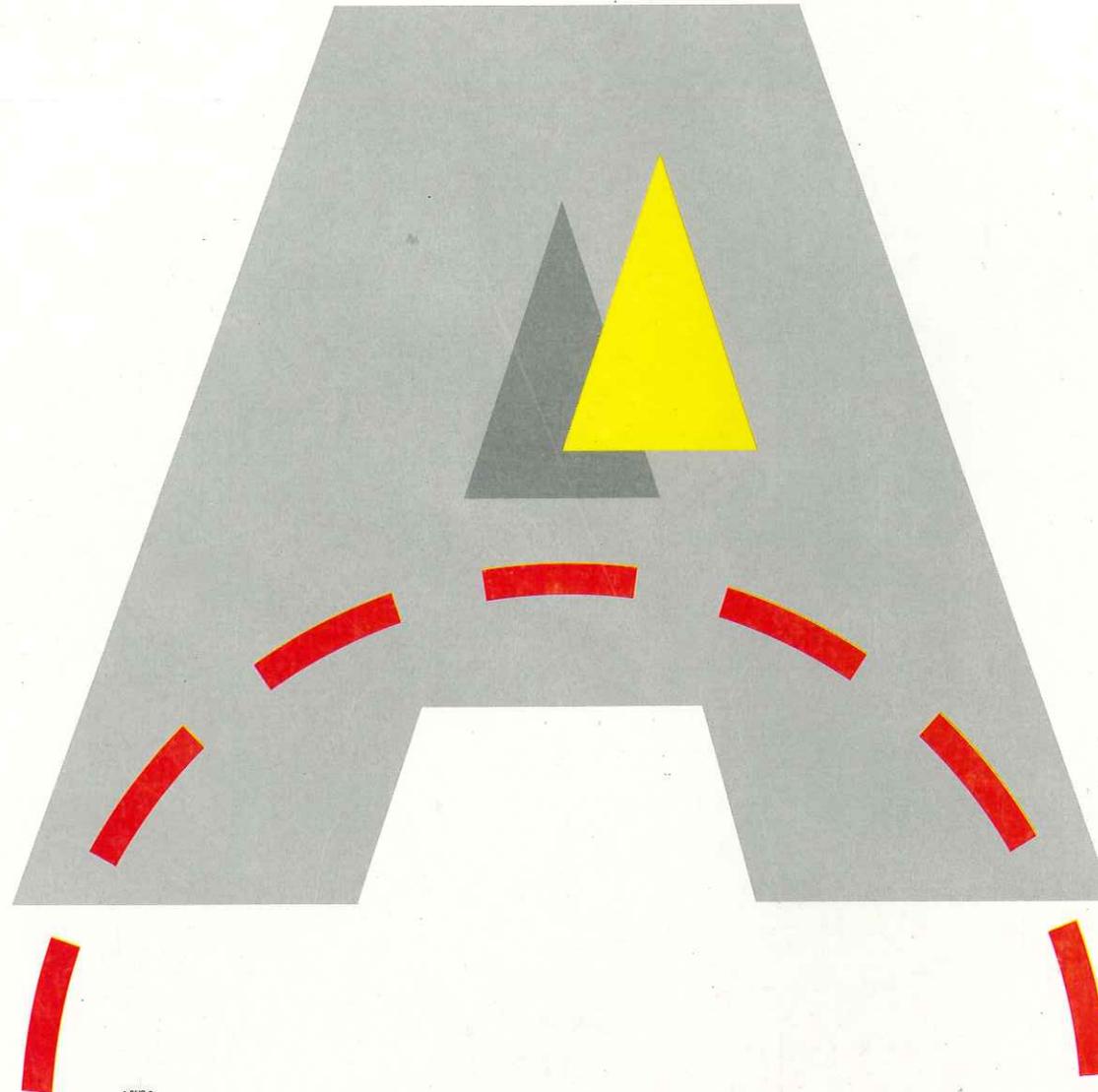


MANUAL PARA ELABORAÇÃO DE
PROJETOS DE ALINHAMENTO
NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO



PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Secretaria Municipal de Urbanismo
Superintendência de Projetos

Coordenadoria de Urbanismo

Ana Luiza Petrik Magalhães
Marisa Flório Cesar
Sílvia Pazzana
José Rodrigues

Coordenadora
Assessora de Urbanismo
Assessora de Projetos
Assessor de Orçamento

Coordenação de Projetos Públicos

Martha Allemand Guimarães
Maria Lucia Navarro
Maria Cristina Pedrosa
Elizabeth Costa Souto Rodrigues
José Tomaz de Brito Ribeiro
Vasco de Azevedo Acioli
João José Silva Costa
Luiz Paulo Leal de Oliveira

Coordenadora

Janeiro
Janeiro/Maio

desde Junho
desde Novembro

Coordenação de Mobiliário Urbano

Claudia Grangeiro da Silva Castro
Ana Lucia Mancovo de Mattos
Lilian de Oliveira Serôa da Motta Jordão
Lucia Helena Quadra Heizer
Maria da Luz Carvalho Barbosa
José Lindemberg Barreto de Lima
Heleete Costa Soares
Regina Madeira

Coordenadora

Janeiro/Maio
desde Junho
Novembro/Dez

Coordenação de Projetos de Urbanização

Pedro Jorgensen Júnior
Dauro Barbosa Leite Filho
Maria Regina Pinho de Sá
José Aureliano da Cunha Neto
Antônio Gonçalves Júnior
Nilton Madeira
Suely Maria Naglis Tibúrcio
Wolmar Murgel Filho
Monique Brandão de Sá
João Alberto dos Santos

Coordenador

até Setembro

desde Agosto
Agosto/Set
Junho / Set

Representantes Locais SMU

Angela Botelho
Marisa Valente dos Santos Pimenta
Paulo Vieira do Nascimento
Angela Cegalla Ferreira Gomes
Leonam Estrela Figueiredo
José Barreto Ferreira

Coordenadora

até agosto

AP 5
AP 2.1
AP 2.2
AP 3.2
AP 3.3

**MANUAL PARA ELABORAÇÃO DE PROJETOS DE ALINHAMENTO
NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

1996

Copyright © 1996, by Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

Ficha Catalográfica
Catalogação na fonte pela Biblioteca do IBAM

Instituto Brasileiro de Administração Municipal, Rio de Janeiro. Centro de Estudos e Pesquisas Urbanas.

Manual para elaboração de Projetos de Alinhamento na Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, IBAM/CPU, PCRJ/SMU, 1996.

72 p. ilust.

Bibliografia: p. 67 - 71

1. Desenho urbano - Rio de Janeiro - Rio de Janeiro. 2. Urbanismo - Rio de Janeiro - Rio de Janeiro. 3. Projetos urbanos - Rio de Janeiro - Rio de Janeiro. 4. Projetos de Alinhamento. I. Rio de Janeiro (cidade). Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Urbanismo. II. Título.

711 (CDD 15.ed.)

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

César Maia
Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro

Luiz Paulo Fernandez Conde
Secretário Municipal de Urbanismo

Ana Luiza Petrik Magalhães
Superintendente de Projetos

Este trabalho foi elaborado pelo Centro de Estudos e Pesquisas Urbanas do IBAM sob a supervisão da Superintendência de Projetos da Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Secretaria Municipal de Urbanismo

Superintendência de Projetos

SUPERVISÃO TÉCNICA

Ana Luiza Petrik Magalhães. Arquiteta
Superintendente de Projetos. SMU

Silvia Pozzana. Arquiteta
Assessora

Pedro Jorgensen Júnior. Arquiteto
Coordenador da SPR/CPU

EQUIPE TÉCNICA DE APOIO

Maria Regina Pinho de Sá. Arquiteta

Dauro Barbosa Leite Filho. Arquiteto

José Aureliano da Cunha Neto. Engenheiro

Antonio Gonçalves Júnior. Engenheiro

ASSESSORIA ADMINISTRATIVA

José Rodrigues. Engenheiro

APOIO ADMINISTRATIVO

Sandra Maria Geraldo da Silva

Regina Célia Assis Freitas

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL

Centro de Estudos e Pesquisas Urbanas

Victor Zular Zveibil

Diretor do CPU

EQUIPE TÉCNICA

Alberto Costa Lopes. Arquiteto e Urbanista
Coordenador

Maria Paula Albernaz. Arquiteta

Paula Azevedo Guedes. Arquiteta

CONSULTORES

Janine Motta Duarte. Advogada

Toshio Mukai. Advogado

José Kocerginsky. Engenheiro Civil

EQUIPE TÉCNICA DE APOIO

Marcelo Braga Mendes de Vasconcellos. Arquiteto

Juliana Sucupira Costa Lins. Estagiária de Arquitetura

AGRADECIMENTOS

Lúcia Antunes Correa, Valéria Guedes, Paulo Roig, Válter Climaco, Luis Antônio de Sá e Elizabeth Barbosa, da Superintendência de Parcelamento e Edificações da Secretaria Municipal de Urbanismo; Marlene Ettrich, Marta Boynard de Vasconcelos e Paulo do Nascimento, da Superintendência de Planos Locais da Secretaria Municipal de Urbanismo; Pedro Teixeira, da Superintendência de Planejamento Urbano da Secretaria Municipal de Urbanismo; Dulce Maria Werneck Gonçalves, da Divisão de Documentação da Secretaria Municipal de Urbanismo; Carlos Dias e José Rui da Silva Lemos, do Departamento Geral de Vias Urbanas da Secretaria Municipal de Obras; Ricardo Konert Linhares, da Divisão de Próprios Municipais da Secretaria Municipal da Fazenda; Cláudio Gosling, da SERLA; José Paes Leme, do DER/RJ; e todos aqueles que contribuíram com informações para este Manual.

PROGRAMAÇÃO VISUAL

Francisco Diniz

REVISORA

Cláudia Ajúz

BIBLIOTECÁRIA

Maria Teresa Silveira Peixoto

APOIO ADMINISTRATIVO

Maria Terêsa Tapajós. Apoio Técnico-administrativo

Denise Correia Pacheco. Digitadora

Fernando Cesar Oliveira Innecco. Digitador

APRESENTAÇÃO



O conjunto de manuais técnicos que ora apresentamos busca oferecer diretrizes e parâmetros na encomenda e na elaboração de projetos, seja para profissionais de arquitetura, de urbanismo e de engenharia como à população em geral.

A ausência de informações e subsídios que orientem aqueles que procuram saber as dimensões, qualidade e quantidade dos espaços, equipamentos necessários, suas relações internas e com o entorno quer se trate do projeto de uma edificação ou de uma determinada intervenção urbanística, tem inibido uma conduta correta e eficaz na realização de projetos públicos e privados.

Nossa intenção foi, pois, a de reunir, nestes manuais, informações sistematizadas e que facilitem o entendimento dos programas. Com esta finalidade, foram consultados diferentes organismos públicos municipais, estaduais e federais bem como documentos que, de algum modo, julgamos importantes para este trabalho.

Não pretendemos, aqui, esgotar toda a gama de assuntos que compõem os temas tratados, nem impor normas ou padrões rígidos - que com o passar do tempo poderão vir a se tornar obsoletos, estando sujeitos à revisão - mas auxiliar a quem vier consultá-los naqueles aspectos que nos parecem mais significativos no trato destas questões.

Inicialmente foram elaborados quatro manuais: os destinados aos projetos de Saúde, de Educação, de implantação de Mobiliário Urbano e de Projetos de Alinhamento.

O presente manual fornece um resumo das principais características e aplicações do Projeto de Alinhamento, instrumento quase centenário, intimamente ligado ao desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro.

Esperamos que as informações e esclarecimentos aqui contidos possam ajudar os profissionais na solução de problemas envolvendo a gestão dos espaços públicos da Cidade.

Luiz Paulo Fernandez Conde
Secretário Municipal de Urbanismo

ÍNDICE



• INTRODUÇÃO	11	• DIRETRIZES PARA O GERENCIAMENTO DE PAs	53
• O PROJETO DE ALINHAMENTO	13	- Sistema de Projetos de Alinhamento	53
- O Projeto de Alinhamento no Rio de Janeiro	13	- Processo de gerenciamento dos Projetos de Alinhamento	54
- O Projeto de Alinhamento e sua aplicação: recuo e investidura.....	14	• ANEXOS	57
- <i>Vale a pena saber</i>	17	- Glossário	59
- <i>Alinhamento</i>	17	- Legislação de referência	63
- <i>Logradouro público</i>	17	- Lista de siglas	65
- <i>Servidão de passagem</i>	17	• BIBLIOGRAFIA	67
- Projeto de Alinhamento e projeto viário	18		
- Projeto de Alinhamento e projeto de loteamento	20		
- <i>Vale a pena saber</i>	22		
- <i>Evolução do Projeto de Alinhamento no Rio de Janeiro</i>	22		
• PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO E REVISÃO DE PAs	29		
- Análise da situação existente	31		
- Consulta à legislação vigente	36		
- Escolha de critérios de projeto	38		
• ALTERNATIVAS DE PROJETO TÉCNICO PARA PAs	41		
- Dimensionamento de seções-tipo	41		
- Traçado de cruzamentos e esquinas	46		
- Traçado de curvatura das vias	46		
• ASPECTOS DA GESTÃO DE TERRAS PÚBLICAS RELACIONADOS COM PAs	47		
- Aceitação e reconhecimento de logradouro público	47		
- Destinação de áreas públicas	48		
- Alienação de áreas públicas	49		
- Desapropriação	50		
- Uso especial de bens públicos	51		

INTRODUÇÃO



No panorama das cidades brasileiras, o Rio de Janeiro apresenta uma situação peculiar no que diz respeito ao traçado de sua malha urbana. Espremido entre as montanhas e o mar, e apresentando terras alagadiças e pântanos, o sítio significou para a expansão da cidade um obstáculo à implantação de uma malha viária regular.

De sua implantação, no período colonial, o núcleo central do Rio herdou inúmeras ruas estreitas e grandes quarteirões com lotes profundos que, já no final do século XIX, representavam dificuldades para o trânsito da cidade. Em meados deste século, era grande a incompatibilidade entre o crescimento da metrópole, a motorização do tráfego urbano e a capacidade da rede de ruas herdadas do passado.

Os **projetos de alinhamento** ou **PAs**, tal como ficaram conhecidos, se mostraram um meio privilegiado do planejamento urbanístico no Rio de Janeiro, uma resposta às necessidades advindas de suas características particulares. O Poder Municipal recorreu aos Projetos de Alinhamento para abrir e alargar ruas, praças e largos, enfim dar uma nova feição à cidade, ou introduzir elementos que permitissem a expansão urbana, maiores facilidades ao tráfego de veículos ou a realização de empreendimentos, aspectos considerados prioritários em diferentes momentos.

De implantação imediata ou progressiva, os PAs permitiram a formação e o desenvolvimento da rede de logradouros públicos da cidade. Quanto à técnica utilizada, a geometria irregular da rede de ruas tornava impossível a determinação de recuos nas ruas existentes sob uma forma descritiva. Somente um instrumento cuja forma de apresentação fosse gráfica viabilizaria sua implantação.

A rede de PAs generalizou-se de tal modo no Rio de Janeiro, a ponto de ingressar na cultura urbanística da cidade como um dado quase que "natural". A partir da década de 70, com a determinação, através da legislação, que todo licenciamento de obras estaria condicionado à observância de alinhamento projetado, estabeleceu-se uma norma implícita de que toda rua da cidade tem ou deve ter o seu PA.

O Projeto de Alinhamento, como um instrumento de planejamento urbanístico, é utilizado em outras cidades brasileiras, mas não com a intensidade e a particularidade da forma de apresentação gráfica do PA do Rio de Janeiro.

Há exemplos de cidades que utilizam o Projeto de Alinhamento associado a planos viários, como reserva de faixas para implantação de importantes eixos, ou de modo mais generalizado, mas na forma descritiva da legislação.

A intensidade e o período já bastante longo em que vêm sendo utilizados os PAs no Rio de Janeiro e a importância que foi assumindo como instrumento de formação dos logradouros públicos, geraram entendimentos diferenciados sobre a sua natureza e a sua aplicação.

O propósito deste Manual é esclarecer conceitos relativos ao PA, estabelecendo uma metodologia e criando padrões técnicos para sua elaboração. O Manual visa o aperfeiçoamento do sistema de planejamento e dos mecanismos de gestão da rede de logradouros públicos da cidade.

O PROJETO DE ALINHAMENTO E SUA APLICAÇÃO: RECUO E INVESTIDURA

O Projeto de Alinhamento determina, para um logradouro existente ou para o conjunto de logradouros de uma área urbana, um novo desenho. As alterações mais freqüentes são o alargamento de vias urbanas e a abertura de novas vias. Há casos, porém, em que o ajustamento geométrico do logradouro determina o seu estreitamento em alguns trechos.

O alargamento de um logradouro, bem como a abertura de novas vias, se dá pela incorporação ao espaço público de terras de propriedade privada. Quando do estreitamento de um logradouro, se dá o processo inverso, áreas públicas são incorporadas à propriedade privada. Esses dois procedimentos, respectivamente denominados **recoo** e **investidura**, constituem os mecanismos básicos de implantação dos Projetos de Alinhamento.

Por se tratar de uma medida que interfere no direito de propriedade, o PA pode ser considerado um instrumento auxiliar de política fundiária, cujos principais objetivos são o planejamento viário e urbanístico.



Exemplo de PA definindo investidura

Investidura



Exemplo de PA definindo área de recoo

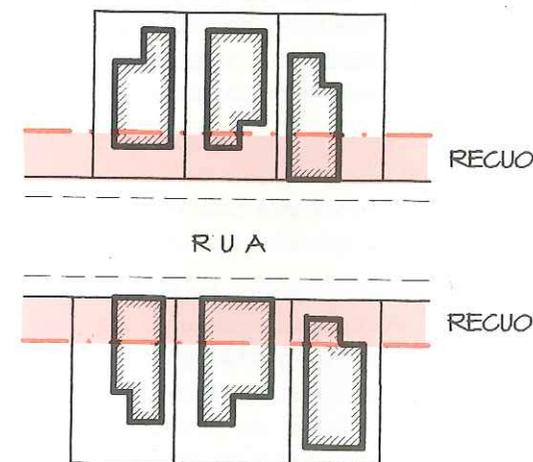
Recoo

O RECUO

Recoo é a incorporação ao logradouro público de uma área de terreno de propriedade privada e adjacente ao mesmo logradouro, com o fim de executar um Projeto de Alinhamento ou de modificar um alinhamento aprovado pela Prefeitura.

A área atingida pelo Projeto de Alinhamento, destinada a ser incorporada ao logradouro público, é chamada área de recoo, servidão de recoo ou, abreviadamente, recoo.

O estabelecimento de recuos sobre as propriedades privadas implica limitações ao direito de construir. A definição dos recuos é o principal fundamento do PA como instrumento de política urbanística. Através dos recuos, o Projeto de Alinhamento assegura que as terras privadas, destinadas a incorporar-se ao domínio público, não tenham sua desapropriação encarecida, ou mesmo inviabilizada, pela existência de benfeitorias.



Embora a propriedade privada possa ser tida como propriedade particular (não pertencente ao Poder Público), usualmente é considerada pela sua destinação a um fim, abrangendo a propriedade particular e a propriedade de uso exclusivo para os serviços do Poder Público.

RESTRIÇÕES NAS ÁREAS DE RECUO

Enquanto não são construídas novas edificações ou não ocorre alteração fundiária no terreno privado atingido, a área de recuo fica gravada, sujeitando-se às restrições edilícias estabelecidas na legislação para construção.

No Rio de Janeiro, as restrições edilícias para áreas de recuo são estabelecidas no Decreto nº 8.048/88. Somente são permitidas nas áreas de recuo obras de reforma e modificações, desde que mantidas as características externas e a volumetria da edificação.

Quando a área de recuo não atinge a edificação, o recuo é de execução obrigatória no caso de obras de acréscimos na edificação. (art. 74 § 1º do Decreto nº 8.048/88).

MUDANÇA DE DOMÍNIO NAS ÁREAS DE RECUO

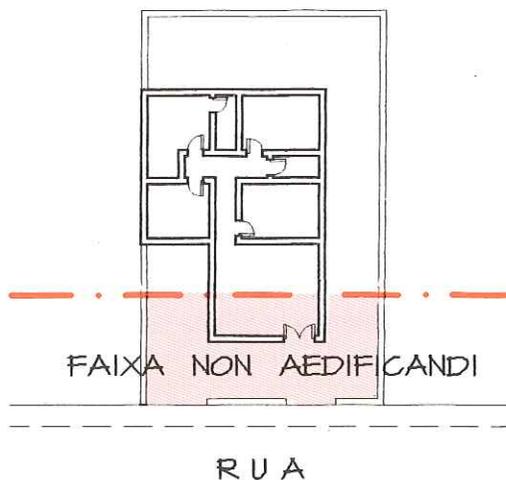
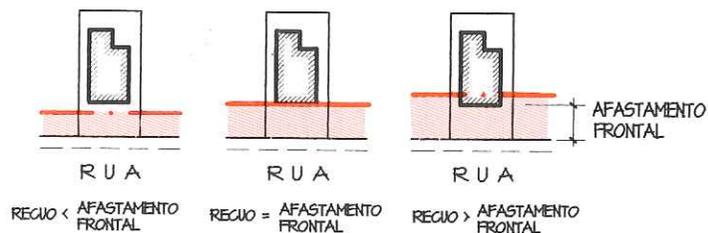
O Projeto de Alinhamento é implantado à medida que os recuos são processados, progressivamente, vinculados ao licenciamento de iniciativas imobiliárias privadas, ou, de imediato, através de desapropriações promovidas pela Prefeitura.

O Projeto de Alinhamento não determina a mudança imediata de domínio das parcelas de terreno atingidas, que permanecem propriedade privada, no momento de sua aprovação. Somente com o processamento do recuo, essas áreas atingidas por um Projeto de Alinhamento passam ao domínio público.

DIFERENÇA ENTRE RECUO E AFASTAMENTO FRONTAL

Por vezes o afastamento frontal é confundido com o recuo. Apesar de ambos constituírem-se em áreas *non aedificandi*, suas finalidades e efeitos jurídicos são diversos.

O afastamento frontal é uma mera limitação urbanística ao direito de construir. Constitui-se apenas em uma limitação de ocupação do terreno. Fixado o afastamento frontal, o proprietário do terreno privado continua com domínio e posse sobre a faixa atingida, sobre a qual apenas não poderá edificar.



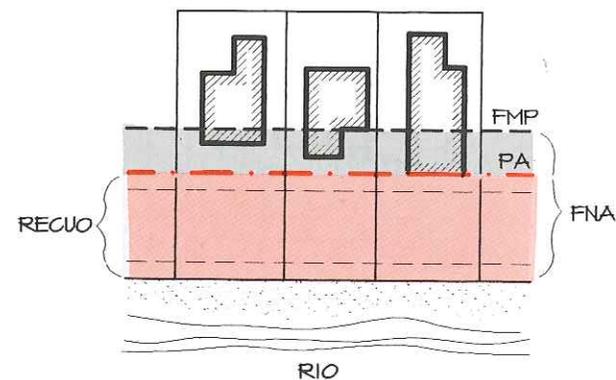
DIFERENÇA ENTRE RECUO E FAIXA DE PROTEÇÃO

As faixas de proteção também são confundidas com o recuo. Apesar de ambos constituírem-se em restrições edilícias de natureza urbanística, suas finalidades e efeitos jurídicos são diversos.

A faixa de proteção é uma limitação urbanística ao direito de construir, imposta por diferentes órgãos do Poder Público, em geral em função de necessidades requeridas para prestação de um serviço. A faixa de proteção não implica restrições ao direito de propriedade. Fixada pelo órgão interessado, o proprietário do terreno privado continua com o seu domínio e posse sobre a área atingida, sobre a qual impõem-se condições para ocupação.

