

ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA

Nº 3020/2025

Aos quatro dias do mês de junho de dois mil e vinte cinco, às dezoito horas, reuniram-se para Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental – CMDUA do Município de Porto Alegre, de forma híbrida, através da plataforma virtual *Zoom*, e na sede da SMAMUS, sob a presidência de **GERMANO BREMM**, da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS, e na presença dos:

CONSELHEIROS GOVERNAMENTAIS:

Lucas Cruz (Titular), **Departamento Municipal de Habitação – DEMHAB**; Júlia Lopes de Oliveira Freitas (1ª Suplente), **Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC**; Sônia Castro (Titular), **Gabinete do Prefeito – GP**; Ivan José da Silva (Titular), **Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano Regional – METROPLAN**; Patrícia da Silva Tschoepke (Titular) e Vaneska Paiva Henrique (1ª Suplente), **Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS**; Débora Carla Postingher (Titular), **Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura – SMOI**; e Eber Pires Marzulo (Titular), **Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS**.

CONSELHEIROS NÃO GOVERNAMENTAIS:

Jussara Kalil Pires (Titular) e Marco Calvete (2º Suplente), **Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental – ABES/RS**; Ricardo Vellinho Ruschel (Titular), **Associação Rio-grandense dos Escritórios de Arquitetura – ÁREA**; Paulo Bins Ely (Titular), **CRECI**; Jorge Larre Lopes (Titular), **STICC**; Ana Cláudia Narvaez Bestetti (Titular) e Verônica Di Benedetti (1ª Suplente), **Câmara de Dirigentes Lojistas de Porto Alegre – CDL-POA**; Antônio Carlos Zago (Titular), **Sindicato das Indústrias da Construção Civil – SINDUSCON**; e Elaine Adelina Pagani (2ª Suplente), **OAB/RS**.

CONSELHEIROS DA SOCIEDADE CIVIL:

Vanessa Silva Gomes (Titular), **Região de Gestão de Planejamento Dois – RGP. 2**; Jackson Roberto Santa Helena de Castro (Titular), **Região de Gestão de Planejamento Três – RGP. 3**; Paulo Eduardo Francisco Gadea (Titular), **Região de Gestão de Planejamento Quatro – RGP. 4**; Milton Borges Bueno (2º Suplente), **Região de Gestão de Planejamento Cinco –**

RGP. 5; Luiz Antônio Marques Gomes (Titular), **Região de Gestão de Planejamento Seis – RGP. 6;** Cacilda Correa S. Chaves (1ª Suplente), **Região de Gestão de Planejamento Sete – RGP. 7;** André Seixas (Titular) e Eldir José Gazzola Antonini (2ª Suplente), **Região de Gestão de Planejamento Oito – RGP. 8;** e Emerson Gonçalves dos Santos (Titular), **HOCDUA - Temática de Habitação, Organização da Cidade, Desenvolvimento Urbano e Ambiental.**

SECRETARIA EXECUTIVA:

Gabriela Brasil e Bárbara Coelho, **Secretaria Executiva da SMAMUS;** e Patrícia Costa, **Taquígrafa/Tachys Graphen.**

PAUTA:

1. Abertura e Comunicações;

2. Apreciação e votação das Atas nº 3018 (22/05/2025) e 3019 (29/05/2025);

3. Plano Diretor.

Após a conferência de *quorum* o Senhor Presidente deu início aos trabalhos, às 18h08min.

1. ABERTURA E COMUNICAÇÕES;

Germano Bremm (Presidente), Secretário Municipal de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS: Boa noite, conselheiros, conselheiras. São 18h08min. Temos quórum. Declaro, então, oficialmente aberta a nossa reunião ordinária do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental. Desejo uma excelente noite de trabalho a todos, nesse nosso formato híbrido, fazendo a nossa reunião aqui do auditório, alguns conselheiros aqui conosco, outros acompanhando no formato online. Seguimos na evolução da nossa pauta, de extrema relevância, da revisão do Plano Diretor. O debate especificamente, hoje, mais detalhado sobre os sistemas que envolvem o novo Plano Diretor Estratégico da nossa cidade. Eu consulto se temos inscritos ao período de comunicação. Pode fazer a inscrição pelo chat, reforçando, enquanto eu faço a leitura da chamada dos presentes. [Relação dos presentes na inicial]. Se faltou alguém, por favor, faça um indicativo no chat. Temos presente, pela UFRGS, inscrito para o período de comunicação, Conselheiro Éber. E, na sequência, o Conselheiro Zago. Lembramos que, para fazer uso das comunicações e fala, como estamos transmitindo a nossa reunião híbrida, no canal da SMAMUS do YouTube, que abram a câmera, para que

59 quem está nos assistindo possa acompanhar. Por favor, de imediato, então, para o período de
60 comunicação, os dois conselheiros inscritos. Oportunizo a fala para o Conselheiro Éber, pelo
61 período de 3 minutos. **Eber Pires Marzulo (Titular), Universidade Federal do Rio Grande**
62 **do Sul – UFRGS:** Meu boa noite às conselheiras e conselheiros, a este conselho. Eu gostaria
63 simplesmente de comunicar que a minha presença na reunião se deve devido aos critérios de
64 manutenção dos conselheiros, a partir do número de frequência. Com 5 ausências, segundo o
65 regimento, o conselheiro deixa de fazer parte do conselho. No entanto, gostaria de reafirmar a
66 posição, como representante da UFRGS, o entendimento de que este conselho está
67 funcionando desrespeitando uma decisão judicial. Sei que há aí uma interpretação distinta da
68 Prefeitura e da secretaria. No entanto, a tradição jurídica apresenta que uma decisão não se
69 coloca em suspensão a partir do recurso, mas que o recurso também deve ser julgado.
70 Gostaria, então, simplesmente de manifestar essa posição e para explicar, então, a minha
71 presença, sem participar das discussões, por entender que este Conselho está com o
72 funcionamento contra uma decisão judicial, até haja uma decisão em contrário. Boa noite, bom
73 trabalho. Obrigado. **Germano Bremm (Titular), Secretário Municipal de Meio Ambiente,**
74 **Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS:** Perfeito. Obrigado, Conselheiro Éber.
75 Consignamos aqui a sua fala. No entanto, discordamos, como já posicionado em outras
76 reuniões. Houve uma decisão judicial de primeiro grau, uma apelação feita pela Procuradoria-
77 Geral do Município. Nesse sentido, suspende a decisão de primeiro grau e legitimado, o
78 conselho eleito democraticamente, para dar continuidade aos debates, às suas reuniões
79 ordinárias. Especialmente, nesse momento que a gente vive de debate da revisão do Plano
80 Diretor. E temos a ampla maioria dos conselheiros. Naturalmente com algumas discordâncias
81 que a gente respeita. Na sequência, temos inscrito o Conselheiro Zago. **Antonio Carlos Zago**
82 **(Titular), Sindicato das Indústrias da Construção Civil – Sinduscon-RS:** Boa noite a
83 todos. É só para comunicar que ontem eu estive na audiência pública da concessão do DMAE,
84 lá na Câmara dos Vereadores. E foi uma audiência pública caracterizada por uma presença em
85 discussão política, e não da questão mesmo da privatização. Inclusive, um dos vereadores
86 perguntou quem era o funcionário do DMAE que estava presente, e praticamente duas
87 pessoas, de uma cerca de 100 pessoas que estavam ali contestando, duas pessoas apenas

88 levantaram a mão. Se constata que a questão, até mesmo para os funcionários do DMAE,
89 estão acreditando desta forma de dirigir o DMAE de agora em diante. Era só para registrar.
90 Foi uma audiência extremamente política, e nada mais do que isso. Uma boa noite, um bom
91 trabalho para todos nós. **Germano Bremm (Titular), Secretário Municipal de Meio**
92 **Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS:** Ok. Obrigado, Conselheiro Zago.
93 Na sequência, vamos ouvir o Conselheiro Jackson inscrito. **Jackson Roberto Santa Helena**
94 **de Castro (Titular), Região de Gestão de Planejamento Três – RGP. 3:** Boa noite a todos.
95 Presidente, todas e todos aí. É lastimável que a gente veja certas publicações, certas
96 informações que chegam até todos nós, aí, que são públicas, de que agora nós temos aí uma
97 nova modalidade de travar processos da revisão do Plano Diretor, justamente por aqueles que
98 mais defendem e cobram, e cobram com toda razão, de que a Prefeitura execute a revisão do
99 Plano Diretor. Eu entendo que o pleito é nobre. Mas agora tu levar uma discussão, porque a
100 câmara da gente está fechada aqui, chega a ser meio que infantil, no meu entendimento. Mas
101 era só isso. Eu queria registrar o meu descontentamento aí com essas notícias que eu recebi da
102 imprensa. Eu respeito, entendo os pontos de vistas, mas me parece muito mais uma cortina de
103 fumaça para que as reuniões não aconteçam e se continue essa cobrança exacerbada. Era esse
104 a minha fala. Muito obrigado. Um bom trabalho para nós todos. **Germano Bremm (Titular),**
105 **Secretário Municipal de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS:**
106 Perfeito. Obrigado, Conselheiro Jackson, pela manifestação. E não havendo mais conselheiros
107 inscritos, passamos imediatamente à nossa Ordem do Dia, iniciando com a votação das atas.

108 **2. APRECIÇÃO E VOTAÇÃO DAS ATAS Nº 3018 (22/05/2025) E 3019 (29/05/2025);**
109 Tivemos um pedido de correção. Então, não conseguimos evoluir na aprovação das atas.

110 **3. PLANO DIRETOR.**

111 De imediato, então, passamos ao passo seguinte, a nossa discussão em curso, no que se refere
112 à revisão do Plano Diretor. Hoje, especificamente, tratando do tema dos sistemas que
113 compõem o nosso Plano Estratégico. Temos aqui, no auditório, a presença da equipe do
114 Planejamento, sob o comando da nossa Coordenadora de Planejamento, Vaneska, e todo o
115 time que vai se dividir, vamos dizer assim, para melhor detalhar e esclarecer cada um desses
116 pontos que foram objeto das inúmeras discussões, dos inúmeros processos participativos que

117 tivemos, ao longo desses últimos anos, que envolve desde oficinas territoriais, debates
118 setoriais, oficinas técnicas, toda a etapa de leitura da cidade, cruzada com a leitura técnica, que
119 nos dá, e também debatida junto a seminários, conferência, vamos dizer assim, nos dá essa
120 proposta, onde a gente chega nessa proposição que vem ser trazida aqui para debate no âmbito
121 desse conselho. Então, a reunião de hoje é que a gente possa ouvir a equipe, apresentação
122 detalhada e, depois, abrir para eventuais questionamentos, dúvidas, debates sobre o tema
123 apresentado. Também reforçar que foi enviado pela equipe, então, material a todos os
124 conselheiros. Vaneska depois pode me complementar, no sentido de trazer toda a
125 documentação, enfim, técnica escrita daquilo que a gente está, de certa forma, apresentando
126 resumidamente aqui, nesses debates, nas nossas reuniões ordinárias, aí, de quarta-feira. Então,
127 eu já peço, imediatamente, para nossa coordenadora de Planejamento Urbano, Vaneska
128 Henrique Paiva, para nos fazer um pouco esse detalhamento de hoje. Por favor, Vaneska, fica
129 à vontade. **Vaneska Paiva Henrique (Titular), Secretaria de Meio Ambiente, Urbanismo**
130 **e Sustentabilidade – Smamus:** Então, como o Secretário comentou, eu vou estar hoje
131 introduzindo esse tema dos sistemas. Depois, vou ser seguida pelos meus colegas, a Arquiteta
132 Carolina Kessler, o Arquiteto Guilherme Castanheira e a Arquiteta Catiane Cardoso, também
133 detalhando os outros sistemas que nós trabalhamos. E nós aqui vamos ter esse papel, hoje, de
134 representar toda a equipe técnica e apresentar esse trabalho que foi desenvolvido, já na
135 sequência do que foi apresentado pela nossa Diretora Patrícia Tschoepke, na última semana.
136 Vou compartilhar com vocês aqui a tela para que vocês possam acompanhar as imagens que
137 ilustram, então, esse tema específico que a gente vai estar tratando aqui, hoje. Muito obrigada
138 pelo pessoal aqui que me deu esse apoio aqui na parte técnica. Então, o que nós vamos estar
139 falando, hoje? Como a gente comentou, a gente vai estar falando sobre essa proposta, que são
140 os sistemas estruturantes do Plano Diretor. Esses sistemas estruturantes, eles são resultado do
141 que já foi tratado pela nossa diretora, na última semana, da integração de todos os resultados
142 que vieram advindos da participação social, dos grupos de trabalho, dos subsídios da
143 consultoria técnica. E todo esse material, então, compilado, e que eu vou tentar aqui mostrar
144 brevemente, pela redução, pelo reduzido espaço de tempo, considerando que é um trabalho de
145 alta complexidade, mas que está registrado nos nossos relatórios que estão disponíveis,

