

Campus Porto Velho Calama
Coordenação do Curso Bacharelado em Engenharia Civil

CAMILA ANDRADE DE ABREU

**TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS NA AVENIDA GOVERNADOR JORGE
TEIXEIRA EM PORTO VELHO - RO:
UMA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS DE CONTROLE E RESTRIÇÃO**

PORTO VELHO - RO
2025

CAMILA ANDRADE DE ABREU

**TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS NA AVENIDA GOVERNADOR JORGE
TEIXEIRA EM PORTO VELHO - RO:
UMA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS DE CONTROLE E RESTRIÇÃO**

Monografia entregue como Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia (IFRO), *Campus* Porto Velho Calama, como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel em Engenharia Civil, sob a orientação da professora mestra Paola Mundim de Souza.

PORTO VELHO - RO
2025

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Gerador de Ficha Catalográfica do IFRO.

Abreu, Camila Andrade de.

Tráfego de veículos pesados na avenida Governador Jorge Teixeira em Porto Velho - RO: uma avaliação das políticas de controle e restrição / Camila Andrade de Abreu. - Porto Velho, 2025.
68 f. : il.

Orientador(a): Prof^ª. Ma. Paola Mundim de Souza.

Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Engenharia Civil) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO, Porto Velho, 2025.

1. Tráfego pesado. 2. Mobilidade urbana. 3. Políticas públicas. 4. Logística portuária. 5. Porto Velho - RO. I. Souza, Paola Mundim de (orient.). II. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO. III. Título.

Bibliotecário(a) Responsável: Miria Santana Veiga, CRB-11/898

CAMILA ANDRADE DE ABREU

**TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS NA AVENIDA GOVERNADOR JORGE
TEIXEIRA EM PORTO VELHO - RO:
UMA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS DE CONTROLE E RESTRIÇÃO**

Monografia entregue como Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia (IFRO), *Campus* Porto Velho Calama, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Engenharia Civil, sob a orientação da professora mestra Paola Mundim de Souza.

Aprovado em: 05/12/2025 pela banca examinadora.

Membro da Banca (Prof. Dr. Reginaldo Martins da Silva)

Membro da Banca (Profa. Dra. Graziela Tosini Tejas)

Orientadora (Profa. Ma. Paola Mundim de Souza)

PORTO VELHO - RO
2025

“Dedico este trabalho ao meu Deus, Criador e Perfeito Engenheiro do Universo; à minha família e amigos que de alguma maneira contribuíram na minha jornada, em especial à minha maravilhosa mãe que sempre esteve ao meu lado, nos dias alegres e tristes; ao meu pai, o qual foi fonte de inspiração para eu cursar este curso; ao meu irmão, cunhada e sobrinhas por todo o apoio; e à minha orientadora, pela maestria na orientação.”

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, ao meu Deus: Criador e Perfeito Engenheiro do Universo, meu Pai Celestial e Amigo Fiel que sempre está comigo, me sustentando em todos os momentos, e sendo meu socorro bem presente nas angústias. A Ele, toda honra e toda a glória.

À minha família, agradeço pelo apoio incondicional ao longo desta jornada acadêmica. Em especial aos meus pais: meu pai, que mesmo não convivendo com ele frequentemente na atualidade, foi uma das principais fontes de inspiração para eu cursar este curso, pelo fato de sempre ouvir suas histórias relacionadas à terraplenagem e materiais de construção, bem como por sempre confiar e acreditar na minha pessoa; minha mãe, que sempre esteve presente na minha trajetória, não me abandonando e sendo meu suporte diário e constante, tudo o que sou hoje devo muito a ela que mesmo diante de suas limitações não soltou a minha mão. Ao meu querido irmão, à minha maravilhosa cunhada e às minhas sobrinhas preciosas, minha eterna gratidão a Deus por tudo que vocês são em minha vida.

Aos meus líderes e amigos da igreja, agradeço por todas as orações, apoio e palavras afáveis de encorajamento direcionadas à minha pessoa.

Aos meus colegas e superiores do meu trabalho, agradeço por todo o suporte nas horas em que precisei.

À banca examinadora, meu muito obrigada por aceitarem o convite de fazer parte da banca, por serem corteses comigo, e pelas contribuições dadas, todas de maneira ética e cordial. À minha orientadora, pela orientação, paciência e esforço fundamentais para a realização deste trabalho.

Agradeço também a todos os meus amigos, pelo encorajamento e companheirismo, e a todos os professores que contribuíram para a minha formação.

A todos que, direta ou indiretamente, colaboraram para a concretização deste TCC e da minha trajetória acadêmica na totalidade, minha eterna gratidão.

“Nenhuma disciplina parece ser motivo de alegria no momento, mas sim de tristeza. Mais tarde, porém, produz fruto de justiça e paz para aqueles que por ela foram exercitados.”

(Hb 12.11, NVIPT)

**TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS NA AVENIDA GOVERNADOR JORGE
TEIXEIRA EM PORTO VELHO - RO:
UMA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS DE CONTROLE E RESTRIÇÃO**

RESUMO: No Brasil, a mobilidade urbana é definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei n.º 12.587/2012, como “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, e constitui o ponto de partida deste Trabalho de Conclusão de Curso, que analisa as políticas de controle e restrição do tráfego de veículos pesados na Avenida Governador Jorge Teixeira, em Porto Velho - RO, trecho urbano da BR-319, principal eixo logístico de ligação entre o complexo portuário da capital e as rodovias federais BR-364 e BR-319. O estudo parte da constatação de que a intensa circulação de caminhões e carretas nessa via compromete a fluidez do trânsito urbano, aumenta os riscos de acidentes e acentua o desgaste da infraestrutura viária. A pesquisa fundamenta-se em revisão bibliográfica e documental, abrangendo legislações federais, estaduais e municipais, além de planos e instrumentos técnicos do município como o Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB), o Plano Diretor Participativo (PDPM), o Plano Mestre do Complexo Portuário e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho (PDZ). A análise qualitativa das normativas permitiu identificar sobreposições, lacunas e deficiências na aplicação prática das medidas de controle. Os resultados apontam que, embora o município possua um arcabouço legal abrangente, sua efetividade é limitada pela falta de integração entre as esferas governamentais e pela ausência de infraestrutura de desvio, como anéis viários e rotas alternativas. A pesquisa demonstrou que a gestão do tráfego pesado na Avenida Governador Jorge Teixeira exige ações coordenadas entre o Governo Federal, Governo do Estado e a Prefeitura do Município. Bem como investimentos estruturais e fortalecimento da fiscalização e do planejamento urbano, visando conciliar o papel logístico da via com a mobilidade urbana e a segurança viária.

Palavras-chave: Tráfego pesado. Mobilidade urbana. Políticas públicas. Logística portuária. Porto Velho - RO.

**HEAVY VEHICLE TRAFFIC ON AVENIDA GOVERNADOR JORGE TEIXEIRA IN
PORTO VELHO - RO:
AN EVALUATION OF CONTROL AND RESTRICTION POLICIES**

ABSTRACT: In Brazil, urban mobility is defined by the National Urban Mobility Policy (PNMU), Law No. 12,587/2012, as "the condition in which the movement of people and goods takes place in urban space," and constitutes the starting point of this Course Completion Project, which analyzes the policies for controlling and restricting heavy vehicle traffic on Avenida Governador Jorge Teixeira, in Porto Velho - RO, an urban stretch of BR-319, the main logistical axis connecting the capital's port complex to the federal highways BR-364 and BR-319. The study begins with the observation that the intense circulation of trucks and trailers on this road compromises the flow of urban traffic, increases the risk of accidents, and accentuates the wear and tear on road infrastructure. The research is based on a bibliographic and documentary review, encompassing federal, state, and municipal legislation, as well as plans and technical instruments such as the Urban Mobility Plan (PLANMOB), the Participatory Master Plan (PDPM), the Port Complex Master Plan, and the Port Development and Zoning Plan (PDZ). The qualitative analysis of the regulations allowed for the identification of overlaps, gaps, and deficiencies in the practical application of control measures. The results indicate that, although the municipality possesses a comprehensive legal framework, its effectiveness is limited by the lack of integration between governmental spheres and the absence of diversion infrastructure, such as ring roads and alternative routes. The research demonstrated that managing heavy traffic on Avenida Governador Jorge Teixeira requires coordinated actions between DNIT (National Department of Transport Infrastructure), the Municipality, and the State Government. This includes structural investments and strengthening urban planning and enforcement, aiming to reconcile the logistical role of the road with urban mobility and road safety.

Keywords: Heavy traffic. Urban mobility. Public policies. Port logistics. Porto Velho - RO.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 — Avenida Governador Jorge Teixeira, Porto Velho - RO.....	15
Figura 2 — Início da avenida, na rotatória com a Av. dos Imigrantes.....	18
Figura 3 — Fim da avenida, no entroncamento BR-319/364/Trevo do Roque.....	19
Figura 4 — Tráfego de veículo pesado no cruzamento da Av. Jorge Teixeira com a Rua Raimundo Cantuária.....	19
Figura 5 — Tráfego de veículo pesado no cruzamento da Av. Jorge Teixeira com a Av. Amazonas.....	20
Figura 6 — Acessos rodoviários externos ao porto organizado de Porto Velho.....	21
Figura 7 — Fluxograma da metodologia.....	23
Figura 8 — Rodovia 447 (Expresso Porto).....	34
Figura 9 — Vias não compreendidas na ZUR de Porto Velho - RO.....	39
Figura 10 — Proposta de implantação da hierarquização viária da Av. Gov. Jorge Teixeira.....	42

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 — Casos envolvendo carretas no perímetro urbano de Porto Velho - RO.....	16
Quadro 2 — Síntese apresentada no estudo CNT acerca da implantação de restrições de tráfego no Brasil.....	30
Quadro 3 — Legislações e documentos técnicos pertinentes ao controle e restrição do tráfego de veículos pesados na Av. Gov. Jorge Teixeira.....	37
Quadro 4 — Comparativo entre a Portaria DNIT nº 2.358/25 e a Lei Municipal nº 2.785/21.....	40
Quadro 5 — Integração entre o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana.....	44
Quadro 6 — Avaliação da LC Nº LC 97/99 aplicada ao tráfego pesado da Av. Gov. Jorge Teixeira.....	45
Quadro 7 — Locais de comércios e serviços diversificados dispostos ao longo da Av. Gov. Jorge Teixeira.....	45
Quadro 8 — Síntese dos principais efeitos da aplicação da LC nº 747/18.....	47
Quadro 9 — Comparativo entre o Plano Mestre e o PDZ do Porto de Porto Velho.....	49

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DER-RO	Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes de Rondônia
DETRAN-RO	Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
kg	Quilograma
LC	Lei Complementar
PDPM	Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho
PGT's	Polos Geradores de Tráfego
PLANMOB	Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
RIT	Relatório de Impacto sobre o Tráfego
SEMTRAN	Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Mobilidade de Porto Velho
SEMPOG	Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão de Porto Velho
SETIC	Superintendência Estadual de Tecnologia da Informação e Comunicação de Rondônia
SOPH	Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia
VGeo	Visualizador de Informações Geográficas do DNIT
ZUR	Zona Urbana de Restrição de Circulação de Veículos de Carga

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	14
1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA E ÁREA DE ESTUDO.....	15
1.2 JUSTIFICATIVA.....	16
1.3 OBJETIVOS.....	22
1.3.1 Objetivo geral.....	22
1.3.2 Objetivos específicos.....	22
2 METODOLOGIA.....	23
3 FUNDAMENTOS SOBRE MOBILIDADE URBANA.....	25
4 TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS EM PERÍMETRO URBANO.....	26
4.1 LEGISLAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRÂNSITO E TRANSPORTE.....	27
4.2 ESTUDOS DE CASOS E SOLUÇÕES ADOTADAS.....	29
5 CONTEXTO URBANO E MOBILIDADE LOCAL.....	32
5.1 INICIATIVAS PROPOSTAS OU IMPLEMENTADAS PELA GESTÃO PÚBLICA.....	33
6 LEGISLAÇÕES E DOCUMENTOS PÚBLICOS PERTINENTES ÀS RESTRIÇÕES E CONTROLE DE TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA.....	37
7 CONCLUSÃO.....	50
REFERÊNCIAS.....	51
ANEXO A — PORTARIA DNIT N° 2.358/25 (SUSPENSA) APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA.....	56
ANEXO B — LEI N° 2.785/21 APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA.....	57
ANEXO C — LC N° 914/22 APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA.....	58
ANEXO D — LC N° 838/21 APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA.....	60
ANEXO E — LC N° 97/99 APLICADA APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA.....	63
ANEXO F — LC N° 747/18 APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA.....	64
ANEXO G — TRECHOS EXTRAÍDOS DO ANEXO I DA LC 747/18 SOBRE IMPACTOS E ITENS DE PROJETO RELACIONADOS AOS SERVIÇOS DE CARGA E DESCARGA.....	67

1 INTRODUÇÃO

Porto Velho é um município brasileiro e também a capital do estado de Rondônia. Está localizada na parte oeste da Região Norte do Brasil e situada na margem leste do Rio Madeira. Foi fundada em 1907, durante a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, e em 1914, foi legalmente criada como um município do Amazonas, transformando-se em capital do estado de Rondônia somente em 1943 (Prefeitura de Porto Velho).

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2025), estima-se que a população porto-velhense é de 517.709 pessoas. Porto Velho também se destaca por ser a capital brasileira com maior área territorial, estendendo-se por pouco mais de 34 mil km², incluindo o distrito sede e os demais distritos.

Desde o início da sua história, a cidade está envolta na temática de engenharia de tráfego e logística de transportes. Começou com a criação de uma estrada ferroviária e atualmente é um grande polo de escoamento de cargas por via fluvial. Cargas essas transportadas por veículos de grande porte, os quais possuem as vias do perímetro urbano como principal acesso até os portos localizados nas margens do Rio Madeira.

Outros polos geradores de tráfego (PGT's) na cidade, por exemplo, o shopping, atacadistas e diversos complexos industriais e centros de distribuição, também recebem um elevado quantitativo de mercadorias constantemente. Com isso, devido à fixação desordenada desses polos em regiões distintas na cidade, o tráfego se torna mais desordenado, dificultando ainda mais o seu reordenamento.

O impacto também é evidente no aumento do número de acidentes e em diversos outros transtornos para a população. Segundo o Anuário Estatístico de Sinistros de Trânsito de Rondônia de 2024 do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-RO, 2024), cerca de 11.105 veículos se envolveram em sinistros de trânsito no perímetro urbano de Porto Velho. Dos 346 sinistros envolvendo caminhão, o anuário mostra uma porcentagem comparativa de 950,6% de motos envolvidas em tais sinistros em relação aos outros tipos de veículos. Atestando o risco da circulação de veículos de transporte de cargas pesadas em vias urbanas para os outros veículos e pedestres em determinadas situações.

Porto Velho possui dois Planos Diretores (1990 e 2008), também teve um Plano de Ação Imediata (1972), e desde fevereiro de 2021 está instituído o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (PDPM), e neles todos são abordadas diretrizes acerca do sistema viário e mobilidade urbana. Também já está em vigor a Lei Complementar n.º 914, de 16 de setembro de 2022, a qual aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho

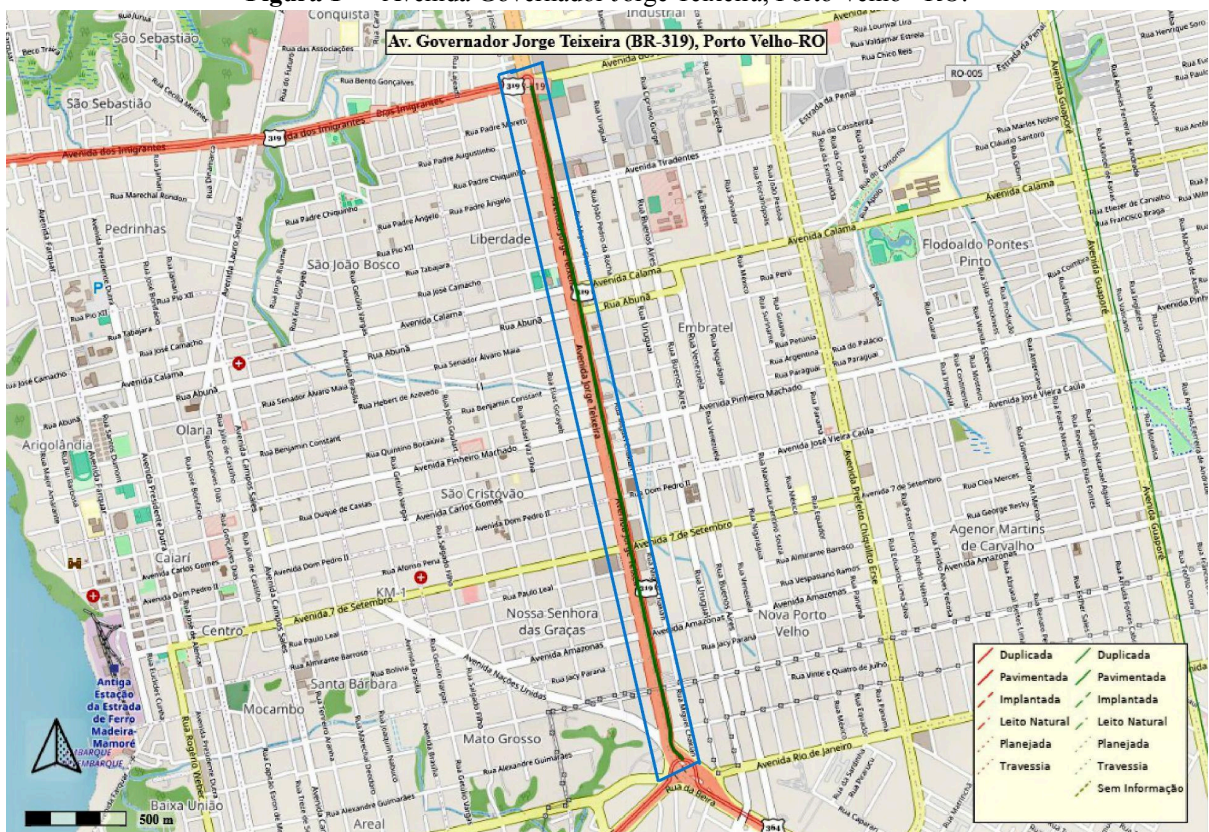
(PLANMOB) e dá outras providências. Bem como a LC n.º 747/2018 — Procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos — Polos Geradores de Tráfego.

