

### **III. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO**



#### **EIV - OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA DA REGIÃO DO PORTO DO RIO**

### **III – CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO**

#### **1- Introdução**

A Zona Portuária localizada na área Central da Cidade do Rio de Janeiro foi criada durante o governo do Presidente Rodrigues Alves e do Prefeito Pereira Passos, a partir de um aterro que modificou a linha da costa com o intuito de viabilizar um moderno porto para a época, compatível com a grandeza da capital da jovem República do Brasil. Porém, com a evolução das técnicas das operações portuárias e, principalmente, devido à necessidade de se ter um espaço cada vez maior de armazenamento, o trecho do porto entre a Praça Mauá e a Avenida Francisco Bicalho foi se tornando obsoleto.

Hoje, devido a estas restrições, poucas operações permanecem utilizando o local: o Moinho Fluminense permanece recebendo descarga de trigo no Armazém 8; papel imprensa importado é descarregado no Cais da Gamboa; ferro-gusa é exportado, também, através do Cais da Gamboa pela Operadora Portuária Triunfo, entre outras. Assim, uma grande área que outrora servia como área de apoio às operações portuárias, de caráter essencialmente industrial, tornou-se ociosa, formando vazios urbanos e deixando edificações subutilizadas ou abandonadas.

Assim, para recuperá-las para a cidade, era preciso mais que simples intervenções urbanas pontuais. Foi necessário conceber um plano completo de revitalização para área, de forma que a transforme num novo vetor de crescimento da cidade, como ocorreu com os bairros Copacabana, na década de 1940, Ipanema e Leblon na década de 1960 e com a Barra da Tijuca a partir da década de 1970.

Para este plano está sendo considerada uma área de intervenção de 489 hectares, área comparável aos bairros de Copacabana (410 ha), Botafogo (480 ha) e ao Centro (572 ha), com grandes potencialidades. Ela está localizada próxima a grandes eixos de circulação (Linha Vermelha, Avenida Brasil e Avenida Francisco Bicalho) e à área central da cidade, com frente para a Baía da Guanabara. É a porta de entrada para os turistas que chegam à cidade em cruzeiros e tem em seu interior vários pontos de interesse como a Igreja de São Francisco da Prainha, o conjunto urbano do Morro da Conceição e a recém construída Cidade do Samba. Todos estes aspectos são importantes e apontam uma vocação para um uso da área muito mais intenso do que hoje ocorre com a instalação de novos moradores, comércio, serviços, equipamentos urbanos, culturais, de lazer e grandes parques. Porém, eles não são suficientes por si só, a propiciar a recuperação da área.

Para isto foi concebida a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, um plano integrado de intervenção que contempla a alteração de usos, parâmetros edilícios, novos sistemas viários e de transporte público além de um plano urbano e paisagístico que transformará a região num local atraente para moradia e trabalho. Obras viárias e de infraestrutura estarão sendo realizadas para criar um novo ambiente local que, associadas à nova legislação urbana, tornará os terrenos atraentes à iniciativa privada, criando novas moradias e novos postos de trabalho, repovoando a região.

Este é o intuito das intervenções: transformar a região da zona portuária numa área dinâmica que seja uma nova referência de planejamento urbano para a cidade. Pretende-se seguir o exemplo de cidades ao redor do mundo como Buenos Aires, Nova Iorque, Baltimore e Roterdã, entre outras, que ao recuperarem suas áreas portuárias degradadas, dinamizaram suas economias e ganharam mais um ponto de interesse turístico. Assim, ganharão também as áreas em seu entorno, para onde esta renovação se irradiará através de melhorias da ambiência local e dos fluxos da cidade, além de todos aqueles que usam a região de alguma forma. Em resumo, a cidade ganhará como um todo.

## 2. Localização do Empreendimento

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio abrange uma área aproximada de cinco milhões de metros quadrados na cidade do Rio de Janeiro (Figura 3), situada na latitude de 22°53'39"S e na longitude de 43°11'33"O. Localiza-se próximo a grandes eixos de circulação (Linha Vermelha, Avenida Brasil e Avenida Francisco Bicalho) e à área central da cidade, com frente para a Baía da Guanabara.



**Figura 3.** Área abrangida pela Operação Urbana Consorciada da região do Porto do Rio.

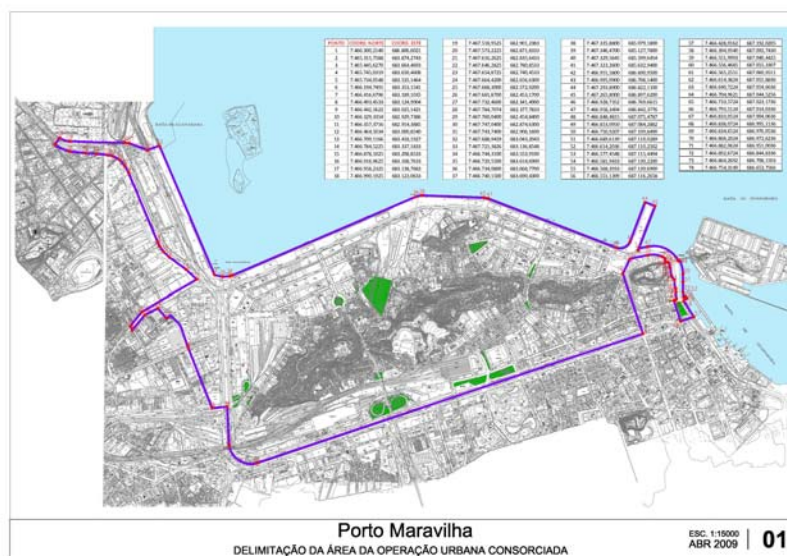
A intervenção baseia-se na Área de Especial Interesse Urbanístico da Zona Portuária – Decreto Municipal nº 20.658/2001, revogado pelo decreto nº 26.852/2006, que cria a Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro, envolvendo parte dos Bairros da Saúde/Santo Cristo/Gamboa/Centro.

Além da área citada acima, objeto da Carta de Interesse em 29/09/06, áreas lindeiras passam a ser incluídas como novas vertentes, com intervenções urbanísticas e de infraestrutura necessárias ao desenvolvimento da Operação Urbana Porto Maravilha.

## **2.1 – Delimitação da área de intervenção**

A área delimita três bairros completos (Santo Cristo, Gamboa e Saúde) e três setores de bairros (São Cristovam, Centro e Cidade Nova). Desta forma, a delimitação da área da Operação Urbana Consorciada é a seguinte:

Do entroncamento da Av. Alfred Agache com a Av. Presidente Vargas seguindo por esta, incluindo apenas o lado par, até a Rua Visconde de Itaboraí; por esta, incluída, até a Rua Visconde de Inhaúma; por esta, incluída, até o cais do 1º Distrito Naval; seguindo por este, incluído, até a Praça Mauá; por esta, incluída, até a Avenida Rio Branco; por esta, incluindo apenas o lado par, até a Avenida Presidente Vargas, por esta, incluindo apenas o lado par, até o Canal do Mangue; por este, incluído, até a Rua Francisco Eugênio; por esta, incluído apenas o lado par, até a Rua Melo e Souza; por esta, incluído o lado ímpar, até encontrar a Av. Pedro II. Deste ponto por uma linha reta até encontrar a divisa dos imóveis do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR-EX) e do Hospital Frei Antônio, excluídos. Deste ponto por uma linha reta até encontrar a Praça Mário Nazaré; por esta, incluída, até encontrar a Rua São Cristóvão; por esta, incluindo apenas o logradouro, até encontrar a Rua Figueira de Melo. Deste ponto, retornando pela Rua São Cristóvão, incluindo apenas o logradouro, até a Av. Brasil; seguindo por esta, incluindo apenas o lado par, até encontrar a Rua Sá Freire. Deste ponto, retornando pela Av. Brasil, incluindo apenas o logradouro, até a Rua Ver. Odilon Braga; seguindo por esta até encontrar a Av. Rio de Janeiro. Deste ponto por uma reta, perpendicular ao Cais do Porto, até a Baía de Guanabara. Deste ponto por uma linha costeira junto ao Cais do Porto, incluído, até o Píer Mauá, incluído. Deste ponto seguindo por uma linha costeira junto ao cais do 1º Distrito Naval até o ponto de partida.



Planta 01: Porto Rio Área de Intervenção

## 2.2 – Setorização da área de intervenção

Os setores da Operação Urbana Consorciada foram definidos com base em propriedades da morfologia urbana existente, como grau de consolidação e usos predominantes, áreas com interesse de preservação da ambiência histórica e características sociais.

Foram definidos 14 setores, e sub-setores do Setor A ao Setor N, sendo:

**Setor A:** Ele começa no entroncamento da Av. Alfred Agache com a Av. Presidente Vargas seguindo por esta, incluindo apenas o lado par, até a Rua Visconde de Itaboraí; por esta, incluída, até a Rua Visconde de Inhaúma; por esta, incluída, até o cais do 1º Distrito Naval; seguindo por este, incluído, até a Praça Mauá; por esta, incluída, até a Travessa do Liceu; pelo eixo desta até a Rua Sacadura Cabral; pelo eixo desta até a Rua Silvino Montenegro; pelo eixo desta até a Av. Rodrigues Alves; pelo eixo desta até o Pátio entre os armazéns 7 e 8. Deste ponto, incluído, por uma reta perpendicular ao Cais do Porto até a Baía de Guanabara. Deste ponto por uma linha costeira junto ao Cais do Porto, incluído, até o Píer Mauá, incluído. Deste ponto por uma linha costeira junto ao cais do 1º Distrito Naval até o ponto de partida.

**Setor B:** O limite do setor B inicia-se no entroncamento da Av. Rodrigues Alves com a Rua Silvino Montenegro; pelo eixo desta até a Rua Conselheiro Zacarias; pelo eixo desta até a Rua da Gamboa; pelo eixo desta até a Rua da União; pelo eixo desta até a Rua Santo Cristo; pelo eixo desta até a Av. Prof. Pereira Reis; pelo eixo desta até o Cais do Porto; por este, incluído, até o Pátio entre os armazéns 7 e 8. Deste ponto, excluído, por uma reta perpendicular à Av. Rodrigues Alves; pelo eixo desta até o ponto de partida.

**Setor C:** O limite do setor C começa no entroncamento do Cais do Porto com o eixo da Av. Prof. Pereira Reis; seguindo por este até a Rua Santo Cristo; pelo eixo desta até a Praça Marechal Hermes; por esta, incluída até a Via Prioritária C2; pelo eixo desta até o Canal do Mangue; pelo eixo deste até o Cais do Porto; por este, incluído; até o ponto de partida.

**Setor D:** O limite do setor D começa no entroncamento da Rua Santo Cristo com a Rua Pedro Alves; seguindo pelo eixo desta até o eixo do Canal do Mangue; por este até o entroncamento com o eixo da Via Prioritária C2; por este até a Praça Marechal Hermes; por esta, excluída, até o ponto de partida.

**Setor E:** O limite do setor E começa no entroncamento do eixo do Canal do Mangue com o eixo da Rua Pedro Alves; seguindo por este até a Rua Moreira Pinto; pelo eixo desta até a Via Prioritária E1; pelo eixo desta até a Rua Marques de Sapucaí; pelo eixo desta até a Rua Nabuco de Freitas; pelo eixo desta até a Rua da América; pelo eixo desta até a Rua Senador Pompeu; pelo eixo desta até a Rua Bento Ribeiro; pelo eixo desta até a Av. Presidente Vargas; pelo eixo desta até o Canal do Mangue; pelo eixo deste até o ponto de partida.

**Setor F:** O setor F começa no entroncamento da Rua Moreira Pinto com a Rua Pedro Alves; seguindo pelo eixo desta até a Rua Santo Cristo; pelo eixo desta até a Praça Santo Cristo; por esta, incluída, até a Av. Trinta e Um de Março; pelo eixo desta até a Rua Nabuco de Freitas; pelo eixo desta até a Rua Marquês de Sapucaí; pelo eixo desta até a Via Prioritária E1; pelo eixo desta até o entroncamento com o eixo da Rua Moreira Pinto; por este até o ponto de partida.

**Setor G:** Ele é limitado pelo entroncamento da Av. Trinta e Um de Março com a Rua Santo Cristo; seguindo pelo eixo desta até a Rua da União; pelo eixo desta até a Rua da Gamboa; pelo eixo desta até a Rua Barão da Gamboa; pelo eixo desta até a Av. Trinta e Um de Março; pelo eixo desta até o ponto de partida.

**Setor H:** O setor H tem como limite o entroncamento da Av. Trinta e Um de Março com a Rua Barão da Gamboa; seguindo pelo eixo desta até a divisa do Cemitério dos Ingleses; por esta até a divisa da AEIS do Morro da Providência; por esta até a Praça Américo Brum. Deste ponto, excluído, por uma reta até o encontro do Túnel João Ricardo com a Rua Bento Ribeiro; seguindo pelo eixo desta até a Rua Senador Pompeu; pelo eixo desta até a Rua da

América; pelo eixo desta até a Rua Nabuco de Freitas; pelo eixo desta até a Av. Trinta e Um de Março; pelo eixo desta até o ponto de partida.

**Setor I:** O setor I é limitado pelo entroncamento da Rua Barão da Gamboa com a Rua da Gamboa; seguindo pelo eixo desta até a Rua Conselheiro Zacarias; pelo eixo desta até a Rua Sacadura Cabral; pelo eixo desta até a Rua Camerino; pelo eixo desta até a Rua Barão de São Félix; pelo eixo desta até a Rua Bento Ribeiro; pelo eixo desta até a entrada do Túnel João Ricardo. Deste ponto por uma reta até a Praça Américo Brum; por esta, incluída, até o limite da AEIS do Morro da Providência; por esta até a divisa do Cemitério dos Ingleses; por esta até a Rua Barão da Gamboa; pelo eixo desta até o ponto de partida.

**Setor J:** O setor J é limitado pelo entroncamento da Rua Bento Ribeiro com a Rua Barão de São Félix; seguindo pelo eixo desta até a Rua Camerino; pelo eixo desta até a Av. Passos; pelo eixo desta até a Av. Presidente Vargas; pelo eixo desta até a Rua Bento Ribeiro; pelo eixo desta até o ponto de partida.

**Setor K:** O setor K é limitado pelo entroncamento da Rua Camerino com a Rua Sacadura Cabral; seguindo pelo eixo desta até a Travessa do Liceu; pelo eixo desta até a Rua do Acre; pelo eixo desta até a Rua Leandro Martins; pelo eixo desta até a Rua Júlia Lopes de Almeida; pelo eixo desta até a Rua da Conceição; pelo eixo desta até a Rua Senador Pompeu; pelo eixo desta até a Rua Camerino; pelo eixo desta até o ponto de partida.

