



PARTE I
DO DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL



PARTE I

DO DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL

TÍTULO I	Dos Princípios
TÍTULO II	Das Estratégias
I	Da Estruturação Urbana
II	Da Mobilidade Urbana
III	Do Uso do Solo Privado
IV	Da Qualificação Ambiental
V	Da Promoção Econômica
VI	Da Produção da Cidade
VII	Do Sistema de Planejamento
TÍTULO III	Do Modelo Espacial
I	Da Área de Ocupação Intensiva e da Área de Ocupação Rarefeita
II	Das Macrozonas
III	Dos Elementos Estruturadores do Modelo Espacial
IV	Das Zonas de Uso

PARTE I DO DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL

TÍTULO I DOS PRINCÍPIOS

Art. 1º A promoção do desenvolvimento no Município de Porto Alegre tem como princípio o cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, nos termos da Lei Orgânica, garantindo:

- I – a gestão democrática, por meio da participação da população e das associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, na execução e no acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; **(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**
- II – a promoção da qualidade de vida e do ambiente, reduzindo as desigualdades e a exclusão social;
- III – a integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação;
- IV – o enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade e competitividade;
- V – o fortalecimento do papel do Poder Público na promoção de estratégias de financiamento que possibilitem o cumprimento dos planos, programas e projetos em condições de máxima eficiência;
- VI – a articulação das estratégias de desenvolvimento da cidade no contexto regional metropolitano de Porto Alegre;
- VII – o fortalecimento da regulação pública sobre o solo urbano mediante a utilização de instrumentos redistributivos da renda urbana e da terra e controle sobre o uso e ocupação do espaço da cidade;
- VIII – a integração horizontal entre os órgãos e Conselhos Municipais, promovendo a atuação coordenada no desenvolvimento e aplicação das estratégias e metas do Plano, programas e projetos.
- IX – a defesa, a conservação e a preservação do meio ambiente; **(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**
- X – a regularização fundiária e a urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda por meio do estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais; **(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**
- XI – VETADO;
- XII – a distribuição dos benefícios e encargos do processo de desenvolvimento da Cidade, inibindo a especulação imobiliária, os vazios urbanos e a excessiva concentração urbana; **(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**

- XIII – a recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos; **(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).**
- XIV – a preservação dos sítios, das edificações e dos monumentos de valor histórico, artístico e cultural; e **(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).**
- XV – a preservação das zonas de proteção de aeródromos.
(Incluído pela L.C. n° 646, de 08 de outubro de 2010).

Art. 2º O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental incorpora o enfoque ambiental de planejamento na definição do modelo de desenvolvimento do Município, das diretrizes e das estratégias para a execução de planos, programas e projetos, enfatizando a participação popular, a sustentabilidade econômica, social e ambiental.

Parágrafo único. Na aplicação, na alteração e na interpretação desta Lei Complementar, levar-se-ão em conta seus princípios, estratégias e diretrizes. **(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).**

TÍTULO II **DAS ESTRATÉGIAS**

Art. 3º O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental é o instrumento básico de definição do modelo de desenvolvimento do Município e compõe-se de 7 (sete) estratégias, integradas e de forma sistêmica, quais sejam: **(Alterado pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).**

- I – Estratégia de Estruturação Urbana;
- II – Estratégia de Mobilidade Urbana;
- III – Estratégia de Uso do Solo Privado;
- IV – Estratégia de Qualificação Ambiental;
- V – Estratégia de Promoção Econômica;
- VI – Estratégia de Produção da Cidade;
- VII – Estratégia do Sistema de Planejamento.

Parágrafo único – Para a implementação de políticas, programas e projetos, públicos ou privados, serão adotadas as diretrizes das estratégias correspondentes. (NR)

CAPÍTULO I **Da Estruturação Urbana**

Art. 4º A Estratégia de Estruturação Urbana tem como objetivos gerais promover a estruturação do espaço na cidade e a integração metropolitana.

Parágrafo único – A implementação da Estratégia de Estruturação Urbana dar-se-á a partir da conceituação, identificação e classificação dos elementos referenciais do espaço urbano, existentes ou potenciais, e das suas conexões, valorizando prioritariamente o espaço público e, ainda, a proposição de projetos articulados com os municípios da Região Metropolitana.

Art. 5º Constituem a Estratégia de Estruturação Urbana:

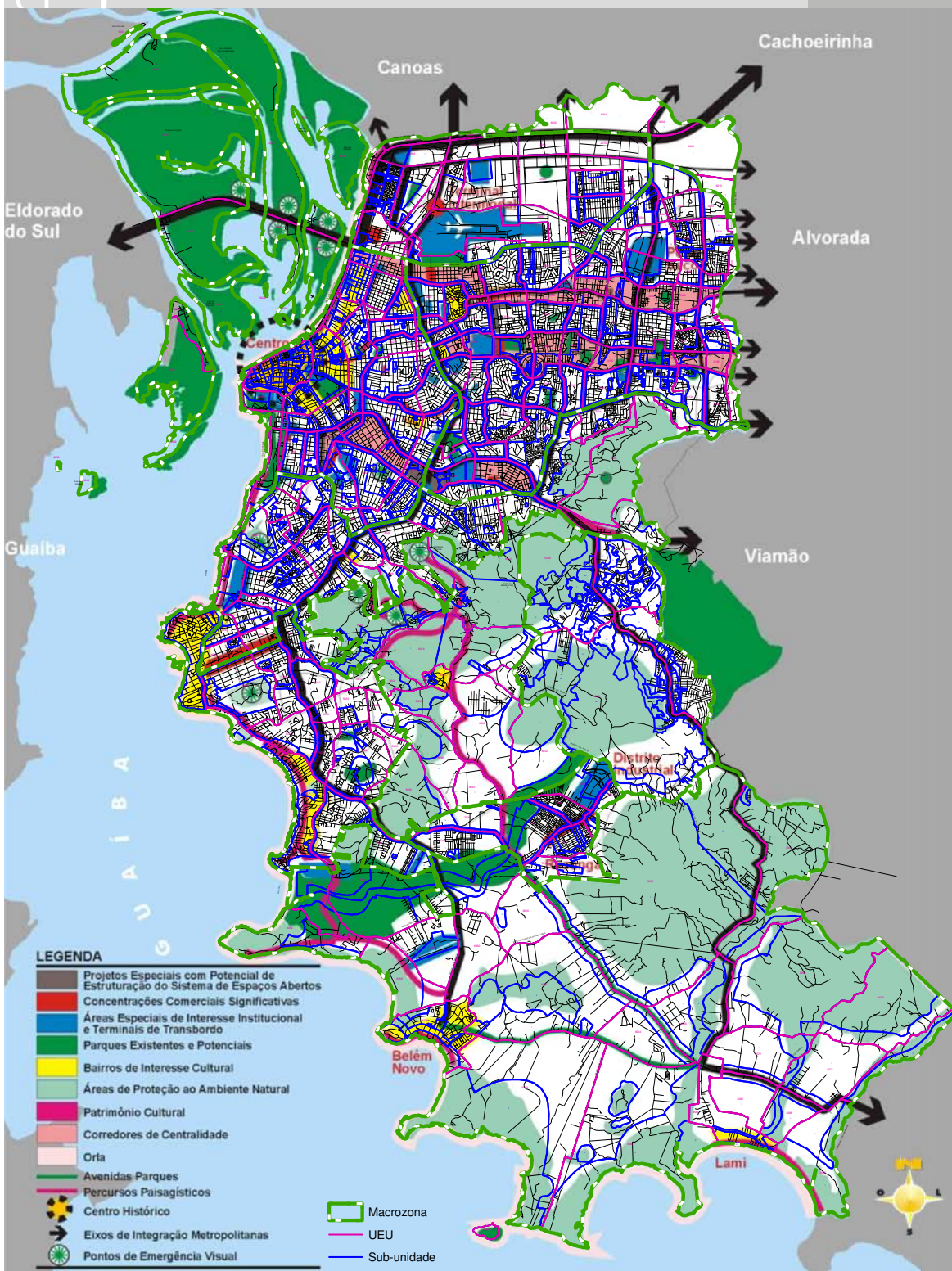
- I – Programa de Espaços Abertos, que propõe a implementação de um sistema de espaços referenciais articulados, edificados ou não, de abrangência local, urbana ou regional, caracterizados pelo uso coletivo e pela promoção da interação social, com vistas a potencializar a legibilidade da cidade através do fortalecimento das centralidades e da valorização do patrimônio ambiental.
 - a) Integram o Sistema de Espaços Abertos todas as formas de conexão urbana que permitem viabilizar fluxos entre as diversas partes do sistema;
 - b) complementam o Sistema de Espaços Abertos todos os elementos que equipam o espaço público, tais como os de infraestrutura aparente na paisagem urbana, os de mobiliário urbano e os veículos de publicidade que compõem o espaço visual urbano, a serem regulamentados por lei;
- II – Programa de Integração Metropolitana, que visa a articular o PDDUA com as ações e as políticas que envolvem os municípios da Região Metropolitana, dando ênfase às interfaces dos limites norte e leste do Município, prioritariamente no que se refere ao transporte, uso do solo e saneamento.

Parágrafo único – As potencialidades da estratégia estão representadas espacialmente na fig. 1.

Estratégia de Estruturação Urbana

Programa de Espaços Abertos
 Programa de Integração Metropolitana

FIG.1



CAPÍTULO II Da Mobilidade Urbana

Art. 6º A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através de:

- I – prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e às bicicletas;
- II – redução das distâncias a percorrer, dos tempos de viagem, dos custos operacionais, das necessidades de deslocamento, do consumo energético e do impacto ambiental;
- III – capacitação da malha viária, dos sistemas de transporte, das tecnologias veiculares, dos sistemas operacionais de tráfego e dos equipamentos de apoio – incluindo a implantação de centros de transbordo e de transferência de cargas;
- IV – Plano de Transporte Urbano Integrado, compatível com esta Lei Complementar, integrado à Região Metropolitana;
(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- V – resguardo de setores urbanos à mobilidade local;
- VI – estímulo à implantação de garagens e estacionamentos com vistas à reconquista dos logradouros públicos como espaços abertos para interação social e circulação veicular.
- VII – racionalização do transporte coletivo de passageiros, buscando evitar a sobreposição de sistemas, privilegiando sempre o mais econômico e menos poluente; e
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- VIII – desenvolvimento de sistema de transporte coletivo de passageiros por via fluvial, aproveitando as potencialidades regionais.
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).