Contudo, percebe-se que, embora existam subsídios legislativos atuais suficientes para dar início a uma reestruturação na gestão de tráfego do Município, ainda existe deficiência na gestão pública de tornar esse assunto mais difundido na sociedade. Bem como começar a executar as medidas propostas nesses compilados de documentos já existentes. Sendo assim, continuar abordando essa temática e propondo soluções viáveis para tal problema é extremamente relevante para colaborar com o avanço da mobilidade urbana de Porto Velho.

1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA E ÁREA DE ESTUDO

O presente trabalho delimita-se à análise das políticas de controle e restrições de tráfego de veículos de transporte de cargas pesadas, especificamente das relacionadas com a Avenida Governador Jorge Teixeira (trecho BR-319), localizada no perímetro urbano de Porto Velho - RO. Bem como à identificação dos transtornos evidentes causados por este tráfego nesta via. Na Figura 1, destaca-se no mapa a referida área de estudo.

Figura 1 — Avenida Governador Jorge Teixeira, Porto Velho - RO.



Fonte: base de dados e geração de mapas DNIT VGeo (2025). Elaboração: elaboração própria (2025).

Destarte, levanta-se a seguinte problemática: “De que forma as políticas públicas de controle e restrição do tráfego de veículos pesados são aplicadas na Avenida Governador Jorge Teixeira, em Porto Velho - RO, e quais são seus principais desafios e limitações?”

1.2 JUSTIFICATIVA

O aumento no número de veículos pesados circulando na área urbana de Porto Velho - RO, especialmente na Avenida em questão, tem causado impactos significativos na mobilidade urbana, no meio ambiente e, acima de tudo, na qualidade de vida das pessoas inseridas nesse contexto.

A seguir, por meio do quadro 1, mostram-se alguns casos que evidenciam tais problemas. Como congestionamentos e acidentes em horário de pico, carreta com dificuldade de subir uma ladeira na região central causando a interdição da via, motoristas de carretas com certo nível de estresse ou embriaguez avançando em veículo de passeio. Fatos estes todos ocorridos entre maio e junho de 2025.

Quadro 1 — Casos envolvendo carretas no perímetro urbano de Porto Velho - RO.

Congestionamento na Av. Gov. Jorge Teixeira em horário de pico.



Fonte: Instagram @seligapvh e @alfadrone_pvh, 2025.

Via interditada devido a sinistro com carreta na região central da cidade.



Fonte: Instagram @noticiasportovelho, 2025.

Acidente na Av. Gov. Jorge Teixeira em horário de pico envolvendo carreta e automóvel.



Fonte: Instagram @noticiasportovelho, 2025.

Sinistro na Av. Gov. Jorge Teixeira em horário de pico, causado por desentendimentos envolvendo caminhão-trator e automóvel.



Fonte: Instagram @noticiasportovelho, 2025.

Sinistro na Av. Amazonas com causa desconhecida envolvendo carreta e automóvel.



Fonte: Instagram @noticiasportovelho, 2025.

Acidente fatal na Av. Guaporé em horário de pico envolvendo carreta, motociclista e ciclista.



Fonte: Instagram @lentenervosaooficial, 2025.

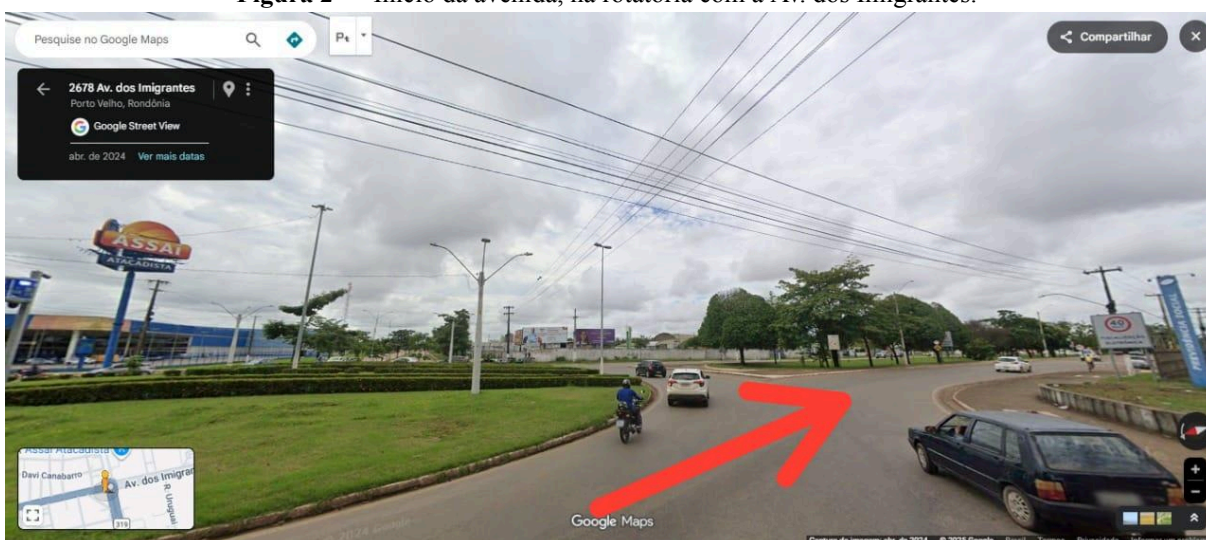
Embora o Quadro 1 mostre situações envolvendo veículos pesados em diversas avenidas da cidade e evidencie os impactos destes na área urbana, este trabalho tem como base principal de estudo a Av. Gov. Jorge Teixeira (trecho BR-319).

A Av. Gov. Jorge Teixeira é uma das principais vias urbanas de Porto Velho. Em conformidade com Leandro (2023), a história da via está ligada à expansão da cidade, especialmente após 1979, quando a antiga rodoviária da cidade foi desativada e substituída por uma nova estrutura construída na então Avenida John Kennedy. Enquanto construíam a rodoviária, abriram e estruturaram a Avenida John Kennedy. Depois, deram o nome de Jorge Teixeira a essa avenida. Sendo uma homenagem ao governador que ajudou a organizar Rondônia para se tornar um estado.

Parte da avenida, compreendida no trecho estudado e destacado na Figura 1, atualmente também é uma rodovia federal, a BR-319. Possui 6 faixas, sentido duplo (3 faixas em cada sentido), divisão central, bem como acostamento em ambos os lados.

Segundo dados disponíveis no Visualizador de Informações Geográficas (VGeo, 2025) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a referida parte da rodovia compreendida na Av. Gov. Jorge Teixeira possui 3,6 km de extensão, tendo seu início no km 141.3 (na rotatória com a Av. dos Imigrantes) e o fim no km 144.9 (entroncamento BR-319/364/Trevo do Roque). Nas Figuras 2 e 3, exibe-se o trecho de início e fim da avenida.

Figura 2 — Início da avenida, na rotatória com a Av. dos Imigrantes.



Fonte: Google Maps (2024).

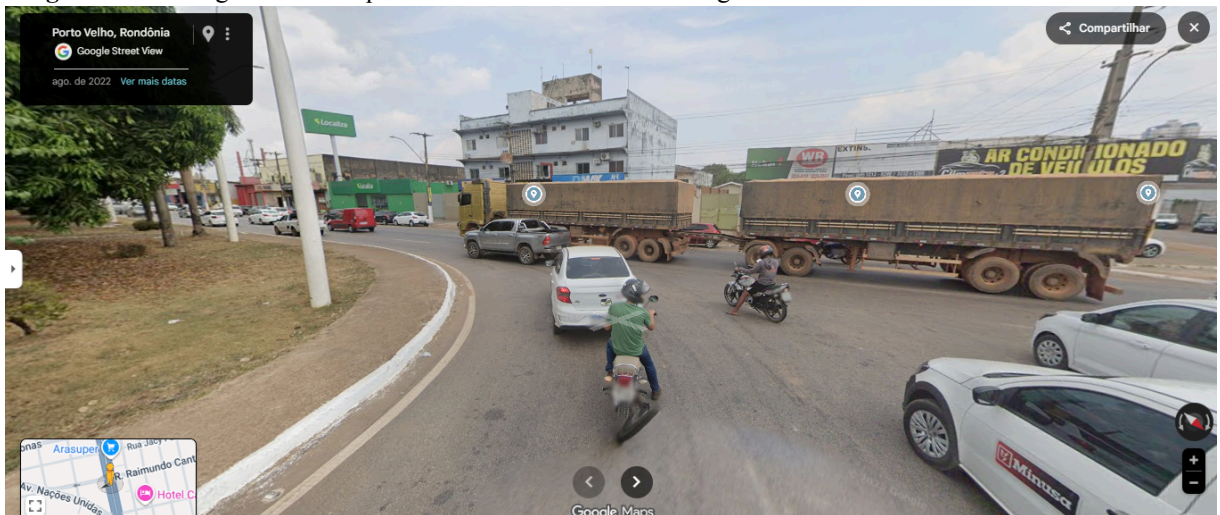
Figura 3 — Fim da avenida, no entroncamento BR-319/364/Trevo do Roque.



Fonte: Google Maps (2024).

A Avenida é um eixo central de transporte e desenvolvimento, sua criação marcou a expansão de uma infraestrutura importante para a cidade, facilitando o fluxo de pessoas e bens e contribuindo para o crescimento de Porto Velho. Ela foi crescendo e se tornou uma das principais rotas de Porto Velho, facilitando o tráfego entre diferentes áreas da cidade e o acesso a importantes serviços e comércios. Nas Figuras 4 e 5, exibe-se trechos com tráfego de veículos pesados na avenida.

Figura 4 — Tráfego de veículo pesado no cruzamento da Av. Jorge Teixeira com a Rua Raimundo Cantuária.



Fonte: Google Maps (2022).

Figura 5 — Tráfego de veículo pesado no cruzamento da Av. Jorge Teixeira com a Av. Amazonas.



Fonte: Google Maps (2024).

Atualmente, o grande tráfego de veículos pesados nessa via é devido principalmente ao fato de que a Av. Gov. Jorge Teixeira, juntamente com a Av. dos Imigrantes, faz parte da rota de acesso à maioria das instalações do complexo portuário de Porto Velho. Ou seja, para a análise das políticas de controle e restrição destes veículos na avenida em questão, também é indispensável o estudo da dinâmica da logística portuária da cidade, para se propor soluções que não afetem este importante setor.

Na Figura 6, mostra-se os principais acessos rodoviários externos do Porto Organizado de Porto Velho, sendo eles a BR-364, a Av. Gov. Jorge Teixeira e a Av. dos Imigrantes, ambos os trechos em destaque das avenidas estão compreendidas no perímetro da BR-319.

Figura 6 — Acessos rodoviários externos ao porto organizado de Porto Velho.



Fonte: adaptado de SOPH (2022, p.63).

Ademais, este trabalho está em sintonia com discussões recentes sobre mobilidade urbana e melhoria da infraestrutura viária, temas que têm ganhado destaque tanto na esfera pública quanto no meio acadêmico.

Como, por exemplo, em abril de 2025, foi anunciada pela prefeitura uma solicitação feita ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) de uma medida que restringiria a circulação de carretas na Avenida Jorge Teixeira em horário de pico. A portaria de restrição chegou a ser publicada, mas foi suspensa dias depois. À vista disso, a polêmica causada em torno deste anúncio gerou o despertamento para o estudo acerca deste tema. Tal medida, apesar de aceita por muitos leigos, é uma medida válida de ser estudada se de fato pode ser exequível com eficiência.

Por fim, a análise proposta se justifica pela importância estratégica da Av. Gov. Jorge Teixeira como eixo urbano fundamental de Porto Velho. O alto volume de veículos de carga pesada interfere significativamente na fluidez do trânsito urbano, comprometendo a mobilidade da população, gerando atrasos, acidentes e desgaste da infraestrutura viária.

Compreender os efeitos desse tráfego e a efetividade das medidas públicas é essencial para colaborar com os esforços da gestão municipal e estadual na formulação de políticas públicas que promovam o gerenciamento do tráfego, a redução de sinistros e de impactos negativos psicologicamente e o incentivo à logística eficiente.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo geral

Avaliar a eficiência das políticas de controle e restrição de circulação de veículos pesados na Avenida Governador Jorge Teixeira em Porto Velho - RO (trecho BR-319).

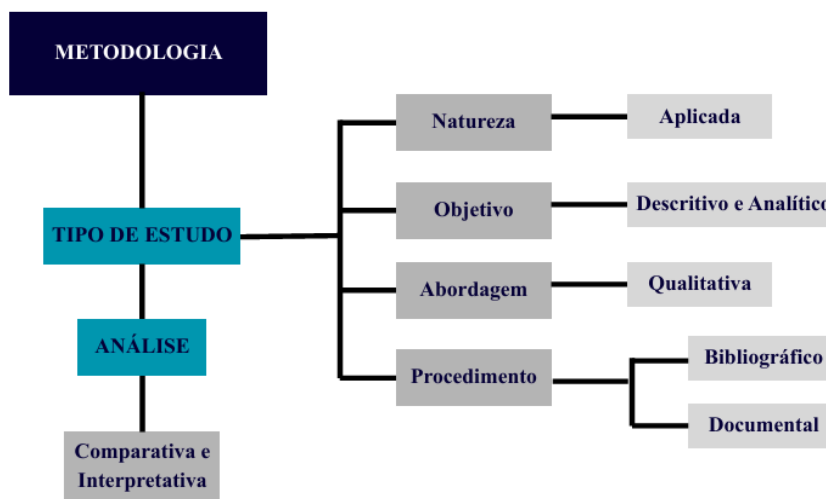
1.3.2 Objetivos específicos

- Avaliar as medidas de controle e restrição de circulação relacionadas ao tráfego de veículos pesados da via do estudo. Bem como sua efetividade e possibilidade de aprimoramento;
- Identificar divergências das legislações e documentos técnicos correspondentes, propondo ajustes de compatibilização entre eles.

2 METODOLOGIA

A metodologia adotada neste trabalho fundamenta-se em uma abordagem qualitativa, de caráter descritivo e analítico, centrada na compreensão das políticas públicas que regulam o tráfego de veículos pesados na Avenida Governador Jorge Teixeira, em Porto Velho - RO, conforme ilustrado na Figura 7.

Figura 7 — Fluxograma da metodologia.



Fonte: elaboração própria (2025).

O procedimento metodológico consistiu em pesquisa documental e bibliográfica, com a coleta e análise de legislações, portarias, planos e relatórios técnicos emitidos por órgãos competentes, como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Mobilidade de Porto Velho (SEMTRAN) e o Governo do Estado de Rondônia. Dentre os documentos examinados, destacam-se: Portaria DNIT nº 2.358/25, Lei nº 2.785/21, Leis Complementares nº 747/18, nº 838/21, nº 914/22 e nº 97/99, além do Plano Mestre do Complexo Portuário (2021) e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho (PDZ, 2022).

