

**DIAGNÓSTICO E DIRETRIZES DE AÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO DO
DISTRITO DE ITAARA-SANTA MARIA/RS: A PERSPECTIVA DO TURISMO***

** Antonio Paulo Carginin

** Nilzo Ivo Ladwig

** Sérgio Oliveira Silveira

*** Gláucio José Marafon

1. INTRODUÇÃO

O crescimento urbano brasileiro é, em seu conjunto, reflexo da ordem econômica adotada pelo País ao longo de seu desenvolvimento histórico. Isso, somado com o pouco interesse e compromisso com uma maior democratização no espaço urbano, torna crítico o desenvolvimento das cidades brasileiras, o que dificulta a ação dos que buscam sanar essas deficiências.

Dessa forma, constatados os problemas urbanos que se manifestam no distrito de Itaara, são propostas diretrizes para sanar alguns desses problemas. Para isso, a primeira preocupação foi o planejamento urbano, pois, se ele for empreendido de forma racional e simplificada, pode ser meio eficaz para a resolução dos problemas que atingem o meio urbano.

* Trabalho realizado na disciplina de Planejamento Urbano

** Alunos do 8º semestre do Curso de Geografia - Bacharelado

*** Professor do Departamento de Geociências - UFSM (Santa Maria - RS)

Assim, para que o planejamento urbano e regional atinja resultados satisfatórios, buscou-se priorizar o desenvolvimento econômico do Distrito através das atividades turísticas, relacionadas com as condições naturais do Distrito. Para uma solução mais rápida e abrangente, deve-se optar pelo uso do planejamento municipal, uma vez que cada município deve assumir as responsabilidades para com o desenvolvimento de sua Sede, bem como de seus Distritos. Como salienta SOUZA (1988: 4):

"...faz-se necessário definir uma estratégia calcada em pilares atrelados à descentralização e participação, que são elementos qualificadores da nova forma de governar".

Dessa forma, buscou-se empreender um planejamento baseado num Diagnóstico (levantamento da problemática urbana) que possibilitou a proposta de diretrizes de ação, com indicações para o futuro desenvolvimento do local, visando-se à instalação de atividades turísticas.

2. METODOLOGIA

Utilizou-se como base a metodologia da METROPLAM de Porto Alegre (Fundação Metropolitana de Planejamento), para traçar um plano de desenvolvimento para o local. Essa metodologia consiste, basicamente, nas seguintes etapas:

Etapa 1 - Levantamento de dados e informações (Diagnóstico)

Consiste em um levantamento estrutural de ordem urbana, através de informações qualitativas e quantitativas, obtidas através de pesquisa. Esta etapa compreende:

1.1. caracterização geral da área: abrange uma série de dados sobre as áreas física e humana do Distrito;

1.2. averiguação sobre o uso do solo atual: visa conhecer e compreender a estrutura urbana, com a respectiva distribuição de atividades pelo Distrito;

1.3. exame do sistema viário: objetiva conhecer a articulação do Distrito com o município sede e demais regiões;

1.4. investigação da infra-estrutura: levantamentos sobre água, esgotos, coleta de lixo, energia, comunicação, segurança, saúde, etc.

Etapa 2 - Diretrizes

Neste segundo momento, já de posse dos dados, buscar-se-á inter-relacioná-los, a fim de obter subsídios capazes de orientar o desenvolvimento urbano do Distrito. Esta fase compreende as seguintes etapas:

2.1 - quanto ao uso do solo: buscar-se-á estabelecer um quadro futuro para a expansão da área urbana pela implementação do desenvolvimento turístico;

2.2 - quanto ao sistema viário: estabelecer-se-ão as medidas a serem tomadas para o solucionamento dos principais problemas deste setor;

2.3 - quanto à infra-estrutura: indicar-se-ão as melhorias a serem empreendidas para dar uma maior viabilidade ao desenvolvimento do turismo.

3. DIAGNÓSTICO

3.1 **Caracterização geral da área:** a área estudada pertence ao Estado do Rio Grande do Sul e, mais precisamente, ao município de Santa Maria, que abrange uma extensão de 2.975 Km² e, politicamente, está subdividido em nove unidades administrativas, dentre as quais está o distrito de Itaara. Tomando por base cartas topográficas da Diretoria do Serviço Geográfico, escala 1:50.000, Itaara encontra-se a nordeste da cidade-centro-administrativo, compreendendo as folhas SH. 22-V-C-IV-1 (Santa Maria), SH. 22-V-C-IV-2 (Camobi) e SH.22-V-C-IV-4 (Val de Serra) e, de acordo com a Lei Municipal 3099/88, abrange uma área total de 231,54 Km² (Figura 1), subdividida em três microbacias: a do Arroio Grande, com 110,99Km², a do Ibicuí-Mirim, com 90,25 Km², e a microbacia do rio Vacacaí-Mirim, com 29,80 Km².