Parágrafo único – As disposições da NBR-9050, do ano de 1994, referente à Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiências, serão observadas na aplicação da Estratégia de Mobilidade Urbana, no caso de obras de construção de praças, vias públicas, loteamentos e espaços urbanos em geral, tanto nos planos e projetos de iniciativa privada como do Poder Público. (NR)

Art. 7º A mobilidade urbana compreende os seguintes conceitos:

- I – Setor Urbano de Mobilidade – áreas da cidade com restrição ao tráfego veicular de passagem ou de travessia, em favor do pedestre, da bicicleta e do tráfego local;
- II – Corredores Viários – vias, ou conjunto de vias, de diferentes categorias funcionais ou não, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano;
- III – Sistema de Transporte Urbano – conjunto das diferentes modalidades de transporte de passageiros ou de cargas e seu inter-relacionamento com a cidade;
- IV – Sistema de Transporte Coletivo – linhas e itinerários operados por veículos com tecnologias para média e baixa capacidade de passageiros, integrados ou não com outras modalidades de transporte urbano;

- V – Sistema de Transporte Seletivo – linhas e itinerários operados por veículos com tecnologias para baixa capacidade de passageiros sentados, serviços e tarifação diferenciados, integrados ou não com outras modalidades de transporte urbano;
- VI – Sistema de Transporte de Alta Capacidade – linhas operadas por veículos com tecnologias para grande capacidade de passageiros, integradas com outras modalidades de transporte urbano;
- VII – Rede de Transporte Coletivo – centros de transbordo, equipamentos de apoio e conjunto de vias, segregadas ou não, cuja natureza funcional justifique a existência do serviço ou, reciprocamente, induza ao enquadramento na classificação funcional compatível;
- VIII – Rede de Transporte Seletivo – equipamentos de apoio e conjunto de vias cuja natureza funcional justifique a existência do serviço ou, reciprocamente, induza ao enquadramento na classificação funcional compatível;
- IX – Rede de Transporte de Alta Capacidade – centros de transbordo, equipamentos de apoio e conjunto de eixos físicos, coincidentes ou não com a malha viária básica, onde opera o sistema de transporte de alta capacidade;
- X – Rede Cicloviária – conjunto de ciclovias integradas com o sistema de transporte urbano;
- XI – Centros de Transbordo – terminais de integração, de retorno ou de conexão, destinados às transferências modais e intermodais das demandas de deslocamento de pessoas, equipados com comércio e serviços complementares;
- XII – Centros de Transferência – terminais de manejo de cargas, de abastecimento, inclusive centrais de armazenamento e comercialização atacadista;
- XIII – Terminais de Estacionamentos – estacionamentos em áreas públicas ou privadas, destinados a substituir progressivamente os estacionamentos nos logradouros;
- XIV – Estacionamentos Dissuasórios – estacionamentos públicos ou privados, integrados ao sistema de transporte urbano, com vistas a dissuadir o uso do transporte individual;
- XV – Estacionamentos Temporários – estacionamentos públicos com tarifação periódica, ao longo dos logradouros de áreas de centralidade;
- XVI – Heliponto – local para pouso e decolagem de helicópteros, a ser regulamentado por lei.

Art. 8º Constituem a Estratégia de Mobilidade Urbana:

- I – Programa de Transporte Coletivo, que abrange as questões físicas, operacionais e tecnológicas ligadas ao transporte de alta, média e baixa capacidades, bem como ao transporte seletivo, em suas diferentes modalidades;
- II – Programa de Centros de Transbordo e de Transferência, que visa à qualificação dos transbordos e das transferências modais e intermodais das demandas

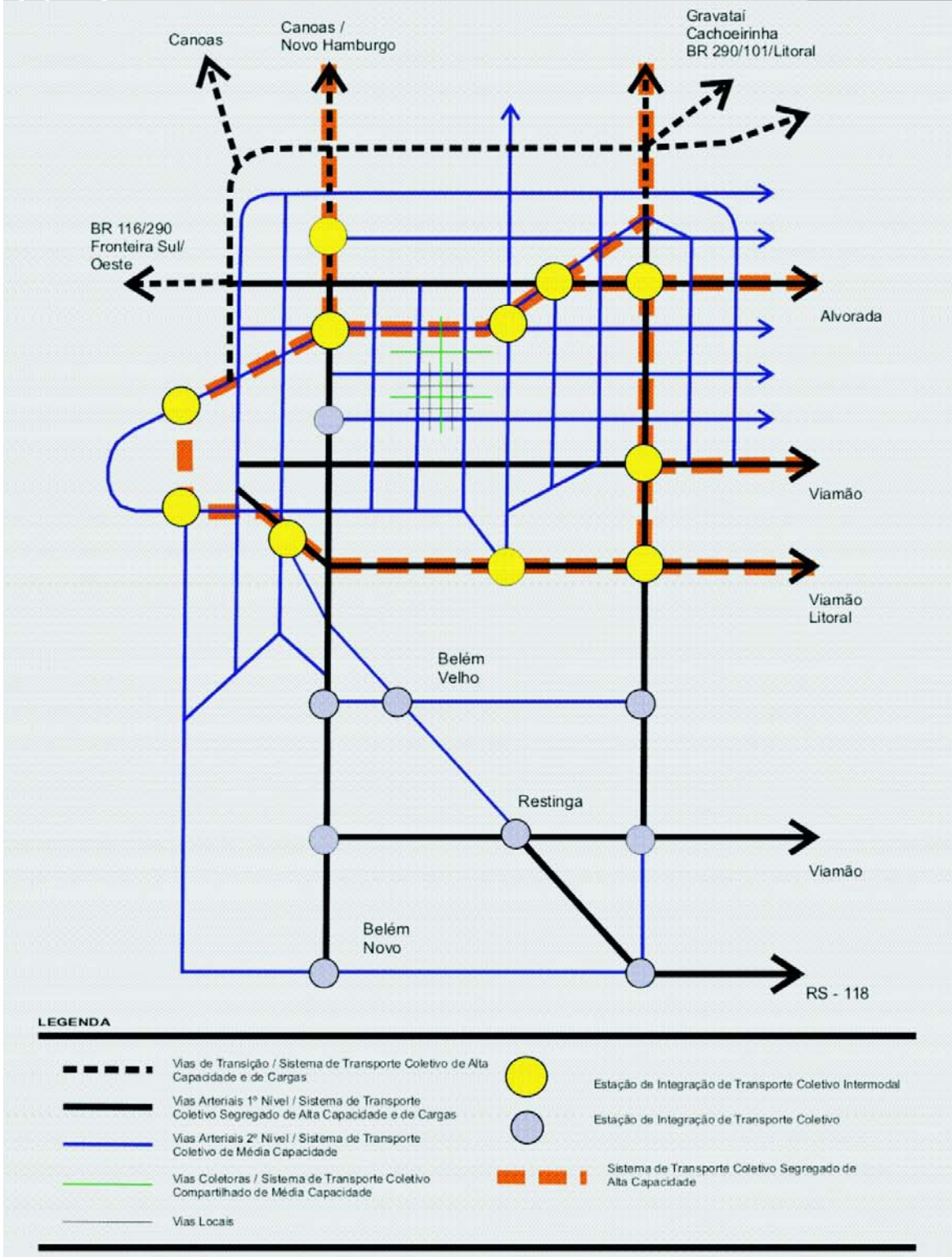
- de deslocamento da população e das cargas, através da implantação e/ou melhoramento de:
- a) Terminais de Integração – que também constituirão centros de intercâmbio urbano, com comércio, serviços e estacionamentos dissuasórios;
 - b) Terminais de Retorno e Pontos de Conexão;
 - c) Centro de Transferência de Cargas do Porto Seco;
 - d) Estratificação em áreas especiais junto aos eixos de carga, de centrais de abastecimento, armazenamento e comércio atacadista, com vistas à racionalização dos serviços, à minimização dos custos operacionais e à integração modal de diferentes eixos de mobilidade, tarifas e fretes.
- III – Programa Viário, que abrange os gravames, os projetos e as obras de implementação da malha viária, inclusive das ciclovias e vias de pedestres;
- IV – Programa de Garagens e Estacionamentos, que define a implantação de sistemas de:
- a) terminais de estacionamento em áreas públicas e privadas, destinados a substituir progressivamente os estacionamentos na superfície dos logradouros em áreas de grande centralidade;
 - b) estacionamentos dissuasórios integrados com centros de transbordo;
 - c) estacionamentos temporários públicos;
 - d) implementação de incentivos legais à construção de garagens;
- V – Programa de Trânsito, que corresponde ao tratamento da malha viária no que concerne ao uso das potencialidades da engenharia de tráfego, com vistas à sua fluidez e segurança, utilizando as tecnologias para a conservação energética, o controle da qualidade ambiental e a prioridade ao transporte coletivo.
- VI – VETADO.

§ 1º O programa referido no inciso III englobará detalhamento da Malha Viária Básica do Município, devendo ser apreciado pela comunidade através das instâncias de planejamento regional.

§ 2º As diretrizes espaciais básicas da estratégia estão representadas na fig. 2.

**Diagrama da Estratégia de
 Mobilidade Urbana**

FIG.2



SEÇÃO I Da Malha Viária

Art. 9º Malha Viária é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, observados os padrões urbanísticos estabelecidos no Anexo 9.

§ 1º Malha Viária Básica é o conjunto das vias de transição, arteriais e coletoras, constituindo o principal suporte físico à mobilidade urbana.