146 também, no site do Plano Diretor. Então, esses sistemas, eles vêm para cumprir com a
147 descrição de como a gente atinge os objetivos do Plano Diretor, que são aqueles 5 que eu vou
148 fazer a leitura novamente para fins de registro, mas que também foram detalhados na última
149 semana. O de qualificar os espaços públicos e potencializar a utilização do Guaíba. Reduzir o
150 tempo de deslocamento das pessoas nos trajetos diários. Reduzir o custo da moradia e garantir
151 o acesso de todos à cidade. Adaptar a cidade para os efeitos das mudanças climáticas e zerar
152 as emissões de gases de efeito estufa. E fortalecer o planejamento urbano com base na
153 economia urbana, para responder eficientemente às dinâmicas da cidade e potencializar suas
154 formas de financiamento. Esses objetivos, eles foram consolidados na conferência, como foi
155 também tratado na última semana. E o embasamento teórico principal que foi utilizado pela
156 equipe técnica para ordenar esses objetivos com a finalidade de poderem, então, passar por
157 toda uma estrutura metodológica, desde o diagnóstico, desde a contribuição da sociedade, e
158 para se tornarem, então, uma proposta de revisão do Plano Diretor, foi o Guia para Elaboração
159 e Revisão de Planos Diretores, que está disponível no Ministério das Cidades e em outros
160 canais da rede, enfim, do Governo Federal, que estabelece, então, uma metodologia própria
161 para a revisão de Planos Diretores. Aqui, quem participou dos grupos de trabalho e teve
162 acompanhando todo o nosso desenvolvimento aí, desde 2019, quando nós iniciamos essa
163 revisão, e esse guia, ele é disponibilizado nesse ano, existe toda uma estrutura que traz desde
164 os temas, para identificar, então, as problemáticas da cidade, entender a partir das
165 problemáticas como é que se elabora as estratégias, e a partir daí ter os instrumentos e as
166 ferramentas que vão fazer com que o Plano Diretor possa atender aquelas problemáticas que
167 foram inicialmente identificadas. Então, para isso, é proposto uma estrutura que ali se
168 assemelha muito a uma planilha, onde se percorre, então, esse circuito, desde a temática até a
169 solução, para poder montar a estrutura do Plano Diretor. Foi assim que a gente fez essa
170 orquestra, né? Como esses resultados podem, então, se transformar em propostas. Então, aqui,
171 colocando essas questões. Elas estão todas detalhadas nos nossos relatórios, que traz, então,
172 esse trabalho que foi desenvolvido com os grupos. Mas de maneira síntese aqui, eu trago que
173 os temas, eles foram extraídos, então, dos tópicos prioritários que foram definidos na dinâmica
174 no dia 2 da conferência. A gente tem as problemáticas que são extraídas das respostas aos

175 pontos negativos que fizeram parte, também, das dinâmicas que foram conduzidas nesse
176 processo. Questões qualificadoras que, como colocam, então, informações que vêm tanto dos
177 diagnósticos, das oficinas, as exposições. Então, agregam essas problemáticas que são trazidas
178 pela população. As estratégias são extraídas das resoluções aprovadas no terceiro dia da
179 conferência. Aí, as próprias estratégias, também, têm questões que qualificam as estratégias e
180 que têm tanto informações relativas às resoluções da conferência, quanto algumas questões
181 que são trazidas pelo guia. Os instrumentos, eles encontram, também, esse referencial no
182 próprio guia, também no Estatuto. E o detalhamento dos instrumentos e ferramentas
183 complementares, da mesma forma. Então, para dar um exemplo aqui, a gente tem nos
184 relatórios um detalhamento para todas as temáticas que foram abordadas na revisão do Plano,
185 mas a gente traz aqui um exemplo que é do ambiente natural, em que eu vou destacar uma
186 parte desse exemplo, porque, realmente, o conteúdo é bastante longo, mas para que se entenda
187 da onde vem a estratégia dos sistemas. Então, a gente tem ali dentro da temática do meio
188 ambiente, as estratégias que são as de garantir a preservação, a conservação de áreas
189 ambientalmente frágeis. Vem também essa questão muito forte de identificar, mapear, zonear e
190 delimitar os corredores ecológicos. E um dos instrumentos que é pensado para isso, tem a ver
191 muito com como isso é descrito dentro dos limites do território municipal. Então, desde o
192 macrozoneamento até o zoneamento de uso e passando por essa ideia dos sistemas
193 estruturantes. Essa ideia de conceber sistemas que estão conectados a essas temáticas e a esses
194 objetivos do plano, ela não é uma ideia inédita de Porto Alegre, é uma ideia que está presente.
195 Aqui a gente traz alguns nomes de alguns municípios do mundo onde a gente estudou a
196 legislação e os instrumentos urbanísticos, e que é muito recorrente essa descrição territorial de
197 ter o mapa de um sistema ecológico, um mapa de um sistema econômico. E esses mapas, eles
198 descrevem quais são as áreas da cidade onde vão se estabelecer o desenvolvimento de políticas
199 públicas específicas para que se desenvolvam esses temas. Então, aqui, só para ter uma ideia
200 desses exemplos, que a gente também traz detalhados nos relatórios. Então, essa, a principal
201 questão que a gente traz aqui é entender o território como sistema. E esse sistema, também,
202 aqui conceituando, porque daqui a pouco a gente fala muito nessa palavra, sistema, e a gente
203 vai falar muito, hoje, dessa palavra, a gente entende ela como um conjunto de elementos ou

204 componentes. No plano, a gente chama que seriam os componentes, que são interdependentes,
205 mas eles se organizam de forma a compor um todo. Então, a gente pode ter uma praça em
206 determinado bairro, outra praça. A gente identifica qual é a conexão dessa praça. Como é que
207 a gente lê essa conexão como forma de qualificar ainda mais e otimizar e fazer com que aquele
208 espaço seja ainda mais utilizado. Aqui, a gente também achou importante trazer como é que a
209 gente chega nesse mapeamento, não é um mapeamento que, entendo que muitas vezes pode,
210 eventualmente, se incorrer no erro de imaginar que são técnicos ali pegando e mapeando as
211 questões que entendem que são importantes no território. Para nós, isso foi todo um processo
212 que vem também da participação. Então, a gente entendeu que era importante, também,
213 ilustrar. A gente tem o resultado das oficinas. Essas oficinas ali, a primeira imagem que vocês
214 vêem à esquerda, são as oficinas que foram realizadas ainda em 2019, que a gente ia com
215 mapas, pedia para a população demarcar quais eram os problemas que existiam no território.
216 Muitas vezes, também, se marcavam propostas ou ideias que se tinha, concepções, as vocações
217 dos territórios. Isso tudo foi digitalizado. Se elaborou algumas, alguns mapas estatísticos em
218 relação a esses resultados, para entender quais eram os lugares que mais frequentemente eram
219 citados. Quais eram os lugares, tanto para questões positivas quanto para questões negativas.
220 Isso vocês vão ver que os sistemas, eles trabalham das duas formas, identificando áreas que
221 são bem servidas e áreas, também, que são carentes, porque essas duas dimensões levam
222 estratégias específicas de desenvolvimento de políticas para, ou aproveitar a dinâmica do que
223 existe positivo, ou poder qualificar áreas que têm muita carência. Então, a partir disso, a gente
224 tem as propostas. E ali a gente destaca, na última imagem, que eu entendo que dificilmente se
225 consegue compreender nessa escala, mas que também está registrado nos relatórios. Sempre
226 vou dizer isso, porque é muito difícil colocar um conteúdo que hoje eu não vou saber quantas
227 páginas já tem, mas depois eu vou pedir para o pessoal me conseguir essa informação que acho
228 que é bem importante, de tudo que foi produzido de conteúdo técnico e que é um volume,
229 assim, realmente, muito grande. A gente busca sintetizar aqui. Mas o principal que tem aqui de
230 informação nessa última imagem é que a gente lê o mapa como um papel central na aplicação
231 dos instrumentos e materialização dos objetivos do plano. Então, nos interessa, de forma muito
232 específica, entender quais são os territórios que a gente vai atacar, para poder desenvolver uma

233 conexão de um sistema ecológico ou do sistema econômico e assim por diante. Não vou me
234 adiantar no que a gente vai estar detalhando nas próximas, nos próximos momentos. Uma
235 questão que a gente coloca aqui, e essa linha do tempo, quem já me viu falar sobre o Plano
236 Diretor é uma linha do tempo que a gente utiliza e utilizou bastante. Desde 1914, quando a
237 gente tem os primeiros planos que buscam organizar o espaço da cidade, como se dá esse
238 projeto de espaço urbano, a gente vai, progressivamente, se vocês forem estudar os planos,
239 deixando de detalhar esse espaço público e tendo menos precisão em relação a como esse
240 espaço público tem que contribuir para o desenvolvimento de políticas específicas. Então, o
241 que a gente busca nesse plano, e essa imagem vem um pouco remeter a isso, é poder ter mapas
242 e instrumentos e orientações de quais são, realmente, os projetos que a gente tem que
243 alavancar na cidade, onde é que a gente tem que concentrar o investimento de recursos que
244 sejam oriundos da política urbana, e como a gente faz isso dentro de uma estratégia de
245 desenho que faça sentido para toda a cidade. Aqui a gente traz os mapas do PDU, que,
246 depois, meus colegas vão trazer, né, sempre quando falarem de cada um desses sistemas, o que
247 existe hoje no plano. Eles são muito esquemáticos. Em 2010, eles receberam uma sobreposição
248 de Unidade de Estruturação Urbana, de macrozoneamento, mas eles não mudaram na sua
249 essência no que eles estão aqui, que são mapas de ali do final da década de 90. E a visão crítica
250 que a gente traz sobre esses mapas é que eles buscavam ser uma espacialização das estratégias
251 do plano. Então, eles buscavam marcar no território onde estão esses elementos, esses
252 componentes que são importantes para a qualificação ambiental, para o sistema de espaços
253 abertos, para promoção econômica da cidade, para a produção da cidade. Mas eles traziam de
254 uma forma muito esquemática. E isso nos causava uma série de dificuldades e muitas delas
255 relacionadas, enfim, à implementação dessas políticas de forma mais eficiente dentro do
256 território. Então, o que a gente vai trazer aqui, hoje, quando a gente fala em sistemas, são uma
257 evolução para mapas mais precisos e a importância do resgate de indicações para o desenho do
258 espaço público, que são as duas questões que a gente criticou bastante no modelo do Plano
259 atual. Os sistemas estruturantes, então, que eu coloquei que nós vamos estar falando aqui,
260 hoje, que estão sendo propostas para o plano são esses 4. Então, vou só compartilhar e
261 compartilhar novamente, porque acho que vocês estavam vendo. Ali tinha umas marcações que

estavam aparecendo em cima da apresentação para não ficar prejudicada aqui nossa transmissão. Então, nós temos esses sistemas estruturantes. É disso que a gente vai falar aqui, hoje. Um sistema ecológico. Um sistema de espaços abertos. Um sistema de estrutura e infraestrutura e um sistema socioeconômico. Esses 4 sistemas, eles vêm para estabelecer como a gente vai atender os objetivos. E a gente ouve muito e entende que, realmente, é algo que tem que ser questionado, como que aqueles objetivos, que são objetivos, entendo que dificilmente alguém será contrário aos objetivos que foram estabelecidos. Mas como eles vão ser realizados? Eles vão ser realizados, em grande parte, acreditamos, por essa proposta, essa leitura dos sistemas. Agora, pessoal. Então, o Sistema Ecológico, é o primeiro sistema que eu vou apresentar para vocês. Depois, eu já vou passar a palavra para o próximo colega. Ele tem como conceito, então, ser um sistema que ele é formado por uma rede interconectada dos elementos nacionais, naturais e áreas verdes que integram a estrutura urbana, com a finalidade de qualificar o território municipal, promovendo harmonia entre os diferentes ambientes, assegurando a preservação do patrimônio natural e a sustentabilidade ambiental, além da mitigação dos impactos decorrentes da poluição, da degradação ambiental, do saneamento inadequado e do desperdício energético. Esse sistema, ele pode ser lido no nosso Plano atual a partir da estratégia de qualificação ambiental, que busca trazer esses mesmos elementos, mas que daí a gente coloca essa visão crítica em relação a não conseguir contextualizar de uma forma tão precisa que a gente conseguisse vincular políticas específicas. O mapa que eu comentei antes, hoje a gente tem um mapa de 99. Aqui ele só está sobreposto com algumas informações que, no nosso entendimento, inclusive, acabaram prejudicando a iniciativa inicial da elaboração do mapa. Mas esse é o que a gente tem hoje em termos de qualificação ambiental, que descreve ali algumas áreas que seriam de interesse para o ambiente natural, algumas áreas onde deveria ser avaliado, então, as condições dos corpos d'água. E a gente parte do princípio de que esses elementos, eles têm que ser de alguma forma lidos na proposta de agora. O Sistema Ecológico, ele está vinculado fortemente ao objetivo 4, que é de adaptar a cidade para os efeitos das mudanças climáticas e zerar as emissões de gases de efeito estufa. O propósito dele é consolidar esses limites urbanos e ambientais para proteger as áreas de importância ambiental do avanço da urbanização informal, que é um risco que a gente corre

