

A Constituição Federal, através do Estatuto das Cidades, prescreve a todos os municípios com população acima de 20 mil habitantes a Revisão dos seus Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano e Ambiental a cada 10 anos. O Município de Xangri-Lá, em 6/06/2008 (Lei 1111) aprovou seu último Plano Diretor, ultrapassando, em 2018, o prazo máximo para sua revisão. Em 2018 o Município entrou em contato com o NTU UFRGS com vistas a receber assessoria para a Revisão do Plano Diretor e, finalmente, em junho de 2019, assinou Convênio com a Universidade Federal do Rio Grande Sul e Fundação Luiz Englert para desenvolver estudos de apoio à revisão do Plano Diretor de Xangri-Lá.

O Projeto envolveu o desenvolvimento de 3 etapas básicas: Coleta de Dados e Consolidação de Base de Dados, Diagnóstico e Propostas, bem como a entrega de proposta de Projeto de Lei a ser remetido para apreciação e sancionamento pela Câmara de Vereadores do Município de Xangri-Lá. O texto a seguir corresponde à proposta de texto da nova Lei e está dividido em duas partes. Na primeira parte é feita a apresentação dos principais objetivos a serem alcançados pela nova Lei e, na segunda parte, é apresentado o texto da nova Lei, ilustrações e mapas que permitirão ao leitor compreendê-la em seus aspectos técnicos e legais a partir da sua aprovação pela Câmara Municipal do Município.

INTRODUÇÃO

O Diagnóstico indicou como principal problema da atual Lei do Plano Diretor a falta de detalhamento das estratégias de planejamento previstas no documento de 2008: os objetivos do PDM, embora consistentes com os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU (20XX) não utilizam dados demográficos e territoriais que permitam correlacionar projeções de crescimento demográfico aos recursos naturais do município e demandas de infraestrutura de saneamento; a atual Lei também não apresenta formas de estruturação do território que garantam a mobilidade do município, protejam o ambiente natural, estimulem o desenvolvimento econômico, promovam a saúde e o bem estar social de sua população bem como não fornece garantias relativas às diferentes formas de participação comunitária na estrutura de gestão do território municipal.

O mesmo Diagnóstico também identificou a ausência de articulação entre os objetivos do Plano atual e sua estrutura reguladora: o progressivo desmonte da infraestrutura viária de apoio à mobilidade municipal, por sucessivas supressões de componentes desta infraestrutura foi, em grande parte, possível graças à falta de detalhamento e clareza quanto aos principais elementos estruturadores do espaço municipal, tanto no que se refere a preservação e transformação de características locais que envolvem, de um lado, fatores identitários e culturais e, de outro, fatores que poderiam apoiar o município em seu desenvolvimento social e econômico a curto, médio e longo prazos. O município tem hoje uma Lei que não associa a ocupação do território a fatores como custos de implantação e manutenção de infraestrutura bem como não estimula a criação de centralidades e a oferta serviços que poderiam oferecer maior conforto aos moradores da área urbana bem como maiores chances de emprego e renda para a população residente. Estes elementos deveriam estar presentes na atual Lei através de a) estrutura de ordenamento territorial (zoneamento), b) através de gravames, tanto da infraestrutura viária principal quanto de espaços destinados aos grandes equipamentos de infraestrutura de saneamento básico, c) através de listagem de programas e projetos necessários à implementação das estratégias do Plano Diretor, d) de uma estrutura de acompanhamento e monitoramento do desenvolvimento do território municipal através de indicadores e parâmetros de desempenho vinculados a estruturas de licenciamento previstas no Plano Regulador e, por último, e) um sistema de Gestão e Governança que empodera a comunidade e estimula a participação nos destinos de seu território imediato ou seja, de sua vizinhança.

Ou seja, a atual Lei não evitou ou corrigiu danos ao meio ambiente natural, foi demasiadamente tolerante ao permitir a aprovação de projetos de condomínios residenciais que trouxeram grandes prejuízos à mobilidade do município e estimularam o uso crescente de veículos automotores para acessar as atividades de consumo básico, não contribuiu para a geração de atividades econômicas para além daquelas vinculadas à construção civil; não estabeleceu diretrizes para a distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município de modo a evitar custos desnecessários a manutenção das infraestruturas e diminuir distâncias entre residências e serviços, não resguardou os serviços ecossistêmicos providos por sensível estrutura hidro-geomorfológica do território municipal, hoje ameaçada em aproximadamente 85% do território urbanizado pela contaminação originada em precaríssimo e primitivo de tratamento de esgoto baseado em sistema de fossa-filtro-sumidouro.

