

PLANO DIRETOR DE PORTO VELHO 2007

APRESENTAÇÃO

I. ANTECEDENTES

Aspectos Históricos



01

II. ANÁLISE TEMÁTICA INTEGRADA

Aspectos Regionais

03

○ sistema viário regional

04

A localização do Porto

05

Aspectos Ambientais

06

Aspectos Sócio-econômicos

07

Aspectos Econômicos

07

Aspectos Demográficos

08

Aspectos Sócio-Espaciais

11

Evolução Urbana

11

Habitação

14

Infra-estrutura e Serviços Públicos

15

Saneamento Ambiental

15

Sistema Viário

20

Energia Elétrica

22

Telecomunicações

22

Equipamentos Urbanos

23

Transporte Coletivo

27



Aspectos Institucionais

28

Estrutura administrativa

28

Cadastro Técnico Municipal

29

Base de dados

29

Legislação existente

30

Finanças Municipais

31

DIRETRIZES DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL

34

Macrozoneamento

35

Uso e Ocupação do Solo

36

Diretrizes

36

Propostas

37

Mobilidade Urbana

42

Diretrizes

42

Propostas

43

Meio Ambiente

48

Diretrizes

48

Propostas

49

Turismo

50

Patrimônio Histórico-Cultural

52





O presente documento corresponde a uma revisão e atualização do Plano Diretor de Porto Velho elaborado em 1990 pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo FAU/USP e pela Fundação de Pesquisa Ambiental, da mesma universidade, atualmente em vigência.

Foram considerados igualmente em sua elaboração o relatório produzido em 2004 pelo consórcio Cyro Laurenza Consultores, Engefoto e Policentro e o Plano de Ação Estratégica, patrocinado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento BID, e concluído em fins de 2006.

A equipe responsável pela elaboração dos trabalhos não se dedicou à realização de extensos diagnósticos sobre os aspectos econômico-sociais e de infra-estrutura do município, por considerar que esses aspectos já haviam sido suficientemente abordados nos documentos anteriores. Nestas condições, o documento concentra-se basicamente na definição de estratégias de desenvolvimento em especial nas áreas relacionadas ao uso e ocupação do solo, mobilidade urbana e meio ambiente e na apresentação das propostas delas decorrentes.

No que se refere ao planejamento do Município como um todo, a equipe se limitou, nesta etapa, ao levantamento das principais carências das comunidades residentes nos Distritos, que deverão ser consideradas, num segundo momento, quando da elaboração do Plano Municipal de Desenvolvimento.

Assim, a partir de uma análise de caráter mais qualitativo do que quantitativo da infra-estrutura social e econômica do Município, o Plano contempla fundamentalmente:

- Um Documento Técnico que resume as propostas apresentadas pela equipe para o desenvolvimento da cidade;
- Uma revisão da legislação básica, incluindo basicamente uma nova Lei do Plano Diretor, acompanhada de seu desdobramento em uma nova Lei de Uso do Solo e de uma nova Lei de Parcelamento Urbano, e uma revisão dos Códigos de Postura e de Obras.

- Um Zoneamento de Uso de Solo, tradução gráfica da Lei correspondente.

Este zoneamento define as áreas destinadas principalmente ao uso habitacional, aquelas em que predomina o uso comercial, os espaços destinados à localização de indústrias e a outras atividades; enfim propõe um ordenamento para o crescimento da cidade.

O conjunto de propostas apresentadas pelo Plano Diretor está, por sua vez, consubstanciado em um Plano de Ação que deverá orientar os investimentos da Prefeitura por um determinado período, após o qual, conforme a legislação que regula a espécie, deverá ser revisado periodicamente.

É importante salientar também que durante a elaboração do Plano foram realizadas inúmeras reuniões técnicas, o que assegurou aos diferentes segmentos da comunidade envolvidos no processo a possibilidade de uma efetiva participação nas discussões e, por fim, na definição das propostas apresentadas.

Os trabalhos então em andamento foram igualmente apresentados e discutidos na 3ª Conferência Municipal das Cidades, que teve lugar em Porto Velho em junho de 2007. Uma Audiência Pública realizada no final de dezembro encerrou esse processo participativo.

Cabe ressaltar, finalmente, a colaboração prestada pelos técnicos da Prefeitura na elaboração dos trabalhos. Além da especial participação da SEMPLA, onde se localiza o Grupo de Trabalho responsável pela revisão do Plano, outros técnicos da municipalidade, em especial da Secretaria Municipal de Trânsito - SEMTRAN e da Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação SEMUR, prestaram uma importante colaboração.

Foi igualmente importante a participação do Sistema de Proteção da Amazônia - SIPAM, que proporcionou a informação cartográfica básica para elaboração dos mapas que integram a Plano.



I Antecedentes

Aspectos Históricos



Desde sua origem, Porto Velho tem sido fortemente influenciada por diferentes ciclos econômicos que deixaram profundas marcas na sua paisagem.

O primeiro desses ciclos teve início nos meados do século XIX, na busca de se construir uma ferrovia que, superando o trecho encachoeirado do Rio Madeira (cerca de 380 km), possibilitasse o escoamento da borracha produzida na região do vale dos rios Mamoré, Guaporé e Beni.

A vila de Santo Antônio do Madeira, na então província de Mato Grosso, foi a localidade escolhida para construção de um porto onde a borracha passaria a ser transferida para navios que seguiriam para a Europa e os EUA.

Contudo, as dificuldades de construção e operação do porto próximo à cachoeira de Santo Antônio levaram à utilização de um pequeno porto, localizado 7 km rio abaixo, já na província do Amazonas, mas que se constituía em local muito mais favorável para as tecnologias da época.

Após a conclusão da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em 1912, muitos trabalhadores permaneceram na cidade, que possuía, então, uma população aproximada de 1.000 habitantes, na sua maioria morando em habitações vinculadas à construção da ferrovia.

Todavia, muitos operários e imigrantes moravam em bairros de casas de madeira e palha, construídas fora da área de concessão da ferrovia. Essas duas áreas distintas eram separadas por uma linha fronteira denominada Avenida Divisória, que hoje vem a ser a Avenida Presidente Dutra. Em 1914, o Estado do Amazonas criou o Município de Porto Velho, e no mesmo ano o instalou.

Cinco anos mais tarde Porto Velho foi elevada à categoria de Cidade, sendo a estrada de ferro fator determinante neste processo. Deve-se reconhecer, também, a relevante importância, para o desenvolvimento de Porto Velho, do rio Madeira que, até a construção da BR - 364 e da BR-319, era a única alternativa de ligação com o Centro Sul e com as metrópoles regionais de Manaus e Belém, ao Norte.

Enquanto a borracha apresentava importância comercial, houve nessa cidade e região, fases de grande crescimento e progresso, principalmente no período da 2ª Grande Guerra Mundial, quando a Alemanha e seus aliados impediram a saída da borracha produzida na Malásia para abastecer os países que a combatiam.

Com o término da guerra, a Malásia voltou a atender ao mercado internacional e gradativamente a exploração da borracha da Amazônia passou a ser pouco vantajosa.

Nessas circunstâncias muitos seringais foram desativados e os que permaneceram em exploração sofreram grandes

reduções na produção, resultando na estagnação da economia regional.

Em 1943, o Governo Federal criou o Território Federal do Guaporé, com terras dos Estados do Mato Grosso e Amazonas. Em seguida, a cidade de Porto Velho foi designada a Capital do Território.

É importante registrar que o município de Porto Velho estava situado no Estado do Amazonas. Com a criação do Território, contudo, a cidade passou à condição de sua Capital. Para isso o Município absorveu grandes porções de terras oriundas dos Estados formadores, algumas com posse e dominialidade de particulares.



Essa situação deu origem a uma série de irregularidades com relação à ocupação de áreas do Estado/União e áreas particulares, e que permanecem até hoje em situação irregular, não só quanto à posse como, também, quanto à conformidade com a legislação urbanística.





Em 1956 o até então Território Federal do Guaporé passou a ser denominado Território Federal de Rondônia, em homenagem ao Marechal Cândido Rondon.

No final dos anos 50, com a descoberta da cassiterita (minério de estanho), começa um novo ciclo de desenvolvimento regional, denominado ciclo do minério, que teve seu ápice com a exploração de ouro no Rio Madeira na década de 80.

Por fim, o último desses ciclos refere-se ao desenvolvimento de atividades agro-pastoris que com o avanço da fronteira agrícola, iniciado na década de 70, contribuiu para a transformação econômica do então Território Federal de Rondônia.

O Território foi finalmente transformado em Estado no final de 1981, tendo a sua instalação ocorrido em 1982, confirmando-se Porto Velho como sua Capital.

Atualmente a cidade encontra-se na iminência de vivenciar novo ciclo de desenvolvimento econômico e populacional que está diretamente associado à construção de duas grandes usinas hidrelétricas no Rio Madeira. Uma delas, a de Santo Antônio, será localizada exatamente nas proximidades da Vila de Santo Antônio, mencionada anteriormente, onde se cogitou a localização do primeiro porto fluvial e que posteriormente foi transferido para uns poucos quilômetros rio abaixo e que deu origem à atual Capital do Estado de Rondônia.

Do passado histórico restou um conjunto de grandes edifícios e armazéns relacionados com as atividades da construção e operação da ferrovia que estão sendo

objeto de um projeto de revitalização - assim como vilas residenciais e outras edificações¹ que marcam até hoje a paisagem da capital de Rondônia.

¹ - As Três Marias, por exemplo, um conjunto de três caixas d'água erigidas à época da construção da estrada de ferro é hoje um dos mais reconhecidos símbolos da cidade.







II Análise temática integrada



Figura 1 - Localização Estratégica de Porto Velho

II. Análise temática integrada

Aspectos Regionais

Pelo fato de estar localizada às margens do Rio Madeira, a cidade de Porto Velho teve toda a sua história vinculada a esse rio que, integrando as grandes hidrovias da região amazônica, a interliga aos principais centros urbanos regionais.

Sua localização sempre foi considerada estratégica, na medida em que a realização de obras de infra-estrutura de transporte fluvial permitiria às regiões produtoras da Amazônia e do cerrado brasileiro ter acesso aos mercados mundiais tanto na direção do Oceano Pacífico, atingindo os emergentes mercados asiáticos, como rumo à América do Norte, Europa, América do Sul e África.

Essa perspectiva, que inclusive deu origem à épica construção da Ferrovia Madeira-Mamoré hoje um importante patrimônio histórico-cultural da cidade e a crescente importância de suas instalações portuárias atuais, formam os principais elementos que impulsionaram, orientaram e ainda condicionam, de certo modo, o desenvolvimento da Capital do Estado de Rondônia.

Além desses aspectos e de um importante ciclo de mineração ocorrido durante a década de 80, outro fator que com certeza vai influenciar fortemente o crescimento de Porto Velho deverá ocorrer já nos próximos anos.

Trata-se da perspectiva da construção das usinas de Jirau e Santo Antônio, especialmente esta última, localizada a cerca de sete quilômetros do centro urbano, certamente constituirá em um forte condicionante do futuro desenvolvimento da cidade e da sua região de influência imediata.

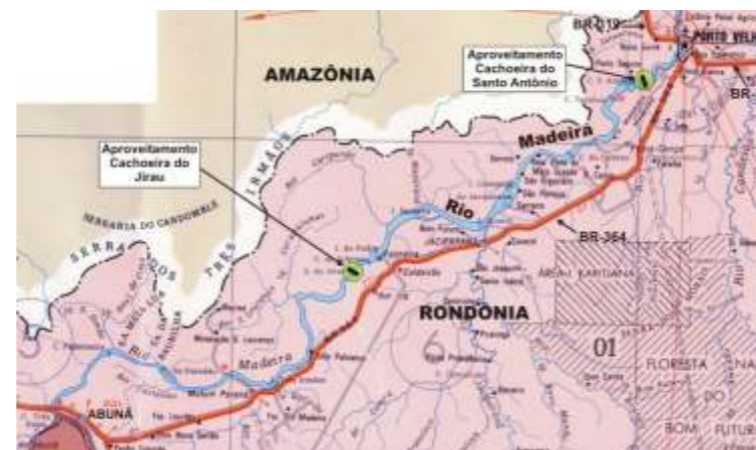


Figura 2 - Aproveitamentos Hidroelétricos do Rio Madeira

O Sistema Viário Regional

A despeito dessas vantagens locais, a principal deficiência observada em relação à inserção regional de Porto Velho reside na maneira como o sistema rodoviário regional - representado pelas Rodovias Federais BR-364 e BR-319 - se relaciona com a malha urbana atual.

A primeira tangencia dá acesso à cidade pelo lado Sul, possibilitando a ligação com Cuiabá, no Estado do Mato Grosso e com Rio Branco, no Estado do Acre; a segunda, que tem seu início do outro lado do Rio Madeira, frente à área Norte da cidade, na direção dos terminais portuários de carga, dá acesso a Manaus e demais localidades ao norte da Região.

A localização da balsa que faz a travessia do rio até o início da BR-319, associada à presença de diversas instalações portuárias nesta mesma região da cidade, contribui para a geração de um intenso tráfego regional de veículos rodoviários de carga que cortam a malha urbana, provocando com isso, um grande conflito entre o tráfego regional e local.

Este mesmo conflito é verificado em toda a extensão da passagem da BR-364 pela parte Sul da cidade. Neste trecho onde se localizam equipamentos urbanos importantes, como a Universidade Federal de Rondônia UNIR, é grande o risco de acidentes, dado que a rodovia interrompe antigas ligações entre bairros e oferece apenas umas poucas opções para uma travessia segura.

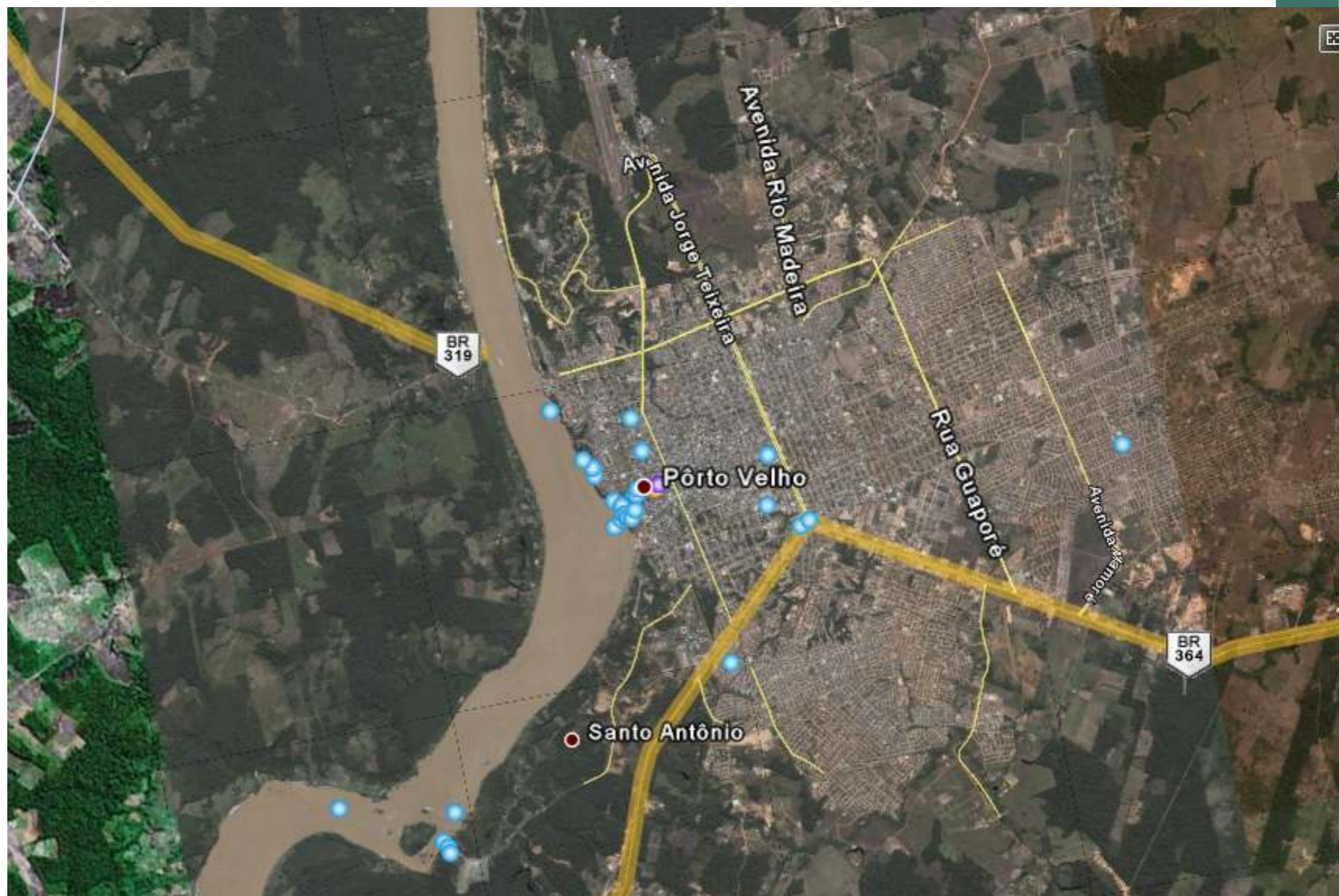


Figura 3 - Localização das Rodovias BR-319 e BR-364 e sua relação com a malha urbana

A localização do Porto

A localização das instalações portuária atuais, somando-se às duas rodovias federais, constitui-se, de fato, no mais importante elemento dos conflitos de tráfego no interior da malha urbana, o que torna sua realocação um projeto estratégico de fundamental importância para Porto Velho.

Porto Velho é considerada pelo Ministério da Agricultura como um dos pólos mais importantes para exportação de soja pelo Rio Amazonas – os outros são Belém e São Luís – e vem apresentando um forte crescimento nessa área. A tendência, assim, é que os problemas venham a se agravar com o tempo.

A nova localização desse porto está associada à construção de uma variante de cerca de 18 km da BR-364, em direção Norte, constituindo uma Via de Contorno Leste.

Outro fator que deve ser considerado nessa alternativa é a possibilidade de concentrar nas proximidades deste novo porto as estruturas de armazenagem de combustíveis, produtos químicos e outras “commodities” de circulação regional, contribuindo para aproximar e conferir eficiência operacional a todos os equipamentos e estruturas de logística hoje mal localizados, mas muito importantes para o desenvolvimento e o funcionamento da cidade.



Aspectos ambientais

O Município de Porto Velho abriga três Terras Indígenas e catorze Unidades de Conservação, que incluem reservas ecológicas, florestas nacionais, florestas sustentáveis e outras categorias. Complementarmente, o município dispõe ainda de um Zoneamento Sócio-Econômico-Ecológico, produzido pela Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral SEPLAN.

O Zoneamento Sócio-Econômico-Ecológico de Rondônia é um instrumento de planejamento do uso da terra, que visa a disciplinar a ocupação espacial, em função da capacidade de oferta dos recursos ambientais de cada zona consoante sua caracterização específica de vocação e uso atual, onde as ações, econômicas ou não, impliquem a preservação de ecossistemas frágeis e belezas cênicas naturais; conservação de ecossistemas e reposição florestal, com espécies nativas, objetivando minimizar os impactos ambientais, maximizar a eficiência sócio-econômico-ecológica dos recursos naturais, manter a integridade física das áreas indígenas e preservar a cultura aborígene.

O ZSEE que divide o território municipal em três zonas principais:

Zona 1 . ÁREAS DE USOS AGROPECUÁRIOS, AGRO-FLORESTAIS E FLORESTAIS.

Zona 2 . ÁREAS DE USOS ESPECIAIS

Zona 3 . ÁREAS INSTITUCIONAIS

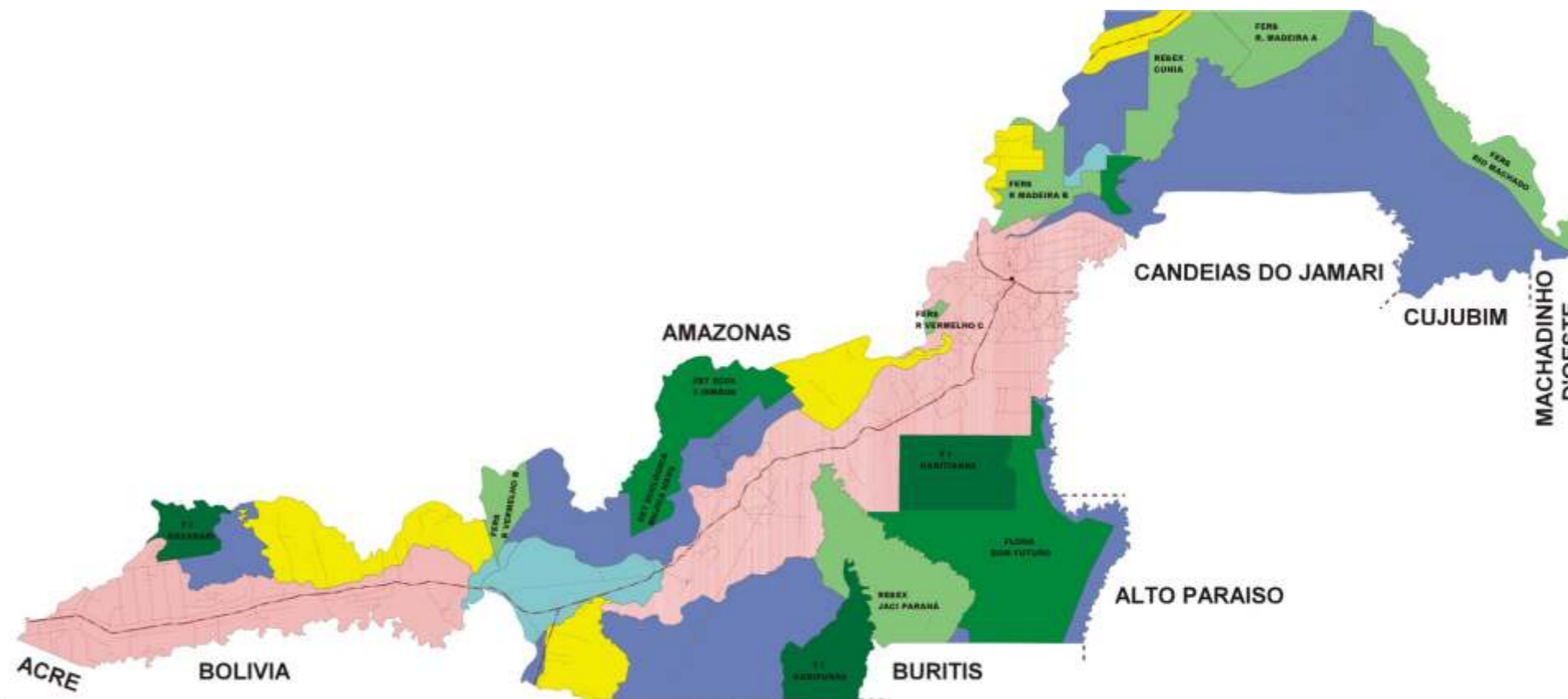
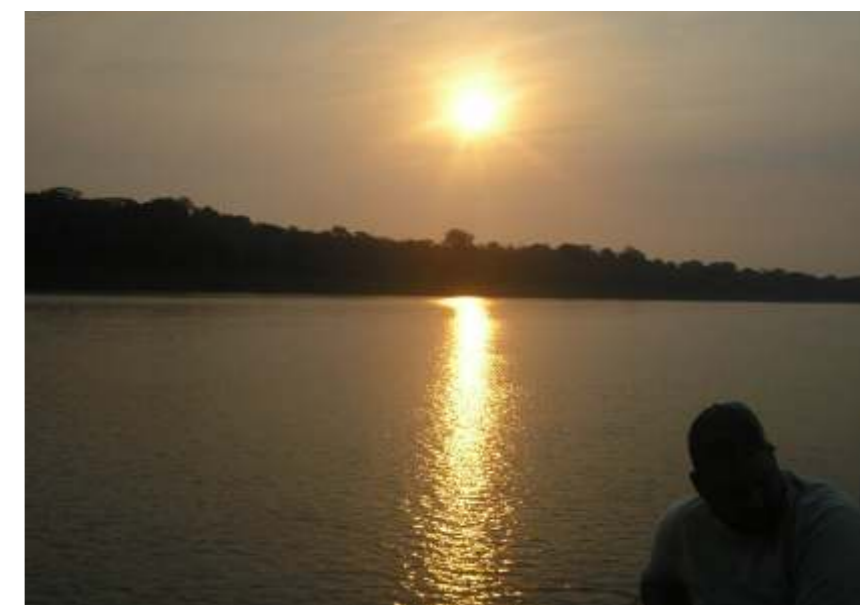


Figura 4 Zoneamento Sócio-Econômico-Ecológico do Município de Porto Velho

A primeira estabelece zonas de ocupação da terra para diferentes usos, principalmente agropecuários, com graus variáveis de ocupação e de vulnerabilidade ambiental que caracterizam as subzonas. Como diretriz geral, deve ser estimulado na **Zona 1** o desenvolvimento de atividades primárias em áreas já desmatadas ou antropizadas, com práticas adequadas e manejo no uso dos recursos naturais, em particular o solo.