291 muito grande, a informalidade de uma forma que acaba invadindo esses espaços e, muitas
292 vezes, sem ter o cuidado que é necessário, porque são áreas mais sensíveis no território. E
293 melhorar a qualidade dos assentamentos humanos na orla, com mais e melhores espaços
294 públicos e coletivos e práticas sustentáveis de uso e ocupação do território, porque também a
295 gente acredita que, simplesmente, estabelecer que esses espaços não vão ser ocupados, não são
296 suficientes, não têm sido suficientes para manter esses espaços preservados. O objetivo geral é
297 qualificar o território, promover harmonia entre os ambientes natural e construído e assegurar
298 a preservação do patrimônio ambiental da cidade, orientando o desenvolvimento de planos,
299 programas e projetos urbanos setoriais. Então, isso é uma questão que é muito importante.
300 Todos esses sistemas, eles não são estabelecidos para determinar regimes urbanísticos. Isso é
301 importante se saber, porque quando se pensa em Plano Diretor, e a gente até tem uma visão
302 bastante crítica em relação a isso, se pensa muito nos parâmetros do regime urbanístico. A
303 ideia dos sistemas é justamente reconhecer e orientar para planos, programas e projetos
304 específicos. Então, a gente vai saber que ali passa um corredor. Então, vai ter que existir um
305 projeto que inclua esse corredor, que conecte duas Unidades de Conservação e assim por
306 diante. Os objetivos específicos desse sistema são: integrar os elementos naturais ao
307 planejamento urbano. Contribuir para a adaptação da cidade às mudanças climáticas e para
308 reduzir as emissões de gases de efeito estufa. Proteger a biodiversidade e conectar as áreas
309 verdes. Como eu já dei o exemplo, duas Unidades de Conservação, como elas se conectam
310 para permitir essas trocas. Mitigar riscos ambientais e promover o equilíbrio ecológico.
311 Ampliar a oferta de espaços naturais acessíveis à população, que muitas vezes também existe
312 todo um patrimônio natural que, muitas vezes, nem é conhecido. A população, em geral, não
313 acessa, essa valorização. Apoiar políticas sustentáveis e o uso racional de recursos e reforçar a
314 resiliência urbana frente a eventos climáticos extremos. Os insumos para esses mapeamentos,
315 além de tudo aquilo que eu já coloquei, da participação social, dos mapeamentos que foram
316 realizados, dos subsídios que foram entregues pela consultoria e do trabalho técnico da equipe
317 que trabalhou na revisão do Plano Diretor, foram, também, o Plano de Manejo do Morro do
318 Osso, também do Refúgio de Vida Silvestre São Pedro, e do Plano Municipal de Conservação
319 e Recuperação da Mata Atlântica, que trouxeram aí mapeamentos mais consolidados de

320 algumas dessas questões no território. Aqui, então, toda vez que a gente for apresentar um
321 sistema, e esse é o primeiro. Já vai acontecer isso. Depois de passar por toda essa
322 conceituação, a gente apresenta quais são os componentes. Ou seja, o que vai estar sendo
323 apresentado nesse mapa, que vai ser utilizado, não só para o desenvolvimento dessas políticas,
324 quanto para fazer um monitoramento da implementação do Plano, num segundo momento.
325 Então, as bacias hidrográficas são o primeiro componente, principalmente de uma divisão
326 territorial em que se entende que tem que existir projetos focados dentro desse limite da bacia,
327 dependendo das questões que a gente está tratando. E as bacias, então, elas correspondem a
328 essas áreas de captação natural das águas pluviais, que escoam para os corpos d'água. Então, a
329 gente pode ver ali, bem no centro de Porto Alegre, a bacia do Ipiranga, do Arroio Dilúvio. Lá
330 embaixo, a outra, né, são as maiores, a do Salso, e outras bacias aí que vão se organizando no
331 território e que orientam, então, questões específicas. A partir do momento que a gente tem
332 essa leitura da bacia, a gente entende que tudo que estiver ali vai contribuir e vai acabar
333 escoando para esse corpo d'água específico, né? Por isso, é importante essa dimensão de
334 planejamento. Outro componente, e daí aqui ele vem em duas partes, são as próprias Unidades
335 de Conservação. Aqui estão demarcadas as 4 que nós temos em Porto Alegre. E também a
336 Unidade de, duas Unidades de Conservação estaduais, que a gente vê ali nas ilhas e aquela que
337 pega em Viamão. Então, as Unidades de Conservação, elas são espaços territoriais, recursos
338 ambientais assim definidos. Existe uma legislação federal, que são instituídos pelo Poder
339 Público com o objetivo de conservar, aos quais se aplicam garantias adequadas de proteção, e
340 também nos termos da legislação ambiental. No entorno dessas Unidades de Conservação, nós
341 temos, então, as Zonas de Amortecimento das Unidades de Conservação, que são esse
342 entorno, como eu comentei, onde as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições
343 específicas. Isso, quando na próxima semana, for falar de zoneamento, a gente também vai
344 citar essa compatibilização que já está realizada. Aqui a gente tem a descrição dos corredores
345 de biodiversidade, que se dividem em dois tipos aqui na proposta do plano, os corredores
346 ecológicos e os corredores verdes urbanos. Falando, então, em termos de corredores
347 ecológicos, a gente tem eles mapeados nesse verde mais escuro, ali na parte sul, como vocês
348 estão vendo, e a gente fez um cálculo da extensão desses corredores, onde a gente tem uma

349 proposta aí. Tem alguns, não sei se vocês estão vendo. Tem alguns caminhos que eles são um
350 pouco mais finos. Eu vou tentar apontar aqui, que daí quem está distante, também, poderia
351 ver. Não acho que não fui bem sucedida. Mas são aqueles que são menores, estão conectando,
352 por exemplo, o Morro do Osso com outros. Depois, a gente vai disponibilizar esse material.
353 Eles acabam somando aí 150 km de extensão. Para quem tem uma ideia, assim, é uma distância
354 bem considerável. É mais do que ir do Centro de Porto Alegre até o Centro de Caxias do Sul.
355 Então, se a gente pensar em termos de distância, é bem abrangente no território, e o Plano é
356 bem ambicioso em demarcar dessa forma esses corredores. Como eu comentei, existem,
357 também, os corredores verdes urbanos, que eles são destinados à arborização e à conexão de
358 áreas verdes do ambiente urbano, também com essa finalidade de melhorar o microclima. A
359 gente sabe que existem, e veio aí do resultado, também, do Plano de Ação Climática, essa
360 identificação de ilhas de calor que afetam, principalmente, a parte norte do território. Então,
361 esses corredores verdes, eles vêm para contribuir nesse sentido, onde a gente propõe aí 390
362 km, considerando as vias que foram selecionadas, que são todas essas que estão desenhadas
363 em tracejado verde dentro do território. E tudo isso, vocês vêem que vão, vai conectando
364 partes com partes e essa vai ser a ideia de cada um dos sistemas. Também foram identificadas,
365 e isso já existiam indicativos no nosso PDDUA, mas que a gente entendia que falhava em
366 precisão, como todos esses mapas que estavam associados às estratégias, e também não tinham
367 esse mesmo número de corpos d'água que estão identificados, onde a gente coloca, então, essa
368 descrição para a implementação de projetos voltados para recuperação desses arroios e que
369 podem estar integrados à estrutura urbana ou buscar a recomposição das condições naturais.
370 Aí, obviamente, varia muito, né? A gente tem marcado, por exemplo, o Arroio Dilúvio, que é
371 um arroio que em grande parte, ele é bastante urbano, assim como tem o do Salso, que, na
372 parte sul, tem mais áreas desocupadas ao longo da sua extensão. São 170 km, então,
373 identificados para recuperação de corpos d'água. Também entendemos que bem, um número
374 bem ambicioso que a gente está gravando aqui no plano. Para complementar, durante todo
375 esse processo, foi discutido no grupo de trabalho uma série de elementos que se entendiam que
376 são verdes e que são importantes e que deveriam, de alguma forma, serem integrados à
377 estrutura urbana e que deveria existir algum estímulo para que os projetos, também, possam se

378 adaptar e contribuir para formar essa rede de espaços verdes. Então, a gente identificou essas
379 áreas que estão chamadas como Áreas de Estímulo à Infraestrutura Verde. São essas áreas que
380 pegam ali no centro do território municipal, inclusive, e que correspondem a territórios
381 compostos por conjuntos de espaços territoriais de relevante interesse ecológico e paisagístico.
382 Então, muitas vezes, vão ser lugares ou onde tem muitas áreas de preservação, onde tem uma
383 concentração de remanescentes da Mata Atlântica. E eles estão, então, descritos para serem
384 estudados e fazerem parte dessa rede. O mapa completo, para poder dar uma ideia geral de
385 como é que fica. E aqui a gente pode até ler. Eu estava comentando antes com a nossa
386 diretora, Patrícia, né, ela estava falando, dá para ler bem os 3 terços que a gente comentou, e
387 isso acho que vocês podem perceber no último slide, quando a gente trouxe todos os
388 sistemas. Dá para entender bem que a gente tem uma porção sul, realmente, mais impactada
389 por essa presença do patrimônio ambiental. Uma região central onde a gente tem que buscar
390 essa compatibilização. E uma região mais ao norte, onde a gente busca, através de estratégias
391 como os corredores verdes, trazer essa dimensão natural para a cidade, mas que é uma área
392 mais urbanizada. Eu finalizo, então, o Sistema Ecológico. Vou passar para a minha colega,
393 Carolina Kessler, que vai apresentar a parte do Sistema de Espaços Abertos. Obrigada.
394 **Carolina Wallau de Oliveira Kessler (2ª Suplente), Secretária de Meio Ambiente,**
395 **Urbanismo e Sustentabilidade – Smamus:** Boa noite a todos, Secretário Germano,
396 conselheiros e conselheiras. Eu vou estar apresentando para vocês, então, o Sistema de
397 Espaços Abertos. Para o outro lado. Então, vamos lá. Então, o Sistema de Espaços Abertos,
398 ele compreende o conjunto de áreas livres destinadas tanto à permanência como à passagem de
399 uso coletivo. Integram os territórios tanto urbano como rural e são compostos, então, por
400 parques, praças, largos, sistema viário, calçadas. E, ainda, marcos da paisagem natural ou
401 construída e áreas de interesse cultural. No Plano Diretor atual, a gente consegue verificar a
402 presença dos espaços abertos dentro da estratégia de estruturação urbana, através do
403 Programa de Espaços Abertos. A gente aqui vê os mapas, então, conforme a Vaneska já
404 explicou, de uma maneira mais esquemática na 434 e, depois, em 2010, na revisão com essa
405 forma que ficou um pouco mais poluída, né, que ficou difícil a leitura. Depois eu vou falar com
406 vocês, também, sobre o patrimônio cultural, que ele está incluído no plano atual, dentro da