Fisicamente, a área se caracteriza como parte do compartimento geomorfológico denominado Encosta do Planalto, que se encontra na zona de transição morfológica, e com contato entre a Depressão Periférica Central e o Planalto Meridional Brasileiro. Possui um comportamento físico heterogêneo, com dois conjuntos morfoestruturais denominados Topo e Rebordo de Planalto, somado com um clima que apresenta uma média, anualmente, entre 17,1 e 17,9 graus centígrados o que representa uma temperatura bastante amena, especialmente durante o verão. A cobertura vegetal possui uma série de associações advindas das diferentes altitudes topográficas. A área apresenta uma pluviosidade amena, com precipitações médias anuais entre 1558 e 1767 mm, favoráveis ao desenvolvimento de diferentes espécies vegetais nativas,

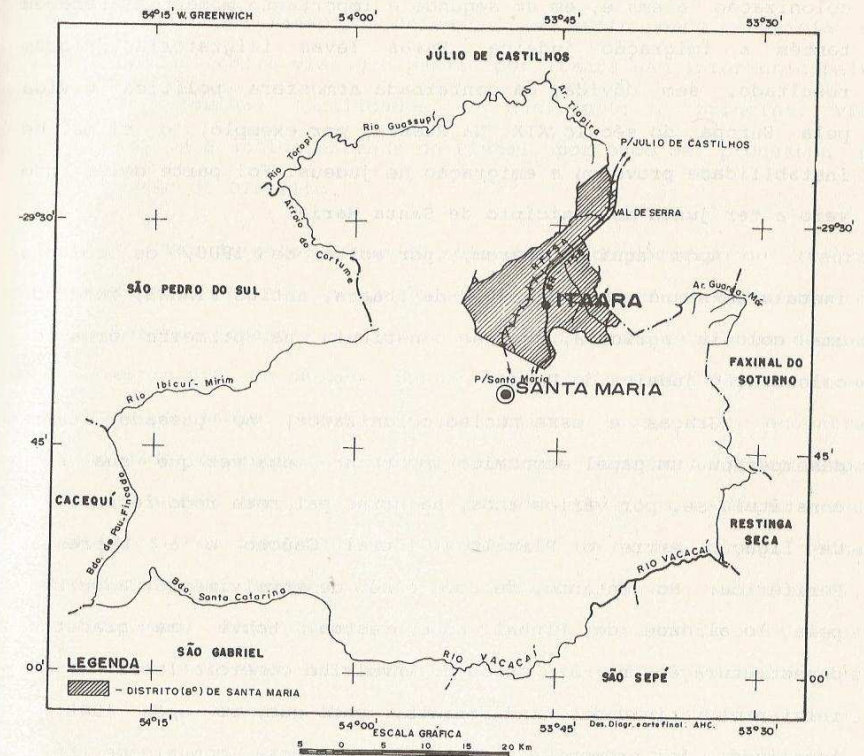


FIGURA 1. Localização do distrito de Itaara no município de Santa Maria - RS.

semelhantes às da Mata Atlântica, que dão a essa região diferentes tons de verde.

O distrito de Itaara teve um importante desenvolvimento histórico, graças, principalmente, ao seu uniforme processo de urbanização, que contou, majoritariamente, com imigrantes europeus. Assim, a zona caracterizou-se, inicialmente, como de colonização alemã e, em um segundo e importante momento, recebeu também a imigração judaica. Essas levadas imigratórias foram resultado, sem dúvida, da conturbada atmosfera política vivida pela Europa do século XIX. Na Rússia, por exemplo, o clima de instabilidade provocou a emigração de judeus. Foi parte deles que veio a ter junto ao município de Santa Maria.

Após aqui chegarem, por volta de 1900, os colonos instalaram-se no atual distrito de Itaara, antigo Pinhal, fundando uma colônia agrícola, que se constituiu na primeira área de colonização judaica do País.

Graças a esse núcleo colonizador, no passado Itaara desempenhou um papel econômico importante, uma vez que sua sede constituiu-se, por vários anos, na principal rota rodo-ferroviária de ligação entre o Planalto Central Gaúcho e a Depressão Periférica. No entanto, de todo esse desenvolvimento adquirido pela localidade do Pinhal, pouco restou. Houve uma gradativa desestruturação no até então desenvolvido comércio local e nas incipientes atividades industriais, sendo que, só após 1948, a localidade foi promovida a distrito. Hoje essa comunidade busca novamente o seu desenvolvimento, agora explorando suas potencialidades turísticas.

3.2 Sistema viário: A principal via de ligação desse

Distrito com outros municípios restringe-se à BR 158, por onde passam muitas linhas de ônibus ligando Santa Maria com os municípios do Planalto e com os Estados de Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro. Esse fluxo beneficia também o deslocamento da população do Distrito. A via férrea que corta o Distrito tem hoje somente uma importância histórica, pois restringe-se ao transporte de carga, que muito pouco beneficia o Distrito. As demais vias que passam por Itaara são intermunicipais e ligam diversas localidades do Município; a principal via municipal é a antiga estrada do Pinhal, por onde se processou a urbanização do Distrito.

3.3 Uso do solo: O uso do solo urbano do distrito de Itaara identifica-se pela presença de grandes vazios, o que dificulta o gerenciamento urbano e a ação no sentido de sanar problemas de sua infra-estrutura. O núcleo, que se implantou baseado na economia agrícola e assim permaneceu por muitos anos, hoje encontra dificuldades em evoluir de forma homogênea; somente há pouco tempo é que houve uma evolução, fomentada pela instalação dos balneários. Com isso, embora a localização do núcleo urbano tenha permanecido a mesma, as áreas urbanas foram valorizadas, consideradas hoje como investimento e servindo a inúmeros proprietários que as utilizaram para a construção de "residências de fim de semana". Esse uso predomina, assim, sobre o uso comercial e industrial. A Figura 2, juntamente com a Tabela 1, apresentam o uso do solo urbano no Distrito:

