenário das cidades brasileiras. As transformações políticas,

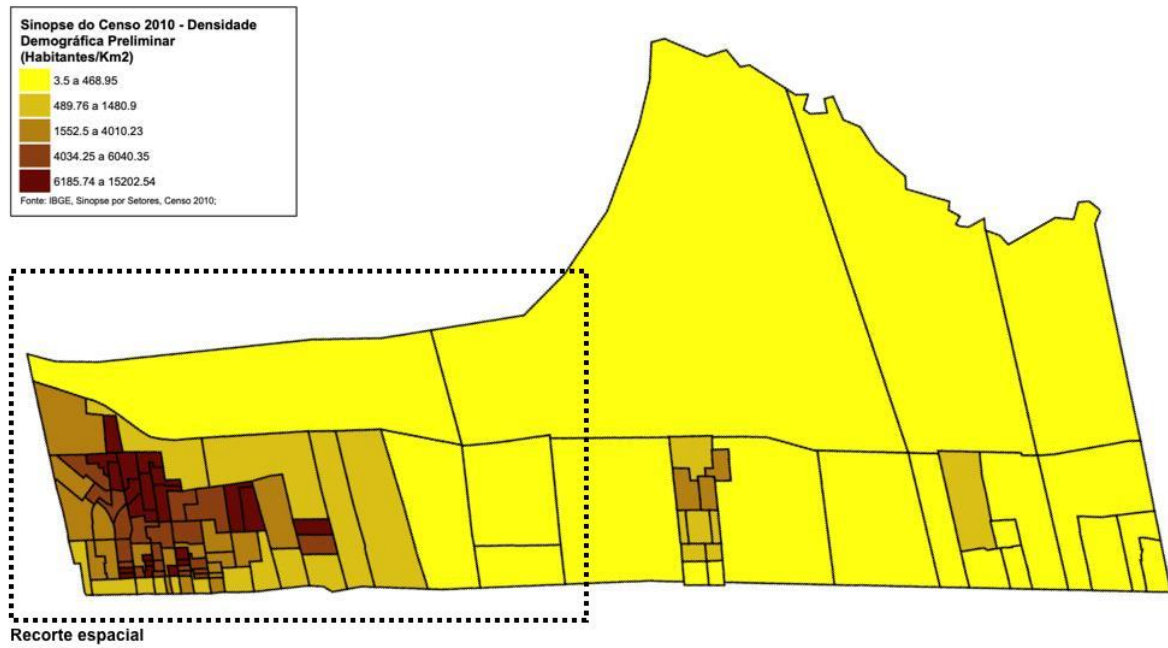
o avanço e posteriormente, crise na construção civil, dentre outros fatores, são importantes fatores que podem influenciar nesta variável. Não obstante, a presente pesquisa buscou encontrar nas bases disponíveis formas e soluções para levantamentos que sejam capazes de fácil aplicação em qualquer outra realidade, bastando que, atualizados, os dados sejam cruzados.

Lamenta-se o fato do último censo, que aconteceria no ano de 2020 haver sido adiado em decorrência da pandemia da Covid-19. Neste sentido, é importante destacar a consciência a respeito das possíveis mudanças ao longo da última década. No entanto, a presente pesquisa aponta para o fato de que seu objetivo é auxiliar, criando uma ferramenta de apoio na análise e diagnóstico de cidades litorâneas, o que permite, assim que o próximo censo seja realizado, o mesmo seja aplicado dentro da mesma metodologia, atingindo resultados semelhantes os distintos, de acordo com cada localidade.

O mapa utilizado, portanto, foi o último mapa censitário do IBGE, do ano de 2010, considerando esta como a fonte mais confiável para obtenção dos dados de distribuição da população no espaço urbano. A divisão dos setores censitários é feita através de uma metodologia do IBGE: uma unidade territorial é estabelecida para controle cadastral, formado por áreas que se delimitam de acordo com a cobertura que cada recenseador consegue cobrir. As cores definidas, como a legenda do mapa indicará, mostram a densidade (habitantes/km<sup>2</sup>) em cada setor censitário.

As figuras abaixo demonstram, portanto o mapa de densidade demográfica por setores censitários de Capão da Canoa. A figura 11 demonstra o mapa geral do município, apontando o recorte espacial de estudo. Abaixo, a figura 12 já demonstra o recorte espacial com a adaptação, utilizando manchas sobre os setores, que variam a tonalidade de acordo com a intensidade de ocupação do solo.

Figura 11: Mapa de densidade demográfica por setores censitários de Capão da Canoa.



Fonte: IBGE, 2010.

Figura 12: Mapa de densidade demográfica por setores censitários de Capão da Canoa.



Fonte: IBGE, 2010. Adaptação do autor.

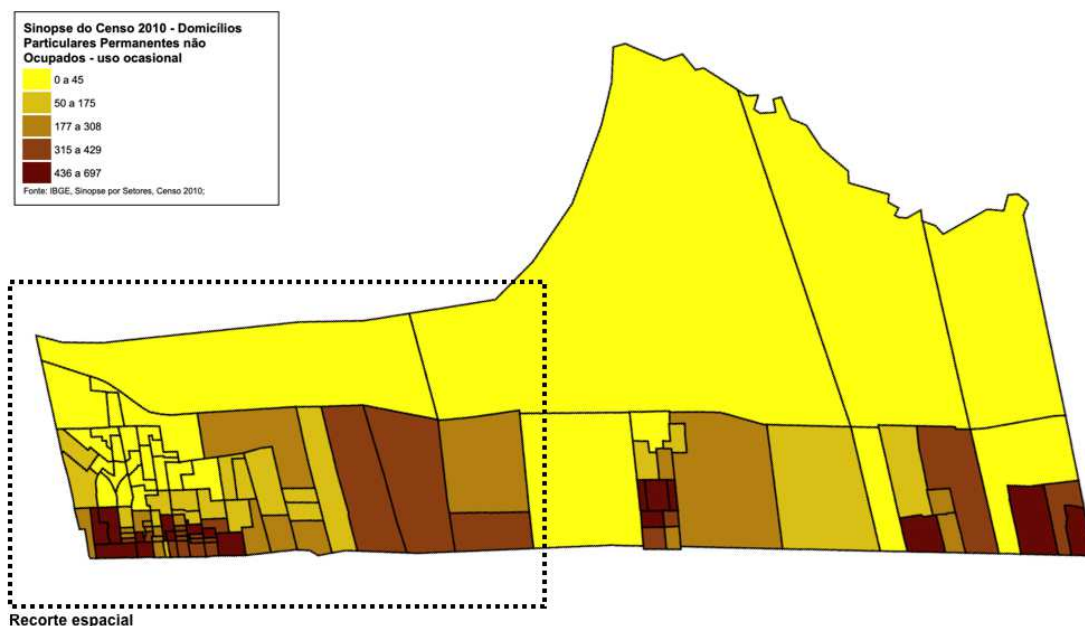
### 3.2.2 Densidade demográfica - uso ocasional

Além da densidade demográfica, uma importante variável na cidade litorânea é o que o IBGE define por “domicílios particulares permanentes não ocupados – uso ocasional”. Esta variável procurou entender como ocupam o espaço urbano os locais de segunda residência. O cruzamento desta informação tem relação direta com a densidade demográfica do município, uma vez que o censo de 2010 considera como morador aqueles que tem residência fixa no município.

Tal qual a variável descrita acima, sobre a densidade demográfica, as duas compartilham da mesma fonte, portanto, destaca-se mais uma vez que as diferenças históricas da última década podem ser atualizadas assim que for feito um novo levantamento através do Censo, ou qualquer outro estudo científico confiável sobre os dados populacionais.

Da mesma forma que a variável anterior, a figura 13 representa o mapa de domicílios não ocupados de todo o território municipal, apontando apenas o recorte espacial de estudo no Distrito central. A figura 14 é a adaptação do autor, utilizando apenas o recorte espacial com manchas em diferentes tonalidades que indicam maior e menor intensidade de ocupação do solo.

Figura 13: Mapa de domicílios não ocupados por setores censitários de Capão da Canoa.



Fonte: IBGE, 2010.

Figura 14: Mapa de domicílios não ocupados por setores censitários de Capão da Canoa.



Fonte: IBGE, 2010. Adaptação do autor.

### 3.2.3 Sistema viário

O sistema viário é uma das importantes áreas de infraestrutura descritas por Mascaró. Esta variável participa diretamente da vida e experiência urbana, uma vez que pode configurar limites espaciais, criar eixos de mobilidade, ao mesmo tempo em que influencia diretamente outras variáveis como o uso e valor do solo. Tendo em vista a peculiaridade que o separa dos outros sistemas, o mesmo foi colocado como uma variável distinta, para que seja estudada a partir da experiência das pessoas com ele.

A composição desta variável foi feita considerando, além da hierarquia viária, a rede cicloviária do município. Desta maneira, reconhece-se a importância do transporte não motorizado para a mobilidade urbana, além de se tornar também um meio de lazer e prática de atividades físicas.

O primeiro mapa, portanto, considera o sistema a partir de sua hierarquia viária, que tem um traçado basicamente regular, o qual será explicado melhor adiante. O segundo mapa demonstra a rede cicloviária do município.

Figura 15: Mapa do sistema viário de Capão da Canoa.



Fonte: Prefeitura municipal de Capão da Canoa. Adaptação do autor.

Figura 16: Mapa do sistema cicloviário de Capão da Canoa;



Fonte: Prefeitura municipal de Capão da Canoa. Adaptação do autor.

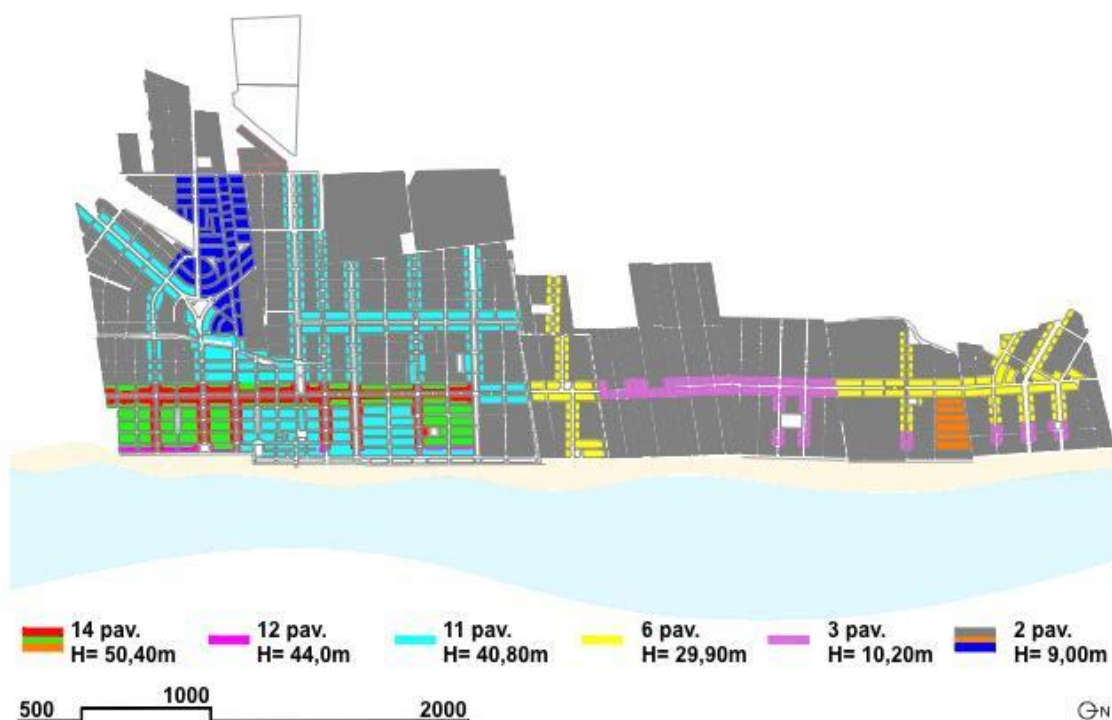
#### 3.2.4 Ocupação do solo

A forma majoritária de organização e distribuição do solo urbano nas cidades se dá através dos planos diretores, que estabelecem regulamentação do uso do solo através do zoneamento urbano. Tal como cita o art. 1 do Plano Diretor de desenvolvimento urbano ambiental de Capão da Canoa, o plano visa orientar o controle do desenvolvimento territorial do município. O zoneamento, neste caso, é um instrumento do qual se utilizam as cidades brasileiras para organizar e proteger certas áreas, e acabam por isso influenciando diretamente no crescimento e desenvolvimento da cidade.

Esta variável deverá buscar entender, de maneira analítica, como se dá a ocupação do solo no tecido urbano de Capão da Canoa, tendo como base um mapa que indique as zonas ocupadas, os tipos de atividade e porte das edificações. O objetivo será entender e avaliar quais são os principais determinantes na ocupação. Para tanto, o material utilizado terá como base os mapas de zoneamento disponibilizados pela prefeitura local.



Figura 17: Mapa de dispositivos de controle urbanístico de Capão da Canoa.



Fonte: Prefeitura Municipal de Capão da Canoa. Adaptação do autor.

O plano diretor vigente, criado em 2004 e alterado diversas vezes, sendo a última alteração feita em 2019, apresenta este quadro, atualmente composto por 11 zonas, representadas no mapa com cores diferentes e nomeadas de A a L.

As zonas A (cinza), B (azul) e I (laranja) são as que tem menor potencial construtivo. Ambas permitem apenas a construção de 2 pavimentos, com limite de 9 metros de altura. A diferença entre as mesmas se dá, basicamente, em taxa de ocupação (TO) e índice de aproveitamento (IA). A zona G (roxa escura) permite a construção de 03 pavimentos, mas não se encontra no recorte de estudo. A zona H (amarela), permite a construção de até 6 pavimentos, localizando-se em lugares mais afastados do centro urbano, principalmente em trechos da Avenida Paraguassú.

Após estas, que permitem apenas construções menores, destacam-se as zonas de maior potencial construtivo e permissibilidade de construção em altura. A recente alteração do plano diretor, teve foco, principalmente, nas zonas E (verde), F (vermelha) e J (laranja), que hoje já são as de maior interesse do setor privado. Estas permitem a construção de até 14 pavimentos, chegando a 50,40 metros de altura,

além de permitir o uso da cobertura. Entre estas três, as diferenças se dão também no IA e TO.

A zona C (ciano) representa importantes espaços da cidade. Destacam-se as quadras mais próximas ao mar, já densificadas de forma mais intensa, por serem os espaços que cercam o início do desenvolvimento urbano de Capão da Canoa. Além disso, a zona C também se estende pelos corredores de circulação perpendiculares ao mar. Estes, no entanto, apesar de permitirem a construção de até 11 pavimentos, ainda não foram tão explorados pelo setor privado. Por fim, as zonas D (lilás) e L (verde escuro) permitem até 11 e 12 pavimentos, chegando a altura de 40,8 e 37,4 metros de altura. São zonas especiais de desenvolvimento, ainda pouco exploradas no município.

Destaca-se o fato de como o quadro trata a questão da taxa de ocupação (TO). A maior parte das zonas permite, para construções em altura, que a base dos edifícios ocupe todo o terreno, não sendo exigido nada em relação a índice de permeabilidade. Estas medidas foram feitas ao longo dos anos com o objetivo de atender aos interesses dos construtores e incorporadores do município. Tais medidas, que serão melhor explanadas ao longo da pesquisa fazem com que hoje a maior parte dos edifícios em altura do município configurem “paredões”, fazendo com que a paisagem urbana seja diretamente afetada.

Figura 18: Quadro de dispositivos de controle urbanístico por classes.

ANEXO IV							
QUADRO DE DISPOSITIVOS DE CONTROLE URBANÍSTICO POR CLASSES							
↳ (Vide LC 059/18, LC 065/2019)							
⇒ (NR) (redação estabelecida pela Lei Complementar nº 065, de 26.12.2019)							
CLASSE	ALTURA MÁXIMA	RECUOS MÍNIMOS			TAXA DE OCUPAÇÃO	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO	ALTURA MÁXIMA DA BASE/DIVISA
		FRONTAL (M)	LATERAIS (M)	FUNDOS (M)			
A	2 PAV. ATÉ 9,00 M	4,0	ISENTO	ISENTO	70	1,0	9,00
B	2 PAV. ATÉ 9,00 M	4,0	ISENTO	ISENTO	TÉRREO: ISENTO	1,5	9,00
					2º PAV: 70		
C	11 PAV. + C ATÉ 40,80 M	BASE - 4,0 M CORPO - 2,0 M	BASE - ISENTO CORPO - RI	BASE - ISENTO CORPO - RF	BASE - ISENTO CORPO - 60	2,7	15,50
D	12 PAV. + C ATÉ 44,00 M	BASE - 4,0 M CORPO - 2,0 M	BASE - ISENTO CORPO - RI	BASE - ISENTO CORPO - RF	BASE - ISENTO CORPO - 60	2,8	15,50
E	14 PAV. + C ATÉ 50,40 M	BASE - 4,0 M CORPO - 6,0 M	BASE - ISENTO CORPO - RI	BASE - ISENTO CORPO - RF	BASE - ISENTO CORPO - 60	3,0	15,50
F	14 PAV. + C ATÉ 50,40 M	BASE - 4,0 M CORPO - 2,0 M	BASE - ISENTO CORPO - RI	BASE - ISENTO CORPO - RF	BASE - ISENTO CORPO - 60	3,5	15,50
G	3 PAV. ATÉ 10,20 M	BASE - 4,0 M CORPO - 2,0 M	BASE - ISENTO CORPO - 2,0 M	BASE - ISENTO CORPO - RF	BASE - ISENTO CORPO - 60	1,5	4,50
H	8 PAV. + C ATÉ 29,00 M	BASE - 4,0 M CORPO - 2,0 M	BASE - ISENTO CORPO - 2,5 M	BASE - ISENTO CORPO - RF	BASE - ISENTO CORPO - 60	2,0	9,00
I	2 PAV. ATÉ 9,00 M	4,0	ISENTO	ISENTO	70	1,5	9,00
J	14 PAV. + C ATÉ 50,40 M	BASE - 4,0 M CORPO - 6,0 M	BASE - ISENTO CORPO - RI	BASE - ISENTO CORPO - RF	BASE - ISENTO CORPO - 60	1,5	15,50
L	11 PAV. + C ATÉ 37,40 M	BASE - 4,0 M CORPO - RFR2	BASE - 3,0 M CORPO - RI2	BASE - ISENTO CORPO - RF2	BASE - 50 CORPO - 50	1,5	-

1 - TODOS OS PAVIMENTOS DA BASE, ACIMA DO TÉRREO, PODERÃO ESTAR EM BALANÇO DE ATÉ 2,00 M SOBRE OS RECUOS FRONTAIS DO PAVIMENTO TÉRREO.  
2 - TRATANDO-SE DE LOTES DE ESQUINA, OS RECUOS SERÃO DE 4,00 M PARA UMA TESTADA DE 2,00 M PARA A OUTRA.  
3 - RI = 0,32 (N-9) + 1,90.  
4 - RF = 0,1 PL (SENDO PL A PROFUNDIDADE DO LOTE).  
5 - RF2 = 0,5 (N-5)+3.  
6 RI2 = 0,5 (N-5)+3.  
7 RF2 = 1/8 (PL), SENDO PL A PROFUNDIDADE DO LOTE.  
8 - PARA AS CLASSES "C, D, E, F, H" e "J" FICA PERMITIDA A SUBSTITUIÇÃO DOS TELHADOS POR PAVIMENTO DE COBERTURA DESTINADO EXCLUSIVAMENTE PARA ÁREAS DE USO CONDOMINIAL. (N+C).  
9 - A ALTURA MÁXIMA DO PÉ DIREITO DA ÁREA DE USO CONDOMINIAL QUE SUBSTITUI O TELhado É 4,00 M, EXCLUINDO-SE DO LIMITE, CAIXAS D'ÁGUA E DEMAIS INSTALAÇÕES COLETIVAS.  
10 - PARA TODAS AS CLASSES, FICA PERMITIDA A UTILIZAÇÃO DE PAVIMENTOS DE SUBSOLO PARA GARAGENS E SERVIÇOS.  
11 - TRATANDO-SE DE LOTES DE ESQUINA DA CLASSE "E", OS RECUOS FRONTAIS MÍNIMOS DO CORPO DAS EDIFICAÇÕES SERÃO DE 6,00 M PARA UMA TESTADA E DE 2,00 M PARA A OUTRA.  
12 - OS LOTES UNIFICADOS INSERIDOS EM CLASSES DIFERENTES DEVEM RESPEITAR AS ALTURAS E RECUOS ESTABELECIDOS EM CADA CLASSE.  
13 - A ÁREA CONSTRUÍDA E OCUPADA PELA EDIFICAÇÃO, APÓS A UNIFICAÇÃO DOS LOTES DEVEM RESPEITAR O SOMATÓRIO DAS ÁREAS DE ÍNDICE EM CADA CLASSE.  
14 - O "N" CORRESPONDE AO NÚMERO DE PAVIMENTOS TOTAIS DA BASE E DO CORPO, NÃO COMPUTANDO-SE OS PAVIMENTOS DE SUBSOLOS, MEZANINOS PRIVATIVO DE LOJA, TELhado E/OU COBERTURA.

Fonte: Prefeitura Municipal de Capão da Canoa.

