

REGENERAÇÃO URBANA

CASO: Porto Maravilha

PAÍS: Brasil

CIDADE: Rio de Janeiro/RJ

POPULAÇÃO: 6.688.927



REGENERAÇÃO URBANA

CONTEXTO

Com grande riqueza histórica e cultural para a Cidade do Rio de Janeiro e para o país, a região do porto foi o local de desembarque da Família Real em 1808 e de centenas de milhares de escravos durante o século XIX, além de ser considerada berço do samba. Tido como local de entrada do país, foi na área do porto que foi estendida a primeira rua da cidade, onde vias foram abertas para conectar sítios religiosos aos morros da região.

Após a construção do elevado da Perimetral, na década de 1970, que transformou o local em área de passagem e ligação entre as zonas norte e sul, e do porto de Itaguaí, em 1982, muitas das atividades portuárias foram transferidas. Com isso, diversas áreas do porto do Rio de Janeiro ficaram sem uso e tiveram seu desenvolvimento social e econômico estagnado. O abandono da região era visível e cada vez mais a população local e empresas deixavam a área do porto, agravando ainda mais a degradação física e social e criando diversos vazios urbanos.

A elaboração e implementação do projeto Porto Maravilha visa, portanto, recuperar a infraestrutura urbana, dando ênfase à herança histórica e cultural da Região Portuária, através da melhoria das condições habitacionais, atração de empresas e valorização da história local.



Vista área do Porto do Rio de Janeiro.

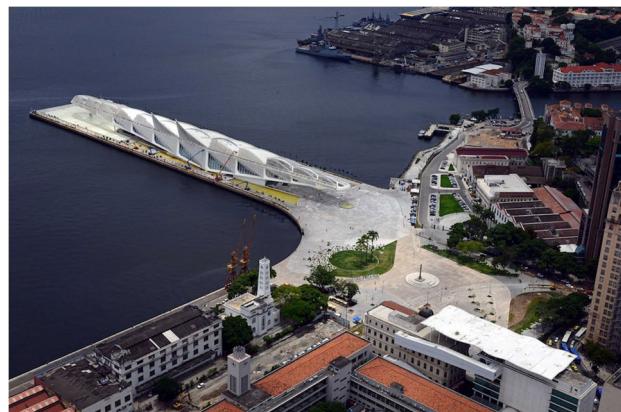
Fonte: http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/2

DESCRIÇÃO

A Prefeitura do Rio criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), instituída pela Lei Complementar 102/2011, para gerir e fiscalizar a revitalização. A Concessionária Porto Novo foi contratada via licitação para executar as obras e prestar serviços públicos municipais até 2026, na maior parceria público-privada do País. Dentre as obras contratadas estão a construção e renovação das redes de infraestrutura urbana (água, saneamento, drenagem, energia, iluminação pública, gás natural e telecomunicações), demolição dos 4.790 metros do Elevado da Perimetral e substituição do sistema viário atual por um novo conceito de mobilidade urbana que

implanta novas vias, com destaque para as vias Expressa e Binário do Porto, 17 km em ciclovias e grandes áreas para pedestres. Com a conclusão das intervenções, novos serviços urbanos começam a ser prestados, como, por exemplo, coleta seletiva de lixo e iluminação pública eficiente e econômica. O Porto Maravilha muda totalmente o conceito de mobilidade urbana na Região Portuária e no Centro. O novo sistema privilegia o transporte público coletivo, valoriza a ideia de morar perto do trabalho, cria mais espaços para pedestres, implanta ciclovias, contempla recursos de acessibilidade e integra os meios de locomoção na área. No plano de mobilidade em implantação na Cidade do Rio de Janeiro, o transporte público ganha prioridade e planejamento. Mais que isso, passa a ser centrado na conexão inteligente entre os modais. Com rede de 28 km, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) integra todos os meios de transporte do Centro e da Região Portuária – barcas, metrô, trem, ônibus, rodoviária, aeroporto, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos e, futuramente, o BRT Transbrasil.