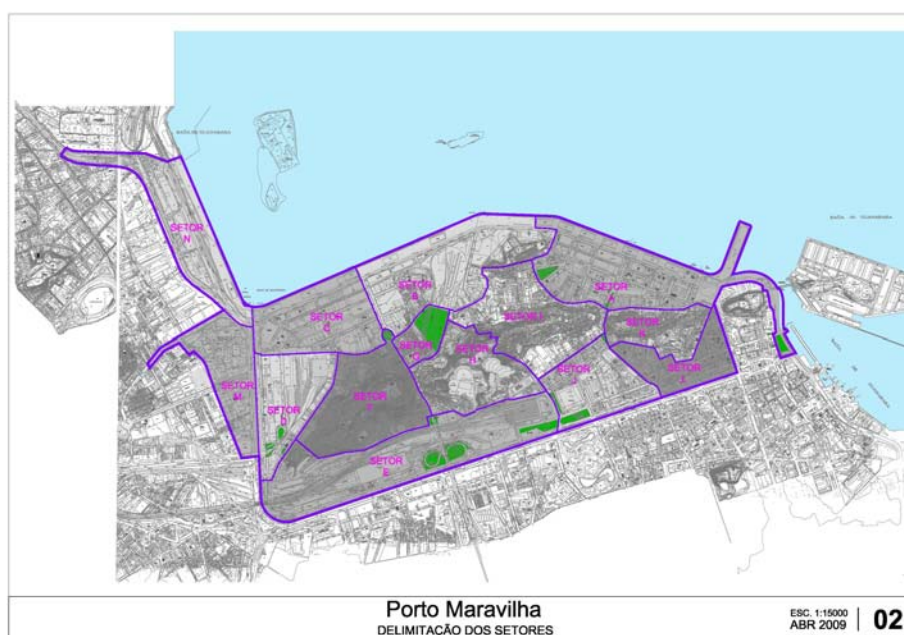
**Setor L:** O setor L é limitado pelo entroncamento da Rua Camerino com a Rua Senador Pompeu; seguindo pelo eixo desta até a Rua da Conceição; pelo eixo desta até a Rua Júlia Lopes de Almeida; pelo eixo desta até a Rua Leandro Martins; pelo eixo desta até a Rua do Acre; pelo eixo desta até a Av. Rio Branco; pelo eixo desta até a Av. Presidente Vargas; pelo eixo desta até a Av. Passos; pelo eixo desta até a Rua Camerino; pelo eixo desta até o ponto de partida.

**Setor M:** O setor M é limitado pelo entroncamento do eixo do Canal do Mangue com o eixo da Rua Francisco Eugênio; seguindo por esta, incluído apenas o lado par, até a Rua Melo e Souza; por esta, incluído o lado ímpar, até encontrar a Av. Pedro II. Deste ponto por uma linha reta até encontrar a divisa dos imóveis do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR-EX) e do Hospital Frei Antônio, excluídos. Deste ponto por uma linha reta até encontrar a Praça Mário Nazaré; por esta, incluída, até encontrar a Rua São Cristóvão; por esta, incluindo apenas o logradouro, até encontrar a Rua Figueira de Melo. Deste ponto, retornando pela Rua São Cristóvão, incluindo apenas o logradouro, até a Av. Brasil;



seguindo por esta, incluindo apenas o lado par, até o Canal do Mangue; pelo eixo até o ponto de partida.

**Setor N:** O setor N é limitado pelo entroncamento do eixo do Canal do Mangue com o eixo da Av. Brasil; seguindo pelo eixo desta até a Rua Sá Freire. Deste ponto, retornando pela Av. Brasil, incluindo apenas o logradouro, até a Rua Ver. Odilon Braga; seguindo por esta até encontrar a Av. Rio de Janeiro. Deste ponto por uma reta, perpendicular ao Cais do Porto, até a Baía de Guanabara. Deste ponto seguindo por uma linha costeira junto ao Cais do Porto, incluído, até o Canal do Mangue; pelo eixo até o ponto de partida.



Planta 02: Porto Rio Setores

## 2.3 – Subsetores da área de intervenção

### Delimitação dos Subsetores

#### Setor A

##### Subsetor A1

Do entroncamento da Av. Alfred Agache com a Av. Presidente Vargas seguindo por esta, incluindo apenas o lado par, até a Rua Visconde de Itaboraí; por esta, incluída, até a Rua Visconde de Inhaúma; por esta, incluída, até o cais do 1º Distrito Naval; seguindo por este, incluído, até a Praça Mauá; por esta, incluída, até a Av. Rodrigues Alves, por esta até o entroncamento com a Rua Edgard Górdio. Deste ponto por uma reta perpendicular ao Cais do Porto até o encontro com a Baía de Guanabara. Deste ponto por uma linha costeira junto ao Cais do Porto, incluído, até o Píer Mauá, incluído. Deste ponto até o ponto de partida.



### **Subsetor A2**

Trecho do Cais do Porto entre a Rua Edgard Gordilho e o Armazém nº 7, incluído.

### **Subsetor A3**

Do entroncamento da Praça Mauá com a Av. Venezuela; seguindo pelo eixo desta até a Rua Edgard Gordilho; pelo eixo desta até a Rua Coelho Castro; pelo eixo desta até a Av. Barão de Tefé; pelo eixo desta até a Via Prioritária A2; seguindo pelo eixo desta até a Rua Antônio Lage; pelo eixo desta até a Av. Rodrigues Alves; seguindo pelo eixo desta até a Praça Mauá; por esta, excluída até o ponto de partida.

### **Subsetor A4**

Do entroncamento da Av. Venezuela com a Rua Sacadura Cabral; seguindo pelo eixo desta até a Praça Jornal do Commercio, por esta, incluída, até a Rua Coelho Castro; pelo eixo desta até a Av. Venezuela; pelo eixo desta até o ponto de partida.

### **Subsetor A5**

Do entroncamento da Av. Rodrigues Alves com a Rua Antônio Lage; seguindo pelo eixo desta até a Via Prioritária A2; seguindo pelo eixo desta até a Praça Jornal do Commercio, por esta, excluída, até a Rua Sacadura Cabral; pelo eixo desta até a Rua Silvino Montenegro; pelo eixo desta até a Av. Rodrigues Alves; pelo eixo desta até o ponto de partida.

## **Setor B**

### **Subsetor B1**

Trecho do Cais do Porto entre o Armazém nº 7, excluído, e a Av. Prof. Pereira Reis.

### **Subsetor B2**

Do entroncamento da Av. Rodrigues Alves com a Rua Silvino Montenegro; seguindo pelo eixo desta até a Rua Conselheiro Zacarias; pelo eixo desta até a Rua da Gamboa; pelo eixo desta até a Via Prioritária B3; pelo eixo desta até a Av. Rodrigues Alves; pelo eixo desta até o ponto de partida.

### **Subsetor B3**

Do entroncamento da Av. Rodrigues Alves com a Via Prioritária B3; seguindo pelo eixo desta até a Rua da Gamboa; pelo eixo desta até a Rua Rivadávia Corrêa; pelo eixo desta até a Av. Rodrigues Alves; pelo eixo desta até o ponto de partida.

### **Subsetor B4**

Do entroncamento da Av. Rodrigues Alves com a Rua Rivadávia Corrêa; seguindo pelo eixo desta até a Rua da Gamboa; pelo eixo desta até a Via Prioritária B1; pelo eixo desta até a Rua Santo Cristo; pelo eixo desta até a Av. Rodrigues Alves; pelo eixo desta até o ponto de partida.

### **Subsetor B5**

Do entroncamento da Av. Rodrigues Alves com a Rua Santo Cristo; seguindo pelo eixo desta até a Via Prioritária B1; pelo eixo desta até o ponto distante 115m antes do eixo da Av. Prof. Pereira Reis. Deste ponto, por uma reta paralela à Av. Prof. Pereira Reis, até o ponto distante 60m após o eixo da Av. Cidade de Lima. Deste ponto, por uma reta paralela à Av. Cidade de Lima, até a Av. Prof. Pereira Reis; seguindo pelo eixo desta até a Av. Rodrigues Alves; pelo eixo desta até o ponto de partida.

#### ***Subsetor B6***

Do entroncamento da Via Prioritária B1 com a Rua Santo Cristo; seguindo pelo eixo desta até a Av. Prof. Pereira Reis; pelo eixo desta até o ponto distante 60m antes do eixo da Av. Cidade de Lima. Deste ponto por uma reta de 115m paralela à Av. Cidade de Lima. Deste ponto por uma reta paralela à Av. Prof. Pereira Reis, até a Via Prioritária B1; pelo eixo desta até o ponto de partida.

### **Setor C**

#### ***Subsetor C1***

Trecho do Cais do Porto entre a Av. Prof. Pereira Reis e o Canal do Mangue.

#### ***Subsetor C2***

Do entroncamento da Av. Rodrigues Alves com a Av. Prof. Pereira Reis; seguindo pelo eixo desta até a Av. Cidade de Lima; pelo eixo desta até a Praça Marechal Hermes; por esta, excluída, até Av. Equador; pelo eixo desta até a Via Prioritária C1; pelo eixo desta até a Av. Rodrigues Alves; pelo eixo desta até o ponto de partida.

#### ***Subsetor C3***

Do entroncamento da Av. Rodrigues Alves com a Via Prioritária C1; seguindo pelo eixo desta até a Rua Equador; pelo eixo desta até a Via Prioritária C2; pelo eixo desta até o Canal do Mangue; pelo eixo deste até a Av. Rodrigues Alves; pelo eixo desta até o ponto de partida.

#### ***Subsetor C4***

Lado ímpar da Avenida Cidade de Lima, trecho entre a Praça Marechal Hermes, incluída, e a Praça Santo Cristo, aplicada dentro de uma faixa de cinquenta e cinco metros de profundidade, contados a partir do alinhamento.

#### ***Subsetor C5***

Lado par da Rua Santo Cristo, trecho entre a Praça Marechal Hermes e a Praça Santo Cristo, aplicada até o limite do subsetor C4.

### **Setor D**

#### ***Subsetor D1***

Do entroncamento do eixo do Canal do Mangue com o eixo da Via Prioritária C2; seguindo por este até a Rua General Luiz Mendes de Moraes; pelo eixo desta até o Canal do Mangue; pelo eixo deste até o ponto de partida.

***Subsetor D2***

Do entroncamento da Rua General Luiz Mendes de Moraes com a Praça Marechal Hermes; seguindo por esta, excluía, até a Via Prioritária D1; pelo eixo desta até a Rua General Luiz Mendes de Moraes; pelo eixo desta até o ponto de partida.

***Subsetor D3***

Do entroncamento da Via Prioritária D1 com a Praça Marechal Hermes; seguindo por esta, excluía, até o limite com o subsetor D4; seguindo por este até a Via Prioritária D1; pelo eixo desta até o ponto de partida.

***Subsetor D4***

Lado par da Rua Pedro Alves, trecho entre a Praça Marechal Hermes e a Praça Patrão-Mor Aguiar, aplicada dentro de uma faixa de trinta e cinco metros de profundidade, contados a partir do alinhamento, e quadra situada entre a Praça Patrão-Mor Aguiar, Rua Pedro Alves, Avenida Francisco Bicalho e Rua General Luiz Mendes de Moraes.

**SETOR E**

***Subsetor E1***

Lado par da Av. Presidente Vargas, trecho entre o Lote nº 2.000, excluía, e o Trevo das Forças Armadas.

***Subsetor E2***

Do entroncamento do eixo do Canal do Mangue com o eixo da Via Prioritária E1; seguindo por este até o leito da linha férrea; por esta, excluía, até o Canal do Mangue; pelo eixo deste até o ponto de partida.

***Subsetor E3***

Do entroncamento da Via Prioritária E1 com a Rua Pedro Alves; seguindo pelo eixo desta até a Rua Moreira Pinto; pelo eixo desta até a Via Prioritária E1; pelo eixo desta até o ponto de partida.

***Subsetor E4***

Do entroncamento da Via Prioritária E1 com a Rua Marquês de Sapucaí; seguindo pelo eixo desta até a Rua Nabuco de Freitas; pelo eixo desta até a Rua da América; pelo eixo desta até a Via Prioritária E1; pelo eixo desta até o ponto de partida.

**SETOR F**

***Subsetor F1***

Do entroncamento da Via Prioritária E1 com a Travessa São Diogo; seguindo pelo eixo desta até a Rua Nabuco de Freitas; pelo eixo desta até a Rua Marquês de Sapucaí; pelo eixo desta até a Via Prioritária E1; pelo eixo desta até o ponto de partida.

## **SETOR J**

### ***Subsetor J1***

Do entroncamento da Rua Bento Ribeiro com a Rua Barão de São Félix; seguindo pelo eixo desta até a Rua Alexandre Mackenzie; pelo eixo desta até a Rua Senador Pompeu; pelo eixo desta até a Rua Bento Ribeiro; pelo eixo desta até o ponto de partida.

## **SETOR I**

### ***Subsetor I1***

Do entroncamento da Rua Barão de São Félix com a Rua Bento Ribeiro; seguindo pelo eixo desta até a entrada do Túnel João Ricardo. Deste ponto por uma reta até a Ladeira do Faria; seguindo pelo eixo desta até a Rua Visconde da Gávea; pelo eixo desta até a Rua Barão de São Félix; pelo eixo desta até o ponto de partida.

## **SETOR M**

### ***Subsetor M1***

Do entroncamento do eixo do Canal do Mangue com o eixo da Via Prioritária M2; seguindo por este até a Via Prioritária M1; pelo eixo desta até a Rua São Cristóvão; pelo eixo desta até a Avenida Brasil; pelo eixo desta até o Canal do Mangue; pelo eixo deste até o ponto de partida.

### ***Subsetor M2***

Do entroncamento do eixo da Via Prioritária M2 com o eixo do Canal do Mangue; seguindo por este até a Rua Francisco Eugênio; pelo eixo desta até a Rua Melo e Souza; pelo eixo desta até a Rua Idalina Senra; pelo eixo desta por 100m. Deste ponto por uma reta até a Via Prioritária M1; pelo eixo desta até a Via Prioritária M2; pelo eixo desta até o ponto de partida.

### ***Subsetor M3***

Do entroncamento da Rua São Cristóvão com a Via Prioritária M1; seguindo pelo eixo desta até a Av. Pedro II. Deste ponto por uma reta até o ponto localizado no eixo da Rua Idalina Senra, localizado a uma distância de 100m a partir do eixo da Rua Melo e Souza. Deste ponto, seguindo pelo eixo da Rua Idalina Senra até a Via Prioritária M3; pelo eixo desta até a Rua São Cristóvão; pelo eixo desta até o ponto de partida

### **3 – Objetivos do Empreendimento**

#### **3.1 – Objetivos Gerais**

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio tem como objetivo a melhoria do padrão de urbanização e de qualidade de vida da região do Porto do Rio de Janeiro.

A intervenção inclui uma série de obras de melhoria no sistema viário, criação de condições para melhorar o problema de habitações subnormais existentes na região, melhorias na qualidade ambiental e apresenta também para um novo padrão urbanístico compatível com o adensamento que se pretende na área.

A Seção X da Lei nº 10.257, de 20/07/2001, que instituiu o Estatuto da Cidade, define a Operação Urbana Consorciada como o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental. Desta forma, a Operação Urbana representa uma perspectiva de melhoria para a região sem onerar as finanças públicas.

A Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009, define que a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio tem como objetivo promover a reestruturação urbana da Área Especial de Interesse Urbanístico (AEIU), por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do Porto, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região.

Desta forma, a Operação Urbana Consorciada pretende permitir novos investimentos à região, estimulando o desenvolvimento econômico e social da zona portuária. Assim, será possível proporcionar à população residente e flutuante um maior acesso à moradia, à cultura e ao lazer. A Operação Urbana também visa recuperar e revitalizar o patrimônio histórico e ambiental do local. Com essas medidas, será possível valorizar a região portuária e reintegrá-la à cidade do Rio de Janeiro.