### 3.2.5 Valor do solo

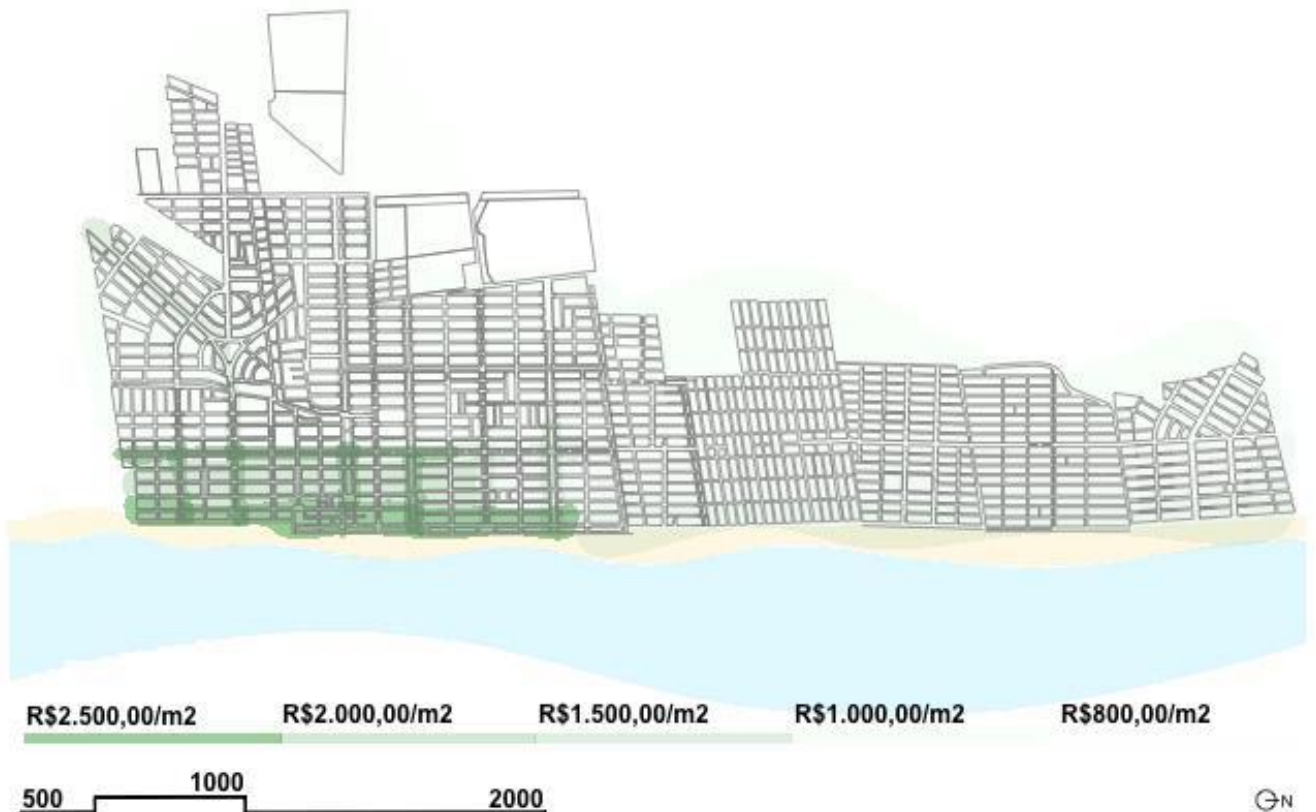
Além do zoneamento, o valor do solo é uma importante variável no desenvolvimento da cidade. Os investimentos do setor público e privado, na maioria dos casos, se direcionam de maneira mais enfática em áreas de melhor localização e disponibilidade de infraestrutura. Além disso, estes e outros fatores definem o valor do solo. Em especial, nas cidades litorâneas, o "atrator-mor" que é a orla se torna determinante na forma urbana, já que a supervalorização desta, somada a outros fatores relacionados por exemplo, com a infraestrutura urbana, acabam por definir os

valores e, por consequência, quais classes sociais se apropriarão de cada espaço da cidade.

As prefeituras, que recolhem imposto sobre o território urbano (IPTU), na maioria das vezes não têm os dados atualizados sobre os valores reais do solo urbano. No entanto, a ideia foi de gerar um mapa de valor do solo baseado nas plantas disponíveis na prefeitura da cidade cruzados com informações coletadas no setor imobiliário da cidade, que é agente principal na definição de tais valores. Com esta variável, pretende-se identificar os fatores determinantes do preço do solo e possíveis vetores de expansão, além de vazios urbanos que podem ou não funcionar como alavanca de movimentação.

A dificuldade na obtenção da informação a respeito do valor do solo também se dá pelas incertezas e especulações do mercado imobiliário. Os valores tanto do solo, como de imóveis, normalmente são dados através da especulação, que na prática sobe e desce através de uma média do mercado, sofrendo influência da política econômica de cada lugar. Nas cidades litorâneas, não sendo diferente, faz-se necessária uma análise do mercado local. Com uma pesquisa empírica, foram definidos valores médios do solo por zonas demarcadas, através de entrevista com um agente local do mercado imobiliário, onde o mesmo demarcou no mapa base o valor médio do solo conforme mercado.

Figura 19: Mapa de valores do solo de Capão da Canoa.



Fonte: autor.

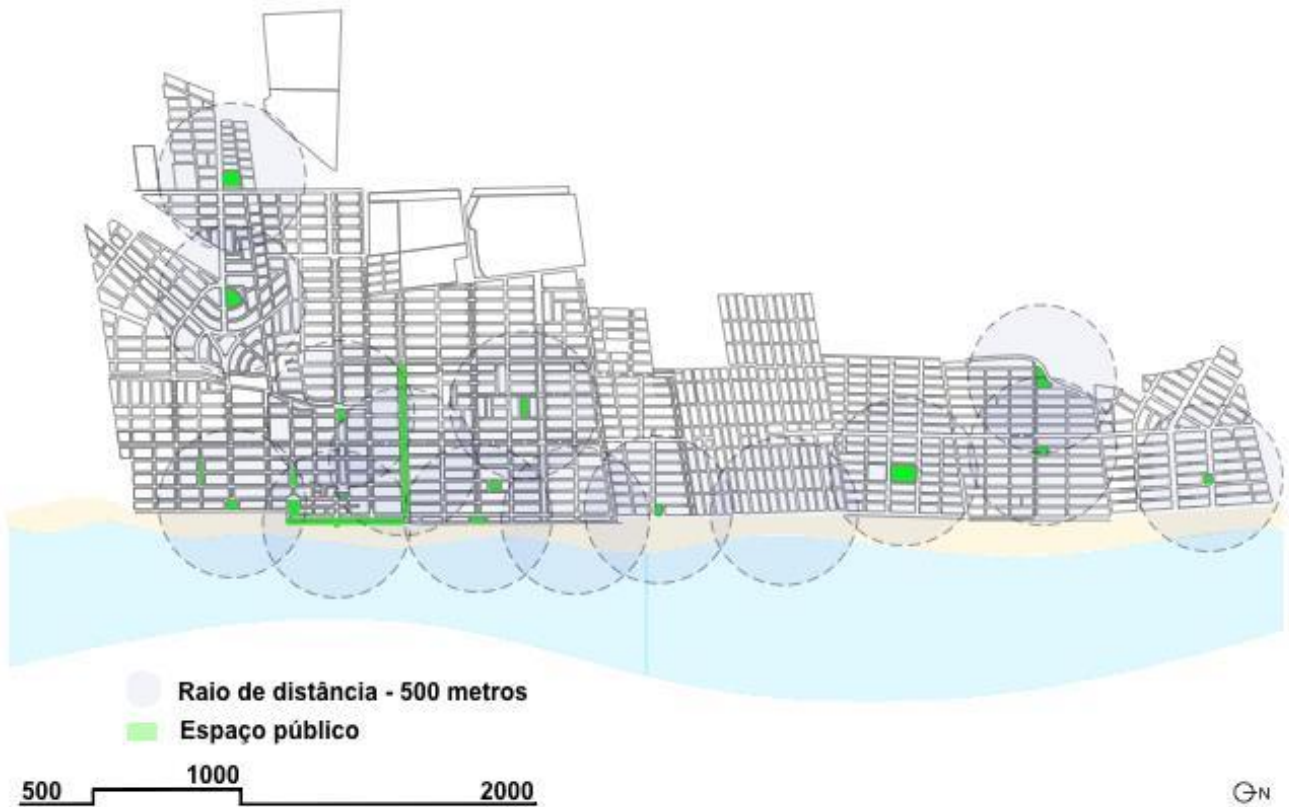
### 3.2.6 Sistema de espaços públicos abertos

O sistema de espaços públicos abertos foi também um importante indicador de análise da cidade. Mascaró (2005) define o sistema viário como o mais importante sistema da infraestrutura urbana, uma vez que o mesmo é responsável por cerca de 50% do valor de orçamento para instalação de um novo sistema ou expansão. Além do viário, serão considerados nesta variável os espaços públicos abertos.

Esta variável foi representada através de um mapa que demarca os espaços públicos do recorte em estudo. Nestes espaços públicos, enquanto equipamenteos, considera-se, além da qualidade do mesmos, a acessibilidade. Por este motivo, colocou-se sobre o centro de cada equipamento um raio de 500 metros, que é considerada uma distância confortável para o deslocamento a pé. Desta maneira, analisou-se a quantidade e distribuição dos equipamentos públicos no tecido urbano, bem como sua relação com a população fixa e flutuante.

Além da sobreposição dos mapas, optou-se também por fazer uma análise qualitativa dos equipamentos públicos, comparando equipamentos localizados nas zonas mais próximas e nas mais afastadas da orla.

Figura 20: Mapa de espaços públicos abertos de Capão da Canoa.



Fonte: autor.

### 3.2.7 Sistema de infraestrutura

Os sistemas elencados por Mascaró como sistema viário, sistema sanitário, sistema energético e de comunicações são essenciais para o funcionamento da cidade. Como descrito ao longo da pesquisa, estes sistemas costumam apresentar problemas durante os períodos de alto fluxo em cidades litorâneas, podendo acarretar quedas de energia, problemas nos sistemas de comunicação via internet e telefone, além de falta de água.

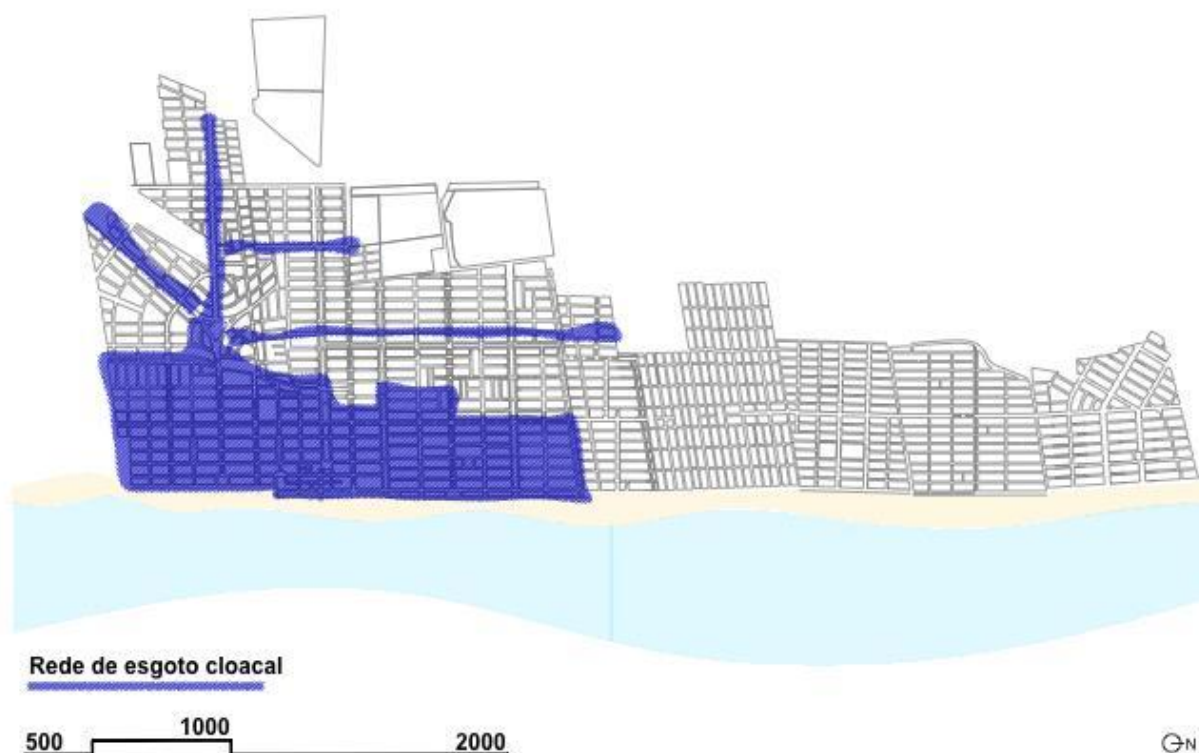
Dentre estas patologias, Capão da Canoa, especificamente, enfrenta desde o início do processo de urbanização, problemas relacionados ao tratamento de esgoto. Como será explanado no desenvolvimento histórico, desde o final de 2019, a partir de

uma decisão do Ministério Público Federal, nenhuma construção em altura está liberada no município, uma vez que não há estrutura de saneamento suficiente. Problema semelhante ao que já havia ocorrido no final da década de 90. Para um município que tem na construção civil um dos principais impulsionadores econômicos, este e outros problemas de infraestrutura, a longo prazo, podem causar impactos profundos em seu funcionamento.

Os sistemas de energia e comunicações parecem funcionar de forma mais linear, sendo afetados somente nos momentos de maior fluxo, que acontecem basicamente em apenas duas datas anualmente: ano novo e carnaval. Desta forma, reconhece-se a limitação e a complexidade de se dimensionar qualquer tipo de sistema em vista destas datas. Por este motivo, enquanto o sistema de esgoto é o protagonista que parece “impedir” o crescimento urbano, o mapa de infraestrutura foi representado considerando apenas esta variável.

Sendo assim, o mapa utilizou como base o sistema da Companhia Rio Grandense de Saneamento (CORSAN), disponibilizado pela própria companhia.

Figura 21: Mapa da rede de esgoto cloacal de Capão da Canoa.



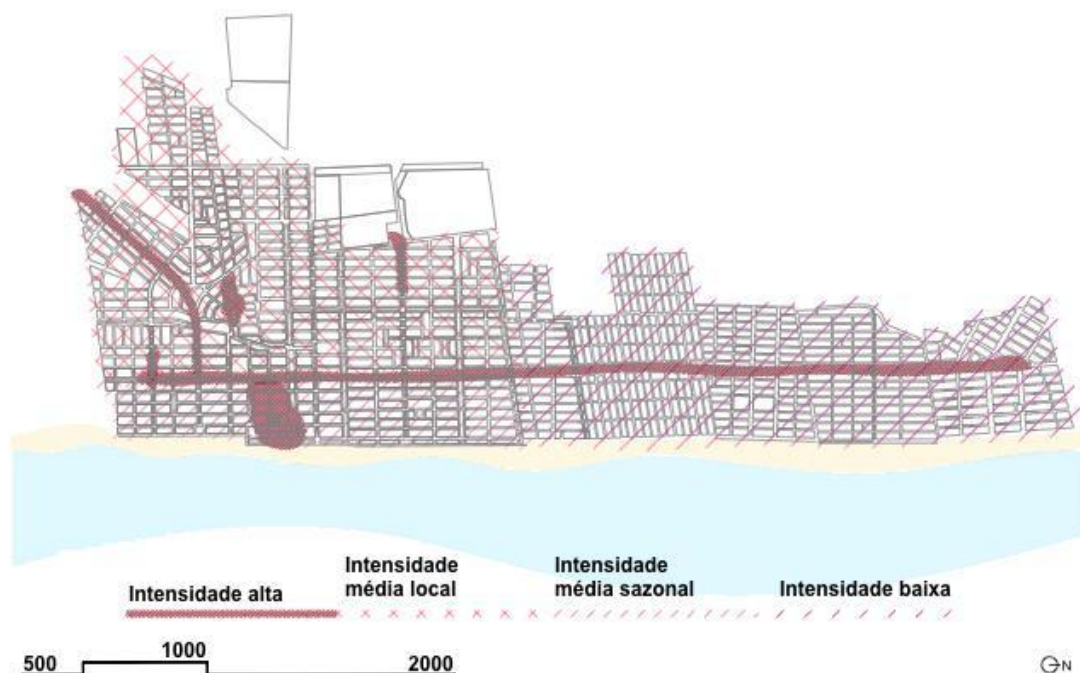
Fonte: Companhia Rio Grandense de Saneamento (CORSAN). Adaptação do autor.

### 3.2.8 Atividades urbanas – Comércio e serviços

Como explanado anteriormente, as atividades urbanas como comércio e serviços também são essenciais para a experiência de cidade de modo amplo. Sobre esta variável, a sazonalidade influencia de maneira determinante, uma vez que a população flutuante utiliza a cidade de maneira intensa durante um curto período do ano. Este fluxo faz com que muitos comércios e serviços também funcionem de modo sazonal. Desta forma, é importante a análise de como funciona esta variável nos diferentes momentos do ano. Faz-se necessário entender se a demanda por estes é atendida pela população flutuante e, como se organiza e se relaciona a população fixa com o comércio local, se o mesmo também possui uma organização própria.

Este mapa teve o objetivo, portanto, de entender e relacionar o comércio fixo e o comércio sazonal. Foi produzido através de pesquisa empírica, além de dados levantados junto a Associação Comercial, Industrial e Prestadora de Serviços de Capão da Canoa (ACICC). O mapa foi representado através de hachuras que indicam as maiores concentrações comerciais, dados pelo número de estabelecimentos, além de demonstrar a diferença entre o comércio fixo e sazonal.

Figura 22: Mapa das atividades urbanas de Capão da Canoa.



Fonte: Associação Comercial, Industrial e prestadora de serviços de Capão da Canoa (ACICC). Adaptação do autor.



### 3.3 CRUZAMENTO DE VARIÁVEIS

Todas as variáveis levantadas são consideradas pontos importantes na vivência da cidade litorânea. A lacuna que por vezes não tem uma visão correlacionada entre tais variáveis faz com que o planejamento urbano aconteça de forma setorizada e, por vezes, acaba por não solucionar de maneira correta os anseios urbanos. Através do levantamento destes dados, a proposta será de criar um modelo de sobreposição espacial. Os mapas foram sobrepostos e analisados, buscando calibrar e aperfeiçoar uma metodologia capaz de entender o contexto geral do estudo de caso, esperando encontrar uma hierarquia entre as variáveis e contribuir com o planejamento urbano local.

A falta de um modelo de análise geral para municípios como o caso de Capão da Canoa é a motivação deste cruzamento de informações. Uma visão geral sobre estas variáveis pode, por consequência, indicar uma leitura da cidade mais clara, ao mesmo tempo em que a legibilidade urbana também pode auxiliar na identificação dos pontos a serem dedicados maior esforço e investimento. Este cruzamento, portanto, cria uma ferramenta de apoio ao planejamento urbano para cidades que possuem as mesmas características.

Considerando que os mapas relevantes de cada variável são administrados por setores ou órgãos diferentes do setor público e privado, faz-se necessária a transposição das informações para um padrão. Tal medida pode ser benéfica para melhor entendimento da forma urbana, ao mesmo tempo em que a leitura dos dados se torna mais rápida. Dessa forma, os mapas extraídos de diversas fontes foram adaptados para um padrão, que teve como base o mapa disponibilizado pela prefeitura municipal de Capão da Canoa, sendo desenvolvido no software AutoCad. O desenvolvimento dos mapas neste software tem a vantagem de ser uma ferramenta amplamente utilizada por diversas áreas, sendo portanto propícia para que tanto o setor público como o privado tenham acesso a tal metodologia de análise.

Objetivamente, a ideia foi de utilizar como base o mapa que a própria prefeitura utiliza. Este mapa foi adaptado a um sistema simples e didático de cartografia, de forma legível para que todos possam ser sobrepostos a este. A representação gráfica foi feita através de um sistema que utiliza de cores e simbologia para representar cada uma das variáveis, de acordo com os dados obtidos em cada fonte.

### 3.3.1 QUADRO DE CRUZAMENTOS

A seguir, portanto, são apresentados os principais fatores históricos que levaram Capão da Canoa ao panorama atual. Desta maneira, foram descritas as principais fases de seu desenvolvimento. Após, foram apresentados os mapas fornecidos e adaptados pelo autor, que foram sobrepostos no sistema de variáveis a fim de encontrar resultados promissores de análise urbana.

O diagnóstico urbano foi feito através da seguinte sequência de análises:

- Desenvolvimento histórico do município;
- Influência do desenvolvimento histórico no tecido urbano;
- Definição de variáveis;
- Cruzamento de variáveis;
- Análise dos resultados;
- Considerações finais.

Como ferramenta, o intuito desta pesquisa é dar apoio ao diagnóstico e planejamento urbano para cidades litorâneas que têm a sazonalidade como importante influenciadora de seu funcionamento. Tendo em vista que a população fixa e flutuante parecem ter funcionamentos diferentes na espacialidade urbana, faz-se necessário analisar como base este funcionamento de modo geral. Sendo assim, o primeiro cruzamento das variáveis considerou os mapas fornecidos pelo IBGE e adaptados pelo autor, a fim de entender a morfologia deste aspecto litorâneo.

O cruzamento destes mapas gerou um mapa “síntese”, que permite visualizar somente em um onde estão cada uma dessas populações no espaço urbano. Sendo assim, as seguintes variáveis foram sobrepostas num sistema que permite visualizar os pontos de conflito e de convergência a partir de sua localização no espaço frente a população que utiliza. A sobreposição dos mapas foi feita de maneira direta e calibrada a partir de um sistema de transparências. O mapa base da densidade é colocado abaixo, com transparência de 75%, enquanto a variável em análise é sobreposta com transparência de 25%, a fim de que se possa visualizar de maneira mais clara o que se está estudando.

Cada uma destas sobreposições identificou pontos de conflito e de convergência no tecido urbano, que visam indicar lugares da cidade que precisam ser tratados de alguma forma pelos setores envolvidos a fim de melhorar a vida da população de modo geral. Estes pontos são visualizados através de manchas, que indicam a ocupação de cada variável no espaço da cidade, ajudando a entender a relação ou não entre elas. Com isso, possibilitou uma análise visual dos principais lugares da cidade que necessitam de maior atenção para que seu funcionamento seja mais democrático e atenda aos anseios tanto da população fixa quanto daqueles que visitam por turismo ou segunda residência.

Não se pretendeu, desta forma, solucionar de maneira direta todos os problemas da cidade, se não, apenas fazer-se enxergar de maneira mais intuitiva na espacialidade urbana, onde estão os principais pontos a serem estudados para melhorias. Dessa forma, esta foi apenas uma maneira de análise e diagnóstico urbano que pretendeu dar suporte aos que planejam a cidade, através de uma ferramenta simples que pode ser operada por pessoas de diversas áreas.

A seguir, estão apresentados os cruzamentos das variáveis:

Densidade demográfica x uso ocasional: Este cruzamento é essencial para entender como se comportam as populações fixa e flutuante no espaço urbano. Através deste cruzamento, gerou-se um mapa que indica, através de manchas, a apropriação e comportamento socioespacial. Isto não é afirmar uma exclusividade de determinado grupo social em cada setor da cidade, mas sim, que existe uma forma de apropriação que influencia ou não em um sentimento de pertencimento. Ou seja, a população flutuante sente-se pertencente a um espaço, que é físico, onde Oliveira (2015) descreve como uma fuga temporária da realidade. Enquanto isso, a população fixa também sente-se parte de um espaço físico da cidade. Essa percepção é importante para demonstrar, através de mapas, onde está a predominância de cada setor e como se configura esse sistema de limites.

Densidade demográfica (cruzados) x Sistema viário: O cruzamento destes mapas pode indicar de forma visual os principais limites criados pelo sistema viário no comportamento socioespacial das populações. Além disso, analisar a acessibilidade das pessoas em relação ao sistema de mobilidade, levando em consideração o transporte público, privado e também o não motorizado, sendo este um importante

vetor de desenvolvimento sustentável. Além disso, também se pretende analisar o perfil das vias de modo geral, uma vez que se relatam diversos problemas de trânsito no município durante os meses de maior fluxo sazonal.