A Revisão do Plano atual visa corrigir as falhas apontadas delineando 5 grandes eixos estratégicos vinculados a objetivos e metas específicas:

1. ESTRUTURAÇÃO URBANA

XGL CIDADE DINÂMICA E POLICÊNTRICA

No tecido urbano de Xangri-Lá convivem, lado a lado, ao longo de 11 km de extensão dois tipos de cidade: a leste da Avenida Paraguassu, sua parte mais antiga, é constituída predominantemente por quadras com lotes residenciais, praças, alamedas e ruas de uso público. A oeste da avenida Paraguassu, a predominância é de condomínios cercados por altos muros que escondem inegável qualidade dos espaços de convivência da vizinhança, porém inibem a oferta de trocas entre o espaço privado e o espaço público.

Cidades evoluem economicamente quando oferecem espaços para consumo de bens e serviços e aumentam a coesão social entre seus moradores quando estimulam a interação livre tanto nos eixos de maior circulação de veículos e pedestres bem como também nos locais de maior centralidade e atratividade. Estes tipos de espaço estão presentes na Avenida Paraguassu, nos eixos transversais entre a Avenida Paraguassu e a Estrada do Mar e nas 10 praças distribuídas ao longo da faixa urbanizada a leste da avenida Paraguassú, com acesso direto através desta avenida.

Nestes eixos e praças concentra-se a maior parte da oferta de espaços para que o município prospere tanto no que diz respeito ao consumo de bens e serviços como, também, no que respeita às oportunidades de encontro e interação social livres de barreiras ou controles de acesso.

Para sustentar a oferta de oportunidades de desenvolvimento econômico e social é fundamental investir nos eixos e espaços centrais, potencializando as melhores características deste tipo de cidade, construída antes que a insegurança urbana obrigasse boa parte dos brasileiros a viverem em condomínios para protegerem-se de roubos e assaltos.

Para tanto, o novo Plano Diretor de Xangri-Lá oferece estratégias alternativas de ocupação das áreas centrais e dos eixos de circulação principais da cidade como forma de consolidar a ocupação do território, diminuir os custos de manutenção da infraestrutura urbana e aumentar a atratividade dos lugares centrais, através de comércio e serviços vinculados não somente a vizinhança imediata mas aos distintos balneários e bairros do município e, também, aos municípios vizinhos mais próximos.

A estratégia está baseada num Programa de Centralidades do Setor Sul caracterizado pelo estímulo a investimentos em Polígonos de Intervenção Prioritária, Quadras Corredor e Grandes Equipamentos que terão, como característica, comum a qualificação e intensificação do uso do espaço público como forma de enriquecer a dinâmica das trocas sociais e econômicas no território municipal.

XGL CIDADE DIVERSIFICADA E PLURAL

Planos Diretores, como o atual Plano Diretor de Xangri-Lá, quando deixam de identificar características importantes dos territórios locais, bem como generalizam, demasiadamente, a dimensão reguladora (que restringe atividades e usos do solo) acabam por conviver com ocupações “irregulares” com resultados ora positivos ora negativos para as comunidades locais. Planos contemporâneos procuram incentivar a diversidade de uso dos espaços públicos, a oferta de bens e serviços bem como a pluralidade de concepção no planejamento dos territórios locais.

Cada território tem especificidades no que tange a composição das faixas etárias, tipos de comércio e serviços, hábitos e costumes originados em laços de vizinhança e proximidades diferenciais com atividades e equipamentos de grande e médio portes. Cada território possui demandas específicas originadas na sua composição demográfica e complexidade ambiental que, demarcadas territorialmente, possibilitam o monitoramento e identificação de fatores que conduzam a qualificação do território e a mitigação dos seus aspectos negativos: a utilização de dados, informações, indicadores e parâmetros de desempenho relacionados, diretamente, aos tipos de unidade territorial deve permitir a elaboração de programas e projetos ajustados e especificados, em graus de detalhamento técnico, a cada forma de demarcação territorial.

As unidades territoriais a serem utilizadas pelo Sistema de Planejamento e Gestão para monitoramento e informações sobre o desenvolvimento territorial de Xangri-Lá são:

- **Macrozona;**
- **Unidade de Gestão e Planejamento Ambiental (UGPA):** um ou mais setores de bairros e balneários que unificam sistemas ambientais verdes e/ou azuis;
- **Unidade de Estruturação Urbana:** conjuntos de quadras que configuram ambiências específicas em termos de vizinhança localizadas em bairros e balneários dadas suas características (entre outros fatores) de parcelamento, arruamento, regras construtivas específicas e oferta de espaços públicos.