§ 2º Função da via é o seu desempenho de mobilidade, considerados aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

Art. 10. As vias, de acordo com os critérios de funcionalidade e hierarquia, classificam-se em:

- I – Vias de Transição (V-1) – estabelecem a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano com intensa fluidez de tráfego, apresentam restrita conectividade, proporcionam restrita integração com o uso e a ocupação do solo, próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo de alta capacidade e de cargas; **(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**
- II – Vias Arteriais (V-2) – permitem ligações intraurbanas, com alta fluidez de tráfego, apresentam baixa conectividade, proporcionam baixa integração com o uso e a ocupação do solo, próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo e de cargas, subdividindo-se em:
 - a) Vias Arteriais de 1º Nível – principais vias de estruturação do território municipal e de integração com a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo segregado de alta capacidade e de transporte de cargas; e
 - b) Vias Arteriais de 2º Nível – vias complementares de estruturação do território municipal e de integração com a RMPA, próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo de média capacidade e de transporte de cargas fracionadas; **(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**
- III – Vias Coletoras (V-3) – recebem e distribuem o tráfego entre as vias Locais e Arteriais com média fluidez de tráfego, apresentam média conectividade, proporcionam média integração com o uso e a ocupação do solo, próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo compartilhado de média capacidade; **(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**
- IV – Vias Locais (V-4) – promovem a distribuição do tráfego local com baixa fluidez de tráfego, apresentam intensa conectividade, e proporcionam intensa integração com o uso e a ocupação do solo, podendo finalizar em ‘cul-de-sac’, a critério do Sistema Municipal de Gestão do Planejamento – SMGP; **(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**

- V – Ciclovias (V-5) – vias com características geométricas e infraestruturais próprias ao uso de bicicletas;
- VI – Vias Secundárias (V-6) – ligações entre vias locais, exclusivas ou não para pedestres;
- VII – Vias para Pedestres (V-7) – logradouros públicos com características infra-estruturais e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos aos pedestres.
- VIII – Hipovias (V-8) – vias com características geométricas e infraestruturais próprias para cavalgadas; e **(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010)**.
- IX – Motovias (V-9) – vias com características geométricas e infraestruturais próprias ao uso de motocicletas. **(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010)**.

§ 1º As características funcionais, geométricas, infraestruturais e paisagísticas das vias integrantes da malha viária observam os padrões urbanísticos estabelecidos no Anexo 9.

(Renomeado pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).

§ 2º As vias classificadas e hierarquizadas como de Transição e Arteriais estão representadas no Anexo 9.3 desta Lei Complementar.

(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).

§ 3º As vias representadas no Anexo 9.3 fazem parte da Malha Viária Básica do Município, conforme art. 9º desta Lei Complementar.

(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).

CAPÍTULO III Do Uso do Solo Privado

Art. 11. A Estratégia de Uso do Solo Privado tem como objetivos gerais disciplinar e ordenar a ocupação do solo privado, através dos instrumentos de regulação que definem a distribuição espacial das atividades, a densificação e a configuração da paisagem urbana no que se refere à edificação e ao parcelamento do solo.

§ 1º A Estratégia de Uso do Solo Privado é composta pelo Plano Regulador, que é apresentado na Parte III desta Lei.

§ 2º Constitui também instrumento de regulação da paisagem urbana a avaliação de Projetos Especiais de Impacto Urbano. (NR) **(Alterado pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010)**.

Art. 12. O programa correspondente à Estratégia de Uso do Solo Privado é o Programa de Gerenciamento do Plano Regulador, que engloba o conjunto de procedimentos de natureza técnica, legal e administrativa para viabilizar um processo de planejamento dinâmico, participativo, ancorado numa estrutura administrativa capaz de responder a estes objetivos.

Parágrafo único. As normas componentes desta estratégia estão representadas nos Anexos.

CAPÍTULO IV Da Qualificação Ambiental

Art. 13. A Estratégia de Qualificação Ambiental tem como objetivo geral qualificar o território municipal, através da valorização do Patrimônio Ambiental, promovendo suas potencialidades e garantindo sua perpetuação, e da superação dos conflitos referentes à poluição e degradação do meio ambiente, saneamento e desperdício energético.

§ 1º O Patrimônio Ambiental abrange os Patrimônios Cultural e Natural.

§ 2º Os espaços representativos do Patrimônio Ambiental devem ter sua ocupação e utilização disciplinadas de forma a garantir a sua perpetuação, nos termos da Parte II.

Art. 14. Integram o Patrimônio Cultural, para efeitos desta Lei Complementar, o conjunto de bens imóveis de valor significativo – edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e áreas remanescentes de quilombos e comunidades indígenas –, paisagens, bens arqueológicos – históricos e pré-históricos –, bem como manifestações culturais – tradições, práticas e referências, denominados bens intangíveis, que conferem identidade a esses espaços. **(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**

Parágrafo único. As edificações que integram o Patrimônio Cultural são identificadas como Tombadas e Inventariadas de Estruturação ou de Compatibilização, nos termos de lei específica, observado que:

- I – de Estruturação é aquela que por seus valores atribui identidade ao espaço, constituindo elemento significativo na estruturação da paisagem onde se localiza;
- II – de Compatibilização é aquela que expressa relação significativa com a de Estruturação e seu entorno, cuja volumetria e outros elementos de composição requerem tratamento especial. (NR)

Art. 15. Integram o Patrimônio Natural os elementos naturais ar, água, solo e subsolo, fauna, flora, assim como as amostras significativas dos ecossistemas originais do sítio de Porto Alegre indispensáveis à manutenção da biodiversidade ou à proteção das espécies ameaçadas de extinção, as manifestações fisionômicas que representam marcos referenciais da paisagem, que sejam de interesse proteger, preservar e conservar a fim de assegurar novas condições de equilíbrio urbano, essenciais à sadia qualidade de vida.

Art. 16. Para efeito desta Lei, considera-se:

- I – topo de morro: a área delimitada a partir da curva de nível correspondente a 2/3 (dois terços) da altura máxima da elevação em relação à base; **(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).**
- II – nascente ou olho d'água: o local onde se verifica o aparecimento de água por afloramento do lençol freático;

- III – talvegue: a linha de maior profundidade de um vale;
- IV – curso d'água: a massa líquida que cobre uma superfície, seguindo um curso ou formando um banhado, cuja corrente pode ser perene, intermitente ou periódica;
- V – faixas de Proteção de águas superficiais: as faixas de terreno compreendendo o conjunto de flora, fauna, solo e subsolo, correspondentes a nascentes, talvegues, cursos d'água, dimensionadas de forma a garantir a manutenção do manancial hídrico; e
- VI – árvore ou conjunto de árvores imunes ao corte: os exemplares botânicos que se destacam por sua raridade, beleza, localização, condição de porta-sementes, ameaçados de extinção ou de reconhecida utilidade à terra que revestem, os quais serão objeto de especificação e regulamentação nos termos do parágrafo único do art. 242 da Lei Orgânica do Município de Porto Alegre. (NR)

Art. 17. A implementação da Estratégia de Qualificação Ambiental dar-se-á através de:

- I – conceituação, identificação e classificação dos espaços representativos do Patrimônio Ambiental, os quais deverão ter sua ocupação e utilização disciplinadas;
- II – valorização do Patrimônio Ambiental como espaços diversificados na ocupação do território, constituindo elementos de fortalecimento das identidades cultural e natural;
- III – caracterização do Patrimônio Ambiental como elemento significativo da valorização da paisagem e da estruturação dos espaços públicos e, como tal, integrante do Programa de Espaços Abertos;
- IV – promoção de ações de saneamento, de monitoramento da poluição e de otimização do consumo energético.
- V – aplicação de instrumentos urbanísticos e tributários com vistas ao estímulo à proteção do patrimônio natural nas propriedades identificadas nos termos do § 3º do art. 32.

Art. 18. Constituem a Estratégia de Qualificação Ambiental:

- I – Programa de Valorização do Patrimônio Cultural, que envolve ações e políticas que permitem identificar e classificar elementos de valor cultural, estabelecer diretrizes e desenvolver projetos com vistas ao resgate da memória cultural, tais como restauração, revitalização e potencialização de áreas significativas, e criar ou aperfeiçoar instrumentos normativos para incentivar a preservação;
- II – Programa de Proteção às Áreas Naturais, que propõe desenvolver estudos para a identificação de espaços representativos de valor natural, com vistas a estabelecer usos sustentáveis, resguardando as características que lhe conferem peculiaridade e envolvendo a recuperação de áreas degradadas e a preservação de riscos ambientais;
- III – Programa de Implantação e Manutenção de Áreas Verdes Urbanas, que envolve ações permanentes de implantação e manutenção de parques e praças, de

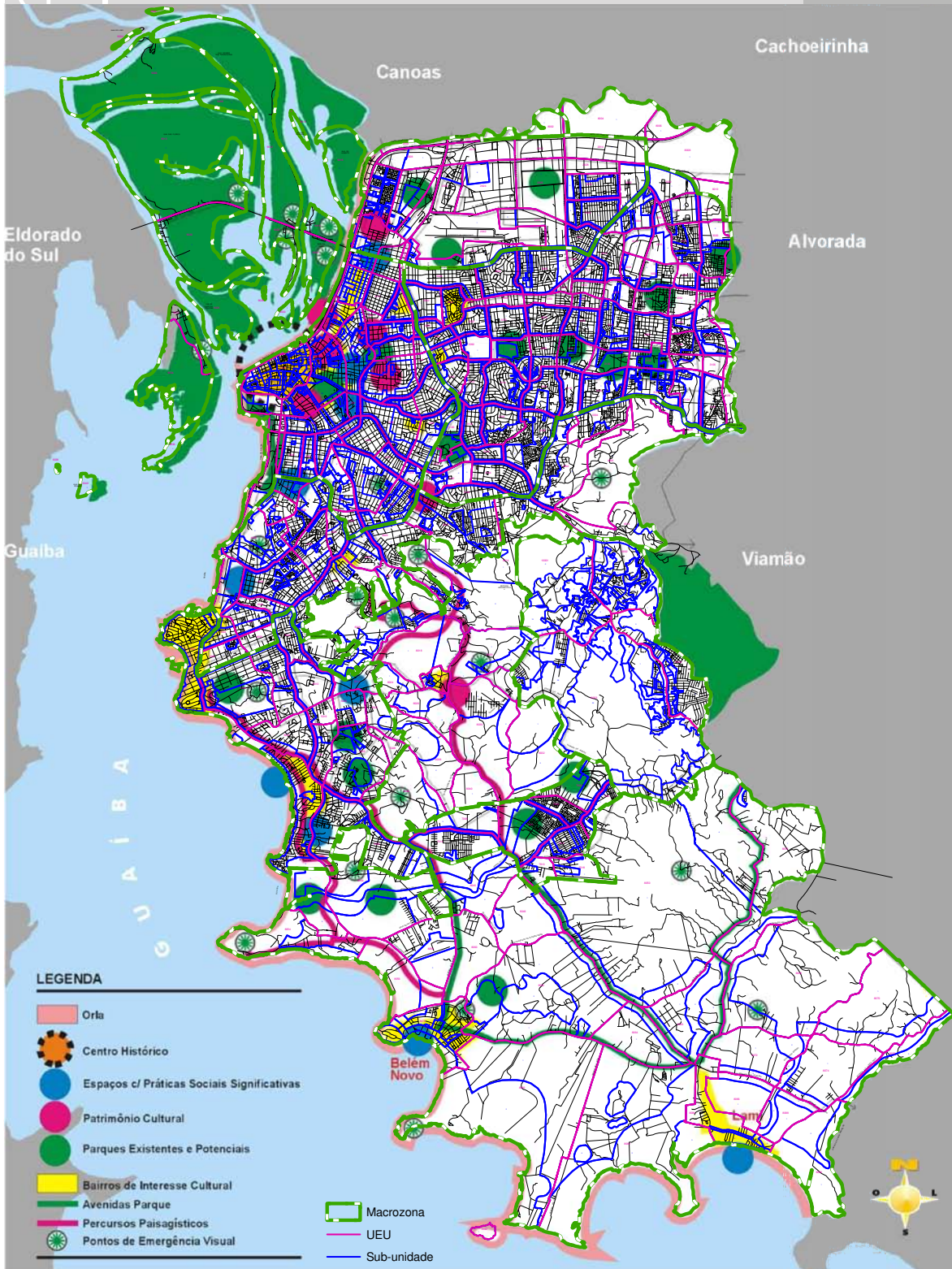
- disciplinamento da arborização nos passeios públicos e de criação de incentivos à arborização e ao ajardinamento em áreas privadas;
- IV – Programa de Conservação de Energia, que propõe ações com vistas a garantir melhor qualidade de vida na cidade, com o mínimo de consumo energético e a menor agressão ao ambiente, envolvendo a elaboração do Plano de Gerenciamento de Energia;
 - V – Programa de Gestão Ambiental, que propõe a elaboração do Plano de Gestão Ambiental, contendo diretrizes gerais de atuação consolidadas a partir dos planos setoriais de abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem urbana, gerenciamento de resíduos sólidos e de energia e do plano de proteção ambiental, visando a estabelecer prioridades de atuação articuladas, qualificando soluções e reduzindo custos operacionais no âmbito das bacias hidrográficas;
 - VI – Programa de Prevenção e Controle da Poluição, que propõe ações permanentes de monitoramento da qualidade do ar, da água, do solo e do espaço urbano, visando à prevenção, ao controle e à fiscalização das atividades potencialmente poluidoras, considerando as condições atmosférica, hídrica, do solo, sonora e visual e a degradação do meio ambiente.
 - VII – VETADO.

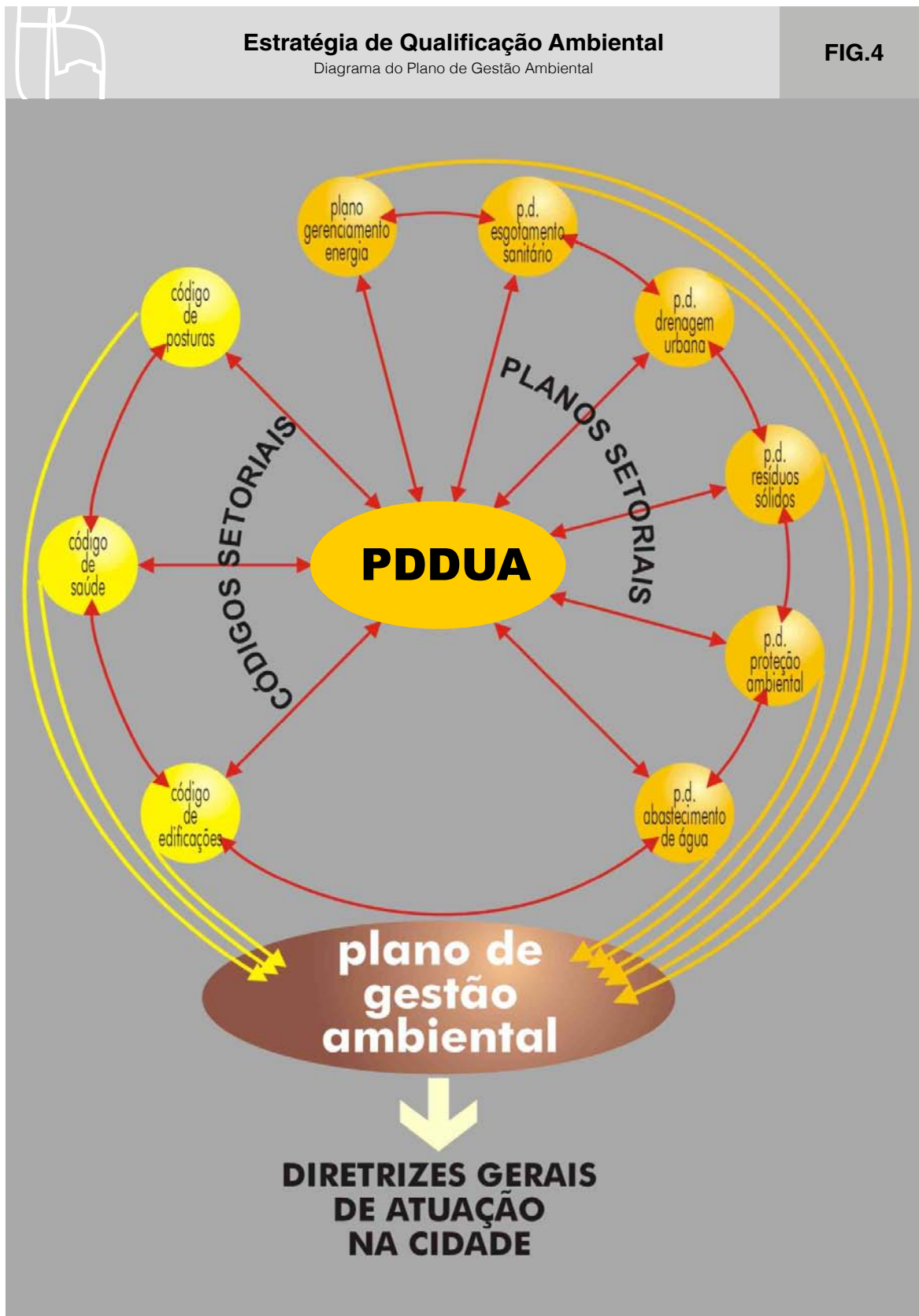
Parágrafo único. As diretrizes espaciais básicas desta estratégia estão representadas nas figs. 3, 4 e 5.

Estratégia de Qualificação Ambiental

Valorização do Patrimônio Cultural

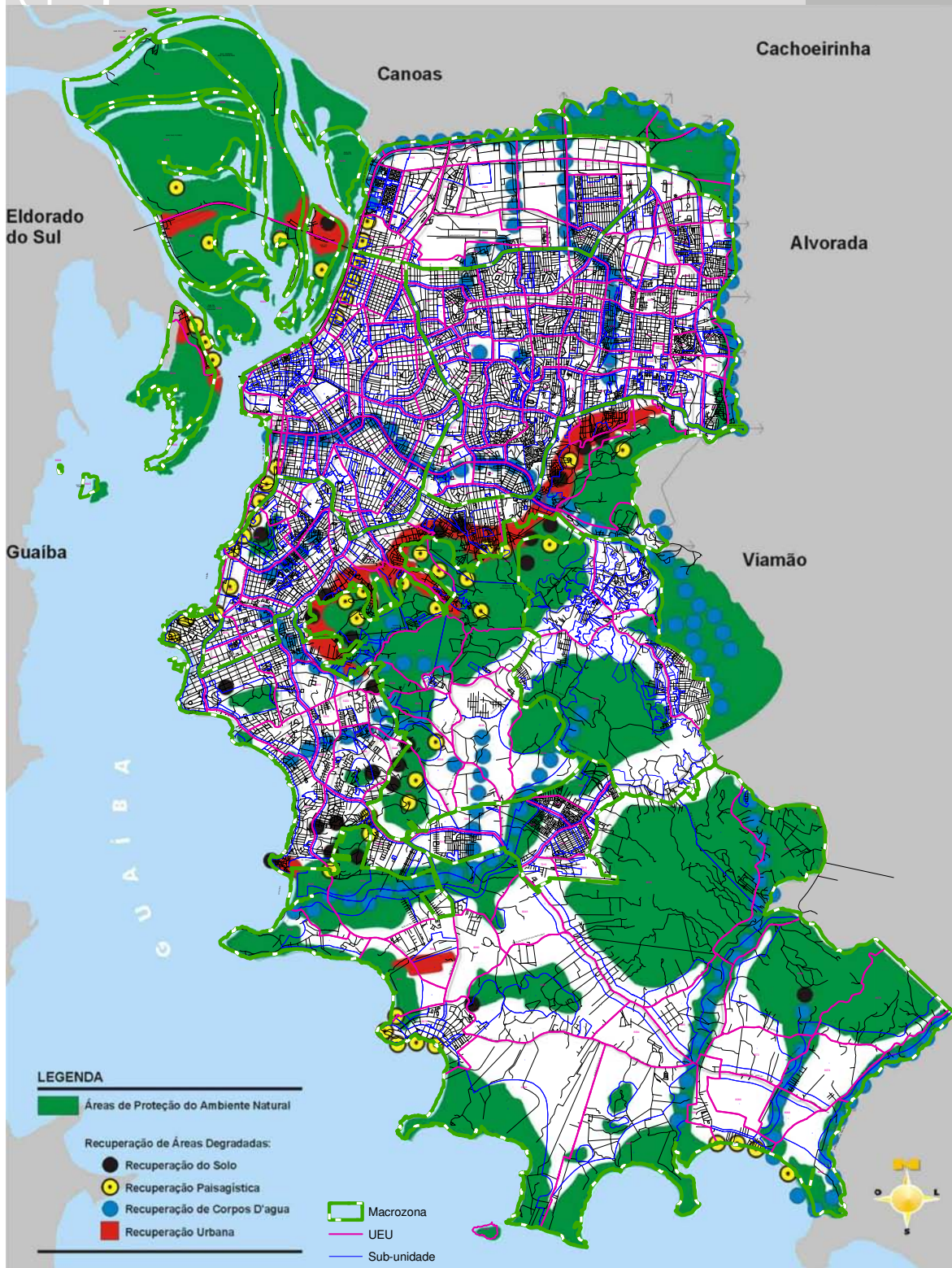
FIG.3





Estratégia de Qualificação Ambiental
 Proteção e Recuperação Ambiental

FIG.5



CAPÍTULO V Da Promoção Econômica

Art. 19. A Estratégia de Promoção Econômica tem como principal objetivo o estabelecimento de políticas que busquem a dinamização da economia da cidade, a melhoria da qualidade de vida e a qualificação da cidadania, através de ações diretas com a comunidade e com os setores produtivos, assim como a articulação com outras esferas de poder.