A **Zona 2** refere-se a zonas onde as atividades de conversão das terras florestais são pouco expressivas. O ordenamento dessas zonas deve priorizar, como diretriz geral, o aproveitamento dos recursos naturais, evitando a conversão da cobertura vegetal natural.

Finalmente, a **Zona 3** áreas institucionais diz respeito às áreas protegidas de uso restrito e controlado, previstas em lei e instituídas pela União, Estados e Municípios. A utilização dos recursos naturais, nesse caso, deverá seguir os planos e diretrizes específicas das unidades instituídas, tais como Florestas Estaduais de Rendimento Sustentado, Reservas Extrativistas e outras categorias estabelecidas no Sistema Nacional de Unidades de Conservação SNUC (Lei No 9.985/00).



Lei Complementar no. 233, de 6 de junho de 2000.

Aspectos sócio-econômicos

Aspectos econômicos

Por sua condição de Capital do Estado, Porto Velho tem sua economia fortemente baseada no setor terciário. O comércio é forte e diversificado, por atender a uma extensa região sob sua área de influência e, juntamente com o setor de serviços, constitui a maior fonte geradora de empregos. Essa situação, não obstante, tende a mudar a partir da construção das hidrelétricas do rio Madeira.

O parque industrial, ainda incipiente, é representado basicamente por madeireiras e pelo processamento de material não metálico (olarias) mas tende a crescer: várias indústrias já demonstraram, junto à Prefeitura, seu interesse em instalar-se no Município, entre elas uma produtora de cimento e outra dedicada a produção de equipamentos para hidrelétricas.

Outro indicador da dinamização da economia do município está no fato de que, neste momento, há dois "shopping centers" de grande porte em construção na cidade. Prevê-se também uma relação direta entre a construção das usinas e a demanda por serviços de apoio às empresas locais.

Da mesma forma, o setor hoteleiro e o turismo - este, hoje, uma atividade ainda incipiente - deverão ter um impulso considerável.

Outra hipótese a ser considerada dentro das perspectivas econômicas de Porto Velho, a médio e longo prazos, é a da construção do gasoduto de Urucum. A construção do

gasoduto de cerca de 520 km teve seu licenciamento ambiental aprovado pelo IBAMA em 2002, e sua concretização depende agora do programa de investimentos da Petrobrás.

Aspectos demográficos

A construção das usinas de Jirau e Santo Antonio, no rio Madeira - especialmente a segunda, localizada a cerca de 7 quilômetros do núcleo urbano -, deverá atrair para Porto Velho um expressivo contingente populacional, incluídos os técnicos e trabalhadores diretamente empregados e as pessoas atraídas pelas novas possibilidades de desenvolvimento proporcionadas pelo empreendimento.

Independentemente dessa obra, a cidade já vinha crescendo de maneira acentuada nos últimos anos, conforme se pode observar na tabela a seguir:

Tabela 1 - População residente segundo zona de localização.

Porto Velho 2000/05

| Ano | População total | Zona de localização | |
|------|-----------------|---------------------|--------|
| | | Urbana | Rural |
| 2000 | 334.661 | 271.064 | 63.597 |
| 2001 | 342.264 | 277.222 | 65.042 |
| 2002 | 347.844 | 281.742 | 66.102 |
| 2003 | 353.961 | 286.697 | 67.264 |
| 2004 | 380.884 | 308.503 | 72.381 |
| 2005 | 373.917 | 302.873 | 71.044 |

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE / censo demográfico
Nota: Dados estimados, com exceção dos relativos ao ano 2000.

Uma recontagem de população realizada em outubro de 2007 indicou para este ano uma população de 371.791 habitantes, mostrando que as projeções estavam ligeiramente sobreestimadas. Fenômeno semelhante ocorreu na maioria dos municípios brasileiros.

As taxas médias geométricas de crescimento entre 1991 e 2000 foram da ordem de 2,35% a.a. e a taxa de urbanização, no mesmo período, passou de 72,16% para 81,79% da população total.

Nesse período a pirâmide etária também se alterou, com um considerável incremento da população na faixa entre 10 e 24 anos, como se pode verificar nos gráficos a seguir:

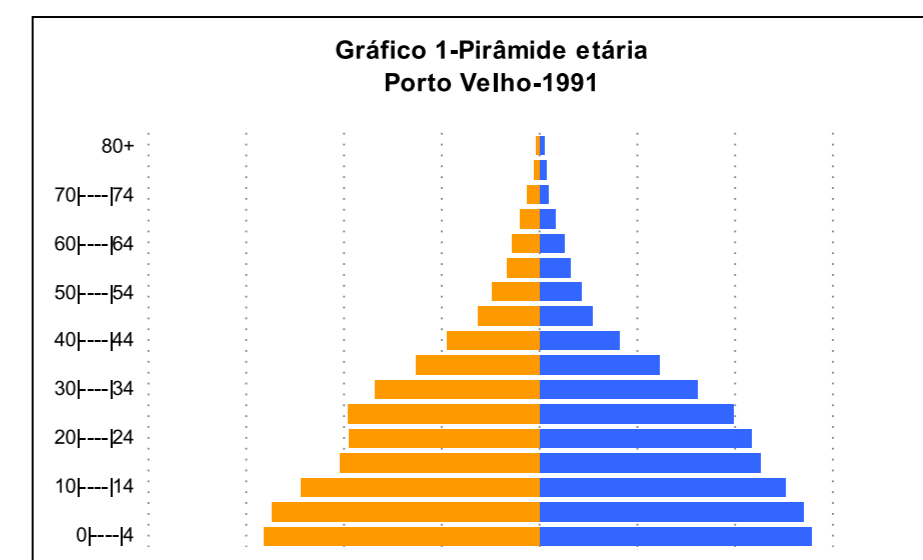


Gráfico 1 Pirâmide Etária - Porto Velho, 1991.

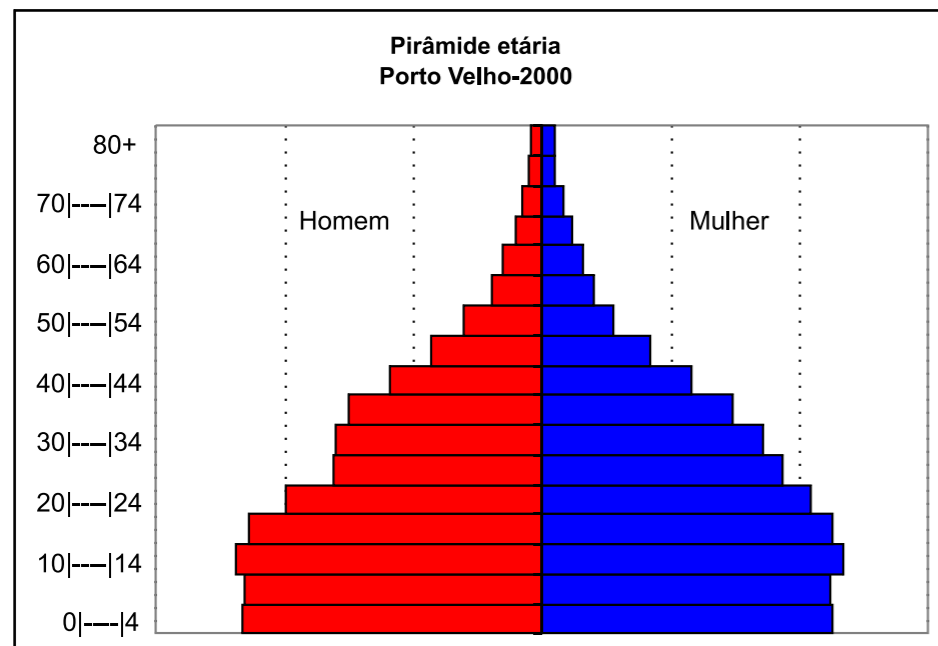


Gráfico 2 - Pirâmide Etária - Porto Velho, 2000.

A Tabela 2 apresentada a seguir mostra a projeção da população de 2002 a 2015, não considerando a construção da usina.

Não obstante, é possível que, segundo dados do EIA-RIMA do empreendimento, elaborado pelo Consórcio Furnas/Odebrecht, haja um incremento imediato, após o leilão e a declaração da empresa vencedora, de 1.500 funcionários.

Assim que for iniciada a construção, segundo a mesma fonte, Porto Velho terá um incremento de 8.636 trabalhadores, no primeiro ano e de 40.400 nos dois anos seguintes.

Tabela 2 - Estimativa de população residente, segundo o sexo e zona de localização

Porto Velho - 2000/2015

| Anos | Total | Zona de localização | | | |
|------|---------|---------------------|---------|--------|--------|
| | | Urbana | | Rural | |
| | | Homem | Mulher | Homem | Mulher |
| 2000 | 334.661 | 134.647 | 139.062 | 32.090 | 28.862 |
| 2001 | 342.264 | 137.693 | 142.245 | 32.823 | 29.503 |
| 2002 | 347.844 | 139.938 | 144.564 | 33.358 | 29.984 |
| 2003 | 353.961 | 142.399 | 147.106 | 33.945 | 30.511 |
| 2004 | 380.884 | 153.230 | 158.295 | 36.527 | 32.832 |
| 2005 | 373.917 | 150.426 | 155.400 | 35.859 | 32.232 |
| 2006 | 380.759 | 153.179 | 158.205 | 36.552 | 32.821 |
| 2007 | 387.727 | 155.982 | 161.101 | 37.222 | 33.422 |
| 2008 | 394.822 | 158.836 | 164.049 | 37.903 | 34.034 |
| 2009 | 402.048 | 161.744 | 167.050 | 38.597 | 34.657 |
| 2010 | 409.405 | 164.704 | 170.107 | 39.303 | 35.291 |
| 2011 | 416.898 | 167.718 | 173.221 | 40.022 | 35.937 |
| 2012 | 424.527 | 170.787 | 176.391 | 40.755 | 36.594 |
| 2013 | 432.296 | 173.913 | 179.619 | 41.500 | 37.264 |
| 2014 | 440.207 | 177.095 | 182.906 | 42.260 | 37.946 |
| 2015 | 448.263 | 180.336 | 186.253 | 43.033 | 38.640 |

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação - SEMPLA

Esta tabela considera apenas o crescimento vegetativo da população, não levando em conta o acréscimo que certamente se verificará com a construção da usina.

Com a liberação da licença ambiental para a construção das hidrelétricas no Rio Madeira, segundo o EIA-RIMA mencionado, há previsão da chegada de um significativo contingente migratório em Porto Velho.

Na tabela 3, um ensaio sobre esse crescimento, sem considerar a desmobilização de mão-de-obra.

Tabela 3 - População estimada e incremento ocorrido em função das usinas hidrelétricas

Porto Velho - 2008/2010

| Anos | População estimada | Incremento | Taxa de crescimento | População Total |
|------|--------------------|------------|---------------------|-----------------|
| 2008 | 394.822 | 8.636 | 4,06 | 403.458 |
| 2010 | 419.838 | 40.400 | 14,07 | 460.238 |

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação - SEMPLA

É interessante observar que, segundo essas projeções, Porto Velho deverá ter em 2010 uma população que, segundo estimativas, em condições normais só alcançaria em 2015.



Aspectos Sócio-Espaciais

Evolução Urbana

A partir de um pequeno núcleo inicial, localizado às margens do rio Madeira, a cidade cresceu, inicialmente, de forma radial, nas direções Norte, Sul e Leste.

A área central de Porto Velho, com usos predominantemente de comércio e serviços, é delimitada basicamente pelo quadrilátero formado pela rodovia BR-364, a Av. Jorge Teixeira, pela Avenida dos Imigrantes e pelo Rio Madeira.

A partir do centro original a expansão da malha urbana foi encontrando algumas limitações, representadas, de um lado, por condicionantes físicas, como a ocorrência de igarapés, e de outro por razões de ordem institucional, tais como a presença do aeroporto na área Norte e uma extensa área militar, ao Sul; também ao Sul observa-se a existência de uma barreira representada pela travessia da BR-364. A figura a seguir apresenta de maneira esquemática a evolução da ocupação do território.

Como consequência, a cidade foi se expandindo na direção Leste, deixando pelo caminho enormes vazios, conforme se pode verificar no Mapa 1, e dificultando enormemente a oferta de infra-estrutura.

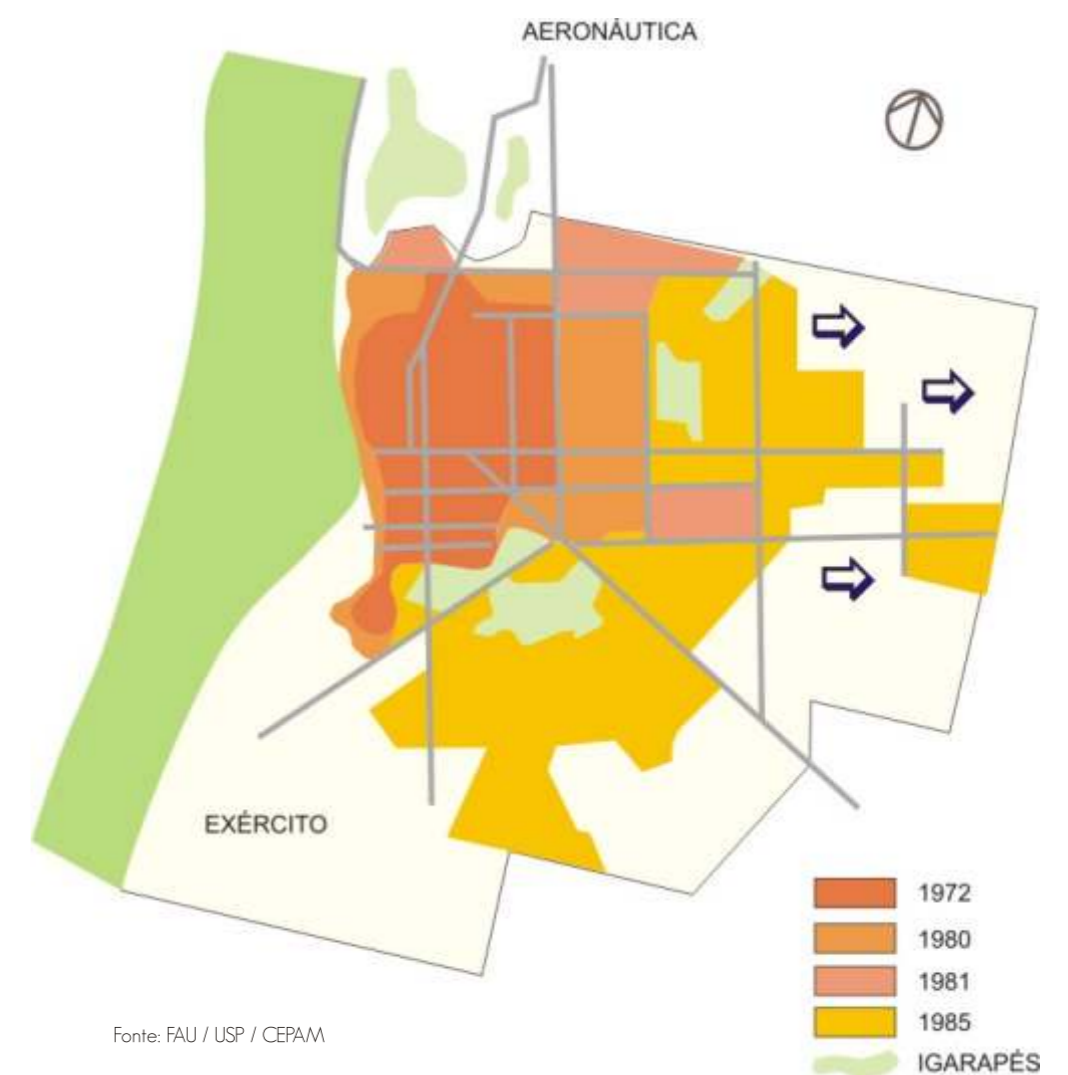
Observando-se a planta da cidade verifica-se a existência de muitos loteamentos desocupados e áreas vazias; ao mesmo tempo observa-se o surgimento de novos loteamentos que ultrapassam largamente o perímetro urbano legalmente definido.

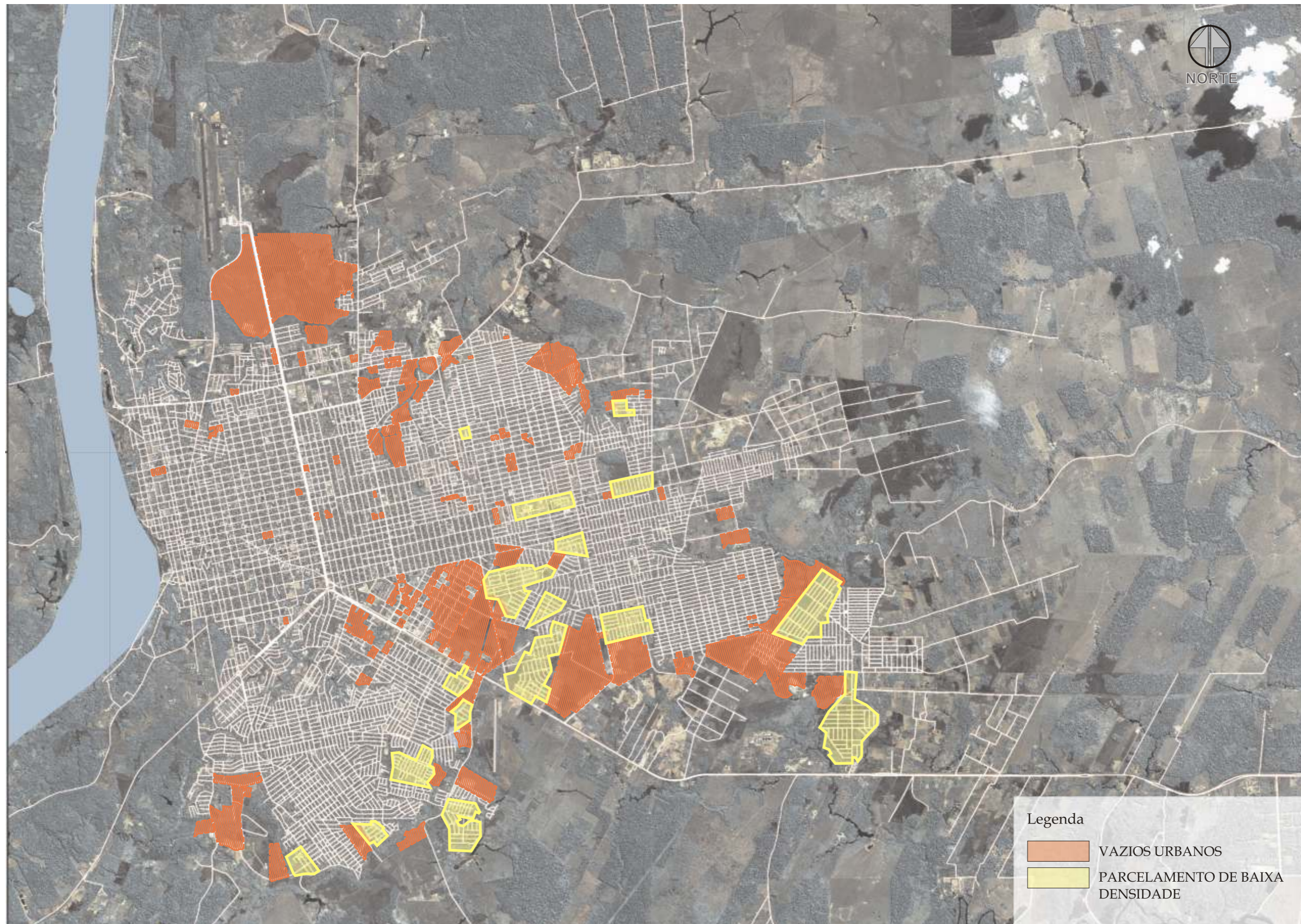
O resultado dessa expansão desordenada é a baixa densidade média do núcleo urbano principal, cuja área é estimada em 11.689 hectares, da ordem de 25,0 hab/ha.

Mais recentemente observa-se uma tendência à formação de pequenas concentrações de comércio e serviços que podem ser consideradas como embriões de centros de bairro. É o caso, por exemplo, do que ocorre na Rua José Amador dos Reis, no bairro Tancredo Neves, e na Av. Jatuarana, na área Sul, que apresentam características bem definidas de ocupação.

Cabe registrar finalmente que começam a surgir em diferentes pontos da cidade alguns sinais de verticalização, dando início a um processo de adensamento do tecido urbano.

Figura 5. Evolução Urbana





Habitação

A situação habitacional em Porto Velho é extremamente preocupante: estudo realizado pela Fundação João Pinheiro, citado no Relatório Preliminar do Plano Diretor de Porto Velho de 2004 indicava para a cidade um déficit habitacional da ordem 48 mil unidades.

O estudo mencionado aponta uma expressiva subnormalidade habitacional caracterizada sob diversas formas, entre as quais predominam:

- irregularidade da titulação dominial, como ocupação de terrenos ou edificações não próprios (de terceiros), titulação incompleta, aquisição de imóveis de possuidores não proprietários, não adequação da edificação, do lote ou do assentamento às normas urbanísticas;

- não conformidade a padrões mínimos de segurança e habitabilidade das edificações ou na urbanização, tais como: assentamentos em áreas de risco; utilização de materiais que não ofereçam segurança e salubridade; inexistência de infra-estrutura adequada etc.

A construção da hidrelétrica de Santo Antonio deverá aumentar consideravelmente a pressão sobre o setor imobiliário, tornando ainda mais complexa a tarefa da municipalidade.

Assim, além da perspectiva de um déficit habitacional crescente e, mais do que isso, diante de um quadro bastante negativo em termos da situação fundiária das propriedades imobiliárias urbanas, a administração atual contratou, com o apoio do Banco Interamericano de

Desenvolvimento - BID, uma empresa de consultoria especializada em questões fundiárias que, em conjunto com técnicos da Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação - SEMUR, elaborou dois abrangentes diagnósticos, um dedicado especialmente à questão habitacional em si e outro mais focado na situação fundiária.

O primeiro destes diagnósticos caracteriza a situação habitacional do Município de forma interligada e contextualizada com os aspectos sócio-econômicos, físico-ambientais, legais e institucionais e conclui com a afirmativa de que a política habitacional está intrinsecamente conectada com os instrumentos especificados no Plano Diretor, em especial quanto aos aspectos legais e aos parâmetros físico-territoriais a serem definidos para a cidade.

O segundo analisa a situação fundiária atual do Município, fazendo uma ampla avaliação do acesso à terra e à moradia para as famílias de baixa renda, além de uma caracterização geral das formas de mobilização e organização das comunidades que vivem em assentamentos irregulares.

O diagnóstico procura ainda identificar e avaliar a legislação vigente, além de incluir uma análise do sistema operacional da administração municipal, especialmente dos órgãos mais diretamente relacionados com o problema.

O trabalho conclui que a complexidade de situações diferenciadas do ponto de vista da situação fundiária, tais

como os aforamentos, os loteamentos, urbanística e fundiariamente irregulares, incluindo os assentamentos promovidos pela própria administração municipal no passado, as ocupações em áreas de risco e preservação ambiental, atingindo as mais variadas faixas de renda, exigem um tratamento cuidadoso e criativo para que as soluções sejam definitivas e se possa estruturar e planejar a cidade de maneira mais organizada, de forma a absorver os impactos de fatores externos ao seu crescimento natural, como é o caso da implantação das usinas antes mencionadas.



Infra-estrutura e Serviços Públicos

Do ponto de vista do efetivo provimento de infra-estrutura urbana e dos serviços públicos, Porto Velho apresenta sérios problemas.

Saneamento Ambiental

A questão do saneamento ambiental é possivelmente a mais grave de Porto Velho, no que se refere à carência de infra-estrutura, como se pode verificar na análise dos setores de abastecimento de água e esgotamento sanitário:

- abastecimento de água

Para demonstrar as graves deficiências na oferta dos serviços de abastecimento de água em Porto Velho, basta dizer que apenas 50% da população é servida pela rede de abastecimento de água, dividida em dois subsistemas: os Centros de Reservação 1 e 2 (CR1 e CR2); o restante da população utiliza o sistema de “poços amazonas”, ou é abastecida por meio de sistemas independentes.

Recentemente, com apoio do Programa de Modernização do Setor de Saneamento PMSS, elaborou-se o diagnóstico da situação operacional do Sistema de Abaste de Água- SAA, de Porto Velho, tendo sido elaboradas propostas técnicas para ampliação do atendimento, o que viabilizou a aprovação de recursos do PAC, na ordem de R\$ 73 milhões, para universalização dos serviços de água

Os serviços são da responsabilidade da Companhia de Água e Esgoto de Rondônia CAERD, empresa estadual que apresente baixa capacidade operacional e escassez de recursos e que, ao seguir as diretrizes do Planasa, tem direcionado seu atendimento a pequenos municípios do

interior do Estado e, por isso, não tem podido atender à crescente demanda da Capital por investimentos dessa natureza.

- esgotamento sanitário

No que se refere ao tratamento de esgotos sanitários, verifica-se que menos de 2% dos domicílios (1,8%) estão ligados à rede de coleta de esgotos, que é lançado “in natura” no rio Madeira. Dados do IBGE indicam que 47% dos domicílios usam fossas sépticas, 20%, fossas rudimentares e 5% lançam seus dejetos em valas, rios e outros escoadouros.