Existem faixas de proteção que restringem totalmente (faixas *non aedificandi*) e aquelas que restringem parcialmente a construção.

As faixas de proteção non aedificandi são identificadas frequentemente em plantas como FNA.



FMP= faixa marginal de proteção
FNA= faixa non aedificandi

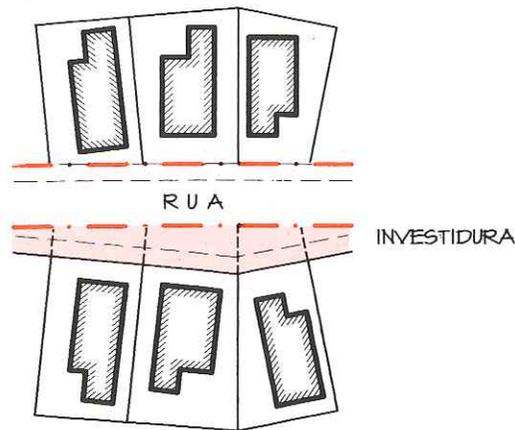
Em geral, nas faixas de proteção *non aedificandi* podem ser implantados logradouros públicos, sendo inclusive recomendado este tipo de ocupação.

Grandes faixas de proteção sem utilização, conforme destinação específica de projeto, acabam sendo invadidas, tornam-se inseguras para os transeuntes ou ainda transformam-se em depósito de lixo.

Distintamente da faixa de proteção, que é de domínio privado, a faixa de domínio é de domínio público, sendo administrada pelo órgão rodoviário responsável pela estrada. Compreende a área ocupada pela rodovia, suas instalações correlatas e faixas adjacentes legalmente delimitadas.

A INVESTIDURA

Investidura é a incorporação, aos imóveis contíguos, de uma parcela de terreno público que não possa ter utilização autônoma em decorrência de suas dimensões, formato ou localização. (art. 291 do RGCAF). Trata-se de uma forma especial de alienação de um bem público a um adquirente exclusivo, ou seja, da transferência pelo justo valor do bem, independentemente de licitação, para o proprietário lindeiro.

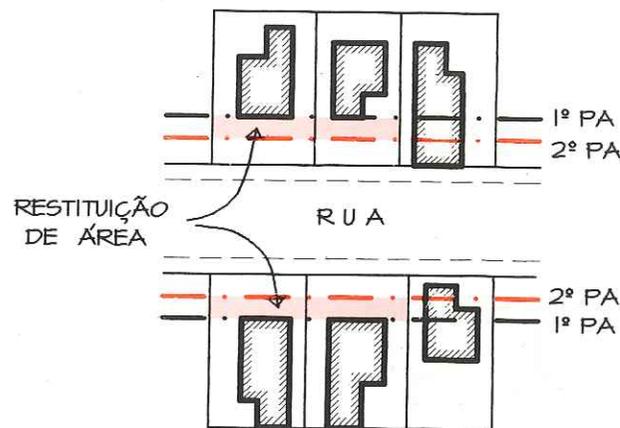


A investidura se aplica exclusivamente à área remanescente ou resultante de uma obra ou projeto público, que seja inaproveitável, isoladamente, para fim de interesse público. O Projeto de Alinhamento não é, portanto, o único ato da Prefeitura a definir áreas a serem investidas. Qualquer obra ou projeto público de retificação ou abertura de logradouros públicos pode resultar em remanescentes de terrenos públicos adjacentes a propriedades particulares, sujeitando-se à investidura.

A investidura mais comum é a frontal, mas pode ser lateral ou mesmo de fundo quando se abre ou se altera via pública contígua a essas divisas do lote.

APLICAÇÃO DA INVESTIDURA

A investidura se constitui em um ato compulsório para o proprietário lindeiro. O Poder Municipal impõe a aquisição da área de investidura indicada no Projeto de Alinhamento quando da construção de novas edificações, de modificação nos prédios e de alteração fundiária no terreno.



No Rio de Janeiro, as licenças para construção ou acréscimo de edificações e a aprovação de loteamento só são concedidas ao proprietário após a investidura, no caso dos imóveis estarem sujeitos a ela.

O proprietário lindeiro, por sua vez, pode requerer a qualquer momento à Municipalidade a aquisição de área sujeita à investidura. Cabe ao órgão responsável pelo Patrimônio Municipal julgar se a faixa pretendida atende às condições para investir.

Quando existir mais de um imóvel adjacente a uma área a investir, a regra a ser adotada, sempre que possível, será de dividir proporcionalmente esta área pelas testadas dos imóveis lindeiros antes da efetivação da investidura.

No caso de revisão do Projeto de Alinhamento, a aquisição da área de investidura não é imposta ao proprietário lindeiro se esta originou-se de um recuo processado, anteriormente, em seu próprio imóvel. Ocorre a devolução da parcela de terreno ao seu antigo proprietário, caracterizando-se uma restituição de área.

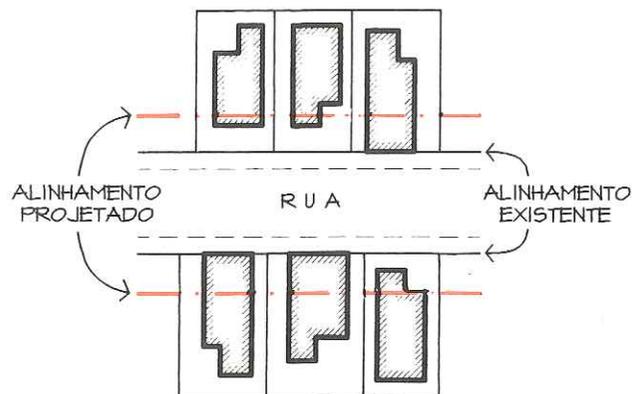
VALE A PENA SABER

ALINHAMENTO

O termo alinhamento, originalmente, designava a providência, por parte da Câmara Municipal, para amenizar descontinuidades e irregularidades na linha de fachada das construções e para regular a largura das ruas. Fazer alinhamento assumiu um novo caráter no século XIX, quando o processo de urbanização se intensificou e quando ocorreram mudanças no tratamento fundiário das cidades brasileiras. Com a definição da compra e venda como forma corrente de aquisição e alienação de terras, tornou-se imprescindível demarcar os limites dos terrenos, resultando no aumento de pedidos de alinhamento e surgimento de novas regulamentações a seu respeito.

Juridicamente, o alinhamento é a linha demarcada, aprovada pela autoridade competente, limitando os terrenos de propriedade privada e o logradouro público.

Com a generalização dos PAs no Rio de Janeiro e a necessidade de se administrar a implantação do grande número de recuos, tornou-se prática corrente na cultura administrativa da Prefeitura do Rio, a distinção entre o alinhamento existente, a linha formada pelo conjunto das testadas dos lotes segundo o seu alinhamento original, e o alinhamento projetado, correspondente à nova linha que foi aprovada pelo Poder Público.

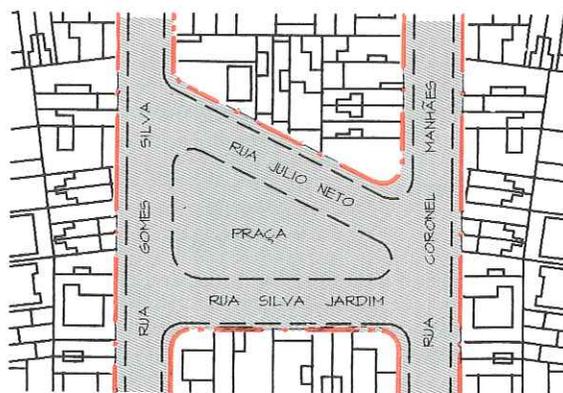


LOGRADOURO PÚBLICO

Logradouro público é a denominação genérica de qualquer rua, avenida, alameda, praça, largo, travessa, beco, jardim, ladeira, parque, viaduto, ponte, galeria, rodovia, passagem de pedestre, estrada ou caminho, de uso comum do povo. O logradouro público abrange a quase totalidade de espaços destinados ao trânsito público.

O logradouro público compreende, além de outras áreas, as vias de circulação. Juridicamente, são vias públicas aquelas que, por direito de propriedade, pertencem ao Poder Público e aquelas que, mesmo estando em propriedade particular, são gravadas de uma servidão de uso público. No Projeto de Alinhamento são tratadas as vias públicas de domínio público, mesmo que se tratem de passagem de pedestres.

As vias particulares de agrupamentos de edificações, entre elas as vias internas de condomínios particulares e as ruas de vilas, não são objeto de PAs.



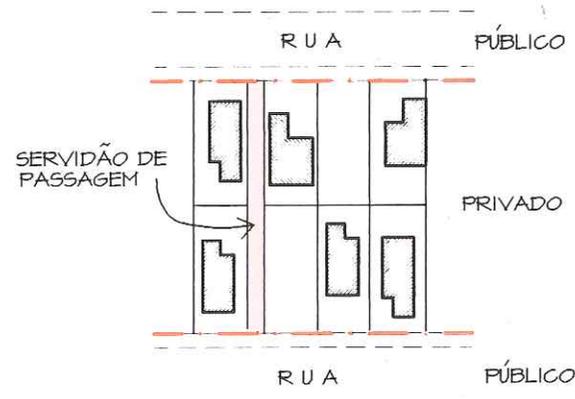
Propriedade privada
Logradouro público

SERVIDÃO DE PASSAGEM

Servidão de passagem não é instituída por Projetos de Alinhamento, pois não define limitação entre áreas de domínio público e propriedade privada, como logradouros públicos. Justifica-se a elaboração ou revisão de Projeto de Alinhamento somente no caso da transformação da servidão de passagem em logradouro público.

A servidão de passagem é o ônus que se estabelece sobre um imóvel para permitir o trânsito na sua propriedade. Pode se dar por servidão particular, quando envolve apenas cidadãos comuns, e não a Administração Pública, ou por servidão administrativa ou pública, quando o ônus imposto a um imóvel privado é estabelecido em favor de um serviço público ou com o fim de utilidade pública. Em ambos os casos, o domínio do imóvel sujeito à servidão de passagem permanece privado.

Uma situação de fato (o trânsito constante ao longo do tempo por uma propriedade particular) pode dar origem ao surgimento de uma servidão de passagem, que é regularizada pela Administração Pública, através de procedimento semelhante à desapropriação, o qual se inicia pela declaração de utilidade pública (art. 40 do Decreto-lei nº 3.365/41).

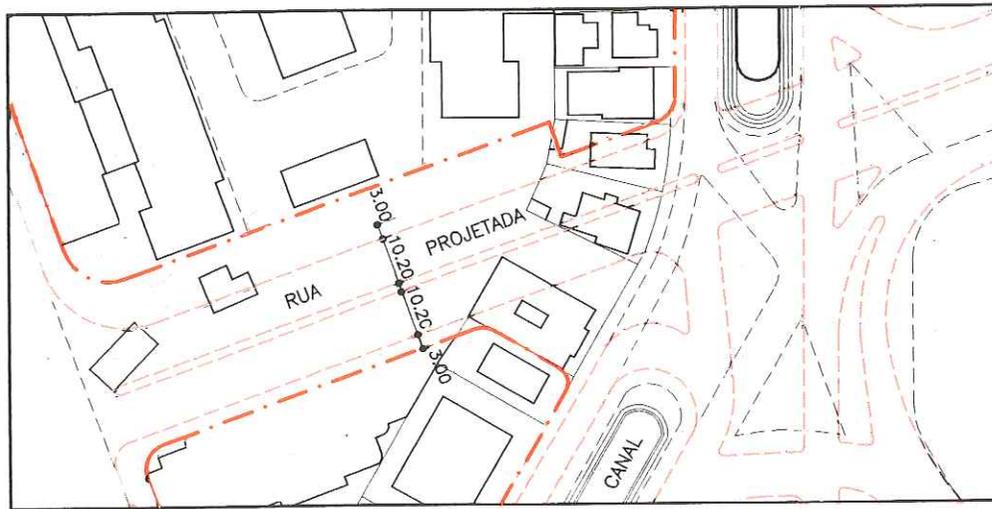


PROJETO DE ALINHAMENTO E PROJETO VIÁRIO

RELAÇÃO ENTRE PROJETO DE ALINHAMENTO E PROJETO VIÁRIO

Os Projetos de Alinhamento estão geralmente articulados aos projetos viários, bem como aos projetos para praças e outros tipos de espaço público. Projetos de Alinhamento e projetos viários se complementam.

A necessidade de ampliar a capacidade da rede viária instalada no Rio de Janeiro conferiu ao Projeto de Alinhamento um papel privilegiado no planejamento viário. A maioria dos PAs foi elaborada para restringir a ocupação dos lotes e glebas por onde deveriam passar vias. Resulta que grande parte da rede de PAs do Rio de Janeiro se apresenta integrada a um projeto viário.



Exemplo de PA integrando projeto viário

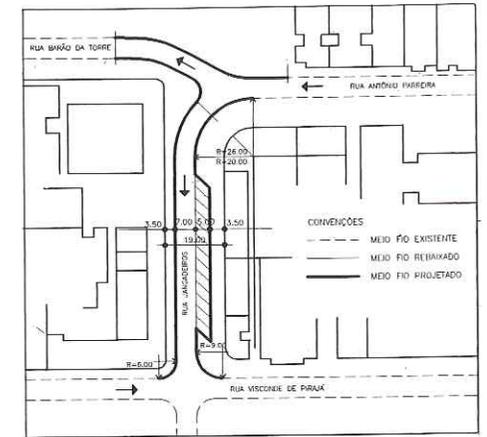
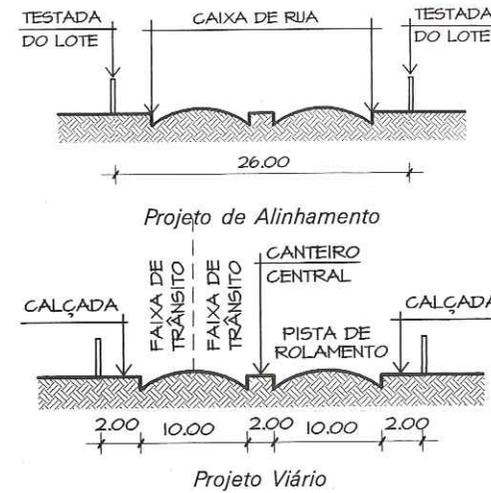
- alinhamento projetado
- meio-fio projetado
- meio-fio existente

O uso intensivo do PA como instrumento de reforma, a médio e longo prazo, da rede viária do Rio de Janeiro, de modo a adaptá-la às demandas do tráfego urbano, pode ser considerado o aspecto mais característico do atual sistema de logradouros projetados da cidade.

No entanto, Projetos de Alinhamento e projetos viários são de natureza diversa e têm existência independente nos planos técnico, jurídico e administrativo.

O Projeto de Alinhamento indica a posição do logradouro público na trama urbana, isto é, estabelece que uma dada porção do território urbano está destinada a abrigar as funções do trânsito público, quer se trate de passeios, pistas de rolamento, ciclovias, canteiros, praças.

O projeto viário define, em detalhes, o projeto geométrico dos elementos contidos no logradouro, isto é, de pistas de rolamento, calçadas, praças e canteiro central. Seu produto visa a futura elaboração do projeto executivo da via pública.



Exemplo de um projeto viário

É conveniente que o Projeto de Alinhamento seja elaborado integrado ao projeto viário. Deve-se levar em conta, no entanto, que o projeto viário, frequentemente, não se mantém atualizado ao longo do tempo que decorre desde a aprovação do Projeto de Alinhamento à sua aplicação, seja por obsolescência do próprio projeto seja por alterações significativas do ambiente urbano. Em muitos casos, a não observância deste critério tem levado à aplicação de Projetos de Alinhamento que há muito perderam sua razão de ser em função de novas necessidades de trânsito.

A correta compreensão de como se articulam Projeto de Alinhamento e projeto viário é de grande importância para a gestão da rede de logradouros projetados da cidade.

A adequação permanente da rede de logradouros projetados ao plano viário (com seus projetos específicos) é a principal tarefa a ser executada pelo setor responsável pela elaboração e revisão de Projetos de Alinhamento (U/SPR/CPU).

ARTICULAÇÃO ENTRE PROJETO DE ALINHAMENTO E PROJETO VIÁRIO

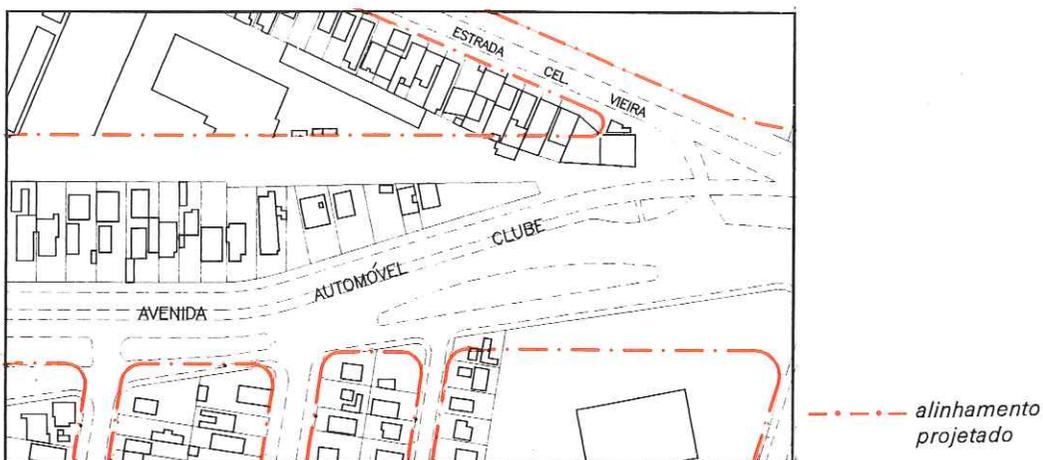
A elaboração de um Projeto de Alinhamento antes da execução de um projeto viário permite:

- justificar a inserção integrada do projeto viário na rede de logradouros da cidade.
- assegurar que não sejam realizadas benfeitorias nas parcelas de terrenos destinadas a serem incorporadas ao logradouro público futuramente, mantendo-se baixos os custos de desapropriação.

Na prática, muitos projetos viários são feitos após avaliação da existência de um PA para o logradouro. Alguns Projetos de Alinhamento, cuja representação gráfica apresenta maior definição do desenho do meio-fio, estabelecem propostas do traçado viário, da largura da pista de rolamento e das calçadas, adotadas no projeto viário.

PROJETOS DE ALINHAMENTO NÃO INTEGRADOS A PROJETOS VIÁRIOS

No processo de planejamento, pode ser conveniente que o PA seja aprovado antes e independentemente do projeto da via. O Projeto de Alinhamento para abertura de um novo logradouro ou ampliação de um já existente pode deixar de apresentar elementos do projeto geométrico da via. Neste caso, projeta-se o futuro logradouro com base em parâmetros dimensionais típicos dos seus elementos constitutivos (raios mínimos, faixas de trânsito, largura de calçadas, etc.), estabelecendo apenas a sua largura total. É o caso, por exemplo, do PA 8.997, referente ao Plano-piloto da Baixada de Jacarepaguá.



Exemplo de PA não integrado ao projeto viário

CONSTITUIÇÃO DA VIA PÚBLICA DISSOCIADA DO PROJETO DE ALINHAMENTO

A rigor, a existência de um Projeto de Alinhamento não é condição indispensável à execução de uma nova via pública, no caso das vias abertas pelo Poder Público. Uma nova via pública se viabiliza mediante desapropriação ou qualquer outra forma prevista em direito (aceitação de doação, permuta).

A execução de obras viárias emergenciais pode prescindir da existência prévia de um Projeto de Alinhamento, uma vez que a Municipalidade tenha adquirido as terras necessárias para sua implantação mediante desapropriações. É o caso de intervenções viárias em que muito pouco tempo decorre entre a concepção do projeto viário e a execução da via pública. O PA poderá ser elaborado posteriormente, estabelecendo uma nova configuração para a rede de logradouros.

Nesse caso, a elaboração do Projeto de Alinhamento posterior à execução do projeto viário permite:

- regularizar urbanisticamente a área onde foi executado o projeto viário.
- retificar o alinhamento proposto no projeto viário, estabelecendo uma norma, por exemplo, para futura ampliação da largura da via.



PA retificando o traçado da via, em função da caixa de rua já existente.

Traçado inicial da via definido pelo projeto viário

Recuo

Área desapropriada

Investidura

A Municipalidade pode também executar uma via pública de amplitude inferior à estabelecida no Projeto de Alinhamento, buscando promover desapropriações limitadas, com menores custos. Duas alternativas se apresentam:

- modificar o Projeto de Alinhamento vigente, adotando a solução empregada na obra viária.
- manter o Projeto de Alinhamento vigente, na perspectiva de sua futura implantação pelo mercado imobiliário através do processamento dos recuos originalmente propostos.



--- alinhamento projetado

Área desapropriada para alargamento da via

PROJETO DE ALINHAMENTO E PROJETO DE LOTEAMENTO

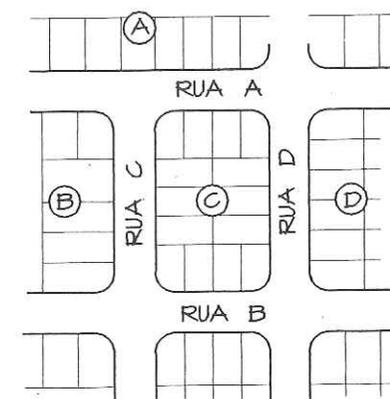
O PROJETO DE LOTEAMENTO

Uma parte muito importante da rede de logradouros públicos foi, e prossegue sendo, formada através de projetos de loteamento, que podem ser de iniciativa pública e particular.

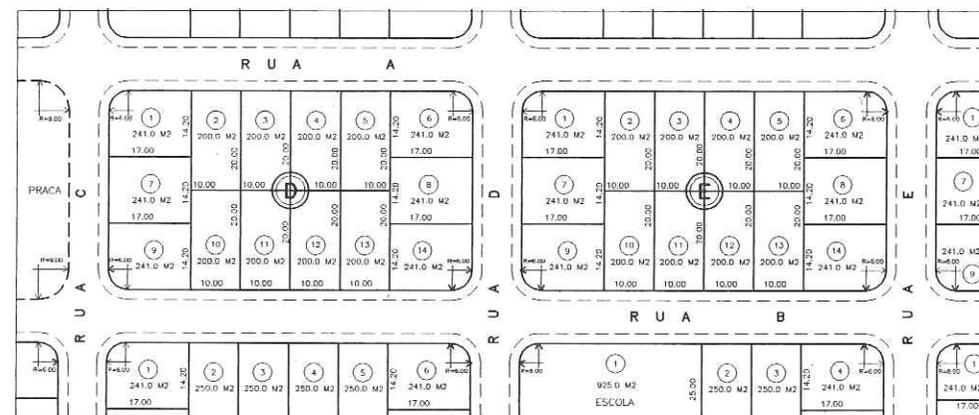
A Lei Federal nº 6.766/79 estabelece que loteamento é a subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.

Quando o projeto de loteamento é registrado, após sua aprovação, as áreas destinadas às funções públicas passam automaticamente, por doação, ao domínio da Prefeitura, tornando-se bens públicos (art. 4º da Lei Federal nº 6.766). Esses bens são de dois tipos: os logradouros públicos, definidos por um Projeto de Alinhamento, e os lotes de terreno, destinados ao uso exclusivo do Poder Público, para equipamentos comunitários. O PA é o instrumento pelo qual se formaliza a existência dos novos logradouros.

A principal característica do Projeto de Alinhamento resultante de um projeto de loteamento é a de não determinar recuos e investidas. O alinhamento projetado é coincidente com as testadas dos lotes (alinhamento existente).