Densidade demográfica (cruzados) x espaços públicos abertos: Através do cruzamento destes mapas, o objetivo é identificar, com análises qualitativas e quantitativas os espaços públicos e como se distribuem no ambiente urbano. Além disso, entender a acessibilidade e o tratamento dos mesmos de acordo com os usos de cada grupo social.

Densidade demográfica (cruzados) x uso do solo: Este cruzamento visa entender o quadro de dispositivos do controle urbanístico municipal, bem como relacioná-lo com a prática e as intenções do mercado imobiliário. Desta maneira, a intenção é demonstrar, através deste cruzamento, a relação da população fixa e flutuante no cenário atual e possíveis vetores de crescimento ou verticalização do tecido urbano.

Densidade demográfica (cruzados) x valor do solo: Enquanto significativa variável para o setor privado, cruzou-se o valor do solo com a densidade demográfica, a fim de comprovar, no espaço urbano, os locais de moradia da população, bem como também identificar possíveis vetores de crescimento e valorização do solo.

Densidade (cruzados) x atividades urbanas (comércios e serviços): para entender como funcionam as atividades urbanas em função da sazonalidade, analisou-se, através de entrevista e levantamento empírico, a organização do comércio local. As atividades são essenciais para a melhoria da experiência urbana. Dessa forma, o mapa de atividades urbanas foi cruzado com a densidade, a fim de entender os principais locais, bem como a influência da sazonalidade entre eles, a fim de entender como se organiza o comércio local com o turismo e a população fixa e, se existe uma diferença entre eles.

Densidade (cruzados) x infraestrutura: A infraestrutura, de modo geral, abrange todos os aspectos abordados na fundamentação teórica, no entanto, é necessário que se analise aquela variável que mais influencia no crescimento urbano de cada localidade. Em Capão da Canoa, como será explicado a seguir, o maior problema de infraestrutura se concentra no tratamento de esgoto, portanto, o mapa de infraestrutura foi representado através da rede de esgoto cloacal. Este mapa foi

cruzado com a densidade, a fim de entender a abrangência do mesmo em relação a população fixa e flutuante, bem como identificar os vetores e possibilidades de expansão urbana.

Cruzamento geral dos mapas: cada um dos mapas foi desenvolvido com um sistema de manchas ou indicadores que permitem uma visualização intuitiva em relação ao atendimento satisfatório ou não da variável. A partir dos cruzamentos parciais, foram sobrepostos todos os mapas a fim de identificar os locais de maior atenção no sistema urbano. A sobreposição das manchas indica os locais de maior intensidade de cada atividade ou variável, com isso, fica mais clara a espacialização do cruzamento. Desta maneira, pretende-se que seja simples fazer um diagnóstico dos limites do sistema urbano e de alguma forma entender para onde vai a cidade. De modo geral, as manchas ou hachuras mais fortes indicam maior intensidade ou abrangência de cada variável, podendo ser também um demonstrativo quantitativo.

Por fim, as conclusões parciais foram feitas para que aquele em poder desta metodologia seja capaz de fazer um diagnóstico do panorama urbano que se analisa. Neste estudo de caso, espera-se que as conclusões sobre Capão da Canoa sejam capazes de fazer uma conexão mais consciente entre o poder público e o privado, a fim de planejar a cidade de maneira sustentável, entendendo as diferenças de tratamento nos espaços destinados a população fixa e flutuante, enxergando este fator como uma importante consequência da sazonalidade em uma cidade litorânea e/ou turística.

Figura 23: Quadro de cruzamento de variáveis.

<b>Quadro geral de resumo da metodologia</b>	
<b>1. Desenvolvimento histórico do município</b>	Entender a história do desenvolvimento urbano.
<b>2. Influência do desenvolvimento histórico no tecido urbano</b>	Como a história influenciou na formação espacial até o cenário atual.
<b>3. Definição das variáveis</b>	Definição das principais variáveis que influenciam o funcionamento da cidade e seus rumos futuros.
<b>4. Cruzamento das variáveis</b>	Sobreposição espacial das variáveis.
<b>5. Densidade demográfica x uso ocasional</b>	Entender onde se localiza e concentram as populações fixa e flutuante e suas formas de organização ou apropriação do espaço.
<b>6. Mapa de densidade x sistema viário</b>	Como o sistema viário pode definir limites espaciais entre a população fixa e flutuante e sua acessibilidade geral em relação a mobilidade urbana.
<b>7. Mapa de densidade x espaços públicos abertos</b>	Entender a acessibilidade de cada população aos equipamentos urbanos e o tratamento dado a cada um destes.
<b>8. Mapa de densidade x uso do solo</b>	Entender a relação entre o quadro de controle de dispositivos urbanísticos e o mapa de densidade populacional, a fim de entender como o setor público e privado pretendem utilizar o solo.
<b>9. Mapa de densidade x valor do solo</b>	Entender a forma de ocupação das populações em relação ao valor do solo e tendências de crescimento e valorização de determinadas áreas.
<b>10. Mapa de densidade x atividades urbanas (Comércio e serviços)</b>	Como se organizam as atividades urbanas para atender demandas distintas de cada população.
<b>11. Mapa de densidade x infraestrutura</b>	Disponibilidade e conflito da infraestrutura em relação ao crescimento ou expansão urbana e se as populações são atendidas de maneira satisfatória.
<b>12. Cruzamento geral dos mapas</b>	Identificação dos principais pontos de conflito e convergência no tecido urbano.
<b>13. Análise do cruzamento geral - considerações</b>	Cruzamento dos pontos de conflito e convergência e correlação entre eles.
<b>14. Análise dos resultados</b>	Análise geral dos resultados a fim de entender se o objetivo foi atingido.
<b>15. Considerações finais</b>	Considerações finais e abertura de possível pesquisa futura na área de planejamento urbano para cidades litorâneas.

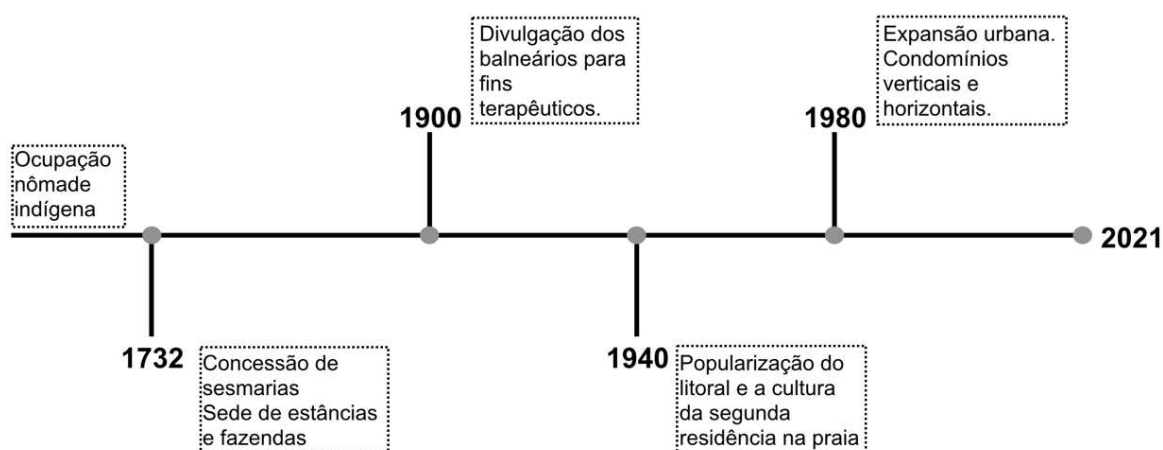
Fonte: autor.

### 3.3.2 – Desenvolvimento histórico de Capão da Canoa

Historicamente, a região do Litoral Norte do Rio Grande do Sul se desenvolveu a partir de uma série de fatores marcantes ao longo dos séculos. Strohaecker (2007), que se dedicou ao estudo da formação dessa região, divide o processo de urbanização em 4 fases, sendo a primeira da concessão de sesmarias e o processo

de apropriação das terras; segunda, a exploração dos balneários para fins terapêuticos; terceira, a utilização dos balneários para fins de segunda residência e, por último-atual, o crescimento do setor imobiliário nos anos 2000 culminando na exploração do capital através da construção dos condomínios horizontais e verticais. Hoje, a região é formada por 21 municípios, que vão de Pinhal a Torres, ocupando uma extensa faixa de orla marítima. O início do processo de ocupação deste território começou, em primeiro lugar, de pescadores e coletores que viveram cerca de seis a sete mil anos antes do presente (STROHAECKER, 2007). Até o processo de colonização com a chegada dos europeus, a região era território tradicional indígena.

Figura 24: Linha do tempo do desenvolvimento histórico da região de Capão da Canoa.



Fonte: Strohaecker, 2007; adaptação do autor.

No século XVIII, passaram a chegar os primeiros colonizadores, que ocupariam este território de maneira mais intensa. A região do Litoral Norte, que até então era “terra de ninguém”, passou a ser explorada através do interesse econômico dos Lagunenses. Estes passavam a explorar novas terras, na época, principalmente através de coureiros e tropeiros. Ao mesmo tempo, em paralelo, a Coroa Portuguesa fazia concessão de terras através das cartas de sesmarias, as passando principalmente para negociantes, militares ou pessoas influentes da sociedade. Sendo assim, em 1732 foi concedida a primeira Sesmaria da região, ficando ao norte do Rio Tramandaí. Anos mais tarde, em 1771, foi fundada a freguesia de Santo Antônio, que deu origem ao município de Santo Antônio da Patrulha, um dos primeiros municípios do estado. Este se tornaria o município embrionário do litoral norte (STROHAECKER, 2007).

Deste período até o final do século dezenove, com a chegada dos açorianos, iniciou-se um processo de utilização distinta destas terras. O comércio das sesmarias passou a ser comum e a região passou por diferentes donos, até meados de 1900, onde o espaço passou também a ser ocupado por famílias que viviam ali, não sendo somente a agropecuária e agricultura a atividade local. Nesta época, iniciou-se, através da imprensa, a divulgação dos benefícios terapêuticos do litoral e dos banhos de mar. Desta forma, o litoral passou a ser explorado para construção de pousadas, chalés e hotéis, que aos poucos foram valorizando a orla marítima nos meses de veraneio (STROHAECKER, 2007).

Neste período, que inicia a segunda fase, segundo Strohaecker (2007), que começava-se a divulgar os benefícios dos banhos de mar, dizia-se que chegavam a ser curativos. De qualquer forma, a exploração desta região para fins turísticos ainda encontrava dificuldades devido aos deslocamentos e a tecnologia da época, o que, no entanto, não foi uma barreira definitiva para o desenvolvimento da região. Até então, o deslocamento poderia levar dias, tendo em vista que as estradas eram precárias e grande parte do deslocamento ainda acontecia através de veículos de tração animal. O início da utilização do automóvel passou a acelerar este movimento. Capão da Canoa, que nesta época já tinha um povoado, construiu seus primeiros estabelecimentos turísticos, destacando-se primeiramente o Hotel Bonfílio e o Hotel Pedro Nunes, e depois o Hotel Bassani, existente até os dias atuais, além do Hotel Riograndense e o Hotel Atlântico, que foram marcantes na construção da cidade. Como muitas pessoas nessa época passaram a se encantar com os dias no litoral, algumas famílias passaram também a construir chalés próprios, tendo início assim as primeiras moradias para fim de segunda residência na região (STROHAECKER, 2007; BORGES, 2018).

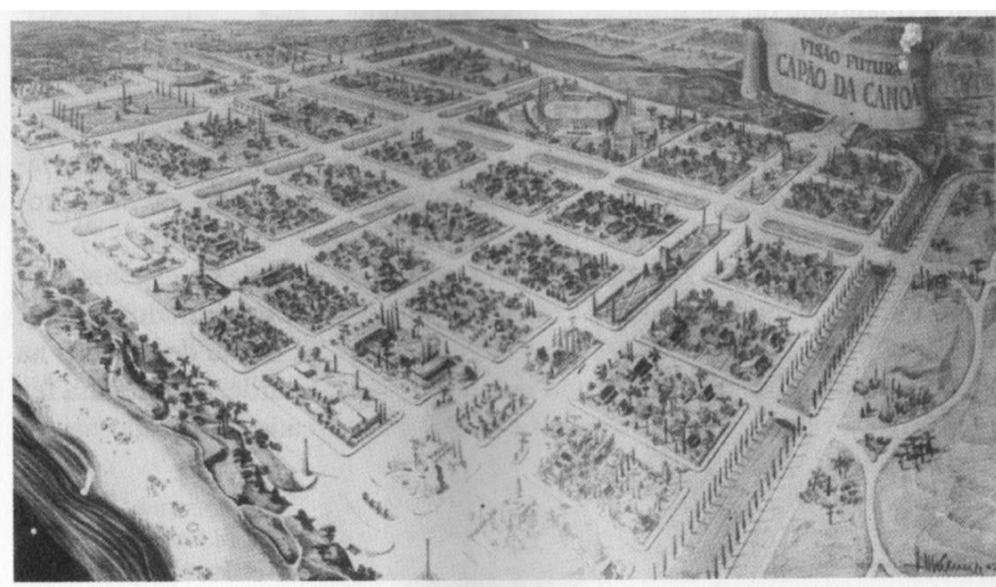
Em 1938, um importante fato aconteceu para o desenvolvimento da região, com a inauguração da estrada RS-030, ligando Porto Alegre a Tramandaí. Com a popularização desta informação, no ano de 1939, a melhoria no caminho da região metropolitana ao litoral passou a acelerar o crescimento do litoral norte, que se tornava mais acessível, a medida em que a comunicação também avançava e chegava às principais cidades do estado (OLIVEIRA, 2015).



A exploração turística destes balneários também passou a atrair pessoas de municípios vizinhos que buscavam trabalhos fora da agricultura e agropecuária, iniciando o processo de exploração da rede de hotéis, comércio, serviços e construção civil. A terceira fase, portanto, de Strohaecker (2007), é datada da década de 40 até 1982, ano da emancipação de Capão da Canoa. Este período é marcado, principalmente, pelo parcelamento das terras, dando início aos primeiros loteamentos que formam o traçado urbano do município. O objetivo principal destes loteamentos foi justamente promover a ocupação do território com residências de verão e hotéis.

Este período marcou de forma importante o traçado urbano de Capão da Canoa. Nesta época, surgiu como protagonista destes movimentos o engenheiro-urbanista Luiz Ubatuba de Faria, que atuou em cargos do setor público e privado. Na década de 40, quando foi criado o Departamento de Balneários Marítimos (DBM), Ubatuba de Faria coordenou diversos projetos de loteamentos no litoral norte do estado. No ano de 1942, criou-se a Empresa Territorial Capão da Canoa LTDA, que tinha como sócios José Agostinelli, Alberto Diniz Mury e Ramiro Corrêa da Silva. Esta empresa adquiriu uma área que se estendia do mar até a Lagoa dos Quadros, a fim de implantar o loteamento que demarca a região central de Capão da Canoa. O projeto deste loteamento foi assinado por J. Millander, tendo como orientador Ubatuba de Faria (STROHAECKER, 2007; OLIVEIRA, 2015).

Figura 25: Projeto de urbanização de parte do Distrito de Capão da Canoa.

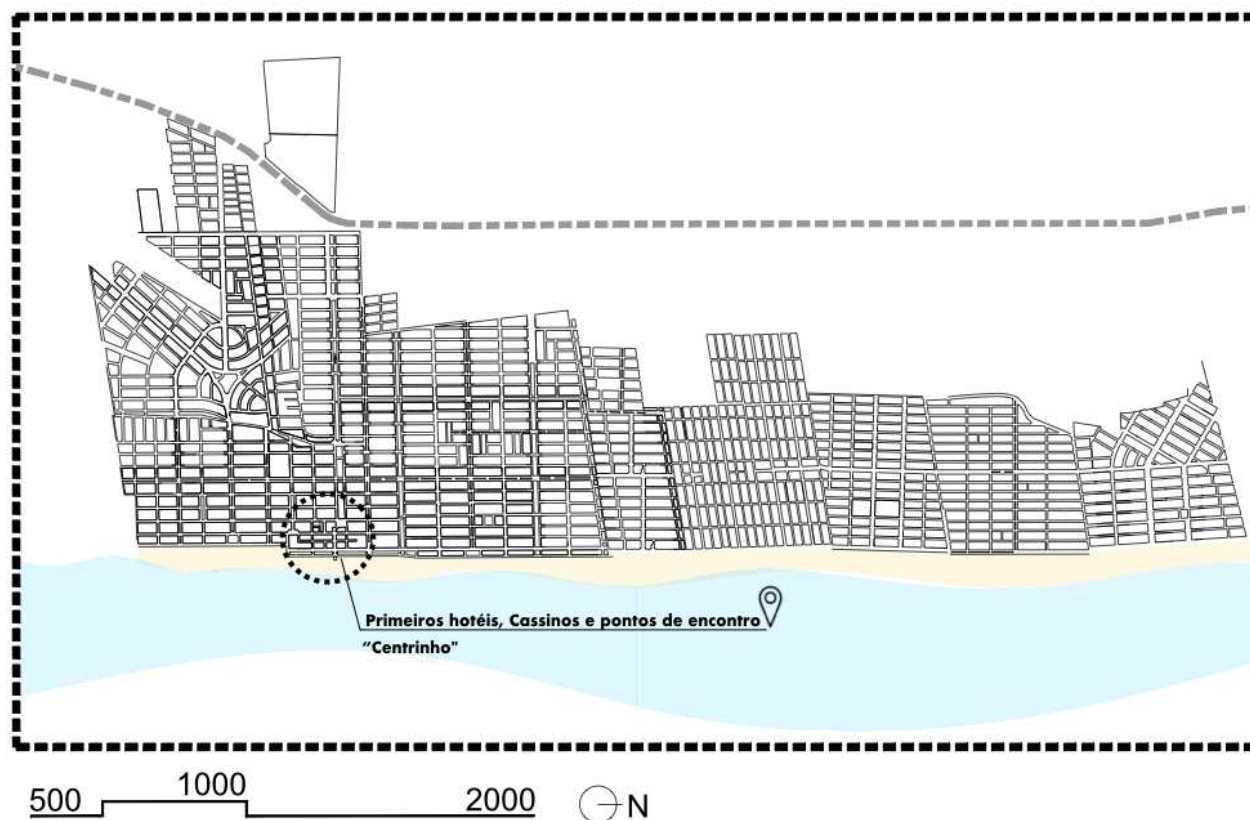


Fonte: Fotos novas e antigas de Capão da Canoa; Disponível em:  
<<http://capoadacanoafotosnovaseantigas.blogspot.com>>

A área loteada nesta época compreendia o que hoje são os bairros Navegantes, Girassol, Santa Luzia e Centro. Os hotéis que já estavam implantados funcionaram como um traçado embrionário da urbanização (OLIVEIRA, 2015). O desenho urbano projetado para o que hoje é a região central de Capão da Canoa, foi caracterizado por um traçado regular nas quadras adjacentes ao mar, que sofrem pequenas alterações ao oeste, onde se localizam os bairros da população fixa. O projeto, desde sua origem, foi pensado dentro da ideia de uma “Gleba A”, que compreendia as quadras mais próximas ao mar, destinadas aos veranistas, e a “Gleba B” que se concentra principalmente no que hoje é o bairro Santa Luzia, destinada aos trabalhadores e prestadores de serviço da construção civil e comércio (STROHAECKER, 2007).

A venda e exploração dos primeiros anos desta área fez com que José Agostinelli, Ramiro Corrêa da Silva, sócios da Empresa Territorial Capão da Canoa LTDA juntamente com Salvador Orsini e Alfredo Soares dos Santos Filho, também fundassem a Construtora Capão da Canoa LTDA, buscando construir edifícios residenciais para segunda residência. Primeiramente construíram o edifício Aymoré, no ano de 1949, existente até os dias atuais. Num segundo momento, empreenderam construindo outros edifícios, como o Paraguassú, Xavantes, Sepé, Nonoai, Flamingo, Flaminguinho, Marajoara e Pindorama (STROHAECKER, 2007), sendo alguns destes mantidos até hoje.

Figura 26: Localização dos primeiros empreendimentos.



Fonte: Prefeitura Municipal de Capão da Canoa. Adaptação do autor.

O sucesso destes tipos de loteamento na época criou, segundo Oliveira (2015), um tipo de costume no comportamento da classe média e alta gaúcha. Os programas e forma de veraneio nos anos 50 e 60, portanto, foram marcados, segundo a autora, por uma “interrupção da vida real”, onde durante os meses de verão as famílias de classe média e alta da Capital e região metropolitana se transferiam para suas segundas residências, criando uma espécie de “faz-de-conta provisório” (expressão da autora), uma vida provisória com um senso comunitário que foi se construindo ao longo dos anos nos balneários. Durante estes meses, os veranistas se apropriavam do local, numa atmosfera de lazer e descanso, que culminava também na criação dos cassinos, clubes e associações, que se tornavam o centro da vida social. Este tipo de utilização do espaço litorâneo também era marcado por uma “desvinculação entre população sazonal, os municípios e a população permanente” (OLIVEIRA, 2015; p. 79).

Figura 27: Centrinho de Capão da Canoa nos anos 70.



Fonte: Fotos novas e antigas do Litoral Norte do RS: Capão da Canoa no passado, 2012.

Figura 28: Centrinho de Capão da Canoa atual.



Fonte: autor, Julho de 2021.

Com o passar dos anos e o crescimento de Capão da Canoa, enquanto apenas um distrito municipal de Osório, as áreas tangentes também tiveram planos de loteamento, como o bairro Zona Nova e o município vizinho de Xangri-Lá, também distrito, destacando-se principalmente o loteamento Atlântida, projetado por Ubatuba de Faria, em 1952. Além destes, também foram implantados os loteamentos dos balneários de Araçá, Arco-Íris, Praia do Barco, Guarani, Arroio Teixeira e Curumim (STROHAECKER, 2007).

Oliveira (2015) destaca, neste sentido, o movimento comum da exploração dos balneários que acontecia nos países vizinhos, Argentina e Uruguai, onde na mesma época passou-se a explorar de forma mais intensa a região litorânea. Tais países compartilham com o Rio Grande do Sul um clima distinto das regiões mais ao norte do Brasil, tendo até então estações mais marcadas e a presença do frio, que naturalmente conduziam o uso da praia e exploração dos banhos de mar somente nos meses de verão, e poucos dias antes e após estes.

O crescente desenvolvimento e procura por este estilo de vida, ao mesmo tempo em que era amplamente divulgado no processo de aumento do acesso a informação, fizeram com que o interesse público também passasse a buscar o desenvolvimento desta região. As décadas de 50 e 60 culminaram, portanto, em diversas obras de melhorias nos anos seguintes. Neste sentido, destaca-se a abertura da estrada Morro Alto-Capão da Canoa, hoje chamada RS-407. No final dos anos 60, finalizou-se a pavimentação da BR-101, ligando Osório a Torres. Para Capão da Canoa, destaca-se em 1973 a inauguração da BR-290, conhecida como Freeway, ligando Porto Alegre a Osório.