Também foram utilizados dados secundários provenientes de fontes de órgãos oficiais, como: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes de Rondônia (DER-RO) e Prefeitura de Porto Velho; publicações institucionais; notícias; relatórios técnicos e registros fotográficos e audiovisuais de ocorrências de congestionamentos e sinistros envolvendo caminhões na via.

A análise seguiu uma estrutura comparativa e interpretativa, com base na correlação entre os instrumentos legais e o contexto urbano-logístico local. Ademais, a sintetização da avaliação das informações coletadas foi feita por meio de quadros, bem como também foi

utilizado o globo virtual Google Earth para a elaboração de um mapa acerca das vias não compreendidas na zona de restrição de circulação de veículos de carga de Porto Velho.

Por fim, essa metodologia possibilitou avaliar a coerência entre o planejamento normativo e sua aplicação prática, identificando lacunas, sobreposições e desafios institucionais para o controle efetivo do tráfego de veículos pesados no perímetro urbano de Porto Velho.

3 FUNDAMENTOS SOBRE MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana é um componente essencial da sustentabilidade nas cidades contemporâneas. Envolve o deslocamento eficiente, seguro e acessível de pessoas e cargas no espaço urbano, considerando os impactos sociais, econômicos e ambientais. O tráfego pesado, representado por veículos de grande porte, a exemplo dos caminhões, é um dos principais fatores de sobrecarga sobre a infraestrutura urbana, comprometendo a fluidez do trânsito, a durabilidade do pavimento e a segurança viária (CNT, 2024). A crescente urbanização intensifica o sincronismo entre os diferentes modais de transporte, exigindo ações de planejamento e regulação do tráfego, especialmente nas zonas urbanas densamente povoadas.

No Brasil, a “mobilidade urbana” é definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei n.º 12.587 de 2012, como “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. A Política Nacional de Mobilidade Urbana continua vigente como principal diretriz legal, entretanto diversas atualizações técnicas e instrumentos municipais surgiram nos últimos anos, buscando soluções frente ao aumento da frota veicular e à demanda por equidade no transporte.

As abordagens atuais atreladas valorizam a mobilidade ativa, o transporte público de qualidade e a integração intermodal como estratégias para mitigar desigualdades urbanas e reduzir impactos negativos como a poluição e os congestionamentos. No mais, quanto às medidas regulatórias acerca da mobilidade com ênfase na logística urbana, tem sido proposto: o controle de acesso e circulação do transporte de carga, a consolidação de cargas entregadas e soluções sustentáveis para o último trecho da entrega (BID; MDR, 2020).

Destarte, a expansão periférica, sem o devido sistema viário e sem a oferta adequada de transporte público, leva à dependência do transporte individual motorizado, agravando os congestionamentos, bem como, o tráfego intenso de caminhões, inserido nesse contexto, intensifica os danos estruturais nas vias urbanas, agrava os índices de sinistros de trânsito, aumenta os tempos de deslocamento e contribui para a poluição do ar e sonora. No mais, a presença de tais veículos em vias urbanas estreitas ou mal planejadas compromete a segurança viária, principalmente de pedestres e ciclistas, grupos mais vulneráveis no trânsito (Fanini; Vaccari, 2024).

4 TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS EM PERÍMETRO URBANO

Veículos pesados podem ser entendidos como aqueles que apresentam maior capacidade de carga, dimensões superiores às convencionais e estruturas específicas para o transporte de mercadorias, passageiros ou cargas especiais. Conforme o Art. 143 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e Art. 12 da Resolução n.º 798/2020 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), são considerados “**veículos pesados**”, os que se enquadram nas categorias C, D, e E da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), incluindo: ônibus, micro-ônibus, **caminhão**, **caminhão-trator**, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, **reboque** ou **semirreboque**, **combinação de veículos**, **veículo leve tracionando outro veículo**, ou qualquer outro veículo **com peso bruto total superior a 3500 kg** (grifos próprios).

De acordo com o Art. 99 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), somente poderá transitar por vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). No Brasil, a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) N.º 882/2021 define esses limites, considerando aspectos como peso bruto total, número de eixos e comprimentos.

Os veículos pesados apresentam restrições operacionais no meio urbano, como raio de giro ampliado, necessidade de faixas mais largas, dificuldade de aceleração e frenagem, além de maior impacto sobre a infraestrutura viária por eixo. Em razão disso, este tráfego em áreas urbanas exige planejamento e controle rigorosos para evitar danos estruturais e conflitos com os demais modais de transporte (CNT, 2024).

Segundo Vallejo *et al.* (2022), o tráfego de veículos pesados contribui significativamente para o desgaste prematuro da malha viária, aumento dos custos de manutenção e maior incidência de acidentes, especialmente em áreas densamente povoadas. A presença desse tipo de tráfego também intensifica a poluição sonora e atmosférica, interferindo na qualidade de vida urbana e gerando impactos econômicos e sociais, como perda de produtividade, aumento do tempo de deslocamento e redução da atratividade urbana.

Em complemento, Vallejo *et al.* (apud Pais *et al.*, 2019; apud Pais & Pereira, 2016) destacam que os veículos sobrecarregados potencializam os danos ao pavimento e os custos da vida útil em cerca de 30% quando comparados a veículos que trafegam nos limites de cargas máximas legais. Também dizem que o tráfego pesado é o principal responsável pelas falhas no pavimento, produzindo deformações e trincas por fadiga, que levam à necessidade de restauração precoce. Bock (2016) acrescenta que o controle de carga não é o único

caminho a ser percorrido, devendo-se considerar os níveis reais de carregamento no dimensionamento dos pavimentos.

No que se refere ao papel das cargas na escolha dos modais de transporte, Fanini e Vaccari (2024) apontam que as cargas destinadas à indústria de transformação exigem o deslocamento de grandes volumes de matéria-prima, o que demanda veículos de maior porte e vias específicas, preferencialmente localizadas em zonas industriais. Já as cargas fracionadas, voltadas ao abastecimento comercial das cidades, utilizam veículos menores e, quando adequadamente reguladas, podem coexistir com outros modais sem gerar conflitos significativos. Os autores destacam ainda que o abastecimento urbano depende de fluxos internos-externos e externos-internos de mercadorias, além da presença do tráfego de passagem — composto por veículos pesados que mantêm maiores velocidades e devem ser segregados do tráfego local por meio de vias expressas. Ressaltam, contudo, que essa segregação não implica desconexão, uma vez que a integração entre vias expressas e a malha urbana deve ocorrer por dispositivos de interface, como vias marginais e interseções em desnível, capazes de garantir o acesso às atividades lindeiras e reduzir conflitos entre o transporte de carga e o tráfego urbano.

Com base nesses entendimentos, observa-se que a origem, o destino e o tipo de carga desempenham papel fundamental na definição das estratégias de circulação urbana. Essa perspectiva é essencial para o desenvolvimento das análises e propostas deste estudo, especialmente no que se refere às especificidades dos diferentes fluxos de carga que atravessam a cidade de Porto Velho.

Dessa forma, compreender as dinâmicas do tráfego de veículos pesados, incluindo a natureza das cargas, os tipos de viagens e suas exigências operacionais, é fundamental para subsidiar propostas de gestão e de readequação viária. Essa visão integrada permite identificar soluções mais eficientes para o ordenamento do tráfego na área urbana de Porto Velho, especialmente no trecho da Av. Gov. Jorge Teixeira, contribuindo para a redução de sinistros e conflitos, a preservação da infraestrutura e a melhoria da mobilidade urbana na totalidade.

4.1 LEGISLAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

A gestão do trânsito exige políticas públicas eficazes de planejamento integrado entre os diversos órgãos municipais, estaduais e federais. Segundo Cordeiro (2020), a gestão do trânsito é realizada de maneira sistêmica, tendo a atuação coordenada pelas três esferas de governo: União, Estados e Distrito Federal e Municípios, as quais compõem o denominado

Sistema Nacional de Trânsito e possuem competências previstas no Capítulo II do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Conforme o Art. 1º do Código de Trânsito Brasileiro (Lei n.º 9.503/1997), o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. Ainda segundo os parágrafos 1º e 2º deste artigo, bem como o Art. 5º:

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, [...], educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Em concordância com Cordeiro (2020), didaticamente, o art. 7º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece a composição do Sistema Nacional de Trânsito, compreendendo órgãos e entidades que podem ser classificados, em cinco categorias:

- I — normativos (CONTRAN, CETRAN e Conselho Municipal);
- II — executivos (SENATRAN, DETRAN e Departamento Municipal);
- III — executivos rodoviários (DNIT/ANTT, DER e Prefeitura Municipal);
- III — fiscalizadores (PRF, PM, e Agente Municipal de Trânsito); e
- IV — julgadores (JARI).

Com isso, toda documentação governamental e consolidada existente acerca da gestão de tráfego no Brasil pertence aos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito designado pelo Código de Trânsito Brasileiro.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei n.º 9.503/1997) estabelece normas para circulação e conduta de veículos, incluindo regulamentações específicas para veículos de carga em áreas urbanas. Municípios adotam políticas de restrição de circulação com base em faixas de horário, peso por eixo e zonas de exclusão (BRASIL, 2025). Essas medidas visam proteger a infraestrutura e melhorar a fluidez do tráfego, sendo respaldadas por normas técnicas e diretrizes.

Em suma, a restrição quanto à circulação de veículos pesados no Brasil é regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e pode variar conforme a legislação estadual e municipal. Fator este que tem causado maiores impactos quando a

restrição é relacionada às faixas de horários, uma vez que cada município possui uma legislação específica e nem todos os condutores possuem ciência destas para poder saber que horário pode ou não pode entrar em determinado local.

No Brasil, essa gestão têm evoluído com o apoio de tecnologias inteligentes e planejamento participativo. Ferramentas como os Planos de Mobilidade Urbana, exigidos por lei, têm colaborado para ordenar a circulação viária, priorizar o transporte coletivo e estruturar zonas de restrição de tráfego pesado (Fanini; Vaccari, 2024). Consoante com Valério *et al.* (2022), em várias cidades, há também a adoção de tecnologias de gestão de tráfego em tempo real e programas de controle logístico urbano, como os “*city logistics*” que buscam conciliar a atividade econômica com a fluidez urbana. Ademais, a experiência de municípios como São Paulo e Curitiba demonstra que políticas de mobilidade urbana articuladas com planejamento urbano trazem melhorias significativas na fluidez e segurança do trânsito urbano (Medeiros; Netto, 2024).

Por fim, contrastando com Medeiros e Netto (2024), embora a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n.º 12.587/2012) tenha sido um passo importante na regulamentação do setor, sua implementação prática ainda enfrenta grandes desafios. Uma vez que a lei prevê a promoção de modais de transportes sustentáveis, porém, muitos municípios ainda não possuem um plano de mobilidade urbana atualizado ou as ferramentas tecnológicas necessárias para gerir o transporte eficientemente.

4.2 ESTUDOS DE CASOS E SOLUÇÕES ADOTADAS

Nacionalmente, uma das principais maneiras do poder público lidar com a questão do fluxo intenso de veículos pesados no perímetro urbano das cidades têm sido por meio de restrições em vias, medidas essas que não solucionam o problema de fato, e por vezes agravam ainda mais. A respeito das restrições de tráfego, um dos mais relevantes estudos encontrados foi a publicação “Logística Urbana: Restrições aos Caminhões?” da Confederação Nacional do Transporte (CNT) de 2018. No qual, é apresentado o panorama da época, das restrições à circulação de caminhões e das operações de carga e descarga em sete Regiões Metropolitanas do país: São Paulo-SP, Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Porto Alegre-RS, Goiânia-GO, Recife-PE e Manaus-AM. Para isso, foi feito um levantamento das legislações que regem a circulação de caminhões e as operações de carga e descarga. Sendo apresentadas, ainda, considerações de representantes dos transportadores de cargas sobre as dificuldades enfrentadas no dia a dia e indicações de soluções para o setor de distribuição de mercadorias em meio urbano.

De maneira sucinta, apresenta-se no quadro 2 uma síntese acerca da implantação de restrições de tráfego no Brasil, apresentada na versão resumida deste estudo.

Quadro 2 — Síntese apresentada no estudo CNT acerca da implantação de restrições de tráfego no Brasil.

PRINCIPAIS BARREIRAS	CONSEQUÊNCIAS	PRINCIPAIS SOLUÇÕES APONTADAS PELA CNT
<ul style="list-style-type: none"> – Falta de planejamento; – Carência de dados e estudos para embasar políticas públicas de transporte de cargas em áreas urbanas; – Grande variação de regras de restrição ao transporte de carga; – Proibições de trânsito em dias e horários determinados; – Falta de sinalização; – Fiscalização de trânsito insuficiente; – Baixa oferta de vagas de carga e descarga; – Aumento do número de viagens; – Falta de locais adequados e seguros de parada e descanso; – Baixo investimento em obras de infraestrutura, principalmente em anéis viários. 	<ul style="list-style-type: none"> – Aumento dos custos operacionais do transporte rodoviário de carga; – Baixa previsibilidade da entrega de mercadorias; – Aumento da emissão de poluentes e ruídos; – Riscos de acidentes. 	<ul style="list-style-type: none"> – Aprimorar as políticas públicas e o planejamento; – Melhorar a sinalização e a fiscalização de trânsito; – Ampliar a oferta de vagas de carga e descarga; – Aumentar a segurança; – Ampliar o investimento em infraestrutura.

Fonte: adaptado de CNT (2018).

Para a CNT (2018), é preciso compatibilizar as demandas do comércio e do setor de serviços com a variedade e o volume crescente de consumo da população e, ainda, com a necessidade de melhorar a qualidade de vida nas cidades, reduzindo os impactos adversos.

No mais, em consonância com a Pesquisa CNT de Rodovias 2024, embora não seja uma pesquisa voltada para o perímetro urbano em específico, ressalta-se que a região Sudeste concentra as melhores avaliações nacionais no que se refere ao estado geral das rodovias, bem como às condições de pavimento, sinalização e geometria da via. Dentro desse cenário, o estado de São Paulo se sobressai de forma expressiva, apresentando o melhor desempenho entre todas as unidades federativas e consolidando-se como referência em infraestrutura rodoviária no país.

Dessarte, como existem vários setores envolvidos, o quesito “solução” deve ser muito bem dialogado e compatibilizado entre as partes. Pois acontece de uma medida ser posta como solução por um setor e impactar diretamente outro, impossibilitando assim uma

coerência na adoção de providências que atendam a todos os envolvidos nessa problemática ou pelo menos a maioria.

5 CONTEXTO URBANO E MOBILIDADE LOCAL

Nas últimas décadas, Porto Velho vem apresentando crescimento contínuo tanto da população quanto da frota veicular, refletindo o processo de expansão urbana e o aumento das atividades econômicas na região. Esse avanço se intensificou nos últimos dez anos, período em que o município passou a registrar elevação progressiva do número de habitantes e de veículos em circulação, acompanhando a tendência nacional de urbanização e ampliação da motorização individual.

De acordo com as estimativas do Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, o município tinha 428.527 habitantes. E quanto à estimativa mais recente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2025, o município alcança aproximadamente 517.709 habitantes. Com isso, percebe-se que houve um aumento de quase 90 mil habitantes.

Quanto à frota veicular, o Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia (DETRAN-RO) constatou a existência de 285.165 veículos em 2019 e, em 2025, o órgão estima 337.865 veículos. Da frota veicular atual, um total de 13.874 veículos são relacionados a transportes de cargas (considerando caminhão, caminhão trator e semi-reboque). Esse crescimento, entretanto, não foi acompanhado por um planejamento urbano eficaz, resultando em uma malha viária deficiente e pouco adaptada ao tráfego atual, especialmente de veículos pesados.

Em conformidade com a Prefeitura de Porto Velho (2024), a cidade é ponto estratégico na logística da região Norte, servindo como corredor de escoamento para cargas provenientes principalmente do Mato Grosso e do Estado de Rondônia. Ainda segundo a Prefeitura de Porto Velho (2024), a capital de Rondônia integra o “Arco Norte” e os portos que operam o transbordo de grãos no Estado registraram crescimento nas operações no referido ano. Ademais, também afirmam que novos investimentos estão sendo feitos, inclusive, visando atender essa crescente demanda pelo escoamento da produção agrícola.

Entretanto, conseqüentemente, há um intenso fluxo de caminhões e carretas que cruzam o perímetro urbano. Com isso, sabe-se que, além dos impactos físicos na infraestrutura, o tráfego pesado compromete a segurança viária e contribui para a poluição ambiental e sonora, afetando diretamente a qualidade de vida dos habitantes. Contudo, a falta de alternativas logísticas, como anéis viários ou rotas de desvio, obrigam os veículos de carga a transitarem em áreas densamente povoadas, muitas vezes próximas a escolas, hospitais e zonas residenciais.