A mensuração e análise dos atributos de cada unidade territorial oferece vantagens para a) Administração Municipal, em que permite identificar prioridades específicas de investimento público ; b) para a Comunidade em que permite comparar a alocação de recursos públicos nas diferentes Unidades de Estruturação Urbana e UGPA criando, assim, patamar informado sobre os graus de equidade na geografia da distribuição dos recursos municipais.

A identificação das prioridades específicas de cada unidade territorial também deve impactar o Licenciamento de Edificações e Atividades: o Plano Regulador deve ser sensível

às demandas específicas de cada território, adaptando-se para oferecer soluções que contemplem os interesses públicos e os interesses privados. Se de um lado a revisão não altera a classificação em Setores como recurso para descrever usos do solo e a volumetria básica de cada UEU, por outro lado flexibiliza, através dos projetos de Quadra Corredor, Quadra Condomínio e dos Projetos Especiais de Intervenção Prioritária, a definição da volumetria e dos usos do solo oferecidos pelo Plano Diretor atual.

2. GOVERNANÇA E GESTÃO

XGL CIDADE DEMOCRÁTICA

O Município de Xangri-Lá vem, aceleradamente, aumentando sua população residente nos últimos anos, em decorrência tanto da atratividade dos empregos vinculados à construção civil bem como da qualidade dos serviços de comércio, saúde e educação oferecidos, principalmente, pelo vizinho município de Capão da Canoa.

Embora suas moradias sejam ocupadas por maioria de população estival, o aumento da população permanente colocou novos desafios para o Município tanto no que diz respeito à oferta de serviços de comércio, saúde e educação notadamente nas áreas de maior concentração de população residente.

O aumento da população jovem passou a exigir do município atenção às demandas de fixação do contingente demográfico não absorvido pela construção civil. A gestão democrática dos recursos financeiros do Município envolve a definição de prioridades que atendam, de forma equilibrada, a população residente e a população estival.

Para que esta gestão possa se efetivar de forma consistente devem ser respeitados interesses comuns e transversais a territórios específicos e interesses específicos de diferentes territórios municipais. Para instrumentalizar as formas de intervenção e participação na gestão do território municipal, formas de governança centralizada e descentralizada devem ser institucionalizadas através de participação sistemática em órgãos colegiados e de participação eventual, a partir de situações circunstanciais.

Para alcançar os níveis desejáveis de Gestão Territorial, do município como um todo até a vizinhança constituída por moradores de grupo de quadras localizadas num bairro ou balneário, órgãos como o atual CMDU (Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental) deverão ser acompanhados por Fóruns Regionais de Gestão e Planejamento Ambiental a nível das Unidades Territoriais de Gestão e Planejamento Ambiental voltados para assuntos específicos de regiões municipais envolvendo soluções para problemas (entre outros) ambientais, de educação escolar, serviços e comércio e Conselhos Participativos das Unidades de Estruturação Urbana, constituídos ao redor de reivindicações locais de moradores envolvendo, entre outros, projetos de espaços públicos e legislação urbanística.

XGL CIDADE INTELIGENTE

A gestão democrática de cidades depende da produção de dados e informações sobre diferentes aspectos da vida municipal, desde fatores que afetam o convívio de uma vizinhança, melhoram ou pioram a qualidade ambiental de um bairro, aumentam ou diminuem os custos de manutenção das infraestruturas e oferta dos serviços municipais até os fatores que aceleram ou diminuem o poder de competitividade do município em relação à região onde está inserido. Tais fatores podem ser mensurados através da utilização de indicadores de desempenho e monitorados através de coleta de dados utilizando diferentes metodologias de pesquisa.

Informações produzidas pelos resultados das mensurações constituem elementos essenciais para a tomada de decisão quanto a) a investimentos prioritários do Município em programas e projetos de qualificação do território municipal; b) a equidade na distribuição dos investimentos públicos, considerando as prioridades dos diferentes segmentos territoriais e c) a celeridade no licenciamento de empreendimentos fundamentais para o desenvolvimento econômico e social do município.

Cidades Inteligentes e Democráticas conseguem controlar a evolução do patrimônio físico (natural e construído) e do patrimônio cultural para criar espaços que estimulem, simultaneamente, a vida saudável e o desenvolvimento econômico sustentável.

A participação da comunidade nas decisões de planejamento envolve a distribuição da informação sobre a evolução do território municipal de forma acessível e intuitiva. Para tanto, é necessário a estruturação de um Sistema de Gestão e Planejamento do qual, intrinsecamente, faz parte um Painel de Controle (de livre acesso) das transformações urbanas associados a módulos territoriais de diferentes escalas ou tamanhos (Vizinhança, Bairro, Região e Macrorregião) dos quais são também extraídos diferentes tipos de dados.

