

PLANO DIRETOR DE PORTO VELHO

2008

PLANO DIRETOR DE PORTO VELHO - RO

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

I. ANTECEDENTES	01
Aspectos Históricos	01
II. ANÁLISE TEMÁTICA INTEGRADA	03
Aspectos Regionais	03
• O 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

III. 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

APRESENTAÇÃO

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 o Plano.

I - ANTECEDENTES

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

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.

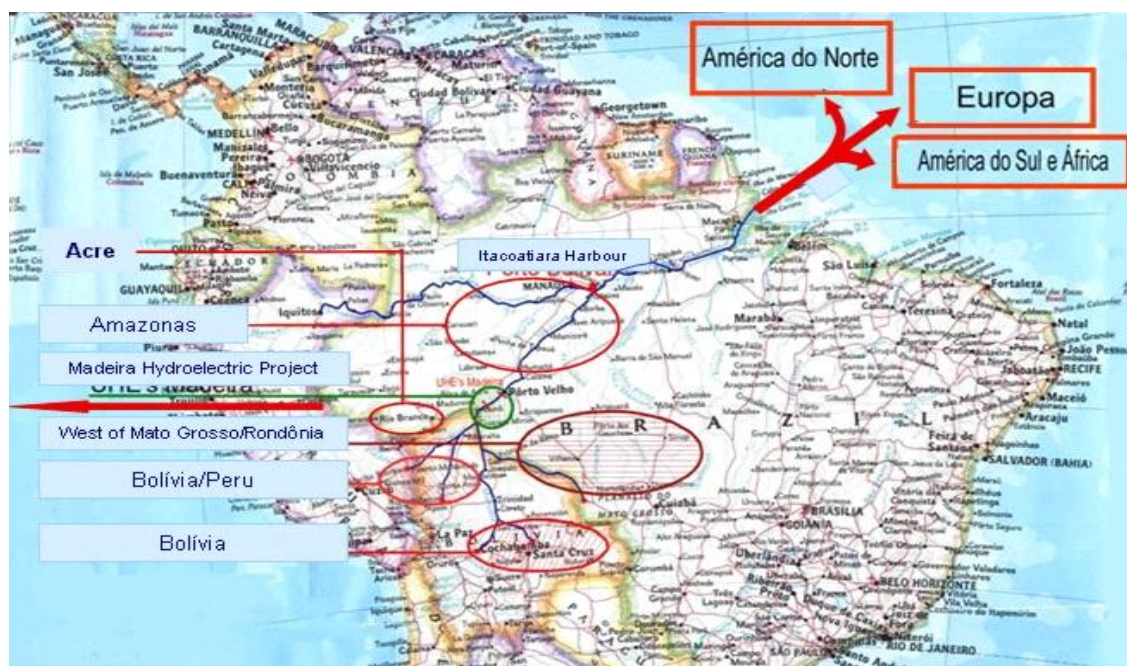


Figura 1 - Localização Estratégica de Porto Velho

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.

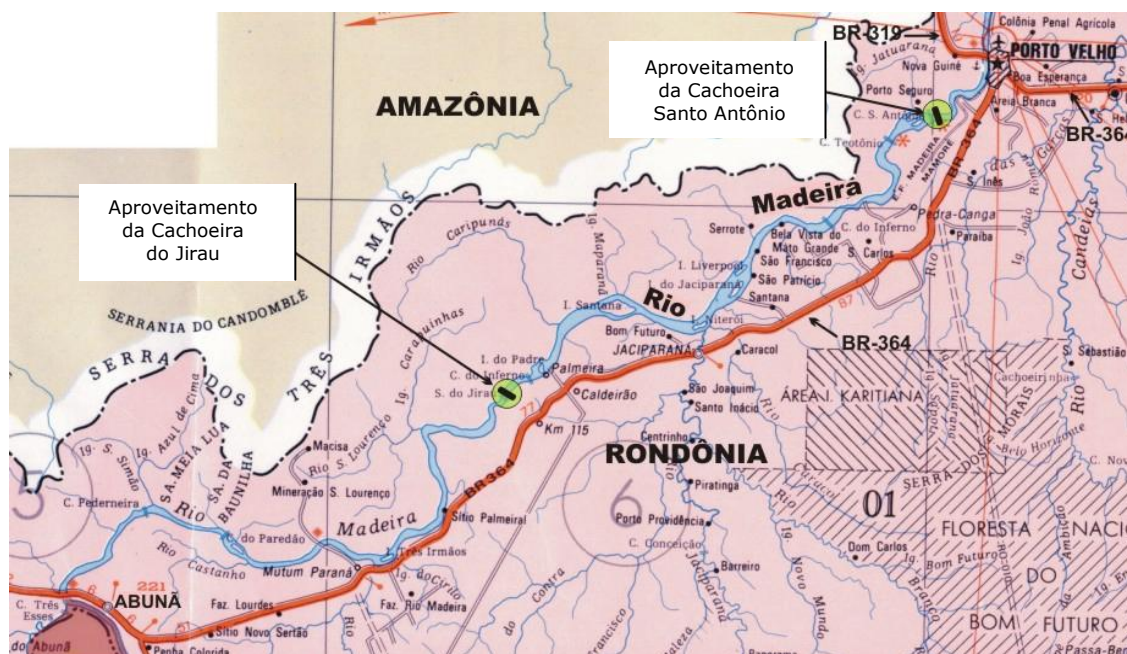


Figura 2 - Aproveitamentos Hidroelétricos do Rio Madeira

- 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 tangência e 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.

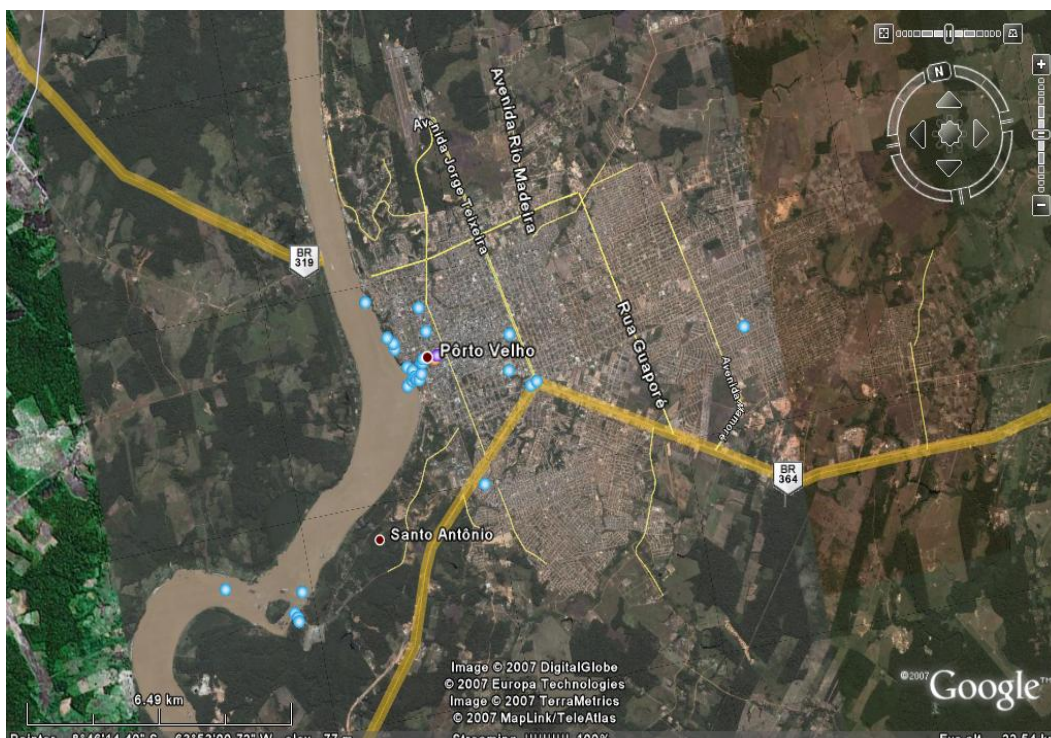


Figura 3 - Localização das Rodovias BR-319 e BR-364 e sua relação com a malha urbana

- **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.