As principais obras realizadas durante a revitalização da Região Portuária foram: a demolição do elevado da Perimetral; o Museu de Arte do Rio (MAR), espaço dedicado à arte e à cultura visual; o Museu do Amanhã, âncora cultural do projeto de revitalização e mais novo cartão postal da Cidade cujo conceito é de um museu experencial, no qual o conteúdo é apresentado de forma sensorial, interativa e conduzido por uma narrativa; a via Binária do Porto e o túnel Rio450, que liga a Ponte Rio-Niterói e as avenidas Brasil e Rio de Janeiro à saída do Aterro do Flamengo e assume a função de circulação interna dos bairros portuários e de acesso e saída do Centro; a via expressa e túnel Prefeito Marcello Alencar; a nova Orla Conde; estações de VLT; reurbanização de 70 km de via e 650 mil m² de calçadas; e plantação de 15 mil árvores.



Vista aérea do Museu do Amanhã

Fonte: http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/2

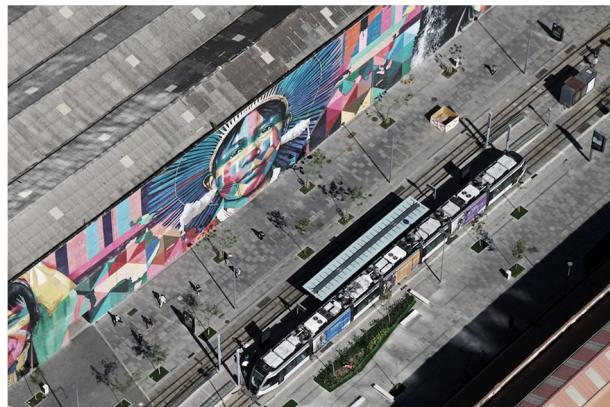
É importante ressaltar os compromissos sociais do Porto Maravilha, que parte do pressuposto de que os atuais moradores devem permanecer na Região Portuária, e por isso, pelo menos 3% dos recursos da venda dos Certificados do Potencial Adicional de Construção (Cepac), títulos usados para financiar Operações Urbanas Consorciadas que recuperam áreas degradadas nas cidades, são obrigatoriamente investidos na valorização do Patrimônio Material e Imaterial da área e em programas de desenvolvimento social para moradores e trabalhadores, como: criação de habitações de interesse social, instalação de creches, Unidades de Pronto Atendimento e escolas que atendam a densidade populacional prevista, integração entre os diversos modais de transporte público, facilitando a acessibilidade e a comunicação com outras áreas, recuperação da qualidade ambiental da área, geração

de empregos diretos e permanentes na região, regularização e formalização das atividades econômicas, formação profissional, criação dos Programas Porto Maravilha Cultural e Porto Maravilha Cidadão e apoio a iniciativas de desenvolvimento comunitário.

Dos impactos, estão previstos o aumento da população de 32 mil para 100 mil habitantes em 10 anos, aumento da área verde e aumento de 50% na capacidade de fluxo de tráfego na região, redução da poluição do ar e sonora, com a retirada da Perimetral e a redução do transporte pesado na região, aumento da permeabilidade do solo e da melhoria da qualidade da oferta de serviços públicos, além da transformação da região em referência para a cidade.

OBJETIVOS

- a) Melhoria das condições habitacionais;
- b) Atração de grandes empresas; e
- c) Valorização do patrimônio cultural.



Mural Etnias e VLT na Orla Conde

Fonte: http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/1

CUSTO/FINANCIAMENTO

Em uma solução inovadora, o Porto Maravilha foi objeto de contrato de parceria público-privada na modalidade concessão administrativa com duração prevista de 15 anos. A requalificação urbana envolveu a construção de novas redes de infraestrutura e padrão de urbanização próprio, estruturação do sistema viário, aprimoramento e ampliação da prestação de serviços urbanos. O contrato da operação urbana prevê a prestação dos serviços de conservação e manutenção do sistema viário, de áreas verdes, de praças, da rede de drenagem e galerias universais, da sinalização de trânsito, de pontos e monumentos turísticos, históricos e geográficos, de iluminação pública e calçadas. Também engloba limpeza urbana e implantação de coleta seletiva de lixo. A concessionária é responsável ainda pela instalação e conservação de bicicletários. Além disso, deve oferecer atendimento ao cidadão na AEIU.