#### **3.2 – Objetivos Específicos**

Para estimular o desenvolvimento econômico e social da Região Portuária e revitalizar o patrimônio histórico e ambiental do local, a Operação Urbana Consorciada pretende:

- Atrair investimentos para novas unidades residenciais, comerciais e de serviços, sedes de empresas, estabelecimentos hoteleiros, equipamentos culturais e de lazer, especialmente para Zona Portuária;
- Fomentar a economia local através de financiamentos em diversas escalas;
- Alterar o fluxo viário da região e a acessibilidade da área;
- Valorizar a área central do Rio;
- Criar novos espaços públicos e novas áreas verdes, aumentando a arborização do local;
- Reurbanizar os morros da região, com nova infraestrutura e com sua ambiência preservada como a legislação específica para área preconiza;
- Romper o isolamento dos bairros, melhorando suas condições de circulação e acesso;
- Gerar emprego e renda na cidade;
- Dar melhores condições de moradia à sua população, seja através da recuperação de unidades residenciais existentes ou com a construção de novas unidades;
- Reforçar a vocação residencial, recuperando prédios antigos, ocupando terrenos vazios e requalificando áreas de ocupação informal.

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro visa transformar a região da zona portuária numa área dinâmica que seja uma nova referência de planejamento urbano para a cidade.

A reformulação do desenho urbano e a implantação de novos estabelecimentos comerciais e residenciais na região portuária permitirá o desenvolvimento econômico e social conciliado com a melhoria da qualidade ambiental do local.

Os aspectos técnicos, sociais, ambientais e econômicos da Operação Urbana são destacado a seguir.

### **3.3 – Aspectos Sócio - Econômicos**

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio pretende atrair investimentos para novas unidades residenciais, comerciais e de serviços, sedes de empresas, estabelecimentos hoteleiros, equipamentos culturais e de lazer, especialmente para Zona Portuária. Assim, a economia local seria fomentada através de financiamentos em diversas escalas.

Através do programa de recuperação e reestruturação dos sistemas de infraestrutura urbana elaborado pela Operação, a região será valorizada, gerando mais renda para o Estado, para

os investidores e para a população habitante. Por exemplo, os antigos armazéns, que hoje se encontram praticamente em estado de abandono, serão requalificados para novos usos, mais adequados ao desenvolvimento econômico e turístico que se deseja para a nova área portuária (restaurantes, bares, casas noturnas, centros comerciais, centros culturais, etc.).

Também será incentivado o máximo aproveitamento comercial e habitacional dos terrenos já existentes, através de novos zoneamentos, gabaritos, parâmetros edilícios, IAT e densidade habitacional existente. Isto potencializará as atividades a serem realizadas nestes locais, o que significa mais giro de capital e maior lucratividade na região.

A geração de empregos na região e a promoção de atividades econômicas nas proximidades melhorará o IDH da zona portuária (que hoje é um dos menores do Rio de Janeiro), promovendo o desenvolvimento econômico regional.

A intervenção do empreendimento na região portuária promoverá a inclusão social, através da geração de empregos, da melhoria nas condições de moradia da população, do maior acesso à cultura e do rompimento do isolamento dos bairros.

A maior disponibilidade da população à infraestrutura, a serviços e à informação, também estimula maior inclusão da população local e flutuante.

A Operação prevê a construção de um Aquário, de uma Pinacoteca e do Museu do Amanhã, estimulando maior acesso à cultura na região.

O aumento do IDH (índice de desenvolvimento humano) e, portanto, a melhora da qualidade de vida da população, permitirá maior inclusão da população local na cidade.

### **3.4 – Aspectos Ambientais**

Diversas ações são direcionadas à melhoria da qualidade ambiental na região.

Com o aumento da cobertura vegetal em relação à existente, pelo plantio de árvores, teremos maior sombreamento na região, aumentando a absorção de ruídos e possibilitando a diminuição da temperatura.

Com a implantação de novas praças, e de exigência de existência de área permeável dentro dos lotes, será aumentada a permeabilidade do solo, permitindo melhor escoamento das águas.



A implementação de nova infra-estrutura de drenagem também trará melhoria no sistema de escoamento de águas pluviais, evitando o acúmulo de águas e inundações.

A implementação de novo sistema de esgotos também proporcionará uma solução mais adequada aos efluentes domésticos.

Também está prevista a implantação de um Sistema de Transporte – VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, com utilização de matriz energética menos poluente, modificando o sistema de transporte que utiliza combustíveis fósseis e, conseqüentemente, diminuindo as emissões gasosas em relação ao quadro futuro.

A atividade portuária e industrial existente hoje é potencial geradora, acidental ou proposital de passivos ambientais, através do despejo de elementos poluentes nas águas da Baía de Guanabara. Além disso, são atividades emissoras de gases poluentes, produtoras de ruídos e geradoras de tráfego de veículos pesados. Com a implantação da Operação, a diminuição das atividades industriais da região também diminuirá a contaminação das águas, a emissão de poluentes e o risco de contaminação do solo.

### **3.5 – Programa de Intervenções**

O Artigo nº233 – A da Seção II do Capítulo II da Lei Complementar Municipal do Rio de Janeiro nº 101, de 23 de novembro de 2009, *“Considera Operação Urbana Consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.”*. O Programa Básico de Intervenções a ser implementado, direta ou indiretamente pelo Poder Público, contemplará o conjunto das principais intervenções previstas no Anexo II desta Lei Complementar (Artigo 10, da Seção II do Capítulo III). Sendo assim, as intervenções dispostas no Anexo II são:

*“1. Reurbanização de vias existentes, implantação de novas vias e trechos de ciclovia, considerando pavimentação, drenagem, sinalização viária, iluminação pública e paisagismo, arborização de calçadas e construção de canteiros, contendo uma extensão aproximada de quarenta quilômetros de logradouro e com uma área aproximada de novecentos mil metros quadrados.*

*2. Recuperação, ampliação e implantação de novas redes: coleta e destinação final de esgotamento sanitário, drenagem de águas pluviais, abastecimento de água, energia elétrica e telefonia, gás encanado, além de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue. Obras essas concatenadas com a abrangência das intervenções apontadas no item 1.*

*3. Implantação de nova via - Via Trilhos entre a Avenida Rodrigues Alves e a Avenida Venezuela, paralela a ambas, com aproximadamente quinhentos e vinte metros de extensão, ligando a Avenida Barão de Tefé à Rua Silvino Montenegro.*

*4. Implantação de uma via de mão dupla com canteiro central para absorver o tráfego local, com extensão aproximada de dois mil e seiscentos metros, incluindo a criação de trecho entre a Rua Silvino Montenegro e a Rua Rivadávia Correia, de quinhentos e vinte metros, e alargamento das ruas da Gamboa, Equador e General Luís M. de Moraes, correspondendo a mil e setecentos metros.*

*5. Construção de túnel sob o Morro da Saúde com duas galerias, sendo uma com aproximadamente sessenta metros de comprimento e dez metros e cinquenta centímetros de largura e outra com extensão aproximada de quarenta metros e dez metros e cinquenta centímetros de largura, para a passagem de nova via de mão dupla referida no item 4.*

*6. Construção do túnel de acesso à Zona Portuária com aproximadamente oitocentos e oitenta metros de extensão, paralelo ao túnel que substituirá o Elevado da Perimetral até o trecho sob a Praça Mauá e de onde seguirá por sob o atual prédio da Polícia Federal até retornar à superfície na futura Via Trilhos.*

*7. Construção de duas rampas, mediante execução de estrutura e iluminação pública ligando o viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo, na altura da atual Rodoviária Novo Rio, sendo uma com aproximadamente duzentos e cinquenta e cinco metros de comprimento e oito metros de largura e outra com aproximadamente cento e sessenta e cinco metros de comprimento e oito metros de largura.*

*8. Previsão de espaço para futura implantação de sistema de transporte público de média capacidade - VLT.*

9. *Ampliação do túnel existente sob o Morro da Providência para implantação de sistema de transporte público de média capacidade, mediante execução de pavimentação, abertura e iluminação, com galeria de aproximadamente duzentos e quinze metros de extensão e dez metros e cinquenta centímetros de largura.*

10. *Demolição do Elevado da Perimetral, com a remoção da estrutura existente no trecho compreendido entre o prédio do Arsenal da Marinha e a Avenida Francisco Bicalho, com extensão aproximada de quatro mil metros.*

11. *Construção de túnel em substituição ao Elevado da Perimetral partindo das proximidades do prédio do Arsenal da Marinha, passando sob a Praça Mauá e Av. Rodrigues Alves, até a altura do Armazém 5.*

12. *Implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para pontos de ônibus, lixeiras, totens informativos, painéis informativos, cabines de acesso à internet, bancos de praças, relógios de rua, bancas de jornal, quiosques de praia, quiosques de venda de flores, cabines para banheiros públicos e bicicletários em uma área aproximada de cinco quilômetros quadrados.*

13. *Construção de nova sede da Câmara Municipal do Rio de Janeiro.*

14. *“Implantação dentro do perímetro da operação urbana consorciada do sistema ciclovitário da Área Portuária, a partir da conexão MAM-Praça Mauá viabilizando o acesso ciclovitário do Cais do Porto ao final do Leblon.”*



Vista do cais com um novo parque, com a substituição do Elevado da Perimetral por nova via expressa, novos empreendimentos e o terminal marítimo de passageiros ao fundo.  
(Fonte Rio Prefeitura)



Requalificação da Praça Mauá e entorno.  
(Fonte Rio Prefeitura)



Entrada do mergulhão que passará sob a Praça Mauá.  
(Fonte Rio Prefeitura)



Saída do mergulhão logo após o terminal portuários de passageiros  
(Fonte Rio Prefeitura)





Avenida Francisco Bicalho requalificada e novos empreendimentos do entorno.  
(Fonte Rio Prefeitura)

### **3.6 – Mudanças Urbanísticas**

As mudanças propostas para a área da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio correspondem ao incentivo para a implantação de novos estabelecimentos comerciais e residenciais, com obras previstas para a melhoria do sistema viário e infraestrutura, e reformulação do desenho urbano, objetivando valorizar a região central da cidade e gerar mais renda para o Estado, investidores e para a população habitante, com melhoria dos níveis de qualidade de vida. As mudanças referentes ao zoneamento e gabarito do local, assim como a nova taxa de ocupação proposta, o IAT e o potencial edílico, são descritas a seguir.

#### **3.6.1 – Novo Zoneamento**

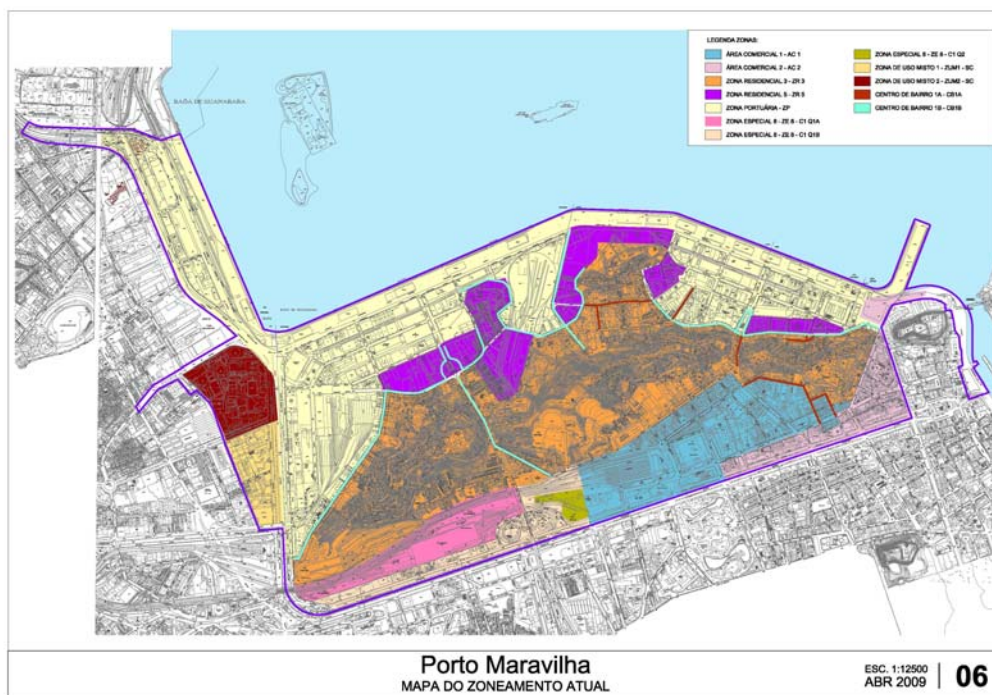
Para a revitalização da Área Portuária, está sendo alterado o uso predominantemente industrial da Zona Portuária (ZP) e das áreas ao seu redor: Zona Residencial 5 (ZR-5), Zona Especial 8 (ZE-8) e Zonas de Uso Misto 1 e 2 (ZUM1 e ZUM2) do Projeto de Estruturação Urbana (PEU) de São Cristóvão, no trecho dentro da área de intervenção. Elas serão transformadas em áreas de uso misto (residencial, comercial e de serviços), de modo a incrementar a ocupação e o aproveitamento local.

Outras áreas terão seus usos mantidos por se tratarem de ocupações com usos compatíveis à revitalização da região. As áreas centrais (setores J e L) continuarão com seu uso predominantemente comercial e de serviços assim como os morros da região, de uso predominantemente residencial, que também permanecerão assim (setores F, G, H, I e K).

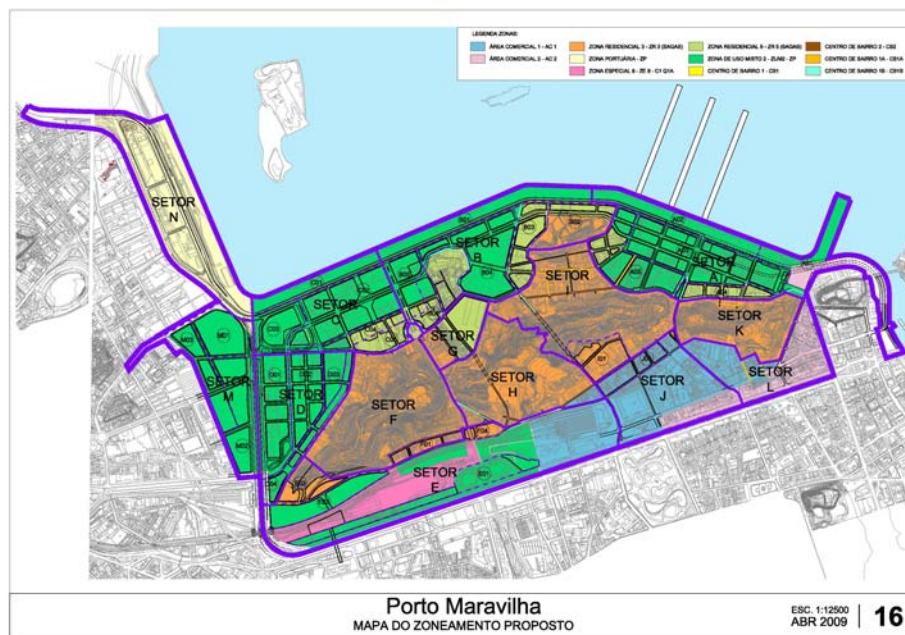
A grande área que engloba os setores A, B, C, D, E e M será transformada em Zona de Uso Misto, onde serão permitidos os usos residencial e comercial, além do uso industrial leve. Isto inclui a atual Zona Portuária (ZP), as Zonas de Uso Misto 1 e 2 do PEU de São Cristóvão, além do trecho da Zona Especial 8 (setor E) incluído nesta intervenção.

A área hoje caracterizada como Zona Residencial 5 (ZR-5) permanecerá da mesma, com usos residencial, comercial e de serviços, restritos pelo Projeto SAGAS (Decreto nº 7.351 de 1988) de modo a preservar a ambiência local, próxima aos morros.