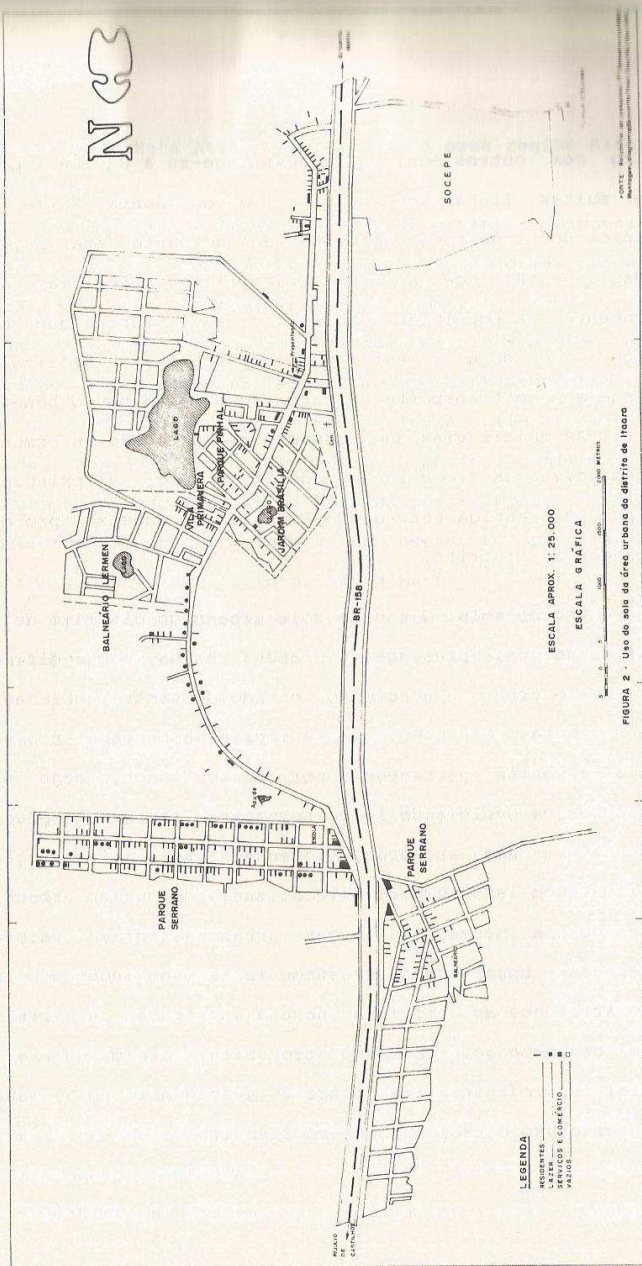


TABELA 1 - Uso do Solo Urbano de Itaara

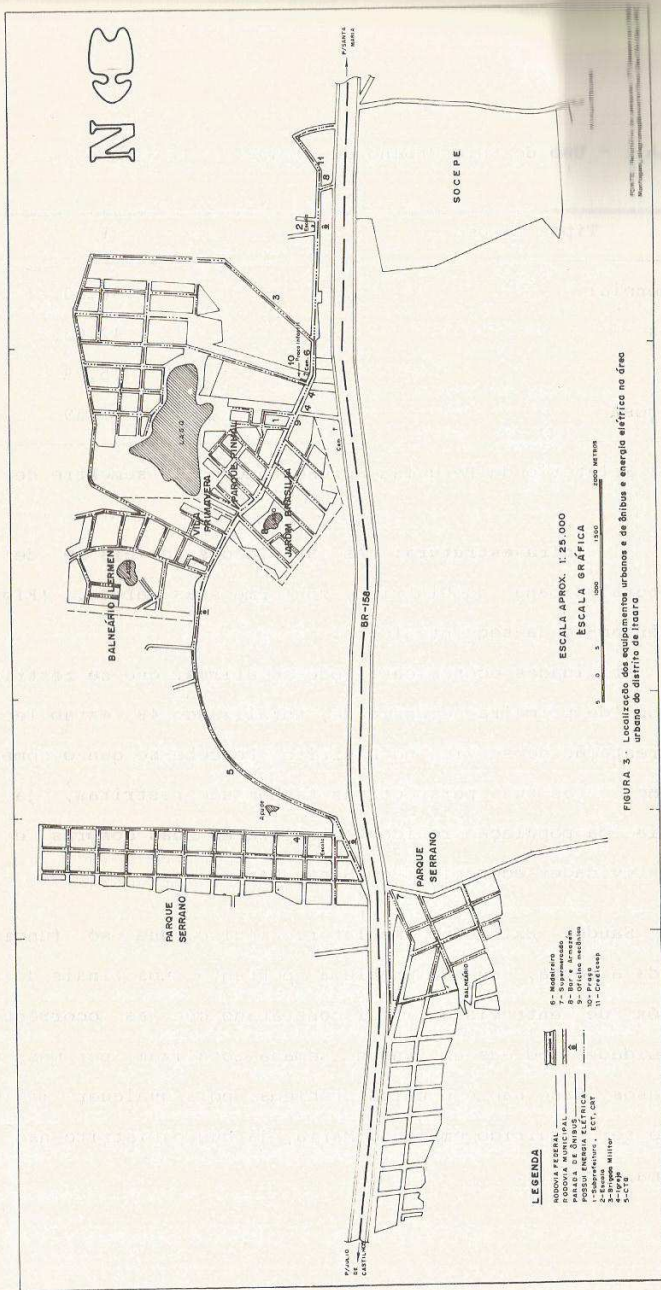
Tipos de Uso	%
residencial	38,60
vazios	42,03
lazer	15,79
serviços	2,59

Fonte: Relatório de Pesquisa apresentado no 1º semestre de 1990.

3.4 **Infra-estrutura:** As atividades sociais e de infra-estrutura urbana do Distrito, conforme suas áreas, (Figura 3) apresentam-se da seguinte forma:

- Atividades econômicas: Pode-se afirmar que se restringem a gêneros de primeira necessidade, totalizando 48 estabelecimentos de prestação de serviço no Distrito. Percebe-se que o comércio é pequeno e as suas perspectivas também são restritas, já que a maioria da população residente realiza as suas compras e possui suas atividades econômicas em Santa Maria.

