

## **6. VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA**

### **6.1 INTRODUÇÃO E OBJETIVOS**

Este estudo visa avaliar a valorização imobiliária do solo urbano decorrente da urbanização do promovida pelo poder público municipal e da implantação de empreendimentos privados, estabelecidos em lei específica, e as suas conseqüências para a cidade. O Estatuto da Cidade previu a elaboração de um Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, para implantação, na área urbana, de empreendimentos e atividades privadas ou públicas específicos. No entanto a aplicação do EIV exige a avaliação mínima de algumas questões urbanas, dentre elas a valorização imobiliária. A degradação dos recursos naturais, o caos nos centros urbanos e a mudança nas relações de vizinhança tem tornado cada vez mais necessária a avaliação dos impactos positivos e negativos à qualidade de vida da população, resultantes da implantação de novos empreendimentos.

A necessidade de orientar o crescimento e gerir a cidade, preocupando-se com os problemas ambientais, habitacionais, viários e de infraestrutura, de forma integrada e mais flexível, é cada vez mais urgente, para a melhoria da qualidade de vida do centro urbano.

### **6.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

Com o Estatuto aprofunda-se, então, a gênese de um direito urbano-ambiental dotado de institutos e características peculiares, pois permitem pela primeira vez na história do país a construção de um conceito mais factível e, portanto, mais instrumental de cidade sustentável. Entende-se esta como aquela que apresenta condições de promover vários direitos, tais como o acesso à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, a melhores condições de mobilidade e acessibilidade, a serviços públicos, ao trabalho e ao lazer. Possibilita também o reconhecimento da dinamicidade e complexidade das cidades, devendo nesse contexto, por um lado incorporar necessidades urbanas e por outro estabelecer os limites para vida em sociedade.

A Operação Urbana é um instrumento de intervenção na cidade que objetiva a melhoria do padrão de urbanização de uma determinada área. Trata-se de um sistema de captação de recursos onde pode haver a cooperação entre o poder público municipal e a iniciativa privada.

A legislação urbana federal (Estatuto da Cidade) e municipal (Plano Diretor Estratégico entre outras leis) oferecem opções de intervenções urbanas que visam a inclusão social das camadas menos favorecidas.

As necessidades, no perímetro da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro não são diferentes. Trata-se de área com diversidades sociais e de implantação urbanística, coexistindo simultaneamente favelas e bairros consolidados, áreas de risco e praças arborizadas, ruas com esgoto canalizados e noutras a céu aberto.

A Área Portuária caracteriza-se por uma diversidade tipológica, sendo esta possibilitada pelo próprio histórico da evolução urbana da região. Residências, trapiches e armazéns dividem o espaço, denunciando as diferenças no parcelamento urbano. Nos morros que pontuam a paisagem portuária, este parcelamento possui características da ocupação colonial: lotes estreitos e profundos com o casario seguindo o alinhamento da via, em sua maioria contando com um ou dois pavimentos. Na parte baixa da região, resultante da conquista do espaço por meio de aterros, quadras possuem lotes de maiores dimensões, na sua maioria ocupada por galpões.

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

Assim, do conjunto de intervenções, quer sejam de melhoria da infra-estrutura, ou de implementação de novos equipamentos para o uso da comunidade, ou pela qualificação paisagística e ambiental, ou ainda pela geração de novas oportunidades de trabalho, é que se estará verificando a valorização imobiliária decorrente.

### **6.3 SITUAÇÃO ATUAL**

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

Hoje, devido a estas restrições, poucas operações permanecem utilizando o local: o Moinho Fluminense permanece recebendo descarga de trigo no Armazém 8, papel imprensa importado é descarregado no Cais da Gamboa, ferro-gusa é exportado, também, através do

Cais da Gamboa pela Operadora Portuária Triunfo, entre outras. Assim, uma grande área que outrora servia como área de apoio às operações portuárias, de caráter essencialmente industrial, tornou-se ociosa, formando vazios urbanos e deixando edificações sub-utilizadas ou abandonadas.