Dentre os importantes fatos que influenciaram os investimentos do poder público no espaço urbano de Capão da Canoa, destaca-se também a criação do loteamento Capão Novo. Na final dos anos 70 e início de 80, Elmar Ricardo Wagner e Antônio D'amico compraram uma gleba ao norte da região central e criaram um loteamento com planejamento prévio através de diversas pesquisas com veranistas e estudos de caso ao redor do mundo. A criação deste balneário contava com inovações para a época, como o uso dos calçadões, o que influenciou diretamente na forma como os outros balneários passaram a fazer planos de desenvolvimento. Além dos calçadões e uso do espaço público com praças e parques, o loteamento possuía um

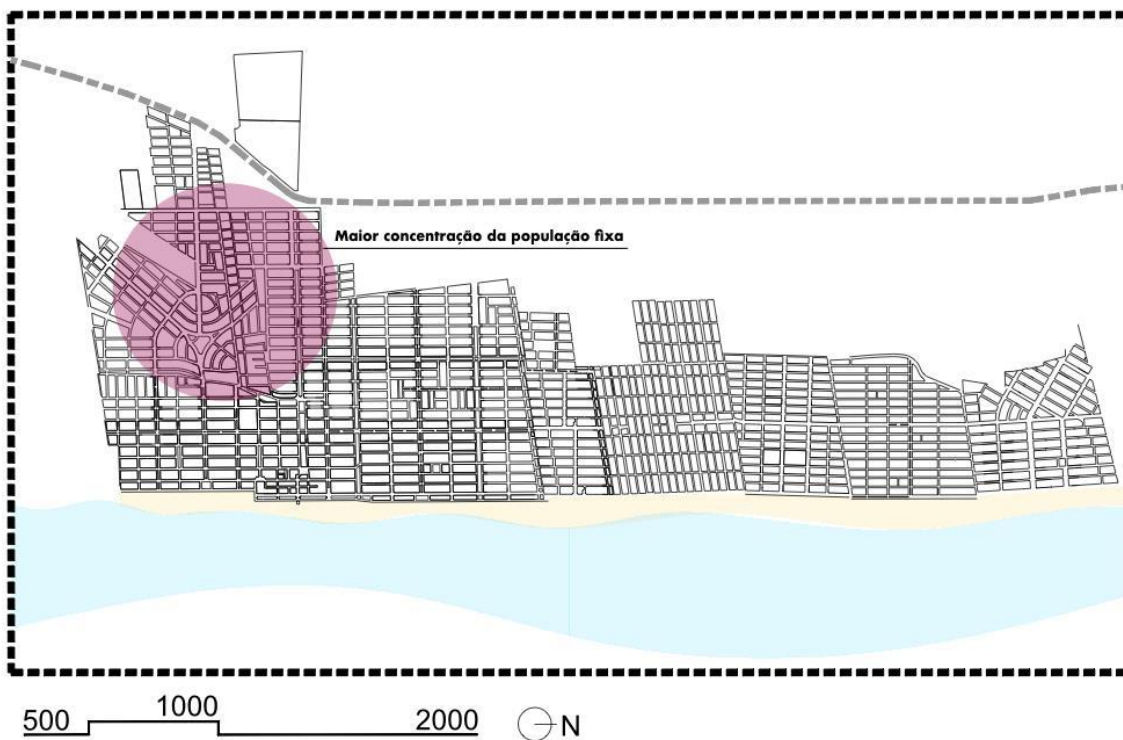
plano diretor próprio, que regulava a expansão urbana, bem como os gabaritos das edificações garantindo que a faixa próxima ao mar não tivesse ocupação de edifícios altos. (STROHAECKER, 2007).

A década de 1980, que adentra a fase 4 de Strohaecker (2007), marca importantes fatos na história de Capão da Canoa. Dentre estes, vale destacar que desde a década de 60, políticos e empresários do Litoral Norte já buscavam a emancipação do município de sua sede, Osório. No dia 12 de abril de 1982, declara-se a emancipação de Capão da Canoa, pela lei estadual 7638. Inicialmente, o território abrangia uma área maior, tendo como parte o que hoje é o município vizinho, Xangri-Lá, que acabou por se emancipar em 1992, dez anos mais tarde (STROHAECKER, 2007).

Com a emancipação, uma série de investimentos foram intensificados no município. A abertura de novas vagas de trabalho nas áreas referentes a administração pública atraiu interesse de trabalhadores, ampliando o corpo técnico e aumentando a população permanente, que naturalmente também criava novas demandas (STROHAECKER, 2007). Assim, com o passar dos anos na década de 80, a cidade começava um processo de expansão horizontal nas áreas da população permanente, ao mesmo tempo em que verticalizava na área central junto à praia, que segundo a mesma autora, passava a configurar uma dinâmica sócio-espacial:

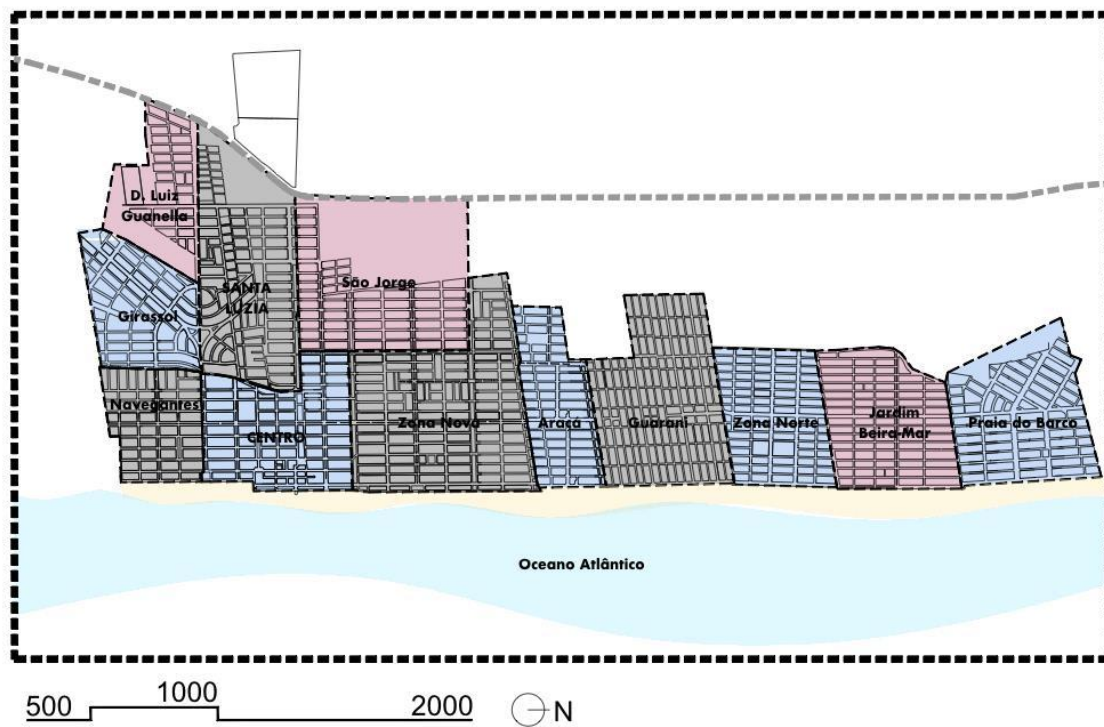
“A dinâmica sócio-espacial apresenta-se visível na paisagem urbana, com a expansão horizontal dos setores ocupados pela população permanente e a expansão vertical dos setores ocupados pela população ocasional. No entanto, essa transformação só foi possível através de investimentos direcionados para áreas privilegiadas da cidade e da promulgação de leis que ampliaram, sucessivamente, os índices urbanísticos. A indústria da construção civil, em Capão da Canoa, apresenta-se como um dos condicionantes mais importantes para o crescimento econômico municipal. A gestão de tributos e de empregos diretos e indiretos movimentam a economia urbana, além de garantir o trabalho praticamente durante todo o ano para segmentos da população economicamente ativa.” STROHAECKER, 2007; p. 213

Figura 29: Localização da maior concentração da população fixa no início da ocupação.



Fonte: Prefeitura Municipal de Capão da Canoa. Adaptação do autor.

Figura 30: Organização dos bairros de Capão da Canoa.



Fonte: Prefeitura Municipal de Capão da Canoa. Adaptação do autor.

Os fluxos migratórios de população permanente não eram os únicos que cresciam na década. Com investimentos significativos e o início da aceleração no setor imobiliário, a população flutuante também crescia e tinha acesso mais facilitado ao litoral. Além disso, o Estado também voltava os olhos a estes fluxos, construindo na mesma década a RS 389, conhecida como Estrada do Mar, sendo também um importante marco no desenvolvimento do Litoral Norte. A estrada do Mar está localizada a oeste da zona central, passando adjacente às zonas urbanizadas dos municípios do litoral, configurando um limite do traçado urbano de quase todos, indo de Osório até Torres.

No mesmo período, com a emancipação, o setor privado pressionava o poder público a fim de explorar o potencial construtivo do novo município. Nesta época, todos os projetos e propostas que alteravam o regramento eram analisadas por um Conselho de Desenvolvimento Urbano. A principal exigência do setor privado era o aumento no número de pavimentos dos edifícios, que terminava alterando sucessivamente o Plano Diretor. Em 1986, o município divulgou um Plano que definia as zonas residenciais (ZR), comerciais (ZC), comercial e industrial (ZCI), área de proteção paisagística (APP), área de uso especial (AE) e áreas verdes públicas (AVP). Neste Plano Diretor, a altura permitida era de até 5 pavimentos nos edifícios mais altos, que se concentravam nas quadras mais próximas ao mar, à leste da Avenida Paraguassú (KLUGE, 2015; STROHAECKER, 2007), tendo como região embrionária o “centrinho”, que desde o início do processo de urbanização, recebia as construções mais importantes e concentrava a vida social urbana.

Em 1990, quatro anos mais tarde, o Plano já sofreu alterações, cedendo, novamente as pressões do setor privado. A alteração deste ano aumentava para seis pavimentos os edifícios mais altos, além de fazer modificações nos índices construtivos, como a Taxa de Ocupação (TO) e Índice de Aproveitamento (IA). Os investimentos, devido a estas cessões do poder público, atraíam cada vez mais as atenções do setor privado, acelerando o processo de aumento populacional tanto da população fixa quanto da flutuante (KLUGE, 2015).

A época também era marcada por um forte movimento emancipatório dos municípios nessa região, tendo em vista a exploração destas zonas. Sendo assim, em 1992, com a emancipação de Xangri-Lá, Capão da Canoa sofreu uma perda



expressiva em sua faixa de orla, saindo de 30,9km para 19,1km. Este impacto também foi expressivo na arrecadação de impostos, destacando-se a perda em IPTU e ITBI. Este fato impulsionou ainda mais as modificações que eram pedidas no Plano Diretor. Desta forma, já em 1993, o mesmo era alterado mais uma vez, passando de 6 para 7 pavimentos, com altura máxima de 22,70 metros (KLUGE, 2015).

Os anos seguintes, durante a década de 90, seguiram a aceleração na construção civil e o aumento na demanda de serviços. Por consequência, crescia também a densidade populacional. Estes anos culminaram nos anos 2000 onde saturou-se sistema de esgoto existente, bem como começava a se evidenciar o problema do sombreamento na praia (KLUGE, 2015). Nessa mesma época, diversas questões judiciais eram discutidas, chegando ao ponto de o município ser obrigado a parar todas as construções até que o problema do saneamento fosse resolvido. Paralelamente, o Estatuto da Cidade se tornava realidade no Brasil, sendo uma importante ferramenta para que os municípios reformulassem seus planos diretores (STROHAECKER, 2007; KLUGE, 2015).

Após muitas questões judiciais e “remendos” nos sistemas de infraestrutura, o município estabeleceu o Plano Diretor de 2004, que teve suporte da Metroplan e da Fepan, a fim de contemplar os impactos na mobilidade urbana e nas questões ambientais. Ainda assim, segundo Kluge (2015), o mesmo Plano teve muitas falhas, por ter sido feito de maneira rápida, já que o objetivo era atender de forma urgente às necessidades do setor privado. O mesmo ainda sofreria diversas alterações ao longo dos anos seguintes, aumentando sucessivamente o potencial construtivo. O Plano concentrava-se, principalmente, na definição dos setores e dos corredores de circulação, considerando-os importantes eixos comerciais.

Até a pesquisa de Kluge (2015), o plano havia sofrido diversas alterações. Os anos de 2004 a 2015 foram marcados por um “boom” no setor imobiliário do Litoral Norte, onde Capão da Canoa assumiu o protagonismo desta aceleração do setor na região. Até então já eram permitidas construções de 13 pavimentos, totalizando altura de 37 metros. Este processo resultou em uma modificação intensa da paisagem urbana, onde todos os anos, diversas edificações baixas eram substituídas por edifícios multifamiliares em altura, tendo altas taxas de ocupação e índice de aproveitamento, resultando em “paredões” que enchiam as quadras mais próximas ao

mar, quase nunca considerando a paisagem urbana existente, bem como o valor histórico, e tampouco preocupando-se com os espaços públicos circundantes às novas construções.

Figura 31: Avenida Beira Mar em Capão da Canoa.



Fonte: GZH, 2015; Disponível em <  
<https://gauchazh.clicrbs.com.br/comportamento/verao/noticia/2015/02/em-meio-a-mar-de-predios-casa-resiste-ao-assedio-imobiliario-em-capao-da-canoa-4693886.html>>.

No final do ano de 2019, mais uma vez veio à tona o problema do saneamento básico. Através de uma intervenção do Ministério Público Federal, devido aos baixos índices de tratamento do esgoto no Litoral Norte, as construções foram paralisadas no município, estando a decisão vigente até o momento atual. Tal contexto, mesmo assim, não impediu mais uma alteração no Plano Diretor, que através da Lei 008/2019, aumentou ainda mais o potencial construtivo, tendo como principal modificação a altura das edificações, que passa, nos setores com maior potencial, para 50 metros. O que este fato demonstra é que mesmo com todas as obras supostamente paralisadas devido à falta de infraestrutura, o setor privado continua exercendo prioridade sobre as decisões de âmbito coletivo no planejamento urbano do município.

Kluge (2015), que relacionava questões de urbanidade, economia e mercado imobiliário em Capão da Canoa, apontava também as relações do poder público com o privado. Como destacava, a maior parte dos prefeitos desde a emancipação em 1982, tinham alguma forma de relação com o mercado imobiliário e a construção civil.

Isto, portanto, sugere que a influência do setor privado parece ditar o ritmo das constantes mudanças nos dispositivos de controle urbanístico do município.

A análise atual de Capão da Canoa mostra, tal como desenvolvido ao longo desta pesquisa, um cenário típico das cidades litorâneas de mesmo porte ou semelhantes. Os dias de verão e feriados prolongados são marcados por significativos movimentos pendulares que causam impactos diretos na experiência urbana: superlotação dos comércios e atividades existentes, problemas no trânsito, falhas na cobertura de comunicação, falta de energia e/ou água nos momentos de pico etc. Além disso, nota-se, como destaca Oliveira (2015), duas realidades paralelas que dividem a população fixa da flutuante.

Não obstante esta realidade, a cidade parece continuar caminhando na direção de um crescimento sem dispositivos de controle efetivos em diversas áreas. Desta maneira, através da coleta de importantes informações sobre o panorama atual do município, as variáveis foram expostas e cruzadas a fim de obter uma análise do cenário atual, com o objetivo de alguma forma contribuir para o planejamento urbano desta e de outras localidades que passam pelos mesmos impactos causados pela sazonalidade.

A seguir, portanto, apresentam-se as variáveis, adaptadas pelo autor e cruzadas em sobreposições de mapas, ampliando em cada uma delas as informações e as correlacionando a fim de que sejam atingidos os resultados esperados.

### 3.3.3 – Densidade populacional x Densidade uso ocasional

Tal qual demonstrado anteriormente, os dados populacionais coletados no Brasil são feitos através, principalmente, dos Censos do IBGE. O último Censo, do ano de 2010, disponibiliza também a sinopse por setores, onde se pode coletar uma série de dados como a quantidade de pessoas residentes em determinado lugar, se não também informações por faixa etária, gênero, dados econômicos etc. Os levantamentos dos dados populacionais em cidades que têm influência da sazonalidade podem demonstrar diferenças entre população fixa e população flutuante.

Como também dito anteriormente, a divisão dos setores censitários é feita através de uma metodologia do IBGE: uma unidade territorial é estabelecida para controle cadastral, formado por áreas que se delimitam de acordo com a cobertura que cada recenseador consegue cobrir. As cores definidas, como a legenda do mapa indica, mostram a densidade (habitantes/km<sup>2</sup>) em cada setor censitário. Neste sentido, vale ressaltar que os mapas escolhidos para esta pesquisa são: a densidade demográfica, a fim de entender como se concentra a população no espaço da cidade, a qual é medida em habitantes/km<sup>2</sup>; e a quantidade de domicílios particulares permanentes não ocupados – uso ocasional, a fim de entender e relacionar com a primeira. Como uma importante variável, o cruzamento destes dois mapas, de maneira inicial, faz-se necessário para entender tais relações e como se comportam no espaço da cidade.

Figura 32: Mapa da densidade populacional de Capão da Canoa.



Fonte: IBGE, 2010; Adaptação do autor.

Figura 33: Mapa de domicílios por uso ocasional de Capão da Canoa.



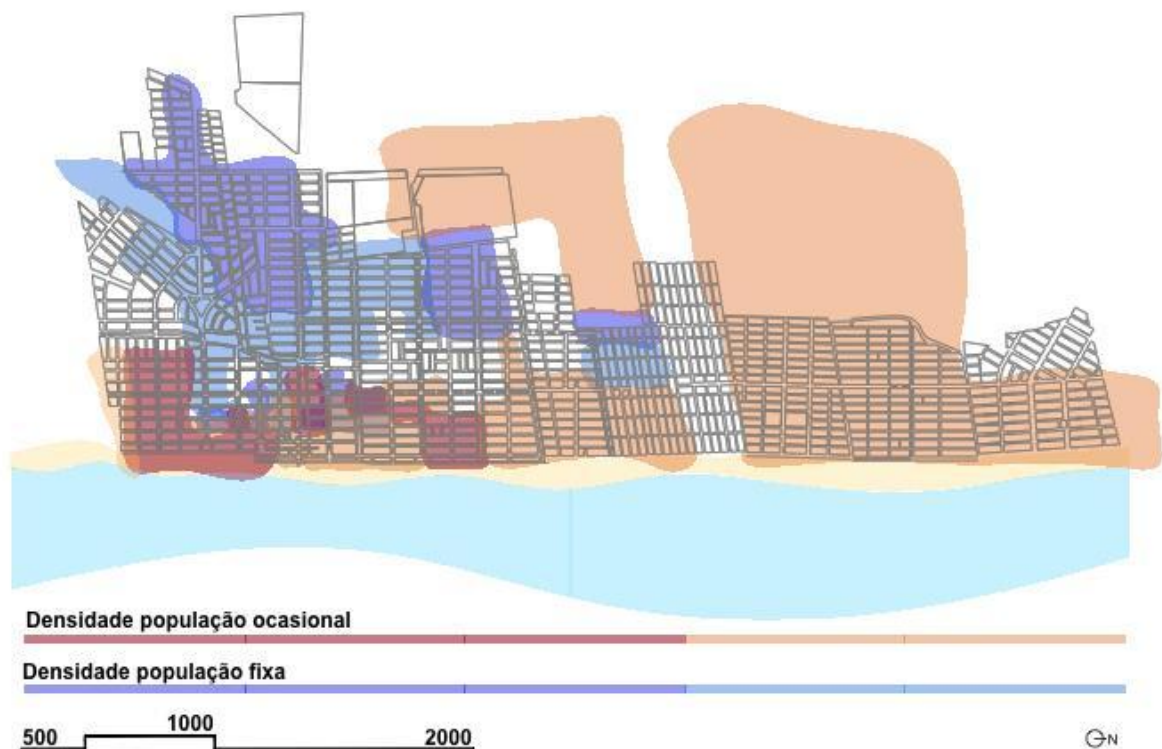
Fonte: IBGE, 2010; Adaptação do autor.

Os dois mapas apontam para a lógica descrita ao longo da fundamentação teórica e do aprofundamento do estudo de caso. O mapa da figura 32, neste sentido, marca através das manchas mais escuras, que a população permanente tem a tendência de se concentrar nas quadras mais afastadas do mar, enquanto a figura 33, demonstra que a população flutuante ocupa, primordialmente, as quadras mais próximas. Isto é afirmar, além do caráter social e/ou político que influencia na forma urbana, existe uma ligação direta das primeiras intenções do projeto urbano de Capão da Canoa, que distinguia duas Glebas, A e B, sendo a primeira destinada ao uso ocasional, enquanto a segunda é destinada à população permanente, sendo predominantemente de prestadores de serviço.

Além disso, nota-se que a forma de ocupação destes espaços se dá de maneiras distintas. A evolução da construção civil no município ao longo dos anos concentrou-se na zona de maior movimentação da população flutuante. Com foco no comércio da segunda residência, os empresários da construção civil construíram a maior parte dos metros quadrados nas quadras mais próximas do mar, nas cercanias dos primeiros hotéis e chalés. Desta forma, a verticalização destas quadras mostra

uma preferência da população flutuante por apartamentos, seja por questões de praticidade, segurança ou valor de mercado.

Figura 34: Cruzamento dos mapas de densidade demográfica de Capão da Canoa.



Fonte: autor.

Por outro lado, a maior densidade da população fixa, que se dá primordialmente nos bairros cercanos ao Santa Luzia, se dá de maneira mais horizontal. O que se nota é que, seja pelo valor do solo ou falta de interesse do setor privado nessa região, a população parece utilizar mais de residências unifamiliares. Existe, significativa parte da população que vive em ocupações espontâneas, que ao longo dos anos foram se consolidando e formando comunidade. Este fator é decorrência do espoente crescimento do município que atraiu o interesse de trabalhadores de diversas regiões do Rio Grande do Sul e até mesmo de outros estados.

Conclui-se, portanto, com o cruzamento destes dois mapas, uma separação significativa das populações fixa e flutuante. As consequências disso no planejamento urbano devem ser levadas em consideração, uma vez que, tendo consciência desta realidade, o poder público tem a possibilidade de encontrar soluções adequadas que amparem estas realidades paralelas, podendo este buscar uma melhor distribuição

das pessoas no espaço construído ou entendendo como necessário um plano que tenha dispositivos de controle e planejamento para ambos.