- Saúde: Existe um ambulatório médico, que só funciona de segunda a sexta, Havendo problema, portanto, nos finais de semana. Através de entrevistas, foi constatado que as ocorrências de necessidades médicas em fins de semana totalizam, por mês, nove a dez casos. Esse não é o único problema, pois qualquer medicamento tem de ser adquirido em Santa Maria, já que o Distrito não possui nenhuma farmácia.



- Educação: O Distrito possui um total de 23 escolas, todas de primeiro grau, sendo que 13 estão em funcionamento e somente uma escola municipal possui o primeiro grau completo. As demais encontram-se fechadas ou desativadas.

- Lazer e cultura: A população residente possui poucas opções, já que os balneários são todos de caráter associativo, com exceção do Oásis, que é aberto ao público em geral. Além desse, restam como opções à população um campo de futebol, um CTG, uma cancha de hipismo, uma praça pública e as entidades eclesiais com suas sedes sociais.

- Segurança: A segurança pública possui uma viatura, desde outubro de 1990, e um efetivo de oito homens estabelecidos em um posto da Brigada Militar, localizada no núcleo urbano.

- Comunicação: É representada por um posto da CRT com central semi-automática e um posto de Correio, localizados junto ao prédio da Subprefeitura, existindo apenas um telefone público com discagem direta em todo o centro urbano.

- Abastecimento d'água: Constitui-se em grave problema, uma vez que não existem reservatórios de captação de água. A situação se agrava principalmente no período de verão, sendo que, presentemente, todo o abastecimento é feito por poços artesianos.

- Energia elétrica: Existe em todo o perímetro urbano, e a iluminação pública é satisfatória.

- Sistema de esgotos: Não existe rede pública de esgotos: cada morador faz a coleta dos dejetos de acordo com as suas possibilidades, sendo as fossas sépticas e as absorventes as mais comuns.

- Lixo: Ainda constitui um problema, porque o sistema de coleta feito pela Prefeitura é ineficiente, o que resulta em acúmulos de dejetos nos terrenos baldios e no fundo dos quintais das residências, ou até mesmo nas vias públicas.

- Transporte coletivo: Existe apenas uma empresa que transporta os moradores do Distrito até Santa Maria. Os horários são insuficientes, principalmente nos finais de semana. Algumas empresas que trafegam pela BR 158 servem à população.

- Calçamento: Existe só na rua principal e no interior de balneários privativos, estando o restante das ruas em péssimo estado de conservação.

4 - DIRETRIZES DE AÇÃO

Por localizar-se junto a uma região de transição morfológica, o Distrito de Itaara possui um potencial turístico natural privilegiado. Assim, de posse dos dados referentes ao quadro atual do Distrito, elegeu-se o turismo como forma preferencial para o seu desenvolvimento econômico.

Hoje o turismo é visto como um novo horizonte, tal é a viabilidade econômica desse empreendimento, que tem condições de transformar espaços e é capaz de gerar mais capital que o próprio

setor secundário ou terciário, num curto espaço de tempo e a custos compensadores. Esse fato recente, chamado turismo é fruto, segundo DZIALOWSKY (1988: 413):

"... da melhoria dos níveis de renda de um crescente segmento da população, do aumento do tempo de lazer e das maiores facilidades de acesso obtidas pelo avanço tecnológico nos transportes."

Em termos espaciais, a atividade turística que pode proporcionar o distrito de Itaara aproveitará espaços livres e descentralizados, o que deverá ser muito valorizado pelo afastamento de "lugares centrais" e aglomerações industriais. Este aspecto deverá ser muito bem discutido, para que seja adotada uma teoria organizacional do espaço, capaz de satisfazer o turista que procura a liberdade, a recreação e a tranquilidade. Como Itaara ainda possui plenas condições de oferecer esses benefícios, é necessário apenas se satisfaçam as exigências consideradas básicas para que o turismo se desenvolva na região. Se isso ocorrer, certamente serão gerados os recursos necessários para a melhoria das condições sociais da população do Distrito. A propósito, vale lembrar, conforme CHISTALLER (1963: 413), que:

"A partida de turistas é tanto maior quanto maiores as aglomerações urbanas e quanto mais densa é a sua população, e procuram geralmente lugares mais tranquilos ou onde haja condições para recreação."

Dessa forma, Itaara coloca-se, pelas condições naturais que possui, como local privilegiado para o deslocamento de turistas das áreas próximas. Entretanto, o fato de o Distrito possuir condições naturais avantajadas não é suficiente para viabilizar o turismo na área. Há a necessidade de que se desenvolvam essas potencialidades mantendo-se boa qualidade

ambiental e oferecendo-se um mínimo de infra-estrutura urbana, o que inclui, por exemplo: boas condições de acesso, alojamento, alimentação e comunicação telefônica.

4.1 Sistema viário: Partindo-se do fato de que, para o desenvolvimento do distrito de Itaara, optou-se pelo incremento do turismo, há a necessidade de proporcionar ao Distrito condições de fluxo que viabilizem futuros empreendimentos no local. É certo que, com um sistema viário dinâmico, a localidade já apresentará um padrão superior a outros locais não servidos por esse tipo de vantagem. Conforme salienta (PATERSON, 1982: 104), o sistema viário:

"...é um fator da maior relevância em toda a atividade econômica, justamente devido à função do sistema de transporte, tornando possíveis determinados movimentos. É verdade que, muitas vezes, a estrutura da rede de transportes conta, tão claramente quanto qualquer livro de História o faria, a História do desenvolvimento econômico numa área".