Um sistema de gestão inteligente deve combinar dados, fornecer informações e projeções e apoiar a definição de metas relevantes para cada escala de planejamento e/ou tomada de decisão. Sistemas de Planejamento e Gestão transcendem, no tempo, regulações, planos e programas ao constituírem estruturas de avaliação permanente da eficiência destas mesmas regulações, planos e programas.

Sistemas de Planejamento e Gestão contemporâneos vem transformando a estrutura de controle e de implementação dos Planos Diretores Municipais. Ao migrar de uma lógica de planejamento territorial baseada em regras de conformidade (onde prevalece a rigidez das regras construtivas para o espaço privado e a flexibilização dos objetivos e diretrizes relacionadas à qualidade do espaço de uso público) para outra lógica, onde objetivos e diretrizes de planejamento vinculam-se a indicadores e parâmetros de desempenho do

território público bem como do território privado para aferir caso a caso, se necessário , os benefícios produzidos pelo conjunto público/privado .

Somente sistemas de planejamento e de gestão inteligentes, baseados em modernas tecnologias de informação e comunicação com a comunidade conseguem viabilizar esta migração. O Plano Diretor de Xangri-Lá dá um passo importante na direção desta migração ao propor Termo de Referência específico para a elaboração de Plano Setorial voltado para a configuração do Sistema de Gestão e Planejamento de Xangri-Lá, baseado em critérios de desempenho e na utilização de tecnologias da informação voltadas para o resgate, análise e comunicação da informação. A Lei do Plano estipula prazos e metas a serem alcançadas para construir sua inteligência (e operá-la) ainda na vigência do Plano Diretor.

3.MOBILIDADE

XGL CIDADE ARTICULADA, ACESSÍVEL E SEGURA.

Para aumentar sua integração com redes regionais e internacionais vinculadas a atividades turísticas, de lazer, saúde e comerciais, Xangri-Lá deve fazer sua parte, qualificando suas conexões com os municípios do litoral norte. O dever de casa começa pela integração da malha urbana municipal principal (Macro-Malha Urbana) a diferentes componentes da rede rodoviária, aérea, fluvial e marítima do estado e, principalmente, com a malha viária dos municípios limítrofes a Norte, Capão da Canoa e, a Sul, Osório (Atlântida Sul). Cabe identificar, no Plano Setorial de Mobilidade, as melhores estratégias de articulação entre a Macro-Malha viária de Xangri-Lá e as macro malhas viárias desses dois municípios.

O adequado planejamento da circulação de veículos, pessoas e mercadorias privilegiando a articulação da Macro-Malha Urbana com as redes de modais de transporte regional deve oferecer, também, eficaz integração entre os diversos bairros do município. Assim, é mister promover a continuidade do tecido urbano evitando a excessiva fragmentação do sistema viário.

O binômio eficiência-segurança constitui um dos principais atributos de sistemas viários urbanos. A eficiência do sistema viário de Xangri-Lá foi seriamente comprometida pela supressão de vias, no sentido N/S, drenando a totalidade do tráfego veicular intra urbano, de média e larga distância, para a Avenida Paraguassu e a Estrada do Mar. Esta excessiva concentração de tráfego veicular em única via deve ser evitada, através de gravames viários que assegurem a continuidade de vias como a Interbalnearia e trechos paralelos à Estrada do Mar. Estudos de nível de serviço das vias N/S e de suas principais articulações L/O, devem ser permanentemente feitos pelo SMGP para informar a proximidade de níveis de saturação e/ou redução de eficiência. Em linhas gerais, o Plano Diretor deve definir diretrizes viárias (gravames) para a abertura de novas vias, visando conferir continuidade às vias existentes bem como consolidar a estrutura viária nas diferentes escalas da cidade.

Componente fundamental da função comercial da Avenida Paraguassu e de sua eficiência enquanto canal de tráfego, a provisão e configuração dos estacionamentos deve ser cuidadosamente estudada, trecho a trecho e a cada licenciamento de novos polos geradores de tráfego para que as soluções de estacionamento não comprometam a qualidade dos espaços públicos urbanos.

Com população residente em acelerado processo de crescimento e destino 365 dias por ano de trabalhadores da construção civil que residem nos municípios vizinhos, Xangri-Lá deve prever rotas e equipamentos (paradas e terminais) com perfis viários e desenho adequados a veículos de transporte coletivo de médio e grande portes. Da mesma forma, deve assegurar aos veranistas o fácil acesso ao transporte coletivo adequado a rotas de curta distância, articulado a equipamentos de grande porte como a Plataforma de Atlântida, terminais de transporte rodoviário, lacustre e hidro/aéreo, comércio, serviços essenciais e Orlas do Mar e Lagoa.