#### 3.3.4 – Mapa de densidade x Sistema viário

A organização do espaço e da distribuição populacional nele, demonstradas nos dois mapas cruzados acima induzem, portanto, a ideia de que seria a praia o principal determinante na organização socio espacial. Sendo assim, Capão da Canoa, tal qual a maior parte dos municípios do Litoral Gaúcho, caracteriza-se por uma orla linear, diferente do imaginário que se têm do litoral brasileiro. Este fator parece ter influência direta no desenho que norteou o sistema viário do município.

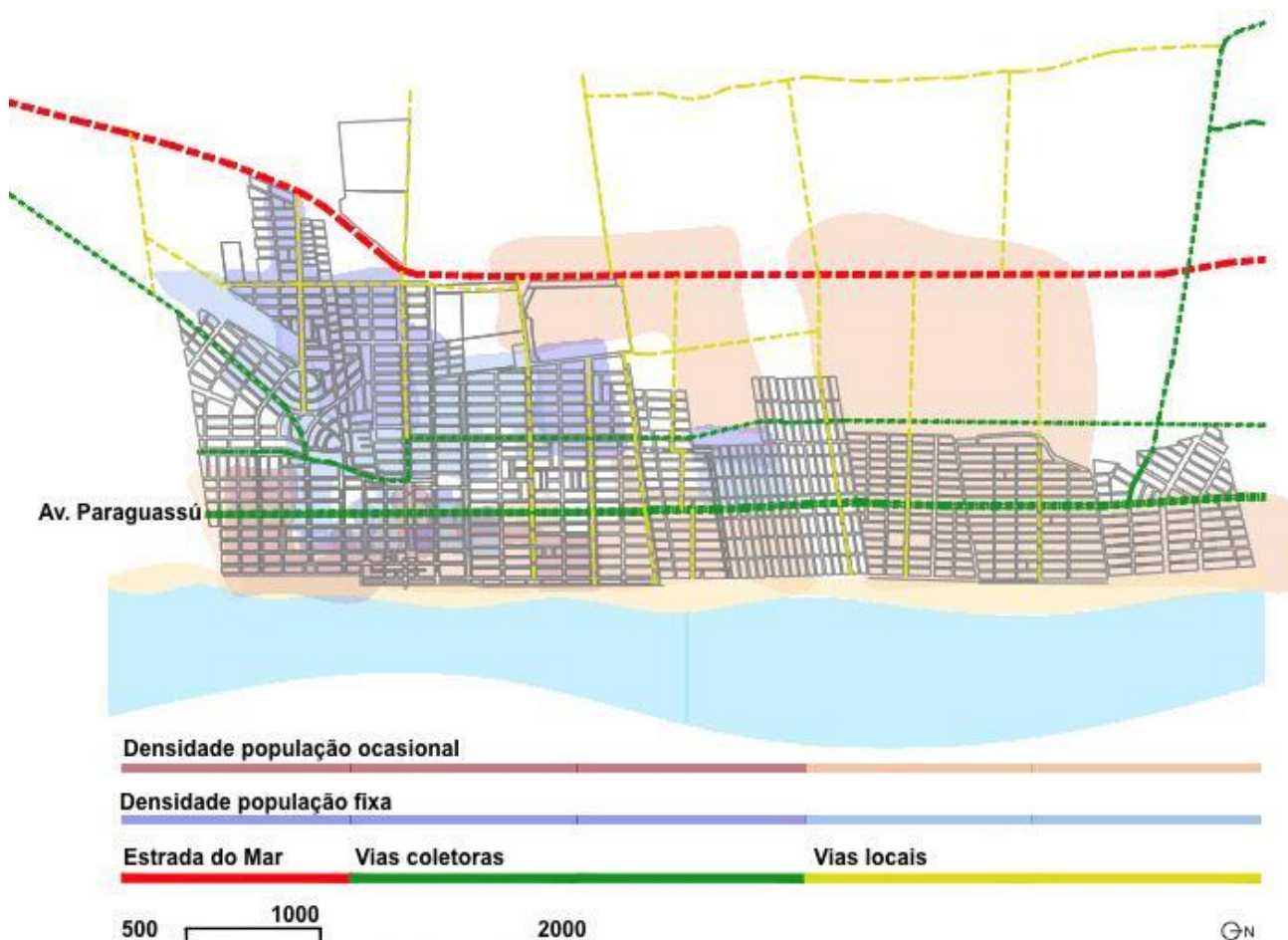
O tecido urbano, desta forma, ainda que seja derivado de projetos de diferentes autores e momentos, parece seguir a mesma lógica, tendo um traçado que se origina da orla, organizado através de avenidas ou ruas paralelas a ela. Sendo assim, apresenta-se uma malha regular com ruas e avenidas paralelas ou perpendiculares à praia, tendo algumas alterações nas zonas da população fixa, que além de um traçado mais irregular, também apresenta influência de ocupações espontâneas ao longo dos anos.

Os principais acessos do município se dão através da Estrada do Mar e da RS 407. A Estrada do Mar, por sua vez, converte-se em um elemento limite de crescimento do tecido urbano, uma vez que tangencia todo o município. Por “limite” aqui entende-se o conceito de que este representa uma barreira imaginária e/ou estrutural que separa dois ambientes urbanos. Recentemente, alguns investimentos começaram a surgir para o outro lado da estrada, como condomínios e centros comerciais, ainda não sendo ocupado pela população de forma espontânea.

Os principais eixos de circulação são a Avenida Paraguassú e a Avenida Martinho J. Espíndola. Estas duas vias cortam todo o traçado do município e funcionam como organizadoras na mobilidade urbana. Neste sentido, destaca-se como via principal a Avenida Paraguassú, que já foi conhecida como Interpraias, sendo anteriormente a principal ligação entre os municípios do Litoral Norte, antes da construção da Estrada do Mar. Esta, além de ser considerado o principal eixo de mobilidade, também concentra grande parte do comércio local. As demais vias, paralelas ou perpendiculares, funcionam como circulações alternativas.

Além disso, o desenho urbano também apresenta eixos de circulação perpendiculares, que fazem a ligação da população com a praia e com as avenidas. Dentre estes, destacam-se na zona central a Avenida Ararigboia, que é a continuação da RS 407, importante acesso do município, além das avenidas Ubirajara, Poti, Rudá, Venâncio Aires, Flávio Boianovski e Avenida Central. Estas assumem caráter de vias coletoras. O cruzamento do sistema viário com a densidade populacional deve apontar, portanto para o entendimento do que são ou não os limites que fazem as populações se concentrarem em lugares diferentes. Para isso, portanto, serão cruzados estes mapas a fim de entender tais relações.

Figura 35: Cruzamento dos mapas de densidade e sistema viário.



Fonte: autor.

A sobreposição destes mapas aponta importantes considerações. Percebe-se, ao analisar o mapa do sistema viário, que as Avenidas Paraguassú e Martinho J. Espíndola representam limites ou barreiras físicas intrínsecas ao comportamento socio espacial. Nota-se, no mapa de densidade da população permanente, que a



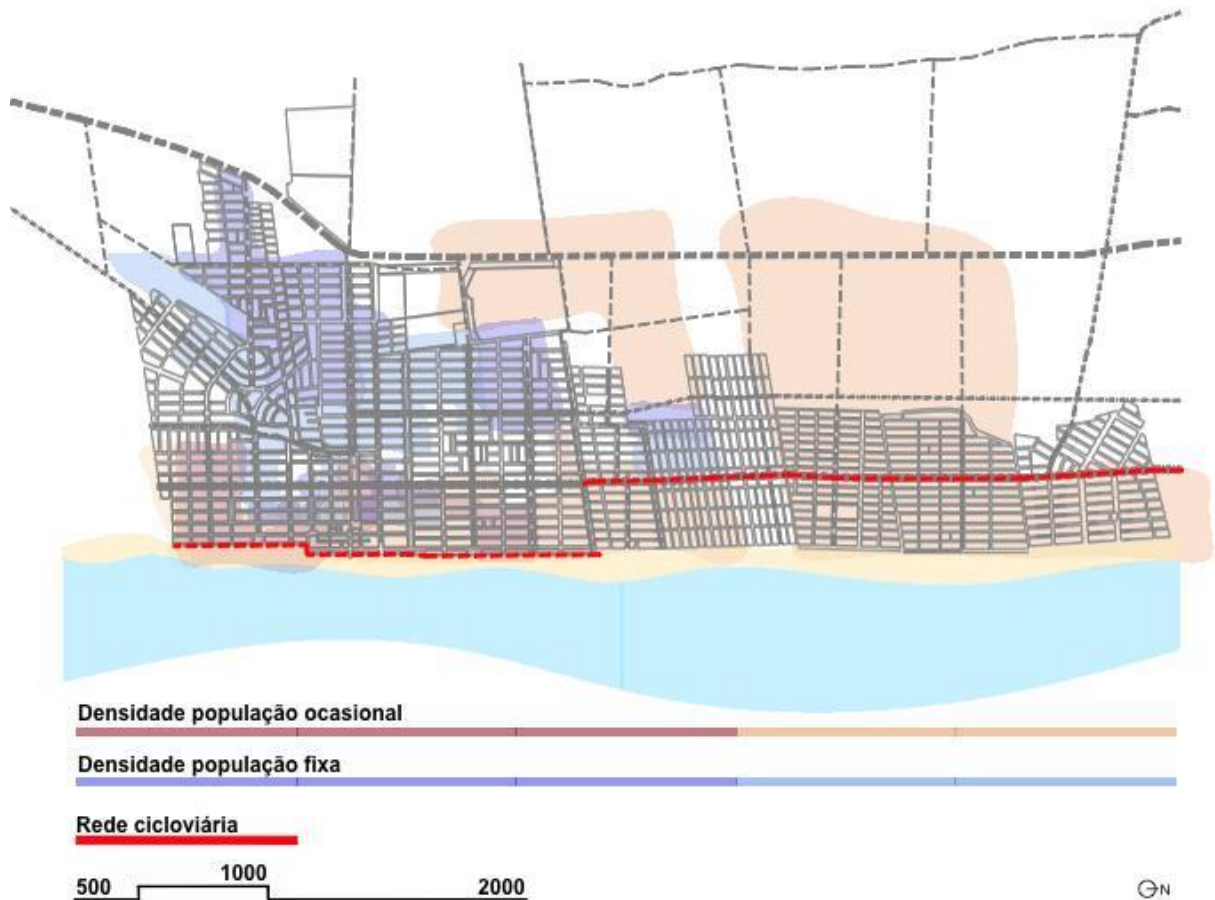
população se concentra, de maneira mais intensa, na metade acima da Avenida Paraguassú, contrastando com o mapa de uso ocasional. As Avenidas perpendiculares, neste sentido, devem, em teoria, comportar-se como eixos de ligação.

Ao mesmo tempo, a forma de ocupação e uso do solo entre a população fixa e flutuante também são distintas. O processo de crescimento e desenvolvimento econômico de Capão da Canoa é diretamente relacionado ao aumento do setor imobiliário, que acelerou a verticalização da construção civil no município. Além da verticalização, diversos empreendimentos de condomínios horizontais também foram construídos, porém, tal qual na maior parte das cidades brasileiras, estes se localizam em zonas periféricas.

O cruzamento destes mapas também pode levar em consideração a acessibilidade urbana dentro da malha viária. A Avenida Paraguassú, enquanto principal eixo de mobilidade, localiza-se em um ponto que, num raio de 500 metros, pode-se ir da praia até ela. Neste sentido, nota-se que o local de maior concentração da população flutuante tem um nível de acesso alto a este eixo. Em contrapartida, a população fixa tem sua maior densidade em um ponto que dista de sua principal avenida, dificultando os deslocamentos a pé.

Além disso, o transporte não motorizado no município demonstra carências significativas. A rede cicloviária pode ser considerada pequena, sendo localizada apenas em um trecho da Avenida Beira Mar e da Avenida Paraguassú, a norte da zona de maior densidade. A ciclovia da Avenida Beira Mar tem apenas 2,5km de extensão, indo da divisa com o município de Xangri-Lá até a Avenida Ubatuba de Faria, coincidindo com o trecho que limita as construções em altura pelo mapa de controle de dispositivos urbanísticos. Esta ciclovia, portanto, caracteriza-se mais como um elemento de passeio, destinado aos passeios e prática de esportes à beira mar, não sendo tanto utilizada como instrumento de mobilidade.

Figura 36: Cruzamento dos mapas de densidade e sistema ciclovitário de Capão da Canoa.



Fonte: autor.

A Avenida Paraguassú passou por diversas obras na última década, sendo boa parte dela duplicada no trecho que começa no bairro Zona Nova em direção ao norte. Com esta duplicação, também foi construída uma ciclofaixa no centro da via. Esta ciclofaixa parte do cruzamento com a Avenida Ubatuba de Faria e vai até a Avenida Brasil, no bairro Zona Norte, totalizando em torno de 4km. Esta, diferente da Avenida Beira Bar, assume um caráter maior de mobilidade urbana. No entanto, com a distância dos bairros de maior concentração da população fixa, é possível concluir que o atendimento da rede ciclovitária é baixo.

Nas zonas de maior concentração da população flutuante, notou-se também problemas relacionados aos perfis viários e locais de estacionamento. Os locais de maior verticalização, no Centro, localizados da Avenida Paraguassú em direção ao mar, com excessão das Avenidas Ararigboia, Ubirajara, Poti, Rudá, Venâncio Aires, Flávio Boianovski e Avenida Central, possuem caixas de rolamento, em sua maioria, de 9 metros, permitindo estacionamento dos dois lados da via. Durante os meses de

verão, com o aumento significativo da movimentação nesta zona, além da constante falta de locais para estacionamento, relata-se o congestionamento destas vias e as dificuldades de locomoção do transporte motorizado.

O sistema viário do município, portanto, demonstra falhas em diversos aspectos. A gestão do município em relação a esta variável deveria levar em consideração o atendimento da população fixa e sua acessibilidade, bem como amparar os locais de maior movimentação turística e sazonal, para que a experiência urbana não seja prejudicada e, por consequência, possa um dia prejudicar investimentos do setor privado na região. Um olhar para o transporte não motorizado poderia ser uma das diversas respostas.

### 3.3.5 – Mapa de densidade x Espaços públicos abertos

O sistema de espaços públicos abertos é um importante indicador da qualidade urbana. Junto ao sistema viário, forma o espaço coletivo do município. Sendo peça fundamental na cidade que se pretende democrática, faz-se essencial analisar o acesso que todas as pessoas têm aos espaços públicos, como praças, parques ou lugares para a prática de atividades físicas.

Enquanto a praia já é considerada o principal espaço público da cidade litorânea, uma vez que é o “atrator-mor” de tais localidades (DONEGAN, 2016), nestes mapas, considerou-se que as quadras próximas à praia já são, primordialmente, destinadas à população flutuante. A partir deste ponto, marcou-se no mapa todas as praças públicas e espaços verdes disponíveis à população (urbanizadas ou não), colocando-se no centro de cada espaço um raio de 500 metros, a fim de medir a distância e entender a abrangência destes espaços que podem ser feitos caminhando de maneira confortável.

Figura 37: Cruzamento dos mapas de densidade e sistema de espaços públicos abertos de



Capão da Canoa. Fonte: autor.

O que se mostrou, a partir de tais mapas, é que os espaços públicos abertos seguem o perfil descrito ao longo da pesquisa. Os investimentos, desde o início do desenvolvimento urbano de Capão da Canoa, seguem a lógica do interesse massivo nas zonas destinadas a população flutuante, turistificando estas áreas a fim de atrair cada vez mais investimentos. Na contramão, notou-se a escassez de espaços públicos nas áreas de maior concentração da população fixa.

Além da quantidade, notou-se também uma expressiva diferença no tratamento dos espaços públicos em cada área. O Bairro Santa Luzia, por exemplo, que possui uma das maiores densidades populacionais do município, considerando a população fixa, possui poucos espaços públicos, sendo o principal deles um campo de futebol, junto à uma área verde. Por outro lado, analisou-se o tratamento de dois espaços públicos importantes do setor de maior concentração de residências não ocupadas, ou seja, de uso ocasional. Para isso, foram escolhidas a Praça do Farol e a Praça Guaraci, ambas localizadas na quadra adjacente à praia.

O que se notou, analisando estes espaços públicos, foi de uma considerável diferença de investimentos e manutenção nos mesmos. A maior densidade da população fixa, não tendo acesso facilitado à praia e tampouco aos principais espaços públicos do município, parece não receber investimentos que busquem melhorar sua qualidade de vida, enquanto nos espaços destinados ao turismo e segunda residência, notou-se uma atenção especial de investimentos.

Tal qual em diversas outras cidades brasileiras, a tomada de decisões no que diz respeito aos investimentos no espaço público parece manter a visão de um embelezamento das zonas mais visitadas, fazendo com que a população fixa não tenha um acesso facilitado eles. Ao mesmo tempo, como na pesquisa de Donegan (2016), existe um caráter social na escolha de diferentes grupos sociais em determinados espaços da cidade litorânea, o que não é afirmar que a população fixa não usufrui dos espaços públicos melhor tratados, mas que uma parcela pequena da população os utiliza seja por proximidade ou por um sentimento de pertencimento.

Figura 38: Praça do Farol, Capão da Canoa; Julho de 2021.



Fonte: autor.

A figura acima mostra a praça do Farol, famoso equipamento público da cidade. Como leva no nome, o farol é um importante marco histórico no desenvolvimento do município. A foto foi tirada durante um feriado de sol e temperaturas altas em meio ao

inverno. O que se nota é um tratamento adequado do espaço pelo setor público. Atualmente, o município se utiliza de incentivos fiscais para o setor privado com um projeto que se chama “Adote uma praça”, comum em diversas cidades do Brasil, onde empresas, principalmente ligadas a construção civil assumem a manutenção de espaços públicos. A praça, portanto, foi adotada pela empresa Gol Construções, que a mantém com equipamentos de lazer infantil e de esportes, além da vegetação constantemente cuidada. A praça tem movimentação constante nos finais de semana, principalmente em dias de boas temperaturas, já durante os dias da semana, o que se nota é uma baixa movimentação.

Figura 39: Praça Guaraci, Capão da Canoa; Julho de 2021.



Fonte: autor.

A Praça Guaraci, neste sentido, caracteriza-se por ser um pouco mais simples, mas tendo semelhanças. Localizando-se a cerca de 500 metros da Praça do Farol, também está de frente à praia, circundada por edifícios em altura. A mesma também possui um tratamento adequado como espaço público, tendo espaço para prática de esportes, manutenção da vegetação existente e áreas verdes onde as pessoas

utilizam para passar tempo. Tal qual a primeira, apresenta movimentação nos finais de semana, sendo marcada pela quase total ausência de pessoas nos dias úteis. Como se pode ver na imagem, a praça é zelada pela incorporadora Nazale, uma das mais influentes do município, que construiu dezenas de prédios ao longo das últimas décadas.

Figura 40: Espaço público no bairro Santa Luzia, Capão da Canoa; Julho de 2021.



Fonte: autor.

A figura acima apresenta o principal espaço público do Bairro Santa Luzia. Longe do interesse do setor privado em adotar este espaço, o que o caracteriza é a ausência de pessoas em quase todos os dias, sendo apenas movimentado em dias que se utiliza o campo de futebol. Diferente das praças analisadas nas zonas onde há maior concentração da população flutuante, não possui tratamento de vegetação, além de não dispor de equipamentos para a prática de esportes com qualidade. Além disso, os poucos equipamentos infantis disponíveis encontram-se em estado precário, não possibilitando um uso adequado.

Neste sentido, as conclusões a respeito do tratamento dos espaços públicos em diferentes zonas da cidade parecem levar a uma diferença significativa de atenção relacionada a suas localizações e o público a quem são destinadas. Os espaços públicos localizados nas zonas de maior concentração da população flutuante apresentam um quadro de embelezamento dos equipamentos, criando um cenário turístico. Na contramão, os poucos espaços públicos nas zonas de maior concentração da população fixa não apresentam manutenção adequada, e tampouco parece existir interesse do setor público em entregar espaços de qualidade à sua população residente.

Desta forma, o que se nota é que os pontos de conflito deste mapa indicam, além da ausência do tratamento adequado para os espaços públicos da população fixa, um número muito baixo de espaços de qualidade em um raio de alcance caminhável. Sendo assim, faz-se parecer necessário um tratamento mais adequado do mesmo, além de gerar oportunidades para criação de novos espaços, mesmo que pequenos, que atendam as demandas da população.

### 3.3.6 Mapa de densidade x Uso do solo

A verticalização, no tecido urbano, se concentra também de maneira mais intensa nas quadras próximas ao mar. Hoje, apesar do Plano contemplar a construção de edifícios em quadras mais afastadas da praia, nota-se que não há um interesse de grandes investimentos nestas áreas. Analisando de maneira empírica, são poucos edifícios em altura nas quadras a oeste da Avenida Paraguassú. O contraste formado por este “limite” também se evidencia na forma de investimentos da construção civil. As quadras que vão da Paraguassú para o lado do mar se mostram, na zona central, lotadas de edifícios que exploram a maior parte do potencial construtivo, como demonstra a figura abaixo. Tais fotos foram feitas a partir da mesma rótula, no cruzamento entre as Avenidas Paraguassú e Ubirajara, sendo uma delas com direção para o mar (leste), mostrando os grandes paredões que configuram o caminho, e a segunda com direção a oeste, mostrando uma configuração mais horizontal, com apenas um edifício em altura em toda extensão da avenida.



Figura 41: Imagens do cruzamento das Avenidas Paraguassú e Ubirajara; Junho de 2021.