407 estratégia de qualificação ambiental, uma vez que o patrimônio ambiental, ele abrange tanto o
408 patrimônio cultural como natural. O mapa também, também tinha estratégia de qualificação
409 ambiental. Um mapa específico para a valorização do patrimônio cultural. O sistema de
410 espaços abertos, então, ele está vinculado ao objetivo 1 da revisão do Plano Diretor, que é
411 qualificar os espaços públicos e potencializar a utilização do Guaíba. Ele tem como propósito
412 valorizar e integrar os espaços abertos, articulando estes com o sistema de áreas de interesse
413 ambiental e de interesse paisagístico municipal, permitindo que toda a população usufrua
414 desses espaços, incorporando-os nos processos de ocupação, transformação, adaptação e
415 interpretação que expressam a diversidade de Porto Alegre. Aqui abaixo, a gente listou, então,
416 dentro dos objetivos de desenvolvimento sustentável, aqueles que se enquadram melhor dentro
417 do sistema, e a gente dá o destaque para o ODS 11, que é cidades e comunidades sustentáveis.
418 Como objetivo geral, valorizar o espaço público como estrutura fundamental da cidade,
419 conectando territórios, promovendo mobilidade ativa e incentivando o lazer, a cultura e o
420 turismo. Ele também contribui para o equilíbrio ambiental e para a saúde urbana, ao ampliar
421 áreas permeáveis, proporcionar conforto térmico e integrar a cidade e a paisagem natural.
422 Quanto aos objetivos específicos, a valorização do espaço público como elemento central da
423 vida urbana. O incentivo ao lazer, à cultura, ao esporte, à convivência social. O fortalecimento
424 da mobilidade ativa, integrando calçadas e ciclovias. A requalificação e a conexão de parques,
425 praças e áreas verdes, valorizando a sua função, tanto paisagística como ecológica e urbana. E
426 contribuir para o conforto ambiental e adaptação climática. Aqui a gente passa a ver, então, o
427 início da formação do mapa do Sistema de Espaços Abertos, onde a gente tem o contorno da
428 orla, em azul, que corresponde à interface da cidade com o lago Guaíba e os corpos d'água
429 integrantes do Delta do Jacuí. Depois, em tons de verde, a gente tem as praças e os parques,
430 no verde mais escuro, e as 4 Unidades de Conservação, no verde mais claro. São áreas de uso
431 público, podendo ou não ser áreas verdes destinadas a atividades recreativas de lazer ou de
432 conservação da biodiversidade, e pode tanto ter o acesso público e restrito, como acesso
433 controlado. A seguir, nós temos em amarelo as Áreas de Interesse Institucional, que são
434 espaços ocupados por instituições públicas ou privadas, como universidades, hospitais, centros
435 comunitários e outros serviços de relevante interesse público, desempenhando papel

institucional no atendimento à comunidade. Para trazer como exemplos, ao norte do município nós temos aquela área maior, que, no caso, é o Aeroporto Salgado Filho. À direita tem o porto seco, falou. Acima ali da, da Unidade de Saúde Sant'laire, temos a parte da UFRGS, do campus do Vale da UFRGS. E, próximo ao centro, ali onde, perto da Usina do Gasômetro, o Centro Administrativo Estadual. Depois, nós temos em laranja as Áreas de Interesse Cultural, que são territórios caracterizados pela presença de conjuntos de elementos culturais significativos, cuja articulação com os demais componentes do sistema se dá por meio de corredores culturais e conexões paisagísticas. Aqui é uma proposta nova em relação ao plano anterior, que são as Áreas de Desenvolvimento Cultural e Criativo para setores estratégicos da cidade, buscando o fortalecimento da identidade local, o fomento à economia criativa, a valorização do patrimônio e o incentivo à participação cidadã. Atualmente, nós já temos os programas específicos, então, do 4º Distrito e do Centro Histórico. E, inicialmente, a gente já está propondo, então, a parte para a Cidade Baixa. Os Pontos de Emergência Visuais, eles são locais com vistas panorâmicas da cidade, devendo ser integrados ao Sistema de Espaços Abertos para garantir sua acessibilidade e apropriação pela comunidade. Aqui a gente agregou, então, os morros da cidade, para mostrar, então, esses pontos de vista panorâmica que a gente tem desses pontos mais altos. E também é importante salientar que tem pontos de emergência visual em partes urbanizadas, como o Viaduto da Borges de Medeiros, por exemplo. Depois, os corredores verdes, que já apareceram, então, no Sistema Ecológico, são vias que possibilitam o acesso e a circulação entre os componentes do Sistema de Espaços Abertos, onde devem ser priorizadas a mobilidade ativa, a arborização viária, a qualificação das calçadas e dos espaços públicos. Os parques projetados, a gente está propondo 5 parques, em princípio, representam uma tipologia de espaço público que alia a infraestrutura verde à função ecológica e urbanística. Eles desempenham papel estratégico na integração entre a conservação ambiental e o ordenamento urbano. A leste da cidade, na parte superior, ali ao norte, a gente tem o Arroio Feijó, na divisa com Alvorada. Depois, pega o Arroio da Mangueira e Passo da Areia, no Sarandi. O Arroio Dilúvio, ao longo da Avenida Ipiranga. Descendo ali no Centro-Sul nós temos o Passo Fundo e o Cavallhada, e depois, também, do Salso, como a Vaneska já tinha citado anteriormente. E os percursos e conexões paisagísticos são rotas destinadas a conectar

os componentes do Sistema de Espaços Abertos, podendo receber tratamento paisagístico diferenciado para reforçar a sua identidade na paisagem urbana. Aqui a gente quer estimular, principalmente, a parte da orla, desde a João Moreira Maciel, ao norte do município, descendo ali pelo Gasômetro, pelos clubes náuticos. Depois, internaliza um pouco, vai até o Lami, faz o caminho do Caminho Rural e sobe os morros para as vistas panorâmicas. Aqui, então, é o nosso mapa final com todos os componentes sobrepostos. Agora eu passo a apresentar para vocês um anexo específico para as Áreas de Interesse Cultural, dada a relevância desse assunto, onde, inicialmente, a gente marca os elementos públicos e de uso público, que se caracterizam como lugares ou elementos pontuais, naturais ou culturais, que possuem valor significativo, passíveis de ações de preservação de acordo com lei específica de inventário ou de tombamento, podendo ser públicos ou privados, desde que com uso público. Aqui a gente salienta que foram marcados, tanto prédios públicos como privados, mas desde que com acesso público. Os prédios tombados são edificações individuais, formalmente reconhecidas como do patrimônio cultural da cidade, com atributos de excepcionalidade por seu valor histórico, arquitetônico, artístico ou simbólico, e que estão legalmente protegidas por meio do instrumento do tombamento em nível municipal, estadual ou federal. Os sítios tombados, a gente sai da questão pontual e passa para uma área mais abrangente, são porções do território urbano, rural ou natural, que reúnem elementos de valor histórico, cultural, arquitetônico, artístico, arqueológico ou paisagístico, reconhecidos formalmente como patrimônio cultural, protegidos por meio do instrumento jurídico do tombamento. As Áreas Quilombolas, Núcleos Quilombolas, são grupos étnicos predominantemente constituídos pela população negra, rural ou urbana, que se autodefinem a partir das relações específicas com a terra, o parentesco, o território, a ancestralidade, as tradições e práticas culturais próprias. Esses dados, os dados dos povos originários, nós buscamos do IBGE. Os povos originários, que seriam os indígenas ou ameríndios, são povos que viviam no país antes da chegada dos portugueses. Então, a gente demarca aqui em azul os povos originários e em verde os quilombolas. Aqui, as áreas de interesse cultural são territórios caracterizados pela presença de conjuntos de elementos culturais significativos, cuja articulação com os demais componentes do sistema se dá por meio de corredores culturais e conexões paisagísticas. Nós fizemos 3 classificações. Desculpa. 3

classificações. Na borda do, com face para o rio, as áreas de interesse cultural da orla. Depois, mais na área central e um pedaço do 4º Distrito, a área central. E no interior, um rosa intermediário, ali pega o IAPI, o Petrópolis, por exemplo, a parte interior das áreas. Na parte das Áreas de Interesse Cultural, atualmente existem 134 áreas e foi feito todo um estudo e uma revisão sobre elas, de forma a agrupar aquelas que estavam muito próximas. Da, resultado dessa revisão, então, ficaram à orla e mais 22 áreas de interesse cultural. E aqui, por fim, temos, então, o mapa de um anexo específico das Áreas de Interesse Cultural. Passo a palavra para vocês, então, Guilherme Castanheira, para apresentar a estrutura e infraestrutura urbana.

Guilherme Castanheira, Secretaria de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS: Boa noite a todos. Obrigado, Carol, pela introdução. Então, hoje eu vou fazer a apresentação do Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana. Então, o Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana, ele é formado pelo conjunto de estruturas físicas e redes essenciais ao funcionamento da cidade, abrangendo o sistema viário, então todas as rodovias, as estradas, as avenidas, os equipamentos urbanos e comunitários, e também as redes de infraestrutura como abastecimento de água, esgoto, drenagem urbana e iluminação, que deverão ser tratados de forma integrada, para assegurar eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento urbano equilibrado, inclusive. Como foi dito pela Vaneska, então, anteriormente, todos os sistemas, eles têm uma contemplam algumas das estratégias do Plano Diretor. Então, o Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana, ele contempla as estratégias estrutura urbana, mobilidade urbana e qualificação ambiental. Aqui a gente, também, traz esses mapas que eram oriundos da 434 e, depois, tiveram uma evolução. Como foi dito anteriormente, alguns tiveram uma evolução, que na verdade prejudicou um pouco a leitura. Outros permanecem iguais, como é o da figura 4, que é da estratégia de qualificação ambiental. Com relação a essa proposta, então, o Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana, ele é transversal a todos os objetivos, mas eles está vinculado mais precisamente aos objetivos 2, 3 e 4, que é um reduzir o tempo de deslocamento das pessoas nos trajetos diários, reduzir o curso da moradia e garantir o acesso de todos à cidade, e o 4, adaptar a cidade para os efeitos das mudanças climáticas e zerar as emissões de gases de efeito estufa. O propósito, então, desse sistema, é dar suporte a toda a cidade, garantindo o direito de acesso aos serviços e à infraestrutura urbana, bem como

fazendo a conexão entre os diversos territórios municipais e os municípios vizinhos. Também, como foi dito pela Carolina aqui, a gente tem vários ODS que estão vinculados a esse sistema. Praticamente, pega todos. Como objetivo geral, então, desse sistema, é garantir o funcionamento eficiente e sustentável da cidade, promovendo, também, o desenvolvimento urbano equilibrado e inclusivo. Dentro dos objetivos específicos, que aí eu acho que fazem, ele se contextualiza um pouco com os objetivos gerais do plano. Então, é suportar o adensamento urbano com infraestrutura adequada e planejada, fortalecer a conectividade urbana e metropolitana, apoiando a logística e o desenvolvimento territorial e a interação social, reduzir distâncias, tempos de percurso, consumo energético e os impactos ambientais da mobilidade urbana, priorizar, desculpe, o transporte coletivo, os modos ativos e as soluções de mobilidade de baixo impacto ambiental, integrar, de forma eficiente e sustentável, as redes de infraestrutura urbana essenciais, como água, esgoto, drenagem, energia e outros, assegurar o funcionamento articulado do território, o acesso equitativo aos serviços urbanos e comunitários. Esse sistema, então, ele vai ser organizado em duas grandes estruturas, que é a estrutura de mobilidade e a rede de equipamentos públicos urbanos e comunitários, sendo que a estrutura de mobilidade, então, ela é formada tanto por elementos físicos e sistemas funcionais que são destinados à circulação e ao transporte urbano, abrangendo os diferentes modais. Isso é uma novidade que a gente está colocando, aqui, para o sistema, então, identificar não somente os modais, ah, viários, rodoviários, mas também as linhas férreas, hidroviárias, que deverão ser planejados de forma integrada, para garantir a eficiência dos deslocamentos, a redução das distâncias e dos tempos de percurso, nos termos das políticas municipais de mobilidade urbana. E aqui vale frisar, que então essa proposta, que ela está vinculada, também, ao Plano de Mobilidade Urbana, que é um instrumento da política urbana do município de Porto Alegre, assim como o código de acessibilidade, o Plano Diretor de Acessibilidade, o Plano Diretor Ciclovitário e por aí. Então, integram a estrutura de mobilidade, a estrutura viária e os equipamentos de mobilidade urbana a ele. Os equipamentos de mobilidade urbana à viária. Obrigado. A estrutura viária, a estrutura hidroviária, a estrutura aeroviária e os sistemas de transporte urbano e transporte ativo. A estrutura de mobilidade, então, dentro da estrutura de mobilidade, temos a estrutura viária, que ela é formada pelo

conjunto do sistema viário, como já foi dito, então, todas as vias, as rodovias, das avenidas e dos equipamentos de mobilidade urbana, que são destinados à circulação e suporte aos sistemas de transporte da cidade. O sistema viário municipal, ele é o conjunto das vias classificadas e hierarquizadas de acordo com critérios de funcionalidade viária. Aqui a gente fez, junto com o grupo técnico, nós fizemos umas adaptações, trazendo uma proposta de novas nomenclaturas para as vias, para que possa ficar mais claro para a população, como é que se dão essa, esse sistema viário. A gente permanece com as vias de transição, que são aquelas que fazem a ligação dos sistemas rodoviários interurbanos e urbanos. As vias estruturantes, elas substituem as vias arteriais de primeiro nível, que são as responsáveis pela estruturação do território e fazerem a conexão da Região Metropolitana. Aqui ao lado, eu trouxe alguns exemplos das vias, então, de transição. Hoje, a gente tem uma conhecida, Castelo Branco. Uma estruturante, que faz uma conexão, até com a Região Metropolitana, que é a Protásio Alves. E, depois, as vias arteriais, que são as complementares à estruturação do território. As vias coletoras, que são responsáveis pela distribuição entre as vias, as vias locais de distribuição local, interna entre bairros, por exemplo, as vias de pedestres, com prioridade à circulação de pedestres e as vias de trânsito compartilhado, também, que é uma novidade, que é as vias onde a gente pode ter os diferentes modos de transporte no mesmo ambiente, sendo que a prioridade sempre ao modo ativo. Dentro da estrutura viária, a gente, também, tem a malha viária básica municipal, que ela é composta por três vias: as vias de transição, que são as, a Castelo Branco, a BR, as estruturantes, que a gente consegue verificar, que elas fazem a conexão direta do território, tanto zona Norte e zona Sul ou centro, zona Leste, zona Oeste. E, depois, as vias arteriais. São as três vias, são as que constituem a malha viária básica do município. Ainda na estrutura viária, o grupo técnico, também, fez uma adaptação de alguns anexos, para servir de suporte, tanto para a elaboração de projetos de novas vias, como de requalificação de vias existentes. E aqui a gente tem o anexo da classificação das vias, que é onde tem as informações sobre as características funcionais, geométricas e infra-estruturais das vias integrantes desse sistema viário municipal. A novidade nesse anexo, aqui, é que a gente coloca medidas mínimas a serem utilizadas para as vias, tanto no gabarito das vias, como largura das calçadas, canteiros e por aí vai. Para auxiliar, também, a elaboração dos projetos, a