Essa situação tende a melhorar em breve, uma vez que está prevista, com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento, do Governo Federal, uma universalização do abastecimento de água do distrito sede, a contratação do projeto da obra de esgotamento sanitário e um plano de 10 milhões de reais para abastecimento de água nos distritos em um prazo de cinco anos.

Os Mapas 2 e 3 apresentam a área urbana atendida pelos serviços aqui avaliados.

Por sua vez, o sistema de drenagem urbana é, em grande parte, realizado por canais a céu aberto, sem revestimento, complementados por canais de micro drenagem que cobrem apenas cerca de 37% das vias existentes (Mapa 4). A malha hidrográfica da área urbana de Porto Velho é composta por 11 bacias principais; essas se dividem em bacias secundárias que contam com mais de 100 km de igarapés, ao que se acresce a existência de 200 nascentes. A área de contribuição dessas bacias atinge uma área superior a 15 mil hectares. A inexistência de um projeto de macro-drenagem torna a situação ainda mais difícil, já que muitas vezes obras de drenagem feitas

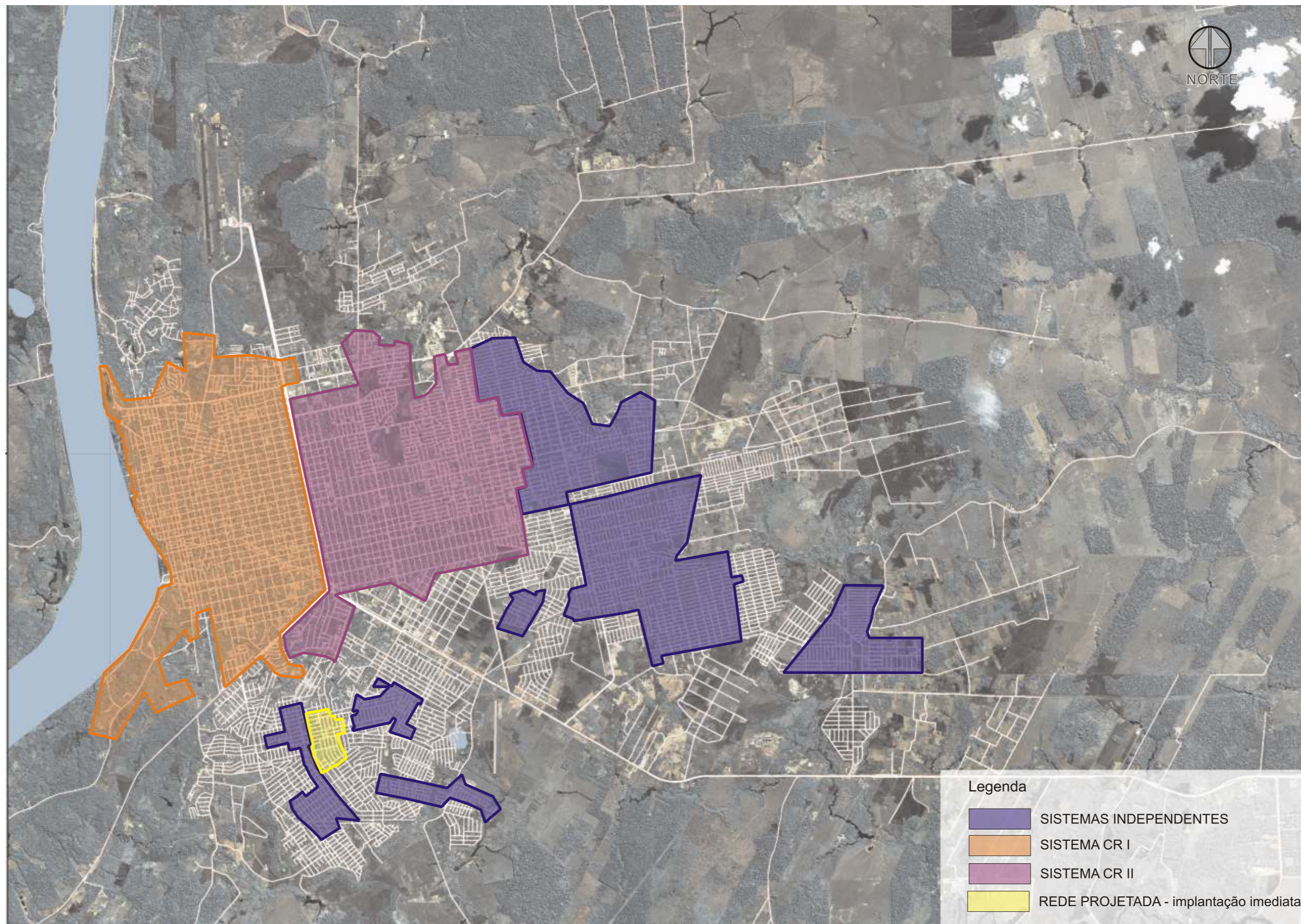
em um setor acabam acarretando enchentes em outras áreas onde não havia ocorrência do problema.

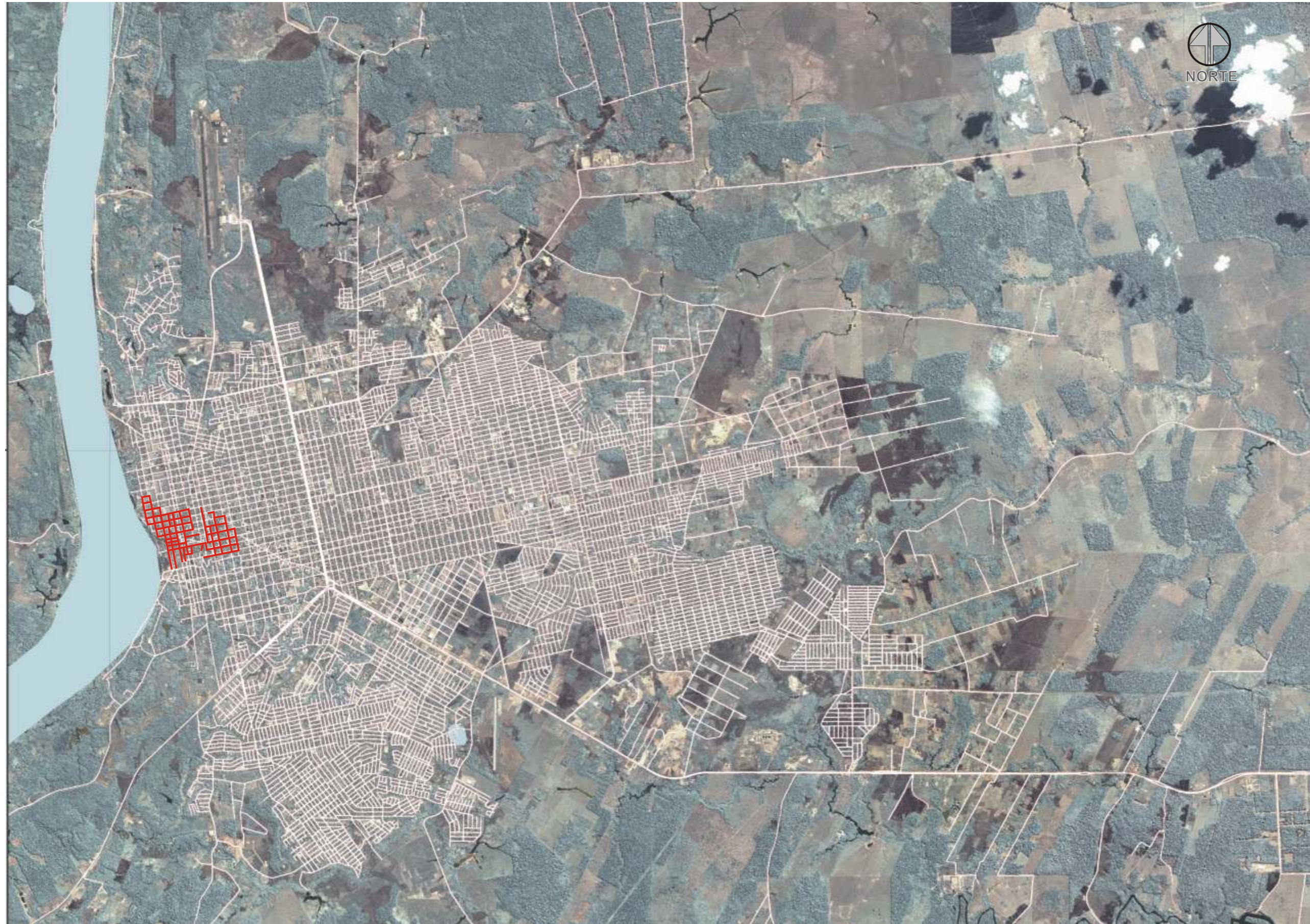
Existe uma Área de Proteção Ambiental localizada ao longo do rio Madeira a APA do Rio Madeira - mas esta não é integralmente respeitada, já que nela estão localizadas as instalações do porto oficial, além de pequenos portos irregulares às margens do rio, em direção norte.

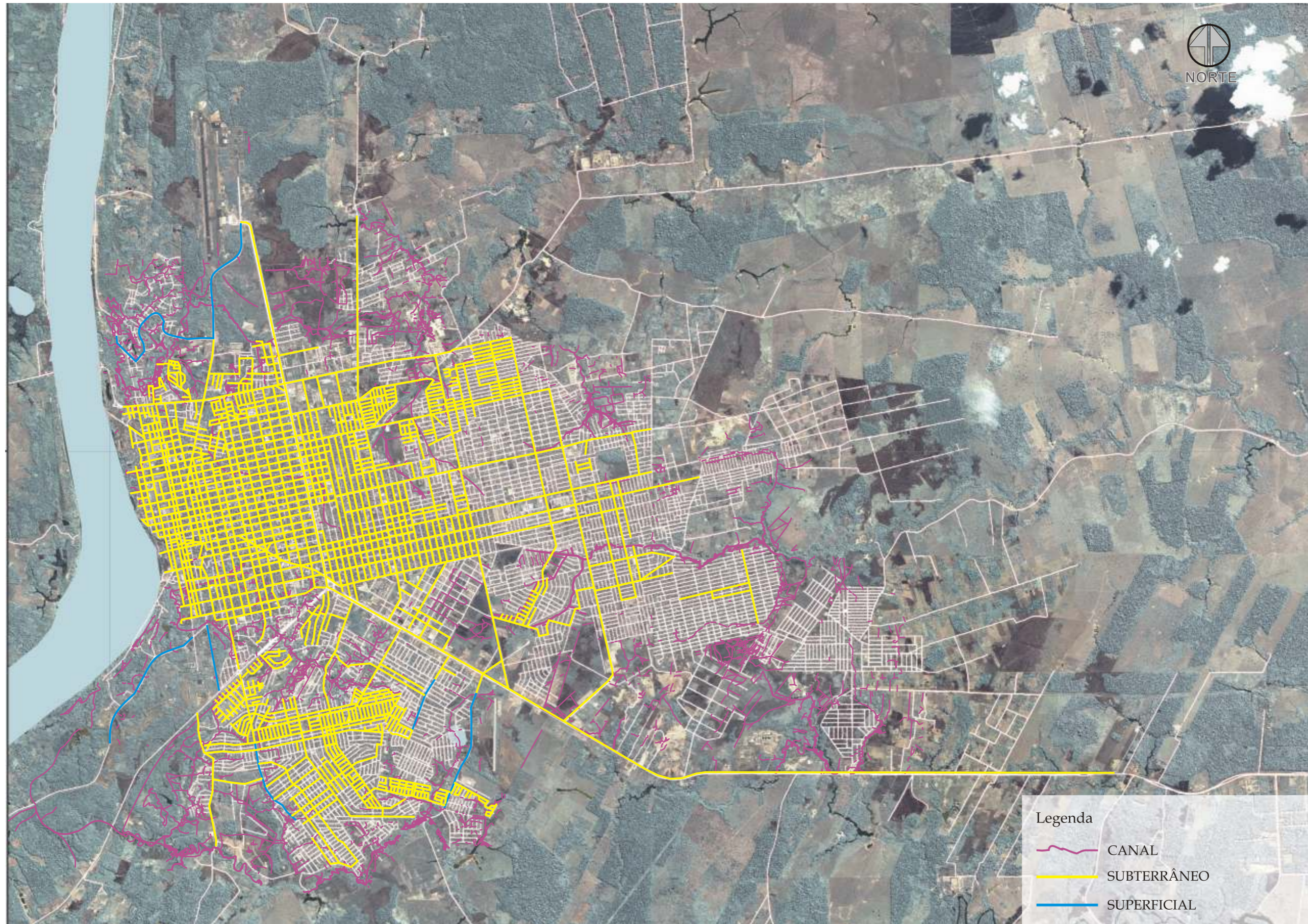
Não menos preocupante é a situação atual da coleta e destino final dos resíduos sólidos urbanos. Dados da Secretaria Municipal de Planejamento SEMPLA indicam uma produção de lixo da ordem de 215 ton/dia e o atendimento de 80% da população. O destino final é feito com a deposição dos resíduos coletados em uma área próxima à Universidade Federal de Rondônia - UNIR, junto à BR-364, que não pode ser considerada um aterro sanitário controlado. Não há informações seguras sobre o destino de resíduos especiais, como o lixo hospitalar, baterias, produto perigosos etc, o que faz supor que têm o mesmo destino dos demais resíduos urbanos.

O município lançou recentemente um edital para selecionar uma empresa especializada para realizar a coleta e a destinação final dos resíduos sólidos urbanos. O novo aterro, que substituiria o “lixão” atualmente existente deverá ser implantado em uma área localizada na altura do km 9 da rodovia BR-364, no sentido de Cuiabá.

Cabe ressaltar, finalmente, que o cemitério de Santo Antonio, localizado na estrada de Santo Antonio, que leva ao local onde será construída a hidrelétrica, e o Cemitério dos Inocentes, no centro, têm sua capacidade inteiramente esgotada. Torna-se necessário que a Prefeitura inicie imediatamente estudos com vista à construção de um novo cemitério em localização adequada.







Sistema Viário

A cidade é organizada num padrão de estrutura ortogonal e, pela continuidade de suas vias, favorece o deslocamento no sentido leste-oeste, ainda que a interrupção de algumas vias importantes como a Av. Sete de Setembro e Av. Pinheiro Machado, por exemplo prejudique a fluidez do tráfego nesse sentido.

O trânsito na área central, que concentra a maior parte do comércio da cidade é bastante conturbado e a concentração da quase totalidade das linhas de transporte coletivo no final da Av. Sete de Setembro, aliada á falta de uma clara hierarquia de vias e à desobediência das leis de trânsito, contribui fortemente para essa situação. A falta de estacionamentos na área central, agravada pela inexistência de áreas de estacionamento exploradas pela iniciativa privada, e a carga e descarga de mercadorias em horários inadequados são problemas a serem enfrentados por meio de medidas regulatórias adequadas.

Já a zona Sul, diferindo do padrão quadriculado, apresenta-se como um emaranhado de ruas, e apenas uma delas, a Av. Jatuarana, apresenta certa fluidez de tráfego e assegura a ligação dessa área com as demais áreas da cidade.

Em termos gerais, a inexistência de uma hierarquia viária dada por vias de padrões distintos conforme sua função na malha urbana gera conflitos que se refletem em um índice de acidentes relativamente alto em proporção à frota urbana. Essa situação é agravada pela inexistência de um sistema de sinalização horizontal e vertical suficientemente claro que indique as prioridades de

circulação. Circulam pela cidade cerca de 106 mil carros e, de acordo com a Secretaria Municipal de Trânsito - SEMTRAN, 165 mil bicicletas, embora o número de bicicletas oficialmente registradas não ultrapasse 70 mil.

A construção de dois grandes novos empreendimentos comerciais um na esquina das Avenidas Calama e Rio Madeira, e outro no encontro da Av Guaporé com a BR-364 exigirá um tratamento especial para suas respectivas áreas de influência.

Um Estudo de Impacto de Vizinhança exigido pela SEMTRAM aos empreendedores deverá orientar a ação da Secretaria nesse sentido. Nessa mesma linha há necessidade de analisar o congestionamento provocado no prolongamento da Av. Pinheiro Machado pela existência, na região, de duas faculdades.

A situação do tráfego na cidade é comprometida ainda pelo fato de que, para ter acesso ao porto, localizado á margem direita do rio Madeira, pouco acima da área central, os caminhões provenientes da BR-364, que liga Porto Velho ao Estado de Mato Grosso e ao resto do país passam pelo centro urbano. São mais de 1.000 caminhões por dia, na época da safra de soja e, para atender a esse fluxo, uma das principais vias da cidade, a Av. Jorge Teixeira, foi federalizada, transformando-se em BR.

Além disso, a BR-364 secciona a cidade em duas partes, dificultando fortemente o acesso, a partir do centro, à área Sul da cidade, onde se concentra um forte contingente populacional.

Aos problemas de circulação regional soma-se o conflito provocado por motos e bicicletas que circulam junto com os

demais veículos, originando um número significativo de acidentes de trânsito.

A atual estação rodoviária, localizada na Av. Jorge Teixeira já apresenta alguns sinais de saturação, e deverá em breve sofrer um processo de remodelação.

Segundo dados da SEMTRAN, em 2005 circularam pelo terminal, instalado numa área de quase 3.000 m², uma média de 16.250 passageiros por mês. O terminal conta com 33 boxes, perfazendo uma área de 552 m², onde estão instalados os guichês das onze empresas de transporte que operam rotas intermunicipais e interestaduais, além de lanchonetes, lojas, banca de jornal e guarda-volumes.

O projeto de modernização abrange uma área de mais 6.500 m² e tem como objetivo melhores condições ao usuário, "garantindo a prestação de serviços mais adequados à população".



Avenida 7 de Setembro, na década de 40 e atualmente.

Relatório de Impacto de Trânsito RIT Terminal Rodoviário de Porto Velho - SEMTRAN abril de 2007

Energia Elétrica

Com um consumo médio da ordem de 340 mil Kw/h ano, Porto Velho ainda se ressentir da falta de um abastecimento mais regular de energia elétrica, dado que, ainda hoje, a cidade tem sido surpreendida por freqüentes “apagões”. Apenas uma parte deste consumo é fornecida pela Usina de Samuel. A parte restante é complementada por uma usina termelétrica da Empresa Termonorte, construída e instalada na própria cidade.

Dadas as condições irregulares no fornecimento de energia não são diferentes, também, as deficiências quanto à oferta de iluminação pública. Apenas parte do sistema viário pavimentado recebe o serviço de iluminação pública e, assim, não atende às necessidades da população.

Telecomunicações e comunicação social

A cidade é adequadamente atendida pelos serviços de telecomunicação, sendo que dispõe de seis emissoras de TV, oito emissoras de rádio e seis jornais diários que asseguram a oferta de entretenimento e informação geral à comunidade.

Equipamentos Urbanos

No que se refere à distribuição dos equipamentos urbanos sobre o território da cidade, quatro hospitais concentram a maioria dos atendimentos das doenças mais graves, não apenas dos habitantes de Porto Velho, mas também a população vinda de outros municípios da região.

A população local dispõe, entretanto, de uma razoável rede de Centros de Saúde que atendem praticamente

todo o território urbano, especialmente onde existe maior concentração populacional.

Os **Mapas 5** (Área de Influência dos Hospitais) e o **Mapa 6** (Área de Influência de Centros de Saúde), ilustrados com círculos correspondentes a um raio de abrangência de 2,0 Km, demonstram que os equipamentos de saúde encontram-se razoavelmente distribuídos, aparecendo alguns “vazios” somente na parcela Sul e Sudeste da malha urbana.

Avaliando-se a distribuição dos equipamentos de educação, em especial a rede de atendimento ao ensino fundamental, fica demonstrado que as duas redes operam de modo complementar, conforme se verifica no **Mapa 7** (Área de Influência das Escolas Municipais) e **Mapa 8** (Área de Influência das Escolas Estaduais)

Na avaliação desses mapas, fica claro que a rede estadual está mais concentrada na área central, enquanto que a rede municipal está mais bem distribuída nas áreas mais periféricas da cidade.

Nota-se ainda acentuada carência na distribuição dos demais equipamentos sociais, em especial os de cultura e esporte.

Transporte coletivo

O sistema de transporte público de Porto Velho é operado por duas empresas e conta com 54 linhas. Praticamente todas as linhas têm características de um sistema radial, isto é, partem de algum ponto da periferia em direção ao centro. Embora haja algumas (poucas) linhas circulares, com características de linhas interbairros e

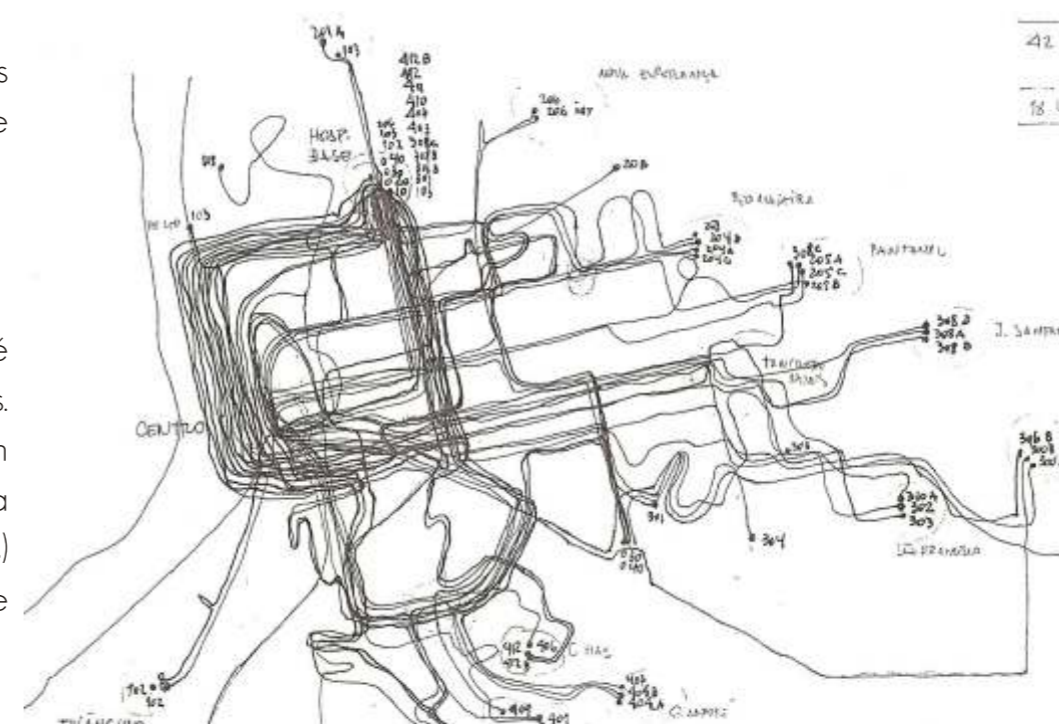
com integração tarifária parcial, todas passam pelo centro.

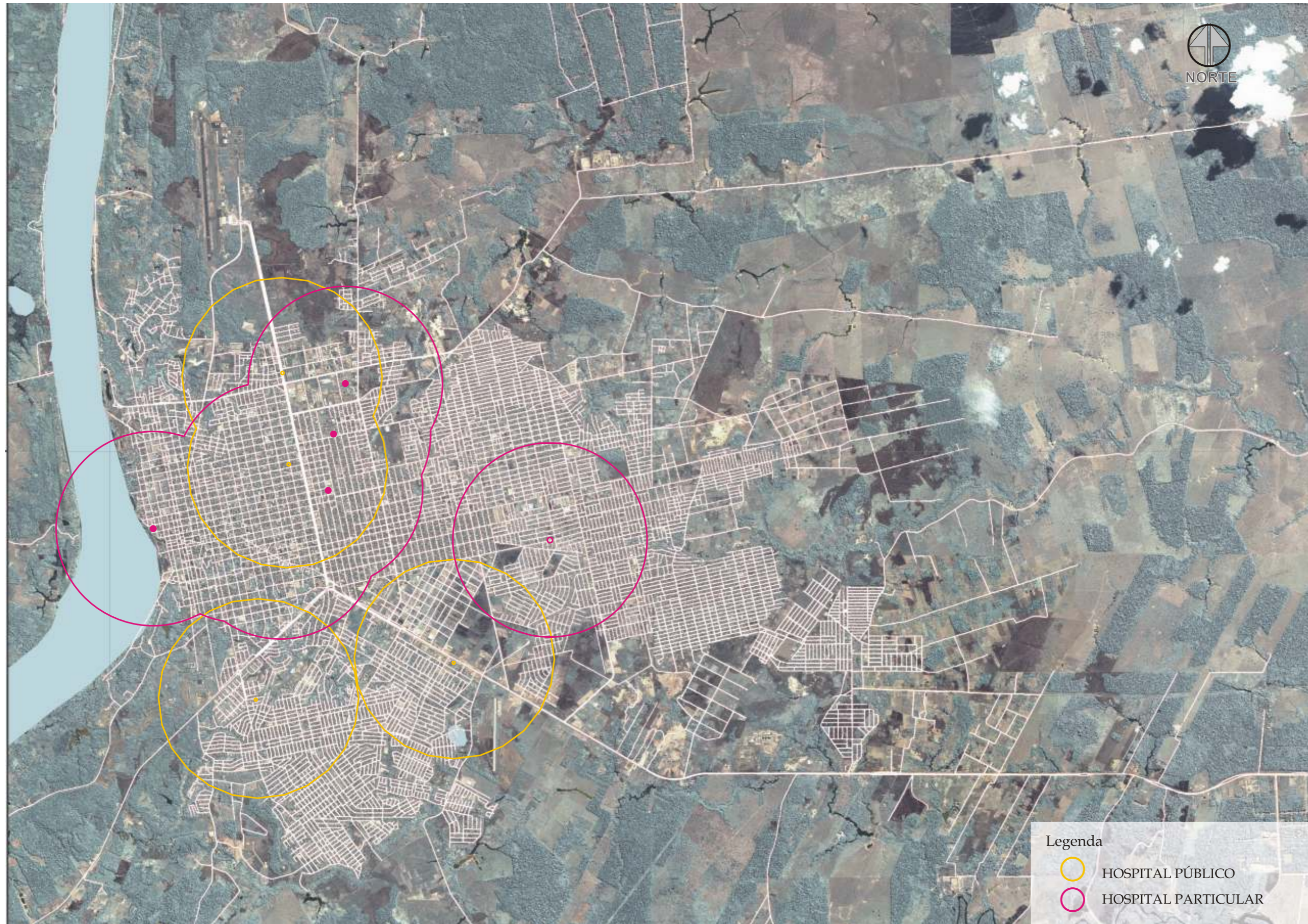
Há 19 origens (pontos finais) e dois destinos principais: a área central, nas proximidades do mercado, e o Hospital de Base, na saída para o aeroporto.