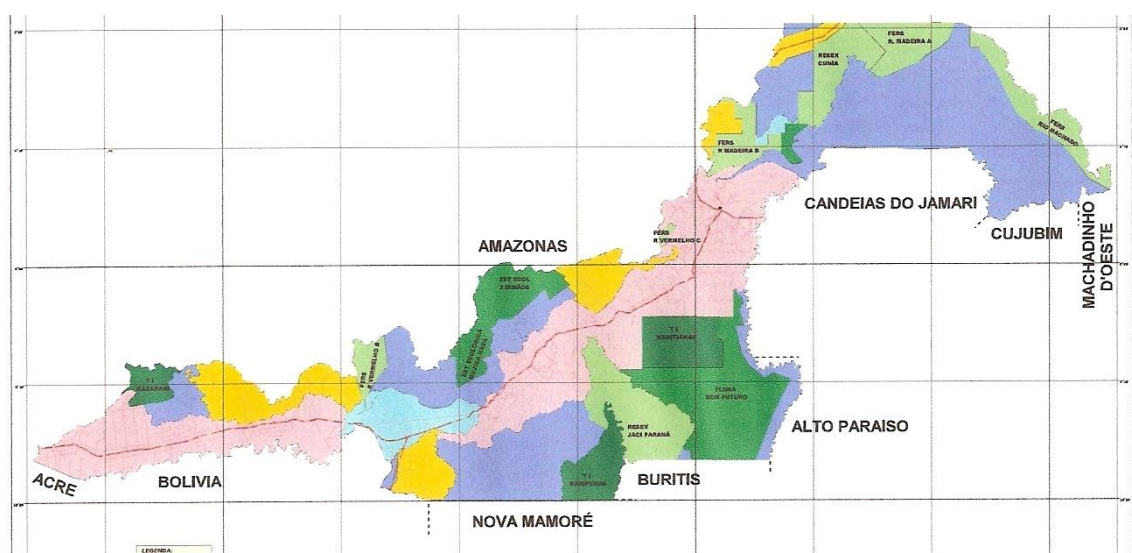
Porto Velho é considerada pelo Ministério da Agricultura como um dos pólos mais importantes para exportação de soja pelo Rio Amazonas - os outros são Belém e São Luis - e vem apresentando um forte crescimento nessa área. A tendência, assim, é que os problemas venham a se agravar com o tempo.



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.

Aspectos ambientais

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 aborígine.



² Lei Complementar nº. 233, de 6 de junho de 2000.

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

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 as 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).

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:

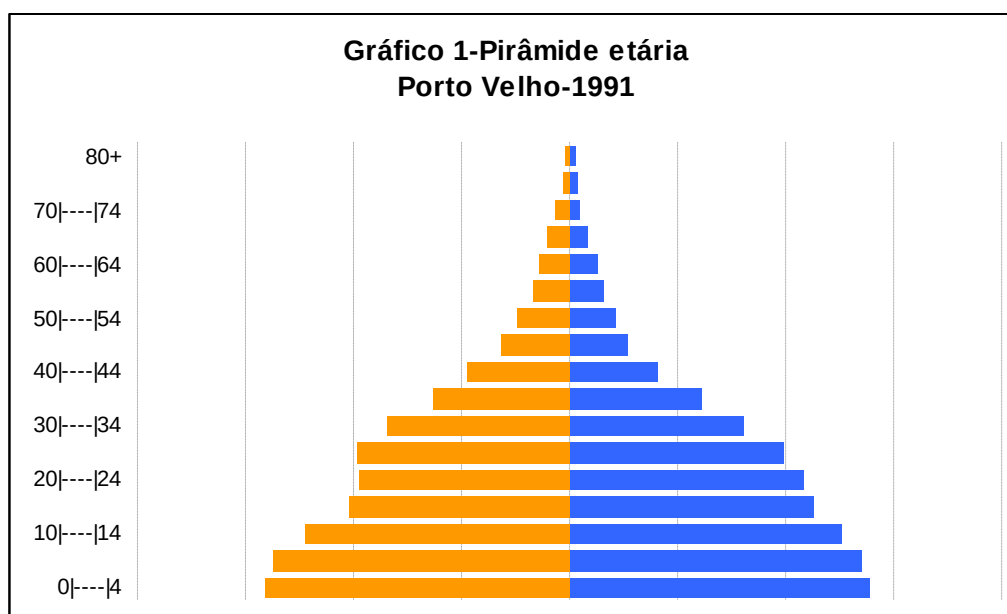


Gráfico 1 - Pirâmide Etária - Porto Velho, 1991.

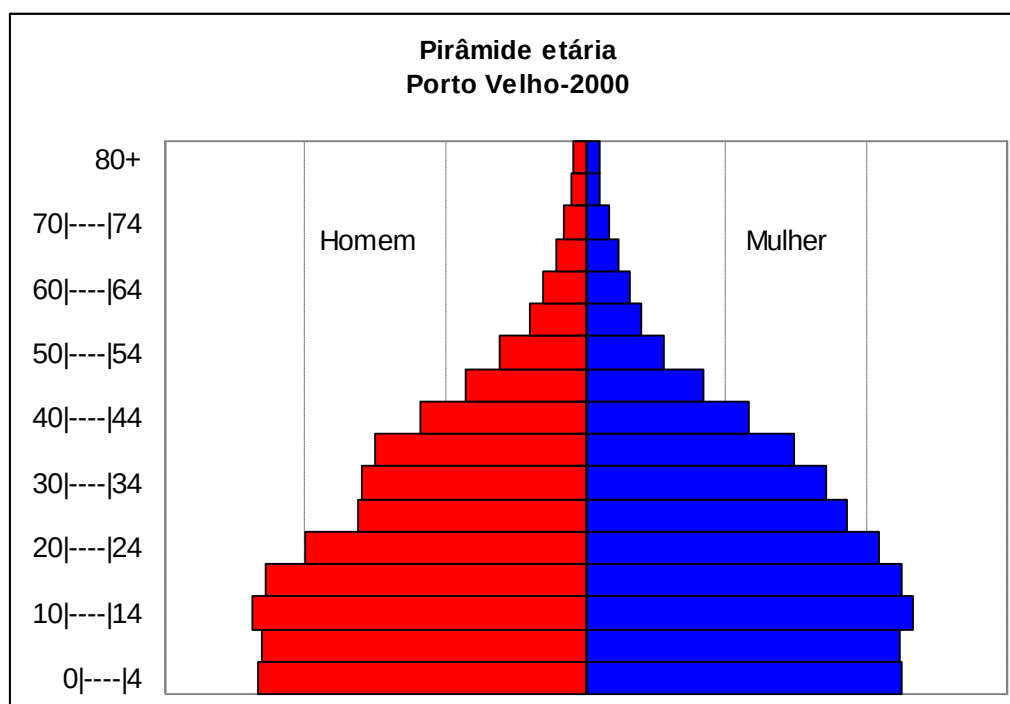


Gráfico 2 - Pirâmide Etária - Porto Velho, 2000.

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**

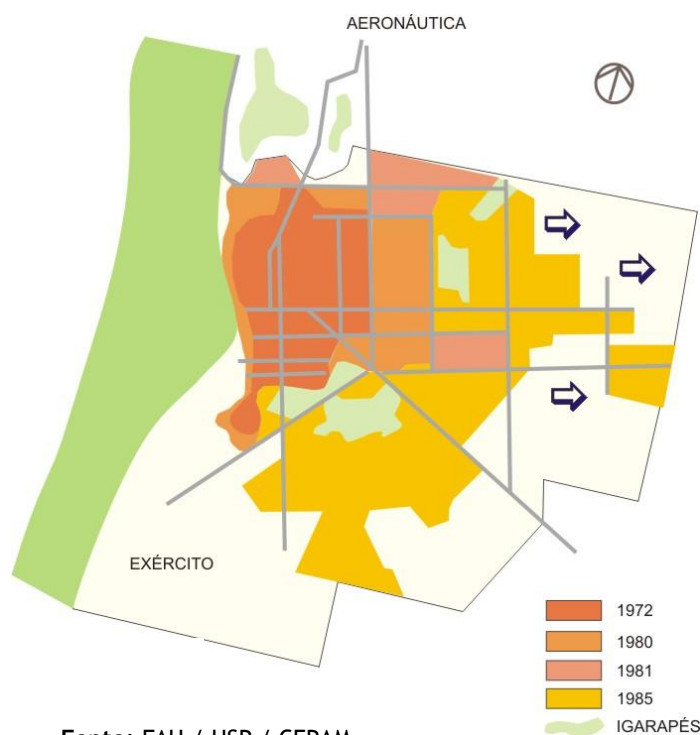
A partir de um pequeno núcleo inicial, localizado às margens do rio Madeira, a cidade cresceu, inicialmente, de forma radial, nas direções Norte, Sul e Leste .

A área central de Porto Velho, com usos predominantemente de comércio e serviços, é delineada 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.