A falta de hierarquia viária caracterizada pela inadequada combinação de perfis viários (leito carroçável/passeios) bem como a ausência de intersecções compatíveis com a velocidade prevista para as vias reduz sua eficiência e cria insegurança tanto para condutores de veículos como para pedestres. Assim, o Plano Diretor deve orientar a adequação das intersecções viárias de acordo com a hierarquia das vias concorrentes. O Plano Diretor deve também incorporar uma Hierarquia Viária Básica que sirva de referência para a definição dos padrões de passeios, leito carroçável, das estratégias de estacionamento bem como do ordenamento territorial (usos do solo e atividades, principalmente). O Plano deve, portanto, integrar as dinâmicas de uso das vias urbanas (atividades socioeconômicas) a configuração, equipamento (mobiliário, sinalização, etc.) e infraestrutura destas vias. Adicionalmente, o Plano prevê o detalhamento das estratégias de acessibilidade às pessoas com limitações físicas. Criar ambientes urbanos adequados para pessoas com limitações físicas permanentes ou temporárias por meio da acessibilidade universal deve ser conferido pelo correto dimensionamento, pavimentação e sinalização a ser especificado no Plano Setorial de Mobilidade Urbana.

Sede de eventos que atraem público de várias regiões do Estado e do País, Xangri-Lá deve ser dotada de infraestrutura viária resiliente, capaz de absorver a superposição da mobilidade cotidiana, da mobilidade sazonal e da mobilidade eventual. Estudos devem ser feitos para determinar o grau de resiliência da infraestrutura viária atual vis-a-vis os períodos de máxima saturação. O Plano Diretor deve prever alternativas de localização de atividades com atração de grande público sem que haja perda de acessibilidade e segurança peatonal da comunidade local.

XGL CIDADE SAUDÁVEL

Xangri-Lá é território plano, onde a adequada infraestrutura para a circulação de modais de transporte suave (bicicleta, patinete, patins, etc) deve receber rápida adesão de residentes permanentes e veranistas . A mobilidade suave além de diminuir a sobrecarga da macro malha urbana oferece como principal atrativo a convivência, com a paisagem urbana e a paisagem natural, de forma sustentável e saudável. A Mobilidade Suave facilita o acesso às mais expressivas paisagens naturais e culturais do município, agregando valor à atratividade já exercida pelo meio ambiente natural e pelos ambientes construídos como os territórios e a arquitetura urbana pertencente ao Plano de Ubatuba de Farias. Com a oferta de espaços e rotas adequadas nas diferentes classes de vias urbanas, com desenho e mobiliário adequado à função exercida na estrutura de mobilidade, a infraestrutura de vias voltadas para a mobilidade suave deve também se tornar um forte componente das estratégias do município para estimular o turismo sustentável .

Os modais de Mobilidade Suave devem ter sua utilização garantida 24 horas por dia. Assim, o uso noturno dos modais de mobilidade suave deve ser estimulado através do uso adequado da iluminação pública e da sinalização viária.

O esquema básico de rede cicloviária e o esquema básico de rede peatonal com a indicação de trechos de requalificação de espaços destinados ao pedestre bem como de ampliação e tratamento da rede de caminhos e passeios voltados para a mobilidade do pedestre deve ser registrado nos mapas do Plano Diretor como ilustração do objetivo de tornar Xangri-Lá um Município cada vez mais saudável.

4. MEIO AMBIENTE NATURAL

XGL ECOLOGICAMENTE INTEGRADA

O uso sustentável do território e a preservação e valorização da Estrutura Ambiental do Município é um dos principais objetivos do Plano Diretor. Para tanto, além de criar estruturas técnicas e jurídicas para dar suporte a proteção, preservação e recuperação dos habitats naturais, para estimular a biodiversidade e proteger os recursos hídricos é necessário promover o uso, nos processos de monitoramento análise do ambiente antrópico e natural bem como nos processos de licenciamento de novas atividades, da adequada valoração dos serviços ecossistêmicos disponíveis no território municipal.