São transportados diariamente cerca de 80 mil passageiros. Estima-se que cada pessoa realize em média três deslocamentos por dia, as 80 mil viagens correspondem, portanto, a cerca de 30 mil pessoas, um número relativamente baixo para uma cidade com 371.791 mil habitantes (IBGE, 2007). O IPK (índice passageiro/quilômetro) é de 1,88, ligeiramente abaixo da média de outras cidades de mesmo porte.

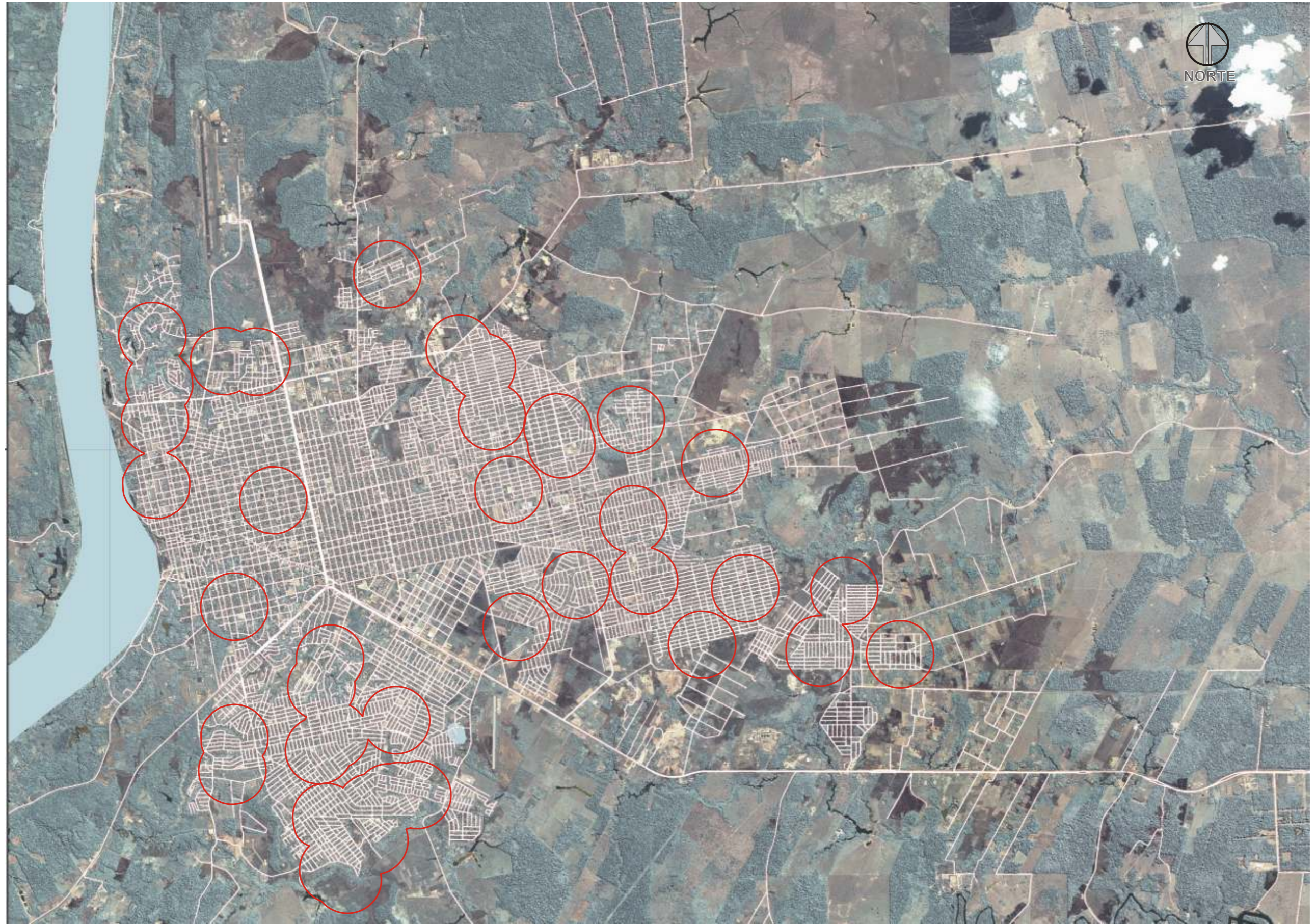
A integração tarifária é parcial (somente no mesmo sentido), e não é bem compreendida pelos usuários.

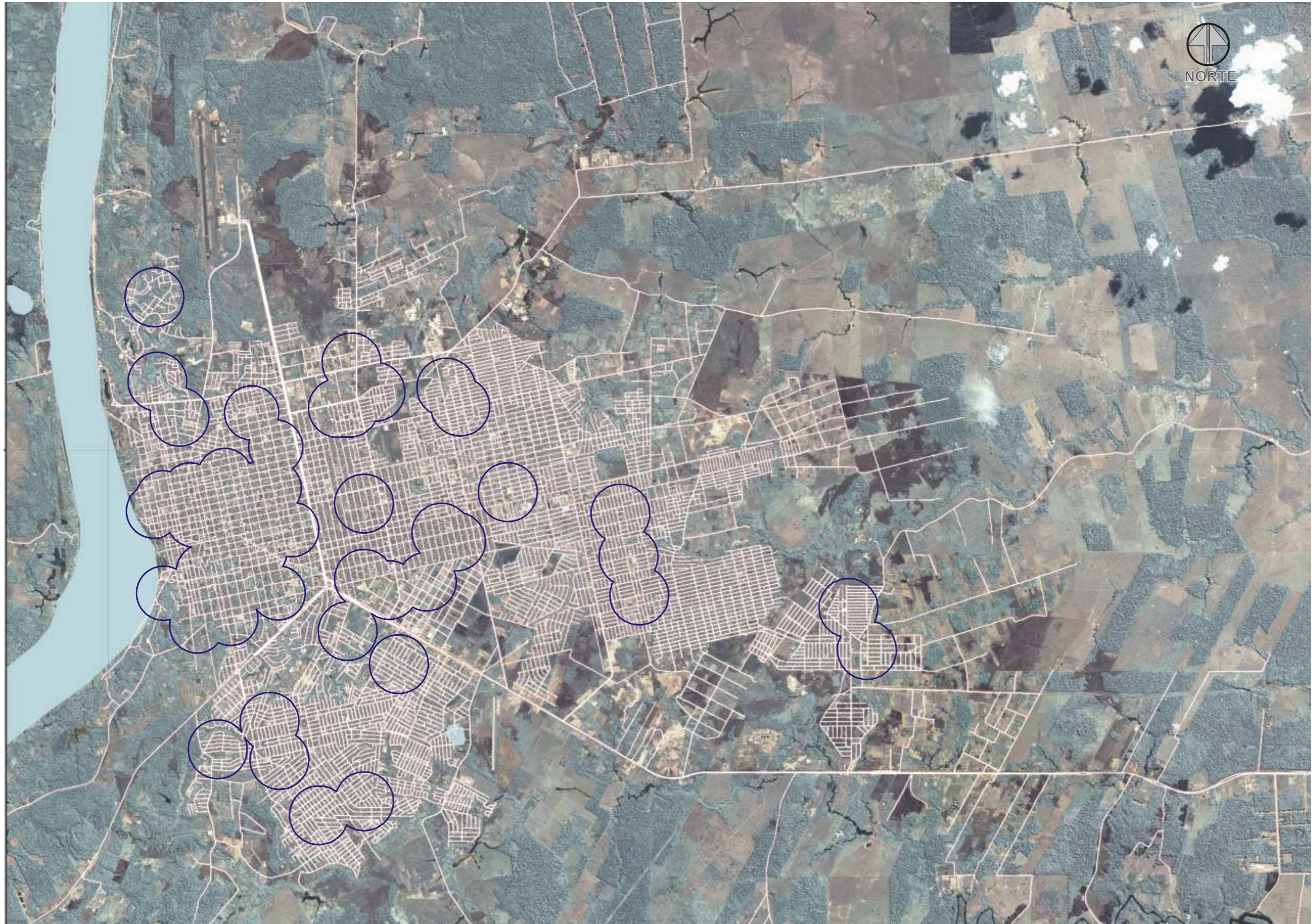
Croqui 1. Linhas de Transporte Coletivo











Aspectos Institucionais

A estrutura administrativa

A Prefeitura Municipal de Porto Velho tem em sua estrutura 16 (dezesesseis) secretarias municipais, além da Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano - EMDUR, a Fundação Cultural Yariipuna, o Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Município de Porto Velho - IPAM e os Conselhos previstos em Lei, tais como o Conselho Municipal da Criança e do Adolescente, o Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Mulher e o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente COMDEMA.

De 1990 até 2006, a Prefeitura procedeu, por meio de leis e decretos, 14 (quatorze) reformas administrativas, sendo que na maioria das vezes, não foram revogados os instrumentos legais anteriores. A facilidade com que se praticam essas reformas se constitui em si mesmo um problema, pois a máquina trabalha sem que se definam claramente as competências e atribuições de cada órgão, novo ou não. Assim é que, embora existam as macroatividades específicas de cada Secretaria há sempre a possibilidade de choque de competências.

Das 16 secretarias existentes, três têm um papel mais importante no processo de gestão urbana: as Secretarias de Planejamento e Coordenação, de Regularização Fundiária e Habitação e de Trânsito.

A Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação - SEMPLA, tem as funções de planejamento, coordenação e controle das ações, de uma forma geral, do Governo Municipal, dos programas e projetos intersecretarias, inclusive de planejamento, orçamento e desenvolvimento urbano, preservando a autonomia de cada órgão. Já a

Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação SEMUR, responsável pela política habitacional do Município, opera alguns instrumentos importantes no controle da ocupação urbana, como o cadastro imobiliário, e é responsável pela emissão de licenças de construção. Finalmente, a Secretaria Municipal de Trânsito - SEMTRAN é responsável pela administração do sistema viário definição da hierarquia viária, sinalização de tráfego, operação dos semáforos etc.

Com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento BID, foram recentemente realizados estudos sobre o funcionamento da SEMPLA e da SEMUR. Trata-se, não obstante de estudos realizados de maneira vertical, ou seja, no interior de cada secretaria, sem analisar o seu relacionamento com as demais secretarias.

Além da dificuldade já apontada, de não definição de atribuições, tem-se a ausência de capacitação/treinamento, para os servidores. Por meio da capacitação é possível efetivar o aprimoramento e melhoria na qualidade dos serviços prestados sem esquecer a vinculação com a estratégia de Governo. Servirá também para definir competências e capacidade para assumir cargos, utilizando metodologias aliadas à experiência de trabalho.

Para enfrentar esses problemas, a Prefeitura de Porto Velho está aderindo ao Programa de Modernização da Administração Tributária e de Gestão dos Setores Sociais Básicos, administrado pelo BNDES e ao Programa Nacional de Apoio à Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros PNAFM, operado pelo Ministério da Fazenda, que tem por objetivo, entre outros, a adoção,

pelo município, "das melhores práticas e dos mais modernos conhecimentos e instrumentos de gestão, visando à eficiência, eficácia e efetividade da gestão administrativa e fiscal". São objetivos do programa, igualmente, a elevação da proporção do gasto público municipal em relação ao seu gasto total, suportado por receitas próprias do município e a disponibilização, para o cidadão, de serviços municipais em maior quantidade e melhor qualidade.

O Cadastro Técnico Municipal

O Mapeamento das informações cadastrais decorreu de um levantamento aerofotogramétrico recente (2002-2003) cuja restituição bastante confiável, segundo seus operadores - está inserida em um aplicativo gráfico baseado em um programa CAD.

O sistema armazena informações sobre a disponibilidade de infra-estrutura por "face de quadra", e é bastante detalhado em termos das informações sobre as propriedades imobiliárias. O Sistema é de boa qualidade, os operadores são bem treinados, mas, ainda assim, utiliza algumas informações de difícil obtenção e de utilidade discutível.

O processo de atualização das informações cadastrais, inclusive a localização dos proprietários (endereços), depende de requerimento e de um processo solicitado pelo cidadão interessado. Não há uma sistemática pró-ativa de atualização, o que faz crer que exista uma razoável quantidade de propriedades a serem inscritas, ou atualizadas, e certamente deve decorrer daí uma evasão fiscal significativa. Em função dessas circunstâncias

seria recomendável proceder a um processo de atualização do cadastro, incluindo ainda um sistema de georeferenciamento.

Base de dados

Complementando as informações disponíveis no cadastro técnico municipal a SEMPLA dispõe, como subsídio para as atividades de planejamento, um banco de dados georeferenciados sobre a zona urbana de Porto Velho, composto de mapas que contém informações sobre: Saneamento ambiental (rede de abastecimento de água, rede de esgotos e roteiro de coleta de lixo); infra-estrutura viária (vias de circulação do transporte coletivo, localização de pontos de ônibus, hierarquização de vias 1999 e proposta 2006); Uso e Ocupação do Solo (assentamentos, áreas verdes, corredores de comércio, serviços e equipamentos); Saúde (centros de saúde particulares, municipais e estaduais, e hospitais particulares); Educação (escolas municipais e estaduais, instituições de ensino superior); Praças (praças e áreas verdes) e informações sócio-econômicas (demografia e indicadores urbanos).

Legislação existente

Porto Velho dispõe de um conjunto de leis que se constituem em instrumentos básicos para a política de desenvolvimento e de expansão urbana - a legislação urbanística, ambiental e edilícia, e a Lei Orgânica do Município, no âmbito municipal, e o Zoneamento Sócio-Econômico-Ecológico de Rondônia, no âmbito estadual.

A legislação municipal sobre o ordenamento territorial e urbano e o meio ambiente é constituída: pelo Código de

Posturas do Município de Porto Velho Lei No 53/72, que contém medidas de política administrativa a cargo do Município; pela Lei que estabelece normas para as edificações em geral no Município; pelo Código de Obras Lei No 63/73, que estabelece normas para as edificações em geral no Município, no que se refere à construção, reforma, demolição ou acréscimo, de iniciativa pública ou privada; pela Lei No 933/90, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Porto Velho; pela Lei Complementar No 97/99, que dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo do Município de Porto Velho; pela Lei No 110/00, que altera a Lei Complementar No 97/99 e pelo Código Municipal de Meio Ambiente, Lei Complementar No 138/01, que define a política ambiental, o sistema municipal de meio ambiente, os instrumentos da política ambiental e as normas de controle ambiental.

Cabe destacar que essa legislação tem atendido adequadamente às necessidades do Município. Entretanto, face ao que estabelece a Lei Federal 10.257, o Estatuto da Cidade, há necessidade não só de revisão do Plano Diretor de 1990, como de sua legislação complementar, ou seja, as leis de parcelamento, e de uso e ocupação do solo urbano. Assim, propõe-se uma revisão deste conjunto de leis, atualizando-as e adaptando seu conteúdo às novas circunstâncias que se desenham no processo de desenvolvimento de Porto Velho.

Da legislação estadual pertinente cabe destacar o Zoneamento Sócio-Econômico-Ecológico de Rondônia, instituído pela Lei No 233/00 que define a política de ordenamento ambiental para ocupação racional das

terras rurais do Estado, e a legislação ambiental.

Em termos de legislação ambiental, merecem ser citadas a Lei No 547/93, que dispõe sobre a prevenção e controle da poluição ambiental e estabelece normas disciplinadoras da espécie, e a que dispõe sobre a criação do Sistema Estadual de Desenvolvimento Ambiental de Rondônia e seus instrumentos.

Finanças municipais

A receita arrecadada pela Prefeitura de Porto Velho vem apresentando uma variação percentual positiva ao longo dos últimos anos, como se pode observar na tabela a seguir:

Tabela 4. Receita total arrecadada em valores correntes e constantes.

Porto Velho - 2002 a 2007

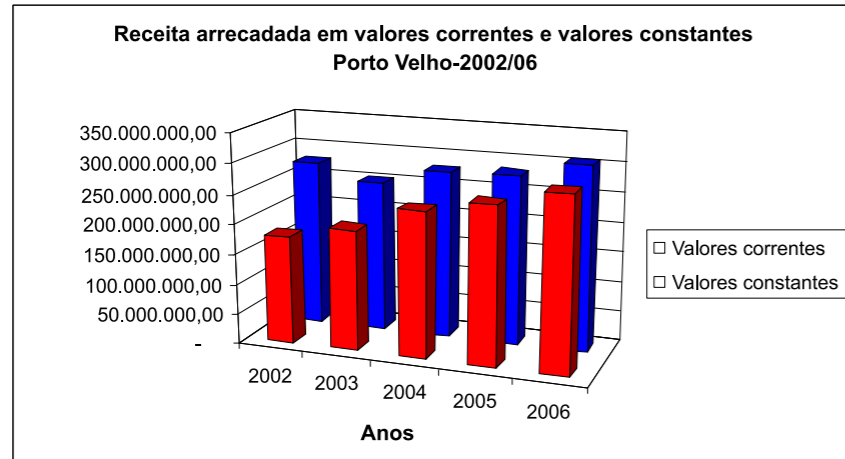
| Anos | Receita | | | |
|------|----------------|------------|----------------|------------|
| | Corrente | Variação % | Constante | Variação % |
| 2002 | 179.479.645,16 | - | 277.274.285,74 | - |
| 2003 | 199.919.849,51 | 12,01 | 251.503.144,43 | -9,29 |
| 2004 | 241.851.520,02 | 20,97 | 278.118.123,30 | 10,58 |
| 2005 | 260.461.838,01 | 7,69 | 282.649.851,34 | 1,63 |
| 2006 | 287.056.236,98 | 10,21 | 306.291.332,67 | 8,36 |
| 2007 | 363.570.385,00 | 26,65 | - | - |

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação-Departamento de Orçamento e Programação - SEMPLA/DOP.

Na tabela apresentada, a receita de 2007 representa uma previsão, e as receitas correntes foram transformadas em valores constantes utilizando-se o IGP-DI da Fundação Getulio Vargas (base set 07). A tabela mostra também que a maior variação positiva se deu de 2003 para 2004.

Gráfico 1: Receita arrecada em valores correntes e valores constantes.

Porto velho, 2002/06.

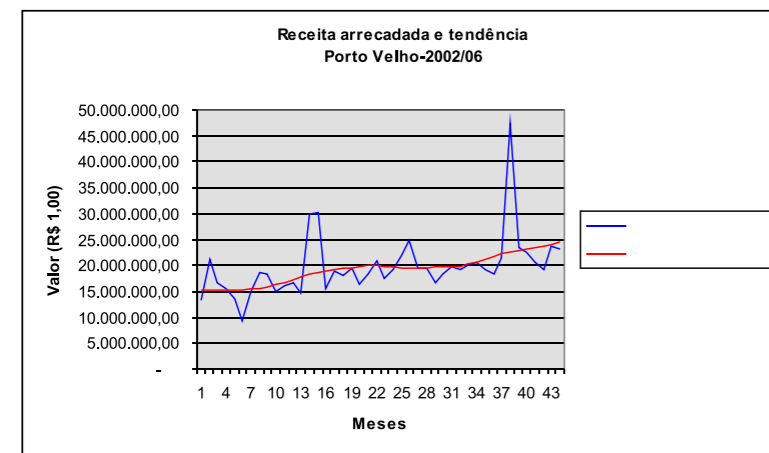


A receita prevista para o corrente exercício é de R\$ 363.570.385,00 (trezentos e sessenta e três milhões, quinhentos e setenta mil e trezentos e oitenta e cinco reais).

Outro gráfico confirma a tendência de crescimento da receita de Porto Velho, pouco significativa em termos de volume, mas constante.

Gráfico 2: Receita arrecadada e tendência.

Porto velho, 2002/06.



A partir do lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento-PAC o Município de Porto Velho foi contemplado com uma quantidade significativa de recursos para diferentes programas. A tabela 2 mostra os programas definidos e os respectivos recursos.

Tabela 5. Recursos dirigidos ao Município segundo o programa

Porto Velho-2007

| Programa | Valor (R\$ 1,00) |
|--|------------------|
| Saneamento e urbanização de favelas | 105.300.000 |
| PAC/FUNASA | 14.000.000 |
| Construção de habitações de interesse social (FNHIS) | 24.500.000 |
| Total | 143.800.000 |

Se acrescido esse valor à receita prevista para 2007, tem-se R\$ 507.370.385,00 (quinhentos e sete milhões, trezentos e setenta mil, trezentos e oitenta e cinco reais).

No que se refere à estimativa de receitas, instrumento extremamente importante na condução do processo de desenvolvimento do município, adotou-se o método das "médias móveis" com objetivo de estabelecer as tendências eliminando-se os "ruídos" resultantes da sazonalidade e a ocorrência de fatores aleatórios. A estimativa da receita está colocada na tabela ao lado.

Deve-se ressaltar que qualquer transferência de recursos advinda de programas, contratos, convênios oriundos do Governo Federal ou de qualquer instituição financeira deverá ser considerada como efeito não previsto e acrescida à receita estimada.



Tabela 6. Receita estimada de Porto Velho

2007-16

| Anos | Receita estimada (em R\$ 1.000,00) |
|------|------------------------------------|
| 2006 | 287,5 |
| 2007 | 312,8 |
| 2008 | 341,2 |
| 2009 | 370,4 |
| 2010 | 402,4 |
| 2011 | 432,9 |
| 2012 | 461,7 |
| 2013 | 490,0 |
| 2014 | 519,3 |
| 2015 | 548,2 |
| 2016 | 576,9 |



III Diretrizes de desenvolvimento Municipal

III. Diretrizes de desenvolvimento municipal

Embora as propostas constantes deste documento sejam fundamentalmente voltadas para o Distrito Sede do Município de Porto Velho, algumas ações foram consideradas desde já necessárias em relação ao desenvolvimento do Município como um todo, o que deverá constituir a segunda etapa do trabalho.

Durante a elaboração do Plano Diretor de Porto Velho foi realizado um levantamento das condições básicas população, infra-estrutura, urbana e serviços - de cada um dos doze Distritos que, juntamente com o Distrito Sede, compõem o Município.

Na oportunidade, foram levantadas, por meio da realização de seminários específicos, as perspectivas da comunidade em relação ao Plano em elaboração, além das carências de cada Distrito.

Em geral, trata-se de pequenos núcleos com populações reduzidas, com os menores variando entre 500 e 1000 habitantes, sendo que em alguns deles a projeção do crescimento demográfico para os próximos anos indica perda de população, em números absolutos.

Esses Distritos apresentam como traço comum a extrema deficiência em termos de infra-estrutura, em particular a oferta de água e esgotamento sanitário, e a solução destes problemas apresenta-se como a principal reivindicação dessas populações.

Dentro desse quadro geral destaca-se o Distrito de Jacy-Paraná que, por sua localização junto à BR 364 e por sua proximidade ao aproveitamento de Jirau - a próxima hidrelétrica a ser construída no rio Madeira - já vem apresentando uma movimentação acima do normal. Um exemplo disso é a chegada de um número considerável de

novos habitantes e o início da criação de loteamentos urbanos.

Também os Distritos de Fortaleza do Abunã e Abunã vêm apresentando um expressivo crescimento, o que justifica a necessidade de iniciar, de imediato, um processo de planejamento.

No caso de Fortaleza do Abunã salienta-se a potencialidade turística representada por suas cachoeiras e a necessidade de aprimorar a infra-estrutura necessária ao recebimento de visitantes.

Diante desse cenário, é recomendável que o Poder Executivo Municipal tome as providências necessárias com vistas à elaboração, em curto prazo, de planos para ordenar o desenvolvimento desses Distritos, sem prejuízo de um plano de desenvolvimento para o município como um todo.



Macrozoneamento

Para efeitos de organização territorial, o Município de Porto Velho, com área de 34.068 km², será dividido em 3 áreas integradas, denominadas macrozonas: Urbana (MU), Ambiental (MA) e Rural (MR).