Para gerir a operação urbana foi criada a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), empresa de economia mista que tem como acionista principal o município do Rio de Janeiro. Uma operação urbana consorciada, instrumento de política urbana instituído pelo Estatuto das Cidades (Lei Federal nº 10.257/2001), consiste basicamente na delimitação, por lei

municipal, de uma AEIU. A lei redefiniu parâmetros urbanísticos e de uso do solo da área e autorizou o aumento de potencial adicional de construção.

Além disso, a emissão dos Cepacs tem como objetivo de possibilitar o financiamento de grandes obras previstas em Operações Urbanas, sem que o município precise utilizar recursos vinculados ao orçamento municipal, tendo sido regulado pela Instrução 401/03 da CVM - Comissão de Valores Mobiliários. Através deles são gerados os chamados “direitos adicionais de construção” nas áreas definidas pelas Operações Urbanas. A Lei Municipal Complementar 101/2009 amplia o potencial construtivo na área. Para fazer uso desse benefício, o proprietário precisa comprar Cepacs, que são emitidos pela prefeitura. O dinheiro arrecadado é vinculado ao investimento em infraestrutura na região. Esta é uma técnica de financiamento de renovação urbana a partir do próprio valor criado na operação, que não onera o orçamento público.

ESTRATÉGIA/RESULTADOS/IMPACTO

O saldo foi positivo para o patrimônio histórico do Rio de Janeiro e do país com a restauração de importantes equipamentos culturais da região, como a estação ferroviária da Gamboa (Galpões da Gamboa), o Centro Cultura José Bonifácio (CCJB) e a Igreja São Francisco da Prainha. Os dois novos museus, o Museu de Arte do Rio de Janeiro e o Museu do Amanhã, também se somaram ao aparato cultural da cidade.

Os ganhos culturais também se deram em nível arqueológico. Lugares esquecidos, como o Cais do Valongo e o da Imperatriz, foram literalmente desenterrados e transformados em monumentos a céu aberto. Outros, como o Jardim Suspenso do Valongo, voltam a servir à cidade como área de lazer e visitação pública. O apoio às manifestações culturais da região reforça ainda mais a dimensão do patrimônio imaterial, que é, segundo registros históricos, berço do samba. Para a população, há a nova rede de infraestrutura que a Região Portuária adquiriu, bem como a geração de emprego, o desenvolvimento de novos empreendimentos e com a qualificação do comércio local, de forma a melhorar a qualidade de vida para as pessoas que já residiam na região.

Além disso, estudos e escavações arqueológicas trouxeram à tona a importância histórica e cultural da Região Portuária do Rio de Janeiro para a compreensão do processo da Diáspora Africana e da formação da sociedade brasileira. Achados arqueológicos motivaram a criação, pelo Decreto Municipal 34.803 de 29 de novembro de 2011, do Grupo de Trabalho Curatorial do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana, para construir coletivamente diretrizes para implementação de políticas de valorização da memória e proteção deste patrimônio cultural.

DESAFIOS

O grande desafio a superar foi a resistência à mudança. Sobretudo pela dificuldade de traduzir um conjunto de mudanças tão complexo. Foi muito interessante ver especialistas em trânsito, urbanistas e ambientalistas e parlamentares resistindo à demolição do Elevado voltando atrás. Alguns queriam transformar o elevado num parque suspenso, sem levar em conta os impactos da simples eliminação da necessária conexão entre a região do Caju com a Zona Sul da cidade. Outros arguiam os custos da demolição, sem considerar os imensos prejuízos econômicos e principalmente ambientais e da

degradação do patrimônio histórico da região. Sem falar na população em geral. Mas, neste caso, devido ao histórico das obras públicas, havia grande desconfiança de que as mudanças iriam efetivamente ocorrer e ainda dentro dos prazos apresentados.