Para tanto, o Plano Diretor deve incluir, especificamente, a representação dos territórios que asseguram a continuidade dos ambientes naturais no meio urbano tanto na sua Estrutura Ambiental Fundamental, composta pelo Sistema úmido, constituído por corpos e cursos d'água e áreas adjacentes (áreas de proteção permanente), áreas úmidas (FEPAM) e áreas com risco de inundação (FEPAM);

Sistema de Áreas de Preservação Permanente, incluindo dunas (praia), banhados e resquícios de mata nativa (NEMA, 2012), como na sua Estrutura Ambiental Integrada, constituída por articulações entre eixos arborizados e interconexões de áreas verdes no sentido mar-lagoa oferece um ambiente onde o estímulo à utilização de vegetação nativa nas áreas verdes urbanas deve ser induzido. A Estrutura Ambiental Integrada deve ser integrada com a Estrutura Ambiental Fundamental numa estrutura única, uma Matriz Ecológica capaz de extrair a maior contribuição possível para a preservação de serviços ecossistêmicos existentes no Município e, conseqüentemente, sua maior resiliência a eventos naturais que porventura possam sobrevir. Isto envolve, no Plano Diretor, compatibilizar atividades urbanas com a preservação do ambiente natural, criando mecanismos de regulação indutiva da utilização de vegetação nativa nos espaços públicos, em áreas comuns de condomínios e nos jardins de residências unifamiliares.

Por certo que, dentro de uma perspectiva ecossistêmica, não deve ser esquecida a dimensão cênica da paisagem, originada na combinação entre ambiente natural e transformado. Tal dimensão deve ser considerada como Patrimônio Cultural a ser preservado, caracterizando a fruição visual como pedagogicamente indutora da valorização do ambiente natural.

XGL RESILIENTE E SUSTENTÁVEL

O sistema de suporte à vida no planeta depende de/é composto por ecossistemas naturais e sua biodiversidade. Seu funcionamento garante processos como o de purificação da água, manutenção do solo, regulação do clima, reciclagem de nutrientes, fornecimento de alimento, entre outros. Tais processos sustentam, portanto, todas as atividades humanas e nossa economia. Estes processos ou funções podem ser entendidos como serviços ecossistêmicos, o que a Avaliação Ecossistêmica do Milênio (MEA, 2005), em uma visão antropocêntrica, definiu como “os benefícios que as pessoas obtêm dos ecossistemas”.

Nesta perspectiva, é fundamental que a ocupação antrópica não inviabilize a produção de serviços ecossistêmicos pois, do contrário, os custos financeiros envolvidos na compensação do efeito “chicote” poderão ser muito mais elevados. É sabido que a valorização e a desvalorização imobiliária são fortemente influenciados por fatores ambientais. Xangri-Lá é um dos municípios brasileiros com maior valorização imobiliária na última década. A curva ascendente de valorização imobiliária trouxe empregos, aumentou a renda da população residente e a oferta de serviços tanto para residentes como para a população estival. A manutenção deste ciclo virtuoso corre sério risco de solução de continuidade se os serviços ecossistêmicos ainda generosamente disponibilizados pela natureza forem comprometidos.

A falta de rede de esgoto no município de Xangri-Lá, na maior parte do seu território urbano, gera risco de contaminação do lençol freático vinculado, diretamente, a associação entre a densidade de ocupação deste território e as tecnologias de tratamento de esgoto predominantemente empregadas (fossa e sumidouro) colocando sob ameaça de degeneração os mananciais hídricos e os ecossistemas mar e lagoa. O Plano Diretor tem como atribuição oferecer estratégias de ocupação do território que apoiem a mudança da solução individual para o tratamento dos efluentes sanitários para a solução coletiva, baseada na separação absoluta entre o sistema de drenagem e o sistema cloacal. A manutenção da densidade média de 40 habitantes por hectare tende não só a inviabilizar a instalação do sistema coletivo de tratamento do esgoto, mas também sua manutenção ao longo do tempo.

Relativo ao sistema de drenagem pluvial é recomendável que o município adote uma estratégia que diminua a frequência e magnitude dos alagamentos no sistema viário e a erosão do sistema dunar provocada pelo escoamento das águas pluviais. A estratégia de gerenciamento do sistema de drenagem do Município a ser adotado deve buscar e incentivar técnicas para controlar a sobrecarga de água de chuva por meio de alternativas que minimizem o risco de alagamentos, da poluição do curso de água e da erosão na faixa de praia. Medidas de controle do escoamento pluvial de baixo impacto ambiental que

auumentem as áreas de reservação, infiltração e evaporação da água da chuva (Infraestrutura Verde e Azul) permitirão melhorar a qualidade do ambiente urbano e da praia com medidas simples e de baixo custo, além de serem medidas de controle adotadas mundialmente. Cabe, portanto, incentivar ações que criem um ambiente urbano confortável por meio do controle das condições climáticas na micro escala, promovendo ações que estimulem a resiliência dos espaços urbanos aos impactos conhecidos e previstos das mudanças climáticas.