5.1 INICIATIVAS PROPOSTAS OU IMPLEMENTADAS PELA GESTÃO PÚBLICA

A Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Mobilidade de Porto Velho (SEMTRAN, 2025) vem promovendo estudos técnicos e propondo atualizações no Plano de Mobilidade Urbana, mas enfrenta limitações institucionais e técnicas para a implementação de soluções estruturantes.

A Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Mobilidade de Porto Velho (SEMTRAN) tem elaborado planos e normas para o sistema viário municipal. Em 2022, foi aprovada a LC n.º 914/2022, que instituiu o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho (PLANMOB). Além disso, a LC 747/2018 de Porto Velho, também instituiu a exigência da elaboração do Relatório de Impacto sobre o Tráfego (RIT) para novos empreendimentos, formulado pela Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Mobilidade de Porto Velho (SEMTRAN), como ferramenta de análise de impactos viários. Em resumo, relatórios e estudos de mobilidade do município estão organizados dentro do Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho (PLANMOB) e de normativas como a LC 747/2018.

Ademais, Sites e publicações oficiais da Prefeitura de Porto Velho, da Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Mobilidade de Porto Velho (SEMTRAN) e demais secretarias correlatas contêm detalhes sobre o plano diretor e o de mobilidade, bem como documentos técnicos correlatos (como diagnósticos consolidados e propostas de planejamento urbano), normalmente acessíveis via portais governamentais municipais e estaduais.

No que se refere ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o órgão mantém informações e notícias oficiais sobre as rodovias federais que cruzam Porto Velho. No portal temático do DNIT para a BR-319 (AM/RO), são apresentadas descrições das obras ambientais e de pavimentação remanescente da rodovia. Bem como, no Visualizador de Informações Geográficas (VGeo) deste órgão, também é possível coletar dados específicos das características da via. Em suma, os sítios institucionais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) reúnem relatórios de gestão, notícias e documentos técnicos que detalham obras e conservação desta avenida.

Dentre os projetos atuais mais notórios em andamento do governo do estado, inicialmente sob responsabilidade do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes de Rondônia (DER-RO), que também tem por objetivo o reordenamento do tráfego na Av. Gov. Jorge Teixeira é o de implantação da Rodovia 447 (Expresso Porto): Trecho entre BR-364 e RO-005. A criação desse anel viário é justificada para desviar esse tráfego, reduzir congestionamentos e melhorar a infraestrutura rodoviária. Alinhando-se ao

planejamento estratégico do governo de Rondônia (2024–2027), focado no desenvolvimento sustentável e na melhoria logística.

Ressalta-se também que a continuidade das obras desse trecho atualmente está sob responsabilidade da Concessionária Nova 364. No cronograma inicial, a previsão final das obras da rodovia era somente em 2031. Todavia, conforme a Prefeitura de Porto Velho (2025), o prefeito Léo Moraes, em outubro de 2025, em coletiva de imprensa, dialogou com o presidente da Concessionária, o Sr. Wagner Martins, o qual garantiu a antecipação do prazo final das obras para 2027. Na Figura 8, em destaque, mostra-se a visualização da localização da respectiva rodovia.

Figura 8 — Rodovia 447 (Expresso Porto).



Fonte: adaptado de EPL (2021, p.147).

Conforme se vê na Figura 8, a rodovia Expresso Porto inicia na BR-364, trecho compreendido entre o Hospital Santa Marcelina e o Hospital do Amor, e segue até a RO-005 (Ramal 28 de novembro ou Estrada da Penal). Com isso, é nítido que a conclusão da sua obra reduziria o grande quantitativo de veículos pesados na Av. Gov. Jorge Teixeira, visto que ela se inicia antes do perímetro urbano e dá acesso a todos os portos da cidade, os quais são o principal destino destes veículos.

Quanto à gestão da mobilidade urbana, conforme publicado no site oficial do governo em junho de 2025, com foco na segurança viária e na eficiência da gestão pública, o governo de Rondônia desenvolveu a plataforma digital MOB.RO. A ferramenta, desenvolvida pela Superintendência Estadual de Tecnologia da Informação e Comunicação de Rondônia (SETIC), permite acompanhar, em tempo real, informações sobre o trânsito e apoiar o planejamento de ações voltadas à mobilidade urbana. Tal programa foi desenvolvido a partir de uma parceria entre o Governo de Rondônia e o “Waze for Cities”, programa de uma startup israelense.

Também em fevereiro de 2025, segundo uma matéria publicada pela prefeitura de Porto Velho, a Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão de Porto Velho (SEMPOG) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) estiveram alinhando estratégias do Censo para aprimorar gestão e planejamento urbano. No mais, afirmam que a parceria entre os órgãos busca assegurar que o levantamento territorial esteja de acordo com a realidade geográfica do município, auxiliando na formulação de estratégias que impactam diretamente a infraestrutura, mobilidade, habitação e prestação de serviços.

Por fim, acerca das restrições de caminhões no perímetro urbano em Porto Velho, um dos motivos principais para a delimitação do tema deste trabalho, como legislação principal que as rege, a cidade possui a Lei Ordinária n.º 2785/2021 a qual institui a Zona Urbana de Restrição de circulação de veículos de carga e de operação do serviço de carga e descarga neste perímetro.

Entretanto, o trecho urbano da BR-319 não era compreendida como zona de restrição até então em nenhum horário, e em 8 de abril de 2025 foi publicada Portaria DNIT N° 2.358 que restringe a circulação de caminhões na avenida Governador Jorge Teixeira (BR-319), especialmente no perímetro urbano, nos horários de pico. Todavia, antes de entrar em vigor, a portaria foi suspensa pelo próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), após setores produtivos que seriam prejudicados contestarem a portaria e buscarem as autoridades para esclarecimentos e possíveis realinhamentos em busca de soluções que não prejudiquem os produtores do estado.

A suspensão, segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), pretende permitir um novo alinhamento entre os órgãos envolvidos na gestão do trânsito e da infraestrutura viária. Conforme a prefeitura, uma nova data para a entrada em vigor da medida, assim como orientações atualizadas, deverão ser divulgadas em breve pelo Departamento.

Complementando, outro estudo encontrado que também aborda sobre tráfego e condições de pavimentos das vias principais que dão acesso aos portos hidroviários de Porto Velho é o Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Velho (2021), publicado pelo Ministério da Infraestrutura. Esse plano tem por finalidade observar as perspectivas do planejamento de transportes ao nível estratégico, apontar ações e investimentos nos portos, em seus acessos e nas relações porto-cidade. Aliado ao Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Velho (2021), em 2022 também foi publicado o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho (PDZ, 2022), o qual busca colaborar com estratégias e ações para expansão de áreas com desenvolvimento sustentável no Porto. Por fim, são documentos técnicos que possuem dados relevantes para a tomada de medidas acerca da infraestrutura urbana por parte do poder público.

6 LEGISLAÇÕES E DOCUMENTOS PÚBLICOS PERTINENTES ÀS RESTRIÇÕES E CONTROLE DE TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA

No quadro 3, apresenta-se uma síntese do conteúdo e da aplicabilidade das legislações e documentos técnicos consideráveis ao controle e restrição do tráfego de veículos pesados na avenida estudada.

Quadro 3 — Legislações e documentos técnicos pertinentes ao controle e restrição do tráfego de veículos pesados na Av. Gov. Jorge Teixeira.

DISPOSITIVO	DESCRIÇÃO	APLICAÇÃO/IMPORTÂNCIA
LC Nº 97/99	Dispõe sobre o Parcelamento, uso e ocupação do solo do município de Porto Velho.	Regula a ocupação urbana e os usos permitidos, permitindo avaliar a compatibilidade do tráfego de veículos pesados com as zonas urbanas adjacentes à Av. Jorge Teixeira.
LC Nº 747/18	Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polo Gerador de Tráfego, altera artigos da LC nº 097/99 e dá outras providências.	Importante para o controle dos impactos viários de empreendimentos que geram grande volume de transporte de carga. Possui interface direta com a Av. Jorge Teixeira, onde há concentração de polos logísticos e comerciais.
LEI Nº 2.785/21	Institui a Zona Urbana de Restrição de circulação de veículos de carga e de operação de serviço de carga e descarga no Município de Porto Velho , e dá outras providências.	Fundamenta juridicamente a criação de áreas e horários de restrição para caminhões, diretamente aplicável à Av. Jorge Teixeira, por ser um eixo de intenso tráfego urbano e interestadual.
LC Nº 838/21	Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho .	Estabelece diretrizes para o ordenamento territorial, incluindo o uso e ocupação do solo e a mobilidade urbana. Serve de base para políticas de controle do tráfego pesado no perímetro urbano.
LC Nº 914/22	Aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho/RO e dá outras providências.	Instrumento técnico e legal que orienta a gestão da mobilidade no município. Prevê ações voltadas à redução do conflito entre o tráfego de carga e o trânsito urbano, com foco em fluidez e segurança viária.
PORTARIA DNIT Nº 2.358/25 (SUSPENSA)	Dispõe sobre a restrição de circulação de caminhões na travessia de Porto Velho, localizada na BR-319 , e dá outras providências.	Representa uma tentativa recente de disciplinar o fluxo de veículos pesados na área urbana de Porto Velho. Embora suspensa, evidencia a preocupação do DNIT com os impactos do tráfego de carga na mobilidade e segurança da Av. Jorge Teixeira.

<p>PLANO MESTRE – COMPLEXO PORTUÁRIO DE PVH – EPL/21</p>	<p>O Plano Mestre tem por objetivo geral proporcionar à SNPTA/MINFRA uma visão ampla e estratégica a respeito do desenvolvimento do Complexo Portuário de Porto Velho ao longo dos anos.</p>	<p>Fundamenta o planejamento da Av. Gov. Jorge Teixeira como principal eixo logístico entre o porto e as rodovias federais, orientando ações de adequação viária e controle do tráfego pesado.</p>
<p>PDZ PVH 2022 - SOPH</p>	<p>É um instrumento que define a organização e o crescimento dos portos públicos do Brasil e que segue os pilares da Política Nacional de Logística Portuária. O documento estabelece diretrizes para a ocupação das zonas portuárias, garantindo o uso eficiente dessas regiões e a ampliação de sua capacidade operacional.</p>	<p>Orienta o planejamento do acesso viário ao porto, impactando diretamente o fluxo de caminhões na Av. Gov. Jorge Teixeira e subsidiando medidas de ordenamento e melhoria da mobilidade urbana.</p>

Fonte: elaboração própria (2025), com base nas leis citadas, grifos próprios.

Nos anexos A a G deste trabalho constam trechos da portaria e das leis citadas no quadro 3, tidos por relevantes à temática estudada e com grifos enfatizando relação direta ou indireta com o mesmo, tal como alguns apontamentos sobre algumas partes em específico, visando embasar este trabalho.

A Portaria DNIT nº 2.358/25, ainda que concebida com a intenção de restringir a circulação de caminhões na travessia urbana da BR-319 (trecho correspondente à Av. Gov. Jorge Teixeira), mostra-se de difícil aplicabilidade no contexto local. Isso porque a referida avenida constitui o principal eixo logístico de ligação entre as rodovias federais (BR-319 e BR-364) e o Porto de Porto Velho, concentrando a maior parte do transporte de cargas que abastece a cidade e a região. A imposição de restrições severas à circulação de veículos pesados nesse trecho, como previa a portaria, comprometeria diretamente a dinâmica econômica e o escoamento de mercadorias, gerando sobrecarga em vias secundárias que não dispõem de infraestrutura adequada para receber esse tipo de tráfego.

Além disso, sua execução dependeria de uma reorganização logística ampla, com alternativas viárias estruturadas e sinalização específica — condições ainda inexistentes na malha urbana de Porto Velho. Assim, embora a proposta da portaria tenha mérito do ponto de vista da segurança e da mobilidade, sua aplicação prática seria inviável diante das limitações estruturais e da função estratégica da Av. Gov. Jorge Teixeira no sistema de transportes local.

Em âmbito municipal, a Lei nº 2.785/21 instituiu a Zona Urbana de Restrição de Circulação de Veículos de Carga (ZUR), abrangendo toda a área urbana do município de Porto Velho, com exceção das vias BR-319, BR-364, Rua da Beira, Av. dos Imigrantes, RO-005 (Estrada da Penal), Av. Farquar (trecho entre a Av. dos Imigrantes e a Estrada do

Belmont) e a própria Estrada do Belmont, conforme disposto em seu Art. 3º. Ademais, na Figura 9, observam-se as respectivas vias que não são compreendidas na Zona Urbana de Restrição de Circulação de Veículos de Carga (ZUR) de Porto Velho.

Figura 9 — Vias não compreendidas na ZUR de Porto Velho - RO.



Fonte: base de dados e geração de mapas Google Earth (2025). Elaboração: elaboração própria (2025).

Isto posto, nesse contexto, a Av. Gov. Jorge Teixeira, por integrar o traçado da BR-319, não está incluída na zona de restrição, mas figura como rota preferencial de escoamento de cargas. Assim, embora a lei não imponha restrição direta sobre a avenida, ela reforça sua importância como corredor logístico principal, exigindo do poder público ações de gestão e ordenamento do tráfego pesado, especialmente no que se refere à segurança viária, fluidez e convivência com o trânsito urbano.

Contudo, caso a Portaria DNIT nº 2.358/25 estivesse em vigor, seus efeitos sobre a dinâmica do tráfego na Avenida Governador Jorge Teixeira poderiam até serem significativos, especialmente por se tratar de uma medida federal voltada à restrição direta da circulação de caminhões na travessia urbana da BR-319. A aplicação dessa norma poderia ter potencial para reduzir a presença de veículos pesados na área central de Porto Velho, diminuindo os

congestionamentos, o desgaste do pavimento e os riscos de acidentes, além de melhorar a fluidez do tráfego local.

No entanto, ao se contrastar com a Lei Municipal nº 2.785/21, observa-se uma diferença fundamental: enquanto a portaria propunha limitar o tráfego de carga na própria avenida, a lei municipal exclui a BR-319 (Avenida Jorge Teixeira) da Zona Urbana de Restrição de Circulação de Veículos de Carga (ZUR), permitindo a circulação livre de caminhões. Embora preserve a funcionalidade logística, essa exclusão mantém os impactos negativos sobre o trânsito urbano

Essa divergência revela uma falta de alinhamento entre as esferas federal e municipal, o que, na prática, dificulta a implementação de políticas eficazes de controle do tráfego pesado. Assim, se a portaria estivesse em vigor, teria que haver um reordenamento do fluxo logístico, com possível desvio de caminhões para rotas periféricas, mas também haveria a necessidade de infraestrutura adequada nessas vias alternativas, para evitar a transferência dos impactos para outras áreas urbanas.

Não somente, conforme mencionado no Anexo B, outra implicação da implantação da Portaria DNIT nº 2.358/25 dá-se ao fato de que algumas zonas do entorno possuem restrição de circulação, conforme consta na Lei 2.785/21, reforçando a questão da ausência de rotas alternativas para veículos pesados que não poderiam passar pela Av. Gov. Jorge Teixeira nos horários de restrição imposto pela portaria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), uma vez que também não poderiam passar por algumas ruas e avenidas do entorno compreendidas nos horários de restrição da Lei 2.785/21. No quadro 4, mostra-se um comparativo entre a Portaria DNIT nº 2.358/25 e a Lei Municipal nº 2.785/21.

Quadro 4 — Comparativo entre a Portaria DNIT nº 2.358/25 e a Lei Municipal nº 2.785/21.

ASPECTO	PORTARIA DNIT Nº 2.358/25 (suspensa)	LEI MUNICIPAL Nº 2.785/21
NATUREZA	Federal	Municipal
ABRANGÊNCIA	BR-319 (Av. Jorge Teixeira)	Toda área urbana, exceto BRs e vias logísticas
OBJETIVO	Restringir o tráfego de caminhões	Organizar áreas e horários de restrição
SITUAÇÃO ATUAL	Suspensa	Em vigor
IMPACTO ESPERADO	Redução do tráfego pesado, porém logisticamente inviável	Manutenção da fluidez logística, mas com maior impacto urbano

Fonte: elaboração própria (2025), com base nas leis citadas.

O quadro 4 evidencia que a Portaria DNIT nº 2.358/25 e a Lei Municipal nº 2.785/21 seguem lógicas distintas para o tráfego pesado. A portaria federal, hoje suspensa, pretendia restringir caminhões na BR-319, mas mostrou-se inviável por afetar diretamente o principal corredor logístico da cidade. Já a lei municipal mantém essa via fora da área de restrição, priorizando a fluidez do transporte de cargas, ainda que isso aumente os impactos urbanos. Assim sendo, o comparativo demonstra que medidas isoladas não são suficientes sem integração institucional e infraestrutura adequada para comportar alternativas de circulação.

O Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho, aprovado pela LC Nº 914/22 possui consonância com o Plano Diretor, com a Lei do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de Porto Velho e com a Lei Federal nº 12.587/12.

A legislação, em seu Anexo Único (Anexo C deste trabalho), reúne doze ações estratégicas voltadas ao tema Transporte de Carga, as quais se conectam diretamente com as lacunas apontadas neste estudo. Entre elas, estão a elaboração de estudo técnico específico sobre circulação de cargas (ação 1) e o alinhamento institucional entre município, estado e União (ação 2), além da articulação para a conclusão dos Arcos Sul e Norte (ações 3 e 4), previstos como alternativas estruturais para redistribuir o tráfego pesado que hoje se concentra na Avenida Jorge Teixeira. O plano também define a necessidade de avaliar os impactos viários decorrentes desses arcos (ação 5), atualizar o regulamento de circulação e operação do transporte de carga (ação 6) e promover uma fiscalização contínua dessa circulação (ação 7), reforçando a importância de instrumentos técnicos e administrativos alinhados.

Ademais, complementam o conjunto as ações relacionadas ao desenvolvimento e implantação de projetos de sinalização específicos para veículos pesados (ações 8 e 9). Bem como à definição de locais e períodos adequados para operações de carga e descarga (ação 10) e aos estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira voltados à logística e integração intra e intermodal, envolvendo centros de distribuição, porto seco e o Porto do Rio Madeira (ação 11). Por fim, inclui-se o estudo quantitativo e qualitativo sobre a operação do Porto de Porto Velho e dos terminais hidroviários, avaliando seus impactos na circulação urbana (ação 12).

Portanto, em conjunto, essas ações evidenciam que grande parte das metas do Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho (PLANMOB) depende diretamente de dados técnicos e diagnósticos detalhados sobre o transporte de cargas, exatamente a principal lacuna identificada que fundamenta a relevância desta pesquisa.

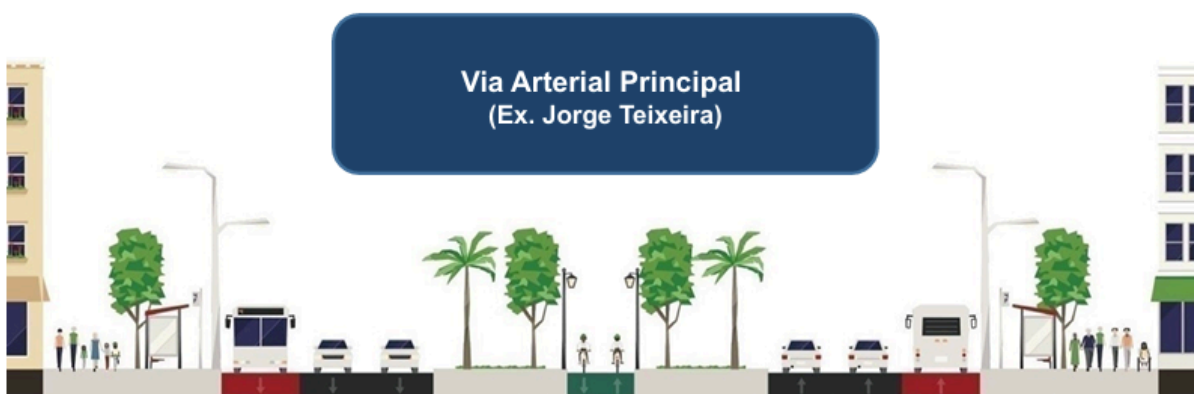
No Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho, o texto mais específico acerca da Av. Gov. Jorge Teixeira é o inciso XVI do artigo 31, o qual trata de uma diretriz para o tema Mobilidade e Acessibilidade Urbana e territorial, sendo:

“Orientar o maior adensamento do solo urbano e conceder incentivos aos usos mistos prioritariamente ao longo de vias arteriais, além da **Avenida Jorge Teixeira**, de forma articulada com o sistema de transporte coletivo e com intervenções de qualificação paisagística das vias, inclusive arborização urbana (grifo próprio).”

Concomitantemente, ressalta-se que no inciso XI do artigo 31, outra diretriz do Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (PDPM) era a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do município, e o mesmo foi aprovado no ano posterior, em 2022, podendo ser considerado um grande avanço para a gestão pública e para a população portovelhense no geral.

No documento da audiência pública do PLANMOB realizada no dia 18/11/21 consta uma proposta visual para representar o disposto no inciso XVI do artigo 31 do Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (PDPM), conforme consta na Figura 10.

Figura 10 — Proposta de implantação da hierarquização viária da Av. Gov. Jorge Teixeira.



Fonte: Prefeitura de Porto Velho (2021, p.23).

Ao passo que pode ser visto na figura 10, conforme disposto no artigo 31 do PDPM, propõe-se a hierarquização e qualificação urbana da Av. Gov. Jorge Teixeira, por meio de readequações na geometria da Avenida, por exemplo, com implantação de pista exclusiva para ônibus, ciclovia na divisão central e arborização no entorno das ciclovias e calçadas. Também é possível ver faixas de trânsito compatíveis com uma via arterial de grande importância. Bem como calçadas amplas e qualificadas, indicando incentivo à circulação de pedestres. Com isso, a figura sintetiza a proposta normativa do Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (PDPM) que é transformar a Av. Gov. Jorge Teixeira em um

corredor urbano qualificado, com uso misto, arborização, mobilidade integrada e função estruturadora do tráfego urbano.

Todavia, percebe-se que a solução para o tráfego de veículos pesados não está diretamente detalhada no inciso XVI, mas é abordada complementarmente em outras partes do Plano Diretor de Porto Velho. O inciso XVI se concentra no desenvolvimento do solo urbano ao longo de vias arteriais, usando o adensamento e o uso misto como estratégia para a qualificação urbanística, focando no transporte coletivo e na arborização. No entanto, a gestão do tráfego de veículos pesados na avenida estudada é um tema tratado de forma mais abrangente no Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho (PLANMOB), o qual apresenta estratégias de controle de tráfego como a gestão de transporte e logística, desvio e rotas alternativas. Por exemplo, tendo como estratégia desenvolver a articulação institucional com as esferas estadual e federal para a finalização do Arco Norte em um médio prazo, desvio esse que reduziria o tráfego de veículos pesados na Av. Gov. Jorge Teixeira.

Em suma, a Lei Complementar nº 838/21 (Plano Diretor Participativo) define diretrizes gerais de ordenamento urbano e uso do solo, orientando o crescimento sustentável do município. Já a Lei Complementar nº 914/22 (Plano de Mobilidade Urbana) complementa esse instrumento ao propor ações específicas para melhorar a mobilidade e reduzir conflitos entre o tráfego de carga e o trânsito urbano.

Apesar de sua relevância, a aplicação prática dessas leis ainda é incipiente. Falta integração entre as diretrizes estratégicas do Plano Diretor e as medidas operacionais previstas no Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho (PLANMOB), como a criação de rotas alternativas de caminhões e o planejamento de vias do entorno para reduzir a dependência da Av. Gov. Jorge Teixeira. No quadro 5 consta um resumo da correlação entre o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (PDPM) e o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho (PLANMOB).

Quadro 5 — Integração entre o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana.

CRITÉRIO	LC Nº 838/21 – PDPM	LC nº 914/22 – PLANMOB
ABRANGÊNCIA	Estratégica e territorial	Operacional e viária
FOCO PRINCIPAL	Uso do solo e crescimento urbano	Mobilidade, transporte e segurança
APLICAÇÃO NA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA	Define diretrizes de ocupação	Propõe ações de redução de conflitos com tráfego de carga
DESAFIO	Planejamento genérico e pouco específico	Falta de execução efetiva e integração intersetorial

Fonte: elaboração própria (2025), com base nas leis citadas.

Assim sendo, a combinação entre o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (PDPM) e o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho (PLANMOB) oferece base sólida para políticas de mobilidade, mas a ausência de coordenação e execução limita seus efeitos reais sobre o tráfego pesado.

A LC Nº 97/99 é o instrumento mais antigo entre os analisados. A LC Nº 97/99, que dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo urbano, é um dos pilares do planejamento territorial de Porto Velho. Ela estabelece parâmetros de ocupação e zoneamento que influenciam diretamente a distribuição espacial das atividades econômicas e a compatibilidade do tráfego pesado com áreas residenciais.

Salienta-se que, conforme os parágrafos 7º e 8º do artigo 94 desta lei, a Av. Jorge Teixeira fica definida como corredor especial em toda a sua extensão, e o corredor especial caracteriza-se pela incidência simultânea de atividades de comércio e serviços diversificados e comporta a instalação de grandes equipamentos. No quadro 6, apresenta-se uma avaliação da respectiva lei aplicada ao tráfego pesado da Av. Gov. Jorge Teixeira.



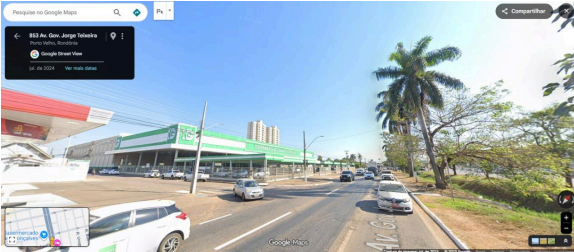

Quadro 6 — Avaliação da LC N° LC 97/99 aplicada ao tráfego pesado da Av. Gov. Jorge Teixeira.

ASPECTO ANALISADO	CONTRIBUIÇÃO DA LEI	LIMITAÇÕES NA VIA
ABRANGÊNCIA	Define zonas residenciais, comerciais e mistas	Não diferencia áreas sensíveis ao tráfego pesado
FOCO PRINCIPAL	Estabelece requisitos básicos	Não contempla impacto viário
APLICAÇÃO NA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA	Busca harmonizar funções urbanas	Falta de critérios para polos logísticos
DESAFIO	Diretrizes gerais	Não prevê suporte ao tráfego de cargas

Fonte: elaboração própria (2025), com base na lei citada.

O instrumento apresenta defasagem temporal e ausência de critérios específicos para tratar do transporte de cargas. Essa limitação dificulta a compatibilização entre o crescimento urbano e a circulação de veículos pesados, especialmente em áreas de expansão adjacentes à Av. Gov. Jorge Teixeira. Contudo, a atualização da LC N° 97/99 é essencial para incorporar parâmetros modernos de mobilidade e logística urbana, de modo a equilibrar o desenvolvimento territorial com a eficiência do sistema viário. No quadro 7, mostram-se algumas edificações de atividades de comércio e serviços diversificados dispostas ao longo da avenida, constatando a sua definição de corredor especial na legislação.

Quadro 7 — Locais de comércio e serviços diversificados dispostos ao longo da Av. Gov. Jorge Teixeira.

<p>Terminal rodoviário em construção (já inaugurado)</p>  <p>Fonte: Google Maps (2024).</p>	<p>Supermercado e posto de combustível</p>  <p>Fonte: Google Maps (2024).</p>
<p>Supermercado</p>  <p>Fonte: Google Maps (2024).</p>	<p>Rede de fastfood, posto de combustível e farmácia</p>  <p>Fonte: Google Maps (2024).</p>



Assim como observado no quadro 7, os locais de comércio e serviços expostos são considerados polos geradores de tráfego e alguns deles atraem viagens de veículos pesados, a exemplo dos supermercados que possuem esse tipo de tráfego frequentemente no entorno para descarga de mercadorias.

A Lei Complementar nº 747/18 trata sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização

de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades-Polo Gerador de Tráfego (PGT) — empreendimentos que atraem grande volume de veículos, como centros comerciais diversos, supermercados, farmácias, postos de combustível, estabelecimentos atacadistas e a rodoviária, conforme é abordado no anexo F. Sendo uma lei especialmente relevante para a Av. Gov. Jorge Teixeira, que concentra grande número de atividades econômicas ligadas ao transporte e ao comércio.

Apesar disso, de acordo com o que consta no anexo G, verifica-se que a legislação apresenta itens de projeto e medidas mitigadoras para a implantação ou readequação de cada tipo de PGT. Entretanto, é nítido um baixo controle na aplicação da lei, com empreendimentos implantados sem estudos de impacto viário detalhados ou sem nenhum estudo consoante a essas diretrizes. Inegavelmente, essa lacuna contribui para a sobrecarga do sistema viário, lentidão e riscos à segurança. No quadro 8, expõe-se uma síntese dos principais efeitos da aplicação da LC Nº 747/18.

Quadro 8 — Síntese dos principais efeitos da aplicação da LC nº 747/18.

ELEMENTO ANALISADO	SITUAÇÃO OBSERVADA	IMPACTO NA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA
ESTUDOS DE IMPACTO DE TRÁFEGO	Pouco exigidos e fiscalizados	Crescimento desordenado de empreendimentos
INFRAESTRUTURA COMPLEMENTAR	Inexistente em muitos pontos	Gargalos viários e congestionamentos
FISCALIZAÇÃO	Limitada	Aumento dos conflitos viários

Fonte: elaboração própria (2025), com base na lei citada.

Por último, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Velho (2021) e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho (PDZ, 2022) são instrumentos federais de planejamento portuário que reconhecem a Av. Gov. Jorge Teixeira como principal eixo de ligação entre o Porto de Porto Velho e as rodovias federais. Ambos propõem ações de modernização, ampliação da capacidade e melhorias no acesso viário, reforçando a necessidade de infraestrutura adequada para o transporte de cargas.

No Plano Mestre (2021) também é apresentado acerca da situação da pavimentação e sinalização das vias do entorno do complexo portuário, incluindo a Av. Gov. Jorge Teixeira, afirmando que a via se encontrava em boas condições de conservação do pavimento e de sinalização. Contudo, afirmam que a rotatória de ligação entre a Av. Gov. Jorge Teixeira e Av. Imigrantes é um ponto de gargalo, principalmente em épocas de safra, quando os congestionamentos são mais evidentes. No mais, destacam o fato de ao longo dessas avenidas

existir diversos cruzamentos em nível com outras vias, e, portanto, é notável o conflito entre o tráfego urbano e o de veículos pesados que acessam as instalações do Complexo.

No entanto, também destacam que não se observam caminhões estacionados nas margens da via, devido que o Pátio das Rampas é utilizado como pátio de estacionamento para caminhões que aguardam sua vez para realizar carregamento ou descarregamento no Porto de Porto Velho.

No mais, alegam que um fator que pode contribuir para a formação de filas na entrada do Porto de Porto Velho é a carência de um sistema de agendamento e de controle de acessos, que possibilite regularizar o fluxo de veículos que se destina ao Porto e confira maior agilidade nos procedimentos de entrada e saída.

De modo geral, conforme estabelecido no Plano Mestre, vale ressaltar que a implantação de equipamentos que visem a automatização dos gates das portarias, aliado a um sistema de agendamento e à existência de pátios adequados ao estacionamento dos veículos de carga, pode evitar a formação de filas nos acessos às instalações portuárias, assim como permitir uma gestão eficiente das operações de carga e descarga no Porto, além de otimizar os recursos necessário.

Dentre as fraquezas abordadas no Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Velho que possuem relação com a Av. Gov. Jorge Teixeira pode-se dizer que são: carência de dados de volume de tráfego nas vias mais urbanizadas do entorno portuário, condições de trafegabilidade insatisfatórias em vias do entorno portuário e Infraestrutura viária insatisfatória em vias do entorno.

Outrossim, a principal diferença entre o Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Velho e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho (PDZ) é que o Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Velho de 2021 é um documento base que previa a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho (PDZ). Enquanto o Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Velho define as diretrizes gerais de investimentos e melhorias de longo prazo para o porto, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho (PDZ), com base nessas diretrizes, especifica como essas melhorias serão implementadas e estabelece o zoneamento e as regras para a utilização das áreas portuárias.

Todavia, observa-se falta de articulação entre as diretrizes federais e o planejamento municipal, impedindo a execução coordenada das propostas. Essa desconexão limita a eficiência logística e mantém os impactos urbanos do tráfego pesado. Ambos os planos apresentam soluções consistentes para o setor logístico, mas sua eficácia depende da

integração com as políticas de mobilidade urbana de Porto Velho. No quadro 9, aborda-se um comparativo entre o Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Velho e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho (PDZ).

Quadro 9 — Comparativo entre o Plano Mestre e o PDZ do Porto de Porto Velho.

CRITÉRIO	PLANO MESTRE (2021)	PDZ PORTO VELHO (2022)
NÍVEL DE PLANEJAMENTO	Estratégico e de longo prazo	Operacional e técnico
FOCO PRINCIPAL	Desenvolvimento do complexo portuário	Zoneamento e gestão das áreas portuárias
RELAÇÃO COM A AV. GOV. JORGE TEIXEIRA	Define como eixo logístico principal	Propõe melhorias no acesso e fluidez
DESAFIO	Falta de integração com políticas municipais	Falta de execução das ações propostas

Fonte: elaboração própria (2025), com base nos planos citados.

Em suma, o arcabouço legislativo e técnico disponível acerca do controle de tráfego e restrição de circulação de veículos pesados na Av. Gov. Teixeira demonstra que Porto Velho possui um conjunto robusto de instrumentos legais e técnicos, porém fragmentados e pouco aplicados. O equilíbrio entre função logística e mobilidade urbana na Av. Gov. Jorge Teixeira exige gestão integrada entre as esferas municipal e federal, investimentos em infraestrutura e fortalecimento da fiscalização e planejamento viário.

7 CONCLUSÃO

Os estudos documentais e legais demonstraram que, embora exista um conjunto expressivo de legislações e instrumentos técnicos voltados à organização do sistema viário, ainda há limitações na aplicação prática dessas políticas. Sobretudo pela ausência de integração entre os órgãos responsáveis, pela insuficiência de rotas alternativas e pela crescente demanda logística associada ao complexo portuário da cidade.

Verificou-se também que medidas pontuais, como a proposta de restrição de circulação de caminhões, revelam preocupação institucional com os impactos causados pelo tráfego pesado, porém não se mostram plenamente viáveis sem que haja infraestrutura adequada que permita a redistribuição eficiente desse fluxo. Os planos vigentes, incluindo o Plano Diretor Participativo, o Plano de Mobilidade Urbana e documentos técnicos do setor portuário, fornecem diretrizes importantes, mas sua efetividade depende de maior articulação entre o município, o estado e o governo federal, além da implementação de ações estruturais, como a conclusão de vias de desvio e melhorias operacionais no entorno da avenida.

Dessa forma, conclui-se que o desafio central não está somente em restringir o tráfego de veículos pesados, mas em promover uma gestão integrada e sustentável deste tráfego, que permita conciliar o papel estratégico da Avenida Governador Jorge Teixeira como eixo logístico com as necessidades de mobilidade urbana. O avanço das soluções depende da continuidade dos investimentos em infraestrutura, do fortalecimento da fiscalização, do alinhamento entre os instrumentos normativos e da participação ativa das instituições envolvidas.

Por fim, considerando a ausência de dados quantitativos sistematizados sobre o tráfego de veículos pesados em Porto Velho e atendendo ao previsto no inciso XIV do Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (PDPM), recomenda-se, para trabalhos futuros, a criação de um núcleo de referência em mobilidade urbana e infraestrutura viária no IFRO – Campus Porto Velho Calama. A implementação desse núcleo na instituição justifica-se pela capacidade técnica e pelo corpo docente qualificado, pela relação já estabelecida com órgãos públicos que pode fortalecer parcerias institucionais, e pelo potencial formativo que permite envolver estudantes em levantamentos de tráfego, estudos de origem e destino e análises de cargas. Dessa forma, o IFRO reúne condições para centralizar dados essenciais ao planejamento urbano, ao mesmo tempo em que contribui para a formação de profissionais capacitados e alinhados às demandas locais.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS PRODUTORES DE SOJA E MILHO DO ESTADO DE RONDÔNIA (APROSOJA RONDÔNIA). **APROSOJA-RO segue em diálogo sobre restrições de tráfego em Porto Velho [vídeo]**. Instagram Reels, publicado em 17 abr. 2025. Disponível em: <https://www.instagram.com/reel/DIkqH6bxqBF/>. Acesso em: 17 abr. 2025.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (BID); MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL (MDR). **Gestão da demanda de mobilidade**. Brasília: Editora IABS, 2020. Global Environment Facility – GEF (financiador). Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/GestodaDemandaMobilidade_compressed.pdf. Acesso em: 5 jul. 2025.

BOCK, A. L. **Pesagem em movimento de cargas atuantes em rodovias e seu impacto no desempenho de pavimentos da rede temática de asfalto**. 2016. 273 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRS), Porto Alegre, 2016. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/156809/001017970.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 5 jul. 2025.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Infraestrutura Rodoviária**. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/infraestrutura-rodoviaria>. Acesso em: 17 nov. 2025.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Portaria nº 2.358, de 8 de abril de 2025 (Suspensa)**. Dispõe sobre a restrição de circulação de caminhões na travessia de Porto Velho, localizada na BR-319, e dá outras providências. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/servlet/INPDFViewer?jornal=515&pagina=125&data=09/04/2025&captchafield=firstAccess>. Acesso em: 1 jun. 2025.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República, Brasília, DF. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 5 jul. 2025.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Presidência da República, Brasília, DF. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: 1 jun. 2025.

BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 798, de 2 de setembro de 2020**. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), Brasília, DF. Disponível em:

<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao7982020.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2025.

BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021**. Estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências. Conselho Nacional de Trânsito, Brasília, DF. Disponível em:

<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8822021.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Logística urbana: restrições aos caminhões?** Brasília: CNT, 2018. 159 p. : il. Disponível em:

<https://cnt.org.br/logistica-urbana-restricoes-caminhoes>. Acesso em: 17 jun. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. CNT, Brasília, 2024. Disponível em:

<https://cnt.org.br/documento/cbf59b9e-fd1a-41fc-b230-172c4dc42100>. Acesso em: 5 jul. 2025.

COSTA, L. C. **Mobilidade e trânsito: gestão e competências municipais**. Brasília:

Confederação Nacional de Municípios (CNM), 2020. 86 p. : il. (Coleção Gestão Pública Municipal: Novos Gestores 2021-2024; v. XX). ISBN 978-65-88521-04-5. Disponível em:

<https://cnm.org.br/storage/biblioteca/Mobilidade%20e%20Tr%C3%A2nsito%20Gest%C3%A3o%20e%20compet%C3%A2ncias%20municipais.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2025.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTRADAS DE RODAGEM E TRANSPORTES DE RONDÔNIA (DER-RO). **RO-447 (Expresso Porto)**: Trecho entre BR-364 e RO-005. Porto Velho, maio 2024. Disponível em:

<https://prda.sudam.gov.br/pdf/103327f15c563520b1433b640b516a19.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2025.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE RONDÔNIA (DETRAN-RO).

Anuário Estatístico de Sinistros de Trânsito de Rondônia. Porto Velho: DETRAN-RO, 12 set. 2023. Disponível em:

<https://www.detrان.ro.gov.br/post/39/2023/9/12/anuario-estatistico-de-sinistros-de-transito-de-rondonia/>. Acesso em: 1 jun. 2025.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE RONDÔNIA (DETRAN-RO).

Evolução da frota veicular. DETRAN-RO, Porto Velho, 12 set. 2023. Disponível em:

<https://www.detrان.ro.gov.br/post/40/2023/9/12/evolucao-da-frota-veicular/>. Acesso em: 14 jun. 2025.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT).

VGeo – Visualizador de Dados do DNITGeo. Brasília: DNIT, [s.d.]. Disponível em:

<https://servicos.dnit.gov.br/vgeo/>. Acesso em: 11 nov. 2025.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA (EPL). **Plano Mestre**: Complexo

Portuário de Porto Velho. Brasília, DF: Ministério da Infraestrutura, 2024. Disponível em:

<https://portal.epl.gov.br/consulta-publica-n-02-2021>. Acesso em: 11 out. 2025.

FANINI, V.; VACCARI, L. S. **Série de Cadernos Técnicos – Mobilidade Urbana: Eixo 2: Infraestrutura, Mobilidade e Transporte**. Curitiba: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (CREA-PR), 2024. Disponível em: <https://agendaparlamentar.crea-pr.org.br/download-cadernos-tecnicos/mobilidade-urbana-1>. Acesso em: 5 jul. 2025.

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA. **Governo de RO cria plataforma de dados para fortalecer gestão da mobilidade urbana**. Governo do Estado de Rondônia, Porto Velho, 09 jun. 2025. Disponível em: <https://rondonia.ro.gov.br/governo-de-ro-cria-plataforma-de-dados-para-fortalecer-gestao-da-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 10 jun. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2010: Rondônia**. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=11&dados=0>. Acesso em: 20 nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Porto Velho (RO) – Cidades e Estados**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ro/porto-velho.html>. Acesso em: 5 jun. 2025.

MEDEIROS, R.; NETTO, N. **Série de Cadernos Técnicos – Mobilidade Urbana Sustentável: Novos Modelos para Cidades Inteligentes. Eixo 2: Infraestrutura, Mobilidade e Transporte**. Curitiba: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (CREA-PR), 2024. Disponível em: <https://agendaparlamentar.crea-pr.org.br/download-cadernos-tecnicos/mobilidade-urbana-sustentavel-novos-modelos-para-cidades-inteligentes>. Acesso em: 5 jul. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **A cidade**. Disponível em: <https://www.portovelho.ro.gov.br/artigo/17800/a-cidade>. Acesso em: 1 jun. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **A evolução da rodoviária de Porto Velho: uma jornada de transformação e modernidade**. Porto Velho: SEMDESTUR, [s.d.]. Disponível em: <https://semdestur.portovelho.ro.gov.br/artigo/46322/rodoviaria>. Acesso em: 11 nov. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Agro: Produção de grãos aumenta a cada ano e portos do Arco Norte lideram na exportação de soja**. Porto Velho: Prefeitura de Porto Velho, 26 abr. 2024. Disponível em: <https://www.portovelho.ro.gov.br/artigo/44331/agro-producao-de-graos-aumenta-a-cada-ano-e-portos-do-arco-norte-lideram-na-exportacao-de-soja>. Acesso em: 11 nov. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Apresentação: Reestruturação da Mobilidade Urbana de Porto Velho – Revisão dos estudos realizados para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Porto Velho**. Porto Velho: Prefeitura de Porto Velho, nov. 2021, p. 23. Disponível em: <https://www.portovelho.ro.gov.br/uploads/arquivos/2021/11/39020/1638189066aud-pub-transito-18112021.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Gestão: Sempog e IBGE alinham estratégias do Censo para aprimorar gestão e planejamento urbano**. Prefeitura de Porto Velho, Porto Velho, 5 fev. 2025. Disponível em:

<https://www.portovelho.ro.gov.br/artigo/47102/gestao-sempog-e-ibge-alinham-estrategias-do-censo-para-aprimorar-gestao-e-planejamento-urbano>. Acesso em: 2 jul. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Lei Complementar nº 97, de 29 de dezembro de 1999**. Dispõe sobre o Parcelamento, uso e ocupação do solo do município de Porto Velho. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/102/text>. Acesso em: 16 nov. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Lei Complementar nº 747, de 19 de dezembro de 2018**. Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades-Polo Gerador de Tráfego, altera artigos da Lei Complementar nº 097, de 29 de dezembro de 1999, e dá outras providências. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/1282/text>. Acesso em: 1 jun. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Lei Complementar nº 838, de 4 de fevereiro de 2021**. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/norma/12552?display>. Acesso em: 16 nov. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Lei Complementar nº 914, de 16 de setembro de 2022**. Aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho/RO e dá outras providências. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/norma/21792?display>. Acesso em: 1 jun. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Lei Ordinária nº 2.785, de 8 de janeiro de 2021**. Institui a Zona Urbana de Restrição de circulação de veículos de carga e de operação de serviço de carga e descarga no Município de Porto Velho, e dá outras providências. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/2027/text>. Acesso em: 1 jun. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Mobilidade** – Prefeitura anuncia pavimentação da rodovia Expresso Porto. Porto Velho: Prefeitura de Porto Velho, 21 out. 2025. Disponível em: <https://www.portovelho.ro.gov.br/artigo/51688/mobilidade-prefeitura-anuncia-pavimentacao-da-rodovia-expresso-porto>. Acesso em: 12 nov. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho**. Disponível em: <https://planodiretor.portovelho.ro.gov.br/arquivos/lista/61985?planos-diretores-de-porto-velho>. Acesso em: 1 jun. 2025.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Portaria que restringe circulação de carretas na Avenida Jorge Teixeira está temporariamente suspensa pelo DNIT**. Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte (SEMTRAN), Porto Velho, 30 abr. 2025. Disponível em: <https://semtran.portovelho.ro.gov.br/artigo/48525/br-319-portaria-que-restringe-circulacao-de-carretas-na-avenida-jorge-teixeira-esta-temporariamente-suspensa-pelo-dnit>. Acesso em: 23 maio 2025.

RONDONIAGORA.COM. **DNIT publica restrição de caminhões pesados em horário de pico no trecho urbano da BR-319**. Rondônia, 12 abr. 2025. Disponível em:

<https://www.rondoniagora.com/geral/dnit-publica-restricao-de-caminhoes-pesados-em-horario-de-pico-no-trecho-urbano-da-br-319>. Acesso em: 15 maio 2025.

SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA (SOPH). **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho**: PDZ 2022. Porto Velho, RO: SOPH, 2022. Disponível em: <https://rondonia.ro.gov.br/wp-content/uploads/2022/09/PDZ-VS.-FINAL-AGOSTO.2022.pdf>. Acesso em: 11 out. 2025.

VALÉRIO, A.; *et al.* **Avaliação de medidas de city logistics para melhoria do transporte de carga na CEASA-RJ**. Anais do Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Fortaleza, 2022. Disponível em: <https://proceedings.science/anpet/anpet-2022/trabalhos/avaliacao-de-medidas-de-city-logistic-s-para-melhoria-do-transporte-de-carga-na-c?lang=pt-br>. Acesso em: 5 jul. 2025.

VALLEJO, F. M. L.; *et al.* **Análise do excesso de carga de veículos comerciais e seu efeito no dimensionamento de estruturas de pavimentos asfálticos**. Transportes, v. 30, n. 3, p. 2643, 2022. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/2643/977>. Acesso em: 5 jul. 2025.

ANEXO A — PORTARIA DNIT Nº 2.358/25 (SUSPENSA) APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
<p align="center">PORTARIA DNIT Nº 2.358/25 (SUSPENSA)</p>	<p align="center">Ementa</p>	<p align="center">“DISPÕE SOBRE A RESTRIÇÃO DE CIRCULAÇÃO DE CAMINHÕES NA TRAVESSIA DE PORTO VELHO, LOCALIZADA NA BR-319, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”</p>
	<p align="center">Preâmbulo</p>	<p>“CONSIDERANDO que a decisão foi tomada com base nos estudos técnicos iniciados ainda no primeiro semestre de 2024, que avaliaram o impacto do elevado fluxo de veículos pesados na infraestrutura viária e na dinâmica do trânsito local. <u>Os levantamentos</u> realizados por órgãos competentes indicaram que a presença intensa de caminhões nos horários de maior movimento compromete a fluidez do tráfego, aumenta o risco de acidentes e afeta diretamente a rotina de motoristas e pedestres, agravando problemas de acessibilidade e logística na região. <u>A implementação</u> dessa restrição nos horários de pico, aliada a rotas alternativas e áreas de apoio aos caminhoneiros, pode reduzir os índices de sinistros e melhorar o fluxo de trânsito, promovendo um ambiente mais seguro e eficiente para todos.”</p>
		<p align="center">Relevância/Implicação para o Contexto</p> <p>Apesar de no Preâmbulo da Portaria afirmar que foram feitos levantamentos por órgãos competentes para avaliar o impacto do elevado fluxo de veículos pesados na infraestrutura viária e na dinâmica do trânsito local, já seria ineficiente a aplicação da mesma. Uma vez que na própria também afirma-se que a implementação dessa restrição aliada a “rotas alternativas e áreas de apoio aos caminhoneiros” pode reduzir os impactos causados por este tráfego na via. Contudo, uma vez que a cidade não possui rotas alternativas com infraestrutura apropriada e nem áreas de apoio suficientes aos caminhoneiros, tornar essa portaria vigente poderia interferir negativamente ainda mais no trânsito da cidade na totalidade.</p>
	<p align="center">Art.1º</p>	<p>“Fica restrita a circulação de caminhões com peso bruto igual ou superior a 23 toneladas na travessia de Porto Velho, localizada na BR-319, abrangendo o trecho entre o km 136,7 (início da Ponte sobre o Rio Madeira) e o km 144,9 (entroncamento com a BR-364, no Trevo do Roque).”</p> <p align="center">Relevância/Implicação para o Contexto</p> <p>Visto que algumas zonas do entorno possuem restrição de circulação, conforme consta na Lei 2.785/21, reforça-se a questão da ausência de rotas alternativas.</p>
	<p align="center">Art.2º</p>	<p>“A restrição de que trata esta Portaria será vigente de segunda à sexta, nos seguintes horários: Manhã: das 6h30 às 8h; Tarde: das 17h30 às 19h.”</p>
<p align="center">Art.4º</p>	<p>“Esta Portaria entra em vigor na data de 1º de maio de 2025, com 60 dias de prazo para adaptação.”</p>	

Fonte: BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Portaria nº 2.358, de 8 de abril de 2025 (Suspensa). Dispõe sobre a restrição de circulação de caminhões na travessia de Porto Velho, localizada na BR-319, e dá outras providências. Disponível em:

<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/servlet/INPDFViewer?jornal=515&pagina=125&data=09/04/2025&captchafield=firstAccess>. Acesso em: 1 jun. 2025.