Figura 5. Evolução Urbana

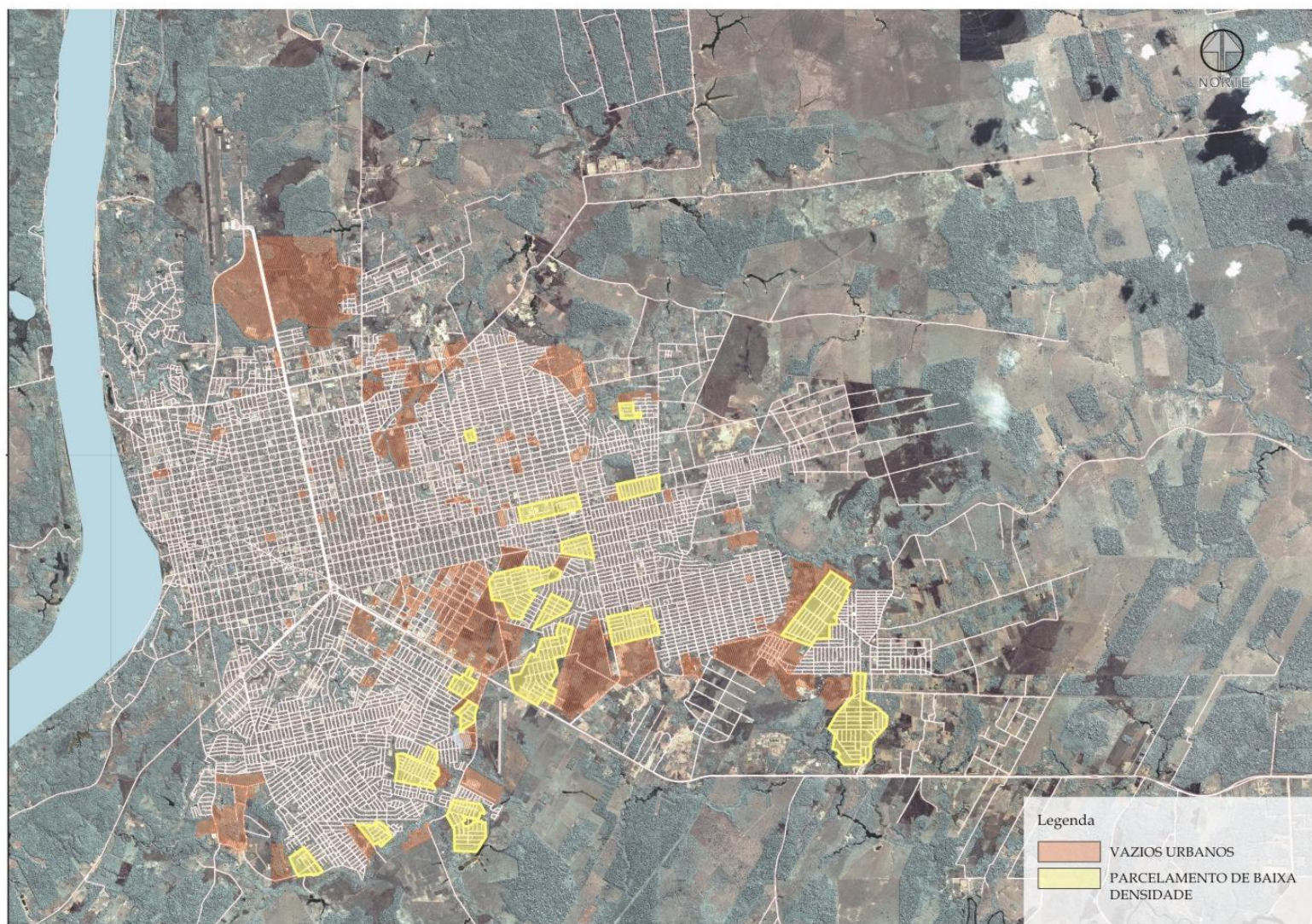


Fonte: FAU / USP / CEPAM

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.



- **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 ³ 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

³ Relatório Consórcio Cyro Laurenza/Engefoto/Policentro -2004

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”⁴, 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

⁴ Os “poços amazonas” recolhem água do primeiro lençol freático, em geral contaminada.

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 sofre com a 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.

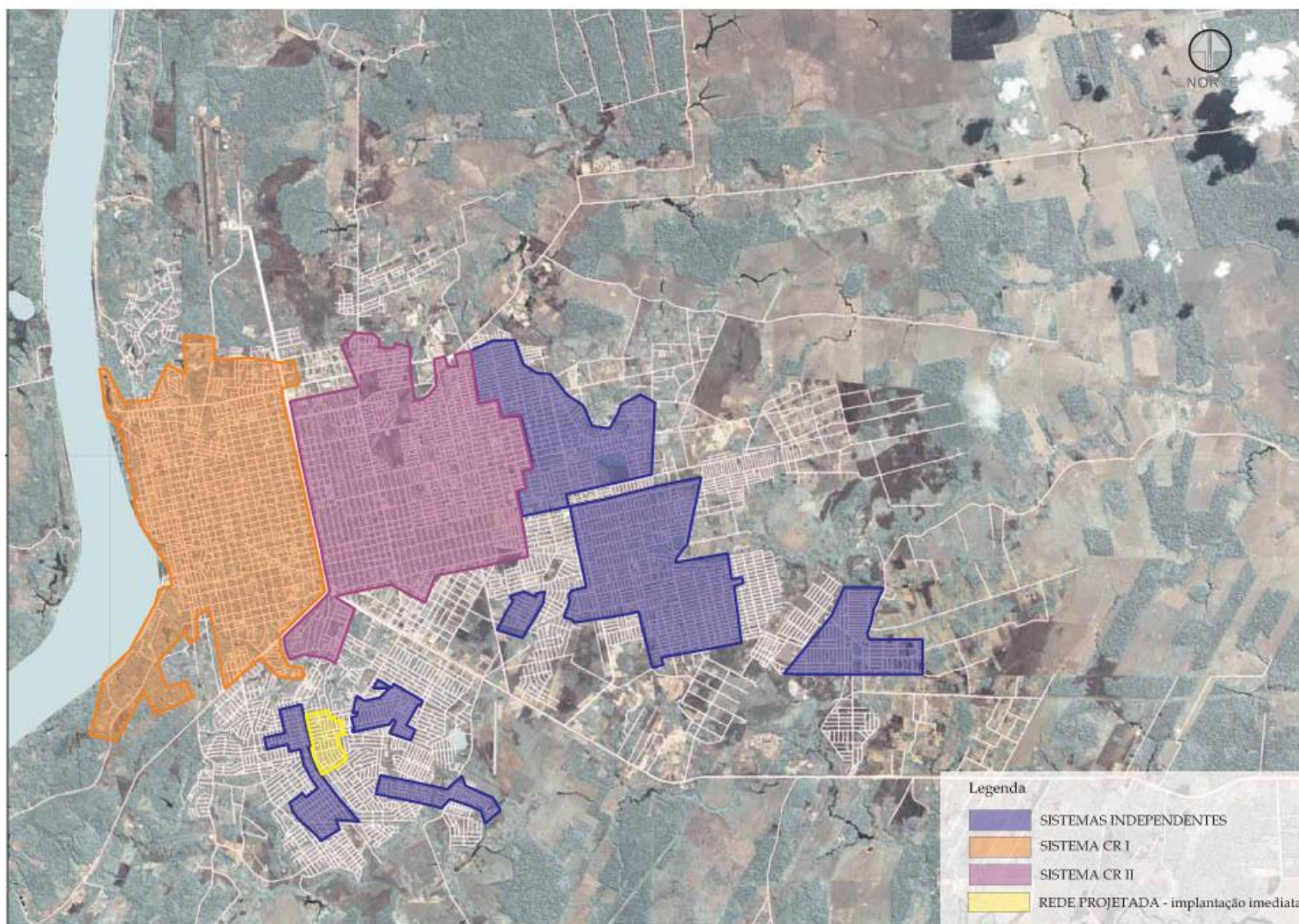
Essa situação tende a melhorar em breve, uma vez que está prevista, com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento, do Governo Federal, uma universalização do abastecimento de água do distrito sede, a contratação do projeto da obra de esgotamento sanitário e um plano de 10 milhões de reais para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