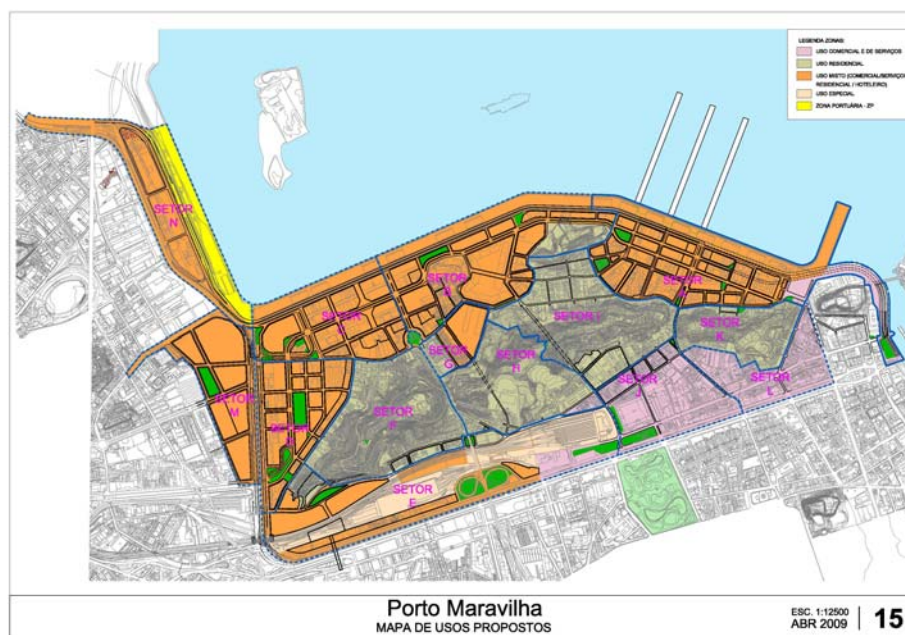
As áreas do zoneamento atual caracterizadas como Zona Residencial 3 (morros da Conceição, Gamboa, Saúde, Santo Cristo e do Pinto) e as áreas demarcadas pelo Decreto 322 de 1976 como Áreas Centrais 1 e 2 (AC1 e AC2), permanecerão regidas pelos mesmos parâmetros vigentes hoje bem como os Centros de Bairros (CB) demarcados nesta área seja por este mesmo decreto ou pelo Decreto nº 7.351 de 1988.



Planta 06: Porto Rio Mapa Zoneamento Atual



Planta 16: Porto Rio Mapa Zoneamento Proposto



Planta 15: Porto Rio Mapa Usos Propostos

### 3.6.2 – Novo Gabarito

Os gabaritos para a área também foram alterados para viabilizar a revitalização da região portuária. Foram alterados os gabaritos da Zona Portuária (setores A, B, C e D), Zona Residencial 5 (setores A, B e C), Zona Especial 8 (setor E), Zonas de Uso Misto de São Cristóvão (setor M) e parte da Área Central 1 (setores I e J). As demais áreas (Zona Residencial 3, Área Central 2 e parte da Área Central 1) terão seu gabarito atual preservado,

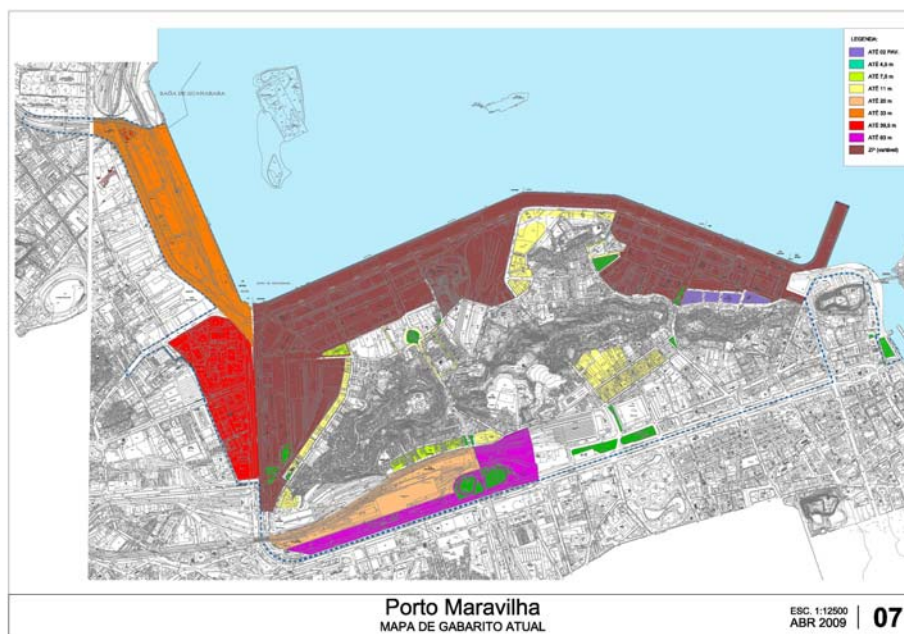


pois muitas estão restringidas por áreas de preservação ambiental e por serem entorno de edificações tombadas.

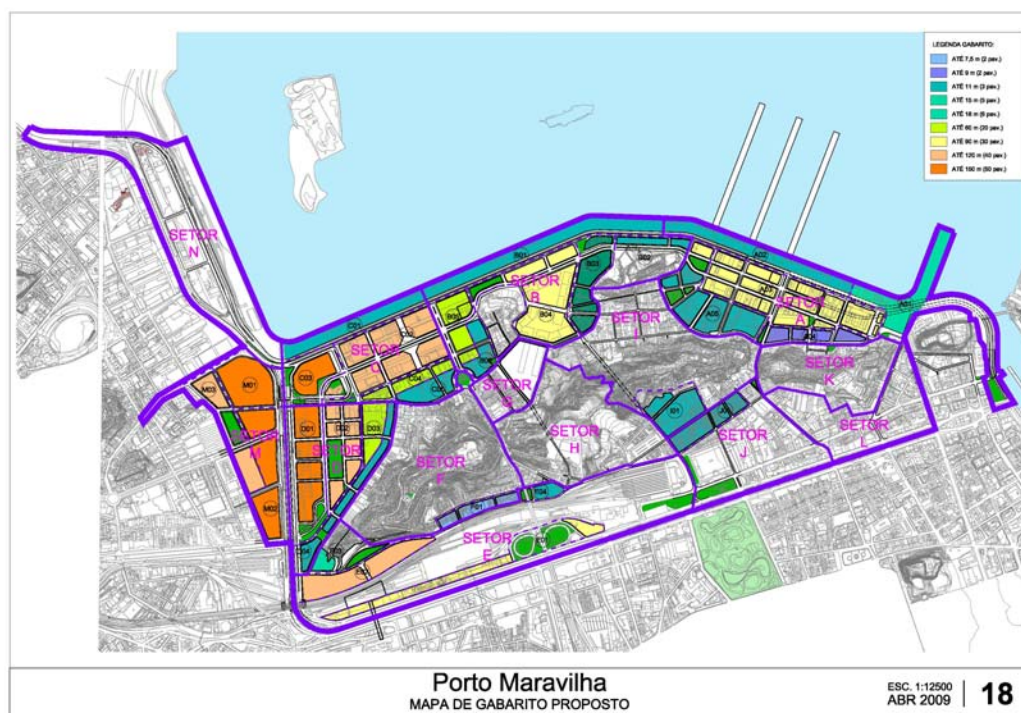
A altura máxima dos setores A e B foi ampliada para 90m, onde antes a altura máxima permitida era de 18m. As áreas de entorno dos morros terão sua ambiência preservada com a manutenção de um gabarito mais baixo: 7,5m, 11m e 15m de acordo com o local e a restrição existente.

Os setores C, D, E e M terão gabaritos mais altos, por se tratarem de áreas que não interferem na paisagem dos morros arredores e onde se pode alcançar uma maior escala na renovação urbana, que virá a ser referência para o resto da cidade. Assim se conformarão quadras com gabaritos de 90m, 120m e 150m. Da mesma forma que nos setores A e B, as franjas dos morros serão preservadas com limites menores de alturas (15m e 60m).

Cabe ressaltar que a altura dos referidos gabaritos refere-se à altura do topo do último pavimento habitado, isto é, exclui os elementos das coberturas (caixas d'água, casa de máquinas de elevadores e outros).



Planta 07: Porto Rio Mapa Gabarito Atual

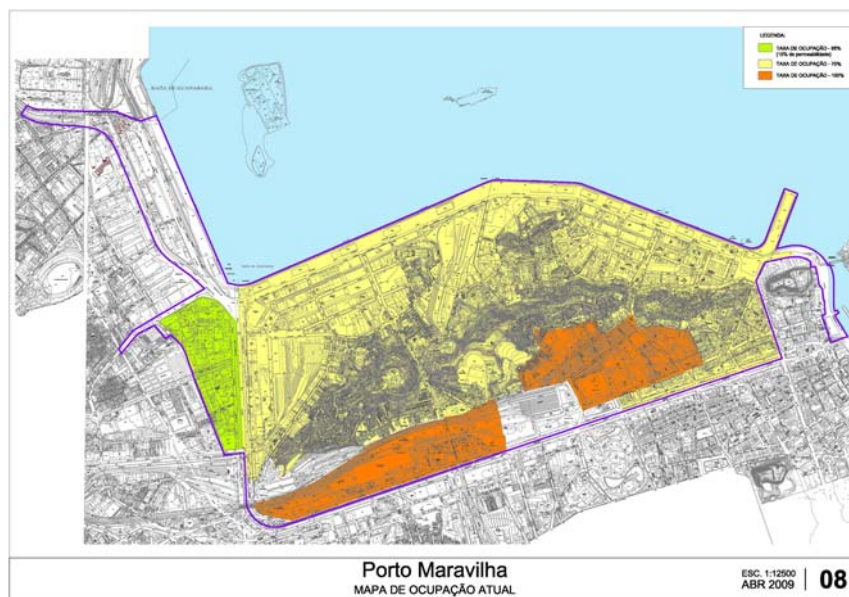


Planta 18: Porto Rio Mapa Gabarito Proposto

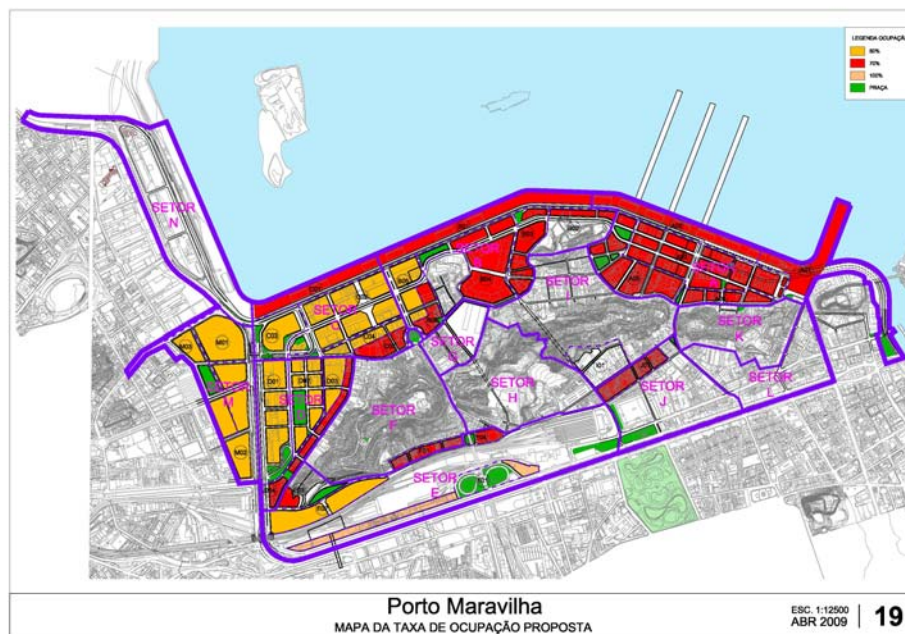
### 3.6.3 – Taxa de Ocupação Proposta

As áreas ao redor dos morros e, sobretudo nos setores A e B terão sua taxa de ocupação mantida em 70% pois nestas áreas há um tecido urbano consolidado com estas características. Da mesma forma ocorre com as quadras do setor E com frente para a Avenida Presidente Vargas: a sua taxa de ocupação será mantida em 100% conforme o Decreto 10.040 de 1991. As demais áreas, onde as modificações de uso serão maiores (setores C, D, M e parte dos setores B e E), terão uma ocupação máxima permitida de 50%.

A taxa de ocupação incidirá sobre a base das torres. Sob esta poderão ser construídos pavimentos-garagem, lojas e galerias que poderão extrapolar estes parâmetros desde que respeitem afastamentos obrigatórios e taxa de permeabilidade, que será comentada mais adiante.



Planta 08: Porto Rio Mapa Taxa de Ocupação Atual



Planta 19: Porto Rio Mapa Taxa de ocupação Proposta

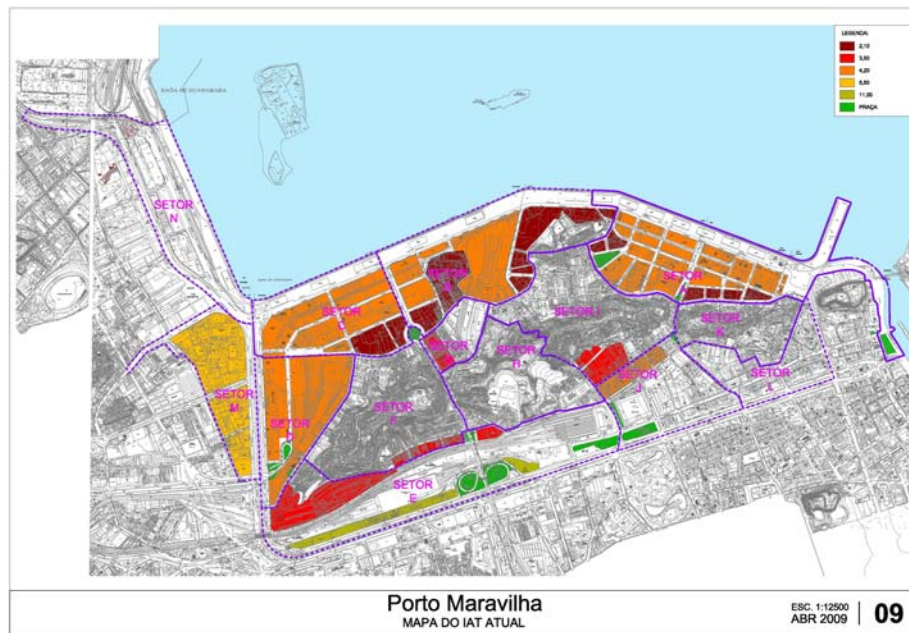
### 3.6.4 – IAT proposto

Todas as quadras terão IAT (Índice de Aproveitamento do Terreno) básico proposto de 1,0, com o qual os proprietários poderão construir sem nenhum ônus extra. Porém, poderão negociar potenciais adicionais construtivos.