ANEXO B — LEI Nº 2.785/21 APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
LEI Nº 2.785/21	Ementa	“Institui a Zona Urbana de Restrição de circulação de veículos de carga e de operação de serviço de carga e descarga no Município de Porto Velho , e dá outras providências.”
	Art. 1º	“Esta Lei institui a Zona Urbana de Restrição de circulação de veículos de carga e de operação do serviço de carga e descarga no Município de Porto Velho.”
	Art.2º, Incisos I, II e II	“ A circulação de veículos automotores e serviço de carga e descarga de qualquer natureza na Zona Urbana de Restrição (ZUR), será: I – permitida para veículos automotores com PBT (Peso Bruto Total) até 10 (dez) toneladas (caminhões com dimensões compactas), com ou sem carga, em qualquer horário; II – permitida para veículos com PBT (Peso Bruto Total) de 16 (dezesesseis) toneladas (caminhões TOCO) até 24 (vinte e quatro) toneladas (caminhões TRUCK) das 20h às 6h , e nos sábados, a partir das 14h; III – proibida para veículos automotores com PBT (Peso Bruto Total) acima de 24 (vinte e quatro) toneladas (Carretas), em qualquer dia e horário.”
	Art.2º, § 1º e § 2º	“ § 1º Considera-se Zona Urbana de Restrição (ZUR) , área urbana previamente delimitada, cuja operação de serviço de carga e descarga de qualquer natureza ou a circulação de veículos é restrita, limitando o tráfego de determinados veículos sobre as vias existentes.” “ § 2º Para efeito desta Lei, entende-se por PBT (Peso Bruto Total), a combinação entre peso do veículo, peso da carroceria e de peso da carga.”
	Art. 3º	“A Zona Urbana de Restrição (ZUR), compreende toda a área urbana do município de Porto Velho, excetuando-se a BR- 319, BR – 364, a Rua da Beira (ambos as marginais), Av. dos Imigrantes, RO-005 (Estrada da Penal), Av. Farquar (trecho compreendido entre a Av. dos Imigrantes até a Estrada do Belmont) e a Estrada do Belmont. ” Relevância/Implicação para o Contexto Conforme o Art. 3º desta lei, o trecho urbano da BR-319 não era compreendido como zona de restrição até então em nenhum horário. No entanto, em 8 de abril de 2025, foi publicada a Portaria DNIT Nº 2.358 que restringe a circulação de caminhões na avenida Governador Jorge Teixeira de Oliveira (BR-319), especialmente no perímetro urbano, nos horários de pico. Todavia, antes de entrar em vigor, a portaria foi suspensa pelo próprio DNIT uma vez que após setores produtivos que seriam prejudicados contestaram essa portaria e buscaram as autoridades para esclarecimentos e possíveis realinhamentos em busca de soluções que não prejudiquem os produtores do estado.
	Art. 5º	“ Dependerão de Autorização Especial de Trânsito - AET , que será expedida pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes - SEMTRAN e regulamentada por Decreto, a circulação de veículos de carga e operação de carga e descarga, em horários e áreas não permitidas nesta Lei (Lei Ordinária n.º 2785/2021).”

Fonte: PREFEITURA DE PORTO VELHO. Lei Ordinária nº 2.785, de 8 de janeiro de 2021. Institui a Zona Urbana de Restrição de circulação de veículos de carga e de operação de serviço de carga e descarga no Município de Porto Velho, e dá outras providências. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/2027/text>. Acesso em: 1 jun. 2025.

ANEXO C — LC Nº 914/22 APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
LC Nº 914/22	Ementa	“Aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho/RO e dá outras providências.”
	Art. 1º	“Fica aprovado o Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob – Porto Velho, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana aprovada pelo Plano Diretor do Município de Porto Velho. ”
	Art. 2º	“O PlanMob – Porto Velho <u>possui consonância com o Plano Diretor</u> , com a Lei do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de Porto Velho e com a Lei Federal nº 12.587/12. ”
	Art. 3º; Incisos X, XI, XVIII e XIX	“ Para os efeitos desta Lei Complementar considera-se: X – LOGÍSTICA URBANA: <u>estratégia de distribuição de cargas urbanas</u> , sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle; XI – MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte; XVIII – TRANSPORTE URBANO: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; XIX – TRANSPORTE URBANO DE CARGA: <u>serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias</u> (relacionado ao direito de propriedade e ao direito de livre iniciativa, de exercício das atividades econômicas).”
	Art. 4º	“O PlanMob – Porto Velho é orientado, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, pelos princípios constantes da Lei Federal nº 12.587, de 2012. ”
	Art. 5º	“O PlanMob – Porto Velho possui como objetivo geral a formulação de metas, indicadores e parâmetros de forma a abranger as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, assim como expressar o conjunto de infraestruturas necessárias à viabilização das diretrizes. ”
	Art. 8º, Inciso III	“ Metas para a mobilidade urbana de Porto Velho: III – “C” – regulamentar a circulação e operação do transporte de carga.”

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
	ANEXO ÚNICO, Inciso I, Alínea j	<p>“AÇÕES E INDICADORES DE MONITORAMENTO – PLANMOB PORTO VELHO:</p> <p>I – <u>Ações, Metas, Priorização e Prazo para execução</u> – Os temas apresentam as ações respectivas, metas, a priorização e o prazo limite para execução, nos termos descritos:</p> <p>j) O Tema “Transporte de Carga” abrange as seguintes ações/estratégias, metas, priorização e prazos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar estudo técnico específico sobre a circulação de cargas e operações associadas (identificando origem/destino, tipo de veículos, volumes transportados, identificação de gases poluentes e sua quantidade, etc.) Meta “C”, Priorização 5, curto prazo; 2. Alinhamento institucional com demais órgãos de gestão e planejamento nas esferas estadual e federal – Metas “C” e “F”, Priorização 2, curto prazo; 3. Desenvolver articulação institucional com as esferas estadual e federal para a finalização do Arco Sul – Metas “C” e “F”, Priorização 12, longo prazo; 4. Desenvolver articulação institucional com as esferas estadual e federal para a finalização do Arco Norte – Metas “C” e “F”, Priorização 8, médio prazo; 5. Elaborar estudos dos possíveis impactos no trânsito a serem ocasionados pela implantação dos dois Arcos e propor as devidas medidas mitigadoras – Metas “C” e “F”, Priorização 7, curto prazo; 6. Revisar e atualizar o regulamento da circulação e operação do transporte de carga na área urbana – Metas “C” e “F”, Priorização 3, curto prazo; 7. Promover a gestão e fiscalização contínua da circulação e operação do transporte de carga na área urbana – Metas “C” e “F”, Priorização 8, médio prazo; 8. Desenvolver estudos e projetos de sinalização viária para o transporte de carga na área urbana – Meta “C”, Priorização 6, curto prazo; 9. Implantar estudos e projetos de sinalização viária para o transporte de carga na área urbana – Meta “C”, Priorização 9, médio prazo; 10. Desenvolver estudo para definição de locais, áreas e períodos destinados a operação de carga e descarga – Meta “C”, Priorização 6, curto prazo; 11. Desenvolver estudos e projetos de viabilidade técnica, econômica e financeira a respeito da logística e integração intra e intermodal (centros de distribuição, porto seco e porto do Rio Madeira) – Meta “C”, Priorização 7, curto prazo; 12. Desenvolver estudo quantitativo e qualitativo a respeito da operação do Porto de Porto Velho e demais terminais hidroviários de carga dispostos ao longo da hidrovia do Rio Madeira interno ao município e dos possíveis impactos negativos ocasionados na circulação da cidade – Metas “C” e “D”, Priorização 5, curto prazo.”
	ANEXO ÚNICO, Inciso II, Alínea j	<p>“AÇÕES E INDICADORES DE MONITORAMENTO – PLANMOB PORTO VELHO:</p> <p>II – O Manual a ser regulamentado deverá observar, nos termos do Art. 17 da presente Lei Complementar, para cada Tema específico, os seguintes indicadores:</p> <p>j) Tema “Transporte de Carga”:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. índice de trafegabilidade de rotas; 2. índice de redução da poluição sonora do entorno imediato das vias de grande circulação de veículos de carga pesada; 3. índice de redução da poluição ambiental do entorno imediato das vias de grande circulação de veículos de carga pesada; 4. índice de acidentes, o impacto sobre a circulação viária e vizinhança nas vias com maior volume de veículos de carga.”

Fonte: PREFEITURA DE PORTO VELHO. Lei Complementar nº 914, de 16 de setembro de 2022. Aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho/RO e dá outras providências. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/norma/21792?display>. Acesso em: 1 jun. 2025.

ANEXO D – LC Nº 838/21 APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
LC Nº 838/21	Ementa	“Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho.”
	Art. 1º	“Esta Lei Complementar institui o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho, aprova o processo de revisão do Plano instituído pela Lei Complementar nº 311, de 30 de junho de 2008 e disciplina a Política Urbana e Territorial do Município de Porto Velho.”
	Art. 14º, Inciso IV	“São objetivos da política urbana e territorial do Município de Porto Velho: IV – Fortalecer o papel do Município de Porto Velho como polo logístico regional, inclusive com a expansão de suas atividades portuárias, observando as condições socioambientais e territoriais existentes.”
	Art. 31º; Incisos I, III, IV, X, XI, XIV, XV e XVI	“São diretrizes para o tema Mobilidade e Acessibilidade Urbana e territorial : I – Buscar a ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças climáticas; III – Classificar e hierarquizar o sistema viário, considerando o uso do solo proposto e as diretrizes urbanísticas para ao Macrozona Urbana e para os Núcleos Urbanos dos Distritos, no que couber, com especial atenção aos relevantes usos não residenciais geradores de impacto de vizinhança; IV – Complementar, ajustar e melhorar o sistema viário em especial nas áreas de urbanização incompleta, visando sua estruturação, ligação interbairros e mitigação dos conflitos entre pedestres e veículos; X – Aprimorar o sistema de logística e cargas, de modo a aumentar a sua eficiência, reduzindo custos e tempos de deslocamento; XI – Elaborar o Plano Municipal de Mobilidade de acordo com os prazos e determinações estabelecidos pela legislação federal que institui a política nacional de mobilidade urbana, deste Plano Diretor e da legislação urbanística que o complementa; XIV – Promover ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana, de modo a subsidiar à Administração nas deliberações; XV – Definir o Contorno Norte, e sua implantação, o Contorno Sul, em estudo, as alças de mobilidade na zona norte, ligação da estrada do Belmont com a RO 005, como sistema viário efetivamente perimetral, interligado à malha urbana apenas por vias estruturais e, portanto, sem conexões com vias locais, coletoras ou arteriais, de forma a conter a possibilidade de espraiamento urbano e favorecer o deslocamento de cargas junto ao distrito sede; XVI – Orientar o maior adensamento do solo urbano e conceder incentivos aos usos mistos prioritariamente ao longo de vias arteriais, além da Avenida Jorge Teixeira, de forma articulada com o sistema de transporte coletivo e com intervenções de qualificação paisagística das vias, inclusive arborização urbana.”

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
	Art. 58°, Inciso V	<p>“Na escala municipal ficam definidas as seguintes Áreas Especiais, representadas no Mapa 1 do Anexo 1 desta Lei:</p> <p>V – Área de interesse público para Instalação de Atividades Portuárias: compreende a área de interesse para instalação das atividades portuárias situada no baixo madeira “Portochuelo”, Portos ao longo da estrada do Belmont da margem direita e esquerda que deverá ser objeto de instrumento de planejamento específico que determine com precisão os limites da respectiva Zona de Urbanização Específica, critérios de usos e ocupação do solo, que deverá os impactos acumulativos de sua ocupação de inteira responsabilidades dos empreendedores no qual deverão apresentar estudos que garantam a estabilidade dos taludes (NBR 11682-2009).”</p>
	Art. 59°, Incisos II e III	<p>“No entorno da Macrozona Urbana ficam definidas as seguintes Áreas Especiais representadas no Mapa 1A do Anexo 1 e anexo 5 ao 8, quadro de Coordenadas desta Lei:</p> <p>II– Distrito Industrial: correspondente ao atual Distrito Industrial do Estado de Rondônia em Porto Velho, tendo por objetivo o fomento a atividades industriais que contribuam para o desenvolvimento do Município e a regularização de instalações existentes local, de acordo com as normas do Estado para seu funcionamento;</p> <p>III – Área de Atividades Portuárias na Estrada do Belmont: compreende a área abaixo da Ponte Rondon-Roosevelt, ao longo da Estrada do Belmont, que deverá ser objeto de instrumento específico de planejamento que deverá estabelecer critérios, no curto prazo, para o funcionamento de atividades portuárias existentes ou instalação de novas e, no médio e longo prazo, orientar a instalação de novas empresas no local.”</p>
	Art. 65°, Incisos I-IV	<p>“São Zonas Portuárias (ZP) destinadas a atividades portuárias e afins:</p> <p>I – O trecho que abrange o Porto Público e Terminais de Uso Privado até o Igarapé dos Tanques;</p> <p>II – O Terminal Hidroviário Porto Cai n’Água;</p> <p>III – Ao longo do Belmont nas margens direita e esquerda do Rio Madeira;</p> <p>IV – Compreende também as áreas para instalação das atividades portuárias situada no baixo madeira “Portochuelo”.</p> <p>Parágrafo único. O Terminal Hidroviário Porto Cai N’Água destina-se a mercadorias e passageiros.”</p>
	Art. 81°, Incisos I-IV	<p>“O Sistema de Mobilidade de Porto Velho é composto por:</p> <p>I – Rodovias federais e estaduais que atravessam o Município;</p> <p>II – Estradas vicinais;</p> <p>III – Hidrovia do Rio Madeira;</p> <p>IV – Malha viária da Macrozona Urbana, dos Núcleos Urbanos dos Distritos e das localidades, incluindo: as vias e seus componentes, os logradouros públicos, as cicloviárias, ciclofaixas e seus elementos, as rotas acessíveis, ruas e servidões de pedestres.”</p>
	Art. 82°, Incisos I-III	<p>“A malha rodoviária no Município de Porto Velho é composta por:</p> <p>I – Sob tutela federal:</p> <p>a) Rodovia BR-364;</p> <p>b) Rodovia BR-319;</p> <p>c) Rodovia BR-425;</p> <p>II – Sob tutela estadual:</p> <p>a) Rodovia RO-005;</p> <p>b) Rodovia RO-006;</p> <p>c) Ligação expresso porto e Estrada do Belmont.</p> <p>III – Estradas vicinais, sob tutela municipal.”</p>

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
	Art. 83º, § 3º	<p>“<u>A malha viária urbana é composta por vias estruturais, arteriais, coletoras e locais, conforme definições estabelecidas na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.</u></p> <p>§ 3º O Contorno Norte em implantação e o Contorno Sul em estudo, nos trechos dentro da Macrozona Urbana, serão considerados como vias estruturais para efeito de aplicação dos critérios de uso e ocupação do solo, desde que implantadas vias marginais.”</p>

Fonte: PREFEITURA DE PORTO VELHO. Lei Complementar nº 838, de 4 de fevereiro de 2021. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/norma/12552?display>. Acesso em: 16 nov. 2025.

