



XVIII ENANPUR
NATAL2019
27 a 31 maio

Mobilidade urbana na Aglomeração Urbana do Litoral Norte/RS: Articulações em Planos e Legislações locais e Regionais

Autores:

Bruno Gallina - UFRGS - bruno.bg@hotmail.com

Reynaldo Lirio de Mello Neto - UFRGS - reynaldo.neto@gmail.com

Francisco Cenzi de Ré - UFRGS - arq.franciscocenzi@gmail.com

Resumo:

A instituição de regiões metropolitanas ou aglomerados urbanos está baseada na identificação das Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC): uso do solo, saneamento básico e transporte público/mobilidade urbana. Portanto é dada a necessidade da integração e articulação entre as políticas em diferentes esferas de governo. A Aglomeração Urbana do Litoral Norte (AULINOR) é formada por 20 municípios, sendo 11 deles contíguos à faixa litorânea, formando uma área conurbada. O presente trabalho utiliza este recorte territorial por compreender que é neste contexto que emerge a maior demanda de deslocamento das pessoas, sejam por motivos cotidianos de ensino, saúde e trabalho até as cidades de maior porte, sejam turísticos no período de verão. Dada a importância da mobilidade intermunicipal em áreas com estas características, a Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional (METROPLAN) desenvolveu um projeto denominado Avenida do Litoral, buscando a integração viária desta região. Neste contexto, o artigo busca identificar quais as diretrizes referentes à mobilidade intra e intermunicipal presentes no planejamento urbano de cada município da AULINOR (Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana) e de que forma estas diretrizes incorporam as definições estabelecidas no projeto Avenida do Litoral. Para tal, este artigo tem embasamento teórico a partir do conceito de Rede Urbana e suas relações com mobilidade urbana e regional. Além disso, foram analisados, a partir de pesquisa documental, os Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana, buscando identificar em seu texto referências à integração regional, sobretudo em mobilidade. Na sequência verificou-se como as diretrizes de circulação e mobilidade urbana contemplavam a esfera regional, especialmente as estabelecidas pelo projeto Avenida do Litoral.

MOBILIDADE URBANA NA AGLOMERAÇÃO URBANA DO LITORAL NORTE - RS

Articulações em Planos e Legislações locais e Regionais

INTRODUÇÃO

A instituição de regiões metropolitanas ou aglomerados urbanos está baseada na identificação das Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC): uso do solo, saneamento básico e transporte público/mobilidade urbana. Portanto é dada a necessidade da integração e articulação entre as políticas em diferentes esferas de governo.

A Aglomeração Urbana do Litoral Norte (AULINOR) é formada por 20 municípios, sendo 11 deles contíguos à faixa litorânea, formando uma área conurbada. O presente trabalho utiliza este recorte territorial por compreender que é neste contexto que emerge a maior demanda de deslocamento das pessoas, sejam por motivos cotidianos de ensino, saúde e trabalho até as cidades de maior porte, sejam turísticos no período de verão.

Dada a importância da mobilidade intermunicipal em áreas com estas características, a Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional (METROPLAN) desenvolveu um projeto denominado Avenida do Litoral, buscando a integração viária desta região. Neste contexto, o artigo busca identificar quais as diretrizes referentes à mobilidade intra e intermunicipal presentes no planejamento urbano de cada município da AULINOR (Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana) e de que forma estas diretrizes incorporam as definições estabelecidas no projeto Avenida do Litoral.

Para tal, este artigo tem embasamento teórico a partir do conceito de Rede Urbana e suas relações com mobilidade urbana e regional. Além disso, foram analisados, a partir de pesquisa documental, os Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana, buscando identificar em seu texto referências à integração regional, sobretudo em mobilidade. Na sequência verificou-se como as diretrizes de circulação e mobilidade urbana contemplavam a esfera regional, especialmente as estabelecidas pelo projeto Avenida do Litoral.

PLANEJAMENTO PARA MOBILIDADE EM ÂMBITO REGIONAL

Enredadas por complexas relações e interesses variados (sejam do Estado, da iniciativa privada ou, ainda, interesses pessoais) a urbe se transforma constantemente. A partir destas relações, criam-se redes que influenciam diretamente no funcionamento, na territorialização e na mobilidade de cidades e regiões ou, nas palavras de Vasconcellos:

A integração entre as diferentes forças e interesses dos indivíduos e das organizações privadas e públicas forma uma complexa rede na qual estão em foco não só o indivíduo, mas todo o sistema político e econômico, o Estado, o capital, a indústria e o comércio, os sistemas de transporte e trânsito, os processos migratórios e o valor da terra. E é esta rede que vai influenciar diretamente na forma de ocupação do território e na organização do fluxo de mobilidade." (VASCONCELLOS, 2012, p.9)

É possível, através destas constatações, perceber o papel cada vez maior da mobilidade no cotidiano de uma cidade e, por consequência, em toda a rede e região que se conecta à/com ela. Segundo Lynch (1981), a temática da mobilidade e da acessibilidade (entenda-se aqui como acessibilidade questões de transporte e comunicação) tem sido cada vez mais trabalhada em textos sobre planejamento e a maioria das teorias consideram este aspecto com um dos maiores geradores de valor para uma cidade/região.

No caso do Brasil, a problemática da mobilidade emerge a partir da década de 1950, quando rápido processo de urbanização transformou as dinâmicas territoriais do país. O Brasil, até então agrário, iniciou o processo de industrialização e viu sua população rapidamente migrar para as metrópoles, criando, de certa forma, um inchaço populacional.

A partir da década de 1980, há o início do processo de desconcentração industrial, criando uma nova dinâmica em que favorece uma rede de cidades dispersas e com certa infraestrutura em determinados eixos (ANJOS, 2007).

Atualmente, no "mundo confuso e confusamente percebido" (SANTOS, 2017) que emerge com a globalização, essas redes se tornam ainda mais dispersas, fazendo com que a problemática do transporte e da mobilidade seja pautada no contexto das cidades e regiões. Segundo Lynch (1981), a acessibilidade, relacionada à mobilidade e a comunicação, tem sido cada vez mais trabalhada em textos sobre planejamento. Souza (2012), reforça que o planejamento está sempre cercado de possibilidade e incertezas, considerando que, para sua efetivação, é preciso realizar o esforço de imaginar o futuro, para prever o rumo de cidades e regiões.

Para tal entendimento, Souza (2012) apresenta duas ferramentas distintas, que não podem ser confundidas: Planejamento e gestão urbana. No caso da gestão, ela pressupõe o planejamento. Portanto, é possível afirmar que o planejamento é a preparação para a gestão

e que, em um cenário ideal, a gestão deve ocorrer em concordância com o planejado; o que nem sempre acontece, conforme expõe o autor:

O planejamento vem perdendo espaço diante do imediatismo e do privatismo característicos da ação do estado pós-desenvolvimentista no Brasil, seria tolice imaginar que o planejamento desapareceu ou está em vias de desaparecer e que, agora 'tudo é gestão'. (SOUZA, 2012, p.54)

Considerando a afirmação de Souza, é preciso atentar para o planejamento nas cidades e regiões brasileiras. Historicamente, o Planejamento Urbano vem sendo realizado no Brasil desde a década de 1980 quando, através do Movimento Nacional pela Reforma Urbana, foi incluído na Constituição Federal (CF) um capítulo específico sobre política urbana (artigos 182 e 183 da CF). Avançando para 2001, surge o Estatuto da Cidade (EC), estabelecendo diretrizes e instrumentos da política urbana e, em 2003, é instituído o Ministério das Cidades; a sua criação “constituiu um fato inovador nas políticas urbanas, na medida em que superou o recorte setorial da habitação, do saneamento e dos transportes (mobilidade) e trânsito para integrá-los levando em consideração o uso e a ocupação do solo” (BRASIL, 2018).

Contudo, neste cenário, ainda não havia uma preocupação específica com a mobilidade urbana para além dos transportes urbanos. O principal instrumento para tal fim sempre foi - e continua sendo, na maioria dos municípios - o Plano Diretor (PD), previsto em lei no artigo 182 da CF. Foi através da Lei Federal nº 12.587, de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbano (PNMU), um dos principais pontos da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, que a mobilidade passa, de fato, a ser responsabilidade dos municípios, conforme informações do Ministério das Cidades:

A formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana foi fundamentada no artigo 21, inciso XX, que estabelece como competência privativa da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, e no artigo 182 da Constituição Federal – CF de 1988. O artigo 182 dispõe que a política urbana é responsabilidade do município e deve garantir as funções sociais da cidade e o desenvolvimento dos cidadãos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p.21)

A PNMU evidencia a necessidade de envolvimento e de ações de todas as esferas governamentais que ponham em prática medidas que estimulem melhorias na mobilidade das cidades brasileiras, estimulando utilização de meios de transporte coletivos e não motorizados. Os dispositivos da PNMU possibilitaram o recebimento de recursos do Governo Federal para investimento pelas prefeituras na elaboração de planos e obras de mobilidade, desde que de acordo com as diretrizes da Lei. A PNMU tem como objetivos a regulamentação das políticas urbanas de mobilidade a nível nacional, orientar e instruir as políticas de mobilidade a nível local, além de versar sobre diversas temáticas correlacionadas, como o preço das tarifas de transporte público, o direito dos usuários, a gestão dos sistemas de mobilidade, etc.

Um ponto fundamental da Lei nº 12.587 de 2012 e que reverbera diretamente no desenvolvimento urbano das cidades brasileiras é o Plano de Mobilidade Urbana. A lei determina que, para acessarem recursos para o setor de mobilidade, municípios com mais de 20 mil habitantes (e aqueles determinados por lei) devem apresentar Plano de Mobilidade Urbana. A Lei estimula e estipula pontos a serem considerados nos planos locais, que não devem ser substituídos por planos Regionais (estes, referentes a regiões metropolitanas ou similares). Cabe, então, aos municípios, seguir as diretrizes propostas, criar seus planos e implementar este planejamento visando melhorias no que diz respeito à mobilidade urbana.

Vale ressaltar que muitos municípios ainda não possuem Plano de Mobilidade Urbana, sendo 2019 o prazo para conclusão destes, segundo a Lei nº 13.683 de 2018, do Senado Federal. Para a maioria dos municípios, portanto, o Plano Diretor ainda é o principal instrumento de Planejamento, inclusive em termos de mobilidade; é através dele que os municípios se encarregam de formular as políticas e de cumprir “as funções sociais da cidade, possibilitando acesso e garantindo o direito, a todos que nela vivem, à moradia, aos serviços e equipamentos urbanos, ao transporte público, (...)” (BRASIL, 2001).

Para compreender as cidades, porém, é fundamental ir além de suas estratégias de planejamento e entender diferentes aspectos e particularidades, dentre os quais a sua relação com o entorno, seu desempenho regional e sua função na rede urbana. Assim, é possível identificar papéis e relações entre as cidades.

Um novo arranjo baseado em novos fluxos e trocas se estabeleceu a partir da migração do sistema fordista para o sistema flexível, alcançando maior articulação entre cidades, baseadas menos na hierarquia estática, e mais nessas relações estabelecidas, de diferentes intensidades (SPOSITO, 2010). Neste contexto, a rede urbana não é institucionalizada, e, portanto, não é estática, diferentemente dos processos de regionalização ela é baseada em fluxos e está suscetível às variações socioeconômicas.

Para Santos (2006), apesar de não serem estáticas, as redes se desenvolvem de maneira estável, através de seus fixos (usos do solo, produção) e fluxos (de pessoas, mercadorias, informações), nas quais ambos os fatores atuam de forma interdependente, sendo que os fluxos se mostram mais relevantes que a produção, na definição de padrões geográficos mais densos e extensos (SANTOS, 2006).

Para Dias (2000) é necessária uma análise ampla de modo a abordar a compreensão da dinâmica territorial, através do rápido processo de urbanização e das grandes mudanças do século XX. Em um primeiro momento, as redes se materializavam em infraestrutura como rodovias e ferrovias, no contexto atual, elas extrapolam o material através das possibilidades permitidas pelos sistemas de informação e comunicação, de maneira a fortalecer e ampliar conexões que antes eram até mesmo inimagináveis. Santos concorda, afirmando que:

Se compararmos as redes do passado com as atuais, a grande distinção entre elas é a respectiva parcela de espontaneidade na elaboração respectiva. Quanto mais avança a civilização material, mais se impõe o

caráter deliberado na constituição de redes. Com os recentes progressos da ciência e da tecnologia e com as novas possibilidades abertas à informação, a montagem das redes supõe uma antevisão das funções que poderão exercer e isso tanto inclui a sua forma material, como as suas regras de gestão.” (SANTOS, 2006, p. 179).

A questão das redes e regiões está diretamente ligada à escala. A rede urbana, ao considerar todas as dinâmicas envolvidas, alcança níveis nacionais e até internacionais. No entanto, cabe a este artigo sua discussão no âmbito regional. Desse modo, os recortes regionais buscam uma forma de estabelecer a administração ou controle de determinada área, seja de forma abrangente ou temática.

Ao sul do Brasil, no estado do Rio Grande Sul, encontram-se algumas dinâmicas regionais bastante particulares. Além das Regiões Metropolitanas de Porto Alegre (RMPA) e da Serra Gaúcha (RMSG), são legalmente consideradas áreas de abrangência regional pelo Governo do Estado as Aglomerações Urbanas do Sul (AUSul) e do Litoral Norte (AULINOR); esta última, objeto de análise neste artigo.

O LITORAL NORTE E O PLANEJAMENTO REGIONAL NO RIO GRANDE DO SUL

O Rio Grande do Sul apresenta diferentes regionalizações. Uma de ordem administrativa, em âmbito setorial (educação, saúde, turismo) e outra de planejamento. Esta última representada pelos Conselhos Regionais de Desenvolvimento (COREDEs) e pelas Regiões Funcionais, com alcance estadual e pelas Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas, instituídas em áreas conurbadas e/ou de forte integração entre cidades. Esta última, instituídas via lei estadual e coordenadas pela METROPLAN.

A criação dos COREDEs se dá no final da década de 1980. Anteriormente, outras formas de regionalização foram planejadas para serem adotadas pelos órgãos estaduais, entretanto, pela falta de articulação, acabaram por não consolidar-se (MARTINS, 2008). A partir da ideia de descentralização de planejamento, política e fiscal num contexto de crise da federação são retomadas as discussões acerca da questão regional (RUCKERT, 1997). A partir disto, é oficializado em 1994 a criação dos conselhos, a partir da Lei nº 10.283 de 1994 com o objetivo da:

promoção do desenvolvimento regional, harmônico e sustentável, através da integração dos recursos e das ações de governo na região, visando à melhoria da qualidade de vida da população, à distribuição equitativa da riqueza produzida, ao estímulo à permanência do homem em sua região e à preservação e recuperação do meio ambiente. (RIO GRANDE DO SUL, 1994)

Neste contexto, os COREDEs passaram a suprir a articulação dos municípios em esfera regional, de forma a compreender os problemas locais e regionais através da administração pública e mobilização da sociedade através da formulação e implementação de medidas em prol do desenvolvimento regional (BANDEIRA, 1999).

Inicialmente, a divisão regional era composta por 21 conselhos. A partir de 1998 ocorreram desmembramentos justificados pelo sentimento de abandono de algumas regiões e pela reivindicação dos recursos destinados para o atendimento real das demandas da comunidade (MARTINS, 2008). Atualmente, totalizam 28 conselhos (FIGURA XX), a partir da criação do COREDE Metropolitano Delta do Jacuí (1998), Alto da Serra do Botucaraí e Jacuí Centro (2003), Campos de Cima da Serra e Rio da Várzea (2006) e os COREDEs Vale do Jaguari e Celeiro (2008) (RIO GRANDE DO SUL, 2018).

Em 2005, a Secretaria Estadual de Coordenação e Planejamento encomendou um estudo, onde o produto foi um plano de desenvolvimento regional com metas e programas relacionados à organização territorial e logística estadual (RIO GRANDE DO SUL, 2006). O estudo determinou a necessidade de uma escala mais ampla para trabalhar temas estratégicos. A partir disso foram estabelecidas as Regiões Funcionais, onde os COREDEs foram agrupados de acordo com suas características socioeconômicas (RIO GRANDE DO SUL, 2006). A Figura 1 mostra as duas divisões regionais.



Figura 1 - Divisão do Rio Grande do Sul de acordo com os COREDES (esquerda) e Regiões Funcionais (direita).
FONTE: RIO GRANDE DO SUL (2006).

Atualmente o estado conta com quatro aglomerações: duas de ordem metropolitana (RMPA e RMSG) e outras duas não metropolitanas (AUSul e AULINOR) (Figura 2).

A RMPA foi criada em 1973 através da Lei Federal nº 14 de 1973, na qual instituíram-se as outras sete regiões metropolitanas originais. Foi criada com 14 municípios e, a partir de diversas incorporações, totaliza 34 atualmente. As demais foram criadas via legislação estadual: a RMSG foi instituída em 2013, a partir da Aglomeração Urbana Nordeste, criada

em 1994, tendo Caxias do Sul como seu município-polo. A AUSul foi criada em 1990 a partir dos municípios de Pelotas e Capão do Leão, sendo que a partir de 2002 passou a incorporar os municípios de Rio Grande, Arroio do Padre e São José do Norte. Por fim, a AULINOR, objeto deste estudo, foi criada em 2004, contemplando 20 municípios.

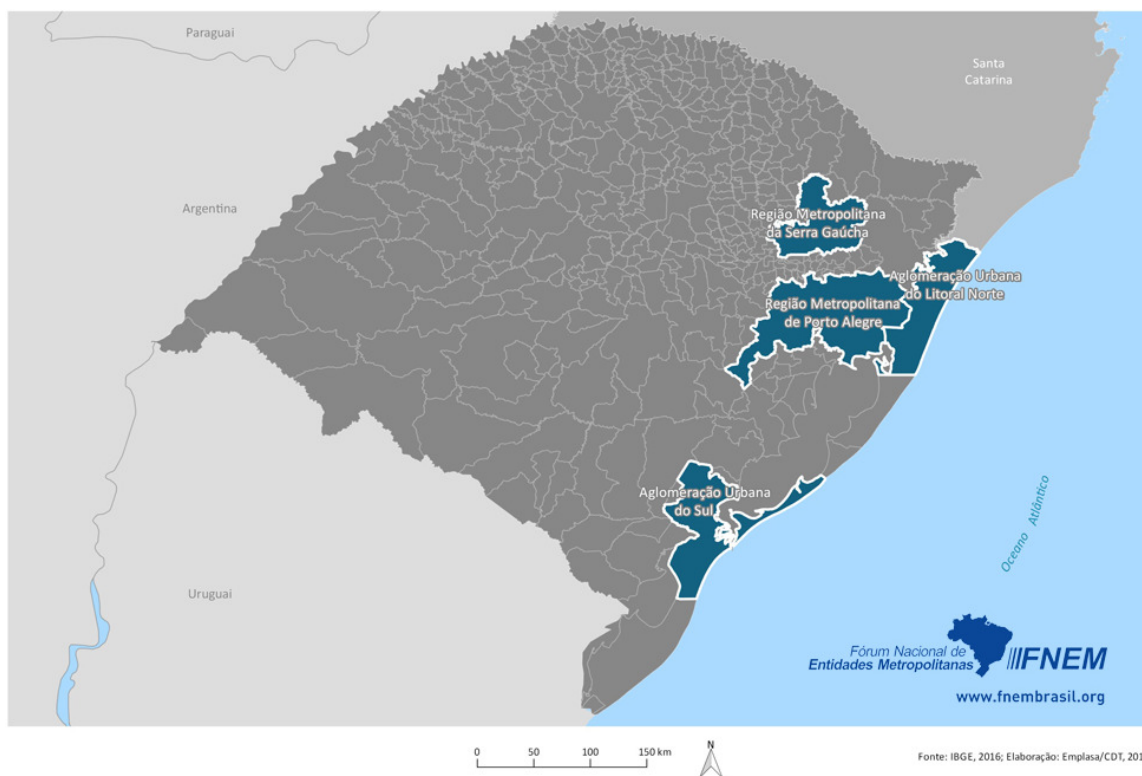


Figura 2 - Regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no RS
Fonte: FNEM (2018).

A região conhecida como Litoral Norte do Rio Grande do Sul compreende a faixa litorânea banhada pelo Oceano Atlântico, limitada pela Serra Geral e pelo conjunto de lagoas a Oeste, pela divisa com o Estado de Santa Catarina e o Rio Mampituba ao norte e pelo município de Palmares do Sul, no extremo sul. Administrativamente, a área é integrante de duas regionalizações distintas: O COREDE Litoral Norte e a AULINOR.

A AULINOR foi instituída pela Lei Estadual nº 12.100 de 2004, contemplando os municípios de Torres, Mampituba, Dom Pedro de Alcântara, Arroio do Sal, Morrinhos do Sul, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, Itati, Maquiné, Terra de Areia, Capão da Canoa, Xangrilá, Imbé, Osório, Tramandaí, Cidreira, Balneário Pinhal, Palmares do Sul, Capivari do Sul e Caraá. A lei institui como funções públicas de gestão comum: saneamento ambiental; transporte público e sistema viário regional; turismo; planejamento do uso e ocupação do solo; preservação e conservação ambiental; organização territorial e informações regionais e cartográficas. Para assegurar a articulação regional destas políticas, a lei estabelece a criação de um conselho deliberativo sob o apoio técnico das Secretarias Estaduais e da METROPLAN.

O COREDE Litoral Norte incorpora ainda o município de Mostardas, localizado ao sul de Palmares do Sul. Para realização deste trabalho foi utilizado o recorte geográfico representado pelo AULINOR devido integração da área urbanizada entre os municípios. A

figura XX mostra a hierarquia dos municípios membros da AULINOR dentro da Rede Urbana tratada pelo REGIC (2008)¹. É possível observar na Figura 3 Porto Alegre como centralidade principal, Osório e Torres como Centro de Zona A e Tramandaí e Capão da Canoa como Centro de Zona B.

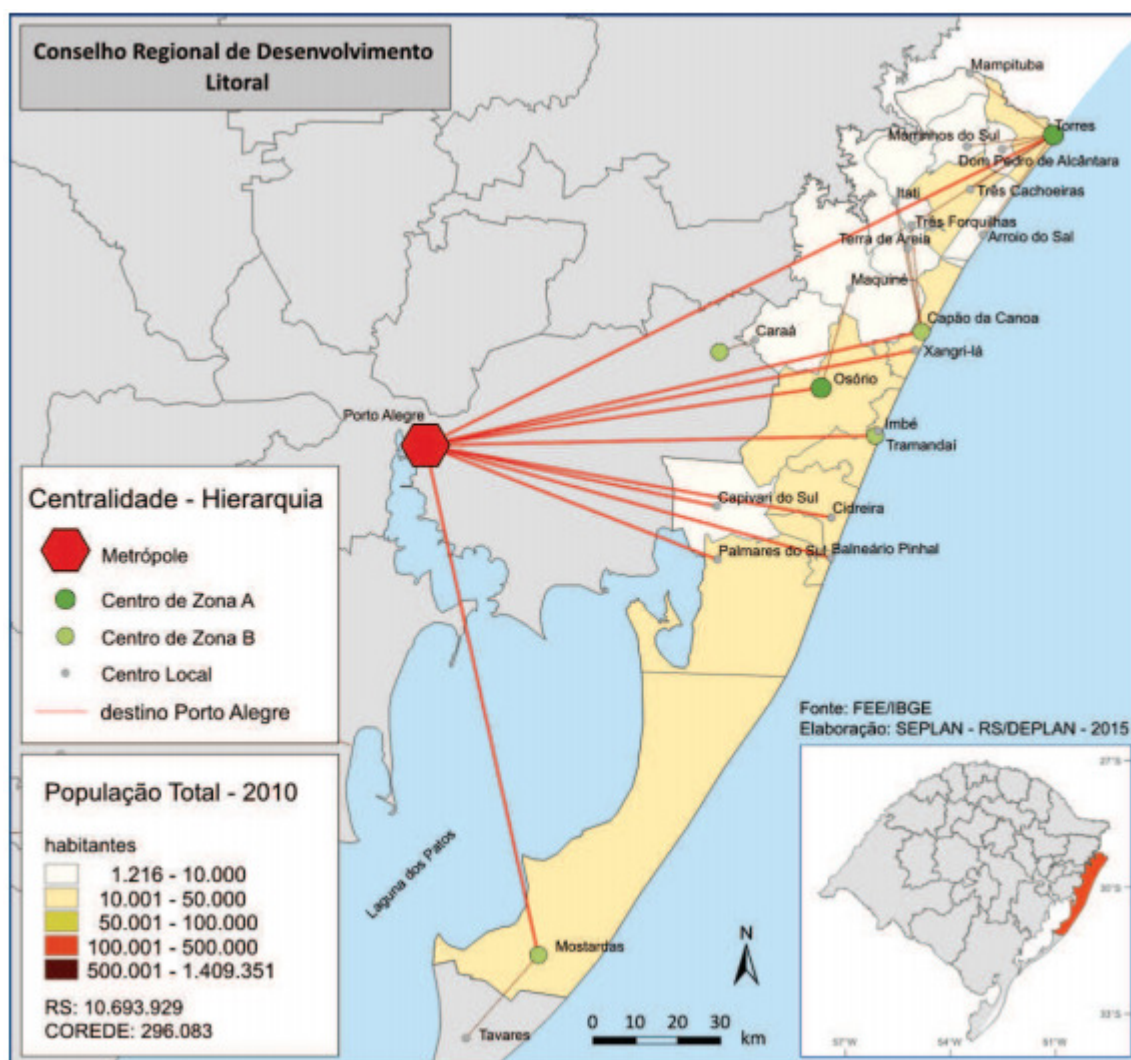


Figura 3 - Rede Urbana do COREDE Litoral.
FONTE: RIO GRANDE DO SUL (2017).

Por sua localização junto ao litoral, a região atrai, durante o período do verão, pessoas de todo o estado e, inclusive turistas uruguaios e argentinos, por isso há um acréscimo considerável em sua população. Em estudo realizado pela Fundação de Economia e Estatística (FEE) buscou-se identificar esse incremento populacional na região, sobretudo no período entre o início de dezembro e o feriado de Páscoa. O Quadro 1 apresenta dados da população residente, flutuante e a porcentagem nesse incremento para os municípios que têm fronteira com o Oceano Atlântico.

¹ O REGIC – Regiões de Influência das Cidades é um estudo realizado pelo IBGE que busca compreender as dinâmicas da rede urbana brasileira, visando “subsidiar o planejamento estatal e as decisões quanto à localização das atividades econômicas de produção, consumo privado e coletivo, bem como prover ferramentas para o conhecimento das relações sociais vigentes e dos padrões espaciais que delas emergem” (IBGE, 2008).

Tabela 1 - População residente e flutuante dos municípios membros da AULINOR localizados na faixa litorânea.

Município	Dados organizados pela Metroplan (2018)		Estimativas para a população flutuante do Litoral Norte do RS (FEE, 2016)			
	Habitantes (Censo 2010)	Área territorial	Habitantes (FEE-2015) ¹	POPULAÇÃO FLUTUANTE (média mensal)	POPULAÇÃO TOTAL (média mensal)	CRESCIMENTO POPULACIONAL (População total/ /População permanente) (%)
Arroio do Sal	7.740	121,58 km ²	8.959	20.721	29.680	231,3
Balneário Pinhal	10.856	101,86 km ²	12.282	22.542	34.824	183,5
Capão da Canoa	42.040	94,45 km ²	47.538	58.861	106.399	123,8
Capivari	3.890	418,46 km ²				
Caráa	7.312	295,24 km ²				
Cidreia	12.668	242,43 km ²	14.186	26.750	40.936	188,6
Dom Pedro de Alcântara	2.550	73,5 km ²				
Imbé	17.670	40,32 km ²	20.618	40.427	61.045	196,1
Itati	2.584	202,69 km ²				
Mampituba	3.003	158,13 km ²				
Maquine	6.905	628,35 km ²				
Morrinhos do Sul	3.182	165,67 km ²				
Osório	40.906	662,53 km ²	1.114 ²	5.563	6.678	499,2
Palmares do Sul	10.969	947,6 km ²	3.336 ³	16.546	19.882	495,9
Terra de Areia	9.878	146,75 km ²	517 ⁴	889	1.406	171,7
Torres	34.656	162,71 km ²	37.702	27.487	65.189	72,9
Tramandaí	41.585	139,25 km ²	47.558	48.181	48.181	101,3
Três Forquilhas	2.914	216,11 km ²				
Xangri-lá	12.434	61,51 km ²	13.769	25.159	38.928	182,7

1. População Estimada

2. População de Atlântida Sul, distrito de Osório

3. População de Quintão, distrito de Palmares do Sul

4. População de Santa Rita de Cássia, distrito de Terra de Areia

Fonte: Adaptado a partir de dados da METROPLAN (2018) e FEE (2016).

A ocupação da região remonta ao século XVIII e XIX, onde havia a predominância de atividades ligadas à agricultura e pecuária. No início do século XX surgiram os primeiros balneários com fins terapêuticos e a partir da década de 1930, balneários destinados a segunda residência. O crescimento estadual, tanto populacional como econômico, a partir da segunda metade do século XX concentra-se em regiões industrializadas, sobretudo na Região Metropolitana, polarizada por Porto Alegre, Caxias do Sul e região (RMSG), em Pelotas e Rio Grande (AUSul) e na área de litoral, sobretudo nos municípios de Osório, Tramandaí, Capão da Canoa e Torres (STROHAECKER, 2016).

De acordo com Strohaecker (2016), o governo estadual executou na região uma série de programas e obras de infraestrutura no período 1960-1990. Destacam-se melhorias na acessibilidade através da implantação das rodovias BR-290 e BR-101, estabelecendo ligação entre Porto Alegre e Região Metropolitana ao Litoral, bem como ao estado de Santa Catarina; quanto ao planejamento, a assessoria aos municípios para o desenvolvimento de planos de ordenamento territorial e capacitação do corpo técnico. Quanto à proteção ambiental, esta se deu em várias frentes: através da delimitação da Reserva Biológica da Serra Geral (1982) e a elaboração do diagnóstico da destinação dos resíduos sólidos; quanto ao potencial hídrico, se deu através da recuperação de áreas alagadas junto às lagoas, ampliação de canais de drenagem e a proteção da barra do Rio Tramandaí em convênio entre o Governo do Estado, a Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul (Sudesul) e Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS) (STROHAECKER, 2016). Neste contexto, a urbanização da área se deu a partir dos núcleos consolidados através de parcelamentos sucessivos em traçado xadrez favorecido pelas condições topográficas.

Integração Viária

O Plano Estratégico de Desenvolvimento Regional do COREDE Litoral Norte (2017) diagnosticou a ampla acessibilidade de acesso ao COREDE por sua proximidade à RMPA, através da BR-290 (Freeway, ligação Porto Alegre-Osório) e da RS-040 (Porto Alegre-Balneário Pinhal) e à RMSG, pela RST-438 (Caxias do Sul-Terra de Areia) e pela BR-101 (ligação entre a divisa de Santa Catarina e a cidade de São José do Norte, no extremo sul do estado). Estas duas regiões metropolitanas concentram grande parte da população do estado, são local de grande circulação de mercadorias e passageiros, inclusive detém grande parte das vagas de emprego, oferta de serviços especializados e ensino superior os quais não são ofertados na mesma proporção na região do litoral. Por outro lado, durante o verão, a região torna-se um pólo atrator sobre todo o estado, Argentina e Uruguai, pelas atividades de turismo e lazer (RIO GRANDE DO SUL, 2017).

Entretanto, este plano identificou as más condições de mobilidade entre os municípios do COREDE, sejam as ligações entre os municípios rurais, destes com os localizados junto ao litoral e a conectividade interpraiais. A RS-389 conhecida como Estrada do Mar, realiza a ligação entre Osório e Torres paralelamente a BR-101. Essa rodovia tem o tráfego destinado aos veículos de passeio e seu traçado não permeia as áreas urbanizadas.

A RS-786 conecta Atlântida Sul (Distrito de Osório), desde a intersecção com a Estrada do Mar até o Quintão (Distrito de Palmares do Sul). Essa via é majoritariamente urbana, tendo característica de avenida com duas pistas por sentido. Ela permeia os municípios de Imbé (Avenida Paraguassú), Tramandaí (Avenida Fernandes Bastos, Flores da Cunha, Minas Gerais e João Magalhães), Cidreira (Avenida Mostardeiro), Balneário Pinhal (Avenida Cidreira, intersecção com a RS-040, Avenida Itália, Avenida Paraguassu, sendo que em pista simples a partir deste trecho) até Quintão (Avenida Esparta).

Outra via interpraiais é a Avenida Paraguassú. Ela tem características urbanas e permeia os municípios de Osório (Balneário Atlântida Sul), passando por Xangri-lá e Capão da Canoa, alcançando o Distrito de Arroio Teixeira, divisa com Terra de Areia. Nas áreas de urbanização mais intensa e bem estruturada, correspondendo ao trecho central, a via é duplicada, com duas pistas por sentido, nas extremidades, é formada por pista simples.

A partir de Terra de Areia inicia-se uma nova via denominada Estrada Interpraiais. Ela permeia os balneários passando pela área central de Arroio do Sal. A partir daí recebe outras denominações e segue, alcançando os balneários ao Sul do centro de Torres. Tratam-se de vias simples em estado precário de pavimentação e sinalização.

Um estudo identificado como “Banco de Dados Regional Digital e preparação do Zoneamento Regional da Aglomeração Urbana do Litoral Norte – AULINOR” (2016), encomendado pela METROPLAN, buscou uma leitura do território atual e a compatibilização, sobretudo, dos zoneamentos instituídos pelos planos diretores, dos conflitos na demarcação do perímetro de cada município e da relação com a BR-101. Quanto ao sistema de circulação, esse documento propõe a consolidação de uma macro retícula viária buscando a integração entre a faixa litorânea do aglomerado e também como diretriz para o ordenamento do uso do solo. Tal sistema objetiva a qualificação da circulação de mercadorias e da população, cada nicho com suas demandas particulares (moradores, trabalhadores, veranistas e turistas) (METROPLAN, 2016). No sentido Norte-Sul, paralelo ao Oceano Atlântico, são cinco vias que compõem a proposta desta macro retícula, buscando a integração intra-balneários e interbalneários (Figura 4 - Macro retícula viária proposta pelo estudo encomendado pela Metroplan. Figura 4): RS-389 (Estrada do Mar - Rodovia Estadual - Nível 1), Avenida do Litoral (Arterial - Nível 2), Avenida Paraguassú (Coletora - Nível 3), Avenida Beira-Mar (Local - Nível 4) e Av. das Lagoas (Especial Turística - Nível 5) (METROPLAN, 2016).



Figura 4 - Macro retícula viária proposta pelo estudo encomendado pela Metroplan.

FONTE: METROPLAN (2016).

A inclusão da Avenida do Litoral retoma um estudo concluído em 2005 encomendado pela Metroplan e pela Secretaria Estadual de Habitação e Desenvolvimento Urbano. O presente trabalho busca justamente identificar como os planos diretores elaborados após este estudo incorporaram as diretrizes propostas de forma a viabilizar, na escala do município, sua consolidação. O estudo diagnosticou a infraestrutura e a demanda existente e buscou compatibilizar o traçado da via conforme a malha viária dos municípios. As principais deficiências apontadas estão relacionadas com a falta de hierarquia viária, com a descontinuidade do traçado e com a precariedade da pavimentação. O produto resultante constituiu-se de um plano funcional a partir de traçados propostos e alternativos baseado nas demandas regionais e municipais (METROPLAN, 2005).

AVALIAÇÃO DOS PLANOS DIRETORES NA PERSPECTIVA DA INTEGRAÇÃO E MOBILIDADE REGIONAL

Nesta sessão são investigadas as principais leis responsáveis pelo regramento do planejamento de cada um dos municípios da AULINOR com trechos ligados ao litoral norte do estado do Rio Grande do Sul. Foram procuradas referências, explícitas e implícitas, à integração regional com os demais municípios, especialmente no que tange a mobilidade intermunicipal. Estes documentos são as leis que instituem os Planos Diretores e suas modificações, quando aplicáveis à temática da mobilidade, e também os Planos de

Mobilidade, quando existentes. O Quadro 1 sintetiza as alguns dos aspectos discutidos na sequência.

Quadro 1 - Síntese da análise dos Planos Diretores e de Mobilidade

Município	Plano Diretor	Plano de Mobilidade	Integração Regional		
			Cita no plano diretrizes para Integração Regional	Possui diretrizes de Integração Regional p/ Mobilidade	Representa graficamente as diretrizes viárias de Integração Regional
Palmares do Sul	SIM, 2006	NÃO	SIM	SIM	S/D
Balneário Pinhal	SIM, 2012	NÃO	SIM	SIM	S/D
Cidreira	SIM, 2012	NÃO	SIM	SIM	S/D
Tramandaí	SIM, 2016	SIM ¹ , 2017	SIM	NÃO	SIM
Imbé	SIM, 2013	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
Osório	SIM, 2006	SIM, 2015	SIM	SIM	NÃO
Xangri-lá	SIM, 2008	NÃO	SIM	SIM	NÃO
Capão da Canoa	SIM, 2004	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
Terra de Areia	SIM, 1996	NÃO	SIM	SIM	SIM
Arroio do Sal	SIM, 2011	NÃO	SIM	SIM	SIM
Torres	SIM, 1995	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

¹Lei 025/2017: Lei do Sistema viário de Tramandaí - RS.

S/D: Sem dados. Refere-se a não disponibilização em meio digital do material gráfico referente à mobilidade urbana (Anexo do PD, Mapa do Sistema Viário, etc.)

Palmares do Sul

O Plano Diretor (PD) do município de Palmares do Sul foi instituído através da Lei nº 1.422 de 2006. O PD divide a área do município entre zona urbana e rural. Compõe a zona urbana, as áreas urbanas da Sede e dos demais distritos (Frei Sebastião, Quintão, Bacupari, Granja Getúlio Vargas e Distrito Industrial). Para o presente trabalho, a análise das diretrizes

do plano será focada no distrito de Quintão, por localizar-se junto a faixa litorânea e compor a área de conurbação.

Já no artigo 2º, o PD atenta para a obrigatoriedade de seguir planos de ordenação territorial, econômica e social oriunda de escalas superiores (regional, estadual e federal), bem como as diretrizes de planejamento do AULINOR. Na sequência, a partir do artigo 8º é tratada a integração regional. No artigo 9º é instituído as funções públicas objeto de gestão comum: saneamento básico; transporte público e sistema viário regional; turismo; planejamento do uso e ocupação do solo; preservação e conservação ambiental e informações regionais e cartográficas (PALMARES DO SUL, 2006). Dentro das definições, é pertinente para o presente trabalho destacar os incisos III e V do artigo 10, que determinam a Rede Viária Estrutural como a responsável pela ligação intraurbana e entre os demais municípios e a Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo como aquela que busca interligar as distintas áreas da cidade e da região de forma a atender a demanda e organizar a oferta (PALMARES DO SUL, 2006).

A questão da mobilidade, especificamente, é tratada entre os artigos 105 e 110. Em relação à integração regional, encontram-se diretrizes referentes a hierarquia viária e no inciso IX do artigo 109, fica estabelecido a necessidade de “garantir e melhorar a ligação do Município de Palmares do Sul com a Aglomeração Urbana do Litoral Norte, com o Estado e com o País” (PALMARES DO SUL, 2006).

Não foi possível acessar os anexos do PD, impossibilitando a análise deste material a respeito das diretrizes discutidas neste trabalho.

Balneário Pinhal

Balneário Pinhal instituiu, através da Lei nº 1.105 de 2012, a revisão do plano anterior datado de 2006. Majoritariamente, a área urbanizada do município, incluindo sua sede, encontra-se localizada junto a faixa litorânea. No limite sul do município há o Distrito de Magistério, distante cerca de três quilômetros da área urbanizada de Quintão, e é contíguo à área central do município. Esta, por sua vez é contígua à área urbanizada de Cidreira. O sistema viário das duas cidades mantém os mesmos eixos nas suas fronteiras apresentando alta conectividade.

O Plano Diretor (PD) estabelece diretrizes em relação a integração regional muito semelhantes as trazidas no PD de Palmares do Sul. O Título II versa sobre a Integração Regional, estabelecendo as funções objeto de gestão comum: saneamento; transporte público e sistema viário regional; turismo; planejamento do uso e ocupação do solo; preservação e conservação ambiental e a integração de informações regionais e cartográficas.

No que tange a mobilidade urbana e sua articulação regional, a partir do artigo 109, é tratada a Estratégia de Mobilidade Urbana, onde fica estabelecida a hierarquia viária regional e intraurbana e estabelece como diretriz a integração do município com o restante

da AULINOR, com o estado e o país. Não foi possível acessar os anexos do PD, impossibilitando a análise deste material a respeito das diretrizes discutidas neste trabalho.

Cidreira

A área urbanizada de Cidreira se dá de forma contígua, ao sul, com a de Balneário Pinhal, cortada pela RS-786 e ponto de início da RS-784 (ligação com a RS-040). O PD do município foi instituído em 2012 e já no artigo 2º determina o dever em atentar às diretrizes trazidas pelos planos e projetos supramunicipais. O Capítulo VI, que trata da Política de Mobilidade Urbana estabelece, dentro de suas diretrizes, a circulação viária “como elemento de estruturação do espaço urbano, articulando as conexões locais e regionais com diferentes hierarquias, de acordo com a demanda de tráfego a sua inserção no espaço urbano” (CIDREIRA, 2012).

Na sessão que trata do Desenvolvimento Físico-Territorial, fica estabelecido que a malha viária deve ser hierarquizada conforme sua função para o suporte dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano e regional. Para tal, estabelece uma classificação que abrange desde rodovias até vias de pedestre. Não foi possível acessar os anexos do PD, impossibilitando a análise deste material a respeito das diretrizes discutidas neste trabalho.

Tramandaí

A área urbanizada de Tramandaí está afastada, ao sul cerca de 6 quilômetros da área urbanizada de Cidreira. Este trecho é formado por dunas e sua ligação se dá pela RS-786. Ao norte, está localizada a área central do município, divisa com o município de Imbé, separados pelo Rio Tramandaí.

O PD de Tramandaí foi instituído pela Lei Complementar nº 022 de 2016 em substituição ao PD anterior, datado de 2006. O plano apresenta poucas referências quanto à integração regional. Logo no Artigo 3º, que define o conceito de PD, estabelece o dever de “considerar ainda programas, projetos, diretrizes e ações constantes de planos nacionais, estaduais e regionais” (TRAMANDAÍ, 2016).

Referente à Mobilidade Urbana, o plano determina a necessidade de elaboração da Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade, no artigo 19, entretanto as diretrizes subsequentes apontam apenas a relações com o espaço intraurbano (TRAMANDAÍ, 2016). O Capítulo V, que trata do desenvolvimento físico-territorial reforça essa ideia ao determinar o ordenamento e a hierarquização das vias em prol do desenvolvimento do município sem mencionar possível coordenação de fluxos intermunicipais (TRAMANDAÍ, 2016).

O ordenamento do Sistema Viário é um dos elementos da política de desenvolvimento físico-territorial do município. O plano determina a elaboração de uma lei específica para sua regulamentação a qual veio no ano seguinte, através da Lei nº 025 de

2017, denominada Lei do Sistema Viário. Este marco legal, porém, não trata da questão regional. Busca estabelecer parâmetros de hierarquia e dimensionamento viário, de sinalização e de padronização das calçadas e da arborização urbana (TRAMANDAÍ, 2016). Entretanto, grava como prioritário para alargamento e duplicação das vias existentes aquelas demarcadas no projeto da Avenida do Litoral, classificando-as como arteriais (TRAMANDAÍ, 2016).

Imbé

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA) de Imbé foi instituído pela Lei nº 1.474 de 2013, que trata da revisão do plano anterior elaborado em 2007. O Plano não traz diretrizes que orientem o planejamento urbano integrado às questões regionais. Há apenas a compatibilização do zoneamento de uso do solo ao Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral Norte (ZEE) (IMBÉ, 2017).

O artigo 165 e subsequentes tratam da circulação viária, estabelecendo sua hierarquia a partir dos objetivos de: I - induzir o crescimento urbano de forma harmônica; II - desafogar a rede viária existente nos EEMEs (Elementos Estruturadores do Modelo Espacial) ; III - equilibrar a repartição de fluxos na rede viária; e IV - otimizar o potencial de acessibilidade da rede viária existente” (IMBÉ, 2017). As conexões regionais constam na Figura 4 do PDDUA (Programa Viário Básico), onde estão gravadas como Vias Estruturadoras a RS-786 e partes do leito existente referente ao traçado da Avenida do Litoral, não havendo a projeção de traçado nem previsão de alargamento para o restante do trecho até a divisa com o município de Osório.

Osório

O PD de Osório foi instituído pela Lei nº 3.902 de 2006. A Estruturação Urbana subdivide o município em áreas urbanas e área rural. As áreas urbanas são compostas pela sede, pelos trechos marginais, pelas estradas municipais e rodovias e pelos distritos. Este trabalho foca as análises no Distrito de Atlântida Sul, devido a sua localização junto à faixa litorânea.

O plano, logo em seu artigo 6º, inciso II, menciona o transporte como direito à todos e em seu artigo 7º coloca como objetivo da Política Urbana

ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais e ambientais da propriedade e o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado e diversificado de seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante: [...] a implementação [...] do transporte [...]. (OSÓRIO, 2006)

Em seu artigo 10, incisos III e V, faz menção à Rede Viária Estrutural e à Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo como dois dos Elementos Estruturadores da integração regional com a AULINOR, objetivando estabelecer progressivamente ligações intra e intermunicipais para atender à demanda concentrada e organizar a oferta de transporte (OSÓRIO, 2006).