§ 1º A implementação da Estratégia de Promoção Econômica dar-se-á através de:

- I – revalorização do papel de Porto Alegre como pólo metropolitano;
- II – redefinição do perfil de competitividade no Mercosul;
- III – estímulo ao crescimento e à desconcentração econômica;
- IV – promoção da geração de postos de trabalho em sua relação com o lugar de residência;
- V – fomento à organização e à autopromoção de iniciativas empreendedoras;
- VI – promoção de condições favoráveis para produzir um melhor valor agregado à atividade rural;
- VII – garantia de condições mínimas de abastecimento e de consumo a todos;
- VIII – incentivo à produção e à socialização de conhecimento tecnológico.
- IX – estabelecimento de mecanismos urbanísticos que promovam a produção econômica, incentivando a busca de implantação de indústrias e centros de excelência na fabricação de componentes de alta tecnologia;
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- X – incentivo à criação de escolas técnicas para formação e capacitação profissional;
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- XI – incentivo à criação de polos econômicos;
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- XII – criação de programas de incentivo fiscal para alcançar o desenvolvimento urbano e ambiental da Cidade;
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- XIII – promoção de programas de inclusão social para população de baixa renda em processo de regularização fundiária;
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- XIV – incentivo ao comércio tradicional de porta de rua no Centro Histórico, inclusive fiscal, condicionado à contrapartida de qualificação do serviço; e
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- XV – incentivo ao funcionamento do comércio e de serviços no Centro Histórico, durante o turno da noite.
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).

§ 2º O Poder Executivo elaborará projeto, no prazo máximo de 1 (um) ano, a partir da publicação desta Lei Complementar, como parte do Plano de Promoção Econômica, hierarquizando os Projetos

Especiais de Impacto Urbano de Realização Necessária, visando a:

(Alterado pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).

- I – renovação e revitalização de áreas comerciais tradicionais, pólos de comércio e serviços e formação de novas áreas comerciais;
- II – critérios para localização de estabelecimentos comerciais de grande porte. (NR)

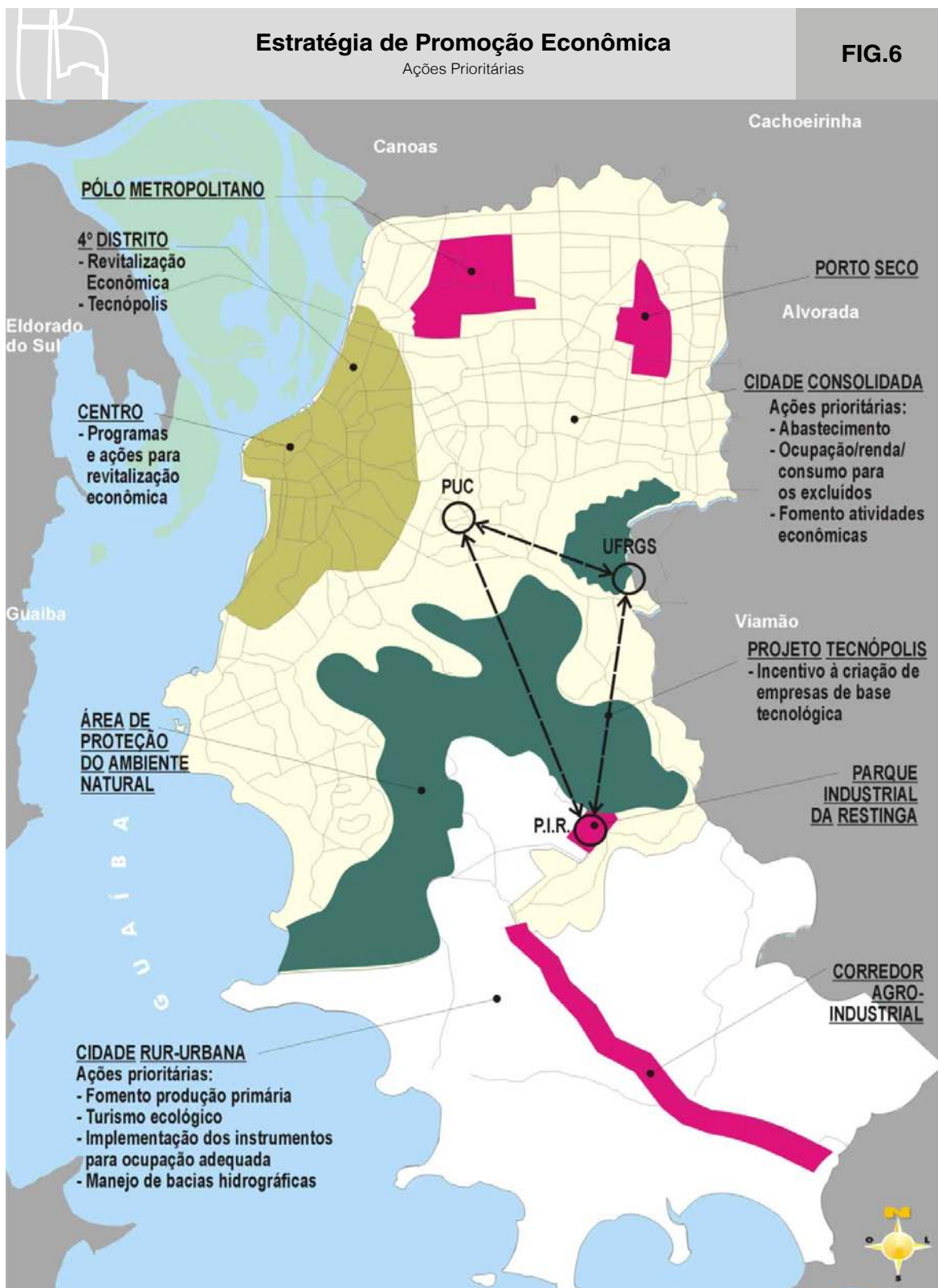
Art. 20. Constituem a Estratégia de Promoção Econômica:

- I – Programa de Dinamização da Economia, que visa a promover o crescimento e a desconcentração econômica;
- II – Programa de Qualificação da Cidadania, que tem como principais metas a democratização do conhecimento técnico para os diversos tipos de atividades produtivas no Município, o incentivo a medidas que orientem para a visão de desenvolvimento sustentável nas empresas e a oferta de alternativas de atividades para a população de baixa renda;
- III – Programa de Desenvolvimento Sustentável para a Macrozona 8, que contemple, entre outras, ações e políticas de fomento à produção primária, de proteção ao patrimônio natural e de saneamento ambiental, com vistas à fixação das populações rurais, ao desenvolvimento de atividades de lazer e turismo e à qualificação das áreas habitacionais;
- IV – Programa de Incentivos a Investimentos, o qual criará condições de competitividade e atração para estes;
- V – Programa de Incentivo e Valorização do Comércio Tradicional de Porta de Rua no Centro Histórico; e
(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).
- VI – Programa de Incentivo e Valorização do Comércio e da Prestação de Serviços no Centro Histórico, durante o turno da noite.
(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).

§ 1º Para viabilizar o programa previsto no inciso III deste artigo, o Município desenvolverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, projetos especiais que visem a:

- I – cadastramento das propriedades rurais, nos termos do art. 32;
- II – cadastramento das propriedades com patrimônio natural a preservar, nos termos do art. 32;
- III – estímulo à melhoria da produtividade e rentabilidade das atividades agropecuárias;
- IV – incentivo à produtividade máxima, conforme cadastramento e análise do Poder Executivo, devendo fomentar tal atividade mediante a utilização da política tributária municipal, utilizando, para tanto, a redução das alíquotas do IPTU, até a eliminação do imposto.

§ 2º As diretrizes espaciais básicas desta estratégia estão representadas na fig. 6. (NR)



CAPÍTULO VI Da Produção da Cidade

Art. 21. A Estratégia de Produção da Cidade tem como objetivo a capacitação do Município para a promoção do seu desenvolvimento através de um conjunto de ações políticas e instrumentos de gerenciamento do solo urbano que envolvem a diversidade dos agentes produtores da cidade e incorporam as oportunidades empresariais aos interesses do desenvolvimento urbano como um todo.

Parágrafo único. A Estratégia de Produção da Cidade efetivar-se-á através:

- I – da promoção, por parte do Município, de oportunidades empresariais para o desenvolvimento urbano;
- II – do estímulo e gerenciamento de propostas negociadas com vistas à consolidação do desenvolvimento urbano;
- III – da implementação de uma política de habitação social que integre e regule as forças econômicas informais de acesso à terra e capacite o Município para a produção pública de Habitação de Interesse Social (HIS);
- IV – da implementação de uma política habitacional para as populações de baixa e média renda, com incentivos e estímulos à produção de habitação;
- V – da implementação de políticas de incentivo ao desenvolvimento harmônico visando à equidade de ocupação e uso da infraestrutura urbana disponível;
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- VI – da localização e indicação das Áreas Urbanas de Ocupação Prioritária – AUOPs –, assim como da adequação da Lei Complementar nº 312, de 29 de dezembro de 1993, à Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade –, e alterações posteriores;
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- VII – da criação de um programa em parceria com o Estado do Rio Grande do Sul e a União para a utilização conjunta das áreas da Brigada Militar e do Exército, para a implantação de equipamentos públicos, especialmente em segurança pública, infraestrutura urbana, lazer, cultura e saúde comunitária; e
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- VIII – do incentivo da promoção da retomada da função habitacional do Centro Histórico, por parte do Município, ou por meio de oportunidades empresariais, visando ao atendimento da demanda de interesse social. (NR)
(Incluído pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).