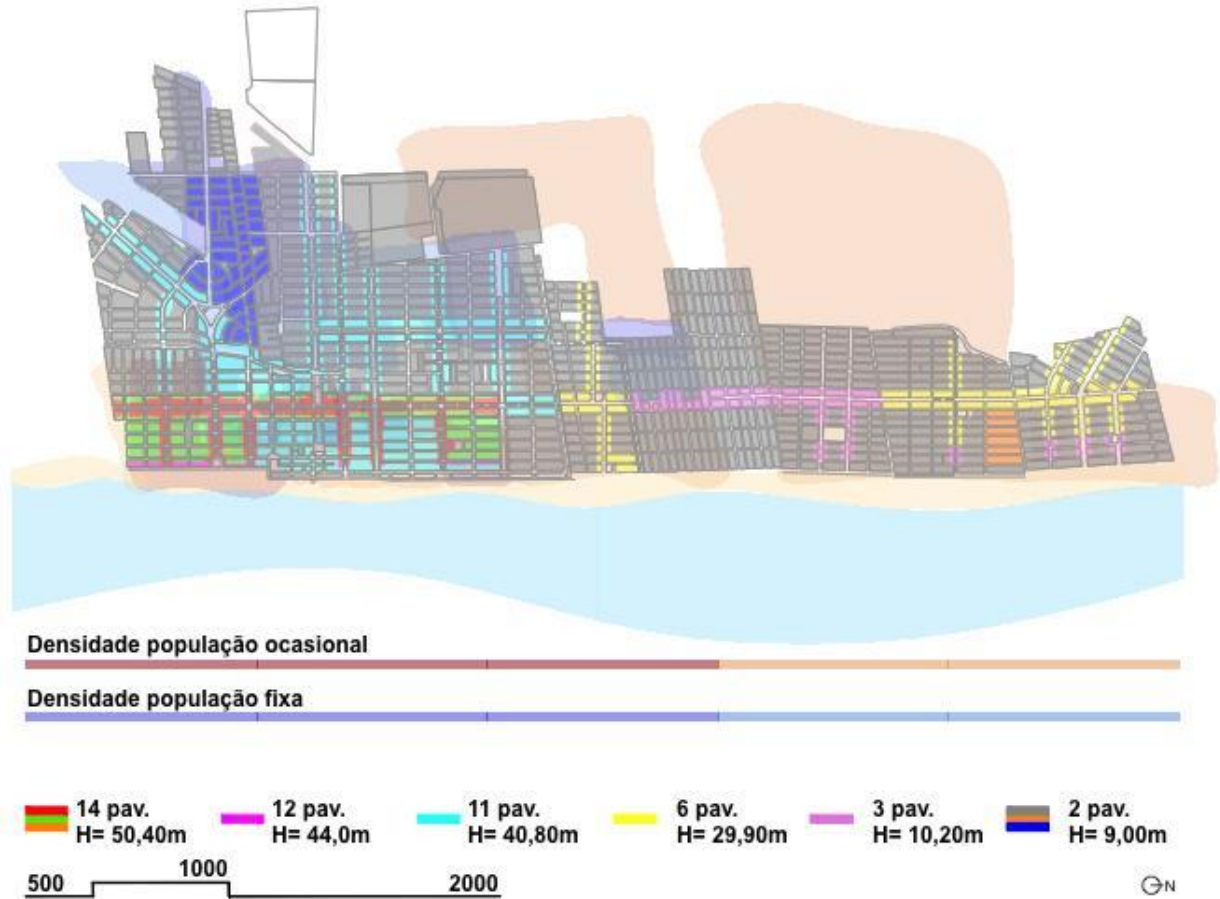
Fonte: autor.

Na área em estudo da pesquisa, o mapa de dispositivos urbanísticos evidencia um interesse especial no bairro Centro e arredores a este, principalmente nas quadras mais próximas ao mar, circundando a região embrionária do desenvolvimento do município. Em tal área, ao redor dos primeiros hotéis e edifícios habitacionais, o Plano Diretor mostra-se flexível aos interesses do setor privado. A Taxa de Ocupação (TO), que é uma importante determinante da área construída, em sua maior parte, permite uma ocupação de pelo menos 80% dos terrenos. Não somente isso, o plano permite que a TO seja respeitada apenas no corpo do edifício, enquanto a base pode ocupar 100% do terreno até determinada altura. A alteração de 2019, por exemplo, permite que as áreas verde e vermelha demarcadas no mapa tenham altura de até 50,40 metros, permitindo a base chegar até 15,50 metros e tendo os recuos laterais e fundo isentos.

O que se percebe, a nível do observador, é uma cidade que cresce de maneira desordenada, impondo poucos limites, gerando uma cidade menos amistosa à experiência do pedestre. Erguem-se edifícios cada vez mais densos, com o objetivo de atender às demandas criadas do setor imobiliário, não tendo solo permeável e tampouco recuos de ajardinamento que gerem respiros em meio ao ambiente construído. Segundo Kluge (2015), esta é uma falha reconhecida pelos envolvidos na elaboração do Plano Diretor de 2004. Na oportunidade, alguns técnicos envolvidos na elaboração, haveriam apresentado uma proposta que diminuía a Taxa de Ocupação e Índice de Aproveitamento, além de aumentar o afastamento obrigatório das divisas

do lote, o que geraria maior distância entre os edifícios, o que fez com que a proposta fosse negada pelo setor privado.

Figura 42: Cruzamento dos mapas de densidade e uso do solo.



Fonte: autor.

O cruzamento destes mapas permite uma análise demonstra a relação entre as decisões de aumento do potencial construtivo e consequentes alterações do plano diretor, com o sistema viário existente. As zonas azuis, verde, vermelho e roxo do quadro de dispositivos urbanísticos são as que permitem maior potencial construtivo, com construções em maior altura e índice de aproveitamento. A zona cinza, por sua vez, permite apenas a construção de até 7 metros de altura. Dessa forma, o que se nota é que a zona de maior densidade da população fixa tem a tendência de continuar horizontal, enquanto o Centro da cidade deve continuar intensificando seu crescimento.

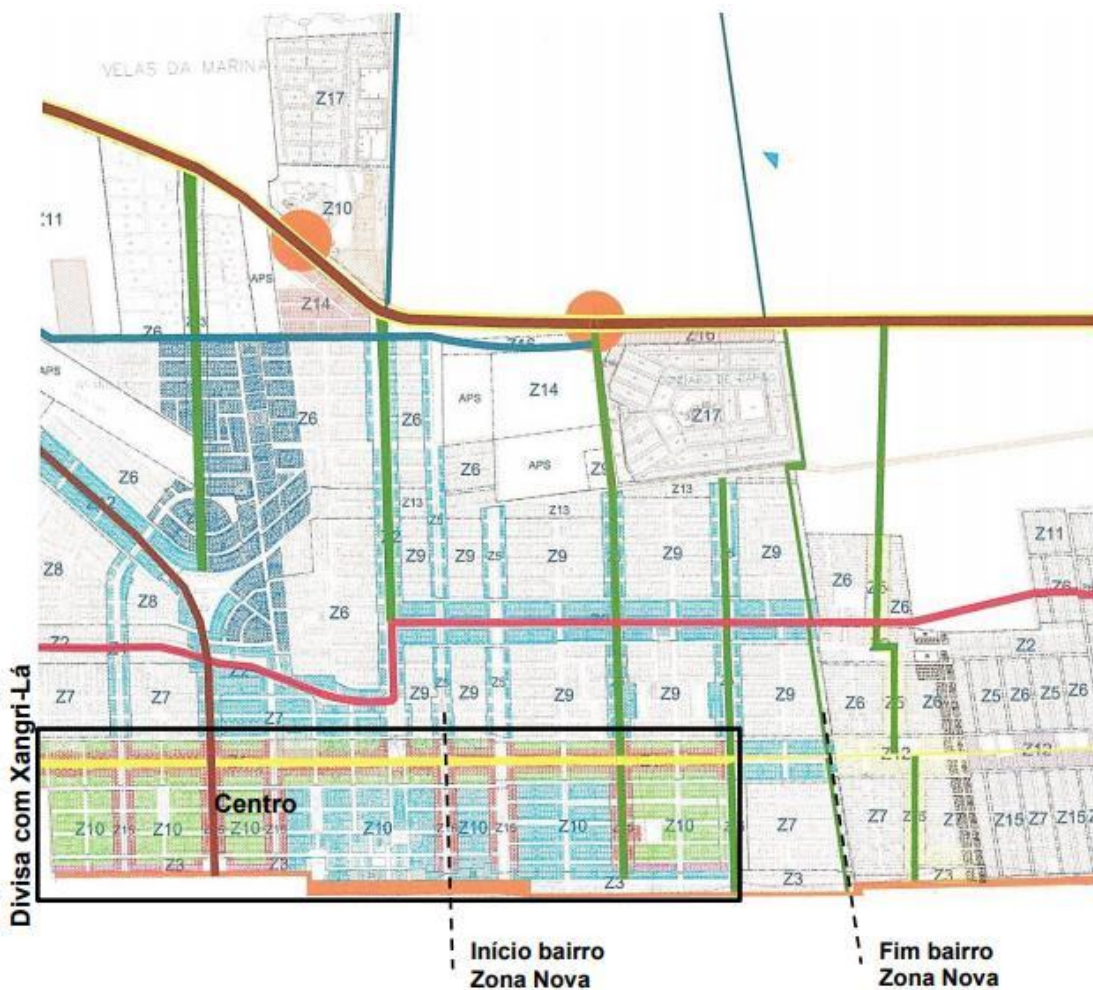
Ao mesmo tempo, existem zonas nas principais avenidas e corredores de circulação da população fixa que permitem índices construtivos maiores. Mesmo com

essa permissibilidade, através de uma análise empírica, nota-se que não há edifícios em altura nas mesmas, apontando para uma falta de interesse do setor privado em investir nessas regiões. Dessa forma, comprova-se que o sistema viário não é o maior influenciador no controle de dispositivos urbanísticos, se não, a proximidade do mar, bem como o desenvolvimento ao redor da história construída do município.

Além desta falta de interesse do setor privado em investir nas áreas mais afastadas do mar, nota-se, através deste cruzamento, que a população fixa concentra-se principalmente nas zonas cinzas do plano, que permitem a construção de somente 2 pavimentos. Com isso, é possível também perceber que a maior parte desta população ocupa o solo em residências unifamiliares. Ao mesmo tempo, com todas as constantes alterações do plano diretor ao longo dos anos, estas zonas cinzas tiveram poucas alterações, o que demonstra, de certa forma, uma tendência de continuidade deste modelo de habitação.

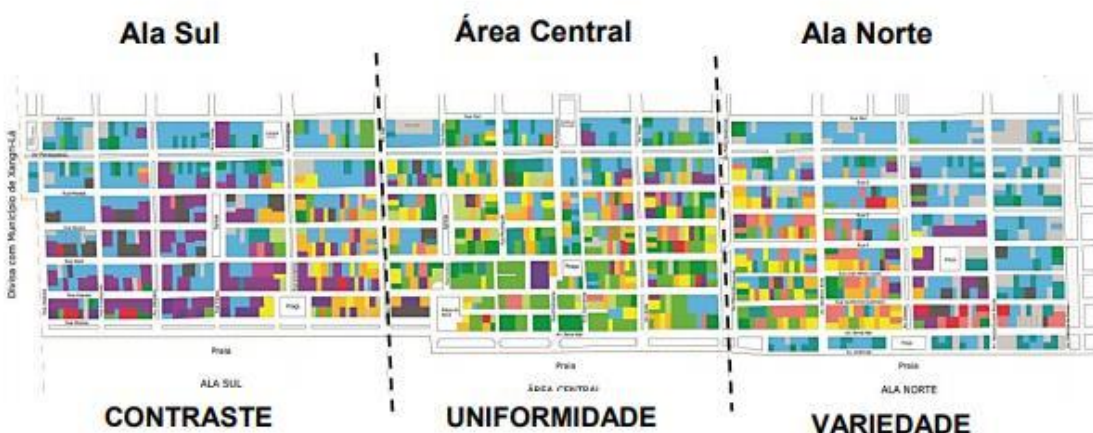
As constantes alterações do quadro de dispositivos urbanísticos concentraram-se, principalmente, nas quadras a leste da Avenida Paraguassú. Kluge (2015), fez um recorte espacial da área que chamou de setor preferencial de verticalização, a fim de entender os tipos de construção existentes. Notou-se, na pesquisa de Kluge (2015), que esta área que concentra a maior densidade da população flutuante demonstra diferenças de tratamento em relação a forma de ocupação devido a estas alterações do Plano Diretor. A autora dividiu esta área em 3 grupos, sendo chamados de Alas Sul, Central e Ala Norte.

Figura 43: Recorte espacial da pesquisa de Kluge (2015).



Fonte: A articulação entre urbanização, economia e mercado imobiliário em cidades litorâneas e a relação com o ambiente construído: o estudo de caso de Capão da Canoa; KLUGE, 2015, p. 134.

Figura 44: análise espacial da pesquisa de Kluge (2015).



Fonte: A articulação entre urbanização, economia e mercado imobiliário em cidades litorâneas e a relação com o ambiente construído: o estudo de caso de Capão da Canoa; KLUGE, 2015, p. 144.

Através de pesquisa empírica, a autora catalogou as construções deste recorte a partir das alturas das edificações. Desta forma, notou que a Ala Sul, que vai da divisa com o município de Xangri-Lá até a Avenida Poti, demonstra o que chamou de contraste, uma vez que esta área foi a que mais se verticalizou nas últimas décadas. Desta forma, o contraste se dá por diversos edifícios massivos que configuram paredões, contrastados com pequenas edificações antigas, sendo remanescentes de outras épocas (KLUGE, 2015). Este contraste, com o passar dos anos, vai ficando cada vez mais raro, uma vez que as poucas e casas que restam no local vão aos poucos sendo substituídas por novas edificações. As figuras abaixo, por exemplo, demonstram uma das poucas casas remanescentes na Avenida Beira Mar, que no ano de 2019 deu lugar a construção de um novo edifício em altura, ainda que seja em um terreno estreito e pequeno.

Figura 45: casa de alvenaria na Avenida Beira Mar em março de 2019; nova edificação em construção, Julho de 2021.



Fonte: autor.

A Ala Central, neste sentido, foi caracterizada pela uniformidade. Sendo a primeira zona do município a se desenvolver a fim de atender demandas do setor privado, esta zona apresentou, na pesquisa de Kluge, maior uniformidade devido à maior quantidade de tipologias semelhantes ou constantes. Desta forma, os edifícios desta região foram construídos, em sua maioria, nas décadas de 1980 e 1990, quando o plano diretor ainda não permitia alturas maiores do que 6 ou 7 pavimentos.

Por fim, a Ala Norte, segundo Kluge (2015) demonstrou maior variedade entre as edificações. A definição de variedade se deu devido a presença de diversos

conjuntos distintos de edificações, tendo pontos de adensamento com edifícios médios, outros com gabaritos altos, além de zonas de residências unifamiliares.

O que se notou, analisando e comparando a pesquisa de Kluge (2015), é que existem tendências de adensamento do tecido urbano a partir de uma análise simples. A região que Kluge chamou de Ala Sul apresentou investimentos significativos ao longo das últimas décadas, restando poucos terrenos disponíveis para novas construções em altura. A região Central, parece apresentar também poucas possibilidades, uma vez que se encontra bem edificada e com poucas residências unifamiliares remanescentes, que poderiam ser compradas e trocadas por edificações em altura. Em paralelo, nos últimos anos, notaram-se novos investimentos já em zonas da Ala Norte. Esta, ainda possuindo diversas áreas e terrenos para construção de edifícios em altura, parece demonstrar um novo vetor de crescimento e verticalização para os próximos anos.

Analisando também outros pontos do mapa, nota-se que toda a região ao norte da maior aglomeração urbana, permite, em sua maior parte, edificações mais baixas, sendo caracterizado por residências unifamiliares. Apenas a Avenida Paraguassú e outros eixos de circulação perpendiculares permitem edificações em altura. Ainda assim, através de análise, notou-se que existem poucas edificações que exploram este potencial construtivo, sendo apenas utilizados em pontos de esquina ou cabeças de quadra. A maior parte das edificações destas avenidas são comerciais e de porte médio ou baixo. Desta forma, também é possível notar que os investimentos da construção civil se dão, primordialmente para construção de segundas residências, priorizando a verticalização apenas com fim de construir apartamentos.

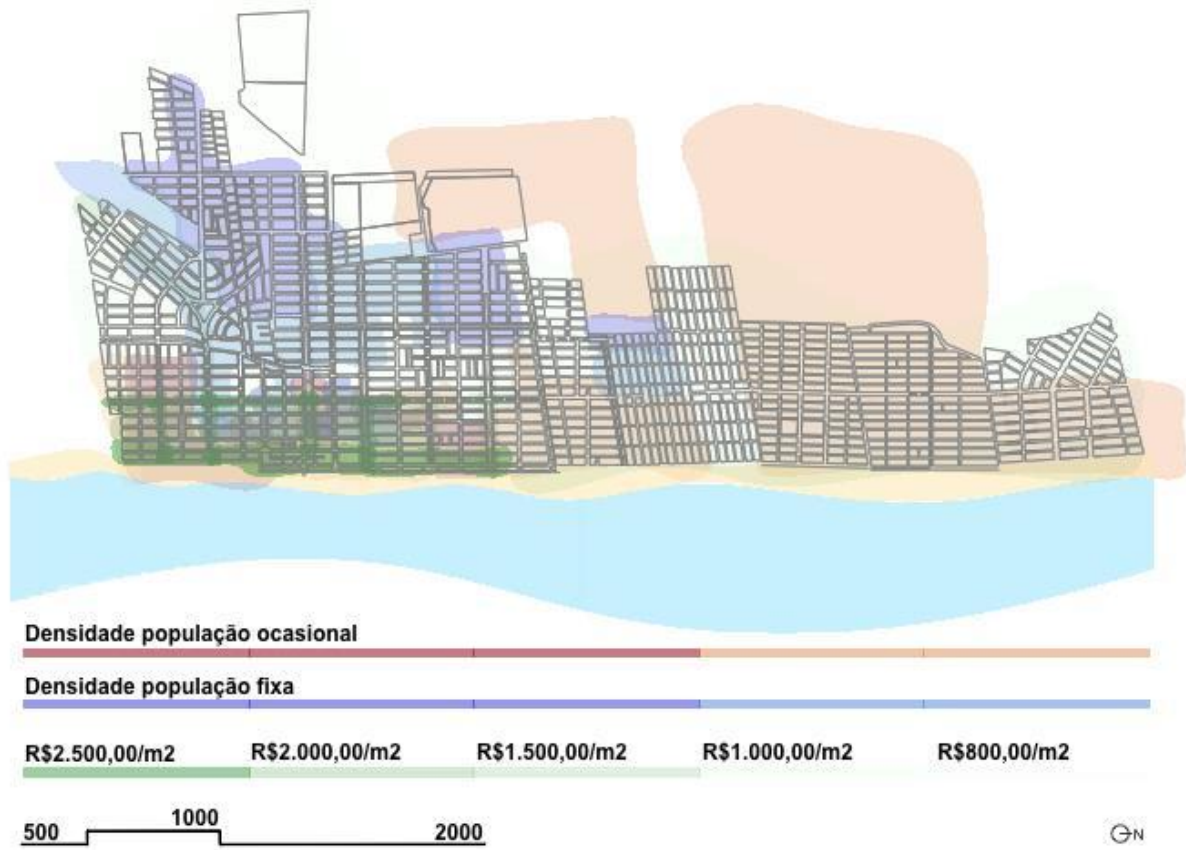
Desta forma, o cruzamento destes mapas aponta para tendências importantes de desenvolvimento urbano do município. Enquanto a mais recente alteração do quadro de dispositivos urbanísticos conduz a maiores incentivos para o setor privado em investimentos nas quadras mais próximas ao mar, a zona de maior concentração da população fixa continua dentro das mesmas características, o que tende a reforçar ainda mais os limites espaciais no ambiente urbano.

### 3.3.7 – Mapa de densidade x Valor do solo

Enquanto Capão da Canoa movimentava grande parte de sua economia a partir do mercado imobiliário, faz-se necessário um olhar atento a como se comportam os proprietários de solo no município. Como desenvolvido na fundamentação teórica, na maioria dos casos, em cidades litorâneas o valor do solo tem como principal indicador sua posição em relação à praia, sendo este o principal atrativo da cidade. Algumas outras variáveis podem influenciar, como a localização em relação às atividades urbanas, bem como questões relacionadas ao sistema viário e espaços públicos, além, é claro, do potencial construtivo da área.

Em Capão da Canoa, não sendo diferente da maior parte das cidades litorâneas, também tem o valor do solo determinado por tais questões, com algumas peculiaridades. Tendo uma forma urbana que se caracteriza por ser estreita devido aos limites físicos, sendo de um lado o oceano Atlântico e, de outro, a lagoa, de modo geral todas as áreas urbanizadas estão próximas da praia. O valor do solo, portanto, se dá pela posição em relação à praia, sendo os terrenos com vista para o mar os mais valorizados, no entanto, caminha em paralelo o potencial construtivo como principal determinante. Além disso, a Avenida Paraguassú, enquanto importante eixo comercial da cidade, também tem atenção especial devido a sua visibilidade.

Figura 46: Cruzamento dos mapas de densidade e valor do solo.



Fonte: autor.

A forma como a população se comporta no espaço em relação aos valores do solo também influenciam no modo de vida das pessoas. O valor do solo, neste mapa, foi desenvolvido através de uma entrevista com o corretor e empresário Evandro Ribeiro, proprietário da Imobiliária Itrend. Num mapa limpo dado a ele, o mesmo demarcou valores aproximados com os quais sua imobiliária atua na região. A imobiliária Itrend negocia em torno de 250 imóveis por ano em Capão da Canoa, sendo uma das mais lembradas na região e recebendo diversos prêmios nos últimos anos.

Segundo Evandro, o principal determinante no valor do solo é sua relação entre a posição em relação ao mar e o potencial construtivo de cada terreno, o que se comprova ao notar que, os terrenos ao norte da região da central da cidade, mesmo os que estão de frente para o mar, não tem a mesma valorização, porque permitem apenas a construção de residências unifamiliares. Ainda afirmou que a região do município que vai da divisa com Atlântida até o bairro Zona Nova, considerando as



quadras entre o mar e a Avenida Paraguassú são as mais valorizadas devido à soma destes dois fatores.

Segundo ele, os terrenos localizados na Avenida Paraguassú, ainda que não tenham o mesmo valor dos mais próximos à praia, tem valores altos devido ao seu potencial comercial, principalmente aqueles localizados na mesma região citada anteriormente. Desta forma, Evandro salientou que a Avenida Paraguassú não é tão utilizada para construção de edifícios em altura, apesar de ter potencial construtivo para tal, por não ter uma vocação residencial. Esta afirmação corrobora o que foi explanado no mapa de usos do solo, que parece indicar uma tendência quase que exclusiva para construção de apartamentos com fins de segunda residência e alugueis. O mesmo acredita que com o crescimento do município nas últimas décadas e a tendência de continuidade deste quadro, a Avenida Paraguassú se tornará um importante eixo corporativo também.

Nota-se que ao longo das últimas décadas, o modelo de ocupação das áreas periféricas passou a ser marcado por dois tipos de habitação: a população fixa e os condomínios horizontais. Ainda que a maior parte se concentre no município vizinho, Capão da Canoa possui diversos condomínios horizontais nas áreas próximas à Estrada do Mar. Este tipo de ocupação passou a crescer justamente em função do valor médio da terra, que permite esta exploração semelhante ao que acontece na maior parte das cidades brasileiras.

O mercado imobiliário, portanto, segundo Evandro, se comporta de maneira regular, pelo menos ao longo das últimas duas décadas. As quadras a Oeste da Avenida Paraguassú movimentam um mercado quase que exclusivamente interno, sendo a população fixa usuária dos comércios e das mudanças imobiliárias. As quadras a Leste da Avenida Paraguassú, principalmente na região central, movimentam a parcela mais significativa do mercado local, protagonizada pela construção de edifícios habitacionais que exploram o máximo potencial construtivo. Fora desta região, nos bairros a Norte do bairro Zona Nova, o comércio é de residências unifamiliares, sendo principalmente de casas compactas, destinadas a famílias de classe média que buscam um pouco mais de calma do que os que se concentram em meio aos edifícios.