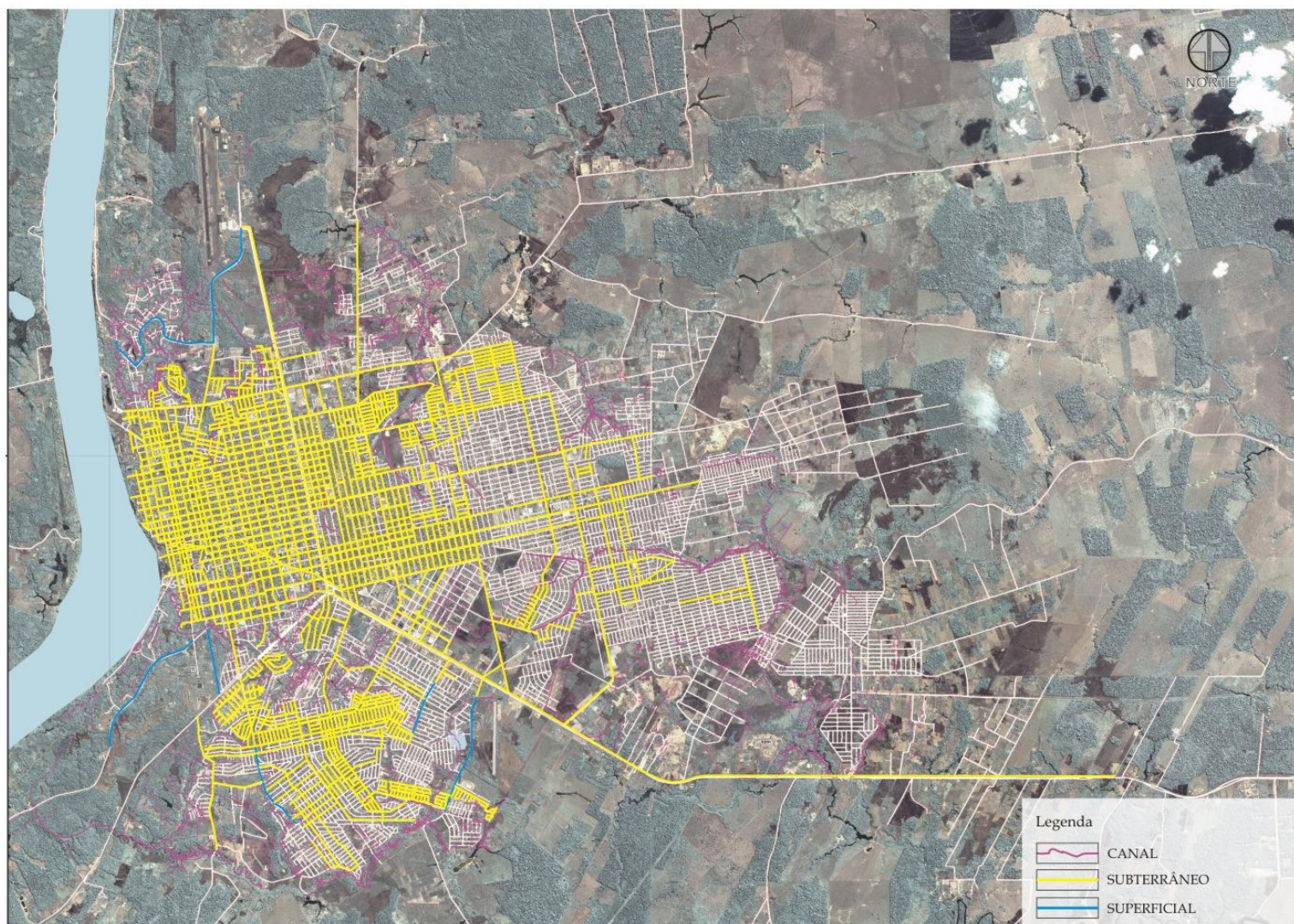
Não menos preocupante é a situação atual da coleta e destino final dos resíduos sólidos urbanos. Dados da Secretaria Municipal de Planejamento - SEMPLA indicam uma produção de lixo da ordem de 215 ton/dia e o atendimento de 80% da população. O destino final é feito com a deposição dos resíduos coletados em uma área próxima à Universidade Federal





03

Rede de Esgoto



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 à 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 estabelecida 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 Vizinhaça 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”.⁵

⁵ 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**

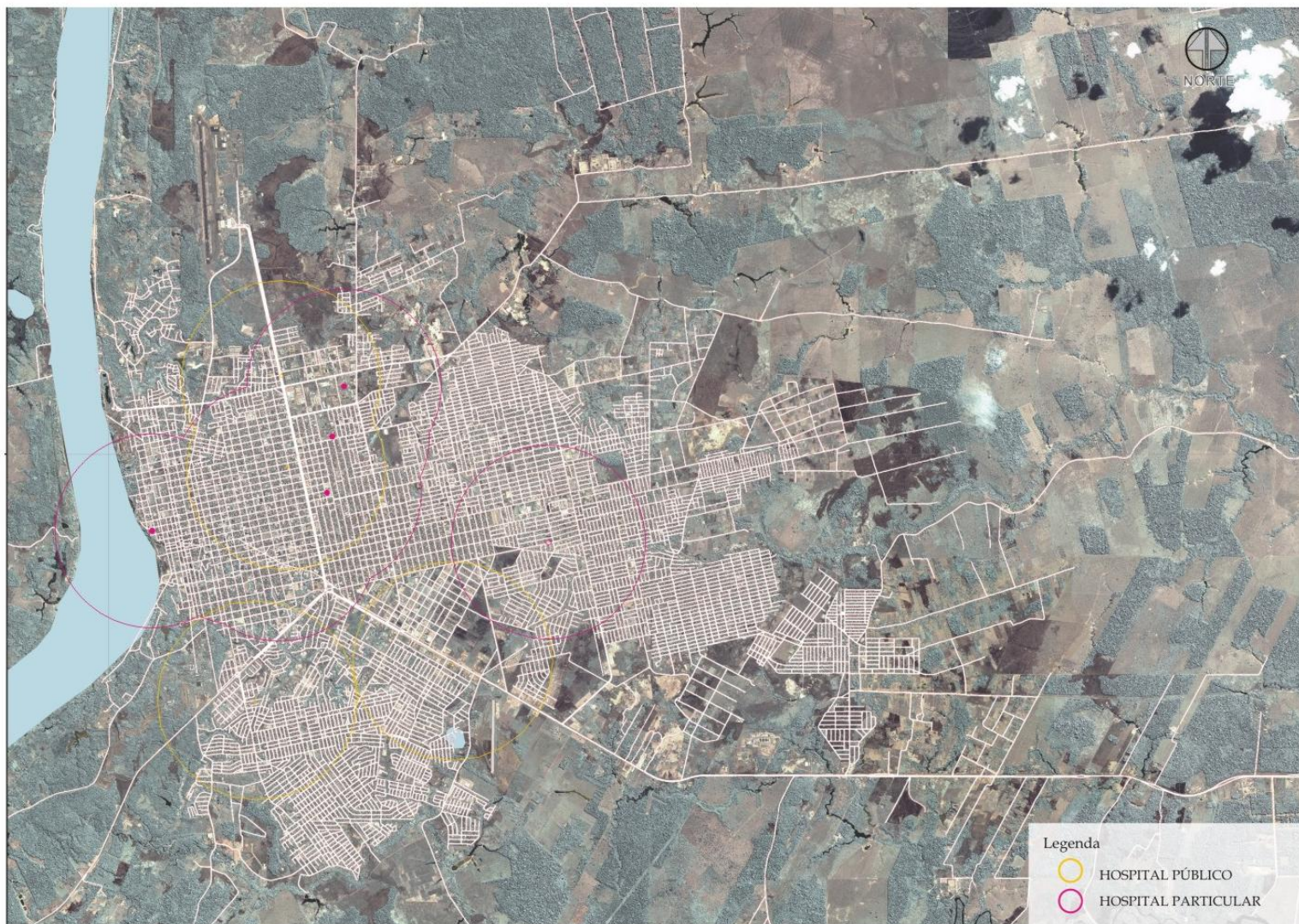
A cidade é adequadamente atendida pelos serviços de telecomunicação, sendo que dispõe de seis emissoras de TV, oito emissoras de rádio e seis jornais diários que asseguram a oferta de entretenimento e informação geral à comunidade.

- **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. O *Mapa 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.



05 Área de Influência dos Hospitais



06

Área de Influência dos Centros de Saúde



PLANO DIRETOR DE PORTO VELHO | 2007



07 Área de Influência das Escolas Municipais



08

Área de Influência das Escolas Estaduais

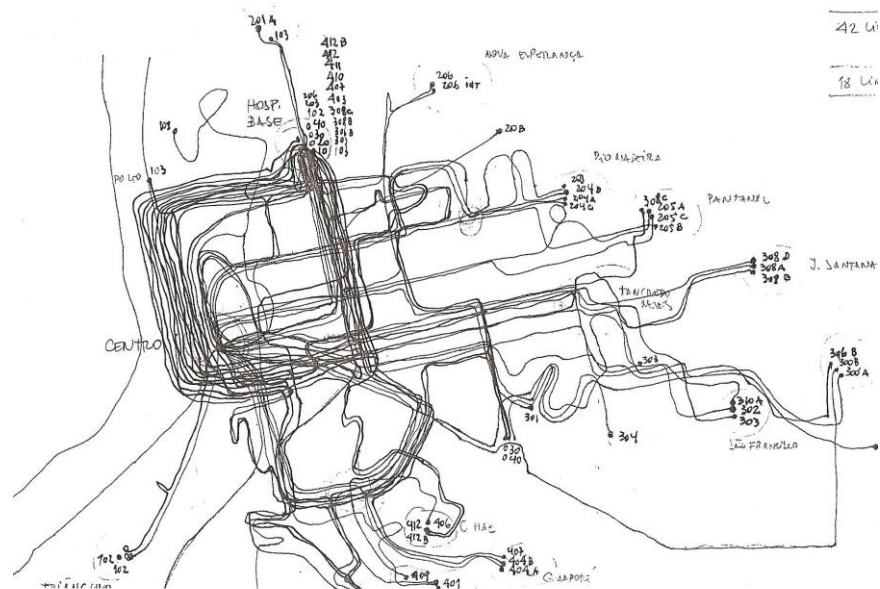


PLANO DIRETOR DE PORTO VELHO | 2007

- Transporte coletivo

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.

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



27

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 Yaripuna, 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 competência e atribuições de cada órgão, novo ou não. Assim é que, embora existam as macro-atividades 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, e 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.