Art. 22. Para a implementação da política habitacional de interesse social, serão adotadas as seguintes diretrizes:

- I – a regularização fundiária e a urbanização específica dos assentamentos irregulares das populações de baixa renda e sua integração à malha urbana;
- II – a democratização do acesso à terra e a ampliação da oferta de moradias para as populações de baixa e média renda;
- III – a redistribuição da renda urbana e do solo na cidade, recuperando para a coletividade a valorização decorrente da ação do Poder Público; e
- IV – a produção de padrões habitacionais adequados que atendam às necessidades básicas de habitabilidade, garantido os desempenhos técnico, econômico, humano, simbólico, social e ambiental. **(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).**

§ 1º No atendimento às diretrizes o Poder Público promoverá:

- I – a regularização das áreas de manutenção de Habitação de Interesse Social;
- II – a provisão pública e a diversificação de mercado na produção de Habitação de Interesse Social;
- III – o reassentamento e/ou a recuperação do ambiente degradado das áreas ocupadas em situação de risco;
- IV – o estímulo a ações conjuntas dos setores público e privado na produção e na manutenção de Habitação de Interesse Social;
- V – a aplicação dos instrumentos redistributivos da renda urbana e do solo da cidade; e
- VI – a criação de um cadastro familiar como balizador da demanda de HIS no âmbito do Município. **(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).**

§ 2º A habitação é entendida como a moradia provida de infraestrutura básica, de serviços urbanos e equipamentos comunitários, e a HIS é a moradia que consolida o direito aos padrões de qualidade de vida e o equacionamento do acesso aos equipamentos públicos urbanos e comunitários, à circulação e ao transporte, à limpeza urbana, às condições físicas adequadas da habitação e à inserção no território da Cidade. **(Alterado pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).**

§ 3º Na execução de programas habitacionais, o Município atenderá como Demanda Habitacional Prioritária (DHP) à parcela da demanda por habitação de interesse social destinada à população com renda familiar mensal igual ou inferior a 06 (seis) salários mínimos. (NR).

(Alterado pela L.C. n° 547, de 24 de abril de 2006).

§ 4º Equipara-se, para fins desta Lei Complementar, DHP à definição de HIS, no âmbito do Plano Municipal de Habitação de Interesse Social de Porto Alegre, em atendimento ao princípio da moradia digna, conforme regulamentação decorrente. (NR)

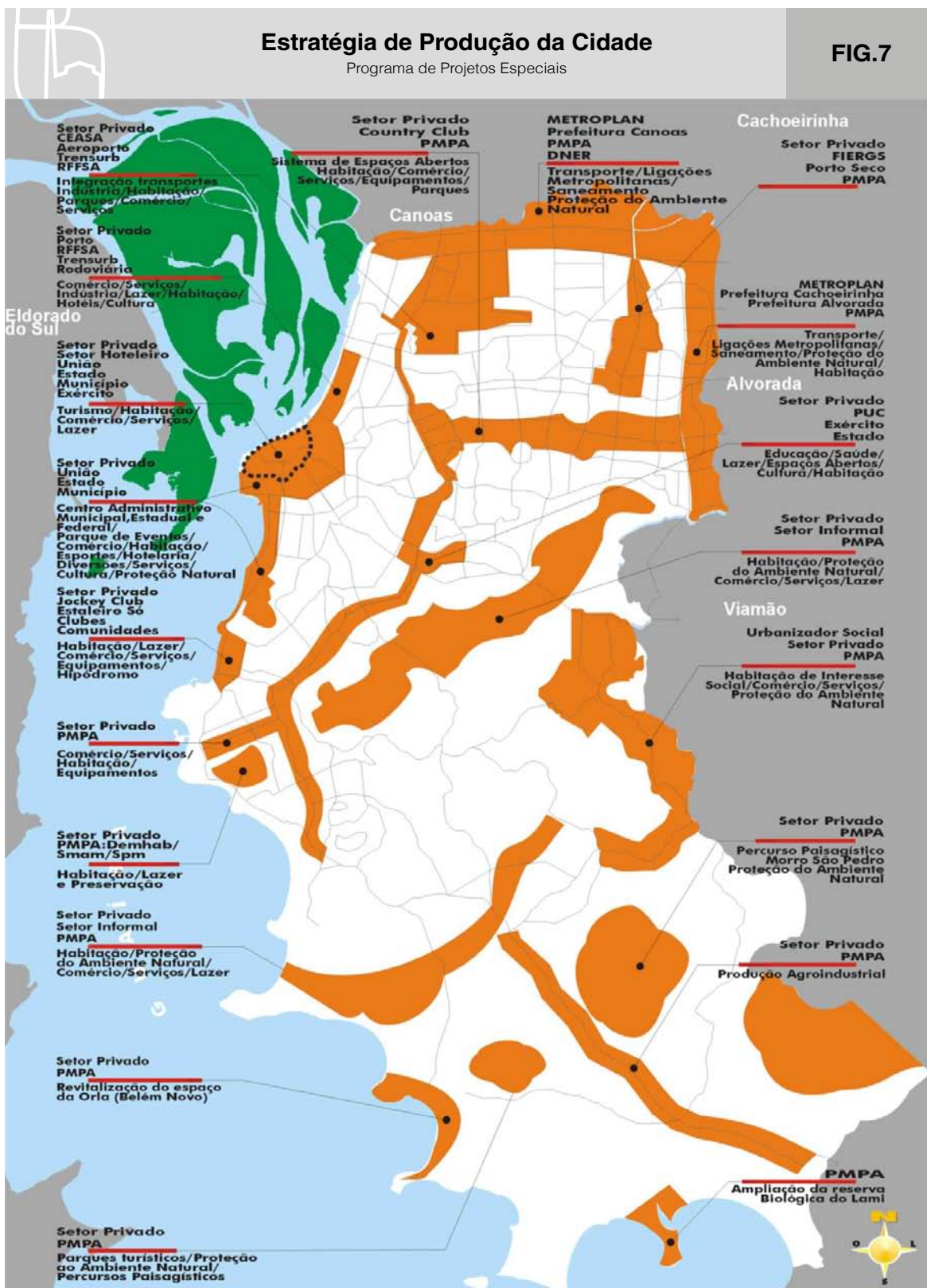
(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).

Art. 23. Compõem a Estratégia de Produção da Cidade:

- I – Programa de Projetos Especiais, que busca promover intervenções que, pela multiplicidade de agentes envolvidos no seu processo de produção ou por suas especificidades ou localização, necessitam critérios especiais e passam por acordos programáticos estabelecidos com o Poder Público, tendo como referência os

- padrões definidos no Plano Regulador;
- II – implementação de Programas de Habitação de Interesse Social por meio de ações, projetos e procedimentos administrativos específicos, que incidam no processo de ocupação informal do solo urbano, por meio da regulamentação, da manutenção conforme cadastro e da produção de empreendimentos de HIS, viabilizando o acesso dos setores sociais de baixa renda ao solo urbanizado e legalizado, adequadamente localizado, considerando, entre outros aspectos, áreas de risco, compatibilização com o meio ambiente, posição relativa aos locais estruturados da Cidade, em especial o acesso ao trabalho e aos serviços essenciais;
(Alterado pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).
 - III – Programa de Gerenciamento dos Instrumentos para o Desenvolvimento Urbano, que busca gerenciar os instrumentos de planejamento, monitorando o desenvolvimento urbano, potencializar a aplicação dos instrumentos captadores e redistributivos da renda urbana, bem como sistematizar procedimentos para a elaboração de projetos que viabilizem a captação de recursos;
 - IV – Programa de Incentivos à Habitação para baixa e média renda que, através de parcerias entre o poder público e a iniciativa privada, com a adoção de incentivos fiscais, financiamentos especiais e oferta de Solo Criado, dentre outros, busque a criação de procedimentos simplificados no exame e aprovação de projetos de edificação e parcelamento do solo direcionados à população de baixa e média renda; e
 - V – Programa de Incentivo à Recuperação de Prédios Ociosos do Centro Histórico, buscando procedimentos alternativos para a adequação dessas edificações às atuais exigências de habitabilidade, visando ao atendimento da demanda de HIS.
(Incluído pela L.C. n° 646, de 22 de julho de 2010).

Parágrafo único. As diretrizes espaciais básicas desta estratégia estão representadas nas figs. 7 e 8.
(NR)





CAPÍTULO VII Do Sistema de Planejamento

Art. 24. A Estratégia do Sistema de Planejamento objetiva um processo de planejamento dinâmico e contínuo, que articule as políticas da administração municipal com os diversos interesses da sociedade, promovendo instrumentos para o monitoramento do desenvolvimento urbano.

Parágrafo único. A Estratégia do Sistema de Planejamento efetivar-se-á através:

- I – da rearticulação da estrutura administrativa;
- II – de canais de participação como os Conselhos Municipais, Entidades Profissionais, Sindicais e Empresariais, funcionalmente vinculadas ao desenvolvimento urbano da cidade, as Associações de Moradores e as Regiões de Gestão do Planejamento;
- III – dos Planos de Ação Regional;
- IV – dos instrumentos básicos do PDDUA;
- V – do Sistema de Informações;
- VI – do Sistema de Avaliação do Desempenho Urbano;
- VII – da definição de ações e políticas de desenvolvimento urbano globais e setoriais, dos programas e projetos especiais;
- VIII – dos demais instrumentos de gestão.