As Macrozonas Urbanas são áreas destinadas a concentrar as funções urbanas com objetivo de aproveitar ao máximo os equipamentos urbanos e comunitários instalados, orientar o processo de expansão urbana e condicionar o crescimento à existência desses equipamentos.

As Macrozonas Urbanas são representadas pelo Distrito Sede a cidade de Porto Velho e pelos núcleos urbanos dos doze distritos em que é dividido o município.

Por sua vez, as Macrozonas Ambientais, dedicadas à proteção dos ecossistemas e dos recursos naturais, são constituídas pelas Terras Indígenas e Unidades de Conservação, federais e estaduais, existentes no Município. Finalmente, a Macrozona Rural é constituída pelas áreas restantes do território municipal.

Em termos de planejamento urbano e organização territorial, as Diretrizes de Uso do Solo, de Mobilidade Urbana e de Meio Ambiente estabelecidas para o Distrito Sede de Porto Velho são válidas para a totalidade do Município.

Fica ainda estabelecido que, na ausência de um plano específico, o coeficiente de aproveitamento, isto é, o índice pelo qual se deve multiplicar a área do lote a fim de se

obter a área máxima de construção permitida no mesmo é, para os núcleos urbanos de todos os Distritos, igual a 1,0 (um) para todos os lotes.

As propostas apresentadas a seguir referem-se especificamente à Macrozona 1, ou seja, ao Distrito Sede de Porto Velho.



Figura 7 . O município de Porto Velho e seus Distritos

Uso e Ocupação do Solo

Em diferentes etapas e contextos do planejamento urbano aparecem sempre os termos “zona” ou “zoneamento”. Trata-se de uma terminologia freqüentemente utilizada nas áreas da legislação, na organização administrativa, na distribuição de bens e serviços e nas tarefas de imposição e recolhimento de taxas e tributos.

Assim, para tornar mais clara a acepção do termo a ser utilizado neste trabalho, considera-se que o Zoneamento é formulado basicamente para fins administrativos e, em especial, para o planejamento e o controle do uso e da ocupação do solo.

Este Zoneamento cumpre, portanto, as funções de:

- a) delimitar as zonas urbanas e definir o espaço físico destinado ao desenvolvimento urbano;
- b) delimitar as áreas destinadas à proteção do meio ambiente e, finalmente,
- c) diferenciar as áreas intra-urbanas, em termos de uso e ocupação do solo, na perspectiva de se formular uma estratégia de controle do desenvolvimento e do crescimento físico da cidade, além da melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes.

É necessário, pois, diferenciar, o termo “zona” da palavra “área”. Zona é uma delimitação de caráter e de consequências legais, enquanto que área é apenas uma definição de caráter genérico com o fim de circunscrever uma determinada superfície do território urbano. Assim, a Macrozona Urbana é o território delimitado pelo perímetro urbano estabelecido por Lei Municipal. Isto

significa que dentro desta zona devem existir normas de uso e de ocupação do solo específicas e diferentes das que incidem fora desta área.

Do mesmo modo, uma Zona Residencial é um território legalmente definido como adequado ao uso residencial, enquanto que uma área residencial se refere a um bairro onde predomina a função habitacional em detrimento dos demais usos (comercial, industrial etc).

Diretrizes

O principal objetivo que se pretende alcançar dentro deste processo de diferenciação dos espaços urbanos de Porto Velho é o de obter um crescimento ordenado, assegurando a todos os cidadãos o acesso a uma melhor qualidade de vida.

Para tanto serão consideradas as seguintes diretrizes básicas:

- Revisar a legislação de uso do solo existente, com vistas a conter a dispersão excessiva da malha urbana;
- Incrementar a densidade urbana com vistas à melhor utilização da infra-estrutura já implantada, mantendo os padrões culturais de ocupação característicos da região amazônica;
- Utilizar o binômio “uso do solo/transporte” como fator indutor da estruturação e ocupação ordenada da malha urbana;
- Estimular a ocupação dos vazios urbanos com utilização dos instrumentos legais proporcionados pelo Estatuto das Cidades;

- Melhorar a oferta de habitação e a distribuição da infra-estrutura e proporcionar o resgate dos espaços e áreas de equipamentos urbanos de uso coletivo;

- Estimular a consolidação dos centros de bairro, para atender aos moradores de sua área a fim de que eles possam suprir suas necessidade do dia-a-dia sem que tenham que se dirigir ao centro da cidade.



Propostas

A reformulação da Lei da Lei de Uso do Solo, e o conjunto de propostas estabelecidas no contexto da atual revisão do Plano Diretor darão uma nova configuração aos diferentes setores da cidade.

Com o desvio do tráfego pesado do centro da cidade, a Av. Jorge Teixeira passará a ter um novo papel, transformando-se, ao longo do tempo, no principal eixo de desenvolvimento da cidade, com alta densidade e uma adequada mescla de usos.

Assim, deverão conviver ao longo desse eixo lojas de alto padrão, edifícios de escritórios, edifícios residenciais, centros educacionais, hotéis e outras atividades compatíveis. Um projeto de paisagismo deverá completar a transformação.

Em termos de zoneamento, a área ao longo da Av. Jorge Teixeira passa a ser considerada como Área Central Especial. Atividades tais como lojas de autopeças, postos de gasolina, serviços mecânicos etc, serão paulatinamente transferidas, dentro do processo normal de transformação da cidade, para vias de tráfego mais intenso, como, por exemplo, a Av. dos Imigrantes.

O Setor Histórico, área tradicional do centro da cidade, será subordinado às restrições impostas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

As atividades comerciais ou de serviços serão distribuídas em corredores ao longo de eixos, constituindo áreas territoriais que, pela predominância das atividades comerciais ou de serviços, caracterizam-se como espaços

urbanos especializados no atendimento das necessidades da população residente nos respectivos raios de influência, de acordo com seu nível de especialização (**Mapa 9**).

Coerentemente com a diretriz estabelecida no Plano Diretor no sentido de adensar a ocupação urbana, com melhor aproveitamento da infra-estrutura, o zoneamento limita a expansão da cidade, definindo, em torno da área urbanizada, uma área destinada a “chácaras de lazer”. Essa denominação inclui pequenas propriedades de caráter produtivo, como produtos hortigranjeiros, cultivo de flores, produção de mel etc.

A área reservada a atividades industriais fica localizada a leste de cidade, próxima à BR-364, e limitada pelo futuro Contorno Leste, que desvia o tráfego pesado do centro da cidade. Sua proximidade à área urbanizada permitirá a operários que residem nos bairros mais afastados do centro um acesso fácil, com o uso de bicicletas (**Mapa 10**).

Finalmente, para atender às necessidades habitacionais das populações de menores recursos foram estabelecidas Zonas Especiais de Interesse Social em alguns setores localizados a Leste da cidade e em parte da área pertencente ao Exército, na zona Sul.

Para eliminar progressivamente os vazios urbanos identificados no interior da malha urbana, o Município fará uso dos instrumentos proporcionados pelo Estatuto das Cidades, tais como a “urbanização compulsória” e o “IPTU progressivo”, mediante lei específica e em etapas sucessivas.

As primeiras etapas estão definidas no **Mapa 11**, a seguir.

Com o objetivo de proporcionar aos cidadãos condições que assegurem uma relativa autonomia em relação ao centro, prestando-lhes um nível de atendimento de serviços adequado no próprio bairro, propõe-se a criação de centros de bairros em áreas que já apresentam uma tendência espontânea nesse sentido, como é o caso do bairro de Tancredo Neves e da Avenida Jatuarana.

Para reforçar essa tendência, propõe-se, no primeiro caso, tendo em vista melhorar a circulação de veículos, a implantação de um binário formado pelas ruas Antônio Fraga e José Amador dos Reis; complementarmente, recomenda-se a construção de uma praça defronte a delegacia e a criação de uma dependência descentralizada da Prefeitura, para que as pessoas possam tratar de seus assuntos com a municipalidade sem ter que se dirigir ao centro da cidade.

No caso da Avenida Jatuarana propõe-se, como no primeiro caso, além da criação de uma dependência descentralizada da Prefeitura, a implantação de um binário formado pelas ruas Jatuarana e Sucupira e a criação de um espaço de “tráfego calmo” defronte ao ginásio de esportes.

Recomenda-se ainda, como medida para estimular a atividade local, a revitalização do mercado existente na esquina da Av. Jatuarana com a rua Cravo da Índia.

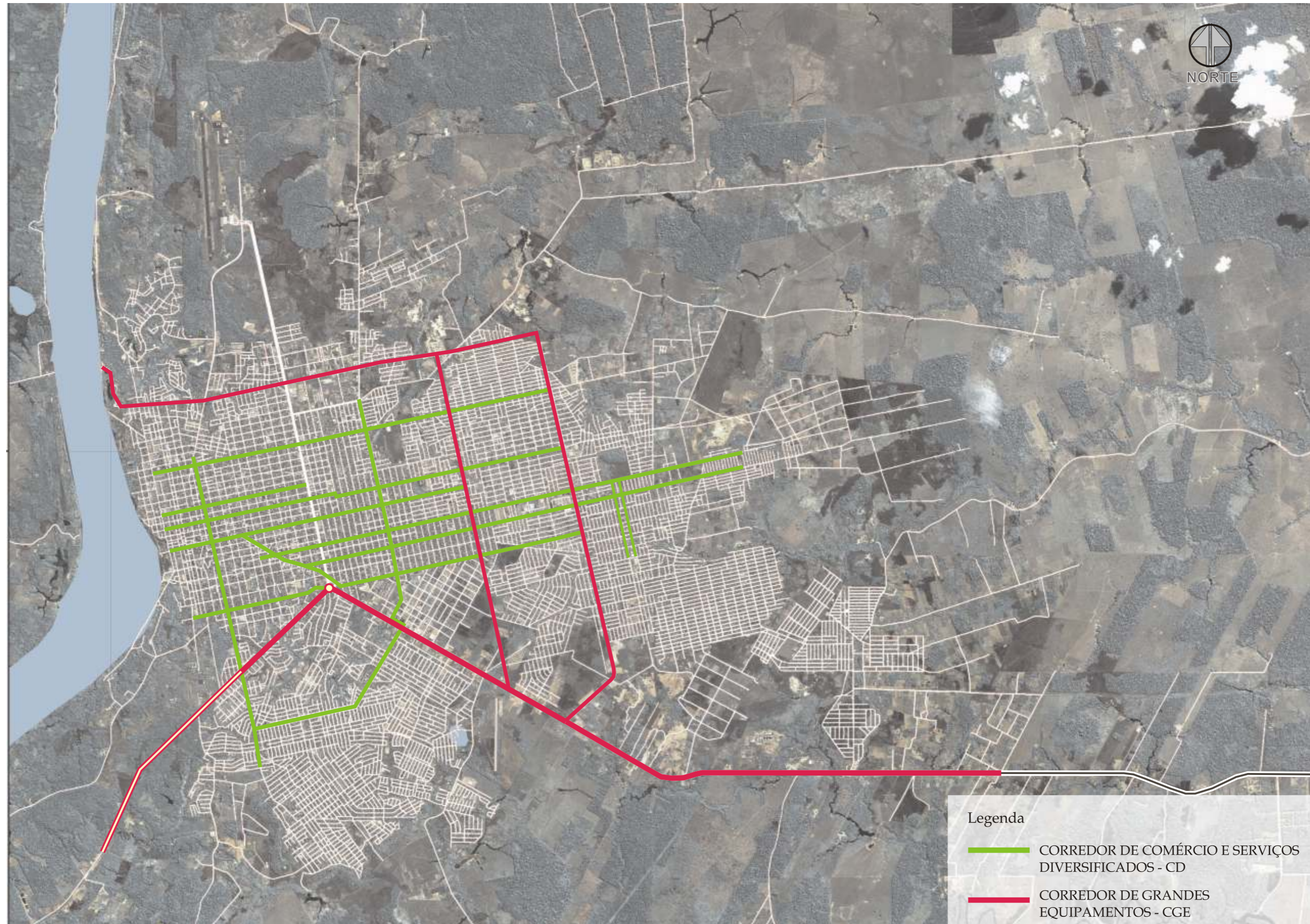
O novo perímetro urbano proposto mantém coerência com as propostas de uso do solo, a medida em que incorpora as “chácaras de lazer”, a Leste da cidade, e as chácaras destinadas a habitação, ao Sul. Com isso pretende-se limitar a expansão da área urbanizada, contribuindo - juntamente com a utilização de instrumentos

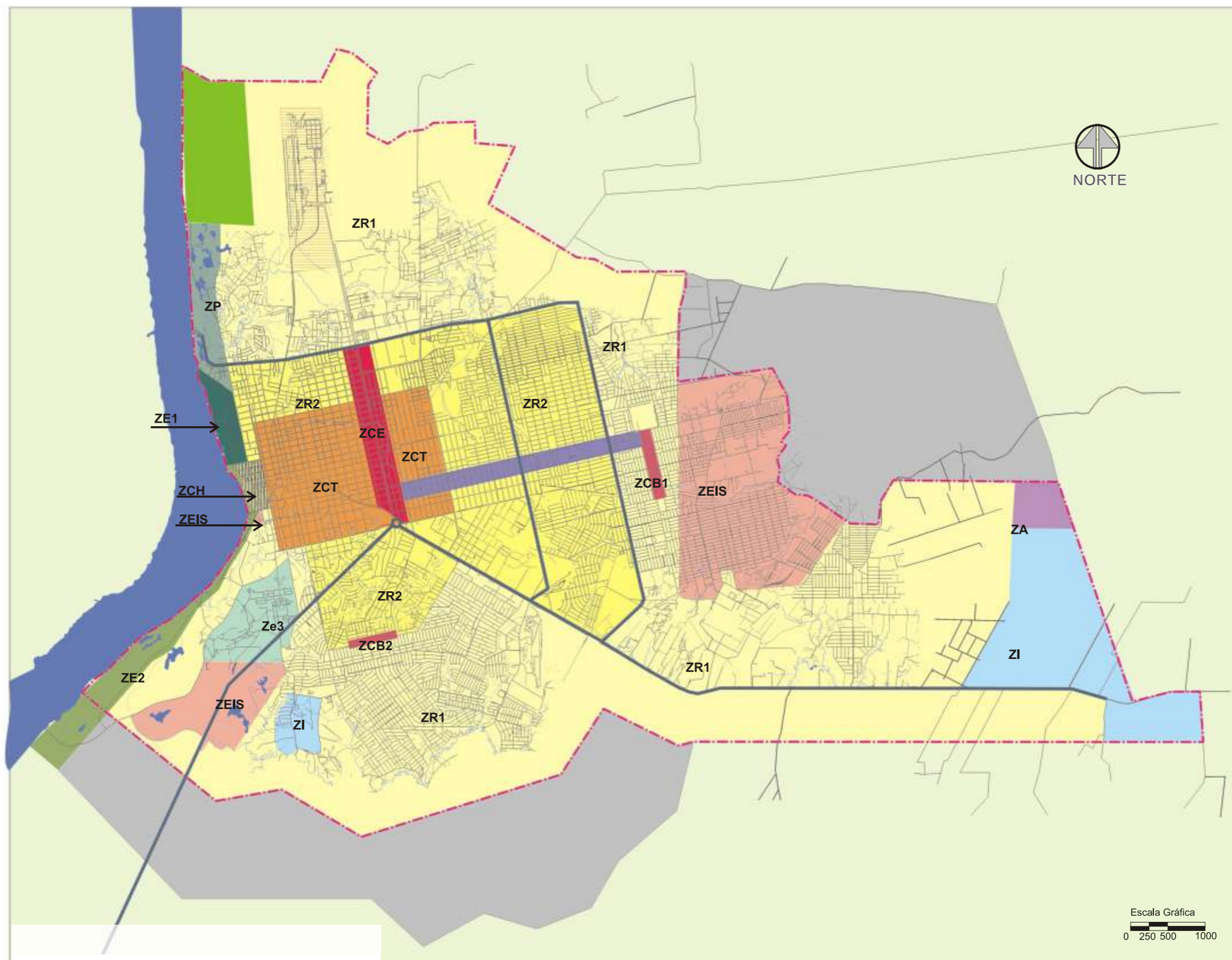
adequados para estimular a ocupação dos vazios urbanos para o adensamento do núcleo urbano. Seu traçado foi compatibilizado com a estrutura fundiária atualmente existente, evitando, na medida do possível, seccionar as propriedades lindeiras.

Cabe ressaltar que o novo perímetro incorpora as áreas que anteriormente eram definidas como “de expansão urbana”.



Figura 8 - Área tombada

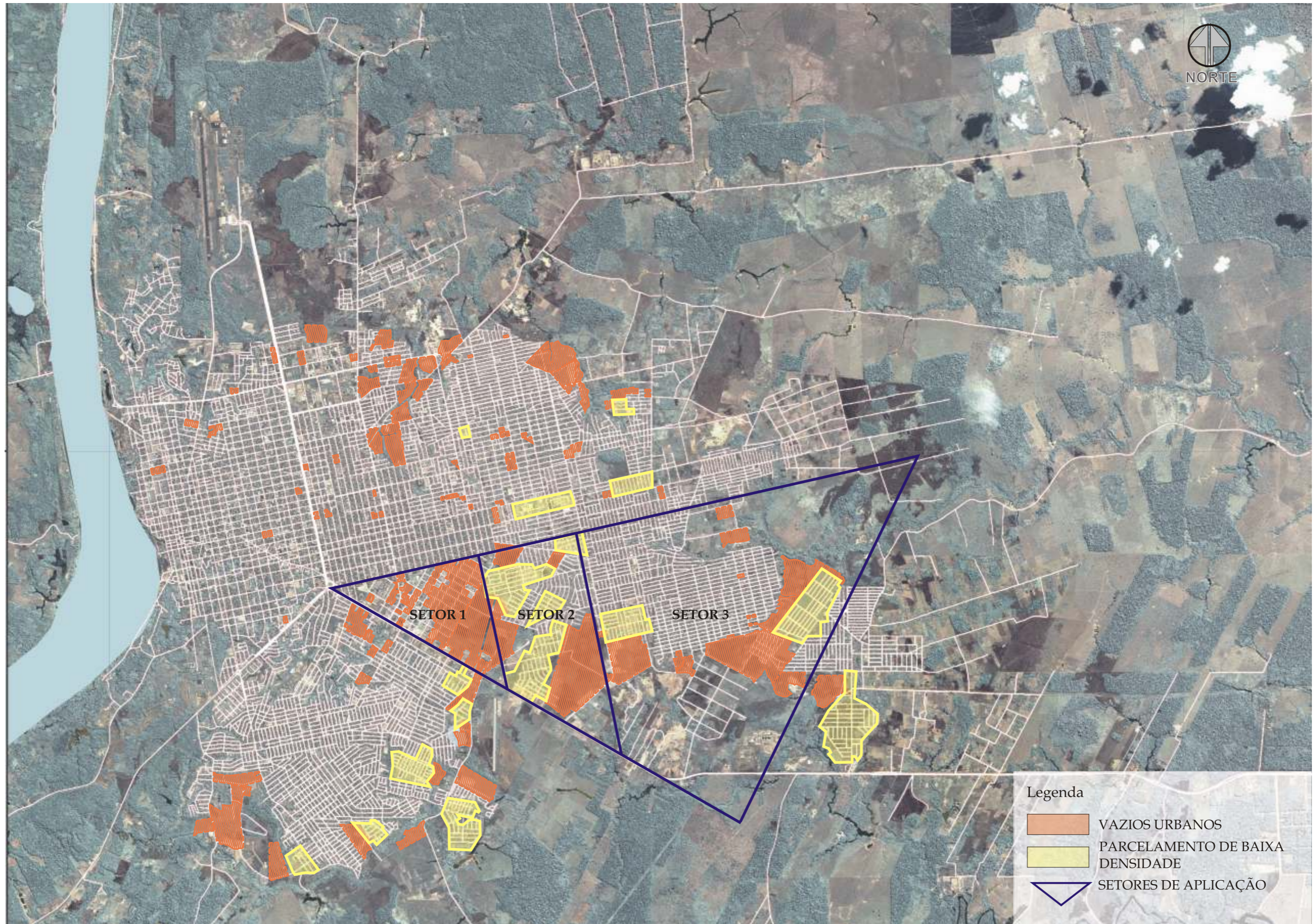




LEGENDA

| | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|------------------------------|---|----------------------------------|
|  | ZCE - Zona Central Especial |  | ZR1 - Zona Residencial Baixa Densidade |  | ZE1- Zona de Uso Especial 1 |  | APA do Rio Madeira |
|  | ZCB - Zona Centro de Bairro |  | ZP - Zona Portuária |  | ZE2 - Zona de Uso Especial 2 |  | Corredor Especial |
|  | ZCT - Zona Central |  | ZI - Zona Industrial |  | ZE3 - Zona de Uso Especial 3 |  | Corredor de Grandes Equipamentos |
|  | ZEIS - Zona Especial de Interesse Social |  | ZA - Zona Atacadista |  | SE - Setor Especial |  | Área de Expansão Urbana |
|  | ZR2 - Zona Residencial Média Densidade |  | ZCH - Zona do Centro Histórico |  | Área de Expansão Urbana |  | Perímetro Urbano |

Escala Gráfica
0 250 500 1000



Mobilidade Urbana

Com o crescimento explosivo das populações urbanas e, sobretudo, com o aumento exponencial da frota de automóveis, a questão da mobilidade urbana passou a exercer um papel decisivo no planejamento das cidades. Isso é particularmente visível no caso de Porto Velho, onde a mistura desordenada do tráfego de caminhões, automóveis, bicicletas e pedestres acentua os problemas, exigindo uma abordagem integrada da questão.

Diretrizes

- Dar um tratamento integrado ao planejamento dos transportes e o planejamento do uso do solo;
- Dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte privado, incluindo, entre outras medidas, a implantação de vias de uso exclusivo para o transporte coletivo e a abertura de concessões para que mais empresas operem o sistema;
- Melhorar as condições para a circulação de pedestres, incluindo condições de acessibilidade para portadores de necessidades especiais;
- Estimular o uso de bicicletas, ampliando a rede de ciclovias e ciclofaixas, integrando-as ao sistema viário da cidade;
- Estabelecer um sistema de hierarquização de vias que assegure um aumento da fluidez do tráfego e a diminuição do número de acidentes;
- Definir a elaboração e implantação de projetos que retirem o tráfego pesado do centro da cidade.

Propostas

Em relação ao transporte coletivo as propostas são no sentido de racionalizar o sistema, adequando a oferta à demanda e simplificando alguns itinerários que apresentam percursos não lineares, dando voltas em torno de quadras adjacentes à linha principal.

A implantação de terminais de bairro, transformando as linhas que aí chegam em alimentadoras, contribuirá para a racionalização do sistema, diminuindo o custo de operação e, ao mesmo tempo, contribuindo para a melhoria do tráfego, com a diminuição do número de ônibus que trafegam na área central.

A Secretaria de Transportes do Município (SEMTRAN) está desenvolvendo o projeto de um terminal central que

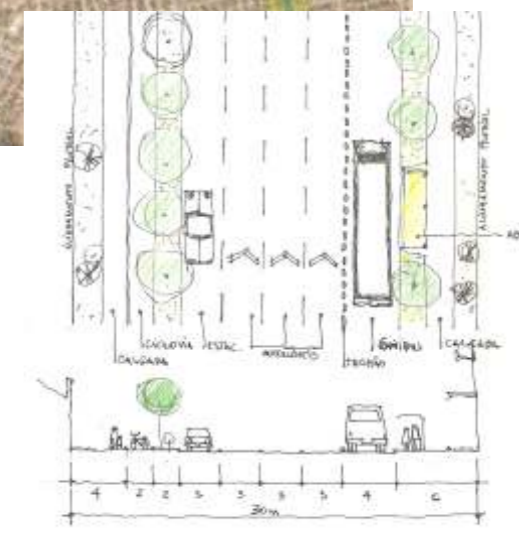
poderá ser instrumento importante para organizar o transporte coletivo no centro da cidade, desde que funcione como um terminal de trânsito, e não como ponto final de linhas.

Assim, operações como revisões mecânicas e acertos de horários deverão ser feitas no ponto inicial, e não na estação central.

Finalmente, atendendo à diretriz de dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte individual, propõe-se implantação de faixas exclusivas para ônibus para as linhas que circulam nos eixos principais, como, por exemplo, no binário formado pelas Avenidas Amazonas e Raimundo Cantuária, conforme figura a seguir.



Croqui 1 Implantação de faixas exclusivas para ônibus



No que se refere ao sistema viário, para diminuir os conflitos de circulação sugere-se um novo modelo de hierarquia que estabelece alta prioridade de circulação para um conjunto de vias expressas o sistema viário principal complementado por vias de ligação entre as vias expressas e por vias de tráfego reduzido.

As ruas locais, ou de tráfego reduzido, poderão ser pavimentadas com paralelepípedos, ou com pisos articulados de concreto.

Os cruzamentos principais precisam ser muito bem sinalizados, e os semáforos desses cruzamentos deverão ter um controle unificado. O sistema deve incluir eixos de transporte coletivo, com faixas destinadas exclusivamente ao ônibus.

Esta e outras propostas deverão ser objeto de um Plano Setorial de Mobilidade Urbana, um estudo que se considera indispensável para a melhoria do trânsito em Porto Velho.