No que respeita às ações voltadas para a otimização dos recursos naturais disponíveis cabe ressaltar a importância de minimizar a demanda de água tratada por meio da eficiência no consumo, da redução da perda e de opções otimizadas de atendimento da demanda (reuso e armazenamento), levando em consideração a disponibilidade atual e futura prevista no Município. O Plano Diretor deve definir prazos para a revisão do Plano de Saneamento Básico Municipal onde devem se fazer presentes metas gerais visando a diminuição do consumo de água, considerando a disponibilidade atual e demandas futuras; o estímulo a alternativas na diminuição do consumo e reaproveitamento da água; a previsão da disponibilidade e demandas no consumo de água levando em consideração as mudanças climáticas, a sazonalidade e as projeções de crescimento demográfico.

A oferta de território para a produção de energia a partir de fontes renováveis como a energia solar e eólica encontra, em Xangri-La, terreno fértil e, inclusive, já explorado por uma empresa. Xangri-Lá pode dar sua contribuição a diminuição da pegada ecológica oferecendo terrenos para a localização de fazendas solares e eólicas. Através do Plano Diretor pode oferecer estímulos, no marco regulatório no âmbito municipal e federal, para a instalação de equipamentos para a produção autônoma de energia em empreendimentos de grande porte bem como na instalação de equipamentos de pequeno porte em edificações comerciais e residenciais existentes (smart grid). Com as fazendas solares e eólicas o município poderá, em curto prazo, alcançar autonomia energética para, pelo menos, iluminação pública e iluminação dos equipamentos institucionais.

A promoção da eficiência das edificações no que diz respeito à conservação de energia (isolamento térmico, principalmente) deve fazer parte de Plano Setorial específico que envolva, igualmente, o estímulo ao uso de materiais de baixo impacto ambiental, reduzindo o desperdício durante a construção e ao longo do ciclo de vida da edificação. Cenário da mais rápida evolução da construção civil nos últimos dez anos, Xangri-Lá tornou-se ambiente receptivo para experiências de construção industrializada e testes de novos materiais. Este ambiente promissor pode ser potencializado por um Programa de Eficiência Energética das Edificações a ser implementado no Município, envolvendo a participação da comunidade, investidores, empresas de construção civil e universidades atuantes na região.

BEM-ESTAR E SOCIOECONÔMICO

XGL COMO POLO DE TURISMO E DE SERVIÇOS (DINÂMICAS DA ATRAÇÃO)

A principal fonte de arrecadação de Xangri-Lá são os impostos pagos para manter as infraestruturas de suporte das residências de veraneio. Trata-se de uma economia “passiva” em que praticamente as atividades que geralmente movimentam a economia das cidades, indústria, comércio e serviços pouco são relevantes para as finanças de um Município que acelera durante dois meses de verão e “hiberna” durante os restantes dez meses do ano. Com demografia sujeita a periódicas e radicais oscilações (18 mil no inverno e 60 mil no pico do verão) , torna-se difícil manter uma oferta equilibrada de bens e serviços no território municipal.

Principal eixo de comércio e serviços do litoral Norte, a Avenida Paraguassu consegue manter atividade relativamente estável ao longo do ano com leve oscilação positiva aos finais de semana. A maior parte dos espaços de consumo permanece ocioso durante o ano.

O aumento gradual da população residente e a perspectiva de um crescimento de 50% da população total nos próximos dez anos desafiam a capacidade de financiamento do eixo estratégico correspondente ao bem estar social e econômico do Município.

O Plano Diretor deve, em contrapartida a monofuncionalidade atual estrutura econômica do município, criar oportunidades para os prováveis desdobramentos da enorme atratividade hoje desfrutada por Xangri-Lá.

Nesta perspectiva, despontam 6 notáveis atributos vinculados ao TURISMO E SERVIÇOS que devem encontrar respaldo no ordenamento do território:

1. EXPLORAÇÃO DA NATUREZA

Xangri-Lá pode se tornar um “hub” de turismo da natureza ao oferecer infraestruturas (como um Parque Náutico) para acesso e exploração do setor oeste (lagoas, área rural e montanhas) do Litoral Norte.

2. VIDA e GASTRONOMIA NOTURNA

Xangri-Lá é hoje o principal “point” noturno do Litoral Norte: o Município deve resolver conflitos existentes de uso do solo entre a atividade noturna e o silêncio reivindicado pelos moradores. A definição de locais adequados, a construção de

adequadas infra estruturas de acesso e acolhimento e definição de parâmetros de desempenho sonoro das instalações aceitos pela comunidade pode aumentar a oferta de serviços e eventos noturnos em locais como a Avenida Central e o Planeta Atlântida.