Art. 25. Compõem a Estratégia do Sistema de Planejamento:

- I – Programa de Gerenciamento de Políticas que busque articular as diversas políticas que definem as diretrizes do desenvolvimento urbano, garantindo maior racionalidade na produção sustentável da cidade;
- II – Programa de Regionalização e Participação da Comunidade que busque a concretização de canais de participação, assegurando às Regiões de Gestão do Planejamento o espaço de deliberação sobre políticas de desenvolvimento regional;
- III – Programa de Sistema de Informações que busque disponibilizar informações para a gestão do desenvolvimento urbano, articulando produtores e usuários e estabelecendo critérios que garantam a qualidade das informações produzidas;
- IV – Programa de Comunicação e Educação Ambiental que objetive dar suporte de comunicação e divulgação sobre as principais idéias e conteúdos do desenvolvimento urbano ambiental, com caráter educativo, objetivando uma adequada compreensão do tema e incentivando a cultura participativa no planejamento urbano;
- V – Programa de Sistema de Avaliação do Desempenho Urbano que vise a descrever os elementos que propiciam avaliar a qualidade de vida urbana, bem como a aplicação das disposições do PDDUA.

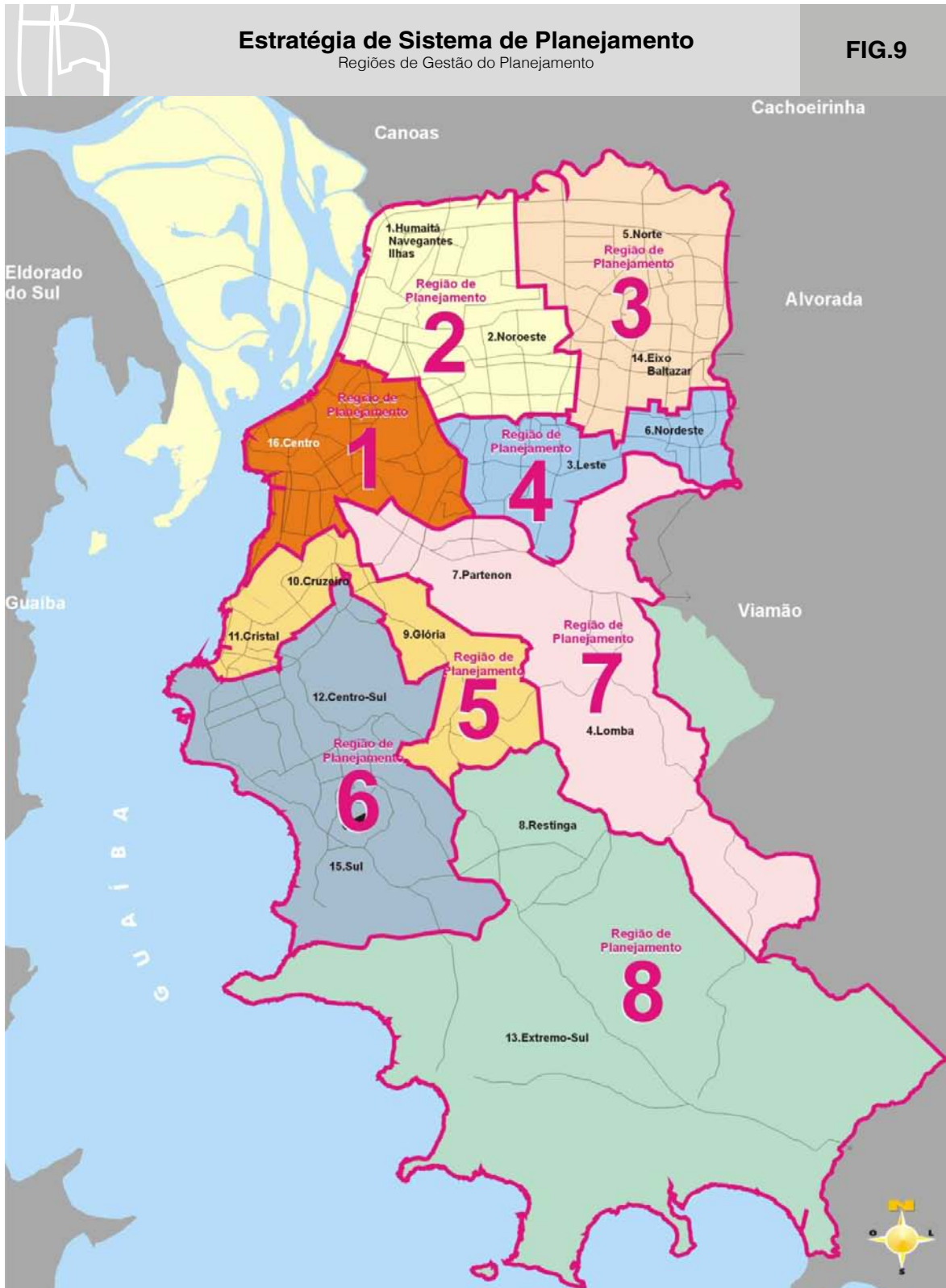
§ 1º As Regiões de Gestão de Planejamento terão seus limites constituídos pelos limites externos dos bairros que as compõem, assegurando-se, nas deliberações do SMGP, a representação de todos os bairros.

§ 2º As Regiões de Gestão do Planejamento estão identificadas na fig. 9.

Estratégia de Sistema de Planejamento

Regiões de Gestão do Planejamento

FIG.9



TÍTULO III DO MODELO ESPACIAL

Art. 26. Modelo Espacial é o conjunto das diretrizes de desenvolvimento urbano expresso através de representações espaciais consubstanciadas nas Estratégias.

§ 1º O Modelo Espacial define todo o território de Porto Alegre como cidade, estimulando a ocupação do solo de acordo com a diversidade de suas partes, com vistas à consideração das relações de complementariedade entre a cidade consolidada de forma mais intensiva e a cidade de ocupação rarefeita.

§ 2º Constituem princípios básicos do Modelo Espacial proposto:

- I – a descentralização de atividades, através de uma política de policentralidade que considere a atividade econômica, a provisão de serviços e aspectos socioculturais;
- II – a miscigenação da ocupação do solo com vistas à diminuição de deslocamentos de pessoas e veículos e à qualificação do sistema urbano;
- III – a densificação controlada, associada à perspectiva de otimização e racionalização dos custos de produção da cidade;
- IV – o reconhecimento da cidade informal, através de uma política que envolva o interesse social;
- V – a estruturação e a qualificação ambiental, através da valorização do patrimônio e do estímulo à produção primária.

CAPÍTULO I Da Área de Ocupação Intensiva e da Área de Ocupação Rarefeita

Art. 27. O território do Município de Porto Alegre divide-se, por seu Modelo Espacial, em Área de Ocupação Intensiva e Área de Ocupação Rarefeita.

§ 1º Área de Ocupação Intensiva (AOI) é a área que, conciliada com a proteção do Patrimônio Ambiental, se caracteriza como prioritária para fins de urbanização e abrange:

- I – a área urbana contínua com os limites definidos na planta do Anexo 1.1;
- II – as áreas dos Núcleos Intensivos isolados da malha urbana contínua, como segue:
 - a) Belém Velho, constituído pela Unidade de Estruturação Urbana nº 8026;
 - b) Belém Novo, constituído pela Unidade de Estruturação Urbana nº 8078;
 - c) Lami, constituído pela Unidade de Estruturação Urbana nº 8084;
 - d) Ilha da Pintada, constituído pela Unidade de Estruturação Urbana nº 9032.
 - e) Lageado;
(Incluída pela L.C. nº 646, de 08 de outubro de 2010).
 - f) Boa Vista;
(Incluída pela L.C. nº 646, de 08 de outubro de 2010).

- g) Extrema; e
(Incluída pela L.C. n° 646, de 08 de outubro de 2010).
- h) Jardim Floresta.
(Incluída pela L.C. n° 646, de 08 de outubro de 2010).

§ 2º Área de Ocupação Rarefeita (AOR) é a área com características de baixa densificação, onde será dada predominância à proteção da flora, da fauna e demais elementos naturais, admitindo-se, para a sua perpetuação e sustentabilidade, usos científicos, habitacionais, turísticos, de lazer e atividades compatíveis com o desenvolvimento da produção primária.

Art. 28. As Áreas de Ocupação Intensiva e Rarefeita dividem-se em Unidades de Estruturação Urbana, Macrozonas e Regiões de Gestão do Planejamento.

- I – Unidades de Estruturação Urbana – UEUs – são módulos estruturadores do Modelo Espacial definidos pela malha viária básica, podendo ser divididos em Subunidades quando englobarem regimes urbanísticos distintos;
- II – Macrozonas são conjuntos de Unidades de Estruturação Urbana com características peculiares quanto a aspectos socio-econômicos, paisagísticos e ambientais;
- III – Regiões de Gestão do Planejamento são unidades de divisão territorial para fins de descentralização da gestão participativa do desenvolvimento urbano ambiental.