gente está substituindo o perfil viário, os desenhos de perfil viário por um anexo de elementos de perfil viário, que também vão servir para a gente poder detalhar essas vias. Então, esse anexo, ele é dividido nos quatro componentes que fazem, que representam o perfil viário, que é a calçada, a pista de rolamento, o canteiro central e o espaço cicloviário. E está se propondo um anexo, onde tenha desenhos em duas dimensões, três dimensões, vistas isométricas, com medidas mínimas, para serem utilizadas para a gente produzir, fazer a requalificação de vias existentes ou projetar novas vias. Ainda na estrutura viária, a gente tem, como foi dito anteriormente, a gente já dividiu o sistema viário e os equipamentos de mobilidade urbana, que são as instalações e espaços de infraestrutura destinados à operação dos sistemas de transporte urbano e transporte ativo, bem como o apoio à circulação viária. Aqui eu trouxe, só para representação no mapa, os principais equipamentos de mobilidade que tem representando o transporte de cargas, o Porto Seco e, depois, o transporte coletivo seletivo, transporte coletivo e seletivo, a Estação Rodoviária, os terminais centrais, os terminais de integração. E, aqui, a gente tem, também, a proposta de terminais de integração planejados que estão distribuídos pela cidade. Um a gente tem lá na Protásio Alves, o do Cristal e um lá na Juca Batista com a Assis Brasil. E depois, tem, também, aqui na, nesse mapa, que é o mapa do sistema, o, as estações de integração, que são as estações que perpassam a Terceira Perimetral. Além disso, tem outros terminais. Só que eu estou colocando, só os no mapa, aqueles principais que têm infraestrutura neles. Os terminais a céu aberto não estão mapeados nesse sistema. Depois da estrutura viária, a gente vê a infraestrutura férrea, que ela é formada pelo conjunto de infraestruturas destinadas ao transporte sobre trilhos, que compreende as ferrovias, estações ferroviárias, sistemas de veículos automatizados, como aeromóvel e demais equipamentos necessários à operação dos modais ferroviários, tais como trens urbanos e de carga, metrô e veículos leves sobre trilhos ou monotrilho. Aqui a gente tem, então, a linha do trem, do Trensurb. E, depois, eu vou sempre compondo com o, o sistema que eu já tinha apresentado anteriormente, então, tinha, eu coloco, agora, o sistema de, da estrutura férrea, em cima do sistema da, da estrutura viária. A estrutura hidroviária, também, aqui, é uma novidade, a gente trazer essa, esse mapeamento, tanto considerando as conexões hidroviárias existentes, assim como conexões propostas, então, também, com estações hidroviárias já existentes e aquelas

610 propostas vieram muito da, dos processos participativos. A gente ter conexões hidroviárias
611 para mais ao, para o Sul, saindo só da, apenas da área central e, e do Pontal, por exemplo.
612 Então, a gente está propondo estações hidroviárias no Lami, no Belém Novo e também, e
613 Panambi. A estrutura hidroviária, então, ela é formada pelas vias navegáveis, os portos,
614 terminais de passageiros e de cargas e pelas infraestruturas de apoio e equipamentos de apoio
615 destinados à operação, navegação interior e do transporte hidroviário. Então, aqui a
616 sobreposição ao resto do sistema. E, depois, por último, a estrutura aeroviária, que ela é
617 formada pelos equipamentos, infraestruturas e instalações destinadas à operação do transporte
618 aéreo, que compreende, hoje, aqui, em Porto Alegre, o Aeroporto Salgado Filho, os
619 aeródromos e heliportos públicos e privados, que estão espalhados na cidade e as
620 infraestruturas de apoio. Aqui no mapa, a gente representou o Aeroporto Salgado Filho e o
621 Aeroclube do Rio Grande do Sul. Depois, a estrutura de mobilidade, ela é composta, então,
622 pela estrutura viária e, depois, quer dizer, pela, a estrutura viária, ferroviária, hidroviária,
623 aeroviária e os sistemas de transporte urbano e transporte ativo. Então, o sistema de transporte
624 urbano, ele é formado pelas modalidades de transporte público e privado, utilizadas para
625 deslocamento de passageiros e transporte de carga, que compreende, aí, aqui no diagrama, o
626 transporte coletivo e seletivo de passageiros, o transporte de carga e o transporte individual
627 motorizado, que, por exemplo, é o táxi ou os transportes por aplicativo. Já o sistema de
628 transporte ativo, então, ele é formado pelas modalidades de deslocamento urbano baseadas na
629 propulsão humana e suas respectivas infraestruturas de apoio, que compreendem a mobilidade
630 pedonal e a mobilidade ciclovária. Para complementar, então, o sistema de estrutura e
631 infraestrutura, a gente tem a rede de equipamentos públicos urbanos e comunitários, que ela é
632 formada por espaços, edificações e redes destinadas à prestação de serviços públicos, que são
633 essenciais ao atendimento das necessidades, tanto sociais, culturais, comunitárias, educativas,
634 esportivas, de saúde e segurança da população, que devem ser planejadas de forma integrada
635 ao território, para assegurar a inclusão social, a qualidade de vida e a acessibilidade urbana.
636 Nos equipamentos urbanos, então, a gente tem mapeado, aqui, algumas infraestruturas. As
637 redes, como elas são mais internas, a gente não apresenta, aqui, no mapa, mas, então, os
638 equipamentos urbanos são essas infraestruturas e redes necessárias ao funcionamento dos

sistemas de abastecimento de água, esgoto sanitário, drenagem urbana, controle de cheias, manejo e gestão de resíduos sólidos, energia elétrica, telecomunicações e iluminação pública e distribuição de gás, entre outros. Aqui no mapa, a gente mapeou os equipamentos urbanos de abastecimento de água, então tem estações de tratamento, as estações de bombeamento de água bruta, de água tratada, os reservatórios, de esgoto, as estações de tratamento de esgoto, de bombeamento de esgoto, e de drenagem, as casas de bomba, os diques e as comportas, assim como os resíduos, algumas áreas que são territórios de resíduos e os ecopontos. Já nos equipamentos comunitários, então, esses são as edificações e instalações destinadas a serviços da saúde, educação, cultura, assistência social, segurança, lazer, mobilidade, o transporte público já foi apresentado anteriormente, mas estaria, aqui, também, áreas verdes urbanas, também, foram apresentadas anteriormente, mas a gente trouxe aqui, só para ilustrar como é que ela se conecta com o restante dos equipamentos, cemitérios, serviços comunitários, entre outros. Os equipamentos que a gente traz aqui para visualização, a gente mapeou os hospitais, as unidades de saúde, as de educação, escolas municipais, universidades e os polos de educação e tecnologia, que já foram apresentados anteriormente, também, pela minha colega, que tem ali, mais ao Norte, a área da UFRGS, espaços culturais municipais, os de assistência social, as áreas de lazer, então parques municipais, as praças, os espaços de esporte e as unidades de triagem, representando a limpeza urbana. Seria isso. Agora já passo para a minha colega, Catiane para apresentar o sistema socioeconômico. **Catiane Cardoso, Secretária Municipal de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS:** Obrigada, Guilherme. Então, a conceituação do sistema socioeconômico, ele envolve a identificação das partes da cidade mais bem servidas com equipamentos e serviços, bem como aquelas que apresentam deficiências. Envolvendo, também, as áreas identificadas como polos, que contribuem para o desenvolvimento econômico da cidade, as áreas com maiores oportunidades de empregos, bem como as áreas com maior vulnerabilidade social, com o objetivo de promover o desenvolvimento equilibrado das diferentes configurações da cidade e orientar os investimentos e intervenções urbanas. Contextualizando, então, o sistema socioeconômico, é uma novidade nessa proposta da revisão do Plano Diretor. Atualmente, ele estaria representado pela estratégia de promoção econômica e a estratégia de produção da cidade,

que, conforme a lei original do plano, a 4334, modificada pela 6460, nós não tivemos alterações nesses mapas, mas eles representam, aí, o primeiro mapa, à esquerda, a estratégia de promoção econômica, com a indicação de alguns polos, como o polo metropolitano, o Centro Histórico e Quarto Distrito, Porto Seco, mostra a cidade consolidada como um todo, o Projeto Tecnópolis, que foi indicado na época, o Parque Industrial da Restinga, o corredor água industrial, o que seria a cidade rural urbana, que foi pensada na época da 4334. Depois, na estratégia de produção da cidade, o mapa, o segundo mapa, nós temos projetos específicos, tanto projetos de setor privado, como projetos de órgãos, órgãos públicos e concessões, para a valorização da cidade. E no último mapa, nós temos, então, outro mapa da estratégia da produção da cidade, com a identificação das áreas intensivas de interesse ambiental e rarefeita, onde teremos as indicações de AEIS, de Áreas Especiais de Interesse Social, para regularização, redução de segregação socioespacial, produção de habitação de interesse social também. Então, esse sistema, ele é vinculado aos objetivos 3 e 5 da revisão do Plano Diretor, que são: reduzir o custo da moradia e garantir o acesso de todos à cidade. O 3 e o 5. Fortalecer o planejamento urbano com base na economia urbana, para responder eficientemente as dinâmicas da cidade e potencializar suas formas de financiamento. Como propósito desse sistema, nós temos a identificação das áreas mais bem servidas de equipamentos e serviços no território municipal e aquelas que apresentam carências nesses equipamentos e serviços, com objetivo de promover o desenvolvimento equilibrado das diferentes configurações urbanas. É importante trazer um pouquinho, assim, do processo de participação da revisão que a colega Vaneska falou um pouco antes. Esse sistema, ele foi discutido em dois eixos, do desenvolvimento social e do desenvolvimento econômico. E no fim, foi entendido como uma coisa que se complementa. Então, como objetivo geral do sistema, ele tem a função de contribuir para a redução das desigualdades territoriais e para o fortalecimento das bases econômicas do município, promovendo a inclusão social e a dinamização da economia urbana, e orientará o desenvolvimento de planos, programas e projetos urbanos e setoriais. Como objetivos específicos, no que se refere ao fortalecimento da economia urbana, nós temos revalorizar o papel de Porto Alegre como polo metropolitano de negócios, serviços e inovação, promover a geração de empregos em articulação com os locais

de moradia, incentivar o incremento do valor agregado das atividades econômicas rurais, fomentar a criação e a consolidação de polos econômicos estratégicos, ampliar as oportunidades de empreendedorismo e desenvolvimento urbano sustentável. E no que se refere à promoção da inclusão social, promover a regularização fundiária e a produção de habitação de interesse social, efetivar o reassentamento de populações e a recuperação ambiental de áreas ocupadas em situação de risco, estimular a cooperação entre os setores público e privado na produção e manutenção de habitação de interesse social, aplicar instrumentos de redistribuição da renda urbana e da valorização social do solo e implantar sistema de cadastro habitacional como instrumento de gestão da demanda por habitação de interesse social no município. Então, como componentes do sistema econômico, então, ele é formado pelo conjunto de áreas que são caracterizadas pela concentração de atividades econômicas, pela oferta de empregos, pela presença de equipamentos e serviços públicos ou pela ocorrência de vulnerabilidade social, e tem como objetivo orientar o planejamento urbano e a distribuição equilibrada de investimentos e intervenções no território municipal. Então, primeiramente, nós temos as centralidades econômicas, que são constituídas por centros urbanos que concentram atividades comerciais, industriais ou de serviço e atuam como motores de crescimento e desenvolvimento. Essas quatro centralidades, que são a área central, Porto Seco, Centro-Sul e Restinga, foram identificadas no trabalho da consultoria com relação às áreas que teriam a maior quantidade de emprego e uma distribuição equivalente no território. Depois, nós temos os polos econômicos, que são formados por regiões com concentração de atividades econômicas, abrangendo distritos de negócios, áreas de inovação, ciência e tecnologia, produção industrial, rural, logística e turismo. Então, nós sabemos que Porto Alegre é uma cidade cuja atividade de serviços é muito forte, que a gente vê a representação em amarelo no mapa, que seria toda, toda atividade de serviço que foi, que a gente conseguiu identificar através dos alvarás existentes. Nós temos outros polos que foram identificados em vermelho, comércio, em rosa, inovação, principalmente na região do Quarto Distrito, logística no Porto Seco, indústria e logística no Norte da cidade, a zona rural no Extremo Sul e áreas de produção orgânica. Depois, nós temos os eixos econômicos, que eles, também, são formados por corredores com concentração de atividades econômicas, que abrangem distritos de