Exemplo de Projeto de Loteamento



Exemplo de um PAA/PAL

O PAA/PAL

Do ponto de vista urbanístico, o projeto de loteamento é um empreendimento em que espaços públicos e privados formam um todo coerente, articulado, sujeito à observância da legislação vigente sobre parcelamento de terras.

Do ponto de vista administrativo, o projeto de loteamento institui uma partição básica das terras em públicas e privadas, subordinadas a diferentes regimes jurídicos e regras administrativas.

Por essa razão, o projeto de loteamento, no Rio de Janeiro, assume a forma administrativa de uma conjugação de dois projetos:

- o Projeto Aprovado de Alinhamento (PAA), que define a partição entre áreas privadas e logradouros públicos;
- o Projeto Aprovado de Loteamento (PAL), que define a partição da gleba em lotes privados e estabelece suas características e distinções.

Por este motivo, na nomenclatura técnica da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, os projetos de loteamento (incluindo aqueles de iniciativa do Poder Público, chamados de "Projeto de Urbanização", que especificam parâmetros e contêm gravames), são codificados por duas numerações seqüenciais: uma de Projeto Aprovado de Alinhamento e outra de Projeto Aprovado de Loteamento (por exemplo, PAA 10.704/PAL 42.341).

O PAA/PAL é constituído legalmente através de sua inscrição no Registro Imobiliário, após aprovação pelo Executivo Municipal.

Projetos de loteamento, desmembramento ou remembramento, planos de vila e projetos de urbanização recebem, indistintamente, numeração correspondente a Projeto Aprovado de Loteamento (PAL) no momento de sua aprovação. Esta numeração atinge atualmente a ordem de 43.000.

VALE A PENA SABER

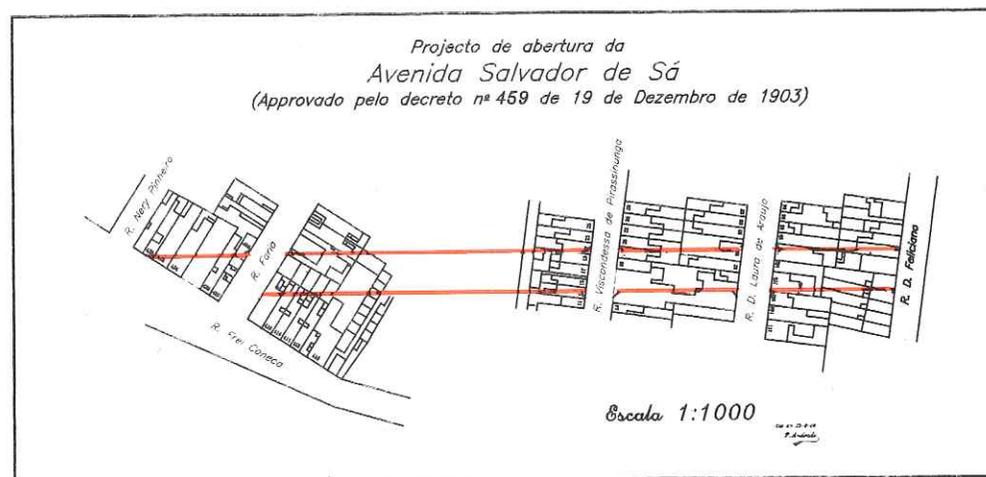
EVOLUÇÃO DO PROJETO DE ALINHAMENTO NO RIO DE JANEIRO

Os Projetos Aprovados de Alinhamento foram criados na última década do século XIX, no Rio de Janeiro, mas somente no princípio deste século, durante a Administração Pereira Passos (1902/1906), assumem importância como instrumento urbanístico com suas características atuais. Desde então, a abrangência do PA como instrumento de planejamento, projeto e regulamentação urbanística tem sido bastante diferenciada. Em decorrência deste fato, os PAs apresentaram, ao longo do tempo, diferenças em nível de detalhamento dos elementos constantes no logradouro, possibilitando a caracterização de diversos PAs.

INÍCIO DO SÉC.XX

PAs PARA PROJETOS DE MELHORAMENTOS

- PAs para embelezamento e saneamento da cidade
- Início da elaboração gráfica de PAs com numeração seqüencial.
- Representação apenas do novo alinhamento



Projeto de Alinhamento nº1

CONTEXTO POLÍTICO-ECONÔMICO

ASPECTOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE PAs

Rio de Janeiro - símbolo do Brasil Republicano

Reforma Pereira Passos

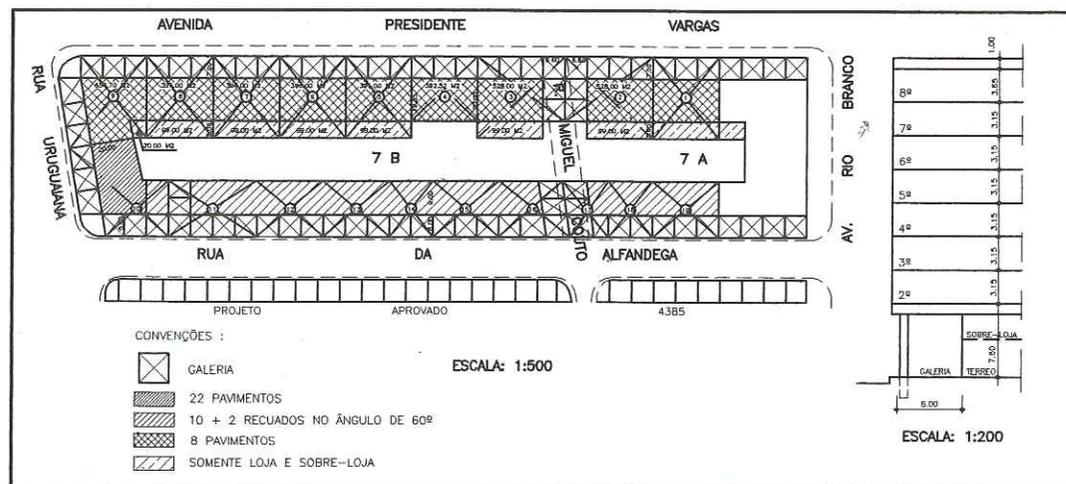
Reformulação da Lei de Desapropriações (1903)

Serviço da Carta Cadastral, subordinado à Diretoria de Obras

DÉCADAS DE 30/40

PA's PARA PROJETOS DE URBANIZAÇÃO

- PA's para obras de urbanização
- Primeiros PA's elaborados indicando gabarito, galeria, profundidade das edificações e áreas coletivas. ("PA's de galeria"; "PA's de gabarito")



Projeto de Urbanização nº 3.481/PAL 5.972 ("PA de gabarito") - 1948

CONTEXTO POLÍTICO-ECONÔMICO

ASPECTOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE PA's

Surto de industrialização

Criação de Planta Cadastral sobre levantamento aerofotogramétrico (1930)

Conclusão do Plano Agache (1930) - influência no planejamento

Criação da Comissão do Plano da Cidade (1937)

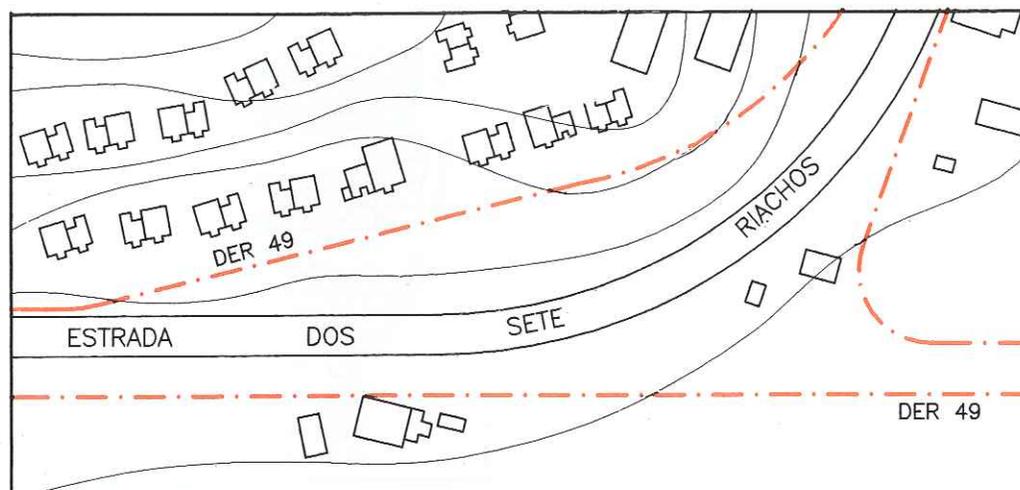
Transformação da Comissão em Departamento de Urbanização (1945)

Departamento de Urbanismo (DURB), subordinado à Secretaria Geral de Viação e Obras

DÉCADA DE 50

PA_s PARA PLANOS VIÁRIOS E PLANOS URBANÍSTICOS

- PAs conjugando propostas de desenho viário com exigências de volumetria
- PAs com obras-de-arte
- PAs para eixos sob jurisdição de órgão rodoviário estadual (PAs DER), com numeração específica
- Tratamento das vias urbanas como rodovias



PA DER - 49

CONTEXTO POLÍTICO-ECONÔMICO

ASPECTOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE PAs

Desenvolvimento da indústria automobilística e do setor rodoviário

Criação do Departamento de Estradas de Rodagem - DER (1948)

Criação do Conselho Rodoviário (1951)

Criação da Superintendência de Urbanização e Saneamento - SURSAN (1957)

Criação da Divisão de Engenharia de Tráfego (1959)

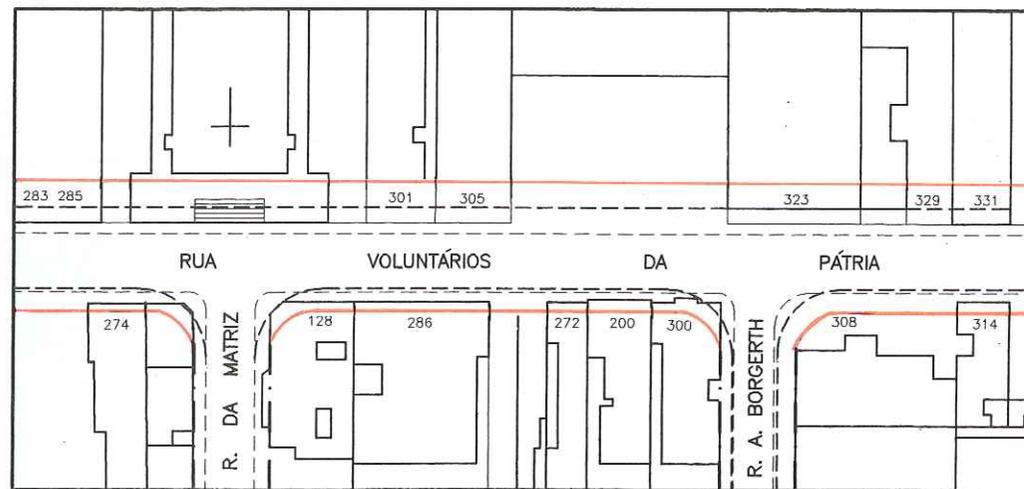
DURB/SURSAN, subordinados à Secretaria Geral de Viação e Obras

Departamento de Estradas de Rodagem (DER)

DÉCADA DE 60/MEADOS DA DÉCADA DE 70

PA's PARA PLANOS VIÁRIOS E PLANOS URBANÍSTICOS

- PA's de corredores de tráfego, definindo enorme largura para as vias
- Início do uso de PA's para planos urbanísticos (PA's para Plano-piloto da Baixada de Jacarepaguá)
- Predominância de perspectiva rodoviarista na elaboração de PA's
- Centralização do uso de PA's para rede viária da cidade



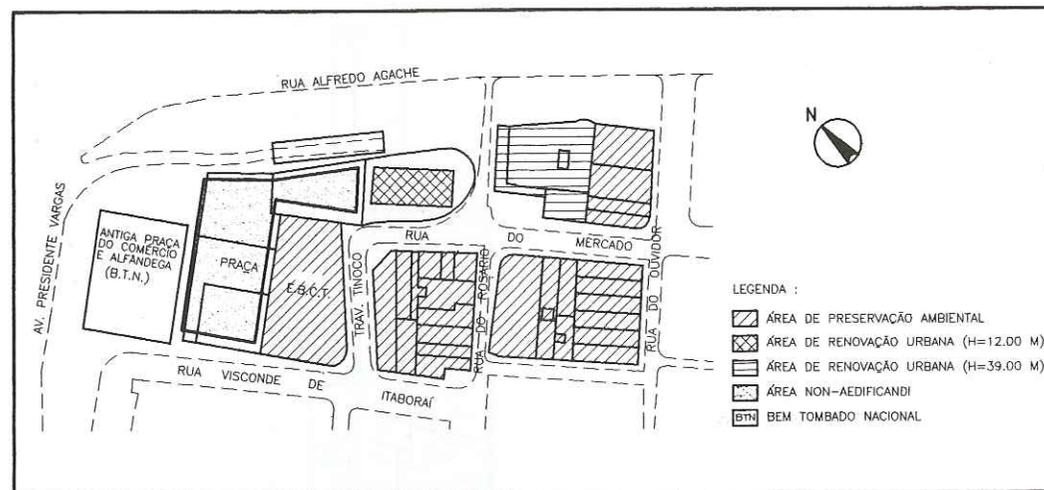
Projeto de Alinhamento da Rua Voluntários da Pátria - 1968

<p>CONTEXTO POLÍTICO-ECONÔMICO</p>	<p>Mudança da capital federal para Brasília Criação do Estado da Guanabara</p>
<p>ASPECTOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</p>	<p>Reestruturação do Estado da Guanabara (1962) Criação do Departamento de Engenharia Urbanística (DEU) Elaboração do Plano Doxiadis (1965)</p>
<p>ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE PA's</p>	<p>Departamento de Engenharia Urbanística (DEU), subordinado à Secretaria de Obras Públicas DER/GB</p>

MEADOS DA DÉCADA DE 70/DÉCADA DE 80

PA_s PARA PLANOS VIÁRIOS E PLANOS URBANÍSTICOS

- PAs para Planos Urbanísticos (PA do "Corredor Cultural" - plano de preservação paisagística e ambiental para as áreas consideradas de interesse histórico e arquitetônico)



PA 10.600/PAL 41.632 ("PA do Corredor Cultural") - 1987

CONTEXTO POLÍTICO-ECONÔMICO

Fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro
"Boom" imobiliário no Rio de Janeiro

ASPECTOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Elaboração de nova Planta Cadastral (1975)
Criação da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (1975)
Elaboração do Plano Urbanístico do Rio de Janeiro - PUB-RIO (1976)

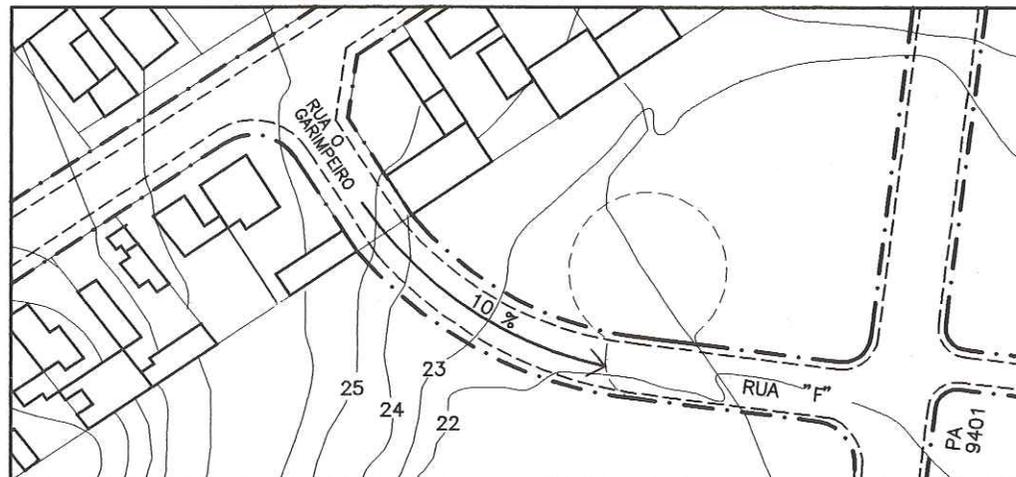
ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE PA_s

Departamento de Vias Urbanas (DVU), subordinado à Secretaria Municipal de Obras Públicas
Coordenação de Projetos de Alinhamento (CPA), subordinada à SMDU
DER/RJ

DÉCADA DE 90

PA_s PARA PLANEJAMENTO URBANÍSTICO

- Revisão de antigos PA_s
- Articulação dos PA_s nas PAP_s



Projeto de Alinhamento atual

ASPECTOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE PA_s

Conclusão do Plano Diretor Decenal (1991)
Elaboração de nova Planta Cadastral de parte da cidade (1991)
Criação da Coordenação de Projetos de Urbanização - CPU (1994)
Criação das Plantas de Alinhamentos Projetados - PAP_s (1995)

CPU, subordinada à Superintendência de Projetos
Secretaria Municipal de Urbanismo

PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO E REVISÃO DE PROJETOS DE ALINHAMENTO

Este capítulo visa sistematizar procedimentos que garantam a observância de vários aspectos urbanísticos na elaboração e modificação de Projetos de Alinhamento e na análise de problemas relacionados aos Projetos de Alinhamento, no Rio de Janeiro.

Os procedimentos abrangem 3 etapas:

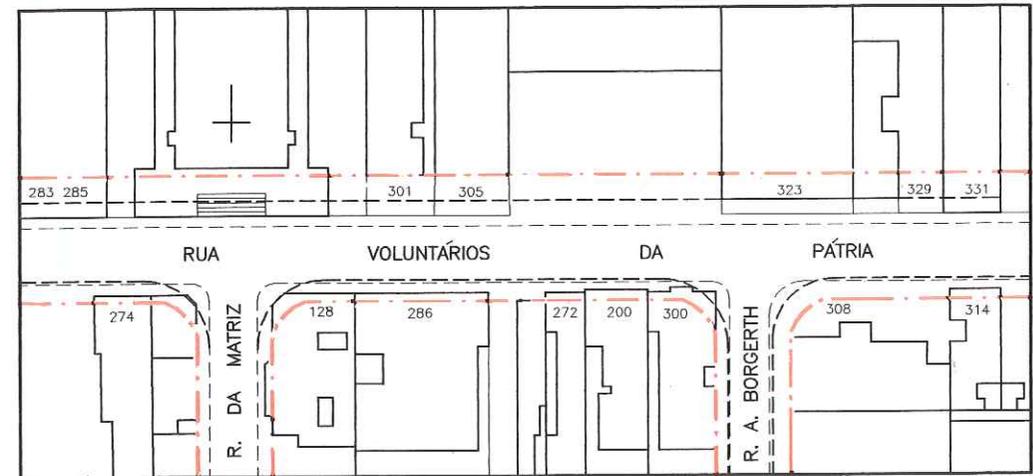
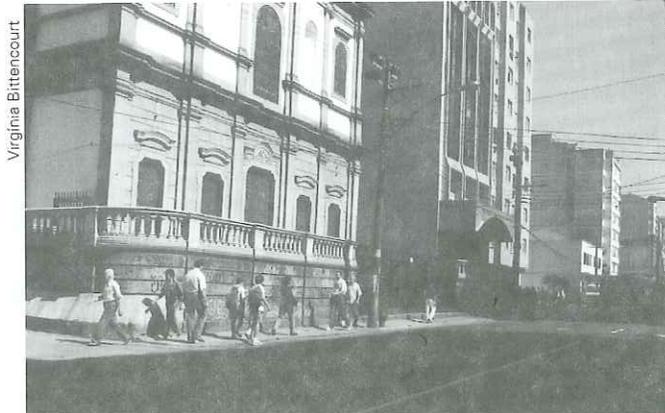
- Análise da situação existente
- Consulta à legislação, aos planos e projetos vigentes
- Escolha de critérios de projeto

É possível definir três situações-tipo que dão origem a Projetos de Alinhamento a serem consideradas na avaliação dos procedimentos a serem seguidos, tendo em vista os efeitos causados na malha urbana pelos PAs:

1. PA para alargamento ou retificação de traçado do logradouro existente

Os PAs deste tipo não alteram a estrutura básica da rede urbana. São implantados espontaneamente pelo mercado imobiliário, modificando progressivamente o espaço do logradouro público que, em geral, alargado, é apropriado para funções públicas e privadas (estacionamento, lixeiras, quiosques, pontos de comércio, etc.). Caracterizam-se por:

- traçado sobre a faixa do logradouro público existente
- geração de área de recuo ou para investidora com geometria regular
- manutenção do aproveitamento econômico do lote



PA para alargamento do logradouro
(Rua Voluntários da Pátria)

Rua Voluntários da Pátria

2. PA para abertura de novo logradouro sobre urbanização existente

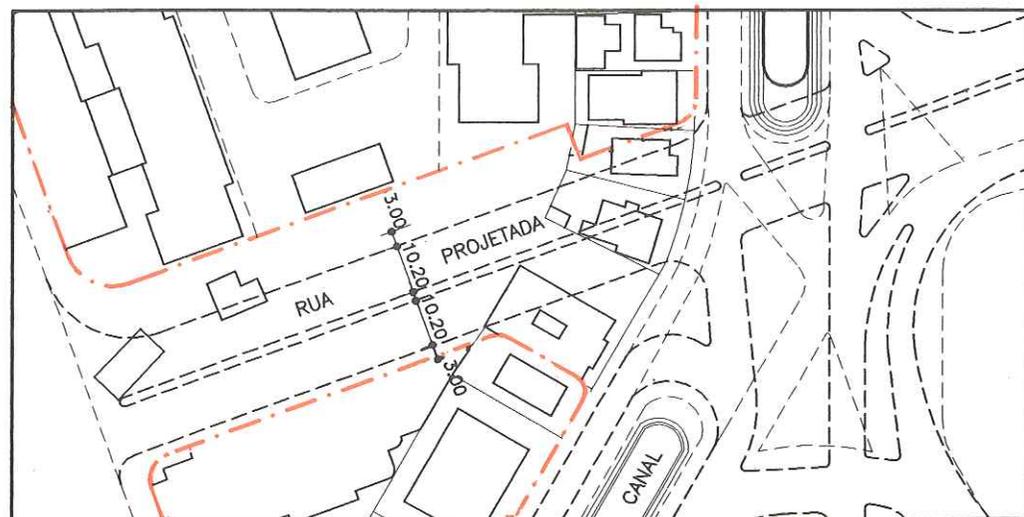
Os Pas deste tipo alteram a estrutura básica da rede urbana. Não são implantados espontaneamente pelo mercado imobiliário, pois representam uma grande perda do aproveitamento econômico dos lotes atingidos. Geram a paralisação das atividades imobiliárias e a conservação de atividades econômicas tradicionais. A liberação das áreas públicas previstas no Projeto de Alinhamento comumente se dá com a intervenção do Poder Público mediante desapropriações. Caracterizam-se por:

- traçado sobre áreas ocupadas por lotes;
- geração de áreas de recuo com geometria irregular;
- criação de remanescentes de desapropriação sem aproveitamento econômico.



Virginia Bittencourt

Atual Rua Mário Ribeiro



PA para abertura de novo logradouro
(atual Rua Mário Ribeiro)

3. PA para reserva de faixa em áreas pouco ou não urbanizadas

Os PAs deste tipo são criados para futura instalação de grandes infra-estruturas viárias. São implantados espontaneamente pelo mercado imobiliário, porém de modo descontínuo e em ritmo inconstante. As áreas atingidas pelo Projeto de Alinhamento são propícias à ocupação irregular. Caracterizam-se por:

- traçado com pouca ou nenhuma definição de malha viária;
- geração de grandes faixas de recuo com características lineares.