No Capítulo IV apresenta-se a estratégia de mobilidade urbana do PD que "tem como objetivo qualificar a circulação e o transporte urbano" (OSÓRIO, 2006), visando atender às necessidades da população, com a qualificação da infraestrutura para modais ativos e motorizados. No artigo 105 o PD conceitua os diferentes tipos de vias e hierarquia viária, desde as rodovias federais e estaduais, até as ciclovias e passagens de pedestres.

Em 2015 é Instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) de Osório através do Decreto nº 80 de 2015 em regulamentação do Capítulo IV do PD. O mesmo determina as vias que compõem cada nível da hierarquia viária e suas funções, características e dimensões dos gabaritos viários e dos cruzamentos. Institui também um sistema de ciclovias e ciclofaixas para atendimento de parcela da mobilidade intraurbana. Em seu artigo 40, e definição das linhas de transporte intramunicipais da sede com os demais distritos (OSÓRIO, 2015).

O PMMU faz menção explícita à integração regional com os demais municípios da AULINOR em seu Anexo IX que trata, entre outros, do Programa de Integração Regional buscando o desenvolvimento e articulação dos serviços e infraestruturas com os demais municípios do Litoral Norte e RMPA com ações de melhorias nas rodovias federais e estaduais, com o Porto Seco e um Projeto de Desenvolvimento Ecoturístico (OSÓRIO, 2015). São previstos como órgãos coordenadores a Metroplan, a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, a Secretaria Municipal de Obras e Saneamento, o DAER-RS e o Denatran (OSÓRIO, 2015). O PMMU não apresenta diretrizes viárias específicas para o distrito de Atlântida Sul.

Xangri-lá

O PD de Atlântida, adotado para o município de Xangri-lá foi instituído através da aprovação da Lei nº 1529 de 1976 e este foi substituído pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM) e o Sistema de Planejamento de Gestão, no ano de 2008, com a promulgação da Lei nº 1111 de 2008 (XANGRI-LÁ, 2008). Esta lei, em seus artigos 8º e 9º, vai ao encontro do funcionamento da integração regional entre os municípios da AULINOR em relação às funções públicas objeto de gestão comum, destacando-se para este estudo, o transporte público e o sistema viário regional (XANGRI-LÁ, 2008). Também em seu artigo 10 ficam definidos os Elementos Estruturadores da AULINOR, destacando-se a Rede Viária Estrutural e a Rede Estrutural de Transporte Coletivo estabelecendo conexões intra e intermunicipais com vistas a alcançar progressivamente uma maior integração entre os municípios (XANGRI-LÁ, 2008).

No artigo 110 o PDDM apresenta a Estratégia de Mobilidade Urbana que objetiva a qualificação da circulação e dos transportes intra e intermunicipais para toda a população residente e turistas através da qualificação da infraestrutura viária, da circulação de pedestres, dos sistemas de transporte coletivo e de cargas (XANGRI-LÁ, 2008). No artigo 111, por sua vez, ficam definidos os níveis hierárquicos do Sistema Viário, organizados no sentido longitudinal (fluxos intra e intermunicipais) e transversal (intramunicipais de acesso aos balneários) em relação ao Oceano Atlântico (XANGRI-LÁ, 2008).

Capão da Canoa

O PDDUA vigente de Capão da Canoa ficou instituído pela Lei nº 3 de 2004. Apesar da complementação deste com legislações posteriores nenhuma definição relativa ao sistema viário, à mobilidade urbana, ou à integração regional foi adicionada (CAPÃO DA CANOA, 2004). Os anexos da respectiva Lei tampouco mencionam estes aspectos.

Terra de Areia

A Sede do município de Terra de Areia localiza-se junto da BR-101, portanto, para este estudo foi considerada a área urbanizada do distrito de Santa Rita de Cássia, localizado junto ao litoral. O Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial Ambiental (PDTA) de Terra de Areia foi instituído através da Lei nº 1.988 de 2011 (TERRA DE AREIA, 2011). No Capítulo denominado “Acessibilidade para todos”, na seção que dispõe do sistema viário, há o destaque às rodovias como importante elemento articulador e de acesso regional (BR-101 e RS-486) e de ligação intra-regional (RS-389 e RS-786) (TERRA DE AREIA, 2011). No mais, as diretrizes sobre a mobilidade urbana se dão na hierarquização e classificação das vias (TERRA DE AREIA, 2011). O Mapa referente ao Sistema Viário grava uma diretriz viária classificada como Via de Transição em parte coincidindo com o projeto da Avenida do Litoral, conectando-a à Avenida Paraguassú, em Arroio do Sal, como em uma das alternativas apresentadas pelo estudo da METROPLAN (TERRA DE AREIA, 2011).

Arroio do Sal

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Arroio do Sal foi instituído pela Lei nº 649 de 1996 e logo revogado pela Lei nº 668, também de 1996. Os artigos que tratam do sistema viário, 52 e 53, no entanto, não se alteram e não apresentam diretrizes que façam menção à integração regional, apenas ficam definidas as vias constituintes do sistema viário, como suporte físico à circulação e os gabaritos viários (ARROIO DO SAL, 1996).

Em 2011 a lei que define este plano é revogada e é instituído um novo PDDM e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento, através da aprovação da Lei nº 2.037 de 2011. Nesta nova lei define-se explicitamente diretrizes relacionadas à integração

regional com os municípios da AULINOR no que tange a gestão comum, incluindo o transporte público e o sistema viário regional, artigo 9º, inciso II (ARROIO DO SAL, 2011). Também ficam definidos no artigo 10 os Elementos Estruturadores da AULINOR, como a Rede Viária Estrutural, responsável pelas ligações intra e intermunicipais e interestaduais, inciso III, a Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo, inciso V (ARROIO DO SAL, 2011).

No artigo 104 são apresentados os objetivos da Estratégia de Mobilidade Urbana que são a qualificação da circulação e do transporte urbanos visando atender a população residente e turistas em seus deslocamentos intra e interurbanos (ARROIO DO SAL, 2011). O alcance dos objetivos mencionados é pretendido "através da capacitação da malha viária, de circulação de pedestres, dos sistemas transporte coletivo e de cargas" (ARROIO DO SAL, 2011). Também é mencionada a hierarquização viária como estratégia para melhorar o desempenho do sistema de transporte urbano integrando-o com ciclovias (ARROIO DO SAL, 2011). No artigo 105 fica definida a hierarquia viária em níveis e organizadas em dois eixos em relação ao Oceano Atlântico: longitudinal, visando a integração intra e interurbana e transversal, para acesso aos balneários e trânsito intramunicipal (ARROIO DO SAL, 2011).

Torres

O PD de Torres instituído em 1995 através da promulgação da Lei nº 2.902 de 1995. O PD reconhece, na seção II, quatro Corredores de Comércio e Serviços e dispõe, no artigo 19, inciso IV, sobre a competência e responsabilidade do poder público de implementar transporte público e sistema viário adequados, ao longo dos mesmos, de forma a proporcionar acessibilidade a estes (TORRES, 1995). O PD também aborda, nos artigos 82 e 83, situações em que o Plano Viário deve ser o balizador de decisões aprovadas pela municipalidade (TORRES, 1995).

Não são feitas menções à integração regional com a AULINor e as modificações posteriores realizadas à lei não introduzem novidades neste sentido (TORRES, 1995). Um novo PD está em revisão há alguns anos no município e um Plano de Mobilidade está em elaboração, mas ainda não foram aprovados pela municipalidade.

CONSIDERAÇÕES

De modo geral, os PDs dos municípios estudados mencionam a integração regional acerca de temáticas diversas. Os municípios de Palmares do Sul, Balneário Pinhal, Osório, Xangri-lá e Arroio do Sal, especificamente, tratam das funções públicas objeto de gestão comum da região da AULINOR, em conformidade com a Lei Estadual nº 12.100 de 1994. Observou-se grande similaridade na redação das leis que instituem os planos nestes municípios o que pode sugerir um alinhamento legislativo a respeito do planejamento regional entre estes municípios.

Verificou-se a não efetivação do discurso legal acerca da integração regional no planejamento das diretrizes de mobilidade. Dos PDs e/ou PMs elaborados após o ano de 2005, projeto da Avenida do Litoral, apenas três incorporaram diretrizes de hierarquização viária, previsão de alargamentos de via e continuidade do tecido urbano que correspondam ao projeto. Tratam-se dos PDs de Terra de Areia e Arroio do Sal e a Lei do Sistema Viário de Tramandaí.

Os municípios de Capão da Canoa e Torres devem ter seus planos revisados em conformidade ao EC. Vale retomar que o PD de Torres de 1995 está atualmente em revisão e seu PM está em elaboração.

Aponta-se para a necessidade de realização de um Plano de Mobilidade Regional para estes municípios, muitos deles com áreas urbanas contíguas, de forma a consolidar, na lei e no planejamento, a integração desta temática, conforme previsto na Lei Estadual nº 12.100 de 1994, balizado pelas diretrizes definidas na PNMU.

REFERÊNCIAS

- ANJOS, Francisco dos. O sistema urbano multipolarizado de Santa Catarina. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 413-438.
- ARROIO DO SAL. Lei nº 668 de 30 de outubro de 1996. *Revoga a Lei 649/1996 e institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Arroio do Sal, e dá outras providências*. Arroio do Sal, RS, 1996.
- ARROIO DO SAL. Lei Ordinária nº 2.037 de 8 de setembro de 2011. *Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento*. Arroio do Sal, RS, 2011.
- BALNEÁRIO PINHAL. Lei nº 1.105, de 27 de dezembro de 2012. *Altera o Plano Diretor Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Urbano do Balneário Pinhal instituído pela Lei nº 597/2006*. Balneário Pinhal, RS, 2012.
- BANDEIRA, Pedro. *Participação, Articulação de Atores Sociais e Desenvolvimento Regional*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 1999.
- BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.
- BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. *Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. Brasília, DF, 2001.

- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. *Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.* Brasília, DF, 2012.
- CAPÃO DA CANOA. Lei nº 3 de 16 de outubro de 2004. *Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental do Município de Capão da Canoa.* Capão da Canoa, 2004.
- CIDREIRA. Lei Municipal nº 1.948, de 13 de novembro de 2012. *Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental PDDUA, do Município de Cidreira, dispõe sobre o Parcelamento do Solo e determina outras providências.* Cidreira, RS, 2012.
- DIAS, Leila Christina. *Redes: emergência e organização.* In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). *Geografia: conceitos e temas.* 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 141-162.
- FEE, Fundação de Economia e Estatística. *Estimativas para a população flutuante do Litoral Norte do RS.* Porto Alegre, 2016. Disponível em: <<https://www.fee.rs.gov.br/relatorios/estimativas-para-populacao-flutuante-do-litoral-norte-do-rs/>>. Acesso em: 10 out, 2018.
- FNEM, Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas. *Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas do Estado do Rio Grande do Sul.* São Paulo, 2018. Disponível em: <<http://fnembrasil.org/rs/>>. Acesso em: 15 de out, 2018
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. *Regiões de Influências das Cidades 2007 - REGIC.* Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- IMBÉ. Lei nº 1.474, de 02 de julho de 2013. *Dispõe sobre a revisão da lei 1.072/2007 que trata do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Imbé e dá outras providências.* Imbé, RS, 2013.
- LYNCH, Kevin. *A Boa Forma da Cidade.* Lisboa, Portugal: Edições 70, 2010. 13 ed.
- MARTINS, Marcele Salles. *Diagnóstico de rede urbana do Rio Grande do Sul: O caso da região funcional de planejamento nove.* Dissertação (Mestrado), Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2009.
- METROPLAN. *SIG Aulinor: Relatório de Atividades Etapa 4.* Porto Alegre, 2016. Disponível em: <http://www.metroplan.rs.gov.br/ajax/download.php?qArquivo=20180620104044aln_et4_relatorio.v18.pdf>. Acesso em: 19 set. 2018.

- METROPLAN. *Perfil dos municípios AULINOR*. Porto Alegre. Disponível em: <www.metroplan.rs.gov.br>. Acesso em 18 set. 2018.
- METROPLAN. *Avenida do Litoral: Relatório Final, Volume I*. Porto Alegre, 2005.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. *PlanMob: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Brasília: SeMob, 2015.
- O'NEILL, Maria Mônica. Rede Urbana. In: BRASIL. IBGE. (Org.). *Atlas nacional do Brasil Milton Santos*. Rio de Janeiro: Ibge, 2010. p. 261-272.
- OSÓRIO. Lei Municipal nº 3.902, de 06 de outubro de 2006. *Institui o Plano Diretor do Município de Osório*. Osório, RS, 2006.
- OSÓRIO. Decreto nº 80, de 2015. *Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Osório, em regulamentação ao Capítulo IV do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal - Lei nº 3.902/2006 - e dá outras providências*. Osório, RS, 2015.
- PALMARES DO SUL. Lei Municipal nº 1.422, de 5 de outubro de 2006. *Institui o Plano Diretor do município de Palmares do Sul*. Palmares do Sul, RS, 2006.
- RIO GRANDE DO SUL. *Coredes*. Porto Alegre, 2018. Disponível em: <<https://planejamento.rs.gov.br/coredes>>. Acesso em: 21 set, 2018.
- RIO GRANDE DO SUL. Lei Complementar nº 12.100, de 27 de maio de 2014. *Institui a Aglomeração Urbana do Litoral Norte, dispõe sobre a gestão regional e dá outras providências*. Porto Alegre, RS, 2014.
- RIO GRANDE DO SUL. *Plano Estratégico de Desenvolvimento Regional 2015-2030 COREDE Litoral*. Osório, 2017.
- RIO GRANDE DO SUL. *RumoS 2015: Documento Síntese*. Porto Alegre, 2006.
- RÜCKERT, Aldomar. A. *Descentralização política e gestão territorial no Rio Grande do Sul (Brasil)*. Tendências recentes. *Redes*, Santa Cruz do Sul, v.2, n.2, p.91-107, dez. 1997.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. 4. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.
- SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 26 ed. Rio de Janeiro: Record, 2017.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. Rio de Janeiro Bertand Brasil, 2002.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização*. *Geografia*, Rio Claro, v. 35, n. 1, p.51-62, jan-abr/2010.

STROHAECKER, Tânia. *Trajetória do planejamento territorial no litoral Norte do Rio Grande do Sul*. Boletim Geográfico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, n. 27, p. 68-93, mar. 2016.

TERRA DE AREIA. Lei nº 1.988 de 7 de janeiro de 2011. *Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial e Ambiental - PDTA do Município de Terra e dá outras providências*. Terra de Areia, RS, 2011.

TORRES. Lei Municipal 2.902 de 12 de julho de 1995. *Sanciona e Promulga o Projeto de Lei no 2.949, de 12 de julho de 1995, que dispõe sobre o Plano Diretor de Torres e dá outras providências*. Torres, RS, 1995.

TRAMANDAÍ. Lei Complementar n.º 022, de 30 de dezembro de 2016. *Institui O Plano Diretor Municipal de Tramandaí*. Tramandaí, RS, 2016.

TRAMANDAÍ. Lei Complementar n.º 025 de 28 de junho de 2017. *Dispõe sobre o Sistema Viário do município de Tramandaí*. Tramandaí, RS, 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo de Alcântara. *Mobilidade Urbana e Cidadania*. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

XANGRI-LÁ. Lei nº 1.111 de 6 de junho de 2008. *Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão*. Xangri-lá, RS, 2008.