negócios, áreas de inovação, ciência e tecnologia, produção industrial, rural, logística e turismo. Nós identificamos as regiões onde as atividades econômicas já são consolidadas, como corredores de comércio e serviço, como Assis Brasil, Protásio Alves, por exemplo. E aqui a gente não consegue identificar no mapa, só dando zoom, mas a gente tem a identificação das áreas de comércio, dos eixos de comércio a serem consolidados, também, assim como o corredor produtivo na zona rural, a área portuária do município, áreas de turismo, também, a serem consolidados, além do turismo ecológico dos morros, dos caminhos rurais que foram marcados, a hospitais com relação aos serviços de saúde que é muito forte no município. As conexões metropolitanas, então, representam os principais acessos e sistemas logísticos de circulação de pessoas e mercadorias, incluindo o Aeroporto Internacional Salgado Filho, a região portuária, as rodovias federais e estaduais, os corredores produtivos e as vias estruturadoras. Como o colega Guilherme falou anteriormente, explicou melhor como funciona esse sistema, mas aqui a gente indica, principalmente com relação ao escoamento da produção e logística da cidade e recebimento, também, de mercadorias, e também a indicação de conexões na zona Sul para um melhor escoamento da produção rural. As áreas de requalificação urbana são constituídas por territórios com escassez de serviços públicos básicos, moradia adequada, infraestrutura urbana e acessibilidade, consideradas prioritárias para ações de melhoria e desenvolvimento. Vocês podem ver que elas são distribuídas em todo território do município. Aqui nós temos o mapa do sistema socioeconômico com a legenda. E esse é o mapa das áreas de interesse social, onde nós temos as áreas de requalificação urbana. Aqui a gente pode ver, em coloridos, os diferentes tipos de área de interesse social, desde assentamentos autoproduzidos, loteamentos públicos ou privados, áreas de produção habitacional e de regularização fundiária, também. E aqui tem um detalhamento de como foi feita a análise dessas áreas de requalificação urbana. Aqui a gente tem um exemplo do Humaitá-Farrapos, que é uma área localizada na região Norte da cidade, que ela se caracteriza por áreas ocupadas sem infraestrutura, muitos loteamentos do DEMHAB, com população predominantemente de baixa renda e, também, uma área suscetível à inundações. Então, nós temos, na marcação do mapa, algumas áreas de interesse social do tipo 1, 2 e 3, algumas áreas de produção, algumas áreas de ocupações mais consolidadas. E nessa planilha, a gente vê



**Prefeitura de
Porto Alegre**

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE, URBANISMO E SUSTENTABILIDADE

CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL – CMDUA

quantas áreas nós temos dentro de uma única área de requalificação urbana. Então, como esta, nós temos diversas outras na cidade, que objetiva que elas sejam integradas ao território, que recebam toda a infraestrutura adequada. Da parte do socioeconômico era isso. Obrigada.

Vaneska Paiva Henrique (1ª Suplente), Secretaria de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – Smamus: Então, pessoal, acho que a gente passou por todos os sistemas, a ideia de colocar esse último slide de fechamento, era para a gente visualizar, como eles são lado a lado, assim, como uma composição. Ali na estrutura e infraestrutura entram alguns outros detalhamentos, mas de uma forma simplificada, demonstrar que a nossa ideia com esses sistemas é ter essa base concreta para implementação dos objetivos do plano, que foi algo que eu trouxe, ali, logo no início. É importante entender que da forma como está previsto no plano, esses sistemas não vão ser sistemas congelados nessas imagens, porque eles dependem de uma atualização, eles vão ter uma certa dinâmica, que, com sorte, a gente vai manter ali com a previsão do SADUR, que é o Sistema de Avaliação de Desempenho Urbano, que, também, foi citado pela nossa diretora na última apresentação. E fazendo gancho com o nosso próximo momento, que é a discussão de zoneamento, a gente vai demonstrar como a gente faz uma proposta de zoneamento que ela compatibilize todos esses elementos. Porque quando a gente coloca que, por si só, eles não estabelecem um regime urbanístico, é justamente porque uma mesma área onde a gente coloca que existe, eventualmente, um patrimônio ambiental, existe, também, uma dinâmica cultural, pode existir uma conexão importante no território e pode, também, ser importante em termos da oferta de comércio e serviços em determinado bairro. Então, essa combinação é o que a gente vai trazer na proposta de zoneamento de uso, que essa sim determina ali o regime urbanístico das diferentes áreas da cidade. Então, acho que seria mais ou menos isso. Já vou passar a palavra para nossa secretária, para ver como que a gente procede as inscrições.

Luiz Antônio Marques Gomes (Titular), Região de Gestão de Planejamento Seis – RGP. 6: Boa noite, conselheiros. Estou entrando aqui substituindo o Germano, que precisou sair para uma reunião de emergência com o Prefeito. Então, como vice-presidente, nós vamos dar o encaminhamento, agora. Nós vamos entrar nessa fase de debates. Já temos dois inscritos, mas primeiro eu quero agradecer a apresentação feita pela Vaneska, pela Carolina, pelo Guilherme e Catiane. Então, já podemos ir para as informações,

debates, os inscritos. **Gabriela Brasil, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS:** Sim, Presidente. Temos dois inscritos, Conselheira Jussara e o Conselheiro Zago. **Luiz Antônio Marques Gomes (Titular), Região de Gestão de Planejamento Seis – RGP. 6:** Dois inscritos? Jussara e o Conselheiro Zago. Então, podemos abrir 5 minutos. É isso? **Gabriela Brasil, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS:** 3 minutos, mas o senhor é quem manda. **Luiz Antônio Marques Gomes (Titular), Região de Gestão de Planejamento Seis – RGP. 6:** Então, 5 minutos. Conselheira Jussara, a palavra é sua. **Jussara Kalil Pires (Titular), Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental – ABES/RS:** Boa noite a todos. Aqui eu quero fazer só algumas considerações, porque é difícil, com tanta... Até colocar aqui, parabéns pela explanação. Eu acho que foi bem boa a apresentação e deu uma boa ideia, mas como é muito conteúdo, eu tentei acompanhar e fazer algumas anotações de coisas que eu pensava, mas são poucas e depende, obviamente, de olhar com mais calma. Assim, já no começo, ali, quando estava falando do sistema ecológico, foi feita uma afirmação que me preocupa, referindo que a questão, assim, de que a urbanização informal tem feito uma pressão muito grande sobre algumas áreas de proteção e tal, quando, na verdade, o que eu enxergo, eu acho que isso é importante, porque é uma parte de diagnóstico que determina a continuidade. O que eu enxergo é que, hoje, o que acontece, não é tanto a ocupação informal. Obviamente, sempre temos esse problema e ali eu não refiro só situações de, de vilas irregulares assim, mas também de invasão, mas também aqueles loteamentos clandestinos e situações que as pessoas, eu vejo muito ali na região da Ponta Grossa, onde eu circulo, que tem, realmente, uma série de ocupações que, provavelmente, não passaram pela Prefeitura e foram acontecendo e, agora, se vai correndo atrás, mas acho que não é essa a maior pressão. Me parece, pelo que eu enxergo do nosso trabalho aqui no conselho, é, justamente, os empreendimentos formais que vêm pressionando cada vez mais e eu acho que este é um grande cuidado. Vem acontecendo cada vez mais, aqui, passando aqui no conselho, projetos que expandem o perímetro ou facilitam alguma coisa de ocupação em áreas em que a discussão vem, justamente, na questão da preservação ambiental que estaria sendo prejudicada. Então, eu acho que esse ponto é importante, porque me parece que o Plano Diretor, o mais importante,

813 não é esse conjunto de palavras bonitas e mapas bonitos e coloridos que vão ser feitos, porque
814 essa parte a gente, é difícil, é trabalhosa, principalmente para vocês que estão encampando,
815 mas a prática, depois, na implantação desse plano, é que é muito complicado. Então, eu acho
816 que é importante ter essa avaliação. Mas aí, assim, outros, eu só estou tentando pegar, aqui, as
817 minhas anotações para não. Uma outra coisa que me chamou atenção e tal, ali, quando fala das
818 infraestruturas de mobilidade, então, eu acho bem bom que foi prevista a questão do transporte
819 hidroviário, que é uma demanda tão grande, mas me preocupa saber se está sendo reservado o
820 espaço, não só para a atracação dos eventuais veículos, mas também para a integração no
821 sentido de áreas de estacionamento, bicicletários, pontos de ônibus. Porque senão, a gente não
822 viabiliza. Então, assim, tem vários pontos que têm a ver com reserva de área. Também nessa
823 história, essa preocupação com reserva de área, eu vi ali que em relação à limpeza urbana, foi
824 referido só as UTs, mas o Plano Diretor tem que prever, mesmo que a gente considere o
825 destino final é fora de Porto Alegre, mas, além das UTs, as unidades de transbordo, que está
826 um processo aí em discussão, e a questão das unidades, por exemplo, de destino certo, que a
827 tendência é sempre tem uma pressão, e eu moro perto de uma área em que se tinha uma
828 excelente ponto de unidade de destino certo, que foi aberto mão para um empreendimento
829 privado e não se substituiu por uma outra área próxima e adequada. Isso, então, eu acho que
830 tem que ter uma preocupação de ter mais espaços para unidades de destino certo,
831 principalmente em função de podas e entulho da construção civil. E uma outra possibilidade,
832 uma outra questão, são as hortas comunitárias, que ajudariam a reduzir a questão dos
833 orgânicos. A reduzir a questão dos orgânicos. E, por último, em relação ao sistema
834 socioeconômico, também, a preocupação de avaliar como é que está o acesso a uma série de
835 equipamentos, tipo, equipamentos de educação e, e eu não estou falando só de universidades,
836 que ali eu vi que foi pontuado, mas também de escolas e de postos de saúde e outras questões
837 que isso é fundamental que a gente tenha uma qualificação do acesso da população a esses
838 espaços, esses equipamentos. **Luiz Antônio Marques Gomes (Titular), Região de Gestão**
839 **de Planejamento Seis – RGP. 6:** Ok. Obrigado, Jussara, pela tua participação. Depois eu
840 tenho mais uma inscrição, ver se surgiu mais alguma. Só o Conselheiro Zago. Depois da
841 manifestação do Conselheiro Zago, daí a Vaneska se manifesta em nome do grupo. Pode ser,

842 Vaneska? Perfeito. Então, Conselheiro Zago. **Gabriela Brasil, Secretaria Municipal de**
843 **Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS:** Presidente, eu vou dar a
844 palavra para o Conselheiro Zago e nós temos aqui na plateia conselheiros também pedindo
845 para fazer a sua inscrição. Depois eu vou lhe avisando. **Luiz Antônio Marques Gomes**
846 **(Titular), Região de Gestão de Planejamento Seis – RGP. 6:** Perfeito. Certo. Tu vai me
847 avisando por aí, então, porque eu não estou com essa informação aqui. Conselheiro Zago, por
848 favor. **Antonio Carlos Zago (Titular), Sindicato das Indústrias da Construção Civil no**
849 **Estado do Rio Grande do Sul - Sinduscon-RS:** Em primeiro lugar, parabéns aí pela
850 apresentação de todos. É uma matéria bastante grande e muito densa, muita informação. Eu
851 confesso que meus neurônios estão tentando se encontrar aqui, mas eu fiz algumas anotações.
852 Eu começaria ali pela Carolina. São várias demarcações de áreas a serem preservadas. As áreas
853 de interesse cultural, eu não sei se elas permanecem conforme, eu sei que foram agrupadas,
854 mas o quanto do município está sendo ocupado, é equivalente ao que está no Anexo 3 de hoje?
855 Seria uma pergunta. Mas também a gente vê um grande número de corredores ecológicos,
856 etc., etc.. De que forma isso está impactando na cidade, gerando restrições de utilização para
857 diversos fins? Restrições de ocupação. Me preocupa, sim. É claro que a gente tem que ter essa
858 preocupação com as preservações, etc., mas eu queria entender, assim, de que forma isso pode
859 estar acontecendo na cidade e o quanto isso vai gerar de restrições de ocupação da cidade
860 como um todo. Isso aí seria com a Carolina. Eu também estou, fiz umas anotações, aqui, que
861 eu estou tentando entender. Eu entendo, também, que a Jussara passou. Eu estou tentando me
862 entender, aqui, nas minhas anotações. Pro Guilherme, como está sendo pensada a integração
863 do transporte público metropolitano e municipal? É uma coisa assim que, é um tema super
864 debatido. A questão, ali, da Farrapos é um exemplo disso. Entram os ônibus, praticamente,
865 vazios. Como é que está sendo pensada essa integração, integração com outros modais? De
866 que forma isso está sendo pensado? E o sistema de drenagem, também, uma preocupação. O
867 sistema de drenagem e de prevenção das cheias, vai contemplar já alguma coisa do projeto dos
868 holandeses? Se sim, até que, até que nível isso pode acontecer? No sistema socioeconômico da
869 Katiane, eu vi que deu uma pincelada ali, mas eu tenho uma preocupação muito grande de que
870 essa, de que a, de que o emprego, emprego e residência possa estar convivendo. De que forma

871 isso está sendo pensado para incentivar, especialmente, assim, pessoas que, hoje, estão lá no
872 Extremo Sul, quase da cidade, que tem seus empregos aqui, aqui na, mais na parte central de
873 Porto Alegre. De que forma está sendo pensado que essa aproximação da mão de obra com o
874 trabalho. E outra coisa, também, hoje nós temos a 118 entrando, a extensão da 118 entrando lá
875 pelo Extremo Sul da cidade. E lá tem, também, as zonas rurais, produção agrícola. Está sendo
876 pensada alguma coisa para que, junto à 118, possa ser incentivado um corredor produtivo de
877 agroindústria? Basicamente seria isso aí, tá? Eu acho que nós temos que nos debruçar bastante
878 mais nesses conteúdos para poder entender e colaborar. É isso aí. Obrigado. **Luiz Antônio**
879 **Marques Gomes (Titular), Região de Gestão de Planejamento Seis – RGP. 6:** Obrigado,
880 Conselheiro Zago. Inscrito e está dentro do auditório, o Conselheiro Ricardo. É isto? **Ricardo**
881 **Velhinho Ruschel (Titular), Associação Rio-grandense de Escritórios de Arquitetura –**
882 **AREA:** Sou eu. Estou aqui no auditório. Boa noite a todos. Eu vou aparecer na câmera aí?
883 Apareço. Aqui estou eu. É assim, acho que fazendo coro ao Zago e aos outros conselheiros aí
884 que falaram de parabenizar a equipe. É um material muito denso, muito complexo e muito
885 interessante, também. É muito legal de ver, assim, da forma como está se pensando a cidade,
886 como um grande organismo vivo, os seus vários sistemas. É como se fosse um corpo humano,
887 então cada sistema vai funcionando de uma forma interdependente. Isso é uma coisa muito
888 legal. Uma das dúvidas que eu tenho, é, assim, em relação a como é que a gente vai conseguir,
889 depois, visualizar esses temas. No momento que a gente, como cidadãos, projetistas, como é
890 que a gente vai conseguir visualizar esses temas todos juntos? Por exemplo, a partir de uma
891 DMI, a gente vai conseguir ter essa visualização? Acho que seria bem importante isso, porque
892 o que a gente tem, hoje, no nosso, nosso Plano Diretor atual, o livro aquele que a gente tem do
893 Plano Diretor, do PDDUA, a gente tem os mapas todos, os sistemas todos de forma separada.
894 Então, seria bem legal se a gente conseguisse unificar tudo isso numa DMI. E uma outra
895 dúvida que eu tenho, assim, até perguntando para o Guilherme, especificamente, quando ele
896 fala do sistema de transporte, principalmente o transporte ativo, o sistema de pedestres, vocês
897 pretendem, futuramente, talvez pensar isso como quase que um, um Plano Diretor de
898 Calçadas, por exemplo, de passeios? Que é uma coisa que se discute tanto, que hoje em dia o
899 ente privado é responsável pelas calçadas, mas a calçada, na verdade, é um elemento público, e

ela tem que ser dada uma importância como um elemento público, quase como se um grande parque linear. Então, acho que essa ficou essa, para mim, essa dúvida. Se isso a resultante desse, da análise desse sistema vai ser, futuramente, algum tipo de plano específico para isso. Obrigado. **Luiz Antônio Marques Gomes (Titular), Região de Gestão de Planejamento Seis – RGP. 6:** Obrigado, Conselheiro. Ver se tem mais algum inscrito? Não tem. Eu passaria a palavra para Vaneska, e depois distribui para os demais colegas da equipe, que foram solicitados a se manifestar. Por favor. **Vaneska Paiva Henrique (1ª Suplente), Secretaria de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – Smamus:** Obrigada, pessoal. Primeiro, obrigada pelas falas, que eu entendo que teve aí, por parte de todos os conselheiros que manifestaram, o reconhecimento do nosso trabalho. E o que eu vou colocar aqui? Eu vou tentar responder algumas questões. A gente pediu, também, para os colegas comporem a mesa, porque daí a gente pode ir complementando, cada um dentro da sua área de conhecimento, em relação aos questionamentos que foram feitos. Sobre a questão que foi colocada pela conselheira Jussara, da urbanização informal e essa pressão que existem nas áreas de proteção, eu entendo, e até estava trocando uma ideia em paralelo com a nossa diretora, a arquiteta Patrícia Tschoepke, que vale a pena a gente trazer alguns pontos do diagnóstico, até para tratar na próxima reunião, porque o que acontece é que a gente pode ter uma percepção de questionamentos que existem em relação a empreendimentos regulares, principalmente porque são eles que são o nosso foco aqui nesse conselho. Mas a gente tem diversos dados que corroboram com essa afirmação, ali, que eu fiz durante a apresentação do sistema, onde, por não ter, a gente está falando em relação às áreas protegidas legalmente, por não ter essa ocupação feita de uma forma ordenada, muitas vezes se avança ou acaba se despejando alguns resíduos em áreas que são áreas de interesse ambiental. Enfim, mas a gente tem dados sobre esse tema específico no relatório, e eu entendo que é mais adequado eu responder, ali, fazendo essa referência, para, também, não pecar aqui de cabeça, eventualmente esquecer, e, mas com certeza, é importante que tudo esteja ordenado. E nesse sentido, no nosso zoneamento, a Patrícia demonstrou uma imagem dele na última reunião, a gente vai trazer ele detalhado na próxima, ele estabelece parâmetros diferenciados para ocupação do território nessas porções mais sensíveis, principalmente em relação à permeabilidade do solo, que é uma questão que a

929 gente vai tratar na próxima agenda, então acho que a gente pode avançar nesse quesito. Como
930 ali, principalmente, acho que a Conselheira Jussara, também, tinha algumas outras
931 contribuições e, por uma questão de regramento, talvez não tenha conseguido trazer todas, é
932 importante, também, colocar para os conselheiros que eles possam nos encaminhar essas
933 considerações, para que a gente possa responder da forma mais completa possível. Também
934 vão acessar os conteúdos, provavelmente vão ter outros questionamentos. A gente recebendo
935 isso, a gente pode revisar, também pode, eventualmente, esclarecer. E eu entendo que é bem
936 importante para a gente se sentir seguro em relação à proposta do plano, que é isso que a
937 gente procura aqui a partir do momento que a gente traz isso. Não sei se a gente vai na ordem.
938 Daí, eu acho que a próxima seria das áreas de interesse cultural, o questionamento, ali, que foi
939 trazido pelo Conselheiro Zago, se elas seriam em maior ou menor. Eu não sei se a gente
940 chegou a fazer esse cálculo já, mas a gente, também, pode trazer para a próxima, se a gente
941 não tiver o número exato. Mas acho que, conceitualmente, o Arquiteto Rinaldo, que fez esse
942 trabalho bem detalhado ali, que é especialista da área, entendo que pode esclarecer melhor.
943 **Rinaldo Barbosa, Área de Patrimônio:** Boa noite a todos. Agradeço por participar da mesa,
944 Vaneska. Sou arquiteto Rinaldo Barbosa, trabalho na área de patrimônio. Respondendo,
945 especificamente, à pergunta do Conselheiro Zago. Primeira fala da Vaneska, inicial, nós não
946 estamos falando em regramentos, nem restrições nessa fase. Estamos falando de um sistema de
947 espaços abertos. E eu acho que talvez seja o grande avanço em relação às áreas de interesse
948 cultural, que é desvincular o Anexo 3, que trata das áreas de interesse cultural. Hoje, ela era
949 um, ele é um anexo vinculado ao regime urbanístico e muito pouco a políticas culturais que
950 possam ser de desenvolvimento dessas áreas. Então, essas áreas não estão vinculadas a
951 restrições ou, necessariamente, um regime restritivo. Vai ser o regime, o zoneamento, é uma
952 sobreposição dessas informações e desses sistemas. Em relação às áreas, o Anexo 3, hoje, o
953 Centro Histórico corresponde a 34 áreas de interesse cultural dentro do Centro Histórico. O
954 Mercado Público é uma área de interesse cultural. Se tem a leitura que ele é um elemento de
955 interesse cultural, ele é um bem tombado, ele não é uma área de interesse cultural. A área de
956 interesse cultural é o Centro Histórico como bairro, com toda sua configuração da cidade, para
957 promover várias políticas de desenvolvimento do bairro. Dentro disso, temos vários elementos

de interesse cultural bem tombados, bens inventariados de estruturação. E os principais são os de uso público ou acesso público. Tem várias residências inventariadas, também, tombadas que não estão demarcadas como esses pontos, fazem parte do patrimônio cultural de Porto Alegre. Então, nesse sentido, quase todas as áreas que estão dentro do Anexo 3, estão contempladas no que está nesse novo sistema de espaços abertos que contemplam as áreas de interesse cultural, de novo, sem um propósito restritivo. Algumas áreas, sim, demarcadas do Anexo 3, foram retiradas, que ao longo de quando elas foram denominadas, em mais de 20 anos, que era uma ideia de fazer um inventário de proteger, essas áreas se descaracterizaram e não têm um componente para permanecer como uma área de interesse cultural. Um exemplo, assim, um trecho da Rua do Lindoia, que estava demarcado como área de interesse cultural. Algumas outras áreas da cidade, até foi feita uma pesquisa, assim, dentro do que se pensava a imagem daquele bairro. Perguntava para colegas ou pessoas fora, onde é que é isso? Não sei, pode ser em qualquer lugar. Então, começa a ter uma desvinculação um pouco dessa área de interesse cultural. Então, entrou-se num conceito nessa nova elaboração, que é toda a questão da orla, que é um objetivo do plano, e que já tinham as áreas mapeadas, então isso continuar no plano. Todos os bairros vinculados à orla, que têm determinadas características, porção da área central que a gente chama, que corresponde ao Quarto Distrito, Cidade Baixa, aquele conjunto que é o núcleo urbano inicial da cidade, quando começa a se desenvolver, até os mapas de 1930. Então, isso é uma área de interesse cultural com todas as coisas que iniciaram a fundação da cidade. E áreas excepcionais que temos dentro, porção interior, como o, a Vila do IAPI, que é um projeto urbano de excelência, que todo ele é inventariado, a necrópole, que são áreas dos cemitérios, que, hoje, está sem regime, mas de novo, a questão regime, restrições fica no zoneamento e na lei de uso do solo. Então, se tira essa imagem de que o interesse cultural, o patrimônio é restritivo ao crescimento. Não, ele faz parte do crescimento e desenvolvimento da cidade. Vocês me fizeram entender? **Vaneska Paiva Henrique (1ª Suplente), Secretaria de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – Smamus:** Obrigada. Eu vou só complementar que quando o Rinaldo falou da questão das restrições, recordei, aqui, nas minhas anotações que o Conselheiro Zago, também, tinha perguntado em relação às restrições dos corredores. A gente tem esses corredores e estão passando por um