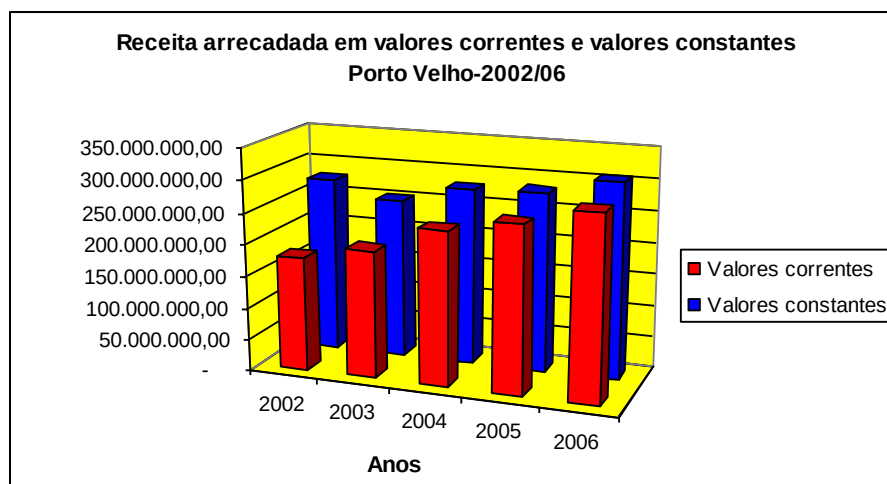


Gráfico 1: Receita arrecada em valores correntes e valores constantes. Porto velho, 2002/06.

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.

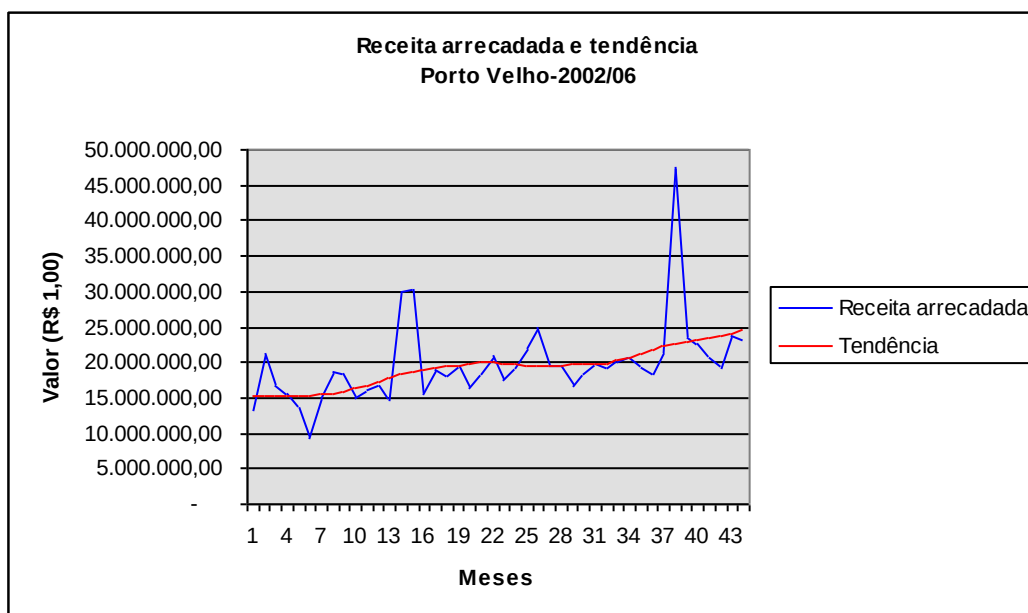


Gráfico 2: Receita arrecadada e tendência. Porto velho, 2002/06.

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

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação - SEMPLA.

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. É possível afirmar, em função dos grandes empreendimentos que ocorrerão em Porto Velho, em um futuro não muito distante, que a receita terá crescimento significativo em função de royalties, ICMS, ISSQN etc.

<i>Anos</i>	<i>Receita estimada (em R\$ 1.000,00)</i>
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

Tabela 6. Receita estimada de
Porto Velho - 2007/16

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 desses 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 Abunã e de Fortaleza do 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.

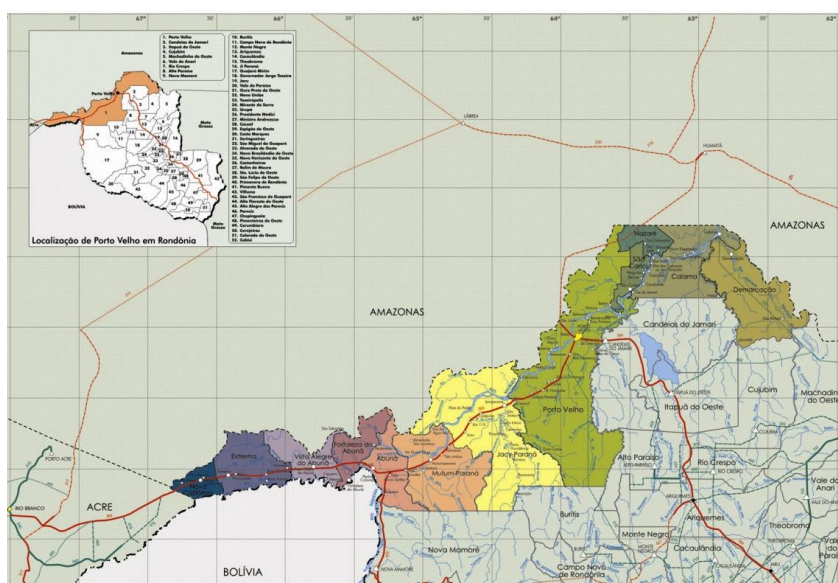


Figura 7 - O município de Porto Velho e seus Distritos

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.

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 aceção 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 conseqüências 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



Figura 8- Área Tombada

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.

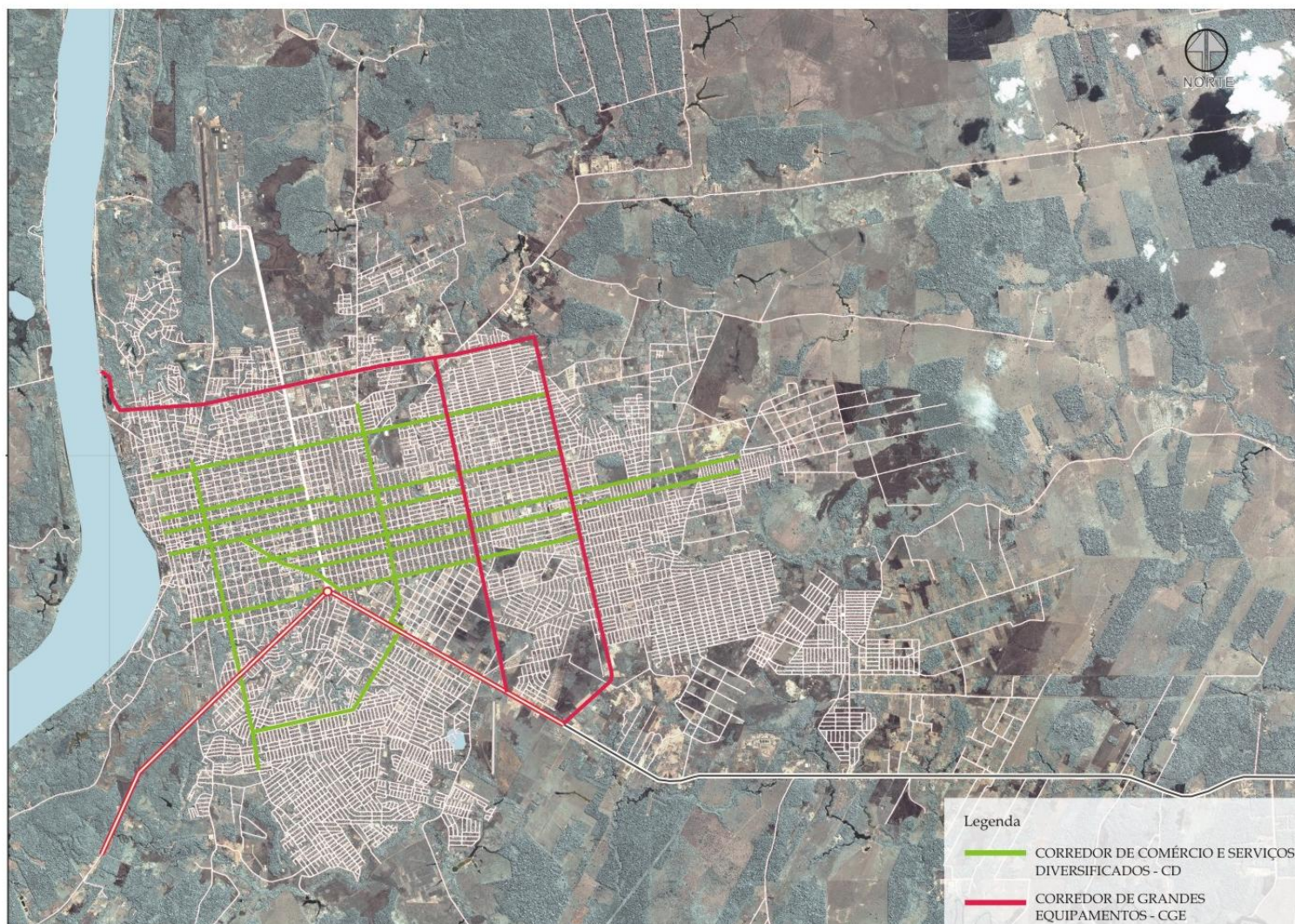
A área reservada a atividades industriais fica localizada a leste de cidade, próxima à BR-364, e limitada pelo futuro Contorno Leste, que desvia o tráfego pesado do centro da cidade. Sua proximidade à área urbanizada permitirá a operários que residem nos bairros mais afastados do centro um acesso fácil,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