Será preciso, pois, que se adote uma política destinada a organizar totalmente o sistema viário, principalmente no que se refere às estradas secundárias. É certo que o Distrito está bem servido com uma via de acesso rodoviário, possuindo, como opções complementares, a via férrea (RFFSA) e a antiga Estrada Municipal do Pinhal. As vias secundárias, porém, estão em péssimo estado de conservação, o que dificulta a circulação e os fluxos pelo interior do Distrito. A antiga Estrada Municipal do Pinhal, que possui uma importante significação histórica deverá ser aproveitada nos projetos turísticos, pois oferece uma grande beleza cênica. Para isso, no entanto, precisará ser restaurada e

remodelada, tomando-se especial interesse pelos cuidados ambientais, já que, encontrando-se em um espaço de transição entre a área urbana de Santa Maria e o Distrito de Itaara, a estrada, semi-abandonada, tem servido como depósito de lixo ou de outros materiais excedentes na cidade.

No que se refere à BR 158, principal via de acesso ao Distrito, necessitará receber melhor infra-estrutura, através, por exemplo, de maior número de paradas de ônibus, bares, restaurantes, postos informativos, etc.

Assim, para que todos os recursos sejam utilizados de forma proveitosa, especifica-se melhor o plano de melhorias, apresentando as seguintes diretrizes:

- Paradas de ônibus: deverão ser padronizadas, criando-se um modelo que identifique o distrito. Na determinação dos locais para as paradas e na escolha de seu respectivo modelo, deverão participar pessoas de todos os segmentos da comunidade, bem como dos órgãos públicos;

- Vias secundárias: deverão ser aperfeiçoadas para facilitar o deslocamento, o que irá trazer reflexos na ordem locacional do Distrito. Essas obras não dependerão de grandes gastos, já que um dos materiais que poderão vir a servir para que se realizem as melhorias encontra-se de forma abundante no Distrito (basalto);

- Linhas de ônibus municipais e terminal rodoviário no distrito: As linhas deverão ser aumentadas e um terminal rodoviário deverá ser construído, para que a comunidade tenha maiores opções de deslocamento e a população local possa também mobilizar-se melhor.

- Estrada Municipal do Pinhal (Estrada do Perau): Essa antiga estrada deverá ser recuperada e modernizada, atentando-se para o necessário saneamento do problema do lixo e visando-se à sua exploração como via de passeio, provendo-a, para isso, de miradouros que possibilitem a contemplação de agradáveis vistas cênicas.

4.2 Uso do solo: Conforme ficou estabelecido pelo Decreto Municipal 001/73 de 16 de janeiro de 1973, o perímetro urbano do distrito de Itaara compreendia área que, tendo como referência base o prédio da Subprefeitura, abrange um raio de 1.000 metros em todas as direções, o que totaliza aproximadamente 314 ha. Conforme os dados obtidos na Tabela 1, fica evidenciado que a área urbana do Distrito, quanto ao aspecto "extensão", é considerada boa, uma vez que apenas 57,97% de seu total são ocupados, sendo os restantes 42,03% da área constituídos por vazios urbanos. Com base nesses dados, pode-se afirmar, portanto, que o atual perímetro urbano, mesmo sofrendo um aumento significativo em sua ocupação, conforme proposta do desenvolvimento do turismo, tem condições de suportar este aumento e de assimilá-lo.

Cabe ressaltar, entretanto, que o aumento populacional não segue linhas estáticas, conforme SANTOS (1985: 131):

"...haverá áreas ou seções do tecido urbano que exigirão tratamento especial. Destacam-se as formações naturais notáveis como grupo de rochedos, os morros, os bosques, os cursos d'água (rios e igarapés)."

Nas áreas em que ocorrem certos obstáculos naturais,

poderão ser providenciadas proteções que evitem problemas ambientais significativos. Para a expansão do perímetro urbano, sem haver rigidez excessiva, haverá regulamentações que visem a proteger o meio ambiente de eventuais abusos na sua ocupação.

Com base no planejamento dos futuros bairros, que se criarão as condições legais para harmonizar, apropriadamente, a expansão urbana. Havendo impulsos de ordem institucional que ofereçam facilidades de ocupação de vazios, evitar-se-á a tendência natural de Itaara, que, conforme se constatou, é a expansão ao longo do sistema viário principal.

Outro fator a ser considerado é a influência negativa da localização das pedreiras nas proximidades urbanas, pois, além de provocarem poluição ambiental e sonora, prejudicam a expansão urbana. É certamente indesejável viver nas proximidades de uma pedreira, como se pôde constatar com o que vem ocorrendo no Parque Serrano I, onde esse problema vem provocando uma tendência ao abandono do local. Assim, questões semelhantes podem constituir-se em obstáculo para uma futura ocupação em função do turismo, pois, na maioria das vezes, problemas ambientais dessa natureza, além de prejudicarem os habitantes locais, constituem-se em impacto negativo junto à população visitante.

Também, com relação ao uso do solo urbano em Itaara, nota-se conforme a Tabela 1, que apenas 2,59% da área são ocupados com serviços, o que, para fins turísticos, representa um índice deficitário. Quanto ao aspecto residencial, para se obter melhores condições de embelezamento, o que é relevante no estabelecimento do turismo, recomenda-se a adoção de uma padronização para os

lotes. Assim, visar-se-á à uma estética de urbanização, que também funcione como agente atrativo das atividades turísticas. Com relação aos lotes, como salienta SANTOS (1985: 74): "... Não é bom para as cidades que os lotes sejam de tamanho exagerado e que sua ocupação seja mínima". Havendo lotes excessivamente grandes, poderão ocorrer problemas quanto à futura instalação da infraestrutura, com aumento de custos para a rede de esgotos, calçamento, iluminação, etc. Quanto à sua forma, segundo SANTOS (1985: 75): "... a forma ideal de um lote é retangular", uma vez que esse formato evita o desperdício de áreas e também a excessiva horizontalização da cidade.

No que se refere ao tamanho ideal do lote, deverá ser estabelecido um módulo considerado como unidade mínima, a partir da qual se delimitarão os demais lotes. Esse módulo, tomado como base, permitirá que só possam ser estabelecidos lotes maiores e múltiplos do mesmo. Um quarteirão ideal deve possuir entre 20 e 48 lotes, e um bairro não deve ultrapassar 36 quarteirões (SANTOS, 1985: 123).

Além do formato do sítio urbano de Itaara e do cuidado com os lotes, os arruamentos devem ser expressamente planejados, podendo ser consequência natural de um modelo de lotes adotado e do próprio formato escolhido para a cidade. Outro equipamento importante e de forte influência visual na cidade são as praças e outras áreas verdes, que não deverão ser muito grandes, mas em maior quantidade, o que evitará o desperdício de áreas e permitirá maior bem-estar à população. (SANTOS, 1985: 158)

4.3 Infra-estrutura: O turismo, como atividade-base de uma

atração econômica baseada nos recursos naturais, como é a proposta para Itaara, exigirá muito mais que paisagens apreciáveis ou um sistema viário organizado. Será necessária uma melhoria significativa na infra-estrutura da localidade, de modo que se ofereça aos visitantes um mínimo de condições para seu bem-estar, capaz de servir de estímulo ao seu retorno. No que tange à infraestrutura, conforme os problemas levantados no diagnóstico, propõem-se as seguintes modificações:

- Saúde: Referentemente a esse item, sugere-se uma melhoria em duas fases. A primeira visa atender às atuais necessidades da população e dos turistas que compõem os fluxos já existentes. Para isso, será necessária a instalação de um posto de saúde, que deverá ser implantado na área central da sede do Distrito e servirá aos atendimentos mais urgentes. A segunda fase deverá ser executada após a implantação e desenvolvimento do turismo, quando o aumento significativo da população requererá a criação de um hospital.

Um posto de saúde, assim como um hospital necessitam, cada um, de uma área mínima de cerca de 1.000 m², tendo uma edificação de 200 m², a qual deverá prever futuras expansões. Quanto ao hospital, terá, no mínimo, 4 leitos para cada 1.000 habitantes e 40 m² de área construída por leito, devendo possuir também de 2 a 4 pavimentos, interligados por rampas; esse tipo de construção fará melhor aproveitamento da área do terreno. (SANTOS, 1985: 158)

Durante a primeira fase das melhorias, concomitantemente à instalação do posto de saúde, deverá ser organizado um completo

atendimento dentário, o qual deverá possuir convênios com órgãos federais, visando atender as populações carentes. Além desse serviço, deverá, ser estimulada a instalação de outros ambulatorios por particulares, para o atendimento da população flutuante no local.

- Educação: Para os problemas do ensino local, será necessária, inicialmente, uma ampliação da rede de ensino de primeiro grau. Tal ampliação visará beneficiar, principalmente, os locais mais afastados, onde há maior dificuldade de deslocamento para as escolas já existentes.

O crescente número de alunos no Distrito e a tendência de um rápido aumento, devido ao desenvolvimento turístico, tornará necessária a instalação de uma escola de segundo grau, que evitará o deslocamento da população estudantil para a sede municipal. Isso proporcionará à força de trabalho local maior nível cultural, necessário para seu aproveitamento em função do turismo.

O planejamento das escolas tanto de primeiro quanto de segundo graus deverá obedecer a um dimensionamento padrão, onde o terreno nunca deverá ser menor que 1.000 m², tendo cerca de 6,4 m²/aluno e edifício com 3,2 m²/aluno. A área construída não deverá ultrapassar 50% do terreno, sendo que, no restante, deverão aparecer áreas arborizadas para esporte e recreação. (SANTOS, 1985: 158)

- Lazer e Cultura: As deficiências nesse setor devem desaparecer naturalmente com o desenvolvimento turístico. Há, entretanto, a necessidade imediata de se proporcionarem maiores

opções para a população residente no Distrito, as quais se restringem atualmente ao balneário Oásis e às instalações de entidades comunitárias, já que as demais opções possuem um caráter associativo, restringindo seu público às pessoas com melhores condições financeiras.

- Segurança: Esse setor apresenta boas condições de atendimento para a atual população distrital. O desenvolvimento de atividades turísticas deverá, entretanto, prever uma expansão desse setor para oferecer aos turistas uma maior segurança.

- Comunicação: O sistema de comunicação existente no Distrito é bastante eficiente, considerando-se o município como um todo. Porém o aumento populacional e de serviços em geral promovido pelo turismo criará a necessidade de uma ampliação dessa área, principalmente no âmbito local, com a expansão do sistema DDD, com a instalação de uma telefônica central e de telefones públicos no Distrito.

- Calçamento: Esse setor, pela sua grande importância, deverá ser melhorado, uma vez que são poucas as ruas calçadas, estando a maioria delas sem calçamento e em péssimo estado de conservação. Ruas calçadas e bem ornamentadas hão de influenciar positivamente no desenvolvimento do turismo, pois a estética causa um bom impacto psicológico no turista. Além disso, é óbvio que quem sair em busca de atrativos turísticos em qualquer localidade não desejará encontrá-la sem condições de trânsito de veículos.

- Transporte coletivo: Há deficiência de linhas que interliguem a sede do Distrito e outras localidades,

principalmente aos finais de semana. No entanto, isso poderá ser facilmente corrigido se, levando em conta a posição privilegiada que Itaara ocupa em relação ao sistema viário regional, a Prefeitura Municipal decida-se a aumentar a frota de ônibus que serve àquela região. O maior problema, no que se refere aos transportes, é a inexistência de linhas interdistritais, o que prejudica o deslocamento dos que moram no interior do Distrito, principalmente estudantes.

- Energia elétrica: Sob os cuidados da CEEE (Companhia Estadual de Energia Elétrica), o potencial energético é satisfatório, sendo a iluminação pública estendida a quase todo o perímetro urbano. Portanto, esse setor não é empecilho para a imediata instalação do turismo; futuramente, porém, com o desenvolvimento local e com as possíveis instalações de serviços, bem como de indústrias ligadas ao turismo, poderá haver necessidade de um aumento no potencial energético local.

- Abastecimento d'água: Devido à sua localização, Itaara sofre graves problemas quanto ao abastecimento de água. Na superfície, a água restringe-se a alguns açudes e barragens alimentados, em sua maioria, por "olhos d'água". Como, no verão, seca a maioria dessas fontes d'água, o problema toma dimensões amplas.

Na tentativa de solucionar tal problema, a Prefeitura vem empreendendo esforços no sentido de perfurar poços artesianos e estender pequenas redes de abastecimento; entretanto, esses são restritos a poucas áreas residenciais, e, em sua maioria, a população procura com seus próprios meios a melhor forma de

abastecimento. Se, por um lado, isso ameniza os problemas do Distrito, não elimina, por outro lado, a preocupação de que a população possa estar sendo contaminada por microorganismos de águas não tratadas. Todas essas preocupações estão presentes ao se pensar em projetos turísticos, pois o desenvolvimento do turismo dependerá, sem dúvida, de uma rede de abastecimento que supere as limitações locais. Para solucionar tais problemas, propõe-se:

- 1) Incentivar o uso de poços domésticos - Para isso, será necessário, primeiramente, que se promovam campanhas educativas para esclarecer sobre a necessidade de tratamento da água; a seguir, com o auxílio da Prefeitura, através do acompanhamento de técnicos municipais, será executado o tratamento em nível doméstico, usando-se métodos como o uso da água sanitária e de pastilhas de cloro. (SANTOS, 1985: 140) Essas soluções seriam adotadas, principalmente, no interior do Distrito e próximo aos vazios urbanos;
- 2) Ampliar a rede de poços artesianos, principalmente na área central e nas áreas atingidas de imediato pelas atividades turísticas;
- 3) Verificar a possibilidade de adução da água de uma das microbacias existentes até o local - Se confirmada essa possibilidade, será preciso estabelecer um sistema de tratamento para a referida água, contando-se com a interferência da CORSAN. É importante salientar que esse futuro estágio deve ser previsto, para que se delimite uma área suficiente para a atividade em local em que haja facilidade de distribuição. Quanto à área a ser utilizada, supondo-se que cada habitante consumirá em média 200 litros de água por dia, será adotado o critério segundo o qual,

para cada 5.000 hab., deve ser reservada uma área de 800 m². (SANTOS, 1985: 143)

- Sistema de esgotos - Até haver um aumento significativo da população no Distrito, não é necessário instalar uma rede de tratamento de esgotos, uma vez que isso só se faz necessário após haver uma densidade de mais de 250 hab/ha. Até 150 hab/ha, o esgotamento pode ser feito através de fossas secas com sumidouros; entre 150 e 250 hab/ha são recomendadas as fossas absorventes e sépticas. (SANTOS, 1985: 144)

Em Itaara, devido à pouca permeabilidade do solo e à não-existência de um abastecimento público, é recomendado o sistema com fossas sépticas, as quais deverão ser limpas a cada ano, sendo que, para cada seis pessoas, as fossas devem possuir um diâmetro de 1,2 m, com altura de 1,3 m. (SANTOS, 1985: 148). Para um bom funcionamento das fossas, deverá existir um sistema de coleta regular, feito, preferencialmente, pela Prefeitura com o uso de um trator; o esgoto será levado para lagoas de estabilização, onde deve permanecer por aproximadamente 19 dias, podendo ser aproveitado, após a secagem, como composto orgânico para a agricultura. Considerando que cada habitante dê uma contribuição de 160 l de esgotos diariamente, as lagoas de estabilização devem reservar cerca de 90 m² para cada 1.000 hab, tomando-se o cuidado de que a localização dessa área seja de difícil acesso a pessoas da comunidade, para que se evitem contatos indevidos com o esgoto (SANTOS, 1985: 151). Para se determinar o local onde devem ficar as lagoas de estabilização, devem ser feitos estudos de solos e direção dos ventos, para

evitar a contaminação da rede de drenagem e também o mau cheiro.

- Recolhimento do lixo - Com base na constatação das deficiências no sistema de coleta do lixo, realizada em nível municipal, propõe-se a construção de um aterro sanitário para o âmbito distrital; haveria, assim, um recolhimento de lixo exclusivo para o Distrito. Inicialmente, até que não haja uma densidade populacional muito elevada, o aterro sanitário pode constituir-se em uma solução bastante eficaz. Para definir a localização do aterro, deverá ser considerada uma série de fatores: propriedade do terreno, leis municipais, distância da área urbana, características dos solos, posicionamento diante dos cursos d'água, direção dos ventos e tamanho do terreno. Tal aterro deverá comportar o lixo de todo o núcleo urbano por um período de cinco anos. Para isso, será preciso que possua uma área de aproximadamente 10.000 m² para cada 5.000 hab. (SANTOS, 1985: 153)

Os aterros devem ser constituídos por cerca de 60 valas com profundidade, largura e comprimento pré-estabelecidos de acordo com o tamanho da cidade. Cada vez que for depositado, o lixo deve ser coberto por uma camada de solo de cerca de 20 cm de espessura, para evitar-se o mau cheiro nas proximidades.

Com o desenvolvimento do turismo e conseqüente aumento da população, o aterro deverá ser substituído por uma usina de reciclagem de lixo. Para isso, far-se-á necessário prever, com a devida antecedência, uma área para sua instalação; o espaço ideal exige, para cada 5.000 hab, uma área de 20.000 m². (SANTOS, 1985: 153)

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do Diagnóstico, buscou-se a elaboração de diretrizes capazes de oferecer melhorias na infra-estrutura do local, o que poderá facilitar o desenvolvimento do turismo e o conseqüente crescimento econômico. Procurou-se demonstrar que, em Itaara, com a melhoria dos equipamentos urbanos, será possível propiciar-se o desenvolvimento econômico do espaço, principalmente através do turismo. Este, por sua vez, só se desenvolverá plenamente se acompanhado por uma série de melhorias em prioridades estruturais, tais como: segurança, transporte coletivo, abastecimento de água, energia elétrica, esgoto pluvial e sanitário, saúde, comunicação, cuidados para com o meio ambiente; nessas áreas, foram apontadas as maiores deficiências no Distrito.

Saneados os principais problemas acima enumerados, indica-se, para segundo momento, a realização de uma etapa a ser empreendida pela comunidade local, principalmente através da Subprefeitura, que age como elo de ligação do Distrito com sua Sede. Essa etapa visará eleger prioridades de ordem organizacional e estética do espaço, como parte integrante de um planejamento global destinado a satisfazer plenamente as necessidades da população e da futura expansão do espaço turístico. Assim, espera-se viabilizar a geração de recursos capazes de promover a economia e todo o desenvolvimento do Distrito.

Por outro lado, é importante ressaltar que a participação do poder público, através da Prefeitura Municipal, é

de extrema importância para que as diretrizes propostas neste trabalho venham a ser atingidas. Se houver, portanto, uma política voltada para a fiscalização e o solucionamento dos problemas essenciais, é possível afirmar que o Distrito proporcionará um aproveitamento rentável de sua área, de modo a beneficiar toda a economia do Município.

6. BIBLIOGRAFIA

- BARROS, M.H.de G. O potencial turístico do litoral alagoano com base nos seus ambientes naturais costeiros. Rio Claro, *Revista de Geografia*, 23(12), 1987.
- CAMPOS FILHO, C.M. *Cidades brasileiras seu controle ou caos*. São Paulo, Nobel, 1989.
- DIAS, Z.A.W. et alli *Relatório de Pesquisa*. Apresentado à disciplina de Planejamento Urbano, primeiro semestre de 1990. UFSM, Departamento de Geociências, 1990. (datilografado)
- DZIALOWSKY, F.A. A Avaliação da Paisagem: um teste em Nova Friburgo. Belo Horizonte, *II Encontro Nacional de Geógrafos*. AGB, julho. 1976.
- FUNDAÇÃO METROPOLITANA DE PLANEJAMENTO - METROPLAM. *Programa de assessoramento técnico à elaboração e reavaliação dos Planos Diretores Municipais*. Porto Alegre, julho, 1990.
- LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SANTA MARIA DA BOCA DO MONTE-RS. Santa Maria, 1990.
- PATERSON, J.H. *Terra Trabalho e Recursos*. Ed, 2ª Rio de Janeiro, Zahar Editores, , 1982.
- SANTOS, C.N.F. *A Cidade como um jogo de cartas*. Niterói, Editora

Universitária, 1985. 192 p.

SOUZA, M.A. de. **Governo Urbano**. São Paulo, Nobel, 1988. 84 p.

**RESUMO: DIAGNÓSTICO E DIRETRIZES DE AÇÃO PARA O
DESENVOLVIMENTO URBANO DO DISTRITO DE ITAARA -
SANTA MARIA/RS: A PERSPECTIVA DO TURISMO**

A busca do desenvolvimento do distrito de Itaara, sob a perspectiva do turismo, traz a necessidade de se apontarem alternativas para que tal desenvolvimento ocorra de forma mais rápida e eficiente.

Com essa finalidade, desenvolveu-se um estudo que compreende duas etapas: levantamento de um diagnóstico sobre as possibilidades do Distrito e elaboração de diretrizes de ação para seu desenvolvimento urbano. Na primeira fase, foram levantadas informações sobre aspectos históricos, econômicos e de infraestrutura do núcleo urbano. Na fase seguinte, com base nas informações obtidas, foram propostas soluções para um melhoramento das condições do Distrito, procurando-se incluir a perspectiva turística e apontando-se as alterações necessárias para a implantação dessa atividade.

Palavras-Chaves: Planejamento Urbano; Desenvolvimento de área e Turismo.

**ABSTRACT: DIAGNOSTIC AND ACTION NOURMS FOR THE URBAN
DEVELOPMENT OF ITAARA DISTRICT-SANTA MARIA RS:
THE TOURISM PERSPECTIVE**

In order to develop Itaara touristic district, it is necessary to point the alternatives to make this possible.

Bearing these objectives in mind, a survey was carried out that was comprised of two stages: the district urban diagnostic and the prognostic.

The first stage was characterized by having present historic, economic and infra-structure aspects of the urban

nucleus listed.

The second stage, based on collected data, pointed out practical solutions to improve the district conditions in the area of tourism.

Key-Words: Urban planing; Area development; Tourism.