O Planejamento das interdições foi orientado pelo avanço das obras. Por sua vez, a intensidade dependeu em vários momentos da eficácia das alterações viárias planejadas. Neste sentido, a gestão coordenada das ações foi o ponto chave de todo o processo. O Plano foi basicamente uma ferramenta orientadora, onde os princípios – estimular o uso do transporte público e desestimular o uso do transporte individual, e os objetivos – garantir a mitigação dos efeitos das interdições - foram os elementos constantes e estruturantes das ações.

Os desafios financeiros também constituem parte importante. Impactos da crise no setor imobiliário – base econômica da operação – foram sentidos. Mas o trabalho da Cdurp no fomento à atividade imobiliária foi fundamental para a chegada de grandes empresas. O Porto Maravilha tem o melhor serviço de telecomunicações com fibra ótica e redes rebaixadas, padrão urbanístico moderno e já atraiu empresas de renome nacional e internacional: L'Oréal, Bradesco Seguros, Fitch Ratings, Casa Granado, Bocom BBM, Tauil-Chequer, Supermarket, Alatur, Nissan, Fábrica de Startups, Clube do Empreendedor, Odebrecht, Tishman Speyer, Licks Attorneys, Amil, Icatu, Subsea7, B2W (Lojas Americanas) e Estácio de Sá. Outras já negociam espaços em prédios no Porto. A operação também prevê inovação em experiências urbanísticas que podem ser adotadas em outras áreas da cidade e em outros municípios. Novidades já em execução e em fase de estudo como: Roda Gigante similar à London Eye (licitada), projeto de Iptu Progressivo, incentivo ao Programa de Retrofit (reforma de edifícios), Cidade Inteligente, usinas de Energia e de Dessoralização, estimulam a implantação de telhados geradores de energia, desenvolvimento de projetos de Habitação (social e para classes média e média alta) e a ocupação criativa de viadutos. Um dos projetos em fase de estudos em parceria com o Governo Federal é o de Municipalização do Cais da Gamboa, do Porto do Rio. Pela proposta, a prefeitura assume a gestão do Porto do Rio de Janeiro entre a Praça Mauá e a Rodoviária, área hoje ociosa. O objetivo é aumentar competitividade, melhorar o acesso, gerar empregos (a cada cinco contêineres um emprego é gerado), atrair novos negócios e aumentar a área de contato da cidade com a Baía de Guanabara.



Orla Conde

Fonte: http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/1

LIÇÕES APRENDIDAS / PONTOS DE DISCUSSÃO

O trabalho de articulação e coordenação da Cdurp, em conjunto com a SMTR e CET Rio, com o apoio da Sinergia, envolveu todas as concessionárias de transporte público, o que foi vital. Lembrando que somente os ônibus municipais são objeto de ingerência da Prefeitura, já que barcas, metrô, trens são

concessões estaduais - ônibus intermunicipais são sob regime de permissão. Outros serviços como carga e descarga, carros fortes e até os carregamentos de dinheiro entre a Casa da Moeda e o Banco Central (na Avenida Rio Branco) passaram a integrar as articulações para a gestão do trânsito da região central. As reuniões de trabalho foram, no mínimo, semanais com representantes de diversos órgãos e concessionárias.

Foi preciso ter em conta as necessidades dos bairros da região, seus comerciantes e, sobretudo, seus moradores. A eficácia de todo este esforço de coordenação dependia, em grande medida, do comportamento dos motoristas e dos usuários de ônibus, que deveriam adaptar-se o mais rapidamente possível às mudanças frequentes.

A dimensão cultural mostrou-se peça chave do quebra-cabeça. E a forma de lidar com ela foi a Comunicação que desde o início foi baseada por duas diretrizes principais: ser intensamente informativa e formativa, no sentido de aproveitar aqueles momentos de restrições no trânsito para mudar a visão sobre mobilidade urbana, desestimulando o transporte individual e valorizando o transporte público. O ritmo das obras foi fator preponderante para a quebra das resistências. As inovações no trânsito, que alteraram a função de diversas vias (algumas mais de uma vez), parecem ter produzido o reconhecimento do esforço para mitigar os efeitos das obras. A comunicação teve papel fundamental neste processo.

BIBLIOGRAFIA

Site do projeto: <http://portomaravilha.com.br/>

AUTORES

Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp)