

## 6 CONCLUSÕES / PERSPECTIVAS

O resultado da área total licenciada em 2014 foi de 4,4 milhões m<sup>2</sup> e mostra que os resultados de 2014 ficaram distantes dos resultados de 2013 de quase 6 milhões m<sup>2</sup>. No relatório de novembro a consulta ao indicador de confiança do setor de construção realizado pela FGV/IBRE indicava não haver motivos ainda para comemoração, apesar de haver algum sinal de melhora no horizonte.

Contudo, o resultado de dezembro do mesmo indicador não permite a mesma avaliação.

*Após avançar 1,0% no mês anterior, o Índice de Confiança da Construção (ICST), da Fundação Getúlio Vargas, recuou 1,2% em dezembro de 2014, ao atingir 96,9 pontos, o menor nível da série iniciada em julho de 2010.*

*“A sondagem de dezembro confirma um quadro de diminuição da atividade que veio se acentuando durante o ano. Vale observar também que o fato de as expectativas chegarem ao pior patamar da série mostra que o empresário da construção não está vendo as perspectivas de retomada de forma muito otimista”, coloca Ana Maria Castelo, Coordenadora de Projetos da Construção da FGV/IBRE.*

Os principais aspectos que influenciam o humor dos agentes do setor é a situação macroeconômica mais difícil prevista para 2015 e a questão dos estoques, abordada em relatórios anteriores. Contudo, o Rio de Janeiro por apresentar algumas características diferenciadas, apresentadas no decorrer deste trabalho, pode reunir condições de fazer frente ao período que se anuncia para 2015 – 2016, mesmo que não se realizem os mesmos patamares observados de 2009 a 2013.

No que tange ao movimento do licenciamento, este certamente acompanhará a conjuntura do setor de construção na cidade, mesmo considerando o fato que as instalações para os Jogos Olímpicos Rio 2016 já foram todas ou em sua maior parte licenciadas. E que o setor enfrenta a existência de estoques mais ou menos elevados em especial, na região da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes.

Os estudos que proporcionaram uma revisão com restrição dos parâmetros de uso e ocupação do solo na Freguesia, no intuito de enfrentar uma saturação na circulação viária no bairro, por exemplo, acabaram por se revelar mais adequados para a conjuntura prevista para o próximo ano.

A revisão ora em desenvolvimento para os parâmetros fixados pela LC 104/09 para a região das Vargens visa atender as preocupações com as consequências de um adensamento muito alto em áreas ambientalmente mais vulneráveis. Este também é o caso da região de Guaratiba cujos estudos também encontram-se em andamento.

Os planos do poder público municipal envolvem ainda a ampliação do Parque Madureira, de Madureira até Guadalupe e o Bairro Carioca 2, empreendimento de moradia popular (Minha Casa Minha Vida - MCMV), no terreno antes ocupado pela Oi em Sampaio, vão certamente dar impulso adicional aos empreendimentos na Área de Planejamento 3.

O PLC 77/14, que visa a criação da Área de Especial Interesse Urbanístico Transcarioca – AEIU Transcarioca, tem por objetivo estabelecer mecanismos para a recuperação e valorização do ambiente urbano, através da aplicação de instrumentos urbanísticos nas áreas sob influência do Corredor Transcarioca. Se aprovado, se dará em um contexto distinto daquele do PEU Vargens (Lei 104/09), por exemplo, implantado em um período de aquecimento maior do setor de construção imobiliária e que chegou, devido aos parâmetros considerados excessivos de uso e ocupação do solo, a arrecadar valores significativos de contrapartida, hoje em processo de revisão, conforme já comentado.

No plano municipal a preparação dos Jogos Olímpicos de 2016 ainda está na ordem do dia. De forma que as condições que estão na origem da revitalização econômica do Rio desde 2005 parecem ainda estar presentes. Por outro lado, não há previsão de mudanças quanto à promoção do Programa Minha Casa Minha Vida - MCMV 3.

A expansão da Linha 4 do Metrô também pode contribuir para a redução dos estoques de unidades na Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes. A prudência, contudo, pode apontar para um redimensionamento das condições existentes até aqui.