Toda vez que a elaboração do Projeto de Alinhamento implicar impactos relevantes na malha urbana, convém consultar o setor responsável pela Área de Planejamento considerada.



PA para reserva de faixa (Av. Automóvel Clube)

ANÁLISE DA SITUAÇÃO EXISTENTE

Os itens urbanísticos considerados são:

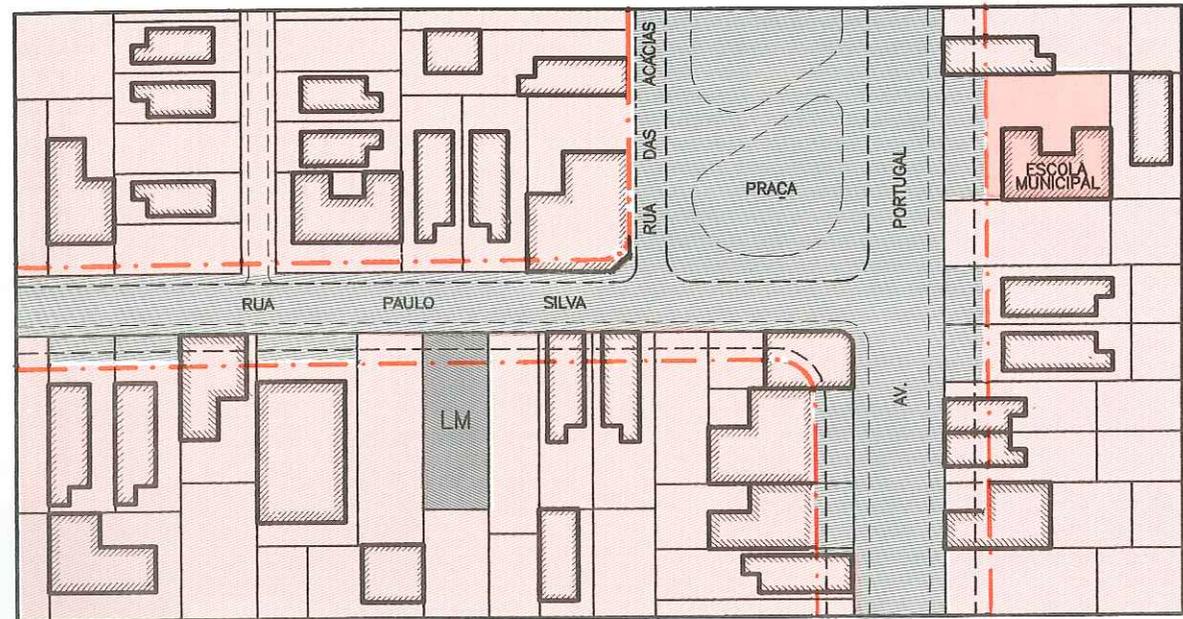
- **ESTRUTURA FUNDIÁRIA;**
- **USO E OCUPAÇÃO DO SOLO;**
- **SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTES.**

• ESTRUTURA FUNDIÁRIA

1. identificar a propriedade de áreas e imóveis atingidos

- **pública:** bem de uso comum;
bem de uso especial;
bem dominical;
- **privada.**

<i>Bem de uso comum</i>	
<i>Bem de uso especial</i>	
<i>Bem de uso dominical</i>	
<i>Propriedade privada</i>	
<i>Lote Municipal</i>	LM



Bem de uso comum



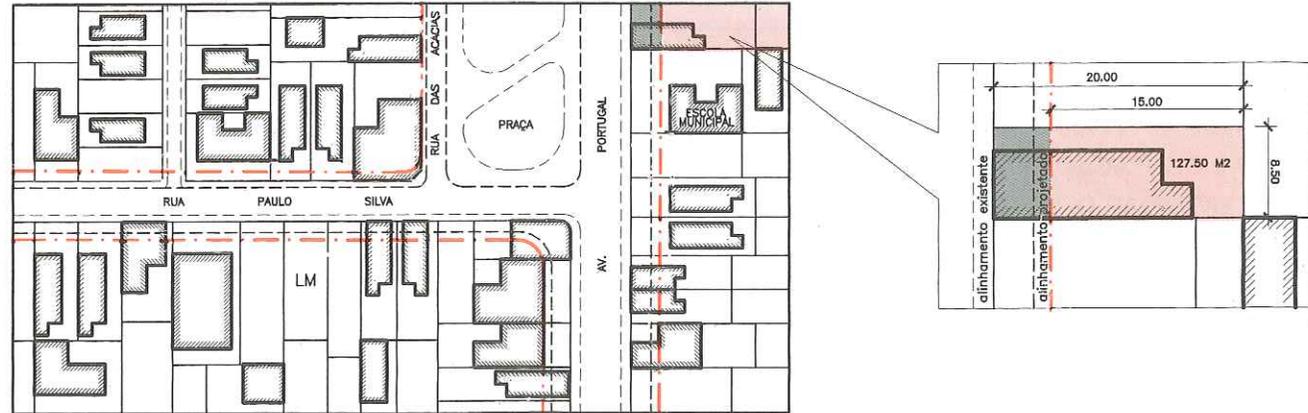
Bem de uso especial



Bem dominical

2. identificar as características físicas dos lotes atingidos

- dimensões lineares (testada, profundidade);
- áreas;
- condicionantes físicos para a ocupação (topografia, cursos d'água);
- forma.



• USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

1. caracterizar o uso do solo

- **por uso predominante:** no entorno;
no logradouro considerado;
- **por lote.**

Verificar a existência de construções e elementos (naturais e construídos) significativos para o logradouro como, por exemplo, um *shopping-center*, um grande supermercado ou uma arborização relevante.

- . no logradouro público: vias;
praças;
jardins;
arborização.

Verificar a apropriação do logradouro para diferentes atividades. Podem ocorrer situações em que a via é utilizada para atividades de comércio, passeio ou lazer.

No caso de revisão do Projeto de Alinhamento, avaliar a utilização de recuos processados no âmbito público (por exemplo, estacionamento) e no âmbito privado (por exemplo, para colocação de mesas e cadeiras de bares e restaurantes).



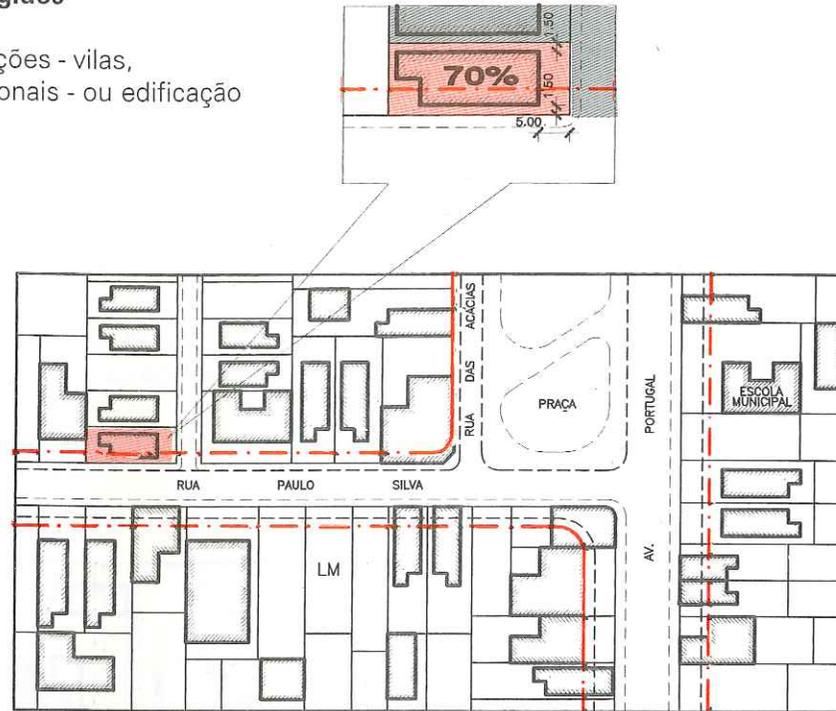
Apropriação do logradouro para feira livre



Utilização do recuo para estacionamento

2. caracterizar as construções nos lotes atingidos

- **tipos de edificação:** grupamento de edificações - vilas, condomínios horizontais, conjuntos habitacionais - ou edificação isolada; gabarito de altura, etc.;
- **época de construção:** antigo ou atual;
- **implantação no terreno:** afastamentos;



Fotos: Virginia Bittencourt

Tipo de edificação (vila)



Época de construção (antiga)

- **acessibilidade do lote à via pública.**

3. avaliar a dinâmica do mercado imobiliário

- **licenciamentos concedidos:** no entorno;
no logradouro considerado;
- **natureza dos licenciamentos**
- **resistência à transformação de acordo com os diferentes tipos de uso ou de edificação.**



Resistência à transformação

• SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTES

1. caracterizar os logradouros públicos

- largura do logradouro;
- largura e faixas da pista de rolamento;
- largura de calçadas;
- raios de curvatura nos cruzamentos;
- traçado das esquinas: curvos, chanfrados, em ângulo;
- condicionantes físicos: cursos d'água, topografia.

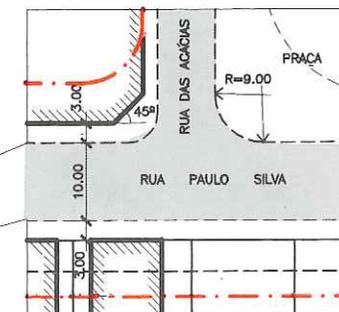
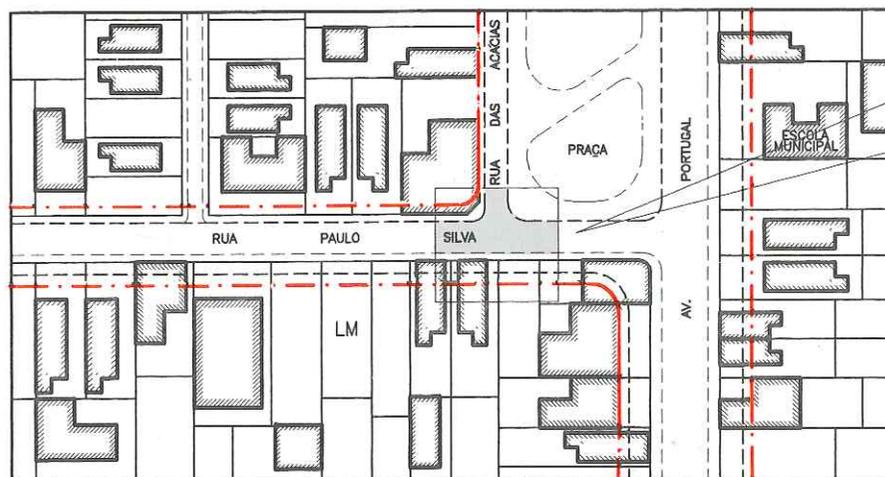
Em situações especiais, por exemplo, em áreas de topografia acidentada, é conveniente que o Projeto de Alinhamento seja elaborado sobre o levantamento topográfico.

No caso de revisão de Projetos de Alinhamento, avaliar o estágio e as características dos recuos processados.



Virgínia Bittencourt

Características dos recuos processados



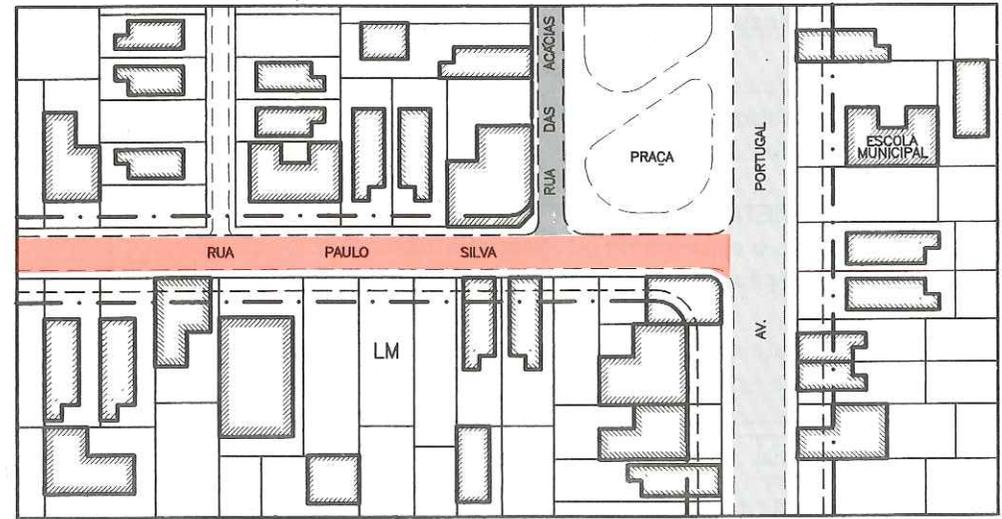
2. avaliar a hierarquia funcional do logradouro público de acordo com o sistema de circulação

Considerar o logradouro público integrado à rede viária. Sugere-se, como orientação, a utilização da classificação de hierarquia viária feita pela ABNT:

- **via arterial:** permite ligações intra-urbanas, com média ou alta fluidez e baixa acessibilidade, apresentando relativa integração com o uso lindeiro.
- **via coletora:** recebe e distribui o tráfego proveniente das vias locais e alimenta as vias arteriais. Apresenta equilíbrio entre fluidez e acessibilidade, possibilitando sua integração com o uso do solo lindeiro quanto à localização de comércio, serviços e outras atividades.
- **via local:** permite o acesso direto às áreas residenciais, comerciais e industriais. Apresenta baixa fluidez e alta acessibilidade, caracterizando-se pela intensa integração com o uso do solo lindeiro.

O Plano Rodoviário Municipal, elaborado em 1977, estabelece uma hierarquia viária para a rede de logradouros públicos do Rio de Janeiro. Indica pontos terminais e entroncamentos das vias mais importantes e as regiões que atravessa.

A CET-RIO está elaborando um projeto de hierarquização da rede de vias do Rio de Janeiro que servirá como parâmetro atualizado para o sistema viário na cidade.



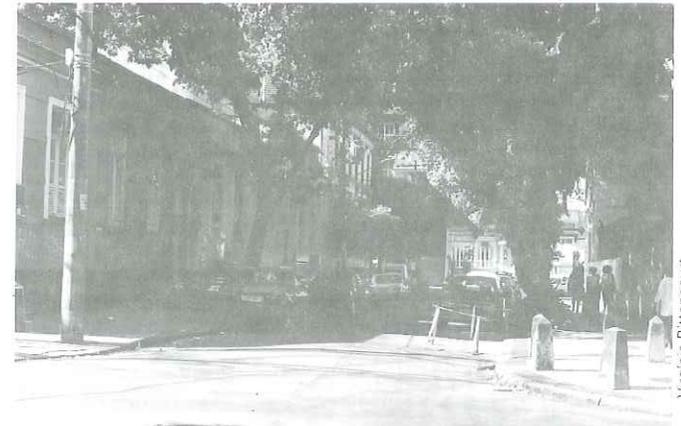
- Via arterial
- Via coletora
- Via local



Via arterial (Rua 24 de Maio)



Via coletora (Rua São João Batista)

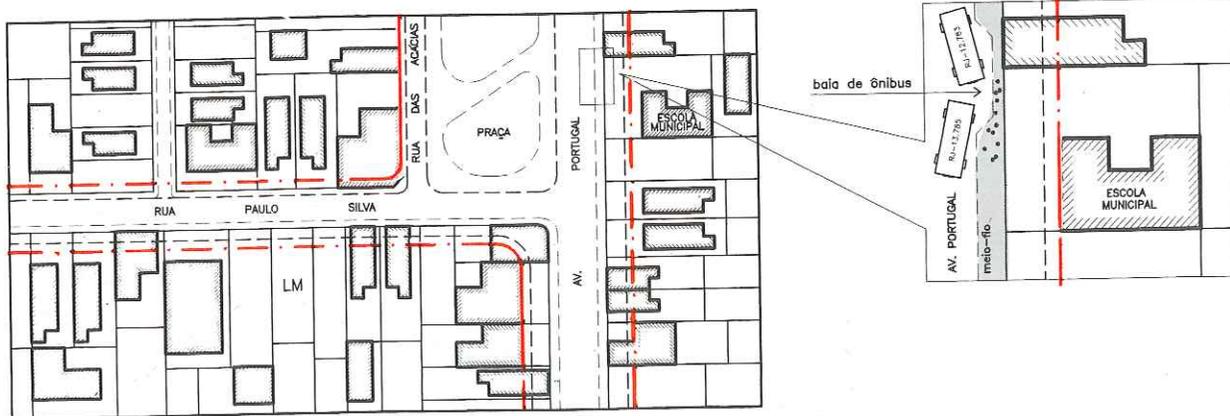


Via local (Rua Casimiro de Abreu)

3. avaliar a rede de transporte público

Considerar elementos relacionados a programas de transportes que interfiram no dimensionamento do logradouro público:

- fluxo de ônibus;
- linhas férreas e de METRÔ;
- estações ferroviárias e espaços de integração intermodal;
- pontos de concentração de pedestres em paradas de ônibus.



Concentração de pedestres em ponto de ônibus

CONSULTA À LEGISLAÇÃO VIGENTE

A legislação considerada abrange:

- PAs E PAs/PALs EXISTENTES;
- DIRETRIZES GERAIS DO PLANO DIRETOR;
- DISPOSIÇÕES LEGAIS SOBRE ZONEAMENTO, CONSTRUÇÃO DE EDIFICAÇÕES E PARCELAMENTO DA TERRA;
- DISPOSIÇÕES LEGAIS PARA ÁREAS E BENS ESPECIAIS;
- DISPOSIÇÕES LEGAIS PARA FAIXAS DE PROTEÇÃO.

- PAs E/OU PAs/PALs

1. considerar os PAs e/ou PAs/PALs existentes

- no entorno;
- no logradouro considerado.

2. avaliar os efeitos na malha urbana induzidos pelos PAs e/ou PAs/PALs em relação a:

- recuos;
- investidas;
- padrões de dimensionamento e desenho dos logradouros.

Recomenda-se que se inicie a consulta pelos Projetos de Alinhamento existentes. A revisão de qualquer PA deve levar em conta que a mudança de um Projeto de Alinhamento parcialmente implantado pode implicar terem sido impostas exigências desnecessárias aos proprietários dos imóveis atingidos.

- DIRETRIZES GERAIS DO PLANO DIRETOR

1. avaliar diretrizes de uso e ocupação para a Área de Planejamento considerada, contidas no Plano Diretor (Plano Diretor Decenal - Lei Complementar nº 16/92, título VI, cap. V).

2. considerar recomendações específicas contidas no Plano Diretor, relativas a Projetos de Alinhamento

- o programa de proteção e valorização do patrimônio cultural e do ambiente urbano compreende a revisão de Projetos de Alinhamento em vigor para os logradouros incluídos em Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) que estejam em desacordo com seus critérios de preservação (art. 130 do PDD);
- a regularização de favelas compreende a aprovação de Projetos de Alinhamento (art. 152 § 1º do PDD);
- os planos locais de circulação e sistema viário, desenvolvidos para cada Unidade Espacial de Planejamento e elaborados em conjunto com os Projetos de Estruturação Urbana, contemplam a revisão dos Projetos de Alinhamento das vias (art. 181 do PDD).

• LEGISLAÇÃO INCIDENTE NO LOTE

1. Regulamento de Zoneamento - RZ

2. Regulamento de Construção e Edificações - RCE

- ATE e taxa de ocupação;
- afastamentos;
- gabarito.

3. Regulamento de Parcelamento de Terras - RPT

- lote mínimo;
- área mínima;
- testada mínima.

Atualmente, as disposições legais para o Regulamento de Zoneamento estão contidas basicamente no Decreto nº 322/76; e para os Regulamentos de Construção e Edificações e Parcelamento da Terra, no Decreto nº 3.800/70. Os Projetos de Estruturação Urbana (PEUs), nas áreas que possuem este instrumento, substituem ou complementam a

legislação indicada para os Regulamentos de Zoneamento, Construção e Edificações e Parcelamento da Terra.

4. tombamento

O imóvel pode estar sujeito ao tombamento pelo órgão responsável pela preservação nos âmbitos federal, estadual ou municipal.

O Município do Rio de Janeiro admite também as figuras de bem preservado e bem tutelado, definidas no artigo 131 do Plano Diretor Decenal (PDD).

• ÁREAS SUJEITAS A LEGISLAÇÃO ESPECIAL

1. Áreas de Especial Interesse Ambiental (AEIA) (artigo 125 do PDD)

2. Unidades de Conservação Ambiental (artigos 123 e 124 do PDD)

- Área de Proteção Ambiental (APA)
- Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana (APARU)
- Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC)
- Área de Relevante Interesse Ecológico
- Reserva Biológica
- Estação Biológica
- Parque
- Área de Preservação Permanente

3. Áreas de Especial Interesse Social (AEIS) (artigos 141 a 145 do PDD)

4. Áreas de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) (artigo 59, parágrafo único, do PDD)

5. Área de entorno de bem tombado

Estabelecida através de consulta ao IPHAN ou INEPAC, dependendo da esfera do Poder Público que efetuou o tombamento do bem envolvido.

Sujeita-se a restrições de altura máxima e número de pisos nas edificações.

- analisar que influências poderão incorrer na valorização/desvalorização dos imóveis atingidos.

• FAIXAS DE PROTEÇÃO

• Faixa de proteção de canais, rios e lagoas (consulta à Divisão de Drenagem U/DGVU e/ou SERLA)

É uma faixa *non aedificandi*, identificada em plantas como FMP (Faixa Marginal de Proteção). Destina-se a proteger as margens dos cursos d'água e de lagoas. É calculada em função da vazão do curso d'água. Para cada gama de vazão existe uma largura específica de faixa de proteção. É estabelecida pela SERLA e pode estar definida em Projetos de Alinhamento de Orla de Lago (PAO) ou Projetos de Alinhamento de Rios (PAR), instrumentos de controle do sistema de proteção dos lagos e cursos d'água, respectivamente.

• Faixa de proteção de dutos e galerias (Decreto nº 11.012/88 da CEDAE, consulta à Divisão de Drenagem da SMO)

É uma faixa *non aedificandi*, destinada a reservar uma área de acesso aos dutos e galerias, para sua manutenção. É estabelecida pela CEDAE (quando referida aos dutos de distribuição de água e esgotamento sanitário) e pela Divisão de Drenagem da SMO (quando referida às galerias de águas pluviais).

• Faixa de proteção da rede de transmissão (consulta à TELERJ)

É uma faixa de restrição à altura das construções, estabelecida pela TELERJ, destinada a impedir a criação de obstáculos à transmissão da rede.

- **Faixa de proteção das linhas de METRÔ**
(consulta ao METRÔ)

É uma faixa de 15m em ambos os lados da linha do METRÔ, com restrição a alguns tipos de construção, para não prejudicar a rede. É definida pela Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro.

- **Faixa de proteção de linhas férreas**
(Decreto nº 10.739/51 da RFFSA)

É uma faixa *non aedificandi*, estabelecida pelo órgão responsável pela ferrovia, para manutenção da rede.

- **Faixa de proteção de rodovias**
(consulta ao órgão rodoviário responsável)

É uma faixa *non aedificandi*, estabelecida pelos órgãos responsáveis pelas rodovias, para implantação de instalações correlatas, para manutenção e futura ampliação da rodovia.

- **Faixa da linha de transmissão de energia elétrica**
(consulta à LIGHT)

É uma faixa *non aedificandi*, estabelecida pela LIGHT, para manutenção da rede.

Existem ainda os chamados cones de aproximação dos aeroportos, estabelecidos pelo Ministério da Aeronáutica, que estabelecem áreas de restrição ao gabarito de altura das construções.

ESCOLHA DE CRITÉRIOS DE PROJETO

As categorias consideradas são:

- **QUALIDADE AMBIENTAL;**
- **VIABILIDADE DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO DE ALINHAMENTO.**

Para cada PA proposto poderão ser identificadas questões prioritárias, tais como padrão de dimensionamento dos logradouros ou custos em desapropriação, em detrimento de outras.

- **QUALIDADE AMBIENTAL**

1. avaliar a funcionalidade do sistema de circulação viária

- **acessibilidade;**
- **fluxo de veículos e pedestres;**
- **integração da rede viária.**

2. avaliar o padrão de dimensionamento dos logradouros

- **relação entre áreas públicas e privadas;**
- **fluxo e concentração de veículos e de pedestres.**

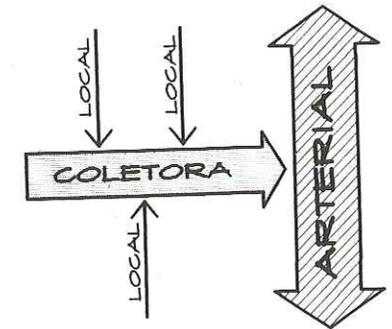
Verificar se há necessidade e possibilidade de se constituir praças, parques, jardins, passeios, etc.

3. avaliar o padrão de desenho urbano

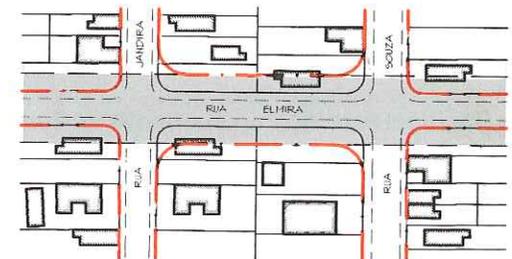
- **coerência da rede viária traçada (concordância de raio de curvatura, continuidade de traçado de vias);**
- **continuidade do traçado de pistas de rolamento e passeios;**
- **perspectivas visuais;**
- **volumetria dos ambientes urbanos;**
- **posição ou possibilidade de implantação de arborização.**

Para a volumetria dos ambientes urbanos, caracterizar o plano de massa considerando os parâmetros de edificabilidade máximos em função da largura da caixa de rua existente e proposta.

Verificar implicações das mudanças no plano de massa para o maior ou menor adensamento predial.



Avaliar a integração da rede viária



Avaliar a continuidade do traçado de pistas de rolamento e passeios

• VIABILIDADE DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO DE ALINHAMENTO

1. estimar impactos do Projeto de Alinhamento nos lotes atingidos

• valorização/desvalorização dos lotes afetados

Os lotes podem sofrer perda de valor com a aplicação do Projeto de Alinhamento, implicando desinteresse do proprietário na renovação edilícia.

• aumento/diminuição de área livre

O Projeto de Alinhamento pode atingir lotes, prejudicando ou impedindo o desenvolvimento de alguma atividade relevante. O processamento do recuo pode resultar, por exemplo, na diminuição de áreas livres em edificações escolares, indispensáveis para recreação.

• acessibilidade do lote ao logradouro

A implantação do Projeto de Alinhamento pode ter implicações no acesso dos lotes afetados, dificultando ou facilitando o mesmo.

• caracterização/descaracterização da área

O lote atingido pelo Projeto de Alinhamento pode tratar-se de um bem tutelado, cujo interesse é de que, sendo modificado ou demolido, não descaracterize um conjunto preservado.

2. estimar o prazo de implantação do Projeto de Alinhamento

• atuação do mercado imobiliário

• possibilidade de permutas em lotes públicos

• utilização de operações interligadas de incentivo à implantação do Projeto de Alinhamento

Existem cidades onde a Prefeitura tem se utilizado de operações interligadas, alterando parâmetros edilícios em troca da doação de recuo, para incentivar a implantação do Projeto de Alinhamento.

Em determinados casos, poderá ser mais vantajoso fazer incidir o novo alinhamento apenas em um dos lados do logradouro público, diminuindo o número de lotes atingidos e contribuindo para acelerar a sua implantação.

3. estimar custos de desapropriação

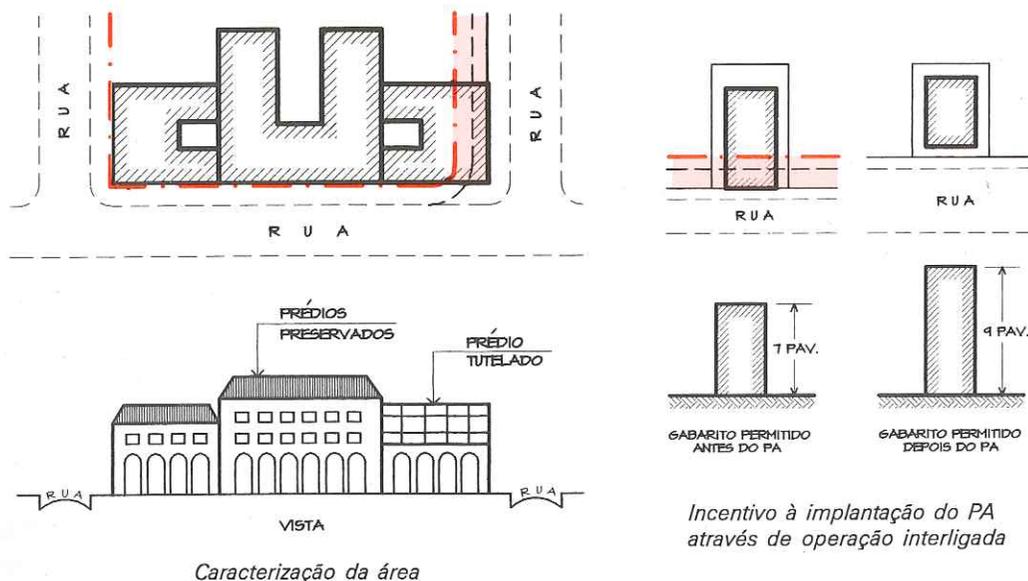
O custo relativo com a desapropriação total ou parcial dos lotes afetados pelo Projeto de Alinhamento deve ser estimado, a fim de ser comparado com outros custos e benefícios.

4. estimar outros custos

Custos sociais, econômicos e ambientais que podem vir a ser causados pela implantação do Projeto de Alinhamento. A implantação do Projeto de Alinhamento pode implicar deslocamento de população, invasões, deterioração de ambientes, compartimentação de uma área de vizinhança, transformação de usos.

5. estimar o atendimento às recomendações contidas no Plano Diretor

A elaboração ou a revisão do Projeto de Alinhamento proposto deve corresponder às prioridades estabelecidas pelo Plano Diretor.



*Incentivo à implantação do PA
através de operação interligada*

ALTERNATIVAS DE PROJETO TÉCNICO PARA PROJETOS DE ALINHAMENTO

Para elaboração e revisão dos Projetos de Alinhamento foram consideradas alternativas de projeto técnico relativas a:

- Dimensionamento de seções-tipo da caixa de rua
- Traçado de cruzamentos e esquinas das vias
- Traçado da curvatura das vias

As alternativas apresentadas levam em conta a diferença dos tipos de circulação na rede viária correspondentes à diversidade de funções desempenhadas pelas vias de acordo com sua hierarquia. A classificação hierárquica adotada para apresentação de alternativas é: via local, via coletora e via arterial.

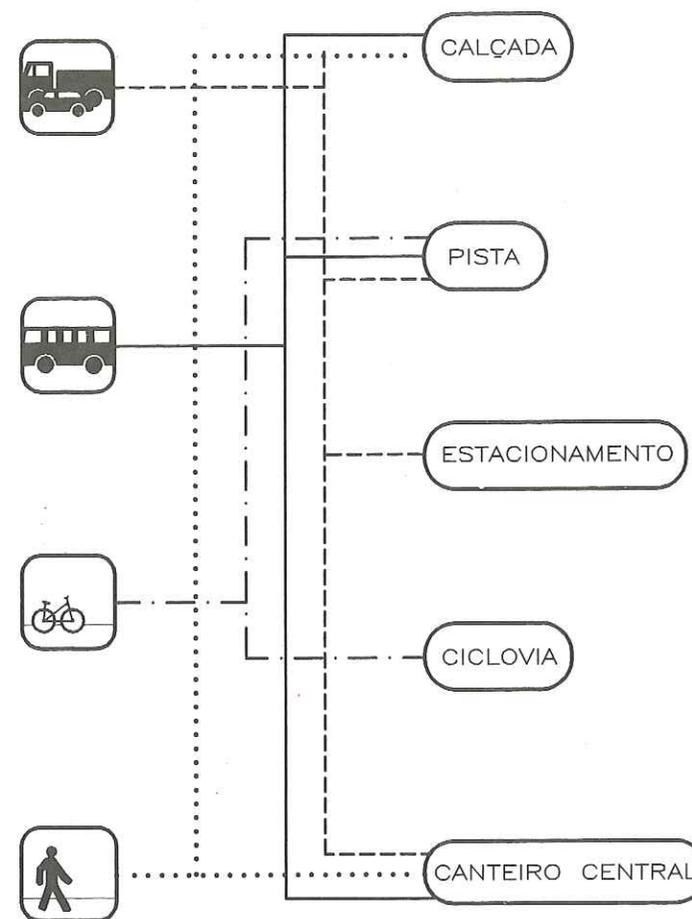
DIMENSIONAMENTO DE SEÇÕES-TIPO

No dimensionamento das seções-tipo foram considerados os elementos constantes da via (calçada, pista de rolamento, estacionamento, ciclovia e canteiro central) relacionados à circulação de veículos (automóveis, caminhões, ônibus e bicicletas) e de pedestres. O esquema apresentado vincula os tipos de circulação aos elementos da via nos quais exerce influência para o seu dimensionamento:

- a circulação de carros e caminhões influencia o dimensionamento da pista de rolamento, do estacionamento e do canteiro central (quando é definido contorno nas pistas de rolamento);
- a circulação de ônibus influencia o dimensionamento da calçada (quando implica a execução de abrigos e baias de ônibus), da pista de rolamento e do canteiro central (quando é definido contorno nas pistas de rolamento);
- a circulação de bicicletas influencia o dimensionamento da pista de rolamento e da ciclovia;
- a circulação de pedestres influencia o dimensionamento da calçada e do canteiro central (para travessia entre pistas de rolamento).

As alternativas para o dimensionamento do logradouro público são definidas em função da necessidade de espaço estabelecida por cada tipo de circulação nos elementos da via sobre os quais têm influência.

É importante chamar a atenção de que os espaços definidos para cada tipo de circulação de veículos (ônibus, bicicletas, carros e caminhões), não correspondem à largura das faixas de trânsito que compõem a pista de rolamento. É possível definir o dimensionamento das faixas a partir da divisão em partes iguais da largura total da pista, considerando as necessidades requeridas para o fluxo dos veículos.

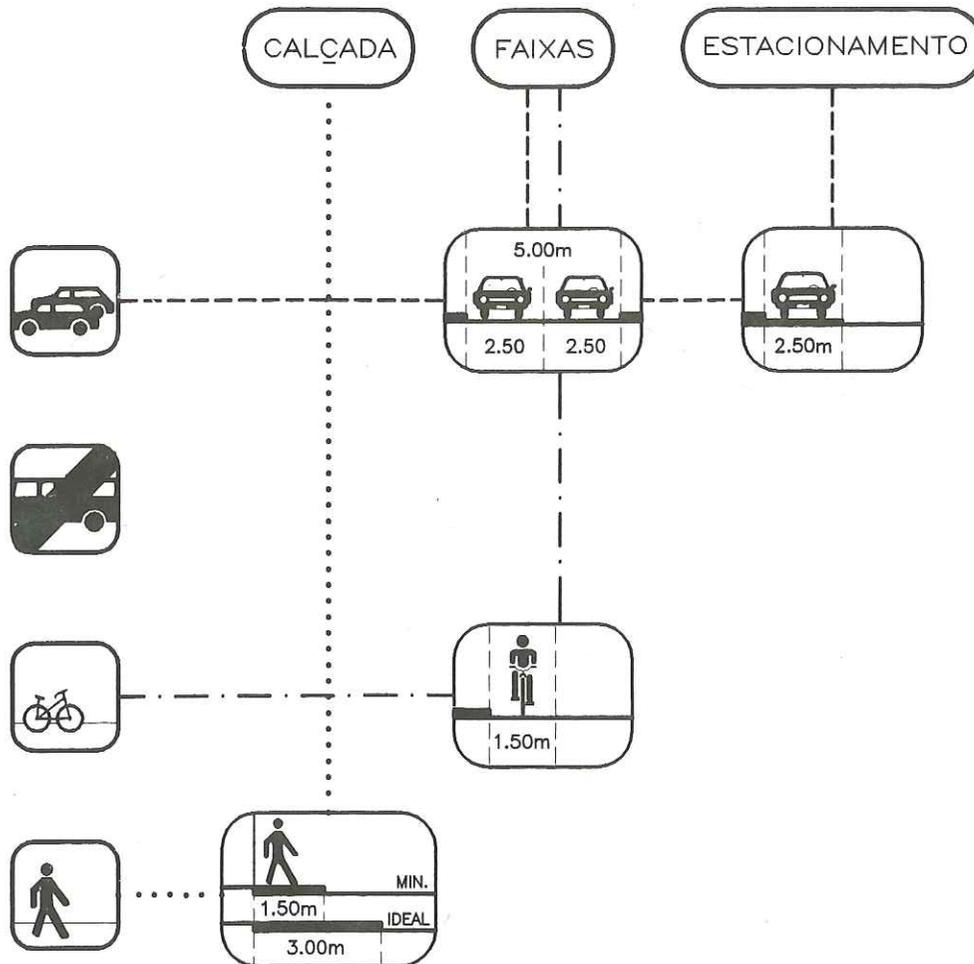


VIA LOCAL

Via que apresenta baixa fluidez e alta acessibilidade. Caracteriza-se pela intensa integração com o uso do solo lindeiro. Em geral, trata-se de logradouro com atividades residenciais.

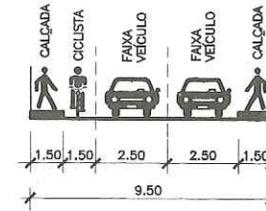
Na via local, pode ser considerado um dimensionamento mínimo das calçadas em situações especiais (por exemplo, em áreas de interesse social) e um dimensionamento ideal. A pista deve ter largura suficiente para assegurar o tráfego restrito de carros e bicicletas e permitir limitar a velocidade dos veículos. A demanda por estacionamento não é intensa.

1. Elementos da via:

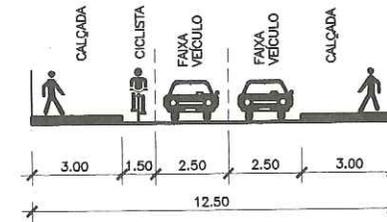


2. Alternativas para a largura do logradouro:

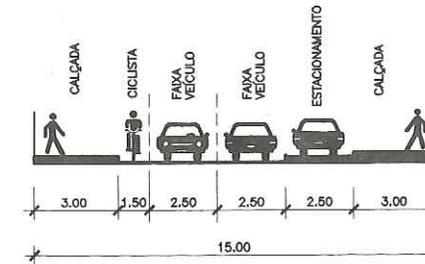
1-VIA LOCAL COM CALÇADA MÍNIMA



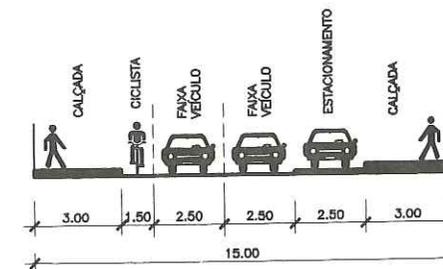
2-VIA LOCAL COM CALÇADA IDEAL



3-VIA LOCAL COM ESTACIONAMENTO PARALELO À CALÇADA



4-VIA LOCAL DE MÃO DUPLA COM ESTACIONAMENTO PARALELO À CALÇADA

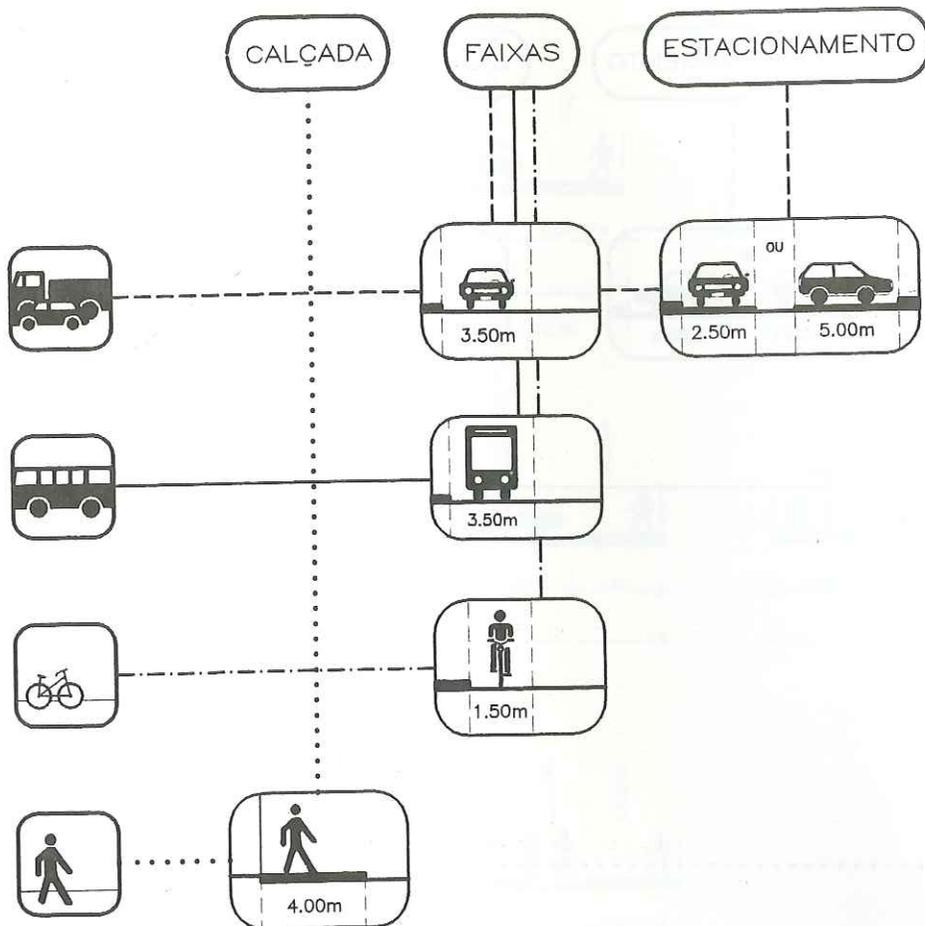


VIA COLETORA

Recebe e distribui o tráfego proveniente das vias locais e alimenta as vias arteriais. Apresenta equilíbrio entre fluidez e acessibilidade. Propicia a instalação de atividades de comércio e serviço.

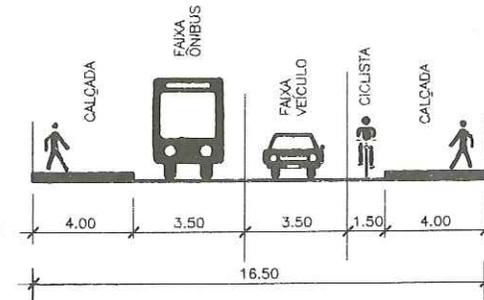
Na via coletora, as atividades de comércio e serviços impõem uma maior largura na calçada. A pista deve ter largura suficiente para o escoamento do tráfego de distribuição de carros e bicicletas e para o fluxo de ônibus e caminhões de carga e descarga. O estacionamento é previsto para atender as atividades de comércio e serviços nos lotes lindeiros.

1. Elementos da via:

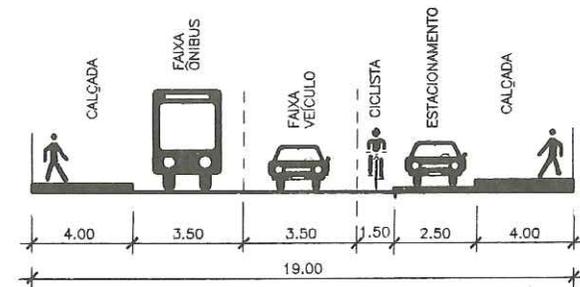


2. Alternativas para a largura do logradouro:

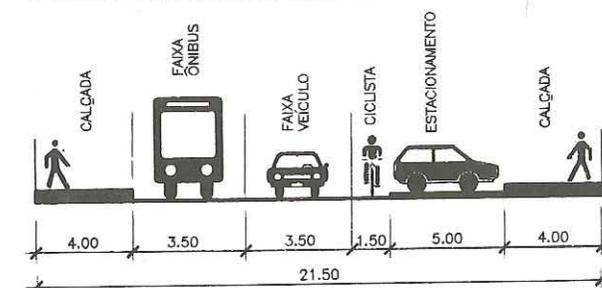
1-VIA COLETORA SEM ESTACIONAMENTO



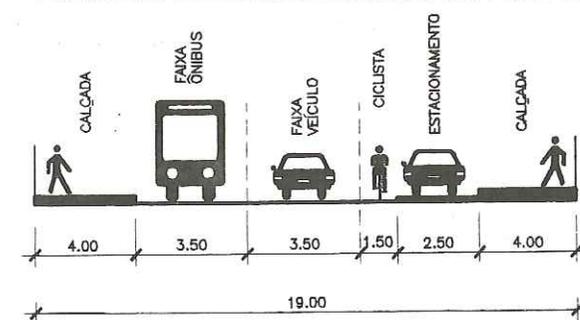
2-VIA COLETORA COM ESTACIONAMENTO PARALELO À CALÇADA



3-VIA COLETORA COM ESTACIONAMENTO TRANSVERSAL À CALÇADA



4-VIA COLETORA DE MÃO DUPLA COM ESTACIONAMENTO PARALELO À CALÇADA

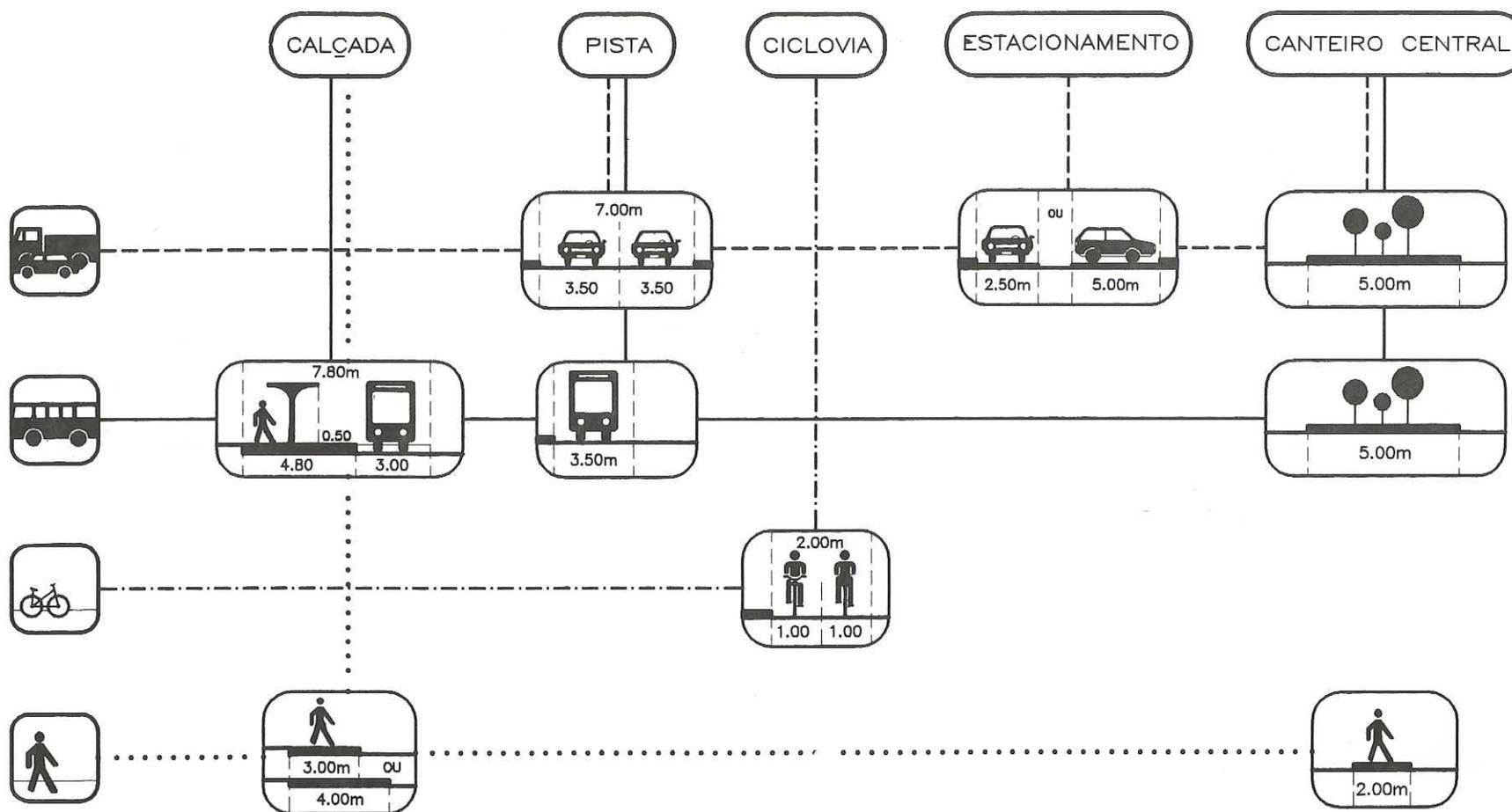


VIA ARTERIAL

Permite ligações intra-urbanas, com média ou alta fluidez e média ou baixa acessibilidade. Apresenta, portanto, relativa integração com o uso lindeiro.

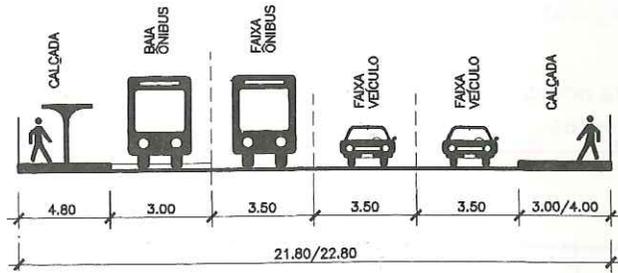
Na via arterial, a calçada é alargada (4.80m) para permitir a implantação de abrigos e baias de ônibus. Pode ser também considerada uma maior largura da calçada (4.00m) do que a usual (3.00m) para isolar o fluxo intenso de veículos das edificações. A pista é destinada basicamente ao tráfego de ligação. Dependendo do uso nos lotes lindeiros e da intensidade do fluxo de veículos comporta estacionamento.

1. Elementos da via:

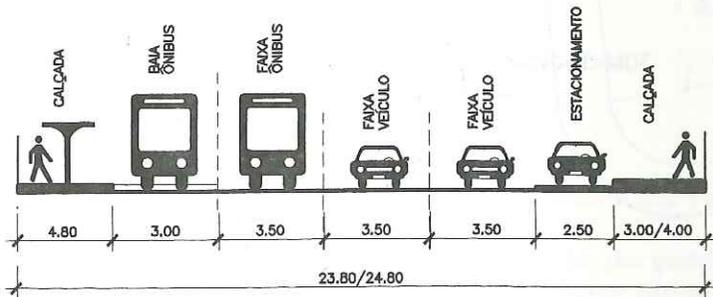


2. Alternativas para a largura do logradouro:

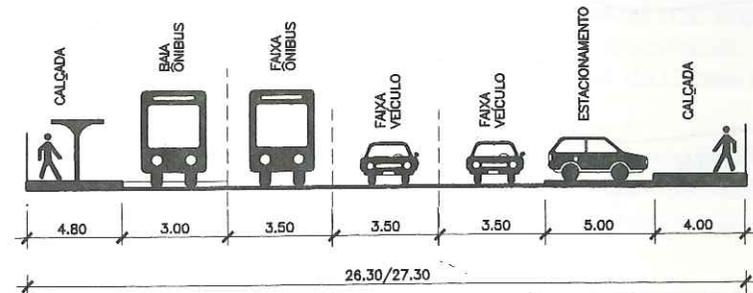
1-VIA ARTERIAL SEM ESTACIONAMENTO



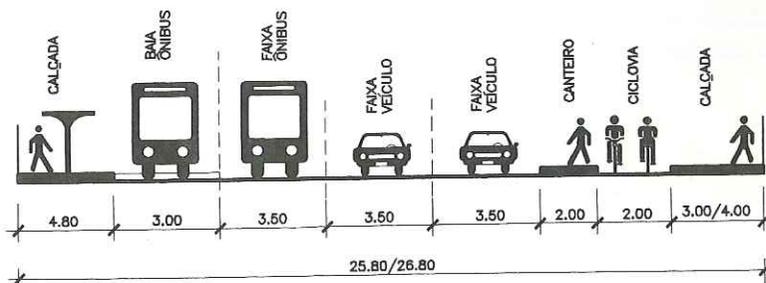
2-VIA ARTERIAL COM ESTACIONAMENTO PARALELO À CALÇADA



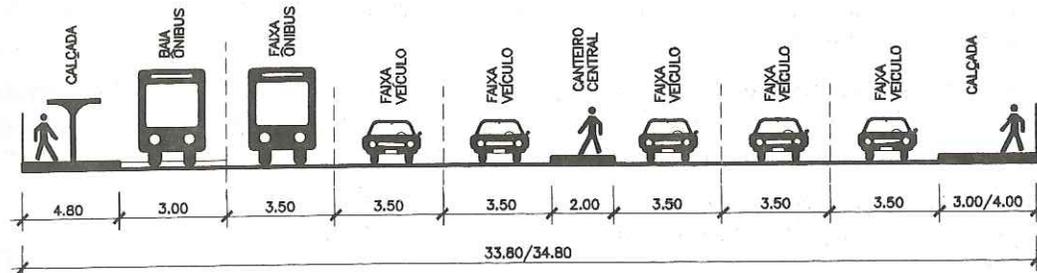
3-VIA ARTERIAL COM ESTACIONAMENTO TRANSVERSAL À CALÇADA



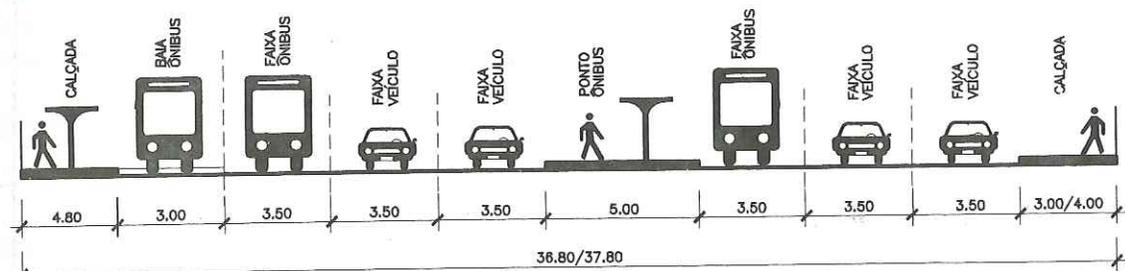
4-VIA ARTERIAL COM CICLOVIA



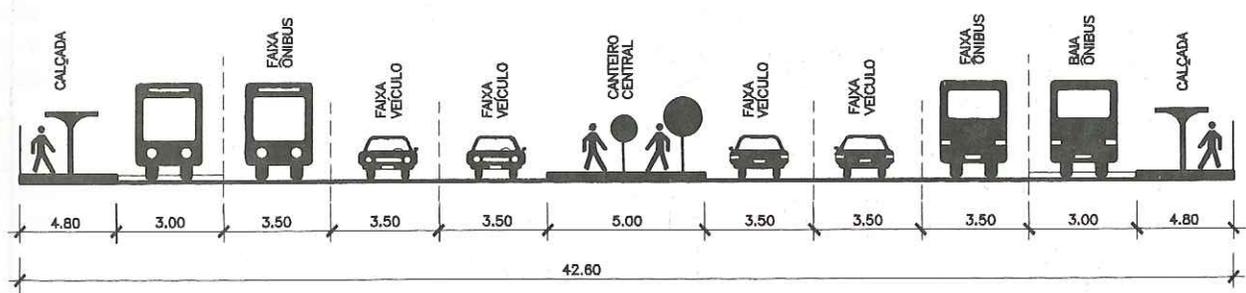
5-VIA ARTERIAL COM CANTEIRO CENTRAL E PISTA EM MÃO ÚNICA



6-VIA ARTERIAL COM CANTEIRO CENTRAL E PONTO DE ÔNIBUS



7-VIA ARTERIAL COM CANTEIRO CENTRAL E PISTAS EM MÃO DUPLA



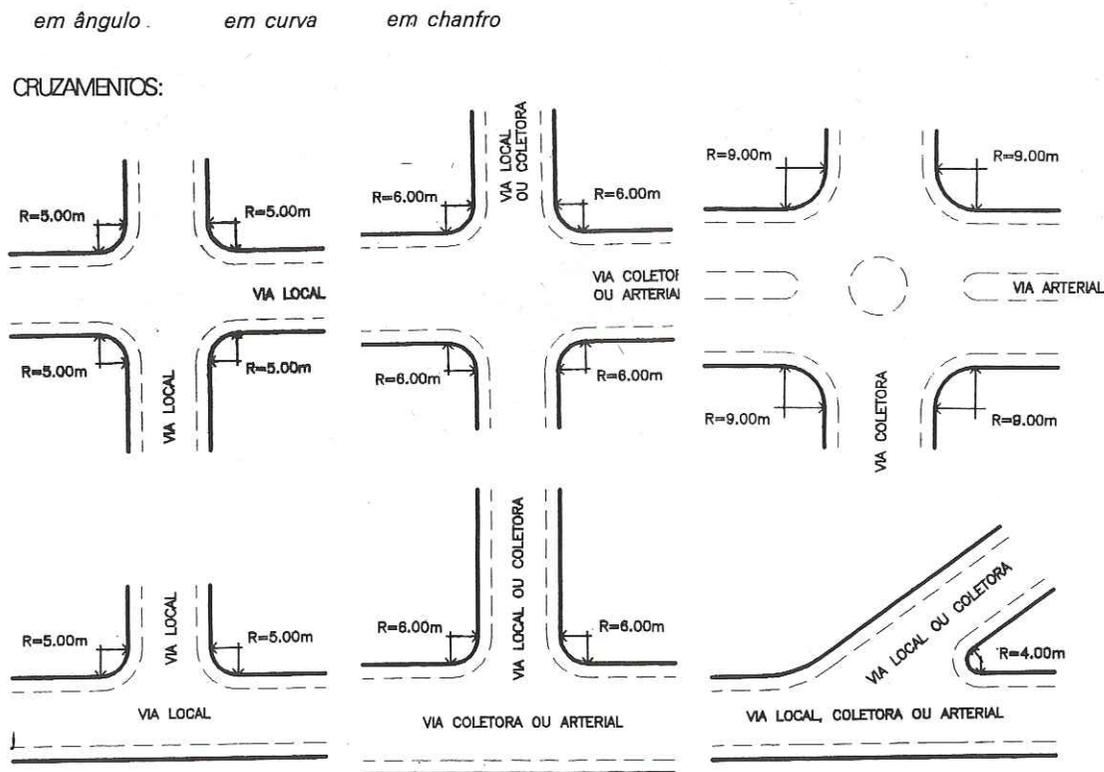
TRAÇADO DE CRUZAMENTOS E ESQUINAS

A definição de alternativas de traçado dos cruzamentos das vias leva em conta o fluxo dos veículos na rua, estabelecido a partir de sua hierarquia na rede viária, e as características geométricas das vias que se cruzam.

As opções de cruzamentos apresentadas visam privilegiar aspectos relacionados à segurança e à comodidade dos pedestres na utilização das vias e à manutenção das características tradicionais de traçado da malha urbana no Rio de Janeiro.

Convém chamar a atenção de que a adequação dos cruzamentos das vias não depende apenas do seu traçado, mas de aspectos relacionados à organização e ao controle do tráfego.

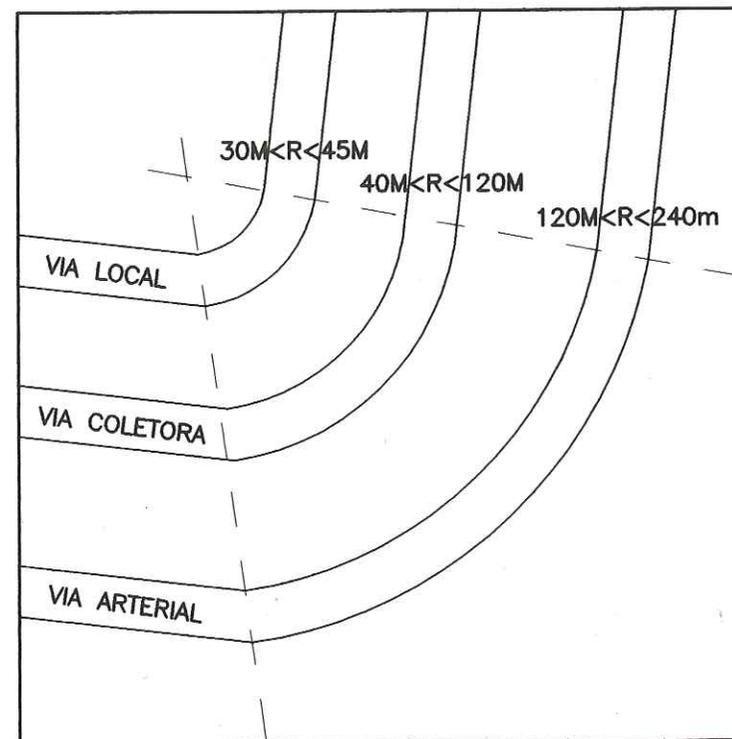
ESQUINAS:



TRAÇADO DE CURVATURA DAS VIAS

Os raios de curvatura da via podem ser estabelecidos em função da sua hierarquia viária, pois esta define larguras das caixas de rua diversas e diferentes necessidades de fluidez.

As alternativas sugeridas para novas vias diferenciam-se daquelas apresentadas para retificação de vias existentes.



ASPECTOS DA GESTÃO DE TERRAS PÚBLICAS RELACIONADOS COM PROJETOS DE ALINHAMENTO

Na análise de problemas envolvendo Projetos de Alinhamento surge uma série de questões relativas à gestão de terras públicas. São elas:

- **Aceitação e reconhecimento de logradouro público**
 - Destinação de áreas públicas
 - Alienação de áreas públicas
 - Desapropriação
 - Uso especial de bens públicos

ACEITAÇÃO E RECONHECIMENTO DE LOGRADOURO PÚBLICO

A aceitação do logradouro consiste na verificação, por parte de órgão competente da Prefeitura, do cumprimento das exigências requeridas para obras de urbanização. É condição para concessão do *habite-se* para as edificações.

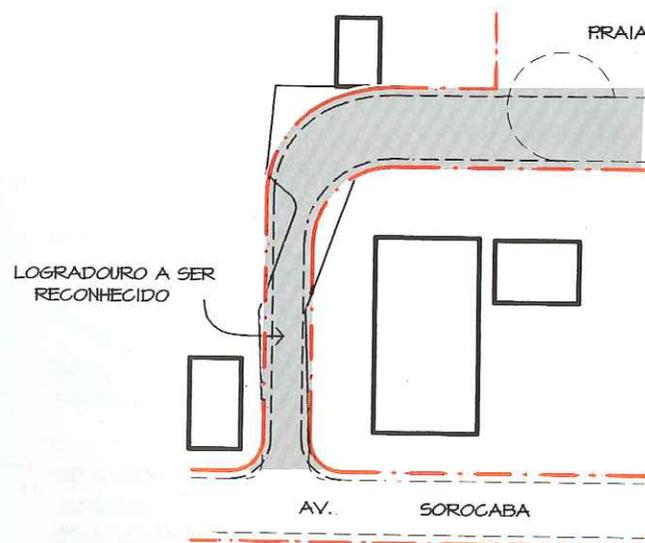
O reconhecimento do logradouro é a oficialização da rua. Implica dar um nome oficial para o logradouro público. O logradouro reconhecido tem um endereço oficial e consta dos cadastros da Divisão Regional de Conservação encarregada da manutenção das vias.

A aceitação é um ato administrativo regulamentado pelo Decreto nº 3.800/70. O reconhecimento é um ato legal, constituído por decreto do Executivo e regulamentado pelo Decreto nº 5.625/85. Ambos fazem parte do processo de oficialização das vias de um loteamento.

Após a aprovação e o registro do projeto de loteamento, o loteador recebe a licença de urbanização por 24 meses. Findo o prazo, realizadas as obras, é feita a aceitação e, em seguida, o reconhecimento.

RELAÇÃO ENTRE PROJETO DE ALINHAMENTO E ACEITAÇÃO E RECONHECIMENTO

O Projeto de Alinhamento pode se reportar a um logradouro não reconhecido ou não aceito. As ruas podem ser reconhecidas sem Projeto de Alinhamento. No entanto, para a aceitação, é necessário que o logradouro público tenha um Projeto de Alinhamento.



Existem muitos pedidos para reconhecimento de logradouros que não apresentam condições de urbanização. Nesses casos, é comum a solicitação para elaboração de Projeto de Alinhamento, que exerce a função de parâmetro orientador para retificação do alinhamento.

DESTINAÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS

São públicos os bens do domínio nacional pertencentes à União, aos Estados ou aos Municípios e às autarquias ou fundações de direito público. Todos os outros são particulares, seja qual for a pessoa a que pertencerem (art. 65 do Código Civil).

No Rio de Janeiro, os bens imóveis do domínio municipal são classificados em: bens de uso comum do povo, bens de uso especial e bens dominicais e sua destinação se dá através de ato próprio do Prefeito (art. 236, § 3o da LOM).

- **Bem de uso comum do povo**, também chamado bem de domínio público ou bem de uso comum, é o bem aberto à utilização pública irrestritamente. São as praias, os mares, os logradouros públicos, as estradas.
- **Bem de uso especial** ou bem patrimonial indisponível é o bem de uso restrito, de modo a atender à execução ou ao apoio de serviços públicos. São edifícios ou terrenos aplicados a serviço ou estabelecimento municipal e praças militares. Podem possuir, de acordo com a sua finalidade, limitações de acesso público.
- **Bem dominical**, também chamado bem dominial ou bem patrimonial disponível, é o bem público que não tem uma destinação especial coletiva, podendo vir a ser utilizado para qualquer fim. São os imóveis municipais remanescentes de desapropriação, doados sem ônus ou encargos ou doados em pagamento por particulares.

Os bens de uso comum e os de uso especial possuem sempre uma destinação específica, mesmo que esta decorra apenas da sua própria natureza. Os bens dominicais não possuem destinação específica. A destinação dos bens públicos pode se dar por fato ou por um ato (decreto, lei).

Bens públicos de uso especial ou dominicais são suscetíveis de registro na Divisão de Patrimônio do Município (art. 242 do RGCAF). A integração dos bens de uso comum ao domínio público independe de qualquer registro imobiliário. A guarda dos bens de uso comum compete à Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos.

MUDANÇA DE DESTINAÇÃO DOS BENS PÚBLICOS

De acordo com a Lei Orgânica do Município (art. 236, § 3o), a destinação dos bens imóveis do domínio municipal poderá ser modificada sempre que o interesse público exigir, através de ato do Prefeito.

Quando um bem público passa da categoria de bem dominical para a categoria de bem de uso comum ou de uso especial, diz-se que este bem foi afetado. Portanto, bens de uso comum e de uso especial estão afetados por uma destinação funcional e jurídica para uma utilização coletiva.

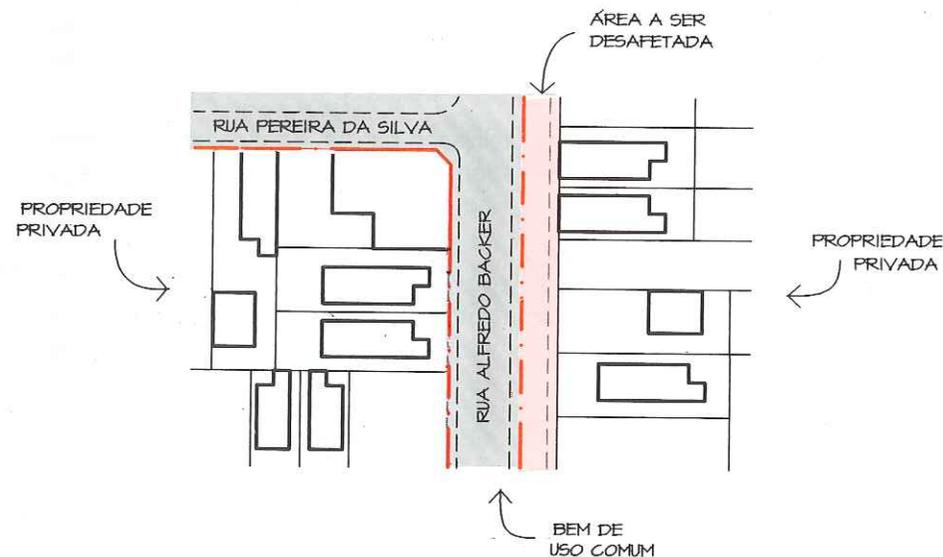
Quando retira-se de um bem público de uso comum ou de uso especial a sua destinação (afetação) pública (utilização para fins de utilidade pública), diz-se que este bem foi desafetado. De acordo com o artigo 236, § 5º, da LOM, a desafetação de bens de uso comum depende de prévia aprovação das comunidades circunvizinhas ou diretamente interessadas.

O bem de uso especial para tornar-se logradouro público também tem de ser desafetado, por estar sendo modificada sua destinação específica.

PROJETO DE ALINHAMENTO E DESTINAÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS

Quando o Projeto de Alinhamento atinge terras públicas, propõe sua partição em bens de uso comum e bens de uso especial e dominical, mas não efetua mudanças na destinação das áreas públicas, enquanto não for efetivamente aplicado.

Só não será suficiente a aplicação do Projeto de Alinhamento (aprovado por Decreto) para a desafetação do bem de uso comum, na eventualidade deste bem ter sido afetado através de uma Lei. De acordo com o art. 236 4º da LOM, é necessário um ato legal de igual ou superior hierarquia para a desafetação do bem público.



No caso, por exemplo, do Projeto de Alinhamento retificar o traçado do logradouro público, resultando em áreas destinadas à investidura, a faixa de logradouro indicada para incorporar-se à propriedade adjacente permanece um bem de uso comum até o momento em que o Projeto de Alinhamento é aplicado, quando desafeta-se, tornando-se um bem dominical, para que seja adquirido por investidura pelo proprietário lindeiro.

ALIENAÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS

Alienar bens públicos significa retirar do patrimônio público um bem. A alienação é uma característica da propriedade e só se aplica aos bens públicos dominicais. É regulamentada através de dispositivos da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro e do RGCAF.

Bens de uso comum e de uso especial não são passíveis de alienação por serem de domínio do povo. Mantêm a inalienabilidade enquanto permanecerem afetados ao uso comum ou a um uso especial. Tornam-se alienáveis pela desqualificação jurídica ou desafetação, passando à condição de bem dominical e sujeito ao seu regime jurídico.

- Os bens públicos podem ser alienados através de:

- venda;
- doação em pagamento (dar um bem para cobrir uma dívida);
- permuta (troca de bens);
- investidura;
- doação com ou sem encargos.

- Para alienar um bem público é necessário:

- autorização e/ou desafetação do Poder Legislativo, com justificativa, por motivo de relevância pública;
- avaliação prévia;
- concorrência (nos casos de venda e doação com encargo).

Exceto no caso de imóveis residenciais e assentamentos destinados à população de baixa renda, a alienação de bens imóveis do Município do Rio de Janeiro depende de prévia autorização da Câmara Municipal, precedida de licitação, dispensada nos casos de doação em pagamento, permuta ou investidura (art. 237 § 1º da LOM).

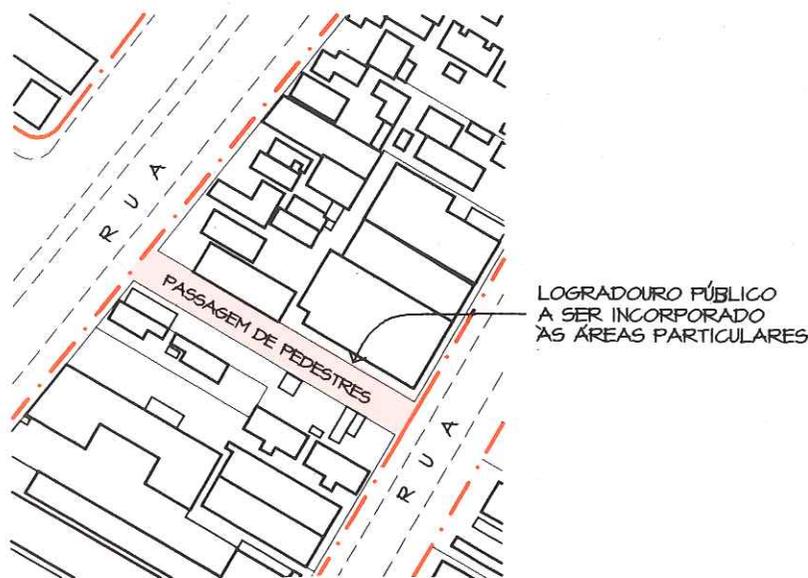
PROJETO DE ALINHAMENTO E ALIENAÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS

Através da indicação do alinhamento, o Projeto de Alinhamento propõe a partição das terras em logradouro público (bem de uso comum) e propriedade privada (que no caso de áreas públicas são os bens de uso especial e dominical).

Justifica-se uma modificação no Projeto de Alinhamento nas situações em que a área a ser alienada estiver definida como bem de uso comum, necessitando ser desafetada e transformada em bem dominical, para então ser alienada.

A Lei Federal nº 6.766/79 prevê que 35% da gleba loteada sejam reservadas para áreas públicas, compreendendo áreas livres, logradouros públicos e áreas para equipamentos comunitários. Algumas dessas áreas são, portanto, bens de uso comum, e outras, bens de uso especial.

Entende-se que a aprovação do Projeto de Loteamento é um ato legal que institui de uma forma genérica a destinação de bens públicos. As áreas reservadas ao Município no loteamento são destinadas para uma utilidade pública, podendo, indistintamente, serem afetadas para um uso comum do povo ou um uso especial. No entanto, em nenhuma circunstância, constituem-se em bens dominicais, não podendo ser alienadas.



É comum a solicitação de revisão do Projeto de Alinhamento atendendo à demanda de particulares para incorporação de áreas públicas à sua propriedade. Nesses casos, cabe aos responsáveis pela elaboração e revisão de Projetos de Alinhamento avaliar critérios de decisão levando em consideração aspectos urbanísticos e sugerir procedimento.

DESAPROPRIAÇÃO

Desapropriação é a perda da propriedade sofrida por um particular em favor do Poder Público, mediante justa indenização. Constitui-se legalmente através de decreto do Executivo, justificando-se por diferentes motivos. O bem desapropriado só passa para o domínio público com o pagamento da indenização ou o depósito correspondente ao seu valor provisório.

- **Desapropriação por interesse social** é a perda da propriedade pelo particular para utilização com finalidade social, inclusive venda a terceiros (art. 3º da Lei Federal nº 4.132/62).
- **Desapropriação por utilidade pública** é a perda da propriedade pelo particular com destinação do bem à utilização pelo próprio Poder Público. É prevista para os casos de abertura, conservação e melhoramento de logradouros públicos (art. 10 do Decreto-lei nº 3.365/41).
- **Desapropriação por zona** é a desapropriação por utilidade pública para fins urbanísticos. Pode abranger não só o trecho que sofrerá intervenção urbanística como também a área contígua, seja pela necessidade do desenvolvimento da obra ou pela extraordinária valorização com a concretização da melhoria (art. 4º do Decreto-lei nº 3.365/41).
- **Desapropriação para urbanização ou reurbanização** é a desapropriação por utilidade pública para fins de zoneamento, renovação de áreas ou implantação de novos núcleos urbanos (art. 5º do Decreto-lei nº 3.365/41).

Na desapropriação para fins urbanísticos, e para urbanização ou reurbanização, após a conclusão das obras, as áreas excedentes das necessidades públicas e remanescentes de desapropriação, constituem-se em bens dominicais, podendo ser alienadas.

PROJETO DE ALINHAMENTO E DESAPROPRIAÇÃO

Desapropriação é um ato independente do Projeto de Alinhamento. Não é necessário um novo Projeto de Alinhamento demarcando os bens particulares que passarão ao domínio público para desapropriar.

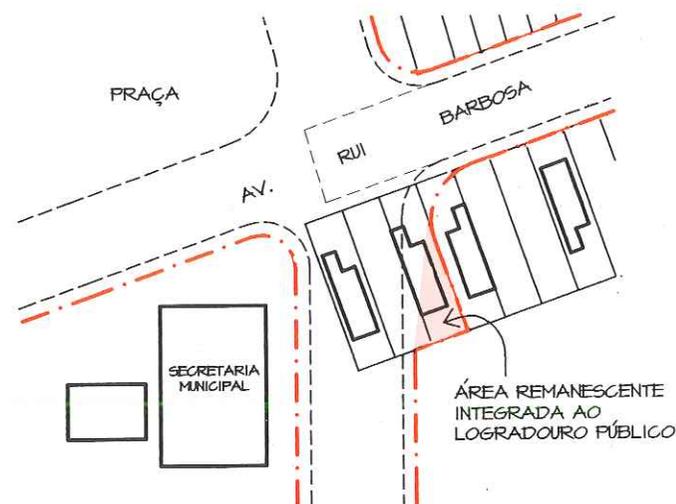
Para que um Projeto de Alinhamento seja implantado de imediato, após sua aprovação, as áreas de recuo devem ser incorporadas ao logradouro público mediante desapropriação.

Se o lote atingido pelo Projeto de Alinhamento perder o seu valor econômico pela incorporação do recuo ao logradouro público, todo o imóvel, e não somente a faixa atingida, é passível de indenização.

A incorporação de faixa do terreno particular ao logradouro público não pode lesar o direito de propriedade de tal forma que retire ou prejudique sua destinação.

No Rio de Janeiro e em outras cidades, o Projeto de Alinhamento evita ou diminui a necessidade de desapropriações mediante a assinatura do termo de recuo, em troca da licença para construção ou da aprovação de alteração fundiária, no caso da implantação progressiva do Projeto de Alinhamento.

A obrigatoriedade da doação do recuo, é juridicamente controversa. Para Hely L. Meirelles, o recuo deveria em qualquer situação ser indenizado. Para José Afonso da Silva, como o recuo é uma restrição geral, em princípio, não é indenizável, devendo ser analisado caso a caso.



Justifica-se a elaboração ou a revisão de um Projeto de Alinhamento quando em decorrência de uma obra pública, resultarem áreas remanescentes de desapropriações. Através do Projeto de Alinhamento poderá ser indicada ou não a integração dessas áreas remanescentes ao logradouro público, baseada em critérios urbanísticos.

USO ESPECIAL DE BENS PÚBLICOS

USOS DAS ÁREAS DE RECUO PROCESSADAS

Há logradouros onde o Projeto de Alinhamento não foi ainda implantado em sua totalidade ou que jamais poderá ser, em função da existência de bens preservados atingidos. Pode ser conveniente ou não a modificação do Projeto de Alinhamento, revogando o alinhamento projetado. Em ambos os casos, deverá ser avaliado um possível uso para as áreas de recuo já processadas.

A modificação do Projeto de Alinhamento depende do conhecimento do grau de implantação dos recuos processados, no logradouro considerado.

Poderá ser de interesse adotar em recuos processados usos no âmbito do trânsito público, (como estacionamento de veículos, baias de ônibus ou alargamento de calçadas), mantendo essas áreas como logradouro público.

As áreas de recuo poderão também ser utilizadas no âmbito privado. De acordo com o artigo 311 do RGCAF, proprietários ou locatários dos imóveis podem utilizar, a título precário, nas condições estabelecidas para cada caso, áreas de recuo desmembradas de seus terrenos, enquanto a elas não tiver sido dada a destinação prevista.

O Projeto de Alinhamento não é um instrumento apenas para alargamento de ruas. Os recuos processados podem ter outros usos que não o de propiciar o aumento da faixa do trânsito de veículos.



Utilização de recuo no âmbito público

Meacir Arruda



Utilização de recuo no âmbito privado

Virginia Bittencourt

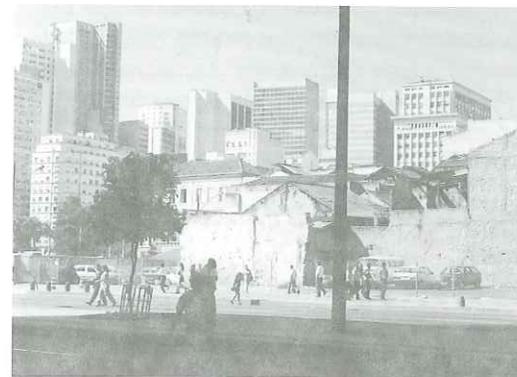
USOS DOS REMANESCENTES DE DESAPROPRIAÇÃO

Em decorrência de obras públicas, podem resultar áreas remanescentes de desapropriações com dimensões insuficientes para caracterizar um lote autônomo. Não convém deixar áreas livres na cidade sem uma destinação específica. Acabam sendo mal utilizadas, causando a desvalorização ou degradação do entorno.

Algumas alternativas se apresentam para utilização dos remanescentes. Essas áreas poderão ser investidas por proprietários limdeiros. Se houver necessidade de incorporá-las ao logradouro público, justifica-se a elaboração de um Projeto de Alinhamento, afetando-as. Os remanescentes poderão ser também utilizados por particulares, através de uma das formas de uso especial de bens públicos.

De acordo com o artigo 311 do RGCAF, os imóveis desapropriados, enquanto não tiver sido dada a destinação prevista, podem ser utilizados, a título precário, nas condições estabelecidas para cada caso, por antigos proprietários ou locatários.

Cabe aos responsáveis pela elaboração e revisão de Projetos de Alinhamento apontar critérios de decisão levando em conta aspectos urbanísticos.



Virginia Bittencourt

Uso do remanescente para estacionamento



Meacir Arruda

Uso do remanescente para área de lazer

FORMAS ADMINISTRATIVAS DE USO DO BEM PÚBLICO

Bens públicos inalienáveis podem ser utilizados por particulares mediante a aplicação de instrumentos jurídicos, que têm por objetivo conceder a terceiros o uso de um bem público com exclusividade.

- **Cessão de uso** : *É a transferência gratuita da posse de um bem público de uma entidade ou órgão público para outro. Consiste num ato de colaboração entre repartições públicas.*
- **Concessão de uso**: *É o contrato administrativo, geralmente oneroso, através do qual a Administração Pública concede a um particular a utilização exclusiva de um bem público, pelo prazo e nas condições ajustadas com a Administração. A escolha do concessionário se dá mediante licitação.*
- **Permissão de uso** : *É ato negocial, precário, gratuito ou remunerado. Pode ser revogável a qualquer tempo pela Administração, existindo interesse público, sem o consentimento da outra parte. É utilizada para o fim de exploração lucrativa de serviços de utilidade pública, como por exemplo, para instalação de bancas de jornais em praças.*
- **Autorização de uso** : *É o modo mais precário de conceder o uso especial de um bem público, pois visa apenas as atividades transitórias e pouco relevantes para o Poder Público. Não exige forma nem requisitos especiais. Se consubstancia através de ato escrito do Prefeito, revogável a qualquer tempo e sem qualquer ônus para o Município.*

DIRETRIZES PARA O GERENCIAMENTO DE PROJETOS DE ALINHAMENTO

SISTEMA DE PROJETOS DE ALINHAMENTO

O Sistema de Projetos de Alinhamento da cidade do Rio de Janeiro compreende hoje um total aproximado de 11.000 PAs em vigor, organizados em uma série numérica contínua. Este conjunto complementa-se com os Projetos de Alinhamento que foram elaborados pelo Departamento de Estradas de Rodagem, conhecidos como PAs DER, parte dos quais possui numeração seqüencial própria. Os PAs, na sua totalidade, podem ser articulados entre si por justaposição gráfica, configurando uma grande parte da rede viária da cidade.

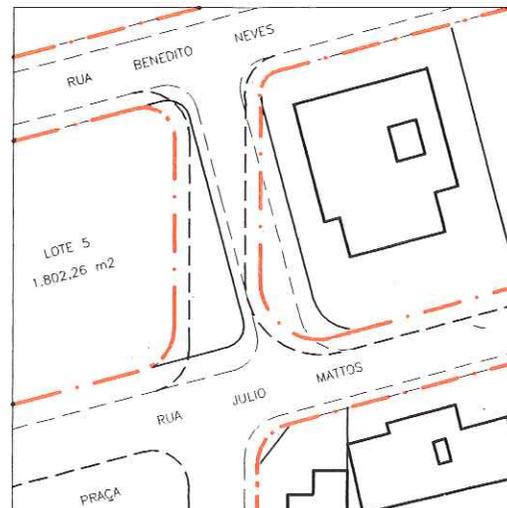
A formação desse sistema atravessou várias etapas da vida da cidade, nas quais o Projeto de Alinhamento, por vezes, aparece associado a projetos de urbanização (PAAs/PALs) de diferentes graus de abrangência e complexidade, além de projetos viários de diversas procedências e níveis de detalhamento.

O uso diversificado, ao longo do tempo, do Projeto de Alinhamento como instrumento de projeto e regulamentação urbanísticos, gerou não apenas uma coleção de documentos administrativos diferenciados, mas também uma visão heterogênea no que se refere ao seu conteúdo, sua finalidade, seu alcance e sua operacionalização.

Por ser um dos instrumentos de planejamento urbanístico mais largamente aplicados no Rio de Janeiro, o sistema de Projeto de Alinhamento exige revisões e adaptações tanto pelo dinamismo da urbanização quanto pela modernização dos métodos de planejamento e da administração urbana.



PA para alargamento de via



PA para retificação do traçado viário



PA para abertura de via

PROCESSO DE GERENCIAMENTO DOS PROJETOS DE ALINHAMENTO

Os Projetos de Alinhamento são elaborados pela Coordenação de Projetos de Urbanização, setor da Superintendência de Projetos da Secretaria Municipal de Urbanismo (U/SPR-CPU), a partir da promulgação da Lei nº 2.082/93.

A U/SPR-CPU está empenhada em promover a modernização do sistema de Projetos de Alinhamento através de:

- requalificação do Projeto de Alinhamento como instrumento de planejamento;
- criação de um sistema técnico-operacional de base geográfica, assimilável à digitalização e, posteriormente, ao Sistema Geográfico de Informações (SIG ou GIS);
- revisão da rede de PAs, adequando-a a critérios urbanísticos atuais;
- adoção de métodos e técnicas de gerenciamento do sistema de PAs, para o acompanhamento da dinâmica urbana e a prestação de serviços à Administração.

A elaboração deste Manual constitui a primeira iniciativa da U/SPR-CPU visando requalificar o PA como instrumento de planejamento urbanístico e criar uma base técnica de apoio ao processo de revisão sistemática da rede de alinhamentos projetados da cidade. Sua finalidade é familiarizar os técnicos dos diversos setores da Administração Municipal envolvidos com projeto e gestão de espaços públicos com o Projeto de Alinhamento e possibilitar a terceirização de serviços de pesquisa e planejamento relativos a PAs.

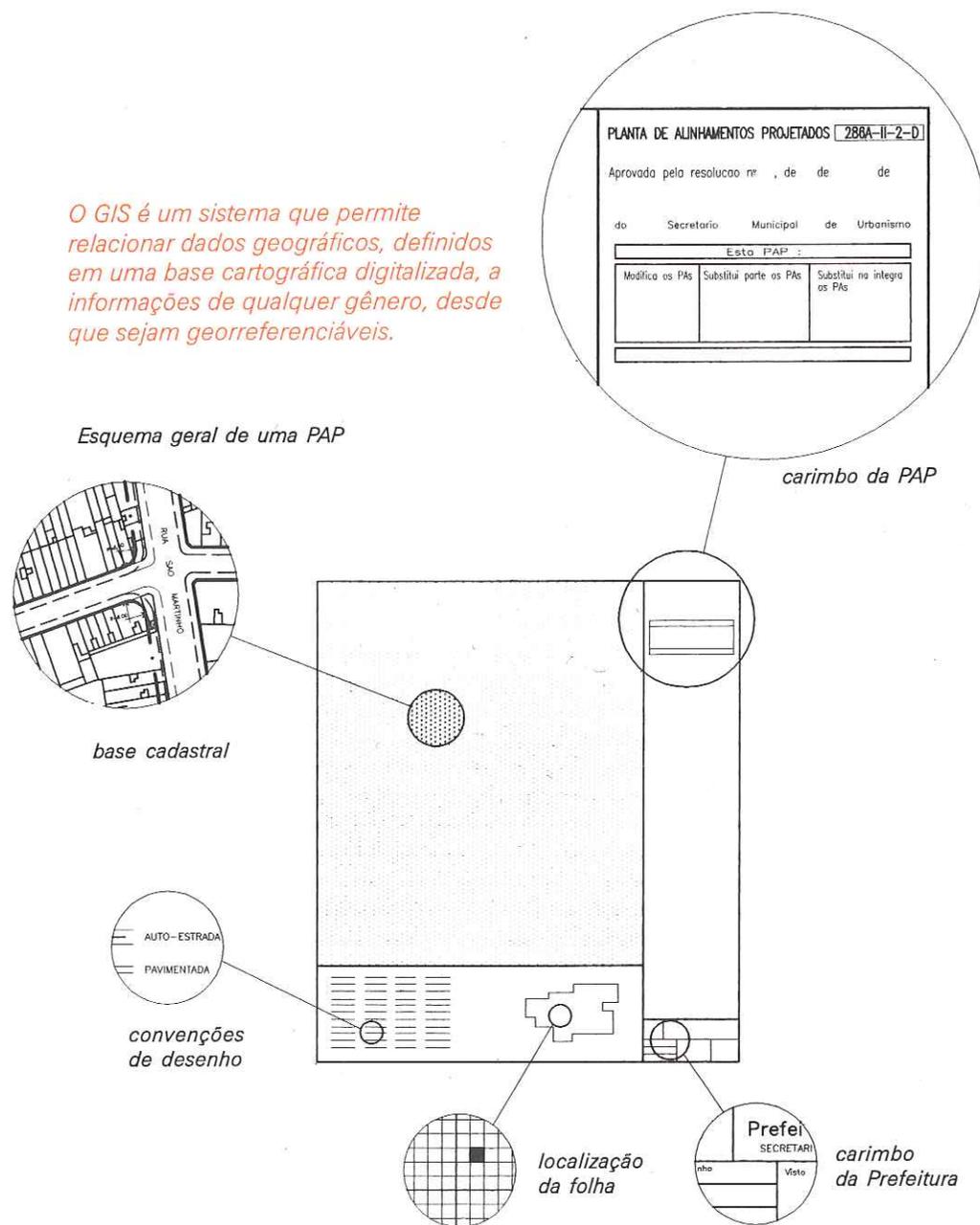
PLANTA DE ALINHAMENTOS PROJETADOS (PAP)

A Planta de Alinhamentos Projetados, a PAP, foi instituída pelo Decreto nº 13.757/95, a fim de criar condições técnicas e operacionais que permitissem o aperfeiçoamento organizacional, gerencial e tecnológico do sistema de Projetos de Alinhamento.

A PAP constitui o sistema unificado de Projetos de Alinhamento, ou seja, articula o conjunto dos cerca de 11.000 PAs em vigor para a cidade em um sistema espacializado, operado por módulos correspondentes às folhas (nas escalas 1:1.000 e 1:2.000) da Planta Cadastral da Cidade do Rio de Janeiro.

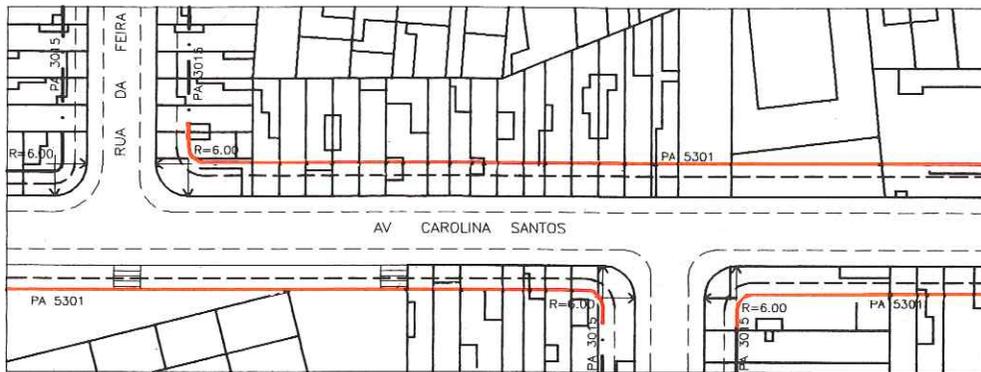
Hoje, a PAP está sendo montada manualmente sobre a base da Planta Cadastral. A intenção é que futuramente se incorpore ao Sistema Geográfico de Informações (SIG ou GIS).

O GIS é um sistema que permite relacionar dados geográficos, definidos em uma base cartográfica digitalizada, a informações de qualquer gênero, desde que sejam georreferenciáveis.



As principais vantagens que a PAP pode proporcionar são:

- melhores condições de análise e interpretação de problemas que envolvem simultaneamente o desenho da rede de logradouros, o sistema viário e a estrutura fundiária;
- possibilidade de realizar o monitoramento da implantação dos recuos em uma rede viária selecionada, mesmo antes da implantação do Sistema Geográfico de Informações;
- possibilidade de realizar a associação dos alinhamentos projetados a um conjunto de informações complementares relativas a faixas de proteção e áreas non aedificandi, conformando um sistema gráfico de restrições à edificação;
- simplificação dos sistemas de codificação e arquivamento das plantas de Projetos de Alinhamento;
- atualização automática de toda a rede de alinhamentos projetados da cidade a cada modificação realizada em um módulo de PAP, facilitando a sua consulta para o público em geral e a Administração.
- reconstrução do sistema de PAs sobre uma base georreferenciada, eliminando inconsistências existentes no sistema gráfico, o que constitui etapa indispensável do processo de informatização dos Projetos de Alinhamento.



NORMAS DE DESENHO USUALMENTE UTILIZADAS ANTES DA PAP

- PA proposto
- · - · - PA existente não alterado
- - - - meio-fio proposto
- - - - meio-fio existente



NORMAS DE DESENHO UTILIZADAS NA PAP

- - - - alinhamento projetado
- - - - meio-fio projetado
- - - - meio-fio existente

INTERAÇÃO DA U/SPR-CPU COM SETORES E ÓRGÃOS MUNICIPAIS

O gerenciamento do sistema de Projetos de Alinhamento se completa com a montagem progressiva de sistemas de consultas e troca de informações com órgãos públicos intervenientes no planejamento, projeto e gestão das áreas públicas. A amplitude desses sistemas dependerá, a cada momento, da capacidade da U/SPR-CPU absorver as informações e integrá-las à Planta de Alinhamentos Projetados. O primeiro procedimento previsto, neste sentido, é o acompanhamento das obras públicas que envolvem a redefinição dos alinhamentos projetados e a regularização urbanística dos remanescentes de desapropriações.

Os Projetos de Alinhamento exigem a interação da U/SPR-CPU com diversos setores governamentais:

- **O/SMO - DGVU** - projeto viário, obras e manutenção das vias públicas, projeto, obras e manutenção de drenagem
- **SMTr** - planejamento do sistema viário
- **U/SPE - CPA** - aceitação e reconhecimento de logradouros, aprovação de Projetos de Loteamento, licenciamento de edificações
- **U/SPL** - elaboração de planos urbanísticos locais
- **U/SPR** - projetos de urbanização de áreas públicas
- **IPLANRIO** - projetos especiais de urbanização
- **Divisão do Patrimônio da SMF** - desapropriação, destinação e alienação de áreas públicas
- **Subprefeituras** - gestão das Áreas de Planejamento (APs)

ANEXOS



GLOSSÁRIO

aceitação do logradouro - ato administrativo para verificação, pelo órgão competente da Prefeitura, do cumprimento de exigências requeridas para obras de urbanização.

afastamento - menor distância, estabelecida pela Prefeitura, entre uma edificação e as divisas do lote onde se situa.

afastamento frontal - menor distância, estabelecida pela Prefeitura, entre uma edificação e o alinhamento.

afetação - ato ou fato através do qual um bem passa da categoria de dominical para a categoria de bem de uso comum ou de uso especial.

alienação de bem público - retirada de um bem do patrimônio público.

alinhamento - linha que demarca o limite entre os terrenos de propriedade privada e o logradouro público.

alinhamento existente - linha formada pelas testadas dos lotes, sujeitos a recuo por força de Projeto de Alinhamento.

alinhamento projetado - linha traçada e aprovada pela autoridade competente, para indicar o alinhamento em vigor de um logradouro público.

Área de Especial Interesse Ambiental (AEIA) - área sujeita à proteção legal para manutenção, recuperação ou revitalização das condições do meio ambiente natural ou construído.

Área de Especial Interesse Social (AEIS) - área ocupada por favela, loteamento irregular ou conjunto habitacional de baixa renda, sujeita à regulamentação especial.

Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) - área sujeita à regulamentação especial por necessitar de renovação, revitalização ou alterações na estrutura física, sistema viário, saneamento básico, equipamentos urbanos ou condições de uso e ocupação do solo.

Área de Planejamento (AP) - divisão do território municipal, formada pelo agrupamento de várias Regiões Administrativas, para o planejamento e o controle do desenvolvimento urbano. Atualmente, existem cinco Áreas de Planejamento, a

AP-1, a AP-2, a AP-3, a AP-4 e a AP-5 conforme descritas no Plano Diretor Decenal do Rio de Janeiro.

área de recuo - área compreendida entre o alinhamento existente e o alinhamento projetado.

área total de edificação (ATE) - índice utilizado para o cálculo da área permissível para edificação no terreno, considerado o coeficiente estabelecido para o local e a área do lote.

arruamento - conjunto de ruas em um loteamento.

autorização de uso - ato administrativo, precário e revogável a qualquer tempo, de concessão pela Administração Pública do uso especial de um bem público.

baia de ônibus - recuo na calçada, estendendo o piso da pista de rolamento, para parada de ônibus sem interferir no fluxo de veículos.

bem de domínio público - o mesmo que bem de uso comum do povo.

bem de uso comum - o mesmo que bem de uso comum do povo.

bem de uso comum do povo - bem público aberto à utilização pública irrestritamente.

bem de uso especial - bem público de uso restrito, para atender à execução ou ao apoio de serviços públicos.

bem dominial - o mesmo que bem dominical.

bem dominical - bem público sem destinação especial coletiva, podendo vir a ser utilizado para qualquer fim.

bem patrimonial disponível - o mesmo que bem dominical.

bem patrimonial indisponível - o mesmo que bem de uso especial.

bem preservado - bem situado em Área de Proteção do Ambiente Cultural, que deverá manter as características identificadas como de importância para a ambiência e a identidade cultural da área, segundo critérios estabelecidos pelo órgão de tutela.

bem tombado - bem protegido legalmente para manutenção de suas características construtivas.

bem tutelado - bem situado em Área de Proteção do Ambiente Cultural, que integra a ambiência de bem ou conjunto preservado, podendo ser modificado ou demolido, ficando a nova edificação sujeita a restrições para evitar a descaracterização do conjunto preservado, a critério do órgão de tutela.

caixa de rua - distância perpendicular entre os meios-fios de uma rua que delimitam a pista de rolamento.

calçada - parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres.

canteiro central - elemento sobreelevado entre duas pistas de rolamento da via pública, para facilitar a travessia de pedestres ou orientar o fluxo dos veículos.

cessão de uso - transferência gratuita da posse de um bem público de uma entidade ou órgão público para outro.

ciclovias - via especialmente destinada ao trânsito de ciclistas.

concessão de uso - contrato administrativo, em geral oneroso, mediante o qual a Administração Pública concede a um particular a utilização exclusiva de um bem público para fins ajustados entre as partes.

desafetação - fato ou ato mediante o qual retira-se de um bem público de uso comum ou de uso especial a sua destinação pública.

desapropriação - perda da propriedade sofrida por um particular em favor do Poder Público.

desapropriação para urbanização - desapropriação por utilidade pública para fins de zoneamento, renovação de áreas ou implantação de novos núcleos urbanos.

desapropriação por interesse social - perda da propriedade pelo particular para utilização com finalidade social, inclusive venda a terceiros.

desapropriação por utilidade pública - perda da propriedade pelo particular para que o bem seja utilizado pelo Poder Público.

desapropriação por zona - desapropriação por utilidade pública para fins urbanísticos, abrangendo área que sofrerá intervenção urbanística e, eventualmente, área contígua de apoio às obras.

desmembramento - subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique a abertura de novas vias e logradouros públicos, nem o prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.

expropriação - desapropriação segundo as formas legais e mediante justa indenização.

faixa de domínio - área compreendida pela rodovia, suas instalações correlatas e faixas adjacentes legalmente delimitadas.

faixa de proteção - limitação urbanística ao direito de construir, imposta por diferentes órgãos do Poder Público, em geral, devido a necessidades para prestação de um serviço.

faixa de trânsito - faixa demarcada na pista de rolamento para circulação de uma linha de veículos.

faixa marginal de proteção (FMP) - nome dado à faixa de proteção de canais, rios e lagos.

faixa non aedificandi (FNA) - restrição urbanística total ao direito de construir.

gabarito - número de pavimentos ou limite de altura admissível em determinada zona, área urbana ou logradouro público.

galeria - avanço da edificação sobre a calçada, tornando a passagem pública coberta.

gravame - encargo ou ônus que recai sobre um bem ou bens imóveis.

grupamento de edificações - conjunto de dois ou mais edifícios em um lote.

indenização - justo valor pago pelo Poder Público ao particular pelo bem desapropriado.

integração intermodal - integração entre duas ou mais modalidades de serviço de transportes.

investidura - incorporação aos imóveis contíguos de parcela de terreno público que não possa ter utilização autônoma devido às suas dimensões, ao seu formato ou à sua localização.

licitação - processo público de compra utilizado pelo Poder Público para obter melhor preço e condições de bens e serviços.

logradouro público - denominação genérica de qualquer rua, avenida, alameda, travessa, praça, largo, etc., de uso comum do povo.

lote lindeiro - lote adjacente ao logradouro público.

loteamento - subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.

malha urbana - composição dos elementos (ruas, lotes, quarteirões, áreas livres) no espaço, conformando a rede de logradouros públicos da cidade.

meio-fio - limite entre a calçada ou o canteiro central e a pista de rolamento de um logradouro público.

modificação de uma edificação - conjunto de obras que, substituindo parcial ou totalmente elementos construtivos essenciais de uma edificação, modifica a forma, a área ou a altura da compartimentação.

obra-de-arte - obra viária de grande porte, como ponte, túnel, viaduto.

operação interligada - permissão pela Prefeitura de alteração, nos limites e na forma definidos por lei, de determinados parâmetros urbanísticos, mediante contrapartida dos interessados, igualmente definidos por lei.

orla de cheia - limite das margens de rios e lagos, consideradas as vazões máximas.

passeio - o mesmo que calçada.

permissão de uso - ato administrativo, gratuito ou remunerado, revogável a qualquer tempo, mediante o qual a Administração Pública permite ao particular a utilização exclusiva de um bem público para prestar serviço de utilidade pública.

permuta - troca de bens.

pista de rolamento - parte da via pública destinada ao trânsito de veículos.

plano de vila - planta de vila abrangendo projeção das edificações e traçado das vias internas.

Planta Cadastral - base cartográfica do Município, indicando a projeção dos elementos naturais e construídos, visando principalmente o cadastramento, em geral elaborada a partir de levantamento aerofotogramétrico.

Planta de Alinhamentos Projetados (PAP) - sistema unificado de Projetos de Alinhamento, ou seja, articulação de todas as folhas dos Projetos de Alinhamento em vigor sobre a Planta Cadastral do Rio de Janeiro.

Projeto de Alinhamento ou Projeto Aprovado de Alinhamento (PAA ou PA) - instrumento urbanístico destinado à formação e desenvolvimento da rede de logradouros públicos.

Projeto de Alinhamento de Orla de Lago (PAO) - instrumento de controle do sistema de proteção dos lagos.

Projeto de Alinhamento de Rio (PAR) - instrumento de controle do sistema de proteção dos cursos d'água.

Projeto de Estruturação Urbana (PEU) - instrumento urbanístico que define o controle do uso e ocupação do solo e as ações da Administração Pública para as Unidades Espaciais de Planejamento (UEPs).

Projeto de Loteamento ou Projeto Aprovado de Loteamento (PAL) - projeto elaborado pela iniciativa particular ou pelo Poder Público para aprovação de loteamento, desmembramento ou remembramento.

Projeto de Melhoramentos - nome dado ao Projeto de Alinhamento nas primeiras décadas do século XX.

projeto viário - projeto detalhado dos elementos contidos na faixa de domínio público, isto é, de pistas de rolamento, calçadas, praças e canteiro central.

propriedade particular - bem pertencente a um particular.

propriedade privada - bem pertencente a um particular ou bem de uso exclusivo para os serviços do Poder Público.

propriedade pública - bem pertencente à União, ao Estado ou ao Município.

reconhecimento do logradouro - ato legal para oficialização da rua.

recuo - incorporação ao logradouro público de área de terreno particular e adjacente ao logradouro, para execução de um Projeto de Alinhamento ou modificação do alinhamento aprovado pela Prefeitura.

rede viária - conjunto das vias públicas da cidade.

reforma de uma edificação - conjunto de obras que substitui parcialmente os elementos construtivos essenciais de uma edificação, sem modificar, entretanto, a forma, a área ou a altura da compartimentação.

remanescente - área residual de um imóvel desapropriado, após execução da obra pública.

remembramento - reagrupamento de lotes contíguos para constituição de lotes maiores.

Resolução - ato administrativo pelo qual o Poder Público toma uma decisão, impõe uma ordem ou estabelece uma medida.

restituição de área - devolução da parcela de terreno integrada ao domínio público ao seu antigo proprietário, em decorrência de mudanças no Projeto de Alinhamento.

servidão - encargo ou ônus estabelecido sobre um imóvel em proveito e utilidade de outro imóvel, pertencente a outro proprietário.

servidão administrativa - servidão imposta pela Administração Pública, em favor de um serviço público, ou com o fim de utilidade pública.

servidão de passagem - ônus estabelecido sobre um imóvel para permitir o trânsito na sua propriedade.

servidão de recuo - o mesmo que área de recuo.

servidão particular - servidão que não envolve a Administração Pública.

servidão pública - o mesmo que servidão administrativa.

Sistema Geográfico de Informações (SIG/GIS) - sistema de informática que permite integrar bases de dados de origens distintas a partir do georreferenciamento das mesmas sobre uma base cartográfica digitalizada.

taxa de ocupação - percentual máximo da área do lote ou gleba urbana passível de ser edificado, de acordo com a legislação municipal específica.

testada do lote - linha que separa o logradouro público da propriedade particular.

Unidade Espacial de Planejamento (UEP) - divisão do território municipal para o planejamento e o controle do desenvolvimento urbano, constituída por um ou mais bairros em continuidade geográfica e definida por analogias físicas ou urbanísticas, segundo indicadores de integração e compartimentação.

via arterial - via que permite ligações intra-urbanas, com média ou alta fluidez e baixa acessibilidade, apresentando relativa integração com o uso lindeiro.

via coletora - via que recebe e distribui o tráfego proveniente das vias locais e alimenta vias arteriais, apresentando equilíbrio entre fluidez e acessibilidade.

via interna - via particular, situada no interior de um agrupamento de edificações, podendo ser para trânsito exclusivo de pedestres ou também de veículos.

via local - via que apresenta baixa fluidez e alta acessibilidade, caracterizando-se pela intensa integração com o uso do solo lindeiro.

via pública - logradouro público destinado à circulação de veículos e de pedestres.

LEGISLAÇÃO DE REFERÊNCIA

LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

Resolução nº 13 de 21/07/59

- obrigação do processamento do recuo na renovação edilícia e operações de parcelamento da terra

Decreto nº 3.800 de 20/04/70

- RPT - regulamento de parcelamento da terra
- RCE - regulamento de construção e edificações
- art. 45 § 1º - aceitação de logradouro
- art. 74 - obrigatoriedade de consulta ao órgão estadual competente no caso de projetos distanciados até 50m de cursos d'água.

Decreto nº 322 de 3/03/76

- RZ - regulamento de zoneamento
- art. 144 - aceitação de vias internas

Decreto nº 3.221 de 18/09/81 - RGCAF

- art. 242 - registro e guarda de bens municipais
- art. 258 - obrigação de assinatura do termo de recuo para legalização do imóvel
- art. 291 e 292 - investidura
- art. 311 e 312 - permissão de uso

Decreto nº 5.625 de 27/12/85

- reconhecimento de logradouros públicos

Decreto nº 7.976 de 11/08/88

- condições para abertura de logradouros em áreas de encosta das XVII, XVIII, XIX, XXII e XXV RAs, excluídas as áreas situadas na 50ª UEP.

Decreto nº 8.048 de 28/08/88

- execução do recuo no caso de obras de reformas e acréscimos

Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro - 1990

- art. 236 - destinação de bens imóveis municipais
desafetação de bens municipais
- art. 237 - alienação de bens municipais
- art. 239 - concessão de uso

Plano Diretor Decenal - Lei Complementar nº 16 de 4/06/92

- título VI, cap. V - diretrizes para Áreas de Planejamento (APs)
- art. 59, parágrafo único - Áreas de Especial Interesse Urbanístico (AEIU)
- arts. 123 e 124 - unidades de conservação ambiental
- art. 125 - Áreas de Especial Interesse Ambiental (AEIA)
- art. 130 - diretrizes para Projetos Aprovados de Alinhamento
- art. 131 - bens preservados e bens tutelados
- arts. 141 a 145 - Áreas de Especial Interesse Social (AEIS)
- art. 152 § 1º - diretrizes para Projetos Aprovados de Alinhamento
- art. 181 - diretrizes para Projetos Aprovados de Alinhamento

Lei nº 2.082 de 30/12/93

- criação da Superintendência de Projetos na Secretaria Municipal de Urbanismo (U/SPR)

Decreto nº 13.757 de 16/03/95

- criação da Planta de Alinhamentos Projetados (PAP)

LEGISLAÇÃO ESTADUAL

Decreto nº 11.012 de 28/02/88

- faixa de proteção de dutos

LEGISLAÇÃO FEDERAL

Decreto-Lei nº 3.365 de 21/06/41

- art. 4º, 5º e 10º - desapropriação por utilidade pública

Decreto nº 10.739 de 12/01/51

- faixa de proteção da RFFSA

Lei nº 4.132 de 10/09/62

- desapropriação

Lei nº 6.766 de 11/12/79

- parcelamento da terra
- art. 4º - obrigações de faixas *non aedificandi*

LISTA DE SIGLAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas	PA ou PAA - Projeto Aprovado de Alinhamento
AEIA - Área de Especial Interesse Ambiental	PA DER - Projeto de Alinhamento elaborado pelo órgão rodoviário
AEIS - Área de Especial Interesse Social	PAL - Projeto de Loteamento
AEIU - Área de Especial Interesse Urbanístico	PAO - Projeto de Alinhamento de Orla de Lago
APA - Área de Proteção Ambiental	PAP - Planta de Alinhamentos Projetados
APAC - Área de Proteção do Ambiente Cultural	PAR - Projeto de Alinhamento de Rio
APARU - Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana	PDD - Plano Diretor Decenal
ATE - Área Total de Edificação	PEU - Projeto de Estruturação Urbana
CEDAE - Companhia Estadual de Água e Esgoto do Rio de Janeiro	RCE - Regulamento de Construção e Edificações
CPA - Coordenação de Parcelamentos e Alinhamentos	RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.
CPA - Coordenação de Projetos de Alinhamento	RGCAF - Regulamento Geral do Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro
CPU - Coordenação de Projetos de Urbanização	RPT - Regulamento de Parcelamento de Terra
DER/RJ - Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro	RZ - Regulamento de Zoneamento
DGVU - Departamento Geral de Vias Urbanas	SERLA - Fundação Superintendência Estadual de Rios e Lagoas
FMP - Faixa Marginal de Proteção	SIG - Sistema Geográfico de Informações
FNA - Faixa <i>Non Aedificandi</i>	SMF - Secretaria Municipal de Fazenda
GIS - <i>Geographic Information System</i>	SMO - Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos
INEPAC - Instituto Estadual de Patrimônio Cultural	SMTr - Secretaria Municipal de Transportes
IPHAN - Instituto de Proteção ao Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	SPE - Superintendência de Parcelamento e Edificações
IPLANRIO - Empresa Municipal de Informática e Planejamento S.A.	SPL - Superintendência de Planos Locais
LIGHT - Serviços de Eletricidade S.A.	SPR - Superintendência de Projetos
LOM - Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro	TELERJ - Telecomunicações do Estado do Rio de Janeiro
METRÔ - Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro	

BIBLIOGRAFIA



BRASIL. Decreto nº 10.739, de 12 de janeiro de 1951.

_____. Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

_____. Lei nº 3.071, de 1 de janeiro de 1916. *Código civil*.

_____. Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962.

_____. Lei nº 6.766 de 11 de dezembro de 1979.

_____. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Manual de projeto de engenharia rodoviária*. Rio de Janeiro: IPR, 1974.

_____. Diretoria de Planejamento. Divisão de Estudos e Projetos. *Instruções para o projeto geométrico de rodovias rurais*. Rio de Janeiro /19—/

DALLARI, Adilson Abreu. *Desapropriações para fins urbanísticos*. Rio de Janeiro: Forense, 1981. 196p.

DE PLÁCIDO E SILVA. *Vocabulário jurídico*. Rio de Janeiro: Forense, 1963. 4v.

FRANÇA. Ministère de L'Equipement. Division Urbaine. *Les voies urbaines; guide technique*. /Paris/ 1975.

GUANABARA. Governador provisório, 1960 - (J. Sette Câmara). *Subsídios para análise e planejamento da ação administrativa*. Rio de Janeiro: Imp. Nacional, 1960. 457p.

MARX, Murillo. *Cidade no Brasil, terra de quem?* São Paulo: Nobel, 1991.

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito municipal brasileiro*. 6a.ed. São Paulo: Malheiros, 1993. 602p.

_____. *Direito de construir*. 3a.ed. São Paulo: Rev. dos Tribunais /198-/

MELLO JR. , Donato (Org.). *Rio de Janeiro: planos, plantas e aparências*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia, 1988. 266p.

PAGANELLI, Ernesto, VASCONCELOS, Lélia, YALLOUZ, Ruby et all. *O que é preciso saber sobre sistema viário*. Rio de Janeiro: IBAM/CPU, Brasília: SAREM, 1982. 96p. (Coleção alternativas urbanísticas, 3).

REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, 1977. 4v. V: 1 e 2: Projetos de Alinhamento.

_____. *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos; formação e desenvolvimento da cidade*. Rio de Janeiro: Record, 1965.

REIS FILHO, Nestor. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil*. São Paulo: Pioneira, 1968.

RIGOTTI, Giorgio. *Urbanismo; la técnica*. Barcelona: Labor, 1960.

RIO DE JANEIRO (cidade). Câmara Municipal. *Lei orgânica do município do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro., 1990.

_____. Lei nº 650, de 11 de janeiro de 1983.

_____. Lei nº 825, de 10 de janeiro de 1986.

_____. Lei nº 2.082, de 30 de dezembro de 1993.

_____. Lei complementar nº 16, de 4 de junho de 1993. *Plano diretor decenal*.

_____. Prefeitura Municipal. Decreto nº 322, de 3 de março de 1976.

_____. Decreto nº 671, de 10 de novembro de 1976.

_____. Decreto nº 1.321, de 25 de novembro de 1977.

_____. Decreto nº 2.330, de 8 de janeiro de 1979.

_____. Decreto nº 3.221, de 18 de setembro de 1981.

_____. Decreto nº 3.800, de 20 de abril de 1970.

_____. Decreto nº 5.625, de 27 de dezembro de 1985.

_____. Decreto nº 6.000, de 1 de julho de 1937.

_____. Decreto "E" nº 6.168, de 15 de maio de 1973.

RIO DE JANEIRO (cidade). Prefeitura Municipal. Decreto "E" nº 6.527, de 14 de setembro de 1973.

_____. Decreto nº 7.976, de 11 de agosto de 1988.

_____. Decreto nº 8.048, de 28 de agosto de 1988.

RIO DE JANEIRO (cidade). Prefeitura Municipal

_____. Decreto nº 11.012, de 25 de fevereiro de 1988.

_____. Decreto nº 13.757, de 16 de março de 1995.

_____. Ordem de Serviço "E" nº 11, de 19 de outubro de 1970.

_____. Resolução nº 13, de 21 de julho de 1959.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral. *PUB/RIO plano urbanístico básico da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1977. 280p.

_____. Secretaria Municipal de Urbanismo. Superintendência de Planejamento Urbano. *Minuta do anteprojeto da lei de parcelamento do solo*. Rio de Janeiro /19—/

_____. Superintendência de Planos Locais. *Linha amarela: avaliação de impactos urbanísticos; versão preliminar*. Rio de Janeiro, 1994. cap. 3 e 4.

RIO DE JANEIRO. Universidade Federal. Grupo de Pesquisa Habitação e Uso do Solo no Rio de Janeiro. *Legislação urbana no Rio de Janeiro - 1838/1930*. Rio de Janeiro, 1983.

ROSSO DEL BRENNIA, Giovanna (Org.). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index, 1985.

SEABRA FAGUNDES, M. Da desapropriação no direito constitucional brasileiro. *Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, nº. 14, p.1-22, out./dez. 1948.

SILVA, José Afonso da. *Direito urbanístico brasileiro*. 2ª ed. São Paulo: Malheiros Ed., 1995.