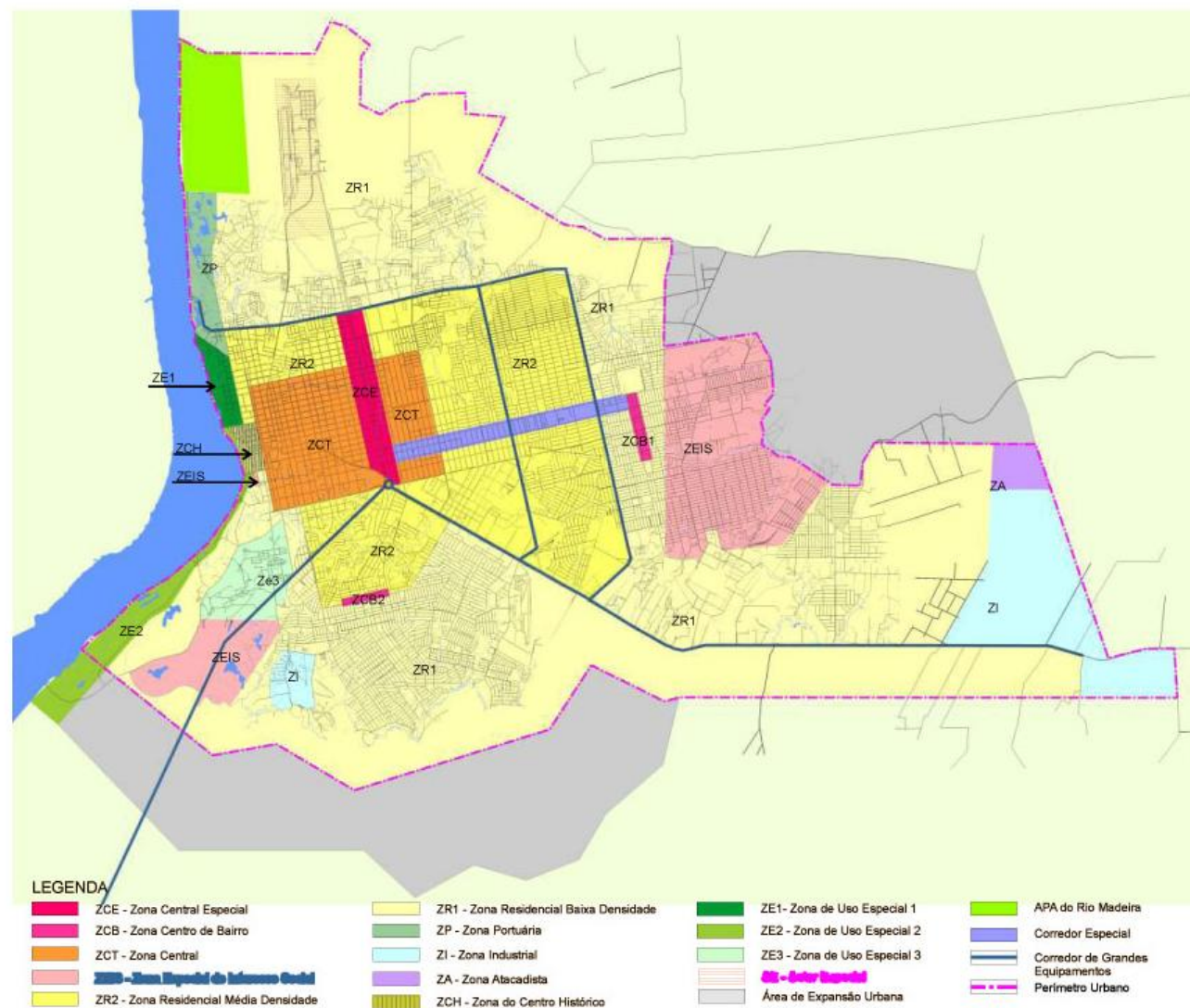
Com o objetivo de proporcionar aos cidadãos condições que assegurem uma relativa autonomia em relação ao centro, prestando-lhes um nível de atendimento de serviços adequado no próprio bairro, propõe-se a criação de centros de bairros em áreas que já apresentam uma tendência espontânea nesse sentido,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

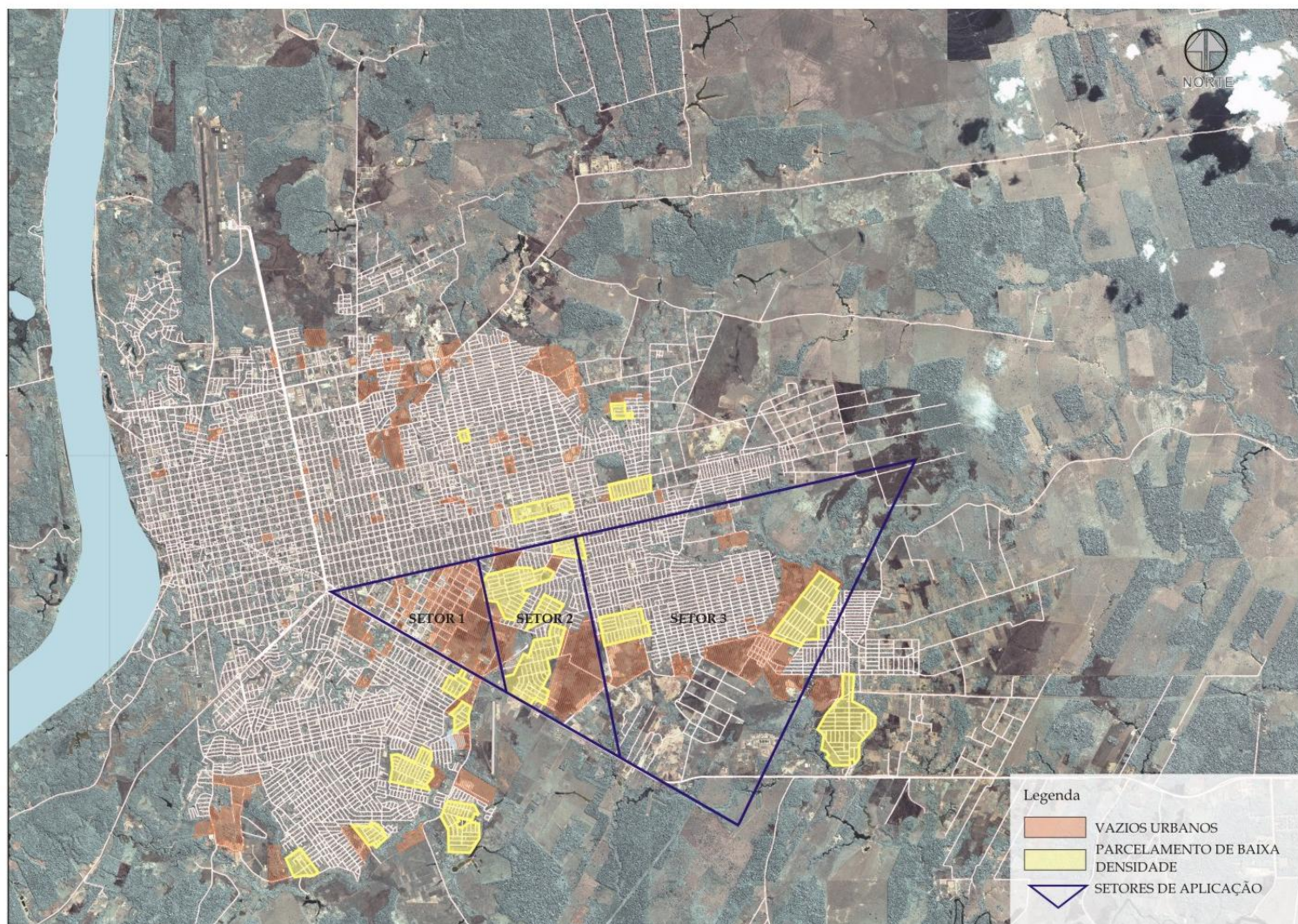
Para reforçar essa tendência, propõe-se, no primeiro caso, tendo em vista melhorar a circulação de veículos, a implantação de um binário formado pelas ruas Antônio Fraga e José Amador dos Reis; complementarmente, recomenda-se a construção de uma praça defronte a delegacia e a criação de uma dependência descentralizada da Prefeitura, para



09

Corredores de Comércio e Serviços





que as pessoas possam tratar de seus assuntos com a municipalidade sem ter que se dirigir ao centro da cidade.