Se tomarmos como exemplo o programa MCMV, tem havido esforços no sentido de levar empreendimentos na faixa de 0 a 3 salários mínimos, que predominam na Área de Planejamento 5, para a Área de Planejamento 3 tendo em vista ser esta uma área servida por ampla infraestrutura, em especial de transportes. Observou-se contudo

uma competição acirrada com empreendimentos de mercado para faixas acima de 3 a 6, mais capazes de fazer frente a uma estrutura fundiária com poucos terrenos de grandes dimensões e portanto bem mais valorizados do que na Área de Planejamento 5.

Por essa razão, é na AP 5 que vem se localizando a maior parte dos empreendimentos do MCMV, conforme já analisado ao longo deste trabalho. E já foi sinalizado que o MCMV é um programa que tem todas as condições de continuar. A AP 5 conta também com o interesse de localização do setor de atividade ligado a armazenagem e logística.

Os investimentos públicos realizados e traduzidos pelas obras em andamento na região Portuária, além dos empreendimentos privados já iniciados, acenam para esta região que, articulada com o Centro da cidade e o aeroporto Santos Dumont, tem todas as condições para se desenvolver nos próximos anos.

Com o objetivo de avançarmos algumas perspectivas/tendências utilizamos o estudo que analisou a dinâmica dos deslocamentos urbanos dentro da cidade do Rio de Janeiro, no período de 30 anos (1975 – 2005) a partir das matrizes de origem e destino disponíveis. É apontada uma mudança significativa dessa dinâmica associada aos padrões de desenvolvimento urbano da cidade (ver Bittencourt, Referências Bibliográficas).

Em 1975 a Área de Planejamento 1 concentrava 26% das viagens, enquanto as APs 2, 3, 4 e 5 concentravam respectivamente, 30%, 33%, 4% e 7%; em 2005 esses percentuais apresentaram a seguinte composição, AP 1, 10%, e as demais 2, 3, 4 e 5, respectivamente, 28%, 28%, 15% e 16%, conforme a matriz Valores Absolutos 1975 e 2005 – Matriz O/D entre APs – Viagens Totais 24 horas, reproduzida abaixo:

<b>1975</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Soma</b>
1	176 586	369 043	339 923	41 354	37 646	964 552
2	369 043	564 164	155 063	17 941	14 296	1 120 507
3	339 923	155 063	580 861	68 918	95 109	1 239 874
4	41 354	17 941	68 918	0	11 477	139 690
5	37 646	14 296	95 109	11 477	102 969	261 497
<b>Soma</b>	<b>964 552</b>	<b>1 120 507</b>	<b>1 239 874</b>	<b>139 690</b>	<b>261 497</b>	<b>3 726 120</b>
%	<b>25,9</b>	<b>30,1</b>	<b>33,3</b>	<b>3,7</b>	<b>7,0</b>	<b>100,0</b>

<b>2005</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Soma</b>
1	337 716	326 333	226 142	50 648	59 786	1 000 625
2	326 333	1 984 184	234 697	138 969	44 536	2 728 719
3	226 142	234 697	2 104 342	132 873	74 527	2 772 581
4	50 648	138 969	132 873	1 044 686	52 586	1 419 762
5	59 786	44 536	74 527	52 586	1 594 732	1 826 167
<b>Soma</b>	<b>1 000 625</b>	<b>2 728 719</b>	<b>2 772 581</b>	<b>1 419 762</b>	<b>1 826 167</b>	<b>9 747 854</b>
<b>%</b>	<b>10,3</b>	<b>28,0</b>	<b>28,4</b>	<b>14,6</b>	<b>18,7</b>	<b>100,0</b>

Observa-se a perda de significância da área central, onde a participação da AP 1 no total de viagens cai de 26% para 10% no período entre 1975 e 2005; as AP 2 e 3 também perdem um pouco de 30% 33%, para respectivamente para 28% e 28%, mas são as áreas de planejamento 4 e 5 que se destacam pelo ganho de significância, em termos do total de viagens, passando de 4% e 7% em 1975, para 15% e 19%, respectivamente.

*Na década de 80 ocorreu a urbanização da Av. Sernambetiba, tornando a orla um dos espaços mais cobiçados da cidade. No início dos anos 90, duas grandes intervenções urbanas foram imprescindíveis para a consolidação do desenvolvimento da Barra: as duplicações da Av. das Américas e Ayrton Sena que criaram dois grandes corredores viários e melhoraram o acesso e a circulação interna do bairro.*

*Em janeiro de 1998 entrava em operação a Linha Amarela, acelerando o desenvolvimento econômico da região. Com a via expressa encurtaram-se as distâncias entre a Barra e o Centro, os aeroportos e as entradas e saídas da cidade. (...)*

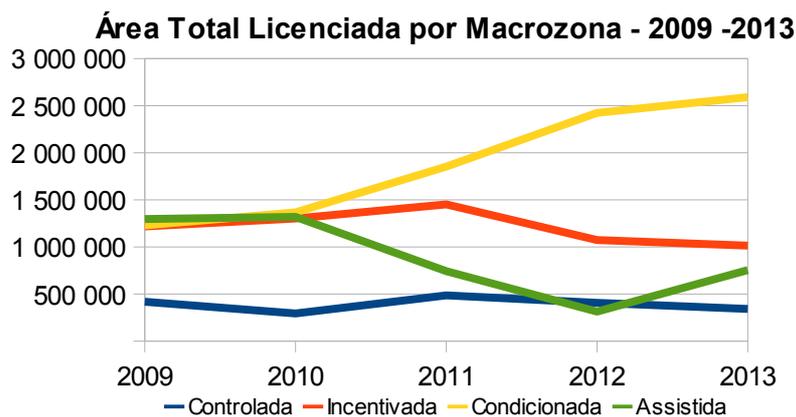
*Portanto, a geografia urbana aqui abordada, refere-se à transformação do perfil urbano do Rio de Janeiro que em 2005 tem a sua totalidade de viagens de origem e destino descentralizadas (ver Bittencourt, Referências Bibliográficas).*

Na década de 90, na ausência de política habitacional consistente, proliferaram os loteamentos irregulares e clandestinos na AP 5, área de expansão da cidade, e para onde convergiram os segmentos mais pobres da população em busca de moradia mais barata. Por conta disso, a zona Oeste tem sido uma área de crescimento populacional significativo de acordo com os dados censitários. Entretanto, por ser uma região carente de infraestrutura o Plano Diretor a caracterizou com Macrozona Assistida por necessitar de investimentos públicos, em especial de infraestrutura.

Nota-se assim que nos 30 anos cobertos pelo estudo comparativo das pesquisas de origem-destino de 1975 e 2005, a Zona Oeste passou a ter um modelo de transportes para atender uma ocupação caracterizada pelo “esgarçamento” do tecido urbano

formando núcleos. Esses núcleos urbanos mais densos são entremeados por grandes vazios e ou áreas ocupadas com densidade muito baixa e os deslocamentos se dão em direção aos núcleos mais densos como Campo Grande ou Barra da Tijuca. Exemplo disso é a estrada do Monteiro onde foi inaugurado em 2012 o ParkShopping Campo Grande e onde passam 18 linhas de ônibus, das quais apenas 2 tem como destino o Centro da cidade, situado na AP 1.

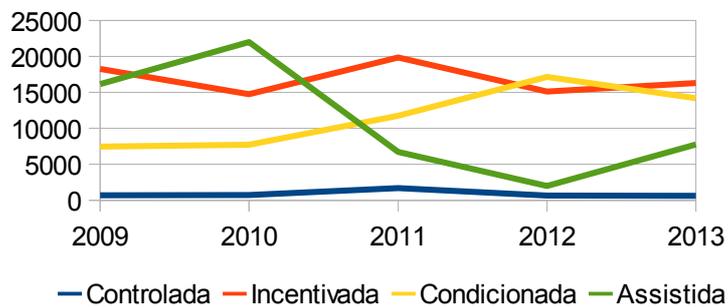
O Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável em seu Artigo 8º aponta que o território municipal será ordenado em conformidade com os vetores de crescimento da Cidade, o Macrozoneamento e as diretrizes de uso e ocupação do solo que indicarão os padrões de ocupação urbana a serem adotados no processo de adensamento e de expansão da Cidade, as prioridades de investimentos e os instrumentos que serão aplicados no controle do desenvolvimento urbano.



Observamos segundo o gráfico acima que a partir de 2009, a Macrozona Condicionada, caracterizada por sua vulnerabilidade ambiental, é a macrozona que vem registrando a maior área licenciada, a ponto de se distanciar significativamente das demais em 2013, registrando mais de 2,5 milhões m<sup>2</sup> licenciados, seguida de longe pela Macrozona Incentivada com cerca de 1 milhão m<sup>2</sup> licenciados.

No entanto é a Macrozona Incentivada, como o próprio nome diz, a região mais adequada para a promoção da ocupação por registrar ainda uma densidade demográfica baixa e boa infraestrutura de transportes.

Número de unidades licenciadas por Macrozona - 2009 - 2013



No gráfico acima está registrada a evolução do número de unidades licenciadas de 2009 a 2013. Chama atenção a trajetória da linha verde que representa a Área de Planejamento 5, Macrozona Assistida, que alcançou mais de 20 mil unidades licenciadas em 2010. Esse número de unidades é resultado do programa MCMV, onde predominam os empreendimentos para renda de 0 a 3 salários. Diante da situação em que muitas unidades são construídas onde há pouca infraestrutura, o poder público delimitou uma área para implantação prioritária desses empreendimentos, conforme já comentado no capítulo sobre o uso residencial. A consequência para os anos seguintes foi uma redução drástica no número de unidades licenciadas. Esse mesmo comportamento pode ser observado no gráfico anterior sobre a área licenciada.

Se considerarmos as trajetórias de todas as macrozonas, no caso do licenciamento de unidades de 2009 a 2013, vemos que a Macrozona Incentivada também apresenta o licenciamento de muitas unidades, até mais que a Macrozona Condicionada, até 2013.

Diante desse quadro e do que foi mostrado ao longo dos capítulos é possível identificar a convivência de tipos diferenciados de desenvolvimento urbano da cidade, aplicados a cada região, segundo suas características específicas e que, junto com o aspecto econômico, conferem a percepção de diversidade e regionalização, bem como a de “obras para todos os lados”. Elencamos a seguir alguns exemplos:

- **expansão urbana** para as áreas com disponibilidade de terrenos – Zona Oeste e Barra da Tijuca (com preços de terrenos muito díspares entre as 2 regiões), mas ambas com carência de infraestrutura;

- **renovação urbana** – principalmente através da demolição total ou parcial de grandes instalações que abrigavam atividades que caíram em desuso ou estão em ruínas – como na AP 1 (Zona Portuária, São Cristóvão e Cidade Nova) e na AP 3 (Bairro Carioca em Triagem em antigas instalações da Light, implantação do Parque Madureira e no terreno do antigo Curtume Carioca na Penha), AP 1 e AP 3 tem em comum a presença de boas condições de infraestrutura;
- **atualização urbana** – reutilização e reaproveitamento em menor escala: na Área Central e Zona Sul – retrofits e demolições de sobrados e construção de edificações comerciais na Área Central, nos terrenos adquiridos de postos de gasolina, a partir do reaproveitamento parcial de terrenos de conventos e colégios tradicionais na Zona Sul e Tijuca;
- **integração urbana** – urbanização de favelas e a produção de novas moradias no entorno, como é o caso do PAC da Rocinha e do Complexo Alemão e todas as outras previstas até 2020;
- **articulação urbana** - abertura de grandes corredores de transportes integrando a Zona Oeste e a Zona Norte ao conjunto da cidade: **Transcarioca** – ligando a Barra da Tijuca ao Aeroporto do Galeão, passando por Madureira e Penha, **Transoeste** – fazendo a ligação de Campo Grande, Santa Cruz, passando por Guaratiba, até a Barra da Tijuca e a **Transolímpica** – ligando a Barra da Tijuca a Deodoro.

Os estudos de densidade construída, o primeiro foi realizado para 2000, serão atualizados e aprofundados a partir da restituição do levantamento aerofotogramétrico em andamento no Instituto Pereira Passos para 2013.

Mesmo já passados 14 anos, as informações disponíveis naquele momento já mostram um esquema geral da distribuição e concentração da massa construída na cidade, induzindo à verticalização. Essa distribuição provavelmente será reforçada com as novas informações para 2013, em especial em direção à Zona Oeste: Barra da Tijuca e Campo Grande.

É possível avançar algumas áreas que serão fortemente influenciadas/adensadas:

Na AP 4 – continuação da ocupação da Abelardo Bueno e Centro Metropolitano por conta da Transcarioca e Transolímpica, além da instalação dos equipamentos olímpicos; a Transoeste conduz em direção à uma ocupação mais restritiva na área do PEU Vargens.

Na AP 5 – houve adensamento em certas áreas com a implantação dos empreendimentos do MCMV, com ênfase no centro de Campo Grande e abertura de novas áreas de expansão como a estrada do Monteiro e a inauguração do Park Shopping Campo Grande, em novembro de 2012;

Na AP 3 – a análise do uso não residencial permitiu a observação de adensamento por meio de empreendimentos residenciais no entorno e proximidade dos shoppings, orientando a expansão dos mesmos, e a reocupação de antigas instalações industriais com novos empreendimentos residenciais e não residenciais, em especial nas regiões administrativas do Méier, Irajá e Madureira.

A parte da AP 2 situada na Macrozona Condicionada continuará licenciando empreendimentos que conseguirem terrenos a partir de transformações de uso, conforme já comentado na “atualização urbana”. Já a parte da AP 2, situada na Macrozona Incentivada, Tijuca e Vila Isabel, deverá continuar abrigando empreendimentos residenciais e possivelmente não residenciais.

Na AP 1 , a parte que constitui a Macrozona Controlada se concentra na Área Central da Cidade e tem a Cidade Nova como área de expansão. A parte da AP 1 integrada à Macrozona Incentivada e assiste iniciativas de renovação urbana como é o caso da Zona Portuária e de São Cristóvão.

No Capítulo 2, Antecedentes (1980 – 2013), se observarmos o quadro com a evolução da área total licenciada desde 1980 até 2013, podemos reparar que nos primeiros anos da década de 1980, por exemplo, o percentual de área residencial licenciada correspondia a 80% do total; chegou a 65% em meados da década de 1990, e em 2013, atingiu uma participação de apenas 51% da área total licenciada, embora a

média do período 2009 – 2013 tenha sido de 57%, conforme discutido no segmento que analisou as licenças concedidas.

1 – Será uma tendência com possibilidades de reversão? Ou seja, um aspecto apenas conjuntural, uma opção de mercado?

2 – A área licenciada não residencial terá ficado tão deprimida por conta do esvaziamento econômico do Rio em décadas anteriores que os investimentos em instalações não residenciais, que acompanharam a revitalização econômica a partir de 2005, resultaram em uma situação em que o uso não residencial chega a ultrapassar em área licenciada o uso residencial?

3 – É possível, contudo, que seja necessário dar mais atenção ao uso residencial.