ANEXO E – LC Nº 97/99 APLICADA APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
LC Nº 97/99	Ementa	“Dispõe sobre o Parcelamento, uso e ocupação do solo do município de Porto Velho.”
	Art. 1º	“Esta Lei tem por objetivo estabelecer normas relativas ao parcelamento, uso e ocupação do solo do Município de Porto Velho.”
	Art. 10º, Inciso V	“ Na aplicação desta Lei observar-se-ão as seguintes diretrizes gerais: V – ordenar a estrutura viária, hierarquizando-a de forma a otimizar o sistema de circulação, transporte e estacionamento.”
	Art. 55º	“Em resumo, conforme o Art. 55º, são estabelecidas as categorias de uso, sendo: R - Residência; C - Comércio; I - Indústria; S - Serviços; E - Instituições.”
	Art. 56º, Incisos I-VI	“Nas Áreas Urbanas de Ocupação Concentrada (AOC) e Média (AOM), as unidades territoriais denominam-se “zonas”, que se subdividem segundo a tendência de uso do solo, nas seguintes subcategorias: I – ZR - Zona de uso residencial; II – ZM - Zona de uso misto; III – ZC - Zona central; IV – ZA - Zona de uso atacadista; V – ZE - Zona de uso especial; VI – ZP - Zona Portuária.”
	Art. 92º	“ A instituição de corredores comerciais e de serviços, tem por objetivo a realização de agrupamentos de diversos usos e ocupações, necessários para estruturação da área urbana.”
	Art. 94º; Incisos I-IV; § 7º e § 8º	“Ficam classificados os corredores de comércio e serviços, conforme o tipo de uso e atividades: I – Corredor de comércio e serviços local - CL; II – Corredor de comércio e serviços diversificados - CD; III – Corredor de grandes equipamentos - CGE; IV – Corredor especial - CE § 7º O corredor especial caracteriza-se pela incidência simultânea de atividades de comércio e serviços diversificados e comporta a instalação de grandes equipamentos. § 8º Fica definido como corredor especial a Av. Jorge Teixeira em toda a sua extensão.”
	Art. 115º; Incisos I e II	“O sistema viário urbano será planejado, de forma a atender a seguinte classificação hierárquica: I – Rede Viária Principal, constituída pelas: a) vias arteriais, que estabelecem conexões rodoviárias, de forma a otimizar seu acesso e minimizar o tráfego rodoviário em área urbana; e b) vias coletoras, que definem a estrutura viária urbana e de uso do solo. II – Rede Viária Secundária, constituída pelas: a) vias de interligação entre aquelas definidoras de estrutura viária urbana; b) vias locais que propiciam acesso a lotes.”

Fonte: PREFEITURA DE PORTO VELHO. Lei Complementar nº 97, de 29 de dezembro de 1999. Dispõe sobre o Parcelamento, uso e ocupação do solo do município de Porto Velho. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/102/text>. Acesso em: 16 nov. 2025.

ANEXO F — LC Nº 747/18 APLICADA AO TRÁFEGO DA AV. GOV. JORGE TEIXEIRA

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
LC Nº 747/18	Ementa	“Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polo Gerador de Tráfego.”
	Art. 1º; Incisos XIII, XIV, XV, XVI, XVIII, XIX, XX, XX, XXII, XXIV, XXV e XXVII	<p>“Para fins de aplicação desta legislação, são adotadas as seguintes definições:</p> <p>XIII – Impactos no Trânsito: alteração significativa nas condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas adjacentes aos PGTs, bem como no padrão das viagens em sua região de influência, através da atração ou produção de grande número de viagens, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres;</p> <p>XIV – Instrução Técnica: documento emitido pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte - SEMTRAN que estabelece os parâmetros a serem seguidos no projeto de edificação, instruindo na elaboração do Relatório de Impacto sobre o Tráfego - RIT;</p> <p>XV – Macroacessibilidade: sistema viário do entorno para acesso ao PGT, tais como as vias expressas, arteriais, coletoras e locais que servem de acesso ao PGT, tanto de pedestres quanto de veículos;</p> <p>XVI – Microacessibilidade: dispositivos de acessos imediatos ao PGT, tais como acessos de pedestre, de veículos leves, de carga, às áreas de embarque e desembarque, de veículos de emergência, de serviço, etc;</p> <p>XVIII – Polos Geradores de Tráfego (PGT) – o empreendimento que, pela concentração da oferta de bens ou serviços, gere afluxo de população, com substancial interferência no tráfego do entorno, necessitando de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga, ou movimentação de embarque e desembarque;</p> <p>XIX – População Fixa: usuários diários do PGT correspondentes aos funcionários do empreendimento e proprietários das unidades habitacionais, comerciais ou de serviços, com frequência de entrada e saída definida;</p> <p>XX – População Flutuante: usuários eventuais do PGT correspondentes aos clientes ou visitantes do empreendimento, cuja frequência varia no tempo;</p> <p>XXII – Relatório de Impacto sobre o Tráfego – RIT: estudo do impacto gerado pelo empreendimento no sistema viário do entorno</p> <p>XXIV – Tráfego futuro: fluxos de tráfego atuais acrescidos com a taxa de crescimento do tráfego;</p> <p>XXV – Uso do Solo Lindeiro: zoneamento do entorno e atividades predominantes existentes e lindeiras ao PGT, tais como áreas institucionais, escolares, de serviços, comércio, saúde, etc;</p> <p>XXVII – Viagens de Automóvel no Horário de Pico – VAHP: estimativa do número de viagens de automóveis no horário de pico geradas pelo PGT, tais como chegada ou saída, nos períodos da manhã, tarde ou noite, incluindo população fixa e flutuante e aqueles que utilizarão o transporte privado.”</p>
	Art. 2º	“O procedimento para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no trânsito decorrente da implantação, acréscimo ou reforma de edificações e da instalação de atividades no Município de Porto Velho seguirá o disposto nesta lei e na Lei de Uso e Ocupação do Solo.”
	Art. 3º	“Serão analisados na Secretaria Municipal de Regularização Fundiária, Habitação e Urbanismo – SEMUR os empreendimentos classificados como P1.”
	Art. 4º	“Serão analisados na Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte - SEMTRAN, para a emissão dos Documentos Técnicos, os projetos de Polos Geradores de Tráfego – classificados como P2 e P3.”

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
	Art. 5º, Incisos I-VI	<p>“A Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte – SEMTRAN, na análise dos projetos de arquitetura apresentados, deverá indicar:</p> <p>I – as características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação;</p> <p>II – as características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, incluindo ônibus fretados, e de carga e descarga de mercadorias;</p> <p>III – as características do estacionamento, o dimensionamento, sinalização e a disposição das vagas de estacionamento internas à edificação, incluídos os espaços de circulação e manobra e o tipo de vaga, inclusive no que tange ao número mínimo de vagas reservadas a idosos e pessoas com deficiência física, nos termos da legislação aplicável;</p> <p>IV – se serão permitidas vagas de gaveta apenas a empreendimentos residenciais.</p> <p>V – a determinação e análise do impacto do Polo Gerador de Tráfego sobre a operação do Sistema Viário e de Transportes; e</p> <p>VI – a relação das medidas mitigadoras, conforme Anexo I desta Lei.”</p>
	Art. 7º, Incisos I-III	<p>“Os empreendimentos classificam-se em relação ao seu porte, atividade(s) que será(ão) desenvolvida(s) e à região em que está inserido. Ficam estabelecidas as seguintes definições para os polos geradores de tráfego:</p> <p>I – Polo de Baixa Geração de Impacto – P1: Empreendimentos ou estabelecimentos que se caracterizam por exercer atividades com influência local, devendo a sua inclusão como polo gerador minimizar a demanda de vagas na via pública, bem como as perturbações sobre o sistema causadas pelas operações de carga e descarga e/ou embarque e desembarque.</p> <p>II – Polo Gerador de Médio Impacto – P2: Empreendimentos ou estabelecimentos que se caracterizam por possuir uma capacidade de atrair viagens em uma área de maior abrangência, gerando sobrecarga no viário do entorno.</p> <p>III – Polo Gerador de Alto Impacto – P3: Empreendimentos ou estabelecimentos que se caracteriza pela capacidade de atrair viagens de todo o município, gerando sobrecarga no sistema de acesso e no sistema estrutural de trânsito e transporte.”</p>
	Art. 8º	<p>“Os empreendimentos de categoria Uso Especiais serão classificados como Polos Geradores de Alto Impacto.”</p>
	Art. 9º	<p>“Os empreendimentos classificados como Polo Gerador de Baixo Impacto não necessitam ser submetidos a análise de projeto e emissão do TRAD ou TRAP pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes SEMTRAN.”</p>
	Art. 10º, § 1º e § 6º	<p>“Os empreendimentos classificados como Polo Gerador de Tráfego de Alto Impacto - P3, nos termos do Art. 07º, inciso III desta Lei, deverá apresentar à Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SEMTRAN, Relatório de Impacto sobre o Tráfego Urbano - RIT para fins de análise antes da concessão dos alvarás de construção.</p> <p>§ 1º O RIT deverá identificar os impactos gerados pela implantação do empreendimento ao sistema viário do entorno, ficando sob responsabilidade da Secretaria de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SEMTRAN a análise e definição das medidas mitigadoras a serem implantadas a fim minimizar tais impactos;</p> <p>§ 6º Os empreendimentos classificados como P1 e P2 ficam dispensados da elaboração de Relatório de Impacto Sobre o Tráfego Urbano – RIT.”</p>

DISPOSITIVO LEGAL	ARTIGO/ ITEM	TRECHO DO DISPOSITIVO
	Art. 11º	“Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade de implantação de medidas mitigadoras no sistema viário, inseridas ou não dentro da propriedade do empreendimento, considerando inclusive as áreas objeto de doação, ficam a cargo do empreendedor os custos do projeto, da implantação e de execução das medidas necessárias à qualificação da estrutura urbana, que poderá envolver o trânsito, a mobilidade e o transporte, para instalação do uso requerido.”
	Art. 18º	“ O acesso de veículos aos imóveis, se Polos Geradores de Tráfego, deve ser independente do acesso para pedestres.”
	Art. 22º	“Os empreendimentos, quando necessário à sua operação a realização de cargas e descargas de materiais, insumos e mercadorias, terão áreas destinadas a carga e descarga dentro do imóvel de modo que nenhuma etapa da operação seja feita nem logradouro público.”
	Art. 30º	“É indispensável para o fornecimento da licença de obras, no caso de Polos Geradores de Tráfego classificados como P3, que seja entregue o relatório de impactos de trânsito – RIT, com aprovação da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte – SEMTRAN, e que sejam executadas e implantadas as medidas mitigadoras, observadas as etapas previstas no RIT e na análise técnica expedida pelo órgão.”
	Art. 31º	“A elaboração do RIT não substituirá a elaboração e a necessária aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança – EIV/RIV, Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, Plano de Gestão Ambiental – PGA e Plano de Controle Ambiental – PCA, dentre outros, exigidos nos termos da Legislação Ambiental Federal e Estadual e Lei Complementar n.º 171, que dispõe sobre o Plano Diretor de Porto Velho.”

Fonte: PREFEITURA DE PORTO VELHO. Lei Complementar nº 747, de 19 de dezembro de 2018. Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades-Polo Gerador de Tráfego, altera artigos da Lei Complementar nº 097, de 29 de dezembro de 1999, e dá outras providências. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/1282/text>. Acesso em: 1 jun. 2025.

ANEXO G — TRECHOS EXTRAÍDOS DO ANEXO I DA LC 747/18 SOBRE IMPACTOS E ITENS DE PROJETO RELACIONADOS AOS SERVIÇOS DE CARGA E DESCARGA

ROTEIRO DE VERIFICAÇÃO DE ITENS DE PROJETO E INDICAÇÃO INICIAL DE MEDIDAS MITIGADORAS POR TIPO DE PGT			
PGT	TIPO DE IMPACTO	ITENS DE PROJETO	MEDIDAS MITIGADORAS
Restaurantes, bares, casas de música, boates e cantinas	Conflito/congestionamentos nas vias de acesso nos horários de entrada/saída (ou pico da atividade) para embarque/desembarque e estacionamento, ocupação do meio-fio ao redor, estacionamento irregular, insegurança para pedestres, sobrecarga dos pontos de embarque/desembarque de transporte coletivo, insegurança na circulação de veículos.	Área para embarque/desembarque, carga/descarga e estacionamento.	Projeto de segurança externo para pedestres.
Instituições de saúde—postos, clínicas sem internação e laboratórios de análises	Conflitos na via de acesso em qualquer horário para embarque/desembarque e estacionamento, ocupação do meio-fio ao redor, estacionamento irregular, carga/descarga irregular .	Área de embarque/desembarque, acesso pedestre, vaga veículo emergência.	Projeto de segurança externo para pedestres.
Instituições de saúde—hospitais e maternidades	Conflito/congestionamento nas vias ao redor em qualquer horário para embarque/desembarque, estacionamento irregular, ocupação de meio-fio ao redor, carga/descarga irregular , insegurança de pedestres, sobrecarga de pontos de embarque/desembarque de transporte coletivo.	Área interna de embarque/desembarque, carga/descarga , veíc. Emergência, acesso pedestre, estacionamentos.	Projeto de segurança para pedestres, verificar pontos de ônibus, pontos críticos sistema viário.
Comércio de materiais de construção e equipamentos de grande porte / Concessionária de veículos	Conflito nas vias de acesso por circulação intensa de veículos de carga e de grande porte, carga/descarga irregular , ocupação de passeios por veículos, insegurança de pedestres e do trânsito em geral	Pátios para mercadoria, área de carga/descarga , área de estacionamento, acesso pedestre.	Interferências pedestres X caminhões , pontos de conflito no sistema viário.
Comércio atacadista			
Oficinas	Conflitos na via de acesso por estacionamento irregular, ocupação dos passeios por veículos, carga/descarga irregular , insegurança para pedestres.	Área interna de recepção de veículos, área carga/descarga , verificação guia rebaixada.	Preservar caminhamento do pedestre, preservar segurança da via.
Hotéis, apart. Hotéis e motéis	Conflito/congestionamento nas vias de acesso pela movimentação de embarque/desembarque, de táxi e ônibus fretados, ocupação de passeios por veículos, estacionamento irregular, insegurança para pedestres.	Pista interna embarque/desembarque, vaga carga/descarga , baia ônibus, estacionamento, acesso pedestre.	Projeto de segurança para pedestre, soluções pra ponto crítico sistema viário.

ROTEIRO DE VERIFICAÇÃO DE ITENS DE PROJETO E INDICAÇÃO INICIAL DE MEDIDAS MITIGADORAS POR TIPO DE PGT			
PGT	TIPO DE IMPACTO	ITENS DE PROJETO	MEDIDAS MITIGADORAS
Comércio varejista e diversificado, shopping center	Conflito/congestionamento nas vias de acesso pro movimento de entrada/saída de veículos principalmente em finais de semana, estacionamento irregular, ocupação do meio-fio ao redor, insegurança para pedestres, sobrecarga de pontos de embarque/desembarque de transporte coletivo, carga/descarga irregular .	Geometria dos acessos, áreas de acumulação, número e disposição de vagas de estacionamento, área de carga/descarga, acesso de pedestres.	Projeto de circulação e segurança de pedestres, verificação de pontos de parada e oferta de ônibus, solução para pontos críticos no sistema viário.
Escritórios, consultórios, ateliês e prestação de serviços diversificados	Conflito nas vias de acesso por movimentação de entrada/saída de veículos, principalmente nos horários de pico (manhã/tarde), carga/descarga irregular , intensa movimentação de pedestres nos horários de pico, insegurança para pedestres.	Áreas de acumulação, de vagas de estacionamento, área de carga/descarga , acesso de pedestres.	Verificação de segurança de pedestres e solução para pontos críticos no sistema viário.
Indústria	Conflito nas vias de acesso por movimentação de entrada/saída de veículos leves, de carga e ônibus fretados, carga/descarga irregular , insegurança para pedestres e para o trânsito pela movimentação nos horários de entrada/saída de turnos.	Geometria dos acessos, áreas de acumulação/espera, circulação interna veículos de carga/veículos leves , área ônibus fretados, acesso pedestres.	Projeto para circulação e segurança pedestres, verificar oferta de transporte coletivo, solucionar pontos críticos no sistema viário.
Galpões de armazenagem / distribuição	Conflito nas vias de acesso pela movimentação intensa de veículos de cargas e filas de veículos para entrar, insegurança para pedestres e trânsito em geral, estacionamento irregular de veículos de carga .	Geometria dos acessos, pontos de controle, estacionamento, áreas de espera.	Projeto para circulação/segurança de pedestres, solução de pontos críticos sistema viário.
Conjuntos residenciais	Conflito nas vias de acesso pela movimentação de entrada/saída de veículos, carga/descarga no meio fio e irregular , ocupação do meio-fio ao redor.	Geometria dos acessos, acesso pedestres, área carga/descarga , vagas visitantes.	Projeto para circulação/segurança de pedestre, solução de pontos críticos sistema viário.
Residência Multifamiliar	Conflito nas vias de acesso pela movimentação de embarque/desembarque, carga/descarga no meio fio e irregular .	Área para carga/descarga , circulação pedestres X acesso veículos.	Verificação/solução de pontos de conflito na via de acesso.

Fonte: PREFEITURA DE PORTO VELHO. Lei Complementar nº 747, de 19 de dezembro de 2018. Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades-Polo Gerador de Tráfego, altera artigos da Lei Complementar nº 097, de 29 de dezembro de 1999, e dá outras providências. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/1282/text>. Acesso em: 1 jun. 2025.