No caso da Av. Jatuarana propõe-se, como no primeiro caso, além da criação de uma dependência descentralizada da Prefeitura, a implantação de um binário formado pela Av. Jatuarana e pela rua 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, ao qual se acrescentou uma “área de expansão urbana”, mantém coerência com as propostas de uso do solo, a medida em que a área de expansão deverá abrigar preferentemente “chácaras de lazer”, a Leste da cidade, e 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.

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 (SEMTAN) 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.

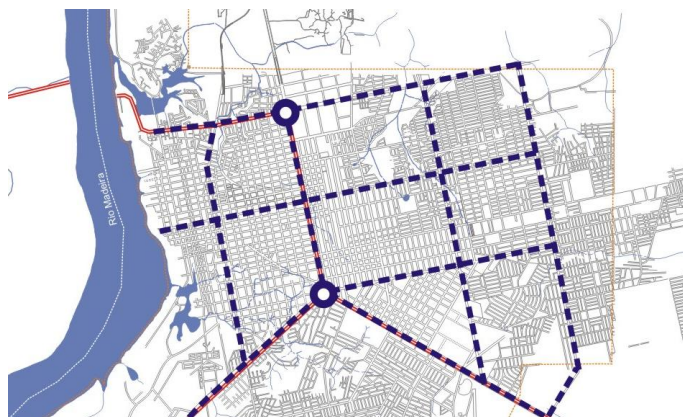
Finalmente, atendendo à diretriz de dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte individual, propõe-se implantação de faixas exclusivas para ônibus para as linhas que circulam nos eixos principais, como, por exemplo, no binário formado pelas Avenidas Amazonas e Raimundo Cantuária, conforme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

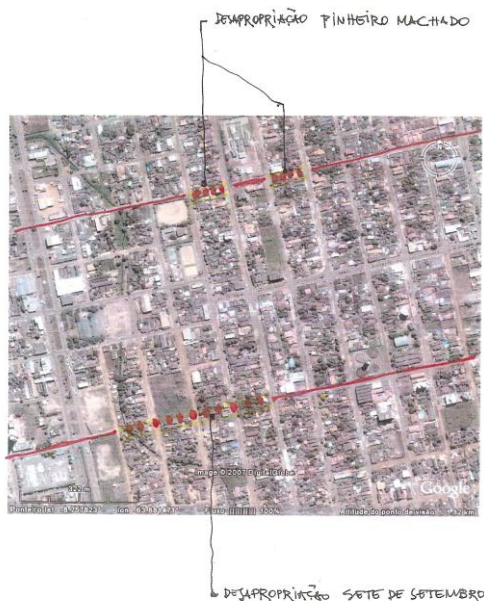


Croqui 2 - Hierarquia Viária - esquema teórico

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.

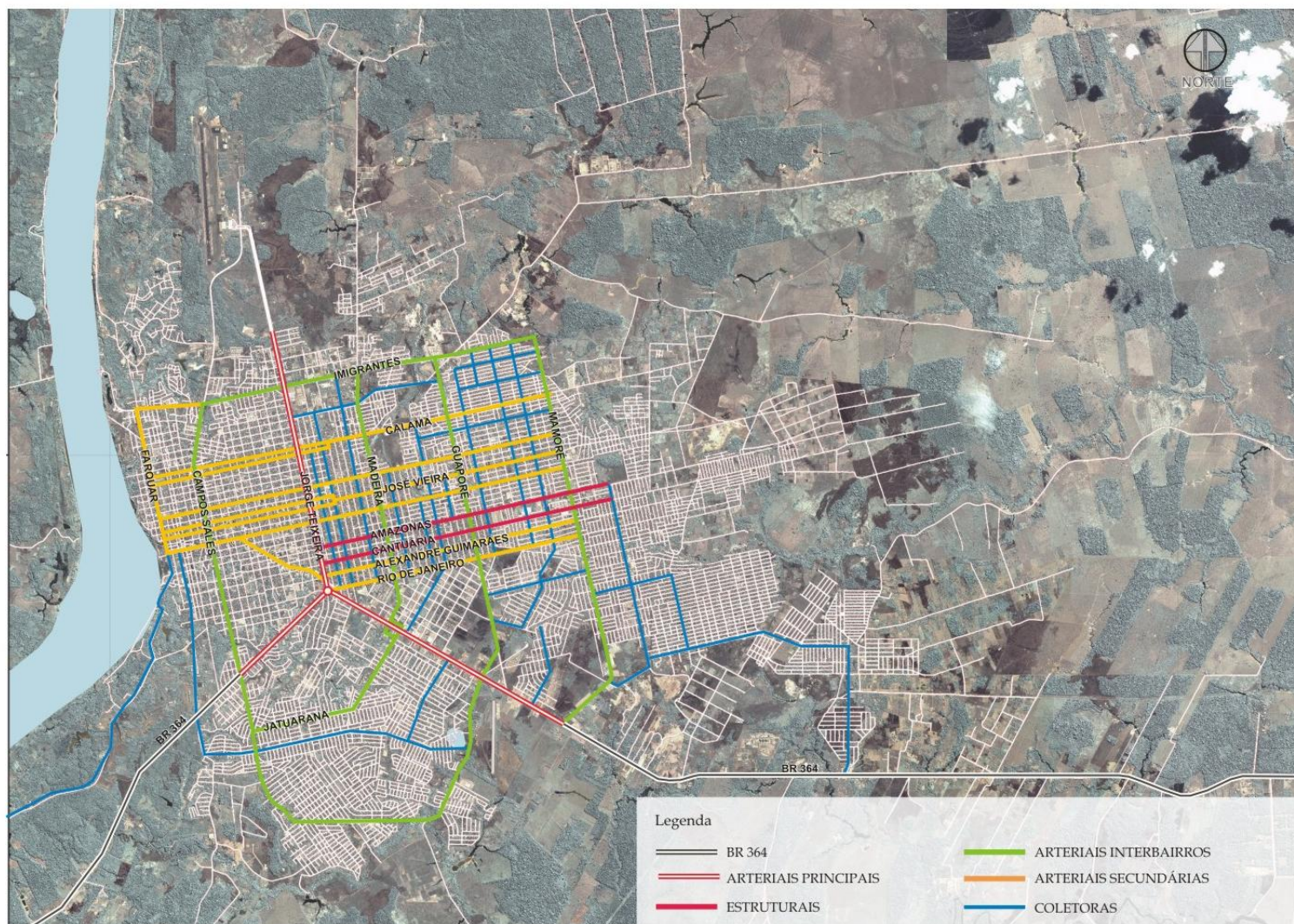
Enquanto não se conclui o estudo global sobre mobilidade urbana, propõe-se um esquema de circulação que inclui a definição de vias arteriais principais, arteriais secundárias,

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)



Croqui 3 - Abertura e pavimentação de vias

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 binário constituído pela Rua Alexandre Janeiro.



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*).

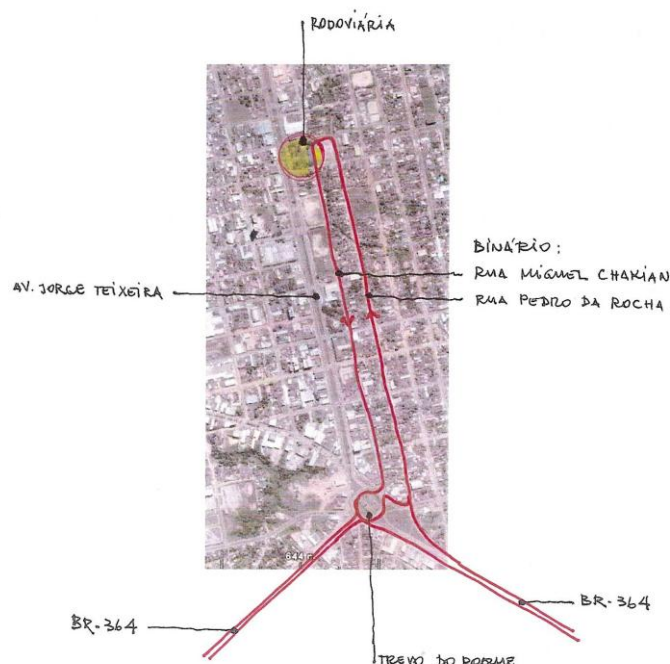
Complementarmente, deverá ser estabelecida uma rede de ciclovias e ciclofaixas, aproveitando, nas áreas mais afastadas do centro, a largura das calçadas. Recomenda-se igualmente, para proporcionar maior conforto aos usuários de bicicletas, a criação de bicicletários na área central e em outros pontos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



Croqui 4 - Novo acesso à Rodoviária



13

Desvio do Tráfego Pesado



PLANO DIRETOR DE PORTO VELHO | 2007

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.