Enquanto não se conclui o estudo global sobre mobilidade urbana, propõe-se um esquema de circulação que inclui a definição de vias arteriais principais, arteriais secundárias, estruturais nas quais haverá uma pista exclusiva para ônibus e coletoras. Propõe-se ainda a criação de arteriais inter-bairros, que possibilitam a ligação entre os diferentes bairros sem passar necessariamente pelo centro. (Mapa 12)

Para melhor funcionamento do sistema, algumas vias - como a avenidas Sete de Setembro e Pinheiro Machado, por exemplo - deverão ser abertas e pavimentadas em toda sua extensão. (Croqui 3).

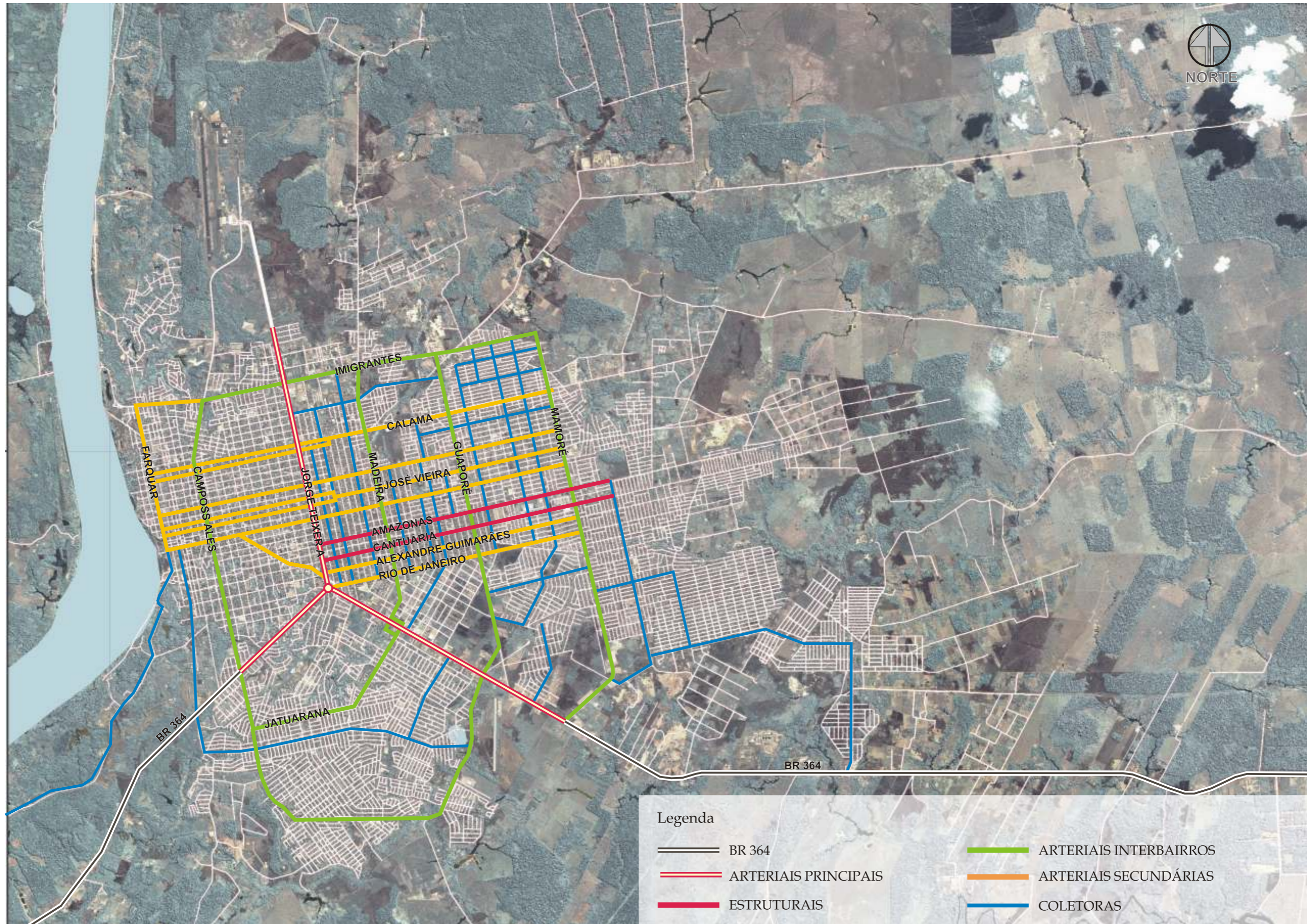
A fluidez do tráfego poderá ser incrementada com a implantação de binários, tais como o binário formado pelas ruas Marechal Deodoro e Joaquim Nabuco, e o binário constituído pela Rua Alexandre Guimarães e pela Av. Rio de Janeiro.

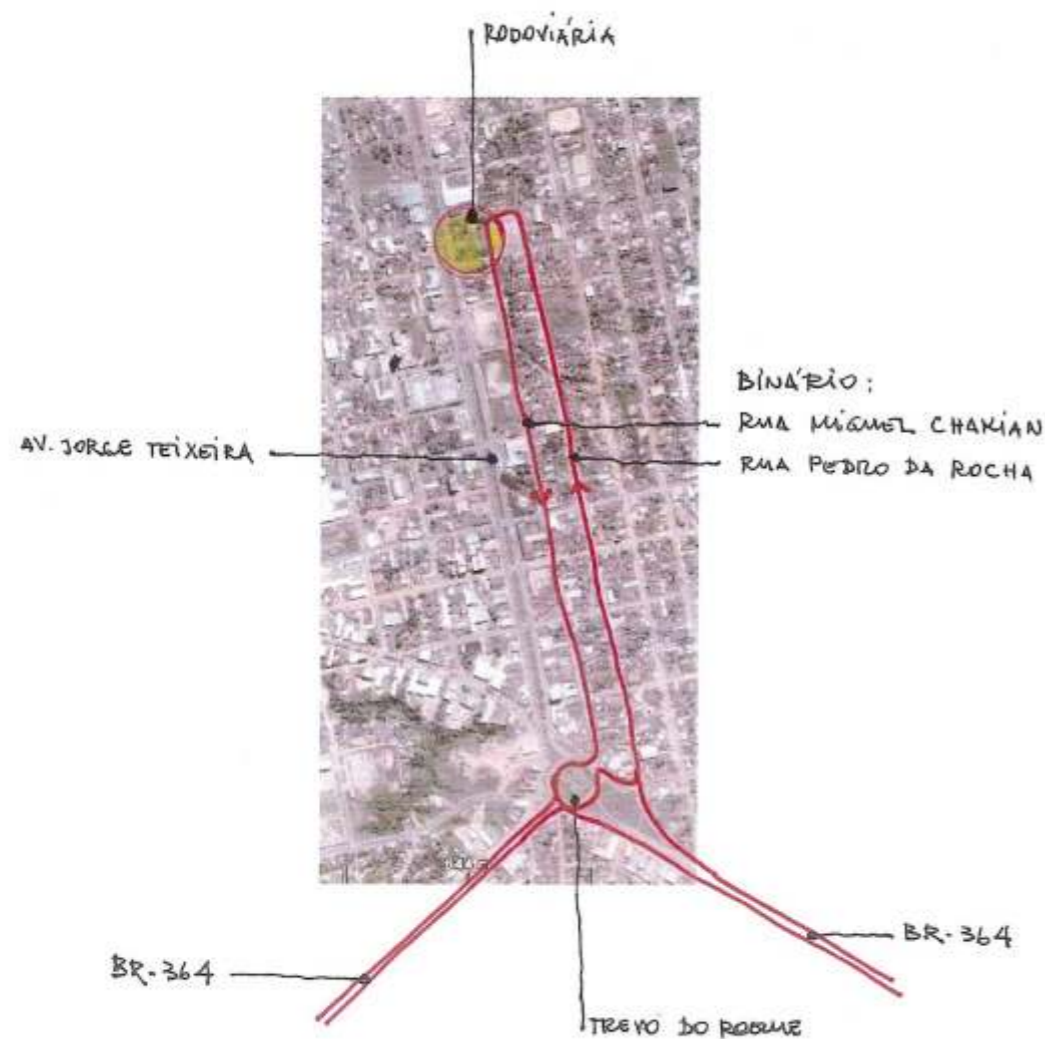


Croqui 2 Hierarquia Viária - esquema teórico



Croqui 3 - Abertura e pavimentação de vias





Croqui 4 - Novo acesso à Rodoviária

Para diminuir a densidade de tráfego da Av. Jorge Teixeira, já bastante sobrecarregada pelo tráfego de caminhões, propõe-se a criação de um binário formado pelas ruas Pedro da Rocha e Miguel Chakian, que permitirá aos ônibus estaduais e intermunicipais ter acesso à rodoviária sem passar por aquela avenida (Croqui 4).

Complementarmente, deverá ser estabelecida uma rede de ciclovias e ciclofaixas, aproveitando, nas áreas mais afastadas do centro, a largura das calçadas. Recomenda-se igualmente, para proporcionar maior conforto aos usuários de bicicletas, a criação de bicicletários na área central e em outros pontos de maior demanda.

Um programa de recuperação das calçadas na área central deverá ser implementado, proporcionando aos pedestres e, em particular aos portadores de necessidades especiais, a possibilidade de utilizá-las de forma segura e confortável.

Propõe-se, ainda, a implantação de um sistema de estacionamento regulamentado na área central, de maneira a assegurar um maior número de vagas temporárias, e o estabelecimento de horários para carga e descarga de mercadorias preferentemente depois das dez horas da noite e antes das sete da manhã para que os caminhões não contribuam para o congestionamento do tráfego.

Para melhor controlar esses problemas, o Município poderá declarar na área central, segundo parâmetros definidos pelo Código Brasileiro de Trânsito, uma "Área de Restrição ao Estacionamento e à Circulação", com limites claramente definidos e estabelecidos.

Por último, mas não menos importante, é absolutamente necessário desviar o tráfego pesado do centro da cidade. Para tanto, recomenda-se a construção de duas variantes uma a Leste e outra a Sul.

Uma primeira alternativa, cujo traçado já foi definido pelo DNIT, permitirá a ligação da BR-364 ao atual porto sem passar pelo centro da cidade, por meio de uma variante a ser construída a Leste, conectando-se, em seu trecho final, com a Av. Imigrantes, que deverá ser readequada para esse fim.

Com isso, a Av. Jorge Teixeira voltará a ser uma via urbana, com um importante papel no sistema viário da cidade (Mapa 13).



A segunda variante, a ser construída ao Sul, permitirá retirar o tráfego pesado do trecho da BR-364 que passa no meio do tecido urbano - isolando a área sul da cidade e transformá-la igualmente em via urbana.

A construção dessa variante é especialmente importante pelo fato de que a construção da Usina de Santo Antonio exigirá o transporte de equipamentos de grande porte.

Está em estudos, neste momento, a possibilidade de construção, pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT, de vias marginais à BR-364 desde as instalações da Faculdade de Ciências Humanas, Exatas e Letras de Rondônia FARO, até a localidade de Areia Branca que, com viadutos e retornos adequadamente projetados, facilitará a circulação neste trecho, diminuindo os problemas de conexão intra-urbana.



Figura 9 - Variante Sul

Meio Ambiente

A Macrozona Urbana 1, que corresponde à cidade de Porto Velho, é particularmente sensível no que se refere à questão ambiental, pelo fato de ser cortada por um grande número de igarapés e apresentar problemas de drenagem que levam à ocorrência freqüente de inundações, e por essa razão, merece uma atenção especial.

Diretrizes

- Impedir a ocupação de áreas de risco e estabelecer programas de interesse social para remoção e transferência da população assentada nessas áreas;
- Realizar um programa de parques lineares, revitalizando os igarapés, limpando-os e criando espaços de lazer nas áreas disponíveis ao longo de suas margens;
- Elaborar um projeto de macro-drenagem de águas pluviais, garantindo a permeabilidade dos terrenos e o escoamento das águas superficiais;
- Assegurar a proteção das Áreas de Proteção Ambiental APA's e evitar a ocupação dos fundos de vale;
- Ampliar as áreas verdes do Município para valorizar a paisagem urbana e reduzir impactos climáticos;
- Estabelecer programas de educação ambiental para os diferentes segmentos da comunidade.

Propostas

As propostas que dizem respeito ao meio ambiente estão bastante relacionadas à política de reorganização fundiária levada a cabo pela SEMUR, dado que freqüentemente as margens dos igarapés estão invadidas por habitações de caráter precário, que necessitam ser removidas e assentadas em outros locais, dentro do programa de habitação conduzido pelo Município.

Um exemplo desse trabalho é Igarapé Santa Bárbara, enquadrado no Programa de Aceleração do Crescimento PAC, do Governo Federal, a ser executado em Porto Velho, que prevê a implantação de um grande parque. Na mesma linha, ainda que em menor escala, está o projeto do Canal dos Tanques, que, além da limpeza e regularização do fluxo das águas do igarapé, prevê a instalação de parques e áreas de lazer ao longo do percurso.

Outros canais Penal, Tancredo Neves, Caladinho, Gurgel, Bate-estacas, Castanheira e Pantanal deverão igualmente ser objeto de programas de recuperação de igarapés e remoção de palafitas, igualmente com aporte de recursos do PAC.

A tarefa de limpeza e recuperação dos canais deverá ser apoiada pela realização de programas de educação ambiental, que informarão aos moradores sobre a necessidade de mantê-los limpos e desobstruídos. Esses programas servirão também como apoio de programas de reciclagem de lixo e de arborização da cidade. Para assegurar a proteção das áreas verdes remanescentes, o município deverá definir, em conformidade com o Código Municipal de Meio

Ambiente, o seu zoneamento ambiental, considerando as zonas de Unidades de Conservação, as zonas de preservação ambiental, de proteção paisagística, de recuperação e de controle ambiental.

Deve ainda o município estabelecer o Sistema de Áreas Verdes, que será formado por corredores de interligação das áreas verdes, fragmentos florestais urbanos, praias fluviais e demais áreas definidas no zoneamento ambiental, que permeiam as Macrozonas Urbanas. (Mapa 14)

É importante da mesma forma estabelecer um programa destinado a recuperar áreas para a construção de praças e espaços públicos que foram ocupados com outras finalidade, ao mesmo tempo em que se assegura a proteção das margens dos igarapés em conformidade com o estabelecido no Código Florestal.

O problema das freqüentes enchentes que castigam Porto Velho deverá ser atacado a partir da realização de um projeto de macro-drenagem. Esse estudo proporcionará uma visão global da situação, evitando a execução de projetos isolados, que muitas vezes resolvem problemas locais mas causam problemas em outros pontos da cidade.

Considerando as características climáticas da cidade, é igualmente necessário estabelecer um plano de arborização urbana, com utilização preferencialmente de espécies nativas da região.

Finalmente, propõe-se a implantação de um parque ao longo da margem do Rio Madeira, desde as instalações

da antiga estação da Ferrovia Madeira-Mamoré, tombadas pelo IPHAN até o limite do perímetro urbano, ao Sul da cidade.

Esse parque incorporaria a área de proteção da linha férrea e, além de um tratamento paisagístico adequado, poderia contar com espaços para prática de esportes e outros equipamentos de lazer, assim como com restaurantes e instalações para atividades de caráter cultural.

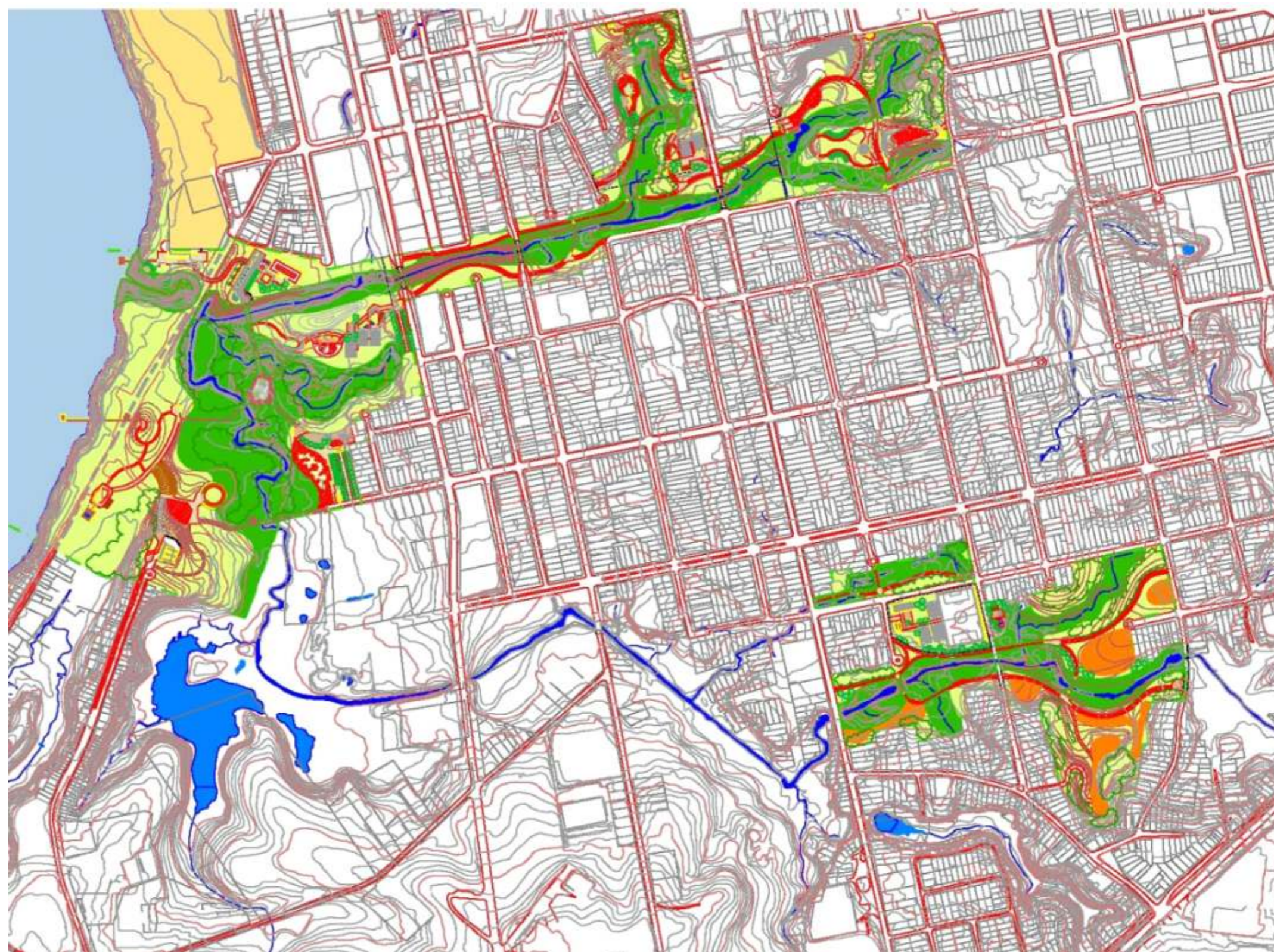


Figura 10 - Proposta de intervenção no Igarapé Santa Bárbara.

Turismo

Porto Velho dispõe de potencialidades ainda não exploradas na área de turismo.

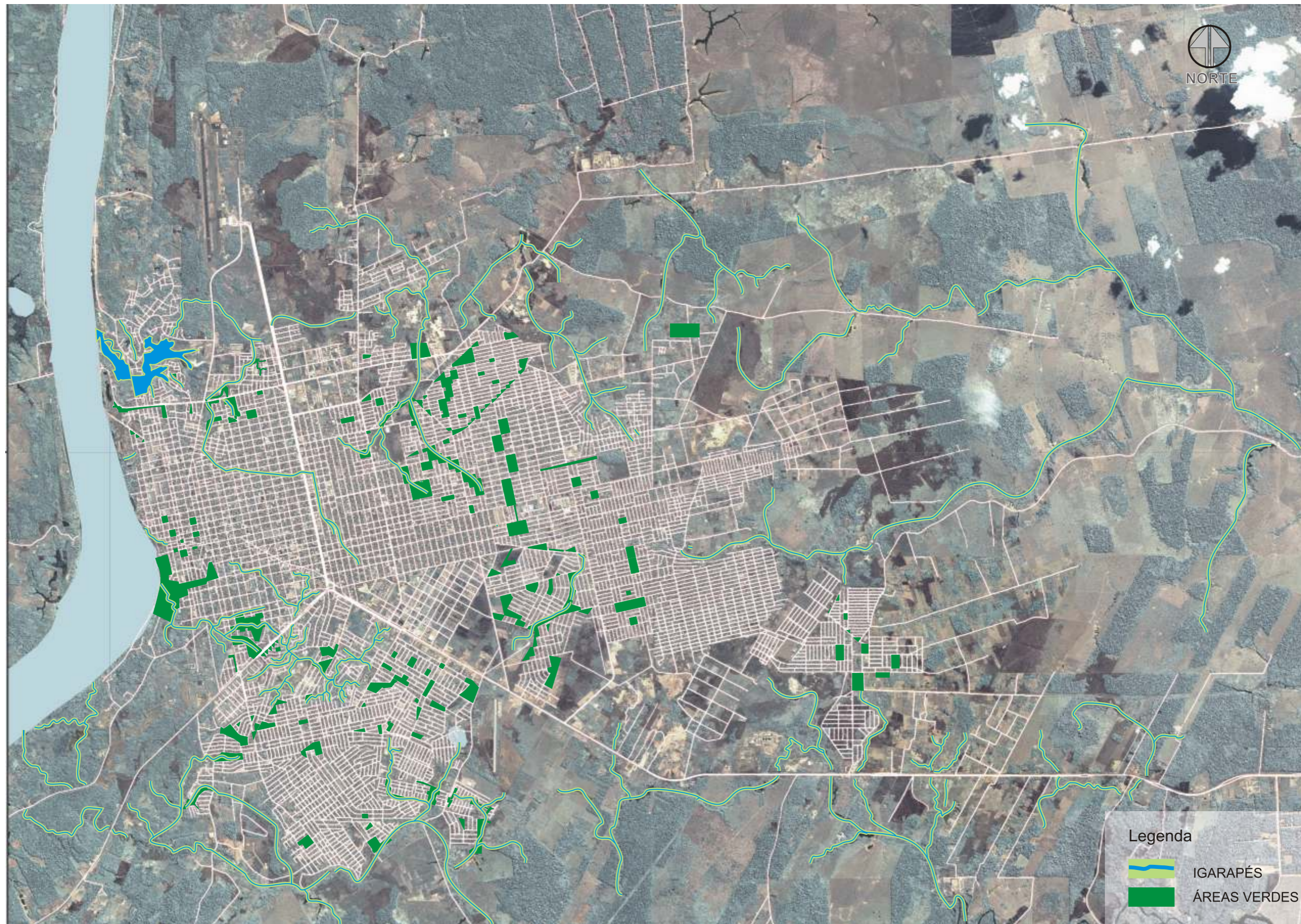
Além da construção da Hidrelétrica de Santo Antonio que, por si mesma, constituirá um atrativo turístico, existe a possibilidade de desenvolvimento de ações nesse campo, em particular no turismo ecológico, um segmento que poderia ser explorado como uma atividade econômica importante.

Para que isso ocorra, no entanto, é necessário que a municipalidade assuma uma atitude proativa, tomando uma série de medidas no sentido de, entre outras coisas:

- Catalogar sistematicamente os pontos turísticos da cidade e da região
- Estimular a instalação de agências de turismo receptivo
- Desenvolver programas de promoção turística em nível nacional e internacional

Os investimentos necessários para o desenvolvimento das potencialidades turísticas de Porto Velho poderão ser de responsabilidade da iniciativa privada, com o apoio e a orientação do poder público.





Patrimônio Histórico-Cultural

A população de Porto Velho tem uma grande identificação com seu patrimônio histórico-cultural, em particular com o complexo representado pelas antigas instalações da Ferrovia Madeira-Mamoré.

A Prefeitura já dispõe de um projeto para a recuperação da área, sendo que parte dos recursos necessários à sua implantação já estão assegurados; para complementá-los, poderá buscar recursos privados, por meio da Lei Rouanet, ou recorrer a instituições internacionais que disponham de recursos para a realização de obras dessa natureza.





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

LEI COMPLEMENTAR Nº 311, DE 30 DE JUNHO DE 2008.

Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Porto Velho e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, usando da atribuição que lhe é conferida no inciso IV do artigo 87, da Lei Orgânica do Município de Porto Velho.

FAÇO SABER que a CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO VELHO aprovou e eu sanciono a seguinte

LEI COMPLEMENTAR:

Capítulo I

DA POLÍTICA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO E DE EXPANSÃO URBANA

Art. 1º. Esta Lei Complementar institui o Plano Diretor do Município de Porto Velho e contém a política municipal de desenvolvimento e de expansão urbana, de acordo com o disposto nas Constituições Federal e Estadual, na Lei Orgânica do Município e na Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, o Estatuto das Cidades.

Parágrafo único. A política municipal de desenvolvimento e expansão urbana contemplará os aspectos econômicos, sociais, culturais, patrimoniais, físico-ambientais, institucionais e, em especial, o desenvolvimento urbano

Art. 2º. O Plano Diretor do Município de Porto Velho, como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana do Município, deve ser observado pelos agentes públicos e privados, com vistas a promover uma atuação integrada desses agentes em prol do desenvolvimento municipal e urbano.

Capítulo II

DA POLÍTICA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Art. 3º. A política municipal de desenvolvimento urbano, formulada e administrada no âmbito da política de desenvolvimento e de expansão urbana, em consonância com o que estabelece a Constituição Estadual e a Lei Orgânica do Município de Porto Velho, tem por objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana e a conseqüente garantia do bem-estar de seus habitantes.

Art. 4º. Para atingir seu objetivo, a política municipal de desenvolvimento urbano observará as seguintes diretrizes:

- I - garantia do direito à cidade sustentável;
- II - gestão democrática e cooperação entre governo, iniciativa privada e terceiro setor;
- III - cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização;
- IV - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população;
- V - recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;
- VI - ordenamento e controle do uso do solo;
- VII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;
- VIII - regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda.
- IX - participação das respectivas entidades comunitárias no estudo, encaminhamento e solução dos problemas, planos, programas e projetos que lhes sejam concernentes;
- X - integração e complementaridade entre atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua influência;
- XI - adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua influência.

Parágrafo único. Entende-se como cidade sustentável àquela que assegure o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.

Art. 5º. A política municipal de desenvolvimento urbano será estabelecida com base nas diretrizes de:

- I - uso e ocupação do solo;
- II - mobilidade urbana;
- III - meio ambiente;

Seção I

Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo

Art. 6º. Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes de uso e ocupação do solo:

- I - revisar a legislação de uso do solo existente, com vistas a conter a dispersão excessiva da malha urbana;
- II - incrementar a densidade urbana com vistas à melhor utilização da infra-estrutura já implantada, mantendo os padrões culturais de

ocupação característicos da região amazônica;

- III - utilizar o binômio "uso do solo e transporte" como fator indutor da estruturação e ocupação ordenada da malha urbana;
- IV - estimular a ocupação dos vazios urbanos com utilização dos instrumentos legais proporcionados pelo Estatuto das Cidades;
- V - melhorar a oferta de habitação e a distribuição infra-estrutura e resgate dos espaços e áreas de equipamentos urbanos de uso coletivo;
- VI - estimular a consolidação dos centros de bairro, para atender aos moradores de sua área para que eles possam suprir suas necessidades do dia-a-dia sem que tenham que se dirigir ao centro da cidade.

§ 1º Para efeito desta Lei Complementar entende-se como infra-estrutura urbana os equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, redes de esgoto sanitário e abastecimento de água potável, de energia elétrica pública e domiciliar e as vias de circulação, pavimentadas ou não.

§ 2º Considera-se como equipamentos urbanos os equipamentos públicos nos termos definidos pela Lei Federal nº. 6.766 de 19 de dezembro de 1979.

Seção II

Diretrizes de Mobilidade Urbana

Art. 7º. Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes de mobilidade urbana:

- I - dar um tratamento integrado ao planejamento dos transportes e o planejamento do uso do solo;
- II - dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte privado, incluindo, entre outras medidas, a implantação de vias de uso exclusivo para o transporte coletivo;
- III - melhorar as condições para a circulação de pedestres, incluindo condições de acessibilidade para portadores de necessidades especiais;
- IV - estimular o uso de bicicletas, ampliando a rede de ciclovias e ciclofaixas e integrando-as ao sistema viário da cidade;
- V - estabelecer um sistema de hierarquização de vias que assegure um aumento da fluidez do tráfego e a diminuição do número de acidentes;
- VI - definir a elaboração e implantação de projetos que retirem o tráfego pesado do centro da cidade.
- VII - considerar a possibilidade de incorporação do transporte hidroviário no sistema de circulação municipal.

Seção III

Diretrizes para uma Política de Meio Ambiente

Art. 8º Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes para uma política de meio ambiente:

- I - impedir a ocupação de áreas de risco e estabelecer programas

de interesse social para remoção e transferência da população assentada nessas áreas;

II - realizar de um programa parques lineares, revitalizando os igarapés, urbanizando-os e criando espaços de lazer nas áreas disponíveis ao longo de suas margens;

III - elaborar um projeto de macro-drenagem de águas pluviais, garantindo a permeabilidade dos terrenos e o escoamento das águas superficiais;

IV - assegurar a proteção das áreas de mananciais de água para uso urbano;

V ampliar as áreas verdes do Município para valorizar a paisagem urbana e diminuir os impactos climáticos;

VI - estabelecer programas de educação ambiental para os diferentes segmentos da comunidade.

Capítulo III

DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Art. 9º. O território municipal será ordenado na perspectiva de sua valorização, tendo como finalidade o desenvolvimento econômico, social e cultural integrado, harmonioso e sustentável do Município e seus núcleos urbanos, de forma a compatibilizar esse desenvolvimento com o uso e a ocupação do solo, os recursos ambientais, a oferta de equipamentos urbanos e comunitários e a mobilidade de pessoas e bens.

Parágrafo único. Para os fins do disposto neste artigo, o ordenamento do território será efetivado mediante o planejamento contínuo e o controle e fiscalização do uso e da ocupação do solo.

Art. 10. O ordenamento territorial do Município será efetivado mediante:

I - o macrozoneamento;

II - a estruturação das vias de circulação de veículos e pedestres;

III - a preservação do patrimônio histórico-cultural e ambiental;

IV - o sistema de áreas verdes.

Seção I

Do Macrozoneamento

Art. 11. Entende-se por macrozoneamento a divisão do território municipal em áreas integradas, denominadas macrozonas, objetivando promover seu ordenamento, assim como o planejamento, visando atingir a visão estratégica e a adequada implementação dos programas e os projetos prioritários definidos pelo Plano Diretor do Município de Porto Velho.

Art. 12. Ficam instituídas as seguintes categorias de macrozonas:

I - Macrozona Urbana - MU;

II - Macrozona de Expansão Urbana - MEU

III - Macrozona Ambiental MA;

IV - Macrozona Rural MR.

Art. 13. As Macrozonas Urbanas são áreas efetivamente destinadas a concentrar as funções urbanas com o objetivo de:

I - otimizar os equipamentos urbanos e comunitários instalados;

II - orientar o processo de expansão urbana;

III - condicionar o crescimento urbano à capacidade dos equipamentos urbanos e comunitários.

§ 1º Nos termos do caput deste artigo, ficam estabelecidas como Macrozonas Urbanas a sede do Município e os núcleos urbanos dos Distritos.

§ 2º A transformação do solo rural em urbano, na definição das Macrozonas Urbanas, dependerá de prévia audiência do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA, nos termos estabelecidos pelo Art. 53 da Lei Federal n.º 6.766, de 19 de dezembro de 1979.

§ 3º Na Macrozona Urbana de Porto Velho, os coeficientes de aproveitamento serão definidos na Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo.

§ 4º Nos núcleos urbanos dos Distritos, o coeficiente de aproveitamento básico para todos os lotes é igual a 1,0 (um).

Art. 14. A Macrozona de Expansão Urbana compreende uma área destinada à futura expansão do Distrito Sede de Porto Velho.

§ 1º A Macrozona de Expansão Urbana será dedicada preferencialmente à ocupação por "chácaras de lazer".

§ 2º A transformação do solo rural em urbano na Macrozona de Expansão Urbana obedecerá ao que estabelece a Instrução Normativa 17-b do INCRA.

Art. 15. As Macrozonas Ambientais, dedicadas à proteção dos ecossistemas e dos recursos naturais, são constituídas por Terras Indígenas, Áreas Especiais do Zoneamento Sócio-Ecológico Estadual e as Unidades de Conservação estabelecidas por lei dentro do perímetro municipal.

§ 1º Nas Macrozonas Ambientais serão permitidas as atividades estabelecidas nos respectivos instrumentos de gestão de cada área protegida.

§ 2º Nas Macrozonas Ambientais que tenham zonas de amortecimento, após a elaboração de seus respectivos instrumentos de gestão, os usos e ocupação destas zonas serão incorporados à Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo do Município de Porto Velho.

§ 3º Os limites das Macrozonas Ambientais são estabelecidos pelas respectivas leis de criação e seus respectivos instrumentos de gestão.

Art. 16. A Macrozona Rural é constituída pelas áreas restantes do território do Município, destinadas às atividades agropecuárias,

extrativas minerais e agroindustriais.

Art. 17. Os usos e ocupações do solo das Macrozonas Rural e Ambiental deverão ser orientados pelo Zoneamento Socioeconômico-Ecológico de Rondônia - ZSEE, observadas também as legislações ambiental e fundiária.

Parágrafo único. Para efeito de uso do solo, o ZSEE divide o Município em três categorias:

I - áreas de usos agropecuários, agroflorestais e florestas;

II - áreas de usos especiais;

III - áreas de usos institucionais.

Art. 18. Nos termos estabelecidos pelo Código Municipal de Meio Ambiente, o Município deverá definir por lei o Zoneamento Ambiental.

§ 1º Em conformidade com o caput deste artigo o Município será dividido em cinco categorias de zonas ambientais:

I - zonas de Unidades de Conservação, correspondendo às Macrozonas Ambientais, áreas sob regulamento das diversas categorias de manejo;

II - zonas de preservação ambiental, áreas protegidas por instrumentos legais diversos devido à existência de suscetibilidade do meio a riscos relevantes;

III - zonas de proteção paisagística, áreas de proteção de paisagem com características excepcionais de qualidade;

IV - zonas de recuperação ambiental, áreas em estágio significativo de degradação onde é exercida a proteção temporária e são desenvolvidas ações visando à recuperação induzida ou natural do ambiente;

V - zonas de controle especial, tais como: zonas de fundos de vales sujeitas a inundações periódicas, terrenos suscetíveis a erosão, deslizamentos de encostas e demais áreas do Município submetidas a normas próprias de controle.

§ 2º O Zoneamento Ambiental deverá ser incorporado ao Macrozoneamento do Município.

Seção II

Do Sistema de Circulação Municipal

Art. 19. O sistema de circulação municipal é composto pelo sistema rodoviário, sistema viário urbano e pela circulação hidroviária.

Art. 20. O sistema viário, infra-estrutura de circulação e transporte, é instrumento gerador de mobilidade urbana, como fator para o desenvolvimento, nos termos estabelecidos pela Subseção II do presente Capítulo.

Subseção I

Do Sistema Rodoviário Municipal

Art. 21. O sistema rodoviário municipal é constituído pelas estradas municipais, organicamente articuladas entre si.

Parágrafo único. O sistema rodoviário municipal será planejado e implantado de modo a atender às suas funções específicas e com o objetivo de lhe dar forma característica de malha, adequadamente interligada ao sistema viário urbano e aos sistemas rodoviários estadual e federal.

Subseção II Do Sistema Viário Urbano

Art. 22. O sistema viário urbano, um dos elementos estruturadores do espaço urbano, tem por objetivo:

- I - garantia da circulação de pessoas e bens no espaço urbano, de forma cômoda e segura;
- II - possibilidade de fluidez adequada do tráfego;
- III - garantia do transporte, em condições adequadas de conforto;
- IV - atendimento às demandas do uso e ocupação do solo;
- V - possibilidade da adequada instalação das redes aéreas e subterrâneas dos serviços públicos;
- VI - favorecimento da criação de eixos de interligação entre bairros.

Art. 23. O sistema viário urbano, formado pelas vias existentes e pelas provenientes dos parcelamentos futuros, será estruturado em:

- I - vias arteriais, destinadas a atender ao tráfego direto, em percurso contínuo, interligar rodovias e vias coletoras e a atender às linhas de ônibus;
- II - vias coletoras, destinadas a coletar e distribuir o tráfego entre as vias arteriais e locais;
- III - vias estruturais, destinadas a receber pistas exclusivas para ônibus;
- IV - vias locais, aquelas caracterizadas por interseções em nível, não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.
- V - ciclovias e ciclofaixas, vias públicas destinadas ao uso exclusivo de ciclistas;
- VI - vias de pedestres, vias públicas destinadas ao uso exclusivo de pedestres.

§ 1º A classificação das vias arteriais e coletoras da sede municipal obedecerá ao estabelecido no Documento Técnico do Plano Diretor do Município de Porto Velho, constante do Anexo Único a esta Lei Complementar.

§ 2º Cabe ao Poder Executivo Municipal elaborar, num prazo de 90 dias, plano setorial e projetos de estruturação do sistema viário urbano, em especial nos espaços urbanos já consolidados da sede municipal, observadas as seguintes normas gerais:

- I - será permitido tráfego misto de bicicletas e de veículos motorizados;
- II - as vias de pedestres serão objeto de tratamento específico, devendo ser projetadas de modo a atender aos requisitos de segurança e de conforto físico e visual;

III - serão respeitadas as disposições da NBR-9050/2004, referentes à circulação de pedestres e, em especial, à acessibilidade de pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade.

Art. 24. Nos novos parcelamentos do solo urbano e naqueles ainda não regularizados, as especificações técnicas das vias urbanas e dos estacionamentos deverão respeitar as normas viárias estabelecidas nas Leis Complementar de Parcelamento e Uso e Ocupação do Solo Urbano do Município de Porto Velho.

Subseção III Da Circulação Hidroviária

Art. 25. A circulação hidroviária tem como objetivo o aproveitamento do Rio Madeira para o transporte hidroviário municipal e intermunicipal de passageiros e carga.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal deverá elaborar estudos para a melhoria da circulação hidroviária.

Seção III Da Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural

Art. 26. A preservação do patrimônio histórico e cultural visa valorizar o legado cultural transmitido pela sociedade, protegendo suas expressões materiais e imateriais.

§ 1º Entendem-se como patrimônio material as expressões e transformações de cunho histórico, artístico, arquitetônico, paisagístico e urbanístico.

§ 2º Entendem-se como patrimônio imaterial os conhecimentos e modos de fazer, identificados como elementos pertencentes à cultura comunitária, os rituais e festas, a religiosidade, o entretenimento e outras práticas da vida social, bem como as manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas.

Art. 27. O Poder Executivo Municipal deverá elaborar política de preservação do patrimônio histórico e cultural tendo por finalidades:

- I - tornar reconhecido e apropriado o valor cultural do patrimônio;
- II - garantir que o patrimônio arquitetônico tenha usos compatíveis com a edificação;
- III - desenvolver o potencial turístico do Município, com base em seu patrimônio cultural e natural.

Seção IV Do Sistema de Áreas Verdes

Art. 28. O sistema de áreas verdes será formado por corredores de interligação das áreas verdes, fragmentos florestais urbanos, praias fluviais e demais áreas definidas no zoneamento ambiental, que permeiam as Macrozonas Urbanas, nos termos do Código

Municipal de Meio Ambiente.

1º Para efeito desta Lei Complementar e de conformidade com o Código Municipal de Meio Ambiente entendem-se por:

I - área verde os espaços onde há predomínio de vegetação arbórea, englobando as áreas de preservação permanente ao longo dos cursos de água, os mirantes, as praças, os jardins públicos e privados, os parques urbanos, as áreas decorrentes do sistema viário;

II - fragmentos florestais urbanos as áreas de floresta situadas dentro do perímetro urbano do Município, em propriedade pública ou privada, destinadas à manutenção da qualidade do meio ambiente urbano;

III - praias fluviais do Município, bens públicos de uso comum do povo, sendo assegurado livre e franco acesso a elas e ao rio, em qualquer direção e sentido, ressalvados os trechos considerados de segurança nacional ou incluídos em áreas protegidas por legislação específica;

§ 2º Os sistemas de áreas verdes das Macrozonas Urbanas serão delimitados após a demarcação dessas Macrozonas.

Capítulo IV DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA

Art. 29. O Poder Público Municipal, de acordo com a legislação federal, estadual e municipal, utilizar-se-á dos seguintes instrumentos para a implementação da política de desenvolvimento sustentável:

I - instrumentos de planejamento:

- a) plano plurianual;
- b) diretrizes orçamentárias e orçamento anual;
- c) planos, programas e projetos setoriais;
- d) disciplinamento do parcelamento, do uso e da ocupação do solo urbano;

II institutos tributários e financeiros:

- a) imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana diferenciado;
 - b) contribuição de melhoria;
 - c) taxas e tarifas públicas específicas;
- III - instrumentos jurídicos e políticos:
- a) servidão administrativa;
 - b) tombamento de imóveis ou de mobiliário urbano;
 - c) desapropriação;
 - d) usucapião especial de imóvel urbano;
 - e) parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;
 - f) direito de superfície;
 - g) direito de preempção;
 - h) outorga onerosa do direito de construir;

- i) transferência do direito de construir;
- j) concessão de direito real de uso;
- k) concessão especial de uso para fins de moradia;
- l) zona especial de interesse social ZEIS;

- m) consórcio imobiliário;
 - n) operações urbanas consorciadas;
 - o) regularização fundiária.
- IV - instrumentos ambientais:
- a) estudo de impacto ambiental EIA;
 - b) estudo de impacto de vizinhança EIV;
 - c) autorização ambiental;
 - d) zoneamento ambiental;
- V - instrumentos de gestão:
- a) autorização de viabilidade para empreendimentos;
 - b) estudo de impacto de trânsito;
 - C) medidas mitigadoras.
- VI - instrumentos de democratização da gestão
- a) conselhos municipais;
 - b) gestão orçamentária participativa.

§ 1º Os instrumentos mencionados neste artigo regem-se pela legislação que lhes é própria, observado o disposto nesta Lei Complementar, na Lei Complementar Municipal nº. 138, de 28 de dezembro de 2001 e na Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001.

§ 2º A implementação da política de desenvolvimento e de expansão urbana será feita por meio da utilização isolada ou combinada dos instrumentos previstos nesta Lei Complementar.

Art. 30. O Plano Plurianual e as Leis de Diretrizes Orçamentárias e do Orçamento Anual deverão observar as linhas estratégicas e programas de ações estabelecidos pelo Plano Diretor do Município de Porto Velho e pela legislação dele decorrente.

Art. 31. O Poder Executivo Municipal submeterá os projetos de lei do Plano Plurianual e do Orçamento Anual à apreciação das associações representativas da sociedade, antes de encaminhá-los à Câmara Municipal, a fim de receber sugestões quanto à oportunidade e ao estabelecimento de prioridades das medidas propostas.

§ 1º Entende-se por associação representativa da sociedade qualquer grupo organizado, de fins lícitos, que tenha legitimidade para representar seus filiados, independentemente de seus objetivos ou natureza jurídica.

§ 2º Os projetos lei de que tratam o caput deste artigo ficarão à disposição das associações representativas durante 30 (trinta) dias, antes das datas fixadas para a sua remessa à Câmara Municipal.

Seção I

Do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórias

Art. 32. O Poder Executivo Municipal, na forma da lei, deverá exigir, do proprietário do solo urbano não edificado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

- I - edificação ou utilização compulsórias;

- II - imposto predial e territorial urbano progressivo no tempo;
- III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública.

Parágrafo único. Será facultada a aplicação das medidas previstas no caput deste artigo, de acordo com a legislação federal e municipal pertinentes, nas áreas situadas nas Macrozonas Urbanas, em locais providos de adequada infra-estrutura.

Art. 33. Para fins de aplicação deste instrumento, considera-se:

- I - terrenos não edificados: terrenos vazios, ou subutilizados, excetuando-se:

- a) os terrenos utilizados para atividades econômicas que não necessitem de edificações para suas finalidades;

- b) os imóveis integrantes do Sistema de Áreas Verdes;

II - edificações abandonadas: as sem uso comprovado há, no mínimo, 04 (quatro) anos consecutivos, ou aquelas que, mesmo sem uso há menos tempo, ofereçam risco para a população;

III - obras paralisadas, como tais entendidas as que, iniciadas há pelo menos 05 (cinco) anos, não tenham sido concluídas, ou aquela que, mesmo sem estar concluída em prazo menor, ofereçam risco para a população.

Art. 34. Lei Municipal específica deverá estabelecer os procedimentos de implementação deste instrumento, observando, no mínimo, as seguintes normas gerais:

I - prazo máximo de 01 (um) ano, a partir da notificação, para que os proprietários cumpram a exigência de iniciar o procedimento de licença de edificação, no caso do item I do artigo anterior;

II - prazo máximo de 01 (um) ano, para o início da edificação, a contar da concessão da licença a que se refere o item anterior;

III - prazo máximo de 01 (um) ano, contado a partir da notificação, para a utilização da edificação, ou reinício das obras, no caso dos itens II e III do artigo anterior;

IV - majoração das alíquotas progressivas do Imposto Predial e Territorial Urbano IPTU, que será anual e duplicada a cada ano, até atingir a alíquota máxima de 15% (quinze por cento);

V - manutenção da cobrança pela alíquota máxima, até que se cumpra a referida obrigação;

VI - proibição de concessão de isenções ou de anistias relativas à tributação progressiva;

VII - prazos e forma para a apresentação de defesa, por parte do proprietário;

VIII - hipóteses de suspensão do processo;

IX - determinação do órgão municipal competente para deliberar sobre a aplicação do instrumento.

Parágrafo único. Não se aplica este artigo aos imóveis que tenham pendência judicial.

Art. 35. Havendo descumprimento das condições e prazos estabelecidos nesta Seção, o Poder Executivo Municipal aplicará, no prazo máximo de 05 (cinco) anos, o imposto predial e territorial

urbano, progressivo no tempo, findos os quais proceder-se-á à desapropriação, com pagamentos em títulos da dívida pública, nos termos da Lei Federal nº. 10.257, de 10/07/01 e da legislação municipal pertinente.

Art. 36. O Poder Executivo Municipal, determinará os imóveis passíveis de serem enquadrados nas hipóteses constantes do artigo 31 desta Lei Complementar, para fins de notificação dos proprietários.

Seção II

Do Direito de Preempção

Art. 37. O direito de preempção, nos termos do disposto nos artigos 25, 26 e 27 da Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, será exercido quando o Poder Público Municipal necessitar de áreas para:

I - regularização fundiária;

II - execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;

III - a implantação de equipamentos públicos e comunitários;

IV - ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

V - criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

VI - criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;

VII - proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

Art. 38. Lei Municipal específica, com base nas diretrizes deste Plano Diretor, estabelecerá os procedimentos administrativos aplicáveis para o exercício do direito de preempção, observada a legislação federal pertinente e determinará as áreas urbanas que estarão sujeitas à sua incidência.

Parágrafo único. O direito de preempção será aplicável nas hipóteses previstas no artigo 54 desta Lei Complementar, observado o disposto no caput deste artigo.

Seção III

Da Outorga Onerosa do Direito de Construir

Art. 39. A Prefeitura Municipal poderá outorgar onerosamente o exercício do direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico, conforme disposições dos artigos 28, 30 e 31 da Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade.

Art. 40. Em todos os imóveis da Macrozona Urbana de Porto Velho será permitida a construção com o coeficiente de aproveitamento básico, estabelecido pela Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo do Município.

Art. 41. As áreas passíveis de outorga onerosa do direito de construir são aquelas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico da zona onde se localiza o lote, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário, nos termos estabelecidos por esta Lei Complementar, pela Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo nas Macrozonas Urbanas de Porto Velho e por lei municipal específica.

§ 1º Os recursos obtidos pelo Poder Público com a outorga onerosa do direito de construir serão aplicados na produção e melhoria de habitações de interesse social.

§ 2º Coeficiente de aproveitamento, nos termos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade, é o índice pelo qual se deve multiplicar a área do lote a fim de se obter a área máxima de construção permitida no mesmo.

Art. 42. Caberá a aplicação da outorga onerosa do direito de construir prioritariamente na Área Central Especial, definida no artigo 54 desta Lei Complementar.

§ 1º Os estoques de potencial construtivo adicional, a serem concedidos através da outorga onerosa do direito de construir, deverão ser periodicamente reavaliados, em função da capacidade do sistema viário, dos equipamentos urbanos disponíveis, das limitações ambientais e da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 2º O impacto nos equipamentos urbanos e no meio ambiente da concessão de outorga onerosa do direito de construir deverá ser monitorado permanentemente pelo Executivo, que deverá periodicamente tornar públicos relatórios deste monitoramento, destacando as áreas críticas próximas da saturação.

§ 3º A lei municipal que regulamentará a outorga onerosa do direito de construir estabelecerá as condições a serem observadas, determinando:

I - a fórmula de cálculo para a cobrança;

II - os casos possíveis de isenção do pagamento da outorga;

III - a contrapartida do beneficiário.

Seção IV

Das Zonas Especiais de Interesse Social

Art. 43. Serão criadas zonas especiais de interesse social, para a produção e manutenção de habitação de interesse social, regularização dos terrenos públicos e privados ocupados por habitações sub-normais, por populações de baixa renda.

Art. 44. São reconhecidas como zonas especiais de interesse social os seguintes locais identificados no Anexo Único desta Lei Complementar:

I - área entre a Estrada de Ferro Madeira Mamoré e a Rua Euclides da Cunha;

II - área localizada ao sul do setor Militar;

III - área localizada a leste da dos bairros Cascalheira, Juscelino Kubitschek e Tancredo Neves.

Parágrafo Único. A lei que instituir a Política Municipal de Habitação, poderá estabelecer outras Zonas de Interesse Social.