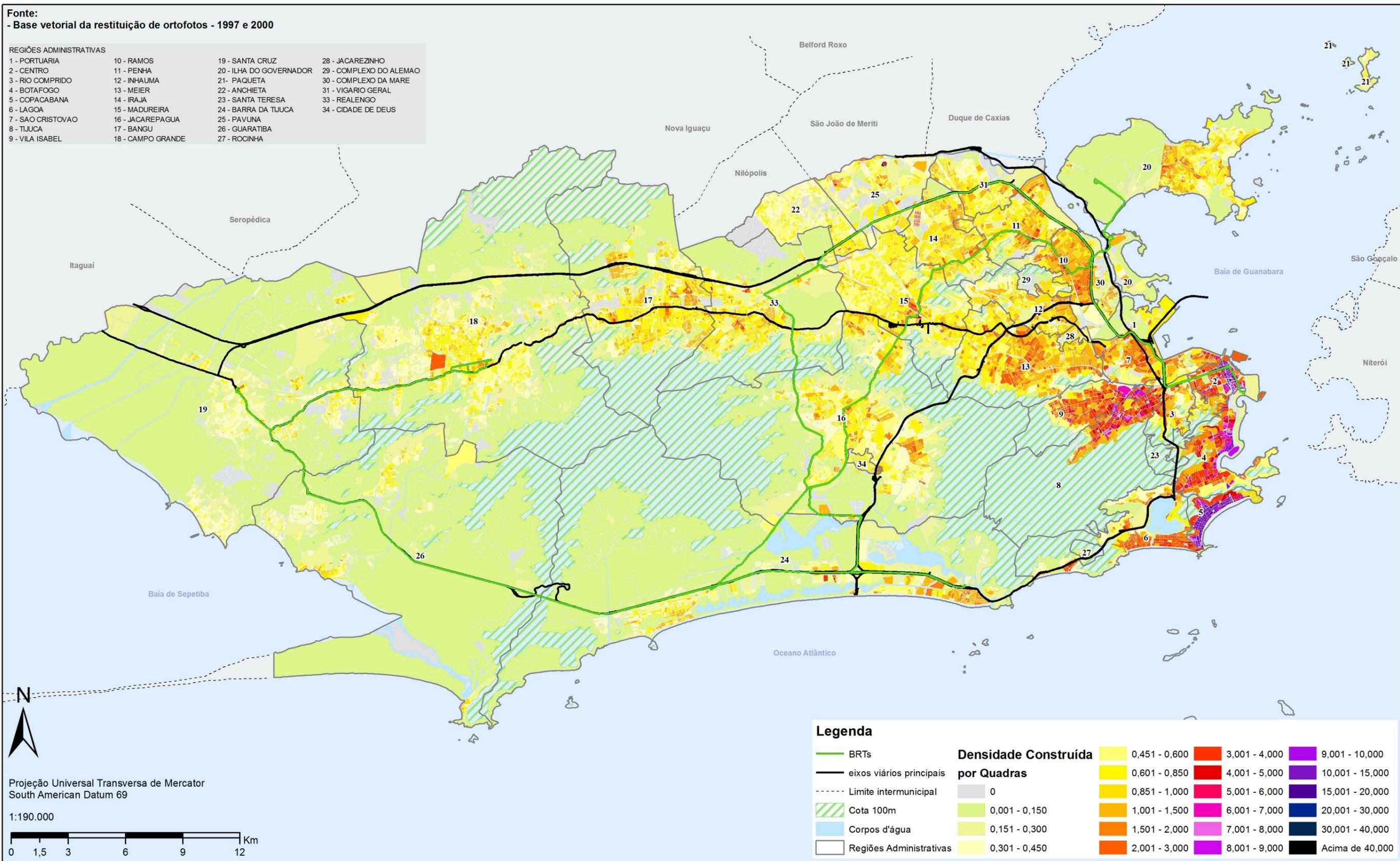
De qualquer forma, as implicações desta redução gradual e progressiva da participação do uso residencial no total da área licenciada deverão ser melhor examinadas.

## Densidade de Área Construída por Quadras da Cidade do Rio de Janeiro - 2000

Fonte:  
- Base vetorial da restituição de ortofotos - 1997 e 2000

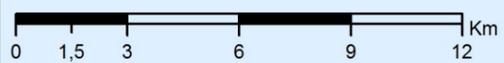
REGIÕES ADMINISTRATIVAS

1 - PORTUARIA	10 - RAMOS	19 - SANTA CRUZ	28 - JACAREZINHO
2 - CENTRO	11 - PENHA	20 - ILHA DO GOVERNADOR	29 - COMPLEXO DO ALEMAO
3 - RIO COMPRIDO	12 - INHAUMA	21 - PAQUETA	30 - COMPLEXO DA MARE
4 - BOTAFOGO	13 - MEIER	22 - ANCHIETA	31 - VIGARIO GERAL
5 - COPACABANA	14 - IRAJA	23 - SANTA TERESA	33 - REALENGO
6 - LAGOA	15 - MADUREIRA	24 - BARRA DA TIJUCA	34 - CIDADE DE DEUS
7 - SAO CRISTOVAO	16 - JACAREPAGUA	25 - PAVUNA	
8 - TIJUCA	17 - BANGU	26 - GUARATIBA	
9 - VILA ISABEL	18 - CAMPO GRANDE	27 - ROCINHA	



Projeção Universal Transversa de Mercator  
South American Datum 69

1:190.000



**Legenda**

BRTs	0,451 - 0,600	3,001 - 4,000	9,001 - 10,000
eixos viários principais	0,601 - 0,850	4,001 - 5,000	10,001 - 15,000
Limite intermunicipal	0,851 - 1,000	5,001 - 6,000	15,001 - 20,000
Cota 100m	1,001 - 1,500	6,001 - 7,000	20,001 - 30,000
Corpos d'água	1,501 - 2,000	7,001 - 8,000	30,001 - 40,000
Regiões Administrativas	0,301 - 0,450	2,001 - 3,000	Acima de 40,000
	0	0,001 - 0,150	
	0,151 - 0,300		