Este cruzamento demonstra, como explanado na fundamentação teórica, que os proprietários do solo são os protagonistas da expansão urbana. Tal como visto no cruzamento acima, dos usos do solo x densidade, notou-se que o mercado vai construindo edifícios em determinada região até que, quando praticamente se esgota o comércio de solo ali, parte para outros espaços e assim, de forma cíclica, a cidade tende a se verticalizar para atender esta demanda.

### 3.3.8 – Mapa de densidade x Atividades urbanas (Comércio e serviços)

As atividades urbanas são essenciais para o desenvolvimento socio espacial enquanto objetiva-se desenvolver uma “cidade para pessoas”. Nas cidades litorâneas gaúchas ao longo de sua história, como afirmado por Oliveira (2015), o que se nota, para a população flutuante, é a utilização do litoral como uma interrupção da vida real. O ambiente litorâneo passou a ser utilizado como um espaço de confraternização, onde se pode disfrutar das férias próximas aos amigos e familiares em um ambiente diferente das grandes cidades. Neste sentido, Capão da Canoa teve, como explanado na contextualização histórica, alguns espaços comerciais e de serviços que caracterizaram uma época, como foi o caso dos hotéis, do Boliche e, principalmente do Baronda, que durou até o ano de 2010, sendo demolido após uma determinação do Ministério Público Federal, devido a sua localização na faixa de areia.

Enquanto isso, ao longo do desenvolvimento urbano de Capão da Canoa, o município cresceu e passou a ter características diferentes. Enquanto o início da urbanização do município, a exploração do comércio e serviços funcionava de maneira sazonal em quase sua totalidade, ou seja, a maior parte funcionava apenas nos meses de veraneio, de meados de dezembro até o início de março. Tais comércios como restaurantes, bares, lojas e afins, abriam as portas a fim de atender às demandas da população sazonal e, assim que passasse a época de veraneio, deixavam de operar. Desta maneira, muitos prestadores de serviço tinham de faturar o suficiente para viver o restante do ano.

No entanto, com o crescimento de Capão da Canoa e o aumento populacional, este cenário passou a se alterar aos poucos. A construção civil se torna o mais importante fator de desenvolvimento econômico do município. Enquanto a sazonalidade do comércio faz com que haja uma grande baixa na demanda laboral,

os setores ligados à construção civil cresceram muito, considerando, neste caso, todos os tipos de serviços como arquitetura e engenharia, corretagem de imóveis, fornecimento de materiais e os próprios prestadores de serviço, além dos zeladores de imóveis, empresas de administração de condomínios e afins. Estima-se, segundo o Corede Litoral Norte, que estes setores representam mais de 40% dos empregados no município. O diferencial dos setores ligados a construção civil tem em relação aos demais comércios, é a menor influência da sazonalidade em seu funcionamento.

Não obstante a estes fatores, com o passar dos anos e o crescimento do setor imobiliário dos anos 2000, o aumento populacional também trouxe diferentes formas de comportamento no comércio local. Segundo o presidente da Associação Comercial Industrial e Prestadora de Serviços de Capão da Canoa e Xangri-Lá (ACICC), Augusto Cesar Roesler Smaniotto, o que se configura diferente do início do processo de urbanização em relação aos dias atuais, é que com o aumento populacional considerável nos anos 2000, Capão da Canoa passou a ter uma demanda própria de comércios e serviços para atender a população fixa, além de maior movimentação da população flutuante nos finais de semana e feriados, fazendo com que boa parte do comércio local permaneça aberto durante todo o ano. Estas mudanças fazem com que, diferente de um passado onde somente alguns comércios essenciais permaneciam abertos durante todo o ano, nos dias atuais a população fixa também conta com diversos tipos de opções de comércios e serviços.

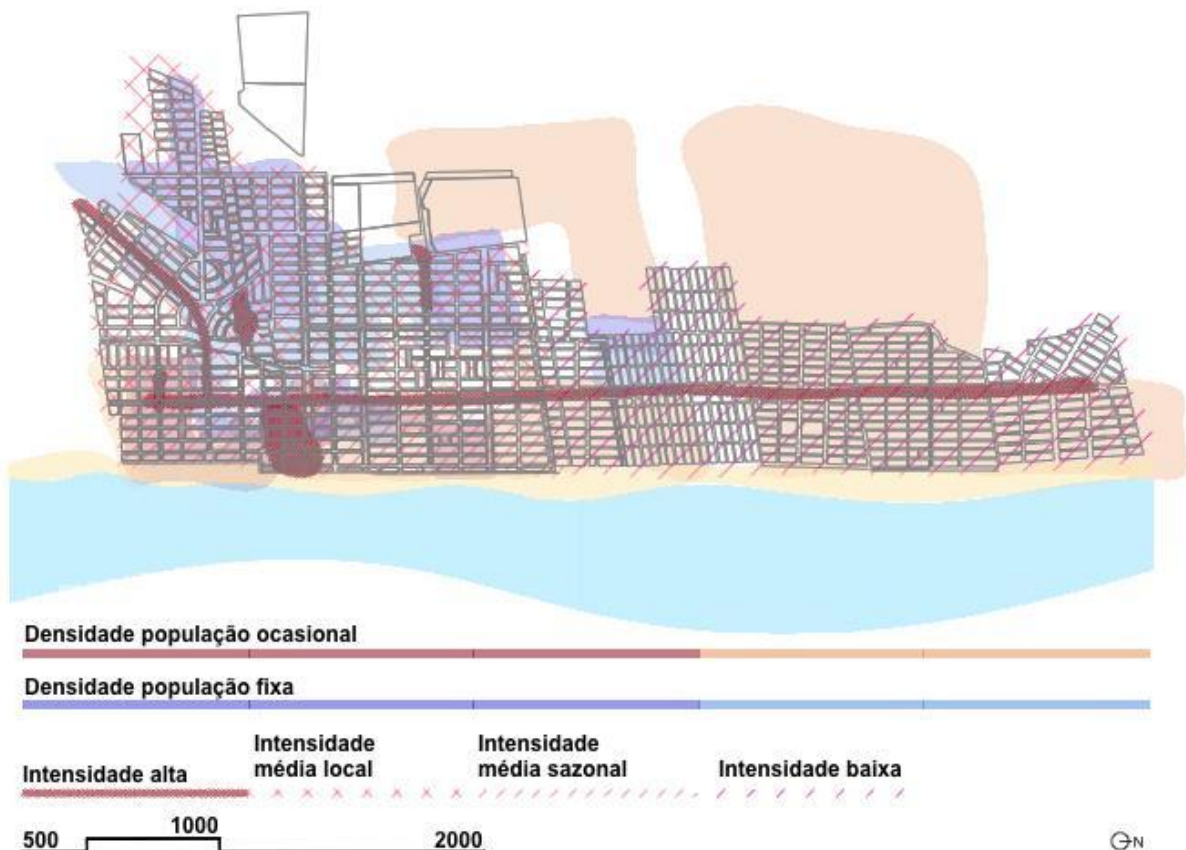
Ainda que haja este aumento de demanda, muitas atividades urbanas ainda acontecem de forma sazonal. Segundo Augusto, as atividades que permanecem abertas durante todo o ano representam em torno de 70% dos comércios do município, o que significa que 30% ainda funcionam de forma sazonal. Segundo ele, junto a dados da ACICC, destes 30% dos comércios, a maior parte dos trabalhadores têm de procurar outras atividades durante o restante do ano, que acabam convergindo, na a vagas ligadas aos setores da construção civil.

Em relação a espacialidade das atividades urbanas no município, a organização se dá também de forma diferente nos locais da população fixa e flutuante. Segundo Augusto, o que se nota é que existem na zona central do município dois centros comerciais, sendo um nos arredores da região dos primeiros hotéis, concentrados principalmente na Rua Sepé, e outro na Rua General Osório, mais

afastada da praia e ligada quase que exclusivamente a população fixa. Segundo ele, os demais bairros e setores têm apenas comércios locais como pequenos mercados, farmácias e atividades pontuais, sendo estes os que, nos dias atuais sofrem mais com a influência da sazonalidade.

Além dos dois centros comerciais, destaca-se a importância da Avenida Paraguassú no comércio local. Enquanto importante eixo na mobilidade urbana, a Avenida Paraguassú, segundo Augusto Cesar, representa o eixo comercial mais importante do município, sendo também o local de maior valorização, uma vez que possui maior visibilidade. Segundo o presidente, ela também se destaca para o comércio e atividades urbanas porque, além de ser a via de maior movimentação diária de pessoas, também tem o caráter de “unir” a população fixa e flutuante, funcionando como uma zona multiuso para toda as pessoas.

Figura 47: Cruzamento dos mapas de densidade e atividades urbanas.



Fonte: autor.

A configuração, portanto, do comércio local é marcada principalmente através de três aglomerações distintas. Nota-se que, a nível de crescimento da demanda

urbana, a localização dos comércios se dá principalmente através deste eixo articulador, que é a Avenida Paraguassú. Em relação ao comportamento da população fixa e flutuante, o que se evidencia é uma diferenciação na exploração do comércio, podendo serem chamados de comércio local e sazonal. O comércio local é marcado por uma organização própria, sendo explorado quase que exclusivamente pela população fixa. Tais comércios são diferentes dos sazonais, possuindo em média, valores mais baixos.

Além disso, os comércios locais funcionam de forma mais linear ao longo do ano. Não sendo tão impactados pela sazonalidade, demonstram poucas oscilações nos lucros em diferentes épocas do ano, diferente do segundo centro comercial, junto à Rua Sepé. Este, segundo Augusto Cesar, tem relevante influência da sazonalidade, ainda que a maioria consiga manter as portas abertas durante o ano inteiro. Segundo ele, o que se nota é uma baixa significativa nos meses de abril a dezembro, fazendo com que os comércios mais tradicionais e que já se adaptaram a este sistema consigam se manter abertos, diferente do que acontece com a maior parte dos comércios mais novos, que tem mais rotatividade, demonstrando que muitos não conseguem sobreviver às oscilações causadas pela sazonalidade.

### 3.3.9 – Mapa de densidade x Infraestrutura

Como explanado ao longo da fundamentação teórica, a infraestrutura urbana é essencial para a cidade ter qualidade de permanência. Os pontos descritos por Mascaró como primordiais para o funcionamento coletivo encontram diversos problemas em cidades litorâneas, na maioria das vezes em função do dimensionamento e as lacunas populacionais não precisamente estimadas pelos órgãos responsáveis.

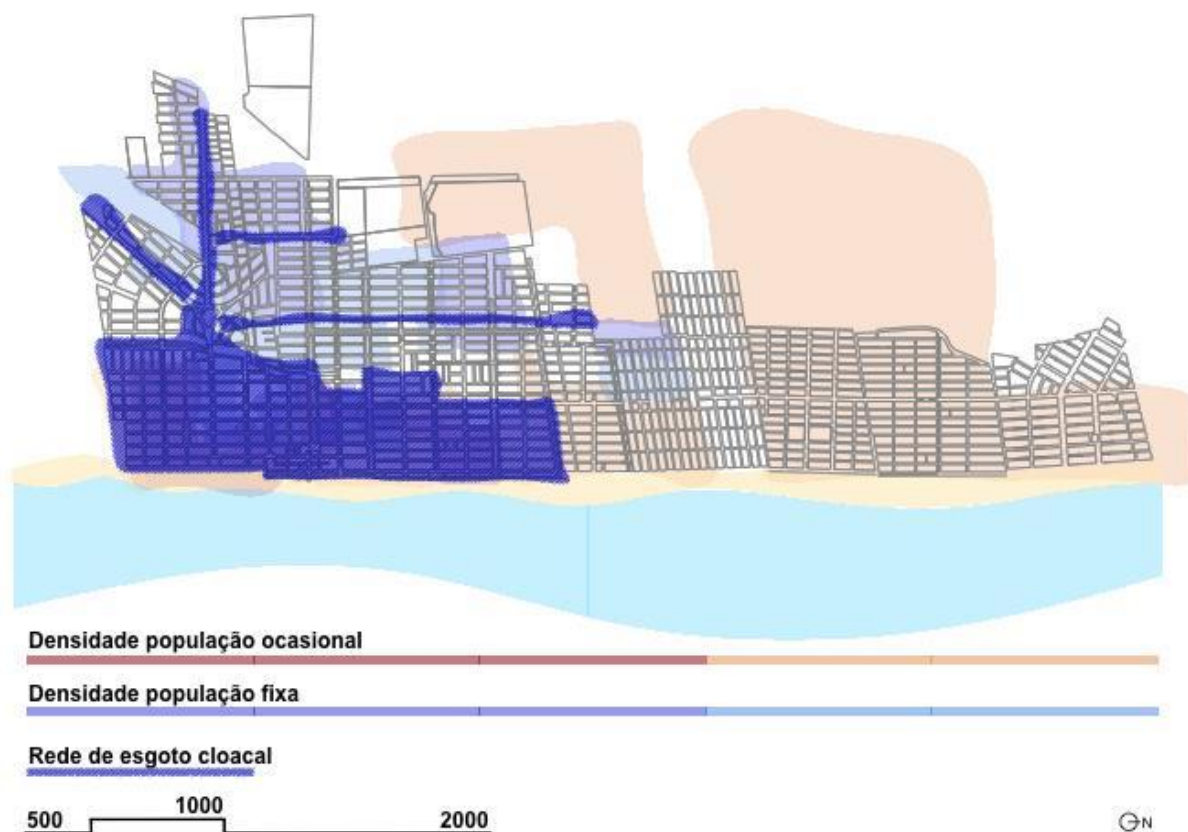
Em Capão da Canoa, semelhante a diversas cidades turísticas no mundo inteiro, problemas de infraestrutura são sentidos nos momentos de maior fluxo. Enquanto sua infraestrutura parece abastecer de forma satisfatória a população em termos de energia, comunicações e abastecimento de água durante os meses de baixa temporada, os momentos de maior fluxo apontam para um subdimensionamento destes sistemas.

Durante os meses de verão, diversos relatos apontam para falhas nos sistemas básicos de infraestrutura. Um grande desafio para aqueles que planejam a cidade seria como dimensionar sistemas para locais que tem um movimento pendular tão agudo como as cidades litorâneas. Durante a virada do ano de 2019 para 2020, a prefeitura de Capão da Canoa estima que mais de 800 mil pessoas passaram pelo município, o que é um aumento demasiado significativo para uma cidade que tem sua população total estimada em pouco mais de 50 mil. Isto significa que para atender a demanda dos momentos de maior movimentação, os sistemas de infraestrutura permaneceriam praticamente ociosos durante a maior parte do ano.

Reconhecendo tal realidade, entende-se que os sistemas podem sempre serem melhorados, mas de maneira geral, atendem a população. Dentre estes, no entanto, o sistema de saneamento, desde o início do processo de verticalização do município tem sido uma questão não resolvida. Como relatado anteriormente, ao final dos anos 1990 e início do milênio, as construções tiveram de ser paralisadas em função do tratamento de esgoto, uma vez que o mesmo não acompanhava o crescimento populacional.

As diversas ampliações e a construção de uma nova Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), pareceram não resolver o problema do saneamento, uma vez que em 2019, o mesmo se repetiu, fazendo com que todas as licenças de construção no município fossem trancadas. Para um município que tem na construção civil uma das mais importantes fontes de sua economia, a paralisação deste setor representa uma forte queda no faturamento, bem como um impacto significativo nos empregos.

Figura 48: Cruzamento dos mapas de densidade e sistema de esgoto cloacal.



Fonte: autor.

O mapa de atendimento da rede de esgoto cloacal também aponta para a preferência de investimento nas zonas de interesse turístico. Como visto no quadro de dispositivos de controle urbanístico, as quadras mais afastadas do mar não possuem muitas edificações em altura, o que faz com que a necessidade maior seja nas zonas mais verticalizadas, o que não justifica o não atendimento da rede em diversos importantes setores do município. Tais zonas que não são atendidas por rede de esgoto cloacal tem de utilizar o sistema de fossa-filtro.

Em 2016 foi realizado pela prefeitura municipal um novo plano de Saneamento Básico, visando sanar estes problemas que ocorrem de tempos em tempos no município. Segundo o estudo, realizado pela empresa Ampla Assessoria e Planejamento Ltda, o atual abastecimento da população é de 62% com tratamento de esgoto cloacal.

Figura 49: Quadro de estimativa da população futura de Capão da Canoa.

**Quadro 50: Estimativa da População Futura dos Métodos Analisados.**

Método / Ano	2010	2016	2020	2025	2030	2036
Aritmético	42.040	47.498	51.137	55.686	60.235	65.693
Geométrico	42.040	50.968	57.950	68.038	79.881	96.846
Taxa Média (TM) Anual	42.040	52.204	60.312	72.239	86.525	107.444
Função Previsão	42.040	46.107	49.660	54.100	58.540	63.868
Função Crescimento	42.040	48.505	54.144	62.122	71.276	84.059

Fonte: Plano Municipal de Saneamento Básico, dezembro de 2016.

Além do estudo realizado em 2016 reconhecer o problema do tratamento na realidade atual, estima um crescimento populacional considerável para as próximas décadas. O mesmo estima que até 2036, o município terá um acréscimo populacional que chegará a 84.059 habitantes. Desta forma, pretende-se atingir níveis de atendimento até 97% da população com tratamento adequado de esgoto cloacal.

Figura 50: Quadro de estimativa da população futura de Capão da Canoa.

**Quadro 200: População total atendida e cobertura com serviços de coleta de esgoto proposto no PMSB do Município de Capão da Canoa/RS (sede + distritos).**

Ano		População Total (Sede + Distritos) (hab.)	População Atendida (Sede + Distritos) (hab.)	Cobertura Prevista (%)
Calendário	PMSB			
2017	01	111.680	49.679	44
2018	02	114.793	59.074	51
2019	03	117.993	69.982	59
2020	04	121.282	74.049	61
2021	05	124.662	77.200	62
2022	06	128.137	80.469	63
2023	07	131.709	83.862	64
2024	08	135.380	93.769	69
2025	09	139.154	102.750	74
2026	10	143.032	111.204	78
2027	11	147.019	117.946	80
2028	12	151.117	124.917	83
2029	13	155.330	131.528	85
2030	14	159.659	138.124	87
2031	15	164.109	144.836	88
2032	16	168.684	151.816	90
2033	17	173.386	159.072	92
2034	18	178.219	166.613	93
2035	19	183.186	174.454	95
2036	20	188.292	182.601	97

Legenda:

Etapa Emergencial/Imediata	Etapa de Curto Prazo	Etapa de Médio	Etapa de Longo Prazo
----------------------------	----------------------	----------------	----------------------

Fonte: Plano Municipal de Saneamento Básico, dezembro de 2016.



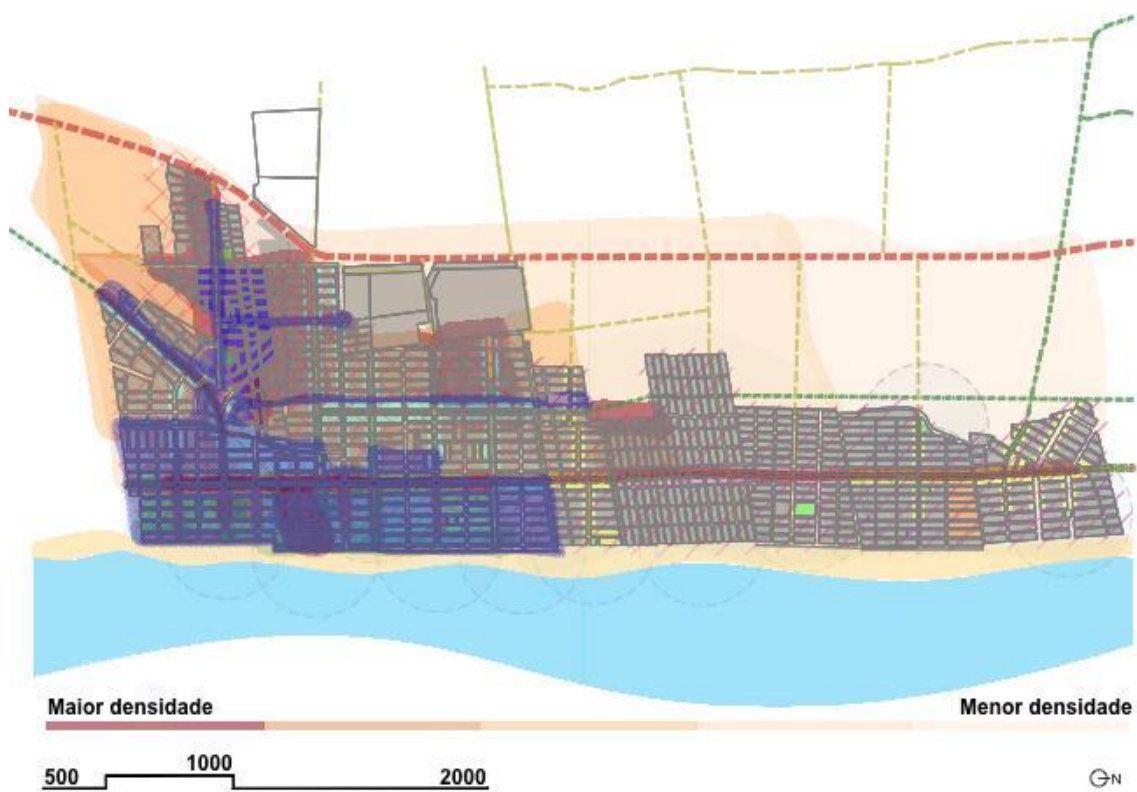
Entende-se, ao analisar o cruzamento dos mapas, que semelhante a análise de outras variáveis, os responsáveis por atender a população com saneamento básico tiveram atenção maior nas zonas turistificadas. Espera-se, com o estudo realizado em 2016, que o poder público tenha aberto voltado esforços para que toda a população seja atendida de modo satisfatório.

### 3.3.10 – Cruzamento geral dos mapas

A densidade demográfica, enquanto espacializa a distribuição das pessoas no solo urbano, também permite ver a disponibilidade ou não de infraestrutura necessária para a qualidade da vida na cidade. Com as sobreposições parciais de cada variável, permitiu-se observar a presença de cada uma e sua atuação entre a população fixa e flutuante, indicando uma série de análises sobre a concentração das atividades urbanas em determinados locais.