Art. 45. As zonas especiais de interesse social terão planos urbanísticos e de regularização fundiária específicos, observando-se, para sua execução, as seguintes diretrizes:

I - adequação da propriedade e de sua função social, priorizando o direito de moradia sobre o direito de propriedade;

II - efetivo controle do uso e ocupação do solo;

III - destinação dos investimentos públicos ao atendimento das necessidades locais, notadamente as de habitação, equipamentos urbanos e comunitários, sistema viário e meio ambiente;

IV - criação de instrumentos que restrinjam a especulação imobiliária e evitem a expulsão indireta dos moradores;

V - incentivo à participação comunitária, bem como das entidades organizadas da sociedade civil, no processo de regularização fundiária e urbanização das áreas;

VI - instalação de equipamentos urbanos e comunitários, consentâneos com a necessidade e características sócio-econômicas e culturais dos moradores das ZEIS;

VII - priorização da utilização de mão-de-obra local;

VIII - preservação e fortalecimento das atividades produtivas existentes na área;

IX - elaboração de normas urbanísticas e edificações específicas.

Art. 46. A regulamentação das zonas especiais de interesse social deverá contemplar, para cada uma delas, uma Comissão de Urbanização e Legalização, que será competente para:

I - coordenar e fiscalizar a elaboração e execução do Plano Urbanístico e de Regularização Jurídica das zonas especiais de interesse social respectiva;

II - intermediar assuntos de interesse das zonas especiais de interesse social, junto aos órgãos da administração direta ou indireta;

III - elaborar relatórios trimestrais sobre o andamento do Plano Urbanístico e de Regularização Jurídica específico;

IV - elaborar cadastro das pessoas a serem removidas para lotes ou casas constantes do projeto específico, obedecendo a critérios de prioridade estabelecidos entre o Poder Executivo Municipal e a comunidade envolvida;

V - dirimir questões não contempladas nesta Lei Complementar, assim como dúvidas resultantes de sua aplicação, no que diz respeito ao projeto específico;

VI - fiscalizar a aplicação dos recursos orçamentários e financeiros alocados;

VII - elaborar termo de encerramento do Plano específico que, submetido ao Prefeito, extinguirá a Comissão de Urbanização e Legalização.

Parágrafo único. Cada Comissão de Urbanização e Legalização será composta por representantes do Poder Executivo Municipal, indicados pela Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação e Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação, e membros do Conselho Municipal da Cidade em caráter paritário.

Seção V

Da Autorização Ambiental

Art. 47. Nos termos do art. 52 do Código Municipal de Meio Ambiente, a Autorização Ambiental Municipal é o ato administrativo pelo qual o órgão ambiental do Município, através de procedimento técnico-administrativo, permite a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental ou provocar significativa alteração no entorno imediato, consideradas as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

Art. 48. A Autorização Ambiental está condicionada ao Estudo de Impacto de Vizinhança, que será elaborado nos termos estabelecidos pelo Código Municipal de Meio Ambiente.

Art. 49. O Estudo de Impacto de Vizinhança será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, inclusive a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I - adensamento populacional;

II - equipamentos urbanos e comunitários;

III - uso e ocupação do solo;

IV - valorização imobiliária;

V - geração de tráfego e demanda por transporte público;

VI - ventilação e iluminação;

VII - paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;

VIII - geração de resíduos sólidos;

IX - impacto socioeconômico na população residente ou atuante no entorno;

X - poluição sonora e visual.

Art. 50. A elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança não substitui o licenciamento ambiental requerido nos termos da legislação ambiental.

Capítulo V

DA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA

Art. 51. Visando promover a regularização fundiária dos

assentamentos irregulares e sua gradativa integração urbanística e social às demais áreas urbanas, serão objeto de regularização os assentamentos precários, favelas, loteamentos irregulares e áreas encortçadas, mediante a adoção, entre outros, dos seguintes instrumentos:

- I - estabelecimento de zonas especiais de interesse social;
- II - concessão especial de uso para fins de moradia;
- III - direito de preempção;
- IV - concessão do direito real de uso;
- V - usucapião especial de imóvel urbano;
- VI - assistência técnica urbanística, jurídica e social gratuita.

Art. 52. A regularização fundiária será promovida mediante articulação entre o Ministério Público, o Poder Judiciário, os Cartórios de Registro Imobiliário, os Governos Estadual e Municipal, e grupos sociais envolvidos, visando agilizar os procedimentos necessários.

Capítulo VI DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO

Art. 53. A ordenação e o controle do solo nas Macrozonas Urbanas efetivar-se-ão através da definição de ocupações e usos, segundo os interesses de estruturação e desenvolvimento dos espaços urbanos do Município.

Art. 54. Visando promover o adequado ordenamento das Macrozonas Urbanas, elas serão divididas em diferentes zonas de uso do solo, diferenciados segundo as demandas de preservação e proteção ambiental e paisagística, de otimização dos equipamentos urbanos e dos interesses de ocupação dos espaços urbanos ociosos, caracterizando-se da seguinte forma:

I - Macrozona Urbana de Porto Velho, correspondente à sede do Município, onde são admitidos os seguintes usos e ocupações:

a) Centro Histórico, constituído pelo Conjunto Histórico Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, cujos critérios de controle e intervenção constam da Portaria do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de nº 231 de 13 de julho de 2007 e da margem do Rio Madeira, composta:

1. área de tombamento, na qual o patrimônio material, compreendendo o ambiente urbano, natural e construído, está sob proteção federal, constituída do pátio ferroviário, do trecho da estrada entre Porto Velho e Santo Antônio, das três Caixas d'água e do Cemitério da Candelária;

2. área de entorno com características complementares à área tombada, por sua proximidade e compatibilidade com ela, como componente espacial e ambiental e como referência do contexto cultural, nos termos estabelecidos pelos artigos 8º a 15 da Portaria nº. 231/2007-IPHAN;

B) área central, com uso misto de habitação, comércio, prestação de serviços e institucional;

c) área central especial, com uso misto de habitações comércio, prestação de serviços e institucional, com alta densidade de ocupação, localizada ao longo da Avenida Jorge Teixeira, com edifícios de até vinte pavimentos;

d) área predominantemente residencial, com baixa densidade de ocupação, em edificações habitacionais, incluídos os condomínios urbanísticos, onde são admitidos comércio, prestação de serviços e uso institucional que se relacionem com o uso habitacional;

e) área predominantemente residencial, com média densidade de ocupação, em edificações habitacionais de até 04 (quatro) pavimentos onde são admitidos comércio e prestação de serviços que se relacionem com o uso habitacional em edificações até 02 (dois) pavimentos;

f) áreas de chácaras, destinadas exclusivamente à habitação unifamiliar, podendo desenvolver agricultura urbana;

g) centros de bairro, área de uso misto com comércio, prestação de serviços e institucional, de apoio aos moradores do bairro;

h) áreas de uso especial constituída de:

1. área de uso misto de habitação, comércio e prestação de serviços, às margens do Rio Madeira, fazendo divisa com o Centro Histórico;

2. área constituída de uma faixa de terra ao longo do traçado da ferrovia Madeira-Mamoré, com largura variável, que vai da margem direita do Rio Madeira até 50,00m (cinquenta metros) após a ferrovia, sendo destinada a atividades culturais, parques, áreas de lazer e entretenimento, bares, nos termos estabelecidos pelo § 9 do Art. 5º da Portaria nº. 231/2007;

3. instalações militares;

i) corredores de grandes equipamentos, áreas lindeiras às vias arteriais com predominância das atividades comerciais ou de prestação de serviços, sendo admitido uso habitacional, que obedecerá ao regime urbanístico da Zona em que se localize;

j) corredor especial, entre as Avenidas Amazonas e Raimundo Cantuária, com predominância das atividades comerciais, prestação de serviços, sendo admitido uso habitacional, que obedecerá ao regime urbanístico da Zona em que se localiza;

l) área portuária constituída da área interna do porto e a área retro-portuária;

m) área de comércio atacadista com uso misto de habitações, comércio e prestação de serviços;

n) áreas de atividades industriais.

II - Macrozonas Urbanas correspondentes aos núcleos urbanos dos Distritos, área predominantemente residencial unifamiliar com densidade de baixa ocupação, em edificações de dois pavimentos, onde são admitidos comércio e prestação de serviços que se relacionem com o uso habitacional.

§ 2º Toda intervenção pretendida sobre as áreas de tombamento e de entorno, por particulares ou pelo Poder Público, será objeto de aprovação pelo IPHAN, mediante processo, em ato vinculado à aprovação e licenciamento pela Prefeitura Municipal, de acordo com a legislação específica.

Capítulo VII DO ABAIRRAMENTO

Art. 55. Com vistas à descentralização administrativa, à utilização racional dos recursos para o desenvolvimento, à melhoria da qualidade de vida e ao planejamento local, a Macrozona Urbana de Porto Velho fica dividida em bairros.

§ 1º Bairro é uma parte do território compreendida dentro do perímetro da Macrozona Urbana, com as seguintes características:

I - possui uma identidade física e territorial reconhecida pela população, constituída por um centro e pelos seus limites geográficos físicos e/ou instituídos;

II - apresenta uma relativa autonomia estrutural e social, compreendendo uma população moradora em constante processo de articulação com outros bairros e com a cidade;

III - está provido de equipamentos sociais institucionais e de consumo de bens e serviços, suficientes ao atendimento das necessidades básicas da população nele contida;

IV - consolida, ao longo do tempo, uma rede de valores, interesses e ligações de proximidade física, cultural e social suficientes para assegurar a sua população uma fisionomia coletiva ou comunitária coerente e uma consciência participativa com objetivos comuns.

§ 2º Podem ser criadas, no âmbito de cada bairro, instâncias de discussão da política de desenvolvimento local, com composição e regimento adequados à realidade do bairro e com as seguintes atribuições:

I - suscitar, localmente, discussões de interesse localizado, relativas à legislação urbanística, ao Plano Plurianual e ao Orçamento Anual, encaminhando ao Conselho Municipal das Cidades as propostas delas advindas;

II - colaborar no monitoramento da implementação das normas contidas nesta Lei Complementar, nas de Parcelamento do Solo Urbano do Município e de Uso e Ocupação do Solo nas Macrozonas Urbanas.

Art. 56. O Poder Executivo Municipal promoverá estudo para o reagrupamento dos 68 (sessenta e oito) bairros hoje existentes, de forma a atender o que estabelece a presente Lei Complementar.

Capítulo VIII DO PARCELAMENTO DO SOLO URBANO

Art. 57. O parcelamento do solo urbano obedecerá ao disposto nesta Lei Complementar, na Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo das Macrozonas Urbanas do Município, na Lei Complementar de Parcelamento do Solo Urbano do Município, no Código Municipal de Meio Ambiente, e ainda no que dispõem as legislações federal e estadual pertinentes.

Art. 58. Qualquer parcelamento do solo urbano no Município terá que ser aprovado pela Prefeitura Municipal, nos termos das leis

federal, estadual e municipal de parcelamento do solo urbano e do meio ambiente.

Capítulo IX DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL

Art. 59. A política de desenvolvimento do Município será promovida pelo Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana, que estabelecerá as ações a serem executadas pelo Poder Público, bem como as parcerias a serem firmadas com a iniciativa privada e com a sociedade organizada.

Art. 60. Em conformidade com o que estabelece o Estatuto da Cidade, a elaboração e a execução dos planos e dos programas do Governo Municipal obedecerão às diretrizes do Plano Diretor do Município de Porto Velho e terão acompanhamento, monitoramento e avaliação permanentes, de modo a assegurar o seu êxito e a sua continuidade.

Seção I DO SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO MUNICIPAL E URBANA

Art. 61. Fica criado o Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana, que objetiva garantir um processo dinâmico, integrado e permanente de implementação, acompanhamento, monitoramento e avaliação do Plano Diretor do Município de Porto Velho, bem como dos programas de ações, projetos e atividades dele decorrentes.

§ 1º O Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana compreende o conjunto de órgãos, diretrizes, normas, mecanismos e processos que visam promover a coordenação das ações dos setores público, privado e da sociedade civil organizada, a integração entre os diversos programas setoriais e a dinamização da ação governamental.

§ 2º O Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana assegurará a necessária transparência e a participação dos agentes econômicos, da sociedade civil e dos cidadãos interessados.

Art. 62. Compete ao Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana articular as ações dos órgãos da administração direta, indireta e fundacional do Município, bem como da iniciativa privada e da sociedade civil organizada, para a implementação do Plano Diretor do Município de Porto Velho.

Art. 63. Compõem o Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana:

I - a Conferência da Cidade;

II - o Conselho Municipal das Cidades;

III - o órgão central do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana;

IV - os órgãos executores, representados pelas Secretarias Municipais, os Conselhos Municipais e as entidades vinculadas e as entidades da administração indireta e fundacional da Prefeitura Municipal.

Art. 64. A Conferência da Cidade é um fórum constituído pelos agentes econômicos e atores sociais comprometidos com o desenvolvimento do Município e seus núcleos urbanos, e se traduz no espaço político onde são debatidos os projetos estratégicos apresentados pelo Governo Municipal.

§ 1º A Conferência da Cidade reúne-se a cada dois anos e elege seus representantes para o Conselho Municipal das Cidades.

§ 2º As Conferências da Cidade têm por finalidade a tomada de decisões políticas de caráter estratégico, a formulação de políticas de sustentabilidade e a definição dos instrumentos para sua implementação.

Art. 65. O Conselho Municipal das Cidades é o órgão de deliberação superior do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana, atuando como:

I - colegiado representativo do poder público e dos vários segmentos sociais;

II - espaço onde são debatidas e definidas as prioridades do Município.

Art. 66. O Conselho Municipal das Cidades, de caráter deliberativo, tem como competência oferecer subsídios, no âmbito do Poder Executivo Municipal, quanto aos processos de implementação, atualização, monitoramento e avaliação do Plano Diretor do Município de Velho, do Plano Plurianual, da Lei de Diretrizes Orçamentárias e da Lei do Orçamento Anual, antes do seu encaminhamento à Câmara Municipal.

Parágrafo único. O Conselho Municipal das Cidades deve reunir-se, no mínimo, uma vez a cada três meses.

Art. 67. O Conselho Municipal das Cidades, presidido pelo Prefeito Municipal, é composto de 21 (vinte e um) membros efetivos, além dos seus respectivos suplentes, com mandato de 2 (dois) anos, da seguinte forma:

I - sete representantes do Poder Executivo Municipal:

a) Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação SEMPLA;

b) Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito SEMTRAN;

c) Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação SEMUR;

d) Secretaria Municipal de Obras SEMOB;

e) Secretaria Municipal de Serviços Públicos SEMUSP;

f) Procuradoria Geral do Município PGM;

g) Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano EMDUR;

II - dez representantes da sociedade civil organizada:

a) seis representantes de Movimentos Populares, sendo um dos Distritos;

b) um representante de Organizações Não Governamentais;

c) um representante de Entidades de Trabalhadores;

d) um representante de Conselho Profissional;

e) um representante de Entidade da área Acadêmica e de Pesquisa;

III - Três representantes de órgãos Federais e Estaduais:

a) um representante da Gerência do Patrimônio da União;

b) um representante de Concessionária de Serviço Público Estadual;

c) um representante de um agente financeiro ligado ao desenvolvimento urbano.

§ 1º Os membros titulares e suplentes Conselho Municipal das Cidades serão indicados pelos respectivos setores e nomeados pelo Prefeito.

§ 2º Os membros do Conselho Municipal das Cidades exercerão seus mandatos de forma gratuita, vedada a percepção de qualquer vantagem de natureza pecuniária.

§ 3º São públicas as reuniões do Conselho Municipal das Cidades.

Art. 68. O Conselho Municipal das Cidades terá, entre suas atribuições:

I - promover a participação da sociedade na definição das prioridades e projetos estratégicos do Município;

II - deliberar sobre planos e programas de ações de desenvolvimento para o Município;

III - acompanhar a implementação dos instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

IV - elaborar seu Regimento Interno.

Art. 69. O Conselho Municipal das Cidades constituirá Câmaras Temáticas, quando necessário, para subsidiar com estudos, pesquisas, pareceres e outros procedimentos técnicos, suas discussões e deliberações.

Parágrafo único. As Câmaras Temáticas voltar-se-ão, em especial, a questões relativas às políticas setoriais do Município, como as políticas de habitação, meio ambiente, uso e ocupação do solo, dentre outras.

Art. 70. A Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação SEMPLA é o órgão central do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana.

Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação passa a ter as seguintes competências:

I - coordenar o Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana;

II - promover a articulação entre os organismos componentes do Sistema na definição das diretrizes e ações estratégicas para desenvolvimento sustentável do Município;

III - coordenar a elaboração de projetos inter e multi-setoriais

relativos às linhas estratégicas do Plano Diretor do Município de Porto Velho;

IV - coordenar, orientar e consolidar, de forma integrada com os organismos componentes do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana, em especial na elaboração do Plano Plurianual, da Lei de Diretrizes Orçamentárias e da Lei de Orçamento Anual;

V - acompanhar, monitorar e avaliar a implementação das linhas estratégicas e programas de ações, utilizando um conjunto de procedimentos e indicadores de resultados e de impacto;

VI - estruturar, manter e operar o Sistema de Informações Municipais.

Art. 71. O Poder Executivo Municipal regulamentará o Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana, nos termos estabelecidos por esta Lei Complementar.

Seção II

Do Sistema de Informações Municipais

Art. 72. Fica criado o Sistema de Informações Municipais, no âmbito do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana.

Art. 73. O Sistema de Informações Municipais, vinculado ao órgão central do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana, tem como objetivo a coleta, armazenamento, processamento e atualização de dados e informações para atender ao processo de planejamento e gestão municipal, em todas as suas instâncias, principalmente no acompanhamento, monitoramento e avaliação das ações inerentes à política de desenvolvimento e expansão urbana do Município.

Parágrafo único. O Sistema de Informações Municipais abrigará um cadastro multifinalitário único e reunirá informações sobre aspectos físico-territoriais, ambientais, sócio-culturais, econômicos, urbanísticos e institucionais, com destaque para:

I - os aspectos demográficos;

II - as atividades econômicas e o mercado de trabalho;

III - o uso e a ocupação do solo;

IV - as edificações;

V - os equipamentos urbanos e comunitários;

VI - a mobilidade urbana, os sistemas viário e de transportes;

VII - os serviços públicos;

VIII - a qualidade ambiental;

IX - as áreas de preservação permanente e as ambientalmente protegidas;

X - a saúde pública;

XI - a educação e a cultura;

XII - os esportes e o lazer;

XIII - as informações cartográficas do Município;

XIV - as informações de natureza imobiliária, tributária e patrimonial;

XV - a gestão municipal e a participação social no processo decisório.

Art. 74. O Poder Executivo Municipal regulamentará o funcionamento do Sistema de Informações Municipais.

Art. 75. Fica assegurado a todo cidadão o acesso às informações constantes do Sistema de Informações Municipais.

Capítulo X

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 76. O encaminhamento de qualquer proposta de alteração do disposto no Plano Diretor do Município de Porto Velho fica condicionado à prévia apreciação do Conselho Municipal das Cidades.

Art. 77. O Executivo Municipal, em cento e oitenta dias, deverá proceder a definição topográfica do perímetro das Macrozonas Urbanas de Porto Velho e a delimitação das zonas de uso do solo, nos termos estabelecido pelo Anexo Único desta Lei Complementar.

Art. 78. O Plano Diretor do Município de Porto Velho deverá ser revisto no prazo máximo de 10 (dez) anos, a partir de sua publicação, conforme estabelece a Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade.

§ 1º O Poder Executivo Municipal, por meio do órgão central do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana, coordenará e promoverá os estudos necessários para a revisão do Plano Diretor do Município de Porto Velho.

§ 2º Qualquer proposta de modificação, total ou parcial, do Plano Diretor do Município de Porto Velho será objeto de debate prévio no Conselho Municipal das Cidades antes de sua apreciação pela Câmara Municipal.

Art. 79. O Poder Executivo Municipal, com base nesta Lei Complementar, elaborará os projetos de Leis Complementares regulamentando o Uso e Ocupação do Solo e o Parcelamento do Solo Urbano.

Art. 80. O Poder Executivo Municipal regulamentará o órgão central do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal e Urbana nos termos estabelecidos por esta Lei Complementar.

Art. 81. Os loteamentos urbanos existentes nas Macrozonas Urbanas, ainda não aprovados e registrados no Cartório de Registro de Imóveis, para sua regularização deverão atender o que dispõe esta Lei Complementar e a Lei Complementar de Parcelamento do Solo Urbano do Município de Porto Velho.

Parágrafo único. As ocupações sob forma de loteamentos existentes nas Macrozonas Urbanas deverão ser regularizadas atendendo o que dispõe o caput deste Artigo.

Art. 82. O Poder Executivo Municipal deverá promover a revisão da legislação edilícia e de posturas, de forma a atender o que estabelece o Plano Diretor do Município de Porto Velho.

Art. 83. Integra esta Lei Complementar o Documento Técnico do Plano Diretor do Município de Porto Velho, constante do Anexo Único.

Art. 84. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 85. Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Lei nº. 933 de 29 de dezembro de 1990.

ROBERTO EDUARDO SOBRINHO

Prefeito do Município

MÁRIO JONAS FREITAS GUTERRES

Procurador Geral do Município

FERNANDA KOPANAKIS

Secretária Municipal de Regularização Fundiária e Habitação

ISRAEL XAVIER BATISTA

Secretário Municipal de Planejamento e Coordenação

■ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO

Roberto Eduardo Sobrinho
Prefeito Municipal

Israel Xavier Batista
Secretário Municipal de Planejamento e Coordenação

Pedro Costa Beber
Secretário Adjunto Municipal de Planejamento e Coordenação

■ PLANO DIRETOR DE PORTO VELHO

Coordenação Geral

Fundação Universitária de Brasília - FUBRA

Prof. Aiporê Rodrigues de Moraes, PhD
Diretor Presidente

Adm. Maria Lúcia de Siqueira F. Gomes
Gerente de Projetos

Felícia M. Poleti H. Ponce
Técnica de Projetos

Arq. Cleon Ricardo dos Santos
Consultor

Consultores

Arq. Otávio Franco Fortes (Uso do Solo)

Arq. Carlos Eduardo Ceneviva (Transporte Urbano)

Arq. Sonia Helena Camargo Cordeiro e
Arq. Luiz Alberto Cordeiro (Legislação)

Arq. Clovis Ultramarini (Consultor)

■ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO

Supervisão

Rosália Maria Passos da Silva - Estatístico

Equipe Técnica

Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação SEMPLA

Márcia Cristina Luna - Engenheira Civil e de
Segurança do Trabalho - Coordenação Geral

Anderson João Valente Lôbo - Economista

Andrews Botelho Régis - Administrador

Deusedir Rodrigues - Professora de História

Fernanda Rocha Pinheiro - Arquiteta e Urbanista

Inês Aparecida Possari - Arquiteta e Urbanista

Jorge Luiz Conte - Arquiteto e Urbanista

Joselino Silva dos Santos - Arquiteto e Urbanista

Maria da Graça Toledo - Arquiteta e Urbanista

Maria Stela de Carvalho Mascarenhas - Assistente
administrativo

Raimundo Rodrigues de Carvalho - *in memoriam*

Secretaria Municipal de Trânsito - SEMTRAN

Mirce da Cunha Silva Machado - Especialista em
Tráfego

Carlos Hermínio Pamplona - Engenheiro mecânico

Stainer Barbosa Barbosa - Arquiteto

■ NÚCLEO GESTOR DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO

Órgãos Federais

Gerencia Regional do Patrimônio da União - GRPU

Órgãos Estaduais

Companhia de Águas e Esgoto de Rondônia - CAERD

Ministério Público do Estado de Rondônia - MPE

Órgãos Municipais

Departamento do Interior

Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano
EMDUR

Procuradoria Geral do Município - PGM

Secretaria Municipal de Obras - SEMOB

Secretaria Municipal de Serviços Públicos - SEMUSP

Secretaria Municipal de Ação Social - SEMAS

Secretaria Municipal de Administração - SEMAD

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e
Social - SEMDES

Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação
SEMPLA

Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e
Habitação - SEMUR

Secretaria Municipal de Saúde - SEMUSA

Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito
SEMTRAN

Secretaria Municipal do Meio Ambiente - SEMA

Sociedade Civil Organizada

Ação Ecológica Guaporé - ECOPORÉ

Associação de Moradores e Amigos do Bairro
Juscelino Kubitschek - AMAB - JK

Associação dos Moradores do Bairro Balsa
e Milagres

Associação dos Moradores do Bairro Conceição
e Associação G 14 - AMBACO

Associação dos Moradores do Bairro do
Triângulo - AMBT

Associação dos Moradores do Bairro Nacional

Associação dos Moradores do Bairro Novo
Horizonte

Associação dos Moradores do Bairro Tancredo Neves

Central de Movimentos Populares de Rondônia
CMP-RO

Central Única dos Trabalhadores - CUT

Centro de Educação e Assessoria Popular - CEAP

Comissão da Justiça e Paz - CJP

Conselho Regional de Corretores de Imóveis
CRECI/RO

Conselho Regional de Economia de Rondônia
CORECON/RO

Conselho Regional de Engenharia Arquitetura e
Agronomia de Rondônia - CREA/RO

Faculdade São Lucas

Federação das Indústrias do Estado de Rondônia
FIERO

Organização dos Empresários e Parceiros da
Zona Leste - OEZOLESTE

Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas
Empresas - SEBRAE

Sindicato da Indústria da Construção Civil do
Estado de Rondônia - SINDUSCON

Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Porto Velho
STR-PVH

União dos Movimentos de Moradia do Estado
de Rondônia - UMMP-RO