3. CULTURA, LAZER E ESPORTE

A potencialização das atividades e eventos culturais, de lazer e esporte passam pela correta compatibilização dos usos do solo com as atividades cotidianas dos moradores do Município. Alguns exemplos :

Xangri-Lá, com seus Sambaquis abriga notável patrimônio antropológico que pode ser potencializado através de um Centro de Interpretação da vida indígena no Litoral Norte, atraindo público regional e internacional; praças e a faixa de areia podem sediar eventos esportivos e de entretenimento em escala regional (como o Paleta Atlântida) sem causar conflitos com os moradores se forem ofertados espaços para a construção de estruturas de acolhimento temporárias; o potencial aumento da ocupação da faixa de areia nos finais de semana, tanto pelo aumento demográfico quanto pela atratividade regional (visitantes) deve encontrar correspondência na localização, em pontos estratégicos, de estruturas de acolhimento de banhistas e surfistas (banheiros, chuveiros, estacionamento) para evitar conflitos com os moradores e usuários permanentes da faixa de areia.

4. SAÚDE

Posicionada geograficamente entre dois pólos urbanos de alta densidade (Tramandaí e Capão da Canoa), Xangri-Lá possui alto potencial para a localização de um Complexo de Saúde/ Hospital Regional, às margens da Estrada do Mar. O Plano Diretor pode estruturar regulação que venha a dar suporte jurídico-legal para implantação deste tipo de equipamento

5. COMÉRCIO

A posição geográfica de Xangri-Lá, no trajeto para vários balneários do Litoral Norte, coloca a Avenida Paraguassu, a Estrada do Mar e o acesso a Capão da Canoa através da RS 407 como eixos comerciais a serem potencializados a partir de regulamentação adequada de uso do solo e infraestrutura de acesso compatível com a vocação de tráfego rápido destas vias.

6. EDUCAÇÃO

Xangri-Lá possui excepcionais condições para estabelecer articulações com as principais universidades do Estado usando como base de contato vários de seus atuais residentes estivais. O Plano Diretor pode prever espaços adequados para o estabelecimento de Centro de Inovação Tecnológica do Litoral Norte, o Xangri-LAB. Este Centro deverá oferecer módulos de capacitação e inovação para estimular e potencializar habilidades profissionais e o empreendedorismo vinculados, em específico, à construção civil e, em geral, à sustentabilidade econômica e ambiental. É fundamental que Xangri-Lá potencialize oportunidades de qualificação profissional e crie condições para que os jovens, hoje vinculados

economicamente à construção civil, possam ingressar no mundo da inovação tecnológica da indústria, do planejamento ambiental e da construção sustentável.

XGL MUNICÍPIO 365 DIAS POR ANO (DINÂMICAS DA CONSOLIDAÇÃO)

A inequívoca vocação atual de Xangri-Lá como município de residência predominantemente estival vem apresentando claros sinais de transformação: a rapidez de acesso oferecida por novas estradas e meios de transporte confortáveis, vem permitindo uso intermitente (principalmente nos finais de semana) das suas residências durante o ano todo. Na medida em que esta tendência se consolide, será inevitável o aumento da oferta de serviços gerando empregos e aprimorando a atividade econômica existente no Município. Se a utilização da cidade, no período estival, cobra muito pouco do ambiente urbano tendo a praia e o espaço doméstico como os principais elementos de suporte para a permanência dos moradores, na medida em que o tempo de permanência se prolonga, cobrar-se-á muito mais da qualidade do ambiente urbano e dos serviços públicos.

Será fundamental:

- Garantir o fácil acesso à infraestrutura de serviços e telecomunicações para toda a população prevendo o crescimento futuro;
- Conseguir que a maior porcentagem da população tenha acesso, tanto em capacidade como proximidade aos equipamentos públicos que cubram as necessidades básicas de saúde, educação, segurança, cultura e lazer, considerando o crescimento futuro;
- Minimizar as desigualdades sociais e promover uma comunidade socialmente inclusiva, garantindo a provisão de habitação digna a toda população (PROMOÇÃO DA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA);
- Incentivar a interação social criando e qualificando espaços confortáveis e agradáveis para a população (ESPAÇOS ABERTOS DE USO PÚBLICO);
- Garantir o acesso para toda a população a espaços de qualidade no ambiente natural, margens e cursos fluviais, marítimos e lacustres e áreas verdes urbanas. (INFRAESTRUTURA VERDE e AZUL);
- Estimular que os serviços essenciais estejam localizados a uma distância razoável e segura a pé e/ou bicicleta;
- Garantir uma densidade de população residente e flutuante adequada que gere vitalidade no tecido urbano e viabilize economicamente a implantação de infraestruturas e evite sobrecarregá-las.