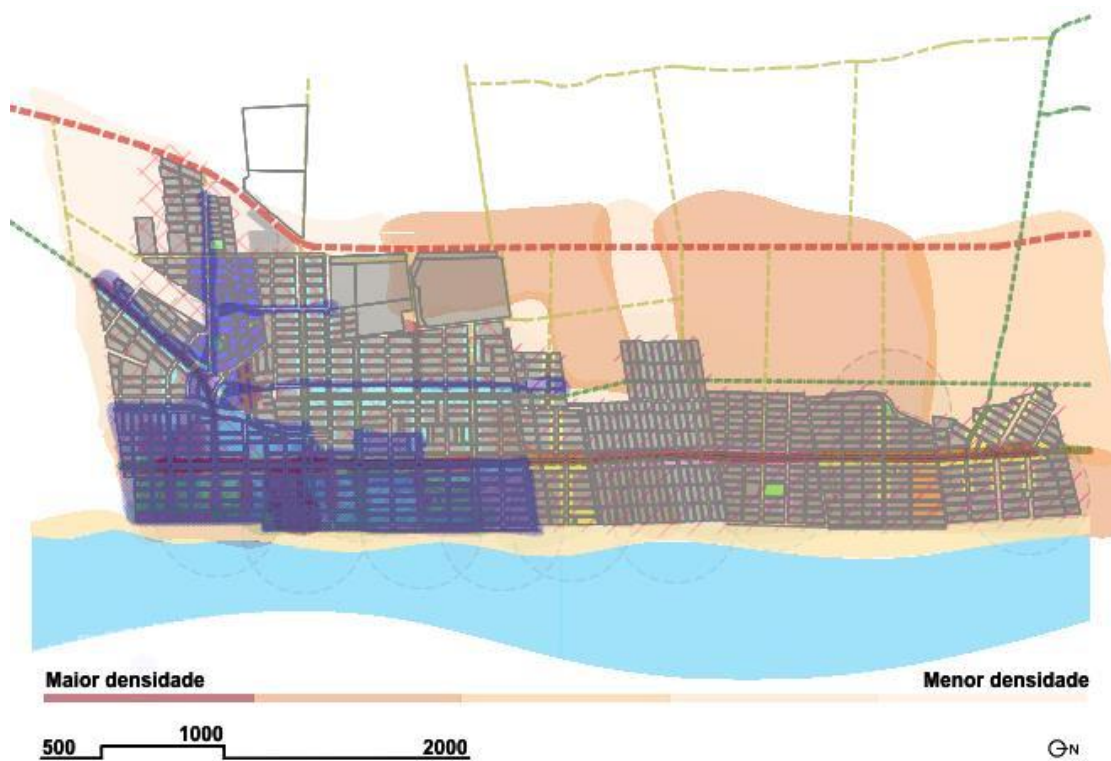
Desta maneira, o cruzamento geral das variáveis também indicou, através de um sistema de manchas, a intensidade das atividades no local de maior concentração da população flutuante. Nos mapas abaixo, utilizou-se, separadamente os mapas de densidade populacional e de uso ocasional, colocando-os como base, sem transparência, abaixo de todos os outros. A partir disso, foram-se inserindo cada um dos mapas, com transparência de 50%, a fim de que se possam enxergar os cruzamentos em cada um deles, onde as manchas vão se escurecendo a medida em que são cruzadas ou misturadas.

Figura 51: Cruzamento geral das variáveis sobrepostas à densidade demográfica.



Fonte: autor.

Figura 52: Cruzamento geral das variáveis sobrepostas ao uso ocasional.



Fonte: autor.

Os mapas indicam, como esperado, que existe uma concentração de atividades e infraestrutura na zona central, nas quadras mais próximas ao mar. Esta concentração de atividades privilegia a população flutuante, ao mesmo tempo em que incentiva a continuidade do perfil de desenvolvimento econômico do município.

Em contrapartida, as zonas de maior concentração da população fixa não tem acesso aos mesmos recursos, ao mesmo tempo em que também parece dar continuidade ao perfil de desenvolvimento que se mostrou presente desde a contextualização histórica, que é uma tendência de ocupação horizontal, nas quadras mais afastadas das principais atividades.

#### **4 – RESULTADOS**

Através da análise e cruzamento dos mapas realizados até aqui, podem-se fazer diversas conclusões parciais a fim de entender o atual cenário de Capão da Canoa. Como acreditava-se no início desta pesquisa, a metodologia comprova, no estudo de caso, que este município se comporta de maneira semelhante a diversas cidades litorâneas e/ou turísticas na realidade brasileira. Os limites entre população fixa e flutuante mostram-se evidentes em muitos aspectos. Enquanto o mapa de densidade populacional demonstra a maior ocupação nas zonas mais afastadas do mar, o mapa de domicílios não ocupados – uso ocasional mostra maior intensidade nas quadras próximas, principalmente ligadas a região central.

O desenvolvimento urbano do município demonstrou que sua ocupação reflete o comportamento de um poder público que sempre esteve ligado diretamente aos interesses do setor privado. Enquanto os primeiros loteamentos que deram origem ao município já previam um afastamento entre a população prestadora de serviço e os veranistas, Capão da Canoa se desenvolveu dessa forma e passou a ter investimentos apenas em determinadas regiões, neste modelo de embelezamento do quadro urbano, a fim de atrair mais pessoas.

Os sistemas de infraestrutura urbana atendem a mesma lógica da ocupação. A Avenida Paraguassú, que representa o mais importante eixo de centralidade e mobilidade urbana, funciona como um limite espacial que divide a população fixa e flutuante, porém, estando mais próxima da segunda. Ao mesmo tempo, a rede ciclo

viária é baixa e não atende de forma satisfatória aqueles que optam pelo transporte não motorizado.

Da mesma maneira, os espaços públicos abertos seguem este padrão de investimento. Enquanto as zonas de ocupação da população flutuante parecem ser atendidas por diversos espaços públicos urbanizados, as zonas de ocupação mais intensas da população fixa não recebem o mesmo tratamento, ao mesmo tempo em que os poucos equipamentos não possuem níveis de qualidade similares, o que se dá também pela falta de interesse do setor privado na manutenção dos mesmos.

A ocupação e uso do solo demonstra os locais de maior interesse deste setor. O quadro de dispositivos urbanísticos, lido atualmente com um olhar também para um passado recente, mostra que as diversas modificações do Plano Diretor municipal buscaram atender os interesses da construção civil, focando em um único setor do município. Esta lógica conduziu ao cenário atual, onde cada vez mais as antigas construções vão sendo substituídas por novos “paredões”, que ocupam praticamente todas as áreas permeáveis. Desta maneira, esta variável se relaciona diretamente ao valor do solo, que se torna mais alto de acordo com o potencial construtivo e sua posição em relação a distância do mar. Esta relação mostra que, ainda que hajam zonas de desenvolvimento nas quadras mais afastadas, não existe interesse do setor privado nas mesmas.

As atividades urbanas, que são essenciais para a manutenção da qualidade da cidade também se relacionam diretamente com estas dicotomias da realidade litorânea. Enquanto uma parcela dos comércios funciona de maneira sazonal, esta se concentra na região que recebe a população flutuante. Como o município possui uma vida urbana consolidada, a população fixa parece ser atendida de maneira satisfatória pelas atividades. A maior parte dos comércios se localiza na Avenida Paraguassú, que representa o maior eixo comercial da cidade. De qualquer maneira, existem outros pontos centrais de comércio, que se organizam de maneira a atender especificamente a população fixa ou a flutuante.

Por fim, a infraestrutura, sob o ponto de vista energético, de comunicações e de saneamento enfrenta dificuldades em função da sazonalidade. Enquanto os primeiros sistemas parecem colapsar nos períodos de maior movimentação, este é um problema comum da sazonalidade em diversas cidades ao redor do mundo, até

então não dotado de soluções. Por outro lado, o saneamento é um problema reconhecido no município que tem afetado o funcionamento e desenvolvimento urbano. A rede de esgoto cloacal, que atende em torno de 60% da cidade, está concentrada principalmente na região mais verticalizada, e mesmo assim não atende a demanda acelerada da construção civil, o que demonstra que o setor público, buscando atender os interesses do privado, não acompanha a velocidade do mercado, que deveria seguir um planejamento dentro da realidade temporal urbana e de seu crescimento, de modo sustentável.

Desta maneira, os resultados da metodologia demonstram uma realidade que parece comum em cidades litorâneas. A organização sócio espacial se dá de maneira a desenvolver limites entre a população fixa e flutuante. Reconhece-se a importância econômica do turismo e os investimentos da construção civil que atraem pessoas ao mercado da segunda residência, sabendo que isto gera a maior parte dos empregos da população fixa, no entanto, questiona-se o fato de que poderiam ser investidos melhores recursos na qualidade de vida desta população, que poderia ter acessos melhores aos sistemas gerais de infraestrutura, bem como espaços e equipamentos públicos de melhor qualidade. Para a população fixa, os índices de investimentos são maiores, mas também se questionam as medidas do setor público que parece seguir legislando para o mercado imobiliário, o que poderia, a longo prazo, afetar diretamente a qualidade dos espaços urbanos e por consequência afetar economicamente o desenvolvimento do município.

## **5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As cidades litorâneas brasileiras, de modo geral, têm impactos significativos na morfologia urbana em decorrência da sazonalidade. Sendo um problema turístico global, ela gera formas de ocupação e uso do solo que caracterizam um sistema de limites entre população fixa e flutuante. Enquanto os municípios que sofrem influência da sazonalidade dependem do turismo e dos investimentos na construção civil para seu desenvolvimento econômico, faz-se necessário explorar este fenômeno de maneira sustentável.

O quadro urbano da maior parte das cidades litorâneas demonstra um investimento massivo nas áreas turísticas e de segunda residência. Tais

investimentos são feitos com o objetivo de atender uma demanda específica da população flutuante. Ao mesmo tempo, entende-se que este movimento pendular causado pela sazonalidade, em determinados períodos do ano, recebe um fluxo mais acentuado nos dias de feriados estendidos e afins, que pode causar colapsos nas principais redes de infraestrutura.

O mercado imobiliário e da construção civil são agentes determinantes nos investimentos das cidades litorâneas. A articulação entre este mercado e o poder público é o que determina os investimentos e este quadro de embelezamento de certas áreas. Em contrapartida, por falta de interesse ou consciência, a população fixa não recebe os mesmos investimentos. Esta, normalmente se assenta nas áreas mais afastadas da praia, que é onde o valor do solo é mais alto.

Esta lógica de ocupação do solo com zonas de interesse do turismo e de população fixa pode criar um sistema de limites espaciais que separa e setoriza a cidade. Na presente pesquisa, estudou-se a realidade de Capão da Canoa, município litorâneo mais expressivo do Rio Grande do Sul, que é considerado um polo regional do Litoral Norte do estado. Como esperado, demonstrou diversas características semelhantes a outras cidades litorâneas do Brasil.

As variáveis elencadas nesta pesquisa foram consideradas relevantes para a manutenção da qualidade de vida urbana. Através de uma análise qualitativa e/ou quantitativa de cada variável, pode-se entender o atendimento ou não da população de modo geral em determinados aspectos.

Através da análise da densidade demográfica, pode-se demonstrar de forma visual os locais de maior ocupação da população fixa. A comparação desta com o levantamento do censo de residências não ocupadas faz enxergar a população flutuante. Estas variáveis, representadas em manchas, apontaram para a confirmação desta separação entre as duas populações. Este modelo de ocupação reflete o que foi afirmado ao longo do trabalho, de uma morfologia urbana que coloca a população fixa mais afastada daquilo que oferece como principal atrativo.

A sobreposição das variáveis sobre este mapa de densidade refletiu este quadro de investimentos nas zonas de interesse turístico. Demonstrou-se, através destas sobreposições, que a população fixa permanece recebendo menos investimentos, ao mesmo tempo em que também fica afastada dos principais espaços,

tendo um nível de acessibilidade baixo. A população flutuante, em contrapartida, tem melhores investimentos em espaços públicos e sistemas de modo geral.

Este sistema de limites foi considerado relevante em outras pesquisas acadêmicas. Sob o ponto de vista da morfologia urbana, faz-se necessário entender estes locais, ao mesmo tempo em que se pode identificar possíveis vetores de expansão. Na presente pesquisa, buscou-se identifica-los, a fim de contribuir com o planejamento urbano local e, de alguma forma, trazer mais luz a este tema das cidades litorâneas, que é tão importante para a realidade brasileira.

O diagnóstico urbano, portanto, é um tema importante para o planejamento da cidade. Enquanto se entendem as lacunas populacionais e os limites entre população fixa e flutuante, o poder público pode ter melhor articulação com o setor privado, a fim de melhorar a vida das pessoas de modo geral. Esta articulação poderia permitir que, além da continuidade de investimentos nas zonas de turismo e segunda residência, os sistemas de infraestrutura fossem melhor planejados de acordo com a lógica da expansão e verticalização. Desta maneira, esta pesquisa não pretendeu entrar no debate a respeito da permissibilidade ou não da expansão urbana, mas entendê-la como um fator recorrente das cidades, e buscar planejá-la de maneira sustentável.

Ao mesmo tempo, além da expansão, um diagnóstico urbano poderia também auxiliar no tratamento da população fixa. Reconhecendo a falta de investimentos nas zonas da moradia da população, o poder público poderia tratar de aumentar a qualidade e acesso das pessoas a espaços de maior qualidade. A melhoria dos sistemas de infraestrutura, bem como o tratamento do sistema viário e os espaços públicos, poderiam ser um incentivo ao desenvolvimento da economia interna, ao mesmo tempo em que a cidade cumpriria um papel mais democrático e acessível às pessoas.

Desta maneira, conclui-se que os objetivos desta pesquisa foram alcançados. Sendo o objetivo geral criar uma ferramenta de apoio ao diagnóstico urbano, a fim de contribuir com o planejamento das cidades litorâneas, entende-se que o diagnóstico do município de Capão da Canoa demonstrou os locais de principal atenção aos quais o planejamento urbano deve alcançar, devido a suas fragilidades e/ou oportunidades.

Ao mesmo tempo, aprofundou-se o tema da sazonalidade como objetivo específico, entendendo sua influência no dia a dia da cidade litorânea. Ainda assim

identificou-se também os principais vetores de expansão, relacionando os dispositivos de controle urbanísticos com a iniciativa privada. Da mesma forma, como objetivo específico, também foram propostas reflexões a respeito do dimensionamento e planejamento da infraestrutura para cidades que possuem estes impactantes movimentos sazonais. Por último, identificou-se este sistema de limites entre a população fixa e flutuante, como característica marcante da cidade litorânea. Capão da Canoa demonstrou através de diversas variáveis a presença deste fato.

Nesta pesquisa, portanto, buscou-se contribuir com o planejamento urbano das cidades litorâneas. Entendendo as dificuldades impostas por essa articulação entre o poder público e o setor privado, buscou-se, de alguma forma, demonstrar a insustentabilidade deste sistema de limites e formas de ocupação do solo, que separam e setorizam os investimentos entre a população fixa e flutuante, mostrando que talvez existam outros caminhos de investimento para que a cidade funcione de maneira mais sistêmica.

Enquanto ferramenta de diagnóstico, esta pesquisa também pretendeu ser o início de futuros estudos e aprofundamento sobre o planejamento urbano de cidades litorâneas. Desta maneira, abrir portas para contribuir de alguma forma com o desenvolvimento sustentável destas localidades, a fim de mitigar os impactos da sazonalidade, para que cresçam de maneira sustentável e democrática para todos.



## REFERÊNCIAS

BURGOS, Marcelo Baumann. **Cidade, territórios e cidadania**. Dados-Revista de Ciências Sociais, v. 48, n. 1, p. 189-222, 2005.

CORREA, Luiz Henrique Sedrez. **A segunda residência como indutora da urbanização em áreas litorâneas na contemporaneidade**. Geo UERJ, n. 28, p. 291-307, 2016.

DA FONSECA, Maria Aparecida Pontes; DA COSTA, Ademir Araújo. **A racionalidade da urbanização turística em áreas deprimidas: o espaço produzido para o visitante**. Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales, v. 9, 2005.

DE ALMEIDA VASCONCELOS, Pedro., **AS METAMORFOSES DO CONCEITO DE CIDADE**. Mercator – Revista de Geografia da UFC, 2015.

DE DEUS, João Batista. **As cidades médias na nova configuração territorial brasileira**. Boletim Goiano de Geografia, v. 24, n. 1, p. 81-91, 2004.

DE OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda; SOARES, Beatriz Ribeiro. **Cidade média: apontamentos metodológicos e tipologia**. Caminhos de Geografia, v. 15, n. 52, 2014.

DONEGAN, Lucy. **Qual é a sua praia? Arquitetura e sociedade em praias de Natal-RN**. 2016.

DORNELLES, Eduardo Pasetti. **Espaços públicos para atividade física e lazer em Capão da Canoa/RS**. 2014.

FRAGUELL I SANSELLÓ, Rosa Maria. **Turisme residencial i territori la segona residència a les comarques gironines**. Universitat Autònoma de Barcelona,, 2009.

IBGE. Economia do Turismo 2003-2009, 2012. Disponível em <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/multidominio/turismo/9081-economia-do-turismo.html?=&t=downloads>> Acesso em 14/10/2019.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Domicílios e população, Censo 2010.** Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/guaratuba/panorama> > Acesso em: 25/06/2019.

KLUGE, Ivane. **A articulação entre urbanização, economia e mercado imobiliário em cidades litorâneas e a relação com o ambiente construído: o estudo de caso do município de Capão da Canoa-RS.** 2015.

KLUGE, Ivane. **As estratégias do mercado imobiliário na promoção do espaço urbano e sua relação com a economia urbana local: o caso da cidade litorânea de Capão da Canoa/rs.** Anais do Simpósio Latino-Americano de Estudos de Desenvolvimento Regional, v. 1, n. 1, 2018.

KRZYZANOWSKI, Alejandra; DA CRUZ, Gustavo. **Estudo Comparativo da Sazonalidade Turística. Turismo: Desafios e especificações para turismo sustentável.** Ilhéus: Editus, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2006.

LENCIONE, Sandra. **Observações sobre o conceito de cidade e urbano.** GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), n. 24, p. 109-123, 2008.

LYNCH, Kevin; CAMARGO, Jefferson Luiz. **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.

Machado, A. B. (2018). **Os limites nas cidades.** Revista Educação Geográfica em Foco, 2(4).

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana.** CaderNAU, v. 8, n. 1, p. 11-22, 2015.

MASCARÓ, Juan Luis et al. **Infra-estrutura da Paisagem.** Porto Alegre: Masquatro, 2008.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos.** 4 Editora, 2005.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos.** 4 Editora, 2005.

MASCARÓ, Juan Luis. **Manual de loteamentos e urbanização**. Porto Alegre: Sagra, 1994.

MASCARÓ, Juan Luis; YOSHINAGA, Mário. **Infra-estrutura urbana**. Masquatro, 2005.

MASCARO, Lucia Elvira Alicia Raffo de. **A iluminação do espaço urbano**. Arqtexto. n. 8 (2006), p. 20-27, 2006.

MORAIS, L. M. F. A. **Expansão urbana e qualidade ambiental no litoral de João Pessoa-PB**. João Pessoa/PB: Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, UFPB, João Pessoa, PB, 2009.

MORALES SCHECHINGER, Carlos. **Algunas reflexiones sobre el mercado de suelo urbano**. Texto nodal del curso Mercados de Suelo Urbano en América Latina, Lincoln Institute of Land Policy, 2007.

MOTA, Keila Cristina Nicolau. **Marketing turístico: promovendo uma atividade sazonal**. Atlas, 2001

MOURA, Nina Simone Vilaverde et al. **A urbanização na zona costeira: processos locais e regionais e as transformações ambientais - o caso do Litoral Norte do Estado do Rio Grande do Sul, Brasil**. Ciência e Natura, v. 37, n. 3, p. 594-612, 2015.

NADALIN, Vanessa Gapriotti; BALBIM, Renato. **Padrões espaciais da vacância residencial brasileira**. 2011.

OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JR, Eduardo. **Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não metropolitana**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 14, n. 2, p. 103, 2012.

OLIVEIRA, Ana Luiza Freitas Valle Machado de. **As duas Atlântidas 1939| 1952: o veraneio moderno e a constituição dos balneários do litoral norte gaúcho**, 2015.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. **Expansão urbana e turismo no litoral de Santa Catarina: o caso das microrregiões de Itajaí e Florianópolis.** Interações (Campo Grande), v. 12, n. 1, p. 101-111, 2011.

PINHO, Luciana. Processo de crescimento urbano-turístico: estudo do balneário Meia Praia, no município de Itapema. In: **V Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Buenos Aires, junio 2013.** Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya, 2013. p. 1648-1662.

PIPPI, Luis Guilherme Aita; MALMANN, Camila Lorenci; MALMANN, Caronline Lorenci; LORENSINI, Cássio; VALENTINI, Daiane Regina; MOURA FILHO, José Luiz; TRINDADE, Larissa Carvalho; CARTANA, Marcos Fontoura; ROTTA, Renata; BOCHI, Thaís Caetano. **Paisagem e ambiente: ensaios.** Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. – n. 1 (1986) – São Paulo: FAU, 1986.

RAMÃO, Felipe de Souza. **Os limites do modelo de cidade turística e estadia temporária de Cabo Frio, RJ: quando a luz acende e apaga.** Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica, 2018.

SANTORO, Paula Freire. **Planejar a expansão urbana,** 2012. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

Secretaria de Turismo de Itapema. Disponível em <<http://turismo.sc.gov.br/cidade/itapema/>> Acesso em 26/10/2020.

SHEUER, L., BAHL, M. 2011. **Sazonalidade do turismo no município de Guaratuba, Paraná, Brasil.** Departamento de Geografia - UFPR, 2011

SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da. **O litoral e a metrópole dinâmica imobiliária, turismo e expansão urbana na região metropolitana de Natal-RN.** 2010.

SILVA, Kelson de Oliveira. **A residência secundária e uso do espaço público no litoral oriental potiguar.** 2010. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

SILVA, Robson Bonifácio da et al. **Vulnerabilidades e mobilidade pendular na Região Metropolitana da Baixada Santista**. 2009.

Siviero, A. P. (2006). **Os elementos do espaço turístico urbano no processo de planejamento: reflexões teóricas e articulações**. *Raega-O Espaço Geográfico em Análise*, 11, 2006.

SMOLKA, Martin. Precios elevados (e inaccesibles) de la tierra habilitada/urbanizada. **Curso Regional de Profundización de políticas de suelo en América Latina**. Ciudad de Panamá: Lincoln Institute, 2007.

SOJA, Edward W. **The spatiality of social life: towards a transformative retheorisation**. In: **Social relations and spatial structures**. Palgrave, London, 1985.

STROHAECKER, Tania Marques. **A urbanização no Litoral Norte do estado do Rio Grande do Sul: contribuição para a gestão urbana ambiental do município de Capão da Canoa**, 2007.

WITT, Andrea; BORGES, Juarez Camargo. **Planejamento e gestão territorial urbana a partir do movimento de ocupação ilegal: um estudo sobre as invasões em Capão da Canoa–RS**, 2018.

ZMITROWICZ, Witold; ANGELIS NETO, Generoso de. **Infra-estrutura urbana**, 1997.