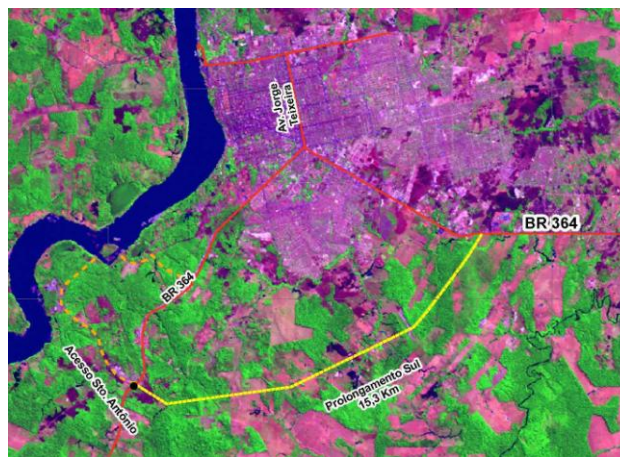


Figura 9: Variante Sul

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.

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 frequentemente 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.

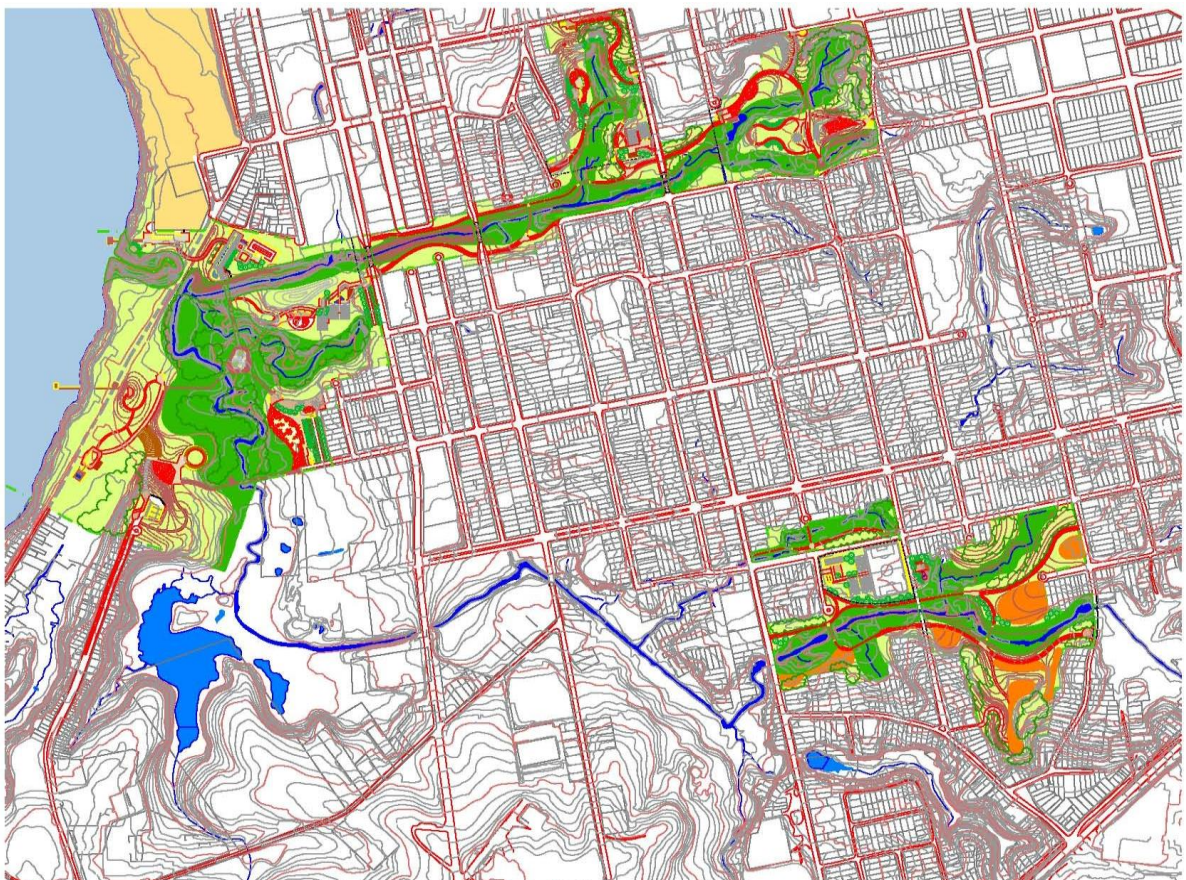


Figura 10 - Proposta de intervenção no igarapé Santa Bárbara.

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 aliado à construção de habitações para populações de baixa renda. 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, compatibilizado com o existente em nível estadual, 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.

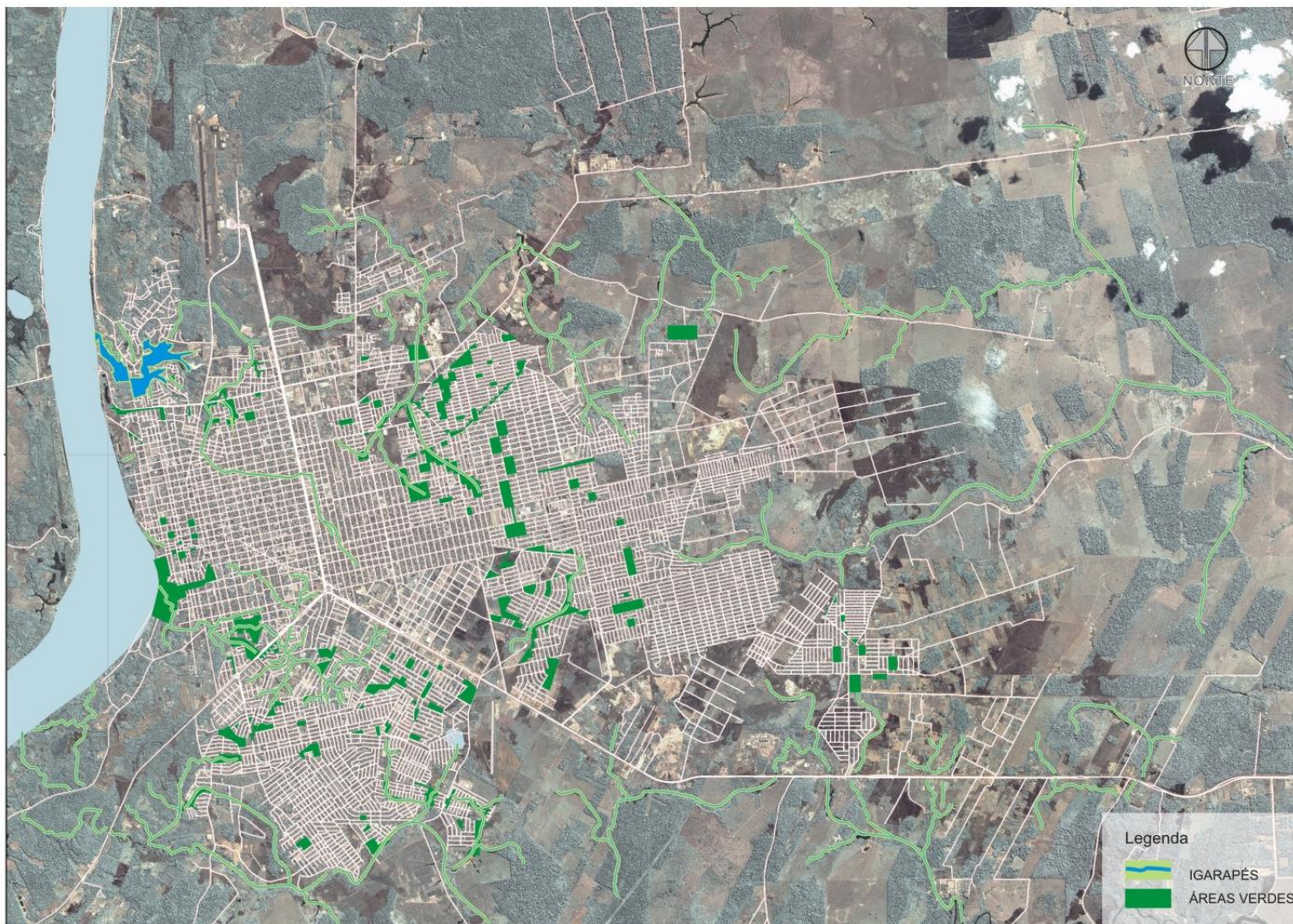
O problema das freqüentes enchentes que castigam Porto Velho deverá ser atacado a partir da realização de um projeto de macro-drenagem. Esse estudo proporcionará uma visão global da situação, evitando a execução de projetos isolados, que muitas vezes resolvem problemas locais mas causam problemas em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

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 pro-ativa, tomando uma serie 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 MUNICIPAL DE PORTO VELHO

Roberto Eduardo Sobrinho
Prefeito Municipal

Israel Xavier Batista
Secretário de Planejamento e Coordenação

Pedro Costa Beber
Secretário Adjunto 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 Ultramari (*Consultor*)

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO

Supervisão

Rosália Maria Passos da Silva

Equipe Técnica

Márcia Cristina Luna - *Engenheira Civil*
Coordenação da revisão

Arq. Fernanda Rocha Pinheiro

Arq. Inês Aparecida Possari

Arq. Jorge Luiz Conte

Arq. Joseleno Silva dos Santos

Arq. Maria da Graça Toledo

Adm. Maria Stela de Carvalho Mascarenhas