CAPÍTULO II

Das Macrozonas

Art. 29. As Macrozonas dividem o território municipal em:

- I – Macrozona 1 – Cidade Radiocêntrica: engloba o território compreendido pelo Centro Histórico e sua extensão até a III Perimetral, constituindo a área mais estruturada do Município, com incentivo à miscigenação e proteção ao patrimônio cultural;
- II – Macrozona 2 – Corredor de Desenvolvimento: constitui a área entre a BR-290, a Av. Sertório e a Av. Assis Brasil, sendo estratégica para empreendimentos auto-sustentáveis de polarização metropolitana, com integração de equipamentos como o Aeroporto e as Centrais de Abastecimento do Rio Grande do Sul – CEASA S.A.;
- III – Macrozona 3 – Cidade Xadrez: compreendida entre a Av. Sertório e Cidade da Transição no sentido norte-sul e entre a III Perimetral e o limite do Município no sentido oeste-leste. Constitui a cidade a ser ocupada através do fortalecimento da trama macroestruturadora xadrez, do estímulo ao preenchimento dos vazios urbanos e da potencialização de articulações metropolitanas e novas centralidades. São marcos estruturadores os três Corredores de Centralidade: Sertório/Assis Brasil, Anita Garibaldi/Nilo Peçanha e Ipiranga/Bento Gonçalves;
- IV – Macrozona 4 – Cidade da Transição: compreendida entre a Cidade Radiocêntrica e a Cidade Jardim, devendo manter suas características residenciais, com densificação

- controlada e valorização da paisagem. Constitui marco estruturador desta Macrozona o Corredor de Centralidade Cavalhada/Tristeza, que faz conexão entre bairros, sendo limitado longitudinalmente pelas ruas Dr. Barcellos e Pereira Neto.
- V – Macrozona 5 – Cidade Jardim: caracteriza-se pela baixa densidade, pelo uso residencial predominantemente unifamiliar e elementos naturais integrados às edificações, com especial interesse na orla do Guaíba;
- VI – Macrozona 6 – Eixo Lomba–Restinga: estrutura-se ao longo das Estradas João de Oliveira Remião e João Antônio da Silveira, com potencial para ocupação residencial miscigenada, em especial para projetos de habitação de caráter social, apresentando áreas com potencial de ocupação intensiva, situadas na Área de Ocupação Rarefeita;
- VII – Macrozona 7 – Restinga: bairro residencial da Zona Sul cuja sustentabilidade tem base na implantação do Parque Industrial da Restinga. Liga-se com a Região Metropolitana através do Corredor de Produção;
- VIII – Macrozona 8 – Cidade Rururbana: área caracterizada pela predominância de patrimônio natural, propiciando atividades de lazer e turismo, uso residencial e setor primário, compreendendo os núcleos intensivos de Belém Velho, Belém Novo, Lami, Lageado, Boa Vista, Extrema e Jardim Floresta, bem como as demais áreas a partir da linha dos morros da Companhia, da Polícia, Teresópolis, Tapera, das Abertas e Ponta Grossa; e
(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).
- IX – Macrozona 9 – Unidades de conservação estaduais Parque Estadual Delta do Jacuí e Área de Proteção Ambiental Estadual Delta do Jacuí – APA. (NR)
(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).

Parágrafo único. As macrozonas estão representadas na fig. 10. (NR)



CAPÍTULO III

Dos Elementos Estruturadores do Modelo Espacial

Art. 30. São Elementos Estruturadores do Modelo Espacial:

- I – Centro Histórico;
- II – Corredores de Centralidade;
- III – Corredor de Urbanidade;
- IV – Corredor de Desenvolvimento;
- V – Corredor de Produção;
- VI – Corredor Agroindustrial.

§ 1º Centro Histórico é a área de urbanização mais antiga do território do Município, com limites entre o lago Guaíba e o contorno da I Perimetral, desenvolvendo-se como um espaço de diversidade comercial, que contém equipamentos públicos e privados, instituições financeiras, parte da área portuária e concentração de áreas e bens de interesse cultural.

§ 2º Corredor de Centralidade é o espaço definido por duas vias estruturadoras principais com o objetivo de:

- I – tornar mais eficiente o sistema de transporte urbano e as condições de ingresso metropolitano com a criação de novas alternativas de circulação;
- II – caracterizar um espaço onde se estimule a diversidade de usos, a fim de propiciar às áreas residenciais vizinhas o atendimento de suas necessidades;
- III – estruturar prioritariamente um Sistema de Espaços Abertos de importância para toda a cidade;
- IV – estimular prioritariamente a densificação visando a orientar estrategicamente a ocupação do solo;
- V – estruturar uma rede de pólos comerciais multifuncionais, formando centros de bairro que visem a atender à população em suas necessidades de bens, serviços e empregos.

§ 3º Corredor de Urbanidade é o espaço urbano que envolve parcialmente os Bairros Cidade Baixa, Bom Fim, Independência e Navegantes, com características de uso semelhantes às dos Corredores de Centralidade, diferenciando-se, entretanto, pela presença de Patrimônio Cultural a ser valorizado e pela necessidade de investimentos públicos e privados que propiciem a interação social.

§ 4º Corredor de Desenvolvimento é a área de interface com a Região Metropolitana disponível para investimentos auto-sustentáveis de grande porte com vistas ao fortalecimento da integração regional.

§ 5º Corredor de Produção é a faixa situada entre as imediações do Porto Seco e a Av. Protásio Alves, onde é estimulada amplamente a atividade produtiva passível de convivência com a atividade residencial, bem como a ocupação de vazios urbanos para a habitação de interesse social.

§ 6º Corredor Agroindustrial é a área com potencial para a localização de indústrias não-poluentes

de produtos vinculados à produção primária e a matérias-primas locais, além de atividades de apoio com vistas a intensificar o desenvolvimento primário no sul do Município.

§ 7º **Revogado.** (L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).

CAPÍTULO IV Das Zonas de Uso

Art. 31. As Zonas de Uso são concebidas de acordo com os seguintes conceitos básicos:

- I – Cidade Miscigenada – caracteriza-se pela presença de diferentes atividades em todo o território, desde que compatíveis com condicionantes paisagísticos, ambientais, infraestruturais ou com outras atividades instaladas;
- II – Policentralidade – o conjunto dos espaços urbanos que configura a distribuição das centralidades conforme proposto no modelo espacial;
- III – Centralidade – a qualidade de um espaço dito central, que reúne características próprias de densificação, fluxos, animação, miscigenação, acessibilidade e tipo de infraestrutura que podem se apresentar em diferentes graus ou hierarquias, constituindo centralidades de caráter metropolitano, urbano, regional ou local;
- IV – Incômodo – o estado de desacordo de alguma atividade com condicionantes locais como vivências sociais, qualidade ambiental e/ou outras atividades vizinhas;
- V – Impacto – a repercussão, positiva ou negativa, ocasionada pela implantação de uma atividade específica no ambiente, na estrutura ou na infraestrutura da cidade, bairro ou região;
- VI – Manutenção do Patrimônio Ambiental do Município através da preservação dos bens naturais e culturais;
- VII – Estímulo à produção primária.

Art. 32. As Zonas de Uso representam parcelas do território municipal, propostas com as mesmas características, em função de peculiaridades a serem estimuladas nas seguintes categorias:

- I – Áreas Predominantemente Residenciais – zonas da cidade onde se estimula a vida de bairro, com atividades complementares à habitação e demais atividades não-residenciais controladas quanto a incômodo e impacto;
- II – Áreas Miscigenadas – zonas cuja ocupação é estimulada igualmente tanto para atividades residenciais como de comércio, serviços e indústrias, distribuindo-se, com relação ao uso, em diferentes categorias que representam graus de restrição diferenciados quanto ao porte e à variedade de atividades:
 - a) Mista 1 e Mista 2 – zonas de maior diversidade urbana em relação às áreas predominantemente residenciais onde se estimule, principalmente, o comércio varejista, a prestação de serviços e demais atividades compatíveis, que representem apoio à atividade habitacional e ao fortalecimento de centralidades;

- b) Mista 3 e Mista 4 – zonas com estímulo à atividade produtiva e à geração de postos de trabalho associados à atividade habitacional, onde a diversidade proposta apresenta níveis mais significativos de interferência ambiental, representando, também, maiores potencialidades de impacto;
- c) Mista 5 – zonas de diversidade máxima, onde todas as atividades são permitidas, sendo o uso habitacional somente admitido por meio de Projetos Especiais de Impacto Urbano;

(Alterado pela L.C. nº 646, de 22 de julho de 2010).

- III – Áreas Predominantemente Produtivas – zonas de diversidade máxima, sem controle de porte, onde o uso habitacional somente é admitido para a atividade de zelandoria ou para as situações existentes na data da publicação desta Lei;
- IV – Áreas de Interesse Cultural – zonas que apresentam ocorrência de patrimônio cultural representativo da história da cidade, com características físicas ou não, que lhes conferem um caráter excepcional;
- V – Áreas de Interesse Institucional – áreas públicas ou privadas de grande porte, destinadas a fins comunitários e administrativos;
- VI – Áreas de Proteção do Ambiente Natural – zonas previstas para atividades que, conciliando a proteção da flora, da fauna e dos demais elementos naturais, objetivem a perpetuação e a sustentabilidade do patrimônio natural;
- VII – Reserva Biológica – área que tem por finalidade proteger integralmente a flora, a fauna e seu substrato em conjunto, assegurando a proteção da paisagem e a normal evolução do ecossistema, bem como cumprindo objetivos científicos e educacionais;
- VIII – Parque Natural – área em que se pretendem resguardar atributos excepcionais da natureza, conciliando a proteção integral da flora, da fauna e das belezas naturais, com a utilização para objetivos educacionais, de lazer e recreação;
- IX – Áreas de Desenvolvimento Diversificado – zonas que, por suas características naturais e seu grau de transformação, permitem atividades mais diversificadas, sempre compatibilizadas com a proteção ambiental;
- X – Áreas de Produção Primária – zonas propostas para o desenvolvimento compatibilizado de atividades primárias, extrativas, comércio e serviços de apoio, bem como para a localização de pequenas indústrias vinculadas à produção por propriedade rural;
- XI – Corredor Agroindustrial – zona de apoio à produção agroindustrial com vistas a fortalecer o desenvolvimento primário no extremo sul do Município, respeitadas as ocorrências ambientais intrínsecas ao meio;
- XII – Área com Potencial de Intensiva – corresponde às zonas que apresentam, pela sua localização espacial e usos preexistentes, condições de integração à área intensiva mediante demonstração de interesse por parte do urbanizador em realizar projeto

habitacional de interesse social, sendo seu regime definido em função do entorno, respeitando, sempre, os condicionantes do patrimônio natural;

XIII – VETADO;

XIV – Áreas Especiais de Interesse Recreativo e Desportivo; e
(Incluído pela L.C. n° 646, de 08 de outubro de 2010).

XV – VETADO.

§ 1º Com vistas a estimular a manutenção e o reconhecimento da função social da propriedade, para efeitos desta Lei, equiparam-se às zonas de uso as propriedades rurais e as que apresentam patrimônio natural a proteger, independente da zona de uso onde se localizem.

§ 2º Considera-se propriedade rural aquela explorada para a produção agropecuária, extrativa vegetal ou agroindustrial, que assegure a conservação dos recursos naturais e possua produção satisfatória, conforme legislação específica.

§ 3º Considera-se propriedade com patrimônio natural a preservar, aquela que apresente elementos naturais de preservação significativos, nos termos de legislação específica, e garanta a manutenção e perpetuação. (NR)