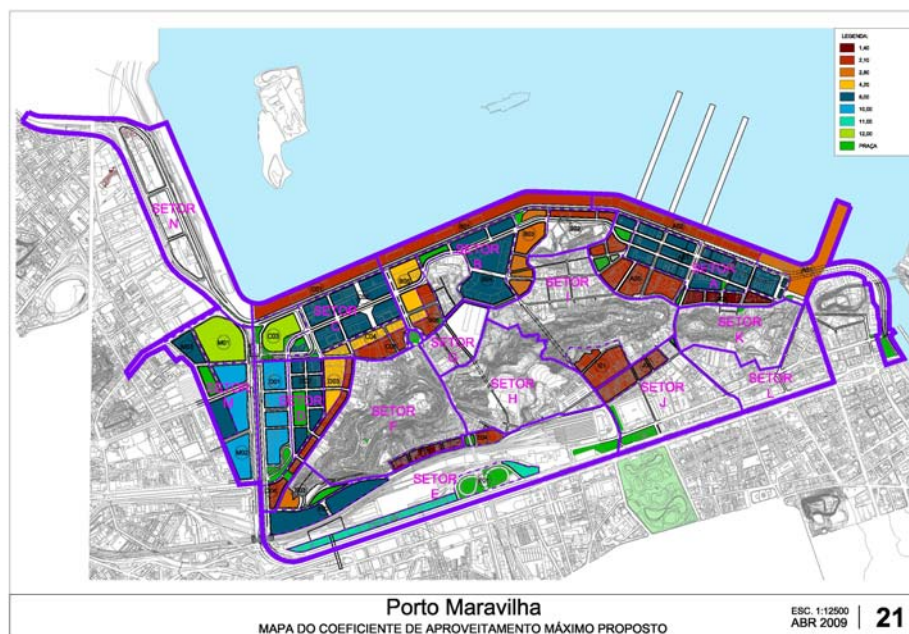


O IAT máximo proposto possibilita ampliar o potencial edílico de cada terreno, permitindo seu aproveitamento máximo, de acordo com as limitações de gabarito, permeabilidade, taxa de ocupação e afastamentos.

Da mesma forma que os gabaritos, o IAT máximo será menor nas áreas ao redor dos morros e onde existam restrições com relação a bens tombados ou à ambiência urbana (1,4 a 2,8) e maior onde as restrições forem mínimas (4,2 a 12,0).



Planta 09: Porto Rio Mapa IAT Atual



Planta 21: Porto Rio Mapa CAT Proposto

### **3.6.5 – Novos Parâmetros Edilícios**

Para o projeto de renovação, além dos parâmetros de uso e ocupação já mencionados (taxa de ocupação, gabaritos e índice de aproveitamento do terreno), se faz necessário que os parâmetros edilícios sejam alterados.

Não será estabelecido um parâmetro de lote mínimo, porém será incentivado o remembramento para a criação de lotes maiores com o objetivo de se criar áreas maiores, com maiores possibilidades de aproveitamento. Não serão, pois, permitidos desmembramentos em lotes menores que o estipulado: 1.000m<sup>2</sup> para os setores A, B, F, I e J e 2.000m<sup>2</sup> para os setores C, D, E e M.

Pela legislação atual, o afastamento lateral e de fundos mínimo equivale a um quinto da altura da torre, levando-se em conta apenas os pavimentos habitados e o afastamento entre torres corresponde a dois quintos da altura das mesmas ou da média da altura delas (se forem diferentes). Esta exigência termina por limitar a altura dos edifícios, pois uma grande altura implicará um grande afastamento. Por este motivo, dentro da área de intervenção, a exigência de afastamento lateral e de fundos será limitada a 15m e o afastamento entre edificações será limitada a 30m como forma de incentivar a verticalização. No entanto, é preciso limitar o uso deste parâmetro de modo a impedir a formação de longos e altos corredores de edifícios. Assim, este afastamento máximo exigido só poderá ser usado em fachadas de até 40 m.

Não será exigido afastamento frontal nas áreas do setor A e nas áreas restritas pelo SAGAS ou próximas aos morros. Nas demais áreas será exigido um afastamento frontal mínimo de sete metros. Desta forma fica garantido que a largura do logradouro mais os afastamentos frontais de cada lado somarão 30m no mínimo uma vez que a menor largura de logradouro nestas áreas é de 16m.

Com o objetivo de reduzir o impacto de circulação de automóveis a ser causado pelos novos empreendimentos na região, o projeto estabelecerá uma exigência menor de vagas para os empreendimentos comerciais e residenciais. Atualmente, esta exigência é de uma vaga para cada 30m<sup>2</sup> de área útil de salas comerciais. Com relação às vagas obrigatórias para lojas, a Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-Rio) ainda é mais restritiva: exige uma vaga para cada 25m<sup>2</sup> de área útil de loja. Estes parâmetros serão reduzidos para uma vaga para cada 50m<sup>2</sup>. Da mesma forma, será exigida uma vaga para cada unidade residencial. Atualmente se exige uma vaga para unidades com até dois quartos, duas vagas para unidades de três quartos e três vagas para unidades com mais de três quartos.

Como modo de diminuir a carga sobre a rede de águas pluviais, uma taxa de permeabilidade mínima deverá ser estabelecida, a critério do órgão municipal responsável pela drenagem das águas pluviais. Com o mesmo objetivo, deverá ser criada a obrigatoriedade da captação de águas pluviais das futuras edificações para o armazenamento e reuso nas áreas comuns dos condomínios.

Por fim, é proposta a criação de duas novas quadras no setor E, sobre a linha férrea existente, como forma de aproveitamento de seu espaço aéreo.

### **3.6.6 – A nova densidade habitacional resultante**

A área hoje possui um grande potencial de adensamento por tratar-se de uma grande área com infra-estrutura já implantada (e que será ampliada) próxima à área central e com grandes facilidades de transporte.

Como resultado da revitalização da área, e descontando-se a população já existente, prevê-se que haverá num prazo de 15 anos um incremento populacional em relação a essa população da ordem de **301.610** habitantes, englobando a população residente, usuária e a flutuante.

Para este cálculo foi considerado que 53% da área de construção total serão destinadas ao uso residencial e 47% ao uso comercial. Excluindo-se 20% destas áreas, que serão destinadas à circulação ou a áreas de uso comum, foi considerado que cada 70m<sup>2</sup> de área residencial abrigara 3 pessoas e cada 30m<sup>2</sup> de área comercial contará com 4 trabalhadores.

### **3.7 – Situação Fundiária**

Dentro da área de intervenção, há uma grande diferença de situação fundiária entre os morros e as áreas planas.

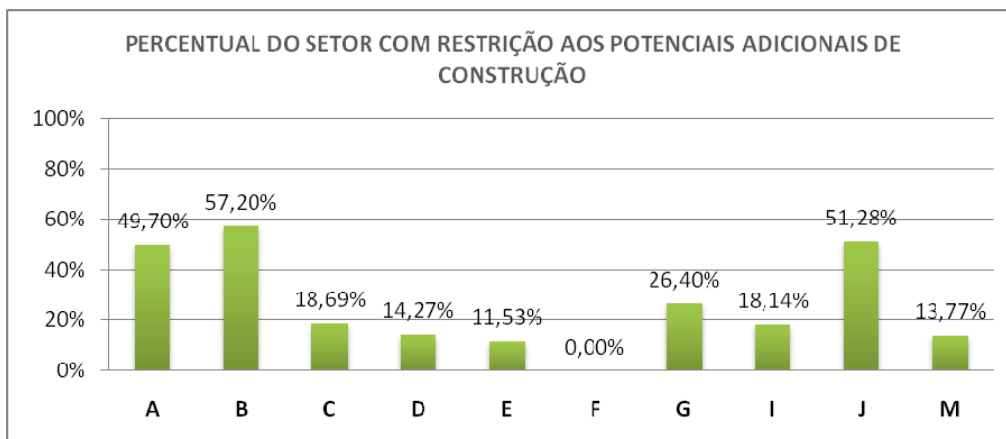
Nos morros, setores F, G, H, I e K, a grande maioria das propriedades é constituída por pequenos lotes de pequenos proprietários privados, dificultando a execução de grandes intervenções nesta parte. Trata-se de um tecido urbano do período colonial que foi pouco alterado ao longo do tempo. Há apenas algumas áreas maiores pertencentes ao governo, incluindo 1.184 m<sup>2</sup> pertencentes ao INSS e algumas áreas pertencentes ao Exército. Nestas áreas, as intervenções consistirão na recuperação das vias existentes, escadarias, praças e espaços públicos em geral melhorando a iluminação pública, arborização e infra-estrutura.

Dentre as áreas planas, podemos aproximar das características acima mencionadas, as áreas dos setores J e L, localizadas na área central da cidade. Elas também se apresentam divididas em lotes pequenos em sua maioria, apresentando as mesmas dificuldades de intervenção das áreas altas.

Já nos setores A, B, C e D, trecho plano entre os morros e o cais (área aterrada), há uma predominância de lotes de maiores dimensões e concentração fundiária conseqüentemente maior. Grandes áreas, incluindo os galpões pertencentes à Cia. Docas do Rio de Janeiro (204.549 m<sup>2</sup>), 276.833 m<sup>2</sup> pertencentes à União e 112.050 m<sup>2</sup> pertencentes ao Município. Outras grandes áreas são de propriedade do Banco Central (24.630m<sup>2</sup>), Exército (43.840m<sup>2</sup>) e Estado do Rio de Janeiro (74.306m<sup>2</sup>). Outros órgãos federais possuem áreas menores: IBAMA (178m<sup>2</sup>), INCRA (580m<sup>2</sup>) e INPI (1.115m<sup>2</sup>). Dentre as propriedades privadas, 48.934m<sup>2</sup> pertencem a pessoas físicas, 183.815m<sup>2</sup> a pessoas jurídicas e 3.157m<sup>2</sup> a outros. No setor M, de características mais semelhantes à área plana da zona portuária, os grandes destaques são as áreas do Gasômetro (115.885m<sup>2</sup>), pertencente ao Estado do Rio de Janeiro, e da Usina de Asfalto (41.986m<sup>2</sup>), pertencente ao Município.

Como conclusão do levantamento fundiário foram identificadas dentre as ocupações existentes, aquelas que de alguma forma impedem ou restringem a definição de potenciais adicionais de construção em seus lotes. São elas: Áreas Verdes; Equipamentos Públicos, como escolas e hospitais; Bens Tombados; Bens Preservados; AEIS – Áreas de Especial Interesse Social; Ocupação Consolidada; APA do Sagas.

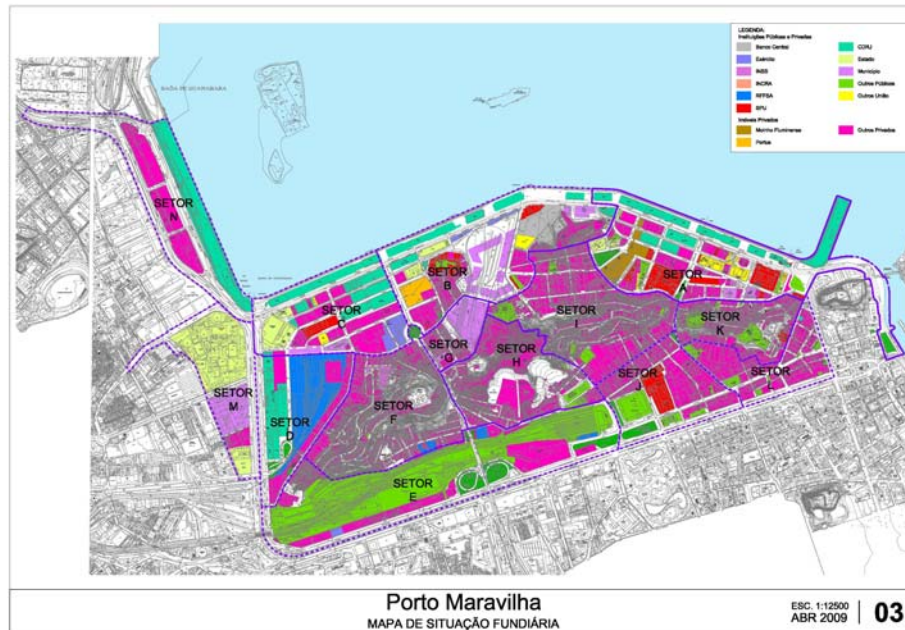
Áreas verdes, equipamentos públicos, bens tombados e preservados devem ser mantidos e, se estiverem em mau estado de conservação, recuperados. Áreas de especial interesse social (AEIS) e áreas de proteção ambiental (APA) devem ter sua legislação específica respeitada, restringindo intervenções nestas áreas.



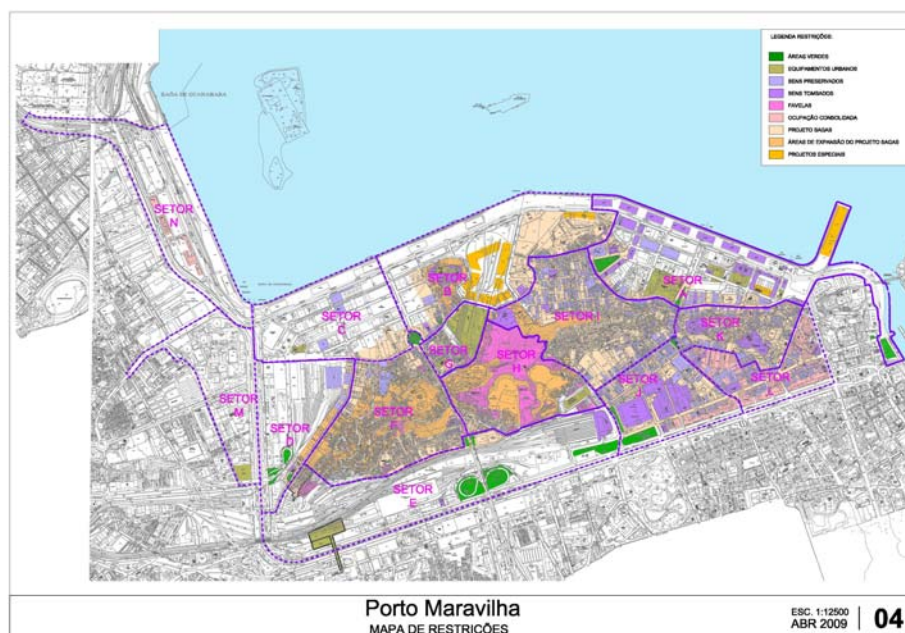
(Fonte: Rio Prefeitura)



No gráfico acima podemos verificar que os setores de ocupação mais antiga e mais intensa apresentam, proporcionalmente, mais áreas de aproveitamento restrito. São eles: os setores A e B, que estão no trecho de zona portuária mais próximo da área central, e o setor J, na área central da cidade.



Planta 03: Porto Rio Mapa Situação Fundiária



Planta 04: Porto Rio Mapa Restrições

### **3.8 – Acessibilidade e Mobilidade Urbana**

O Projeto Porto Maravilha propõe uma grande modificação no uso e na ocupação do solo da Zona Portuária. O aumento do adensamento será acompanhado por um crescimento de demanda por oferta de transportes e de vias, tanto para o acesso à região, quanto para a circulação interna do bairro.

Como forma de desestímulo à circulação de automóveis e sua conseqüente necessidade por vagas de estacionamento, será prevista a implantação de um novo sistema de transportes, com base na gestão da mobilidade e na criação de duas linhas circulares de transporte público de média capacidade (sobre trilhos ou sobre pneus), além do incentivo à utilização de modos não-motorizados proporcionada pelo uso do solo misto.

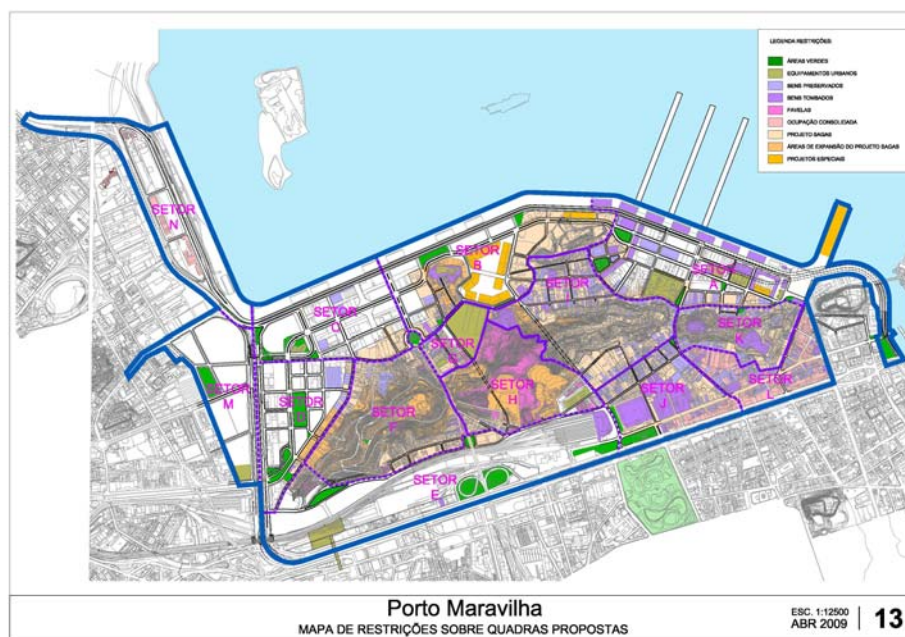
### **3.9 – O novo alinhamento das quadras**

A ocupação industrial tem como uma de suas características morfológicas os grandes usos. Fábricas, galpões e depósitos deram a escala de ocupação encontrada hoje. O resultado disso são vias com boa largura e quadras com grandes extensões.

Como forma de dar valor ao solo e permeabilidade à circulação dos futuros residentes, novos logradouros foram previstos. Novas praças, ruas de pedestres e vias de veículos foram projetadas levando em consideração as restrições, na forma de bens tombados, preservados e da situação fundiária, de modo a haver o mínimo de desapropriações necessárias e tendo por base o trabalho já desenvolvido pelo Instituto Pereira Passos – IPP

Buscou-se um tamanho próximo de um hectare para as quadras remanescentes das grandes ocupações, de modo a garantir maiores possibilidades de uso do solo, com um número reduzido de interseções. Para permitir o alargamento de vias e passeios existentes sem a necessidade de desapropriações, as áreas de recuos oriundos dessas ampliações poderão ser computadas nos potenciais básicos de construção.

Foi proposta ainda a criação de duas quadras no setor E a serem construídas sobre a linha férrea existente que poderão ser implantadas quando forem viáveis técnica e financeiramente.



Planta 13: Porto Rio Mapa Quadras Propostas

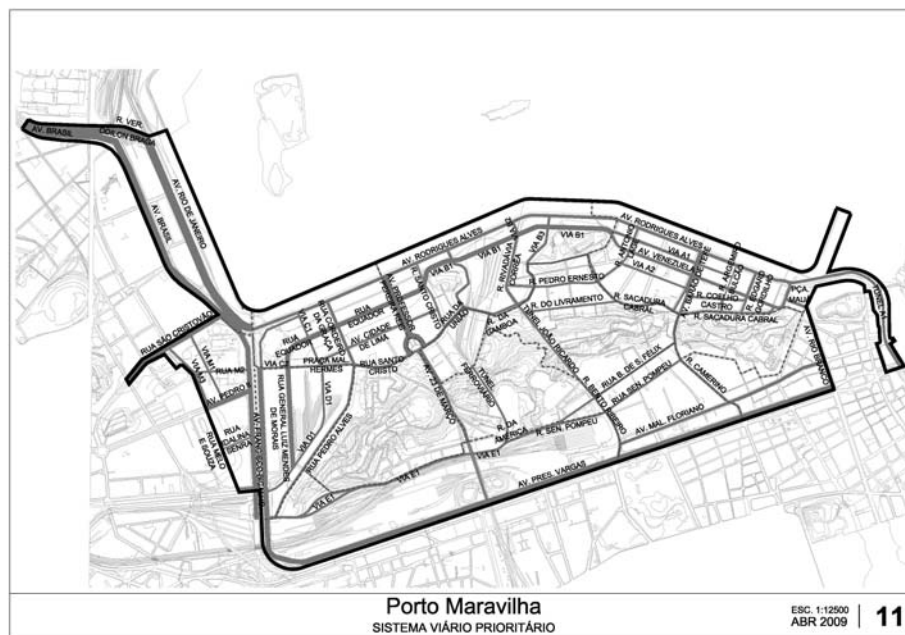
### 3.10 – Sistema Viário

O sistema viário projetado baseia-se no Projeto de Reurbanização da Área Portuária, elaborado em 2003 pelo Instituto Pereira Passos. Além da abertura de uma série de novas vias, este projeto cria o Binário do Porto.

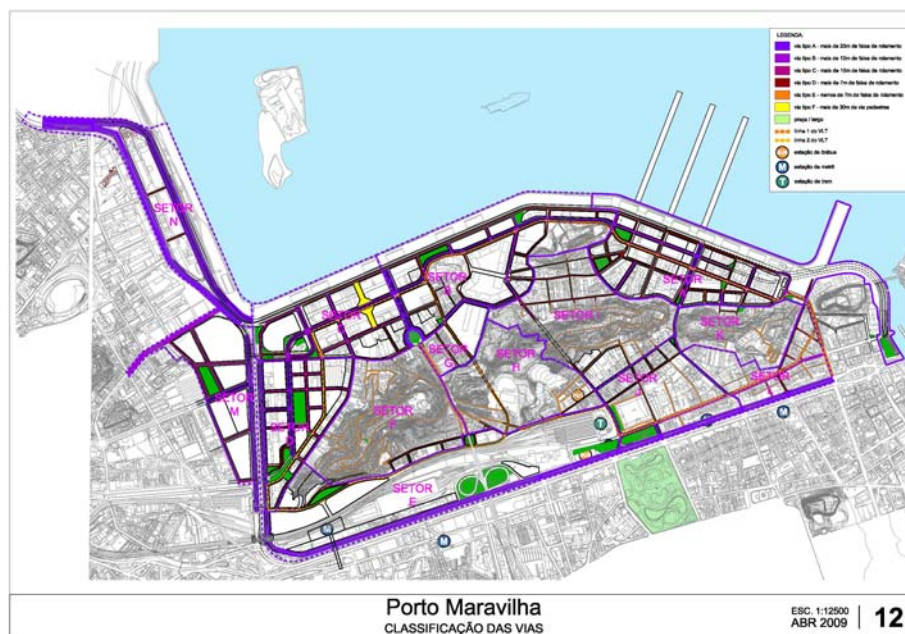
O Binário institui um novo eixo de circulação da Área Portuária, interligando o bairro de São Cristóvão às proximidades da Praça Mauá.

No Projeto Porto Maravilha, a interligação prevista no projeto do Binário permanece. No setor A, este continuará funcionando através da Avenida Venezuela e da avenida projetada sobre a faixa da Rede Ferroviária.

Como forma de conseguir uma melhor conformação de quadras e redução no número de interseções e conflitos, o trecho do binário que passa pelos setores C e D se dará na forma de uma via de mão dupla ao longo das avenidas Equador e Francisco Eugênio. Estes logradouros terão suas larguras ampliadas para 35m, o que possibilitará a implantação de duas pistas, três faixas cada, com canteiro central e passeios maiores.



Planta 11: Porto Rio Mapa Sistema Viário



Planta 12: Porto Rio Mapa Classificação das Vias

### Quadro resumo do quantitativo do Sistema Viário

RESUMO GERAL					
SETOR	COMPRIMENTO (m)	AREA FAIXA ROLAMENTO (m²)	AREA CANTEIRO (m²)	AREA PASSEIO (m²)	AREA TOTAL (m²)
A	6.943,75	77.040,96	8.727,83	51.215,12	128.256,08
B	6.104,32	84.100,80	6.203,60	50.261,13	134.361,93
C	4.514,97	60.177,89	8.406,39	40.939,86	101.117,75
D	5.104,39	63.991,57	7.733,90	37.935,10	101.926,67
E	3.059,22	36.408,13	6.012,28	19.493,54	55.901,66
F	7.520,04	38.567,76	2.373,41	17.289,76	55.857,52
G	961,11	5.904,64	-	3.452,59	9.357,22
H	2.302,67	15.195,51	-	6.776,88	21.972,39
I	6.654,00	36.283,64	-	23.764,15	60.047,79
J	4.102,92	35.201,13	2.714,76	27.073,29	62.274,42
K	2.040,65	8.451,17	-	5.592,60	14.043,77
L	3.250,08	24.940,95	-	15.444,55	40.385,50
M	2.786,84	42.490,96	7.999,13	31.078,38	73.569,34
N	5.415,97	155.164,60	22.174,38	74.250,65	229.415,25
PRES. VARGAS	3.444,88	103.346,40	-	68.897,60	172.244,00
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>60.760,93</b>	<b>683.919,69</b>	<b>72.345,68</b>	<b>404.567,60</b>	<b>1.088.487,29</b>

### 3.11 – Transporte Público

Ao longo do limite sul da área de intervenção, junto à Avenida Presidente Vargas, existe um complexo de estações de modos de média e alta capacidade, formados por uma estação ferroviária, dois terminais de ônibus urbanos e duas estações de metrô.

Além das estações existentes, uma terceira estação está em construção na região, a Estação Cidade Nova, que permitirá a integração entre as linhas 1 e 2 do Metrô sem a necessidade de transbordos.

Por conta dessa oferta de acessibilidade, o Projeto Porto Maravilha prevê a possibilidade de implantação de duas linhas de transporte de média capacidade, seja sobre trilhos ou sobre pneus. Estas linhas farão a interligação das estações de alta capacidade com o restante da Área Portuária, servindo para o aumento de acessibilidade e para a circulação interna do novo bairro. Sistema semelhante já havia sido idealizado pelo Instituto Pereira Passos em 2000, para atender à área central da cidade como um todo.

A possibilidade da implantação de um sistema dessa natureza é de grande importância para a redefinição da matriz modal, que atualmente apresenta grande índice de participação de



automóveis particulares. A integração entre os pontos de acessibilidade ao restante da Área Portuária, através do aumento da oferta de transporte público, alcança relevante diminuição da necessidade de circulação através de automóveis.

Essa mudança deverá contribuir ainda, para aumentar os índices de qualidade ambiental do novo bairro, agregando, inclusive, valor econômico aos futuros empreendimentos.

A possibilidade da implantação de um sistema dessa natureza é de grande importância para a redefinição da matriz modal, que atualmente apresenta grande índice de participação de automóveis particulares. A integração entre os pontos de acessibilidade ao restante da Área Portuária, através do aumento da oferta de transporte público, alcança relevante diminuição da necessidade de circulação através de automóveis.

Essa mudança deverá contribuir ainda, para aumentar os índices de qualidade ambiental do novo bairro, agregando, inclusive, valor econômico aos futuros empreendimentos.

Juntamente, deverá ser considerada a reordenação das linhas de ônibus circulantes pela área do Porto do Rio. Quatro terminais existentes na região produzem grande quantidade de viagens desse modo de transporte, sendo um desses o terminal da Rodoviária Novo Rio. Muitas dessas linhas têm seus itinerários sobrepostos, formando ao longo do dia, filas com muitos desses veículos vazios.

A possibilidade de transferência da Rodoviária Novo Rio para outro local agregaria valor à qualidade de vida da região.



Proposição de implantação de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) na chegada da nova Avenida Rodrigues Alves à Praça Mauá (Fonte Rio Prefeitura)



O novo binário da Zona Portuária, que aproveitará o eixo da Rua Equador neste trecho, servirá aos deslocamentos internos dos bairros requalificados.

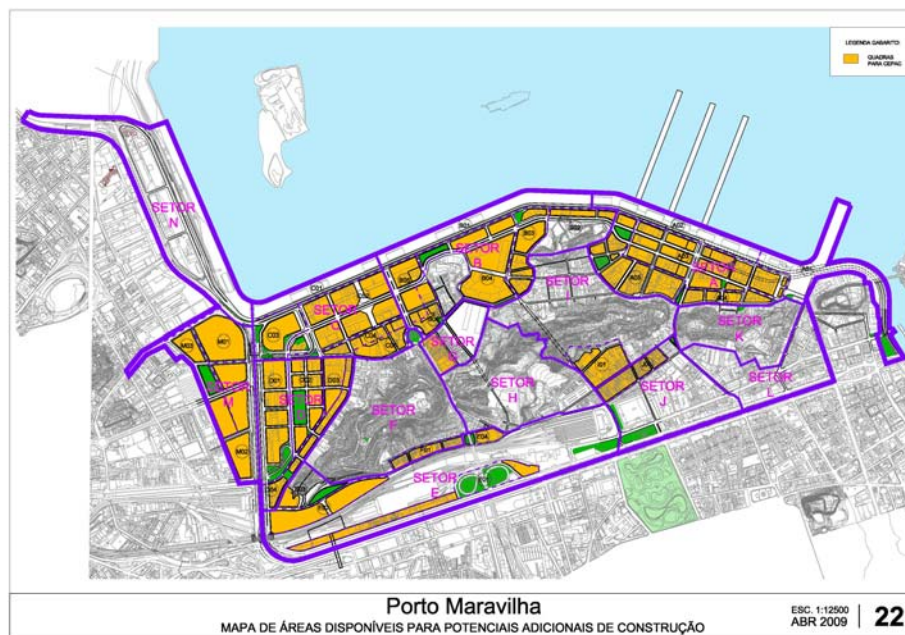


Cruzamento da “Rambla” com a Rua Equador: preocupação com o deslocamento dos pedestres.

### 3.12 – Áreas para Potenciais Adicionais de Construção

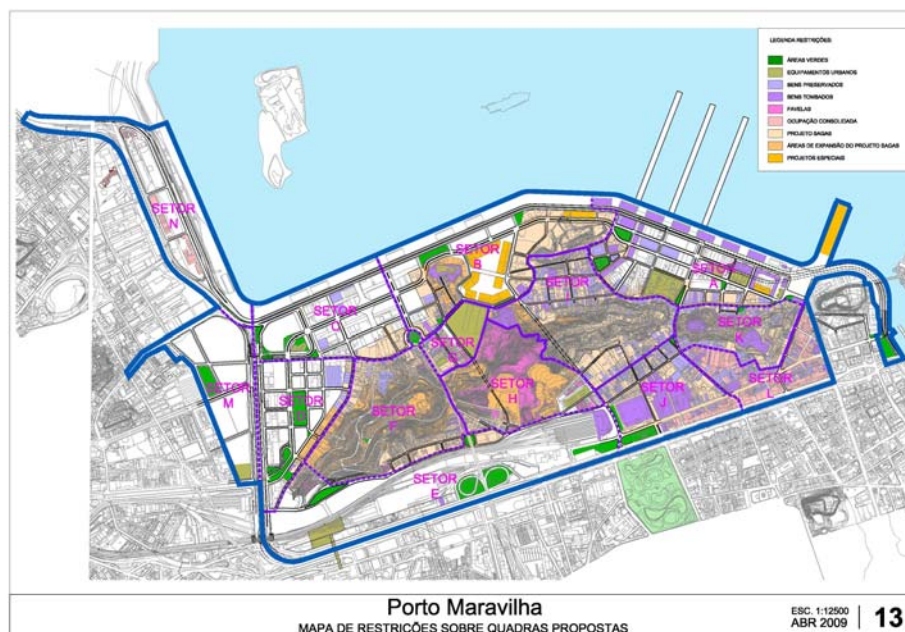
Uma vez tendo considerado todos os aspectos já relatados nos itens anteriores, foram identificadas quadras às quais poderão ser aplicados potenciais adicionais de construção.





Planta 22: Porto Rio Mapa Áreas para Potenciais Adicionais de Construção

Destas quadras foram excluídas as áreas de edificações tombadas, preservadas e de equipamentos urbanos. Foram desconsideradas áreas que serão definidas como futuras áreas verdes ou futuros equipamentos urbanos. E foram evitadas quadras que têm restrições quanto à altura por estarem no entorno de bens tombados ou em áreas de preservação ambiental.



Planta 13: Porto Rio Mapa de Restrições

As áreas de uso mais antigo e consolidado (setores A e B) são mais restritivas, por terem, em geral, um parcelamento em grãos menores, formado por lotes pequenos pertencentes a diversos proprietários particulares, o que dificulta o remembramento em lotes maiores.

Por outro lado, as áreas de uso industrial, em sua maioria abandonadas pelo uso portuário, apresentam-se em melhores condições para aplicação de potenciais adicionais de construção, por tratar-se de áreas maiores.

Para uma verificação mais real do potencial de renovação da área das intervenções propostas foi feito um breve estudo que leva em conta o uso atual de cada terreno, o estado de conservação e o número de pavimentos de sua(s) edificação(ões). Foram definidas como condicionantes de risco: o uso ativo, o bom estado de conservação e o número de pavimentos igual ou superior a quatro. Assim sendo, os terrenos foram organizados de acordo com a tabela abaixo:

Presença de condicionantes	Risco	Área para CEPAC
3	Máximo	Não
2	Médio	Não
1	Baixo	Sim
0	Nenhum	Sim

Dessa forma, embora a área de intervenção tenha uma superfície de 4.893.863,00m<sup>2</sup>, apenas uma área de quadras será destinada à aplicação de potenciais adicionais de construção (1.149.200,13m<sup>2</sup>). Dentro delas, descontadas as restrições de 385.215,17m<sup>2</sup> devido a bens tombados, preservados ou destinados a equipamentos urbanos e 86.518,83m<sup>2</sup> de áreas com a presença de duas ou mais condicionantes anteriormente mencionadas, teremos um total líquido de 681.466,13m<sup>2</sup> de áreas contendo lotes que efetivamente poderão usufruir deste potencial adicional construtivo. É importante ressaltar, que a área da Rodoviária Novo Rio não foi considerada como restrita, pois é uma premissa desta intervenção sua remoção para outro local.

Estas terão o índice de aproveitamento do terreno (IAT) básico reduzido para 1,0. Sobre este foi considerado o ATE (área total edificável) jurídico (51.618,64m<sup>2</sup>), isto é, o direito do proprietário de utilizar o potencial edílico de parte do terreno que lhe tenha sido subtraído por recuos devido ao alargamento de vias. Levando-se em conta as restrições anteriormente mencionadas, o potencial edílico básico da área totaliza 681.466,13m<sup>2</sup>.

Além do coeficiente básico igual a 1,0, os proprietários poderão adquirir um potencial adicional de construção conforme está indicado no Anexo III e no Anexo VII – Mapa 21. O total de área máxima edificável é de 4.822.586,59m<sup>2</sup>. A diferença entre este potencial máximo e o potencial básico, chamado de potencial adicional construtivo, será convertido em certificados que deverão ser comprados por aqueles que queiram fazer uso dele. O potencial adicional construtivo total foi calculado em 4.089.501,83m<sup>2</sup>, que será oferecido ao mercado conforme as faixas de equivalência.

As quadras propostas para sobre a linha férrea, no setor E, têm área total de 67.224,01m<sup>2</sup>, com índice de aproveitamento de terreno máximo proposto de 8,0, possibilitam um potencial adicional construtivo extra de 470.568,07m<sup>2</sup>.

## Planilha - resumo

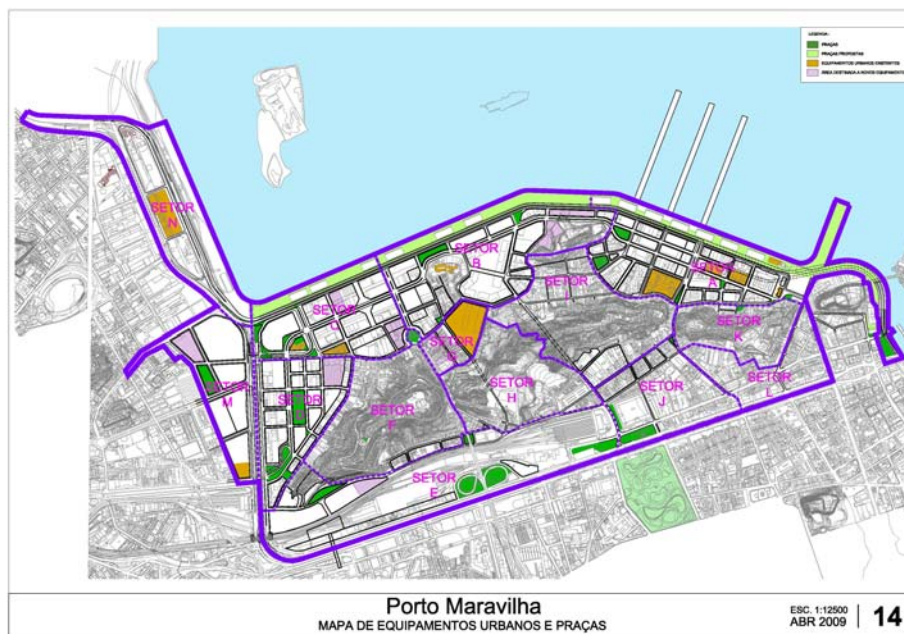
SETOR	ÁREA LOTES (m²)	ÁREA DE RESTRIÇÃO 01 (m²)*	ÁREA DE RESTRIÇÃO 02 (m²)**	ÁREA REMANESC. (m²)	TAXA OCUP	A. OCUP. (m²)	IAT BÁSICO	ATE BÁSICA (m²)	IAT JURÍDICO MÉDIO	ATE JURÍDICO (m²)	IAT MÁX MÉDIO	ATE MÁX (m²)	VAR. MÉDIA IAT	VARIAÇÃO ATE (m²)
A	212.242,31	102.589,99	58.465,15	51.187,17	70%	35.831,02	1,00	51.187,17	0,03	1.562,68	6,66	340.770,26	5,63	288.020,41
B	234.617,07	126.334,90	10.129,11	98.153,06	62%	60.502,57	1,00	98.153,06	0,08	7.467,09	4,06	398.303,10	2,98	292.682,95
C	162.822,52	31.899,25	1.806,06	129.117,21	50%	64.558,61	1,00	129.117,21	0,12	15.053,46	7,39	953.628,76	6,27	809.458,09
D	166.355,06	36.451,09	1.914,67	127.989,30	54%	68.904,97	1,00	127.989,30	0,15	18.626,32	7,53	964.324,47	6,39	817.708,85
E	127.995,92	20.542,99	14.203,85	93.249,08	69%	64.262,16	1,00	93.249,08	-	-	7,95	741.557,23	6,95	648.308,14
F	20.082,28	9.281,60	-	10.800,68	70%	7.560,48	1,00	10.800,68	0,03	298,48	1,40	15.120,95	0,37	4.021,79
I	37.566,82	6.815,23	-	30.751,59	70%	21.526,11	1,00	30.751,59	0,03	785,56	2,10	64.578,34	1,07	33.041,19
J	31.980,61	16.398,89	-	15.581,72	70%	10.907,20	1,00	15.581,72	0,06	984,29	2,10	32.721,61	1,04	16.155,60
M	155.537,54	30.901,23	-	124.636,31	50%	62.318,16	1,00	124.636,31	0,05	6.840,76	10,52	1.311.581,88	9,47	1.180.104,81
<b>TOTAL</b>	<b>1.149.200,13</b>	<b>381.215,17</b>	<b>86.518,83</b>	<b>681.466,13</b>	<b>58%</b>	<b>396.371,28</b>	<b>1,00</b>	<b>681.466,13</b>	<b>0,08</b>	<b>51.618,64</b>	<b>7,08</b>	<b>4.822.586,59</b>	<b>6,08</b>	<b>4.089.501,83</b>

\* Restrições relativas a bens tombados, preservados ou destinados a equipamentos urbanos.

\*\* Restrições relativas a imóveis com uso consolidado, mais de quatro pavimentos e em bom estado de conservação. Para este critério, foi considerado imóvel de aproveitamento restrito aquele que apresenta pelo menos duas destas características.

### 3.13 – Áreas para novos Equipamentos Urbanos

Para atender à nova população que será atraída para o local, a oferta de equipamentos urbanos será ampliada através da definição espaços para a sua implantação, tais como: praças, hospitais, escolas, entre outros



Planta 14: Porto Rio Mapa Equipamento Urbanos e Praças

A localização dos novos equipamentos se baseia na distribuição do aumento de densidade dos setores. Por prever um aumento mais significativo de população, os setores C, D, E e M concentram grande parte da previsão destes.

Além do grande parque linear ao longo do cais (aproximadamente 250.000m<sup>2</sup>) e das praças já existentes, serão implantadas diversas praças, para dotar cada setor de uma área de lazer proporcional à sua população. Assim, serão praças as quadras A11, B3 (parte), B10, C8 (parte), D10, E2 e M3. Outras áreas serão destinadas a outros tipos de equipamentos: B2, C2 (parte), C9, D1, E4 (parte), G1 (parte) e M1.

Dentre as quadras que sofrerão intervenções, as áreas destinadas a equipamentos públicos se encontram discriminadas na tabela abaixo:



SETOR	PRAÇA (m²)	OUTROS EQUIP. (m²)	TOTAL (m²)
A	4.038,95	-	4.038,95
B	4.970,38	3.548,68	8.519,06
C	-	18.379,19	18.379,19
D	12.829,75	17.354,41	30.184,16
E	5.784,16	9.158,83	14.942,99
G	-	5.981,79	5.981,79
M	9.490,23	14.711,00	24.201,23
<b>TOTAL</b>	<b>37.113,47</b>	<b>69.133,90</b>	<b>106.247,37</b>

Para a quantificação destas áreas foi considerada como necessária 10% da área de quadras remanescentes, isto é, sem restrições, destinadas para equipamentos públicos. Estima-se que serão acrescidos em torno de 85.000 m<sup>2</sup> de áreas a serem re-florestas na região do empreendimento.

### 3.14 – O Morro da Providência

O morro com a mais antiga ocupação por favela no Rio de Janeiro apresenta hoje problemas oriundos de ocupações deste tipo, principalmente no que se relaciona a questões de acessibilidade, saneamento e construções em áreas de risco. Tendo em conta estas variáveis, está sendo estudada a possibilidade de serem implementadas melhorias nas áreas infra-estruturadas do entorno próximo.

### 3.15 – Áreas a serem Preservadas

#### 3.15.1 – APA do SAGAS

Trata-se de uma área de proteção ambiental que abrange parte dos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e Centro. O Decreto nº 7.351 (1988), que a institui, estabelece uma alteração de zoneamento e parâmetros edílios para a área como já abordado no item do zoneamento atual.

O seu objetivo é proteger a ambiência do tecido urbano colonial preservado nos morros da região. Sendo assim, institui limitações de uso e ocupação de modo a restringir alterações substanciais.

#### 3.15.2 – Bens Tombados

Os bens protegidos pelo seu valor histórico e cultural, quer sejam na esfera Federal, Estadual ou Municipal, permanecem inalterados e protegidos.

### – Lista de Bens Tombados

Quadro 01 – Bens tombados - IPHAN			
Bem imóvel	Bairro	Endereço	Data do tombo
Fortaleza da Conceição – Atual Serviço Geográfico do Exército	Saúde	Praça Major Valô	LH/LBA 24.05.1938
Palácio Episcopal	Saúde	Rua Major Daemon, 81	LH/LBA 24.05.1938
Jardim do Morro do Valongo	Saúde	Rua Camerino, s/n°	LH/LBA 30.06.1938
Igreja de São Francisco da Prainha*	Saúde	Adro da Prainha, Morro da Conceição	LH/LBA 08.07.1938
Casa na Ladeira do Morro do Valongo	Saúde	Ladeira do Valongo, 21	LBA/LAEP 15.07.1938
Igreja de Santa Rita	Centro	Largo de Santa Rita	LH/LBA 15.05.1938
Palácio Itamarati – atual Museu Histórico e Diplomático do Ministério das Relações Exteriores no RJ	Centro	Avenida Marechal Floriano, 196	LH/LBA 20.07.1938
Igreja Nossa Senhora da Saúde	Gamboa	Rua Silvino Montenegro, 52	LH/LBA 20.08.1938
Casa da Rua Mayrink Veiga	Centro	Rua Mayrink Veiga, 9	LH 29.06.1972
Caixa de Amortização – atual Banco Central, Departamento de Meio Circulante	Centro	Avenida Rio Branco, 30	LBA 24.05.1973
Companhia Docas de Santos – atual IPHAN – 6°SR	Centro	Avenida Rio Branco, 44, 46 e 48	LH/LBA 28.07.1978
Colégio Pedro II: prédio	Centro	Avenida Marechal Floriano, 68-80	LH/LBA 19.05.1983
Prédio da Light – atual Centro Cultural da Light	Centro	Avenida Marechal Floriano, 168	LH/LBA 13.06.1988
Antiga estação e cocheira da Linha de Carris e Vila Guarani	Santo Cristo	Rua Pedro Alves, 210	12.10.1966 Antiga GB*
Pedra do Sal	Saúde	Rua Argemiro Bulcão	11.05.1987
Cemitério dos Ingleses	Saúde	Rua da Gamboa, 181	17.05.1988
Reservatório do Morro do Pinto	Gamboa	Rua Monte Alverne, 40	09.12.1998 **
Reservatório do Livramento	Gamboa	Ladeira do Barroso, 202	09.12.1988 **
Superintendência Regional da Polícia Federal, antiga Imprensa Nacional	Saúde	Avenida Rodrigues Alves, 1	09.12.1988 **
Alfândega	Saúde	Avenida Rodrigues Alves, 81	09.12.1988 **
Palácio Duque de Caxias, antigo Ministério da Guerra	Centro	Praça Duque de Caxias	09.12.1988 **
Companhia Estadual de Gás (antiga Fábrica de Gás)	Cidade Nova	Avenida Presidente Vargas, 2.610	06.09.1990

LH – Inscrição no Livro Histórico

LBA – Inscrição no Livro das Belas Artes

LAEP – Inscrição no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico

\* O tombamento inclui todo o seu acervo, de acordo com a Resolução do Conselho Consultivo da SPHAN, de 13/08/1985, referente ao Processo Administrativo nº13/85/SPHAN

\* Antigo Estado da Guanabara

\*\* Tombamento provisório

Quadro 03 – Bens tombados - PCRJ			
Bem imóvel	Bairro	Endereço	Data do tombo
Prédio da Antiga Estação e Cocheira da Linha de Carris de Vila Guarani	Santo Cristo	Rua Pedro Alves, 210	12.10.1966
Centro Cultural José Bonifácio	Gamboa	Rua Pedro Ernesto, 80	14.11.1983
Real e Benemerita Sociedade Portuguesa – Caixa de Socorros de Pedro V	Centro	Rua Marechal Floriano, 185/189	07.03.1986
Fundição Manuel Lino Costa	Saúde	Rua Sacadura Cabral, 152 e 154	23.08.1986
Oratório	Saúde	Morro da Providência	23.08.1986
Prédio da Antiga Estrebaria	Saúde	Rua Sacadura Cabral, 145	23.08.1986
Escadaria	Gamboa	Rua Costa Barros entre a Rua Rosa Saião e a Travessa Ladeira do Livramento	23.08.1986
Galpões da Estrada de Ferro Central do Brasil	Gamboa	Rua Barão da Gamboa com Rua da Gamboa (pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal)	23.08.1986
Moinho Fluminense	Gamboa	Rua Sacadura Cabral, 290	23.08.1986
Pintura a óleo sobre alvenaria	Gamboa	Rua Camerino, 165	23.08.1986
Pinturas a óleo	Gamboa	Rua do Propósito, 6	23.08.1986
Pinturas a óleo	Gamboa	Praça Coronel Assunção,	23.08.1986

		357-A – antiga Praça da Harmonia	
Trapiche Modesto Leal	Santo Cristo	Rua Santo Cristo, 152	23.08.1986
Vila	Santo Cristo	Rua Marquês de Sapucaí, 14	23.08.1986
Vila Operária da Gamboa	Santo Cristo	Rua Barão da Gamboa, 150, 152, 154, 156, 158 e 160	23.08.1986
Casa com porão	Santo Cristo	Rua Farnese, 45	23.08.1986
Casa com porão	Santo Cristo	Rua Farnese, 49	
Casa com porão	Santo Cristo	Rua Farnese, 51	
Edifício	Santo Cristo	Rua Barão da Gamboa, 164 a 184	23.08.1986
Hospital Nossa Senhora da Saúde e Capela de Nossa Senhora das Graças	Santo Cristo	Rua Comendador Leonardo, s/nº	23.08.1986
Igreja de São Pedro	Santo Cristo	Rua Cardoso Marinho, 59	23.08.1986
Cortiço	Centro	Rua Senador Pompeu, 43	23.08.1986
Cortiço	Centro	Rua Senador Pompeu, 51	23.08.1986
Cortiço	Centro	Rua Senador Pompeu, 34	23.08.1986
Sobrado com 2 pavimentos	Centro	Rua Senador Pompeu, 32	23.08.1986
Pintura a óleo sobre alvenaria	Centro	Rua Senador Pompeu, 34	23.08.1986
Cortiço	Centro	Rua Costa Ferreira, 70	23.08.1986
Solar	Centro	Rua Barão de São Félix, 94	23.08.1986
Vila – Avenida Caruso	Centro	Rua Barão de São Félix, 97	23.08.1986
Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários Urbanos de Passageiros - RJ	Centro	Rua Camerino, 66	21.06.1990
Escola Municipal República da Colômbia (antiga)	Centro	Rua Camerino, 51	21.06.1990
Escola Municipal Rivadávia Corrêa	Centro	Avenida Presidente Vargas, 1.314	21.06.1990
Prédio da Embrafilme	Centro	Rua Mayrink Veiga, 28	10.07.1990
Estação Ferroviária D. Pedro II (Central do Brasil)	Centro	Praça Cristiano Ottoni, s/nº	22.04.1996
Sede de “O Cruzeiro”	Santo Cristo	Rua do Livramento, 189	18.09.1998
Estátua: A Ciência – Fonderie Du Val d’Osne	Centro	Avenida Presidente Vargas, 1.314	05.10.2000
Imóvel	Centro	Praça Mauá, 02	05.10.2000
Edifício A Noite	Centro	Praça Mauá, 07	05.10.2000 **
Imóvel	Centro	Praça Mauá, 10	05.10.2000
Estátuas: Hipômenes e Atalanta – Fonderie Du Val d’Osne	Saúde	Rua Sacadura Cabral, 145	05.10.2000
Estátua: negra, 2 estátuas com lampião e 4 estátuas: a arte, a ciência, a indústria e a navegação – Fonderie Du Val d’Osne – Centro Cultural José Binifácio	Gamboa	Rua Pedro Ernesto, 80	05.10.2000
Chafariz: a fonte da criança – Fonderie Du Val d’Osne	Santo Cristo	Praça Santo Cristo	05.10.2000
Armazéns nº 01, 02, 03, 04, 05, 06 e 07	Santo Cristo	Avenida Rodrigues Alves, s/nº	05.10.2000
Galpão, antiga Sede da Companhia Nacional de Navegação Costeira	Santo Cristo	Avenida Rodrigues Alves, 303 a 331	05.10.2000
Albergue da Boa Vontade	Gamboa	Praça da Harmonia, s/nº	17.07.2006 **
Imóvel	Santo Cristo	Rua Equador, 476	22.12.2006 **
Painel localizado na fachada frontal térrea junto aos pilotis do Edifício da Justiça Federal	Centro	Rua Venezuela, 134	06.03.2007 **

\*\* Tombamento provisório

### 3.16 – Meio Ambiente

O Projeto Porto Maravilha tem, na sua base de requalificação, um programa de recuperação e reestruturação dos sistemas de infra-estrutura urbana que, junto com a criação e melhoria dos espaços públicos, permitirá o desenvolvimento econômico e social conciliado com a melhoria da qualidade ambiental. Princípios de sustentabilidade ambiental foram incorporados no Plano de Intervenção da Área Portuária, como veremos a seguir.

### **3.16.1 – Situação Atual**

Atualmente a região se encontra em parte ambientalmente degradada. O litoral foi modificado no início do século passado através de aterros para a ampliação do porto da cidade. Hoje, o solo se encontra alterado pelo processo histórico de urbanização. Há poucas áreas verdes, regiões com poluição do ar, e as águas da baía se encontram poluídas. Seguindo a tendência atual de aumento da frota de veículos devido ao aumento do número de residentes e usuários da área, poderá se verificar um aumento da poluição do ar. O uso predominantemente industrial da área, indica a possível existência de passivos ambientais, em decorrência de atividades já encerradas ou ainda em andamento. Dentre as atividades industriais na área, as que mais geram impacto na região são as operações de descarga e transporte de farinha de trigo do Moinho Fluminense e a atividade de exportação de ferro-gusa realizada pela Operadora Portuária Triunfo.

### **3.16.2 – Aumento da Cobertura Vegetal**

Conseguido através da criação de áreas verdes (distribuída por todos os setores), recuperação das existentes, transformação de vias em corredores verdes (total de 39,62 km) e reflorestamento de encostas ocupadas por processos de favelização. Estes elementos funcionarão de forma integrada, com a interligação dos espaços públicos (como praças e parques) e as encostas dos morros poderão vir a ser reflorestadas, através dos corredores verdes. Isso contribuirá para a melhoria da qualidade do ar, compensação de parte das emissões, maior conforto térmico e paisagístico e aumento da oferta de áreas de lazer para a população residente e flutuante.

### **3.16.3 – Mobilidade Sustentável**

Principal fonte de emissão de ruídos e gases poluentes, o crescimento do número de viagens deverá ter seus efeitos mitigados pela oferta de um sistema de transportes sustentável. Isso será alcançado através da possibilidade de implantação de um serviço de média capacidade (VLT, VLP) e pela racionalização das linhas de ônibus que passam pela região. Soma-se a isso o estímulo ao uso de modos não poluentes, como o peatonal e bicicletas, através da recuperação dos passeios, da implantação de ciclovias e do plantio de árvores nos logradouros, que permitirão o uso desses espaços de modo confortável e com segurança.

### **3.16.4 – Alteração do Uso e Ocupação do Solo**

Juntamente com a oferta de modos sustentáveis de transportes, o Projeto Porto Maravilha permitirá ganhos ambientais, significativos com a conversão do uso industrial em residencial

e comércio (misto). A atividade portuária e industrial existente hoje é potencial geradora, acidental ou proposital, de passivos ambientais através do despejo de elementos poluentes nas águas da Baía de Guanabara. Além disso, são atividades emissoras de gases poluentes, produtoras de ruídos e geradoras de tráfego de veículos pesados. A nova legislação também deverá introduzir elementos que reduzirão o consumo de água e a impermeabilização do solo, como a exigência de cisternas para reuso da água da chuva e uma taxa mínima de permeabilidade do solo em cada lote.

#### **3.16.5 – Melhoria das condições ambientais da Baía de Guanabara**

A redução do assoreamento do sistema hídrico e o fim de atividades potencialmente poluidoras, somam-se à implantação de uma nova rede local de esgotamento sanitário. Esta será conectada com a ETE Alegria através do coletor tronco da av. Rodrigues Alves. A implantação de Unidades de Tratamento de Resíduos, também está prevista em três pontos: Canal do Mangue, Rio Comprido e Rio Maracanã.

#### **3.16.6 – Melhoria do ambiente paisagístico**

Com relação à Intervenção da Via Expressa no Cais do Costado do Arsenal da Marinha, o traçado do Projeto Geométrico objetivou tangenciar a projeção da Perimetral evitando interferência com as fundações desta Via Elevada. Assim, as condições encontradas não permitiram adotar a mesma solução do trecho da Av. Rodrigues Alves, onde se possibilitou a transferência de carga das fundações para as paredes diafragmas laterais.

A solução adotada foi de se executar uma ensecadeira com estacas metálicas. Estacas estas com espessura entre 10 e 12,5mm, com especificação preliminar de 1,20m de diâmetro, cravadas em rocha através de processo adotando-se perfuratriz Wirth. Serão executadas perfurações internas aos tubulões (estacas metálicas) com aproximadamente 1,00m, e, para consolidá-los, estes serão preenchidos com concreto. As estacas desta ensecadeira distarão uma das outras em torno de 1,80m. Estas serão interligadas por paredes de concreto com espessura aproximada de 60 cm. A área resultante do topo desta ensecadeira será aproveitada como um novo cais, um passeio contornando externamente o traçado da Via Expressa, permitindo tratamento paisagístico, ciclovias e etc., conforme projeto inicial.

#### **3.17 – Processo de Controle da Operação Urbana**

O capítulo IV da Lei Complementar Municipal do Rio de Janeiro nº 101, de 23 de novembro de 2009, que trata da Criação de Conselho Consultivo para a Implementação e Fiscalização da Operação Urbana Consorciada, está definido que:



*“Art. 40. Fica instituído o Conselho Consultivo da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio, com competência para emitir parecer sobre o relatório trimestral da CDURP.*

*§1º O Conselho Consultivo terá a seguinte composição:*

*I - um representante da CDURP, como coordenador;*

*II - três representantes do Município;*

*III - três representantes da sociedade civil, que serão escolhidos pelos demais integrantes do Conselho, com mandato de três anos.*

*§2º Os integrantes do Conselho Consultivo deverão, quando da escolha prevista no inciso III do §1º, buscar eleger representantes que gozem de reputação ilibada, bem como que possuam significativo conhecimento acerca de reurbanização de áreas metropolitanas ou representem parcela da sociedade civil diretamente afetada ou inter-relacionada com a Operação.*

*§3º Os integrantes do Conselho Consultivo não farão jus a qualquer remuneração.*

*§4º Os integrantes do Conselho Consultivo terão amplo acesso a todos os documentos pertinentes à Operação.*

*§5º As reuniões do Conselho Consultivo serão públicas e suas atas serão publicadas no Diário Oficial do Município e na internet.*

*§6º Ficará facultada a participação de um representante da União e do Estado do Rio de Janeiro no Conselho Consultivo.*

*Art. 41. “A competência do Conselho Consultivo da operação Urbana Consorciada não exclui o exercício do controle externo pela Câmara Municipal e pelo Tribunal de Contas do Município.”*

A garantia de participação da sociedade na gestão da Operação urbana, traz grandes benefícios como, por exemplo, a garantia de transparência em todas as ações, bem como a definição da destinação dos recursos auferidos com a venda dos CEPAC's.

### **3.18 – Fases da Operação Urbana**

Na Operação Urbana, são consideradas duas etapas para execução das intervenções, a saber:

**Fase 1:** As intervenções propostas são:

- Urbanização do Píer Mauá;
- Revitalização da Praça Mauá;
- Calçamento, iluminação pública, drenagem e arborização dos eixos Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral;
- Implantação do trecho inicial do Binário do Porto;
- Reurbanização do Morro da Conceição (vias locais, enterramento de rede elétrica, restauração de patrimônio histórico – Jardim do Valongo e Pedra do Sal);
- Demolição da alça de subida do viaduto da perimetral;

- Construção de garagem subterrânea na Praça Mauá para 900 veículos.

Nesta primeira fase, o prazo previsto é de aproximadamente dois anos.

**Fase 2:** As intervenções propostas são:

- Reurbanização de aproximadamente 40km de vias (pavimentação, drenagem, sinalização, iluminação, arborização de calçadas e canteiros), implantação de novas vias e trechos de ciclovias;
- Implantação de novas redes de esgotamento sanitário, abastecimento de água, energia elétrica, telefonia e gás encanado;
- Implantação de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue;
- Implantação de via de mão dupla interna, paralela à Rodrigues Alves (Binário do Porto);
- Demolição do Elevado da Perimetral no trecho entre a Praça Mauá e a Av. Francisco Bicalho;
- Construção de túnel entre a Praça. Mauá e a Av. Rodrigues Alves (na altura do Armazém 5) com aproximadamente 2,0 km de comprimento (dois sentidos);
- Construção de duas rampas ligando o viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo;
- Ampliação do atual túnel ferroviário sob o Morro da Providência para receber tráfego de automóveis;
- Implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para automóveis, pontos de ônibus, lixeiras, totens, painéis informativos, bicicletários, etc.

Nesta segunda fase, o prazo previsto é de, no mínimo, quatro a cinco anos de obras.

Convém ressaltar que o intuito da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio prevê uma série de obras e ações que dependem do interesse efetivo de agentes econômicos para realizar o seu propósito.

### **3.19 – Parceria: Poder Público e Privado**

O processo de implantação da Operação Urbana se desencadeia a partir da parceria do Poder Público e da iniciativa privada.

A necessidade de um novo tipo de ação governamental no Rio de Janeiro, capaz de promover soluções viáveis e satisfatórias inclusive para as questões de moradia, principalmente para populações de baixa renda, não é recente.

O desafio histórico enfrentado pelo Poder Público é o de tomar-se agente promotor de operações de urbanização, capazes de reorientar o crescimento urbano segundo diretrizes tais como:

- Evitar a expansão dispersa da metrópole,
- Garantir a preservação dos mananciais de água e da cobertura vegetal,
- Preencher os vazios urbanos na malha já consolidada,
- Incentivar o uso do solo em áreas providas de infra-estrutura e acessibilidade.

O Poder Público Municipal estabelece diretrizes para ampliar e agilizar as formas de participação da iniciativa privada em empreendimentos de interesse público, através da proposição de legislação específica para implantar operações urbanas, objetivando compensar, com direitos suplementares de uso e ocupação do solo, tais como a produção de habitação de interesse social, a produção complementar de infra-estrutura, equipamentos e serviços públicos e também a preservação do patrimônio cultural e ambiental do município.

O aumento do potencial construtivo e modificação do usos do solo dos lotes contidos no perímetro da Operação Urbana são autorizados pelo poder público através da venda de CEPAC – Certificado de Potencial Adicional de Construção, tendo seu valor mínimo definido em lei a ser pago pela iniciativa privada.

Os recursos arrecadados com a venda deste certificado são obrigatoriamente aplicados no perímetro da Operação Urbana, trazendo aumento na qualidade ambiental e urbanística, e valorização da área, além da segurança para os investidores.