987 processo de detalhamento. O que a gente entende que é importante no plano é resguardar que
988 essas conexões, elas devem existir, mas no momento da implementação, elas vão ter que ser
989 adequadas. E a ideia, também, é poder, depois, vincular com estratégias que já estão sendo
990 pensadas de incentivos para territórios que são atingidos por esses corredores, assim como é
991 no caso do patrimônio cultural. Então, reconhecê-los e considerando que eles já fazem parte,
992 muitos deles, desses planos de manejo que já foram elaborados, enfim, já estão e passaram por
993 um processo de detalhamento, que a diretoria de políticas de sustentabilidade, também, tem
994 trabalhado, inclusive pensando nos incentivos para que esses corredores possam, de fato,
995 também, ser viáveis, inclusive economicamente, de serem implantados. Acho que isso responde
996 um pouco à pergunta do conselheiro e depois entendo que o zoneamento de uso, também,
997 pode, nesse sentido, esclarecer. Eu tinha anotado, aqui, a questão, daí algumas questões de
998 mobilidade, que é da integração dos modais. Depois alguma questão em relação à RS-118, o
999 corredor de produtividade. Também entendo que são algumas questões, talvez, vão ter que,
1000 depois, ser trazidas novamente quando a gente for discutir o tema do zoneamento, que é quem
1001 vai responder, talvez, a parte desses questionamentos. E daí depois, acho que dando a palavra
1002 para o Arquiteto Guilherme, para a Arquiteta Catiane comentarem. Não sei se a Arquiteta
1003 Carolina, também, tem alguma complementação em relação aos espaços abertos. Depois eu
1004 posso falar um pouco sobre a questão dos sistemas, que foi uma das últimas questões, ali,
1005 trazidas pelo Conselheiro Ricardo. **Guilherme Silveira Castanheira, SMAMUS:** Acho que
1006 eu posso iniciar aqui vendo as outras anotações, lembrando a pergunta da conselheira Jussara.
1007 O sistema de estrutura, infraestrutura urbana, ali na estrutura de mobilidade, ele foi pensado
1008 nessa visão, da gente conseguir enxergar como é que estão todos esses modais distribuídos na
1009 cidade. E ao passo a gente nomeá-los como estrutura, para que exista a possibilidade do
1010 município também, de vir a trabalhar com projetos que possam fazer ampliações em
1011 determinadas áreas que isso não estava previsto. Então, na verdade, são propostas para o
1012 município a partir dessa proposta e juntamente com a Secretaria de Mobilidade Urbana que
1013 trabalhou em conjunto nesses estudos, possam se desenvolver através do Plano de Mobilidade
1014 Urbana, que deve também passar por revisão, revisões, assim como o Plano Diretor. Ah,
1015 ciclovário integrado também deve passar por revisões a partir dessa nossa proposta do Plano

1016 Diretor, para que possa se integrar. Então, no mapa, a gente consegue visualizar que os
1017 principais pontos de integração no município hoje se encontram muito mais na Zona Norte, ao
1018 passo que a gente está propondo essa migração de uma proposta de transporte hidroviário para
1019 Zona Sul, Extremo Sul, onde deva existir, no crescente talvez, estruturas que possam fazer
1020 essa integração. Hoje a gente tem os terminais nessas regiões, mas são terminais abertos. Eles
1021 não trabalham com uma infraestrutura tão grande como os terminais que a gente tem mais na
1022 Zona Norte. Por exemplo, o Triângulo que é uma estrutura grande, passam várias linhas de
1023 ônibus. Os terminais centrais, o próprio da Antônio de Carvalho, na Restinga, a gente tem um
1024 grande... E aí a gente conseguiu nesse sistema mapear as propostas dos maiores que estão
1025 sendo estudadas também, inclusive, num plano juntamente com as secretarias, de Mobilidade,
1026 EPTC, para ver como é que esse movimento tenta diminuir os terminais no centro, como é que
1027 faz essa integração do transporte coletivo. E acredito que esse mapa vai auxiliar nessa
1028 visualização da necessidade de ampliação dessas estruturas. Ali a gente mapeou as grandes
1029 estruturas, a gente tem também os gravames hoje, que não estão, não estão apresentados aqui
1030 nesse sistema, mas são gravames de outros terminais que são espalhados pela cidade, que vão
1031 permanecer ali. Gravame não se impede a construção, uma atividade ali, mas estão gravados
1032 em pontos estratégicos. Pode ser que no futuro próximo haja necessidade de ter outros
1033 gravames para se ampliar essa estrutura. Mas sim, é pensado que dentro das estruturas
1034 hidroviárias possa ter essa migração, essa interligação com o sistema de mobilidade ativa,
1035 então, com ciclovias, ter também os equipamentos de suporte ali que seriam tanto as marinas
1036 ou os equipamentos de lazer voltados ao uso do Guaíba em si, mas que possam estar
1037 integradas. Hoje, na verdade, é só uma proposta para que se avance com projetos para essa
1038 ampliação da mobilidade hidroviária, que hoje a gente sabe que só tem alguns pontos de
1039 Catamarã, que conectam o Guaíba e alguns pontos de Porto Alegre. A gente colocou pontos
1040 também nas ilhas, que eu acho que é importante a gente aproveitar a localização estratégica, o
1041 potencial de lazer e turismo para que possa ser incentivado esse transporte para aquela região.
1042 Também foi comentado aqui sobre as calçadas. Então, nossa novidade em trazer o anexo sobre
1043 os elementos do perfil viário é justamente para a gente ter essa importância, conseguir, eu não
1044 cheguei a falar na minha apresentação, mas esse anexo ele foi montado com todos os

integrantes que têm algum interesse nesse espaço público. Então, assim, tanto a parte de infraestrutura está se pensando para novas vias e para requalificação de vias existentes que se use larguras de calçada que possa passar a infraestrutura subterrânea, que possa ter o espaço para o canteiro de arborização, o espaço para circulação, as medidas mínimas para a gente ter uma ciclovia bem projetada, assim como para novas vias, qual é o espaço que é necessário para o veículo, o espaço mínimo para estacionamento. Então, a gente tenta dar mais espaço para o pedestre. Então, tem as larguras mínimas que devem ser respeitadas para esse espaço. Não quer dizer que tenha que ser aquilo, pode ser que numa conjuntura de uma avenida que tenha corredor de ônibus, aqui a gente colocou largura mínima, talvez essa largura mínima não comporte todos os elementos que são necessários para aquela via importante. Acho que esse é um passo que a gente deu nas nossas discussões. Se entendeu que seria melhor ter medidas dos elementos. Então, o elemento calçada tem uma largura mínima, ela pode ter mais, dependendo do lugar que vai estar e que possa comportar todos à infraestrutura e também arborização para a gente poder ter esse espaço para árvore, que é sempre muito solicitado aqui pela secretaria e que muitas vezes a gente não consegue fazer esse implantação. Então, ele acaba estando vinculado aos outros sistemas. Então, sistema de espaço aberto, sistema de áreas verdes, que também está no sistema ecológico. Então, isso tudo está trabalhando em conjunto. Não sei qual foi outra, outro questionamento que se teve. **Vaneska Paiva Henrique (1ª Suplente), Secretaria de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – Smamus:** Se questiona um pouco sobre a questão da, daquela conexão RS-118 do lado de Viamão e a questão do uso do solo. Mas eu entendo que essa também talvez seja uma questão que tem mais interlocução com a nossa apresentação quando a gente for tratar dos zoneamentos de usos. **Guilherme Silveira Castanheira, SMAMUS:** Sim, na apresentação isso também não ficou muito claro, mas a gente colocou as conexões que vêm das rodovias tanto estaduais, federais, que são essas ligações que o município tem com a região metropolitana. No mapa ali é pequeno, mas acho que a Catiane reforçou um pouco essas, essas ligações. E a RS-118 é uma rodovia estadual que está passando por Porto Alegre, no Extremo Sul e depois vai cair na Estrada do Lami, vai se ligar, então ela faz um L dentro de Porto Alegre, vindo de Viamão para ligar em Viamão novamente. Ela foi implantada, foi alargada pelo DAER. Não houve participação do

1074 município, mas a gente pode aproveitar ela. Hoje ela é considerada pela classificação viária
1075 uma via arterial. Então, pode sim ter alguns projetos do município ali naquela região, e também
1076 pensar nessa mobilidade que acaba fazendo esse percurso, conectando um pouco mais Porto
1077 Alegre e a região metropolitana, no caso ali de Viamão. **Catiane Cardoso, Secretária de**
1078 **Municipal de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade – SMAMUS:**
1079 Complementando essa questão da 118, que o Conselheiro Zago questionou assim se, se está
1080 pensado um corredor produtivo. Atualmente a 434 ela pensa um corredor produtivo, de Sul
1081 até Norte, e a gente está propondo essa ligação ali com a 118 ali da, que o Guilherme falou da
1082 Estrada do Lami até a 118, como uma alternativa para escoar a produção, para não precisar
1083 passar por toda a cidade para sair lá por, por cima pelo Norte. Então, sim, isso está pensado,
1084 essa articulação. E outro questionamento foi com relação como o emprego e a residência
1085 convivem, como que a gente vai fazer essa aproximação da mão de obra e do trabalho. Acho
1086 que essa questão é bem crucial assim, é bem complicado inclusive da gente conseguir
1087 responder assim. Mas a gente vê no mapa pelas áreas de requalificação como a gente tem uma
1088 população carente espalhada por vários lugares da cidade. E a nossa preocupação foi ver assim
1089 que atividades econômicas a gente tem perto, reconhecer as atividades no território, qual a
1090 vocação do território, ao invés de ficar pensando em alternativas muito mirabolantes. A 434,
1091 por exemplo, previu um centro industrial na Restinga, que acabou não se viabilizando até por
1092 falta de infraestrutura. Então, a gente prevê que essas atividades que já existem que elas se
1093 consolidem onde elas ainda não, não estão existindo, de forma que consiga gerar uma mão de
1094 obra para os moradores mais próximos e também tentar qualificar a mobilidade como forma de
1095 ter esse acesso à cidade e que a ida ao trabalho também não seja uma coisa muito complicada
1096 dentro da cidade, que seja de forma mais conectado. Acho que era isso da parte
1097 socioeconômica. **Vaneska Paiva Henrique (1ª Suplente), Secretária de Meio Ambiente,**
1098 **Urbanismo e Sustentabilidade – Smamus:** Acho que a única questão que falta para concluir
1099 aqui nossas respostas ou pelo menos buscar concluir, a gente continua aberto se surgirem
1100 outras questões e a gente vai evoluindo aí no nosso debate, é a questão de todos esses sistemas
1101 estarem dentro da nossa DM ou estarem dentro de sistemas informatizados. A DM ela foi
1102 concebida e, se for olhar a descrição do projeto, ele trazia muito que estivesse todos os mapas,

inclusive das estratégias do plano. O que a gente teve no plano atual, porque ela era, enfim, como a gente já mencionou algumas vezes, uma questão antiga, um sonho antigo da secretaria. Então, ela já deveria incluir boa parte das estratégias do plano atual, mas muitas das estratégias do plano atual não são bem desenhadas espacialmente, então existe uma grande dificuldade em realmente apresentar elas. A ideia é que elas sejam apresentadas e que a gente consiga cada vez mais trazer isso como diretrizes e daí até vou dizer não só para a atuação de algum empreendedor privado, externo, o que queira desenvolver o seu projeto até colaborar com a implementação dessa visão de cidade, mas também para a própria prefeitura, porque o que a gente está colocando aqui dos sistemas não é um projeto das SMAMUS, é um projeto de cidade. O Plano Diretor, ele é um projeto para cidade e toda essa articulação, até me lembrei de trazer um pouco dessa fala também, porque na fala do Guilherme estava descrevendo todo o trabalho que foi feito com a EPTC, com a Secretaria de Mobilidade, com a SMOI, porque não é um trabalho individual que nós aqui como técnicos das SMAMUS vamos conseguir tocar e qual é a nossa grande ambição, se a gente pode dizer assim, que os projetos da prefeitura possam realmente ser orquestrados a partir de um projeto que seja integrado para toda a cidade. O que a gente busca trazer aqui são as indicações para que isso realmente possa acontecer. Existem especificações inclusive no Estatuto da Cidade, que o Plano Diretor ele tem que estar articulado com a lei de diretrizes do município orçamentárias. Hoje poucos municípios têm essa conexão de forma clara acontecendo. Mas a gente vê que tem muitos projetos que se beneficiariam por estarem concentrando ações de diversas secretarias. Muitas vezes a gente consegue fazer isso, mas a gente entende que falta um instrumento que realmente regulamente, organize isso e o que a gente está propondo aqui também é um pouco disso. Acho que é isso, tentei responder, não sei se foi tudo, se depois o pessoal também quiser nos encaminhar. Acho que quanto mais contribuições a gente receber, melhor para a gente poder ir qualificando o nosso trabalho. A gente também não é, ah, a gente não está imune a contribuições. Então, qualquer necessidade de revisão também, a gente entende que esse é o processo desse debate que está acontecendo aqui no conselho. Obrigada. **Luiz Antônio Marques Gomes (Titular), Região de Gestão de Planejamento Seis – RGP. 6:** Muito obrigado mais uma vez aí pela equipe, Vaneska, Carolina, Guilherme, Catiane, e conselheiros.



**Prefeitura de
Porto Alegre**

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE, URBANISMO E SUSTENTABILIDADE

CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL – CMDUA

1132 Obrigado pela participação de vocês todos. E na próxima quarta-feira continuamos com as
1133 apresentações desse projeto aí de revisão do Plano Diretor. Senhoras e senhores, muito boa
1134 noite. Obrigado.

1135 *Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião da Plenária do Conselho Municipal de*
1136 *Desenvolvimento Urbano e Ambiental – CMDUA, às 20h00min, da qual foi lavrada a presente ata por mim,*
1137 *Patrícia Costa, sob o Registro nº 225257/2003 – FEPLAM, prevalecendo o princípio da presunção de*
1138 *veracidade.*