Há muitas áreas degradadas e abandonadas, além da área que ficou embaixo da perimetral, e que perdeu qualidade.



Visão da Av. Rodrigues  
Alves no setor A.



Visão do canteiro central da  
Av. Rodrigues Alves no setor A, embaixo  
do Elevado da Perimetral.



Armazens vazios na Rua  
Antônio Laje.



Armazem vazios na Rua Antonio Laje



Vista de um prédio em ruínas



Visão do Armazém 8.

Do ponto de vista de infra-estrutura a região hoje é caracterizada como área sujeita a inundações, com sistema de drenagem aquém das necessidades, iluminação pública deficiente, sistema de esgotamento sanitário inadequado.

Esse quadro de abandono levou ao contínuo êxodo da população, decrescendo as taxas de crescimento populacional. Estima-se que hoje o total de população da região gire em torno de 22.000 pessoas. O preço dos imóveis caiu em consequência.

Hoje o preço médio do metro quadrado de áreas para armazenagem na região oscila entre R\$ 40,00 a R\$ 75,00 por m<sup>2</sup>. Comparativamente, o preço por metro quadrado em cidades como Osasco e Taboão da Serra em São Paulo oscila entre R\$ 700,00 a R\$ 1.500,00.

Na região central do Rio de Janeiro, o preço para compra de imóvel comercial oscilou entre 1.500,00 a R\$ 2.000,00 por m<sup>2</sup>.

<b>Prédios Comerciais</b>	<b>R\$</b>	<b>m2</b>	
Centro - Rio de Janeiro - Rio de Janeiro	preço	area	preço/m2
rua da quitanda x Presidente vargas	14.000.000,00	9.000,00	1.555,56
rua da quitanda x Conde Saraiva	69.000,00	35,00	1.971,43

Fontes: [www.zap.com.br](http://www.zap.com.br); [www.olx.com.br](http://www.olx.com.br); [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

Na região do Leblon, no Rio de Janeiro, o preço para compra de imóvel residencial oscilou entre 7.500,00 a R\$ 15.000,00 por m<sup>2</sup>.

<b>Prédios Residenciais</b>	<b>R\$</b>	<b>m2</b>	
Leblon	preço	area	preço/m2
Rua Ataúfo de Paiva	1.500.000,00	150,00	10.000,00
Av. Bartolomeu Mitre	1.190.697,60	160,00	7.441,86
Av. Delfim Moreira	2.664.000,00	180,00	14.800,00
Rua Rainha Guilhermina	1.333.280,00	160,00	8.333,00

Fontes: www.zap.com.br; www.olx.com.br; www.skyscrapercity.com

Existem vários itens que contribuem para a valorização ou desvalorização de um imóvel. A localização, a vizinhança e os meios de transporte são fatores que contribuem para a valorização. Os serviços públicos e a proximidade da praia também influenciam positivamente no valor da moradia. Não é preciso ter uma escola ou hospital na porta de casa, mas que estejam, pelo menos, a 50 metros de distância. Os bairros que mais oferecem todos esses tipos de serviço são os da Zona Sul, além da Tijuca e do Méier. Quem mora em bairros periféricos, desprovidos de equipamentos de apoio ao cotidiano como os serviços bancários, precisa se deslocar para áreas centrais. A questão de transporte é fundamental para todos os bairros. É preciso que o deslocamento seja rápido. O ponto de referência de destino é o Centro do Rio. A proximidade de estações de metrô contribui para a valorização.

#### **6.4 INTERVENÇÕES PROPOSTAS PELA OUC DO PORTO DO RIO ASSOCIADAS À VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA**

De maneira geral, as mudanças propostas para a área da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio correspondem ao incentivo para a implantação de novos estabelecimentos comerciais e residenciais, com obras previstas para a melhoria do sistema viário e infra-estrutura, e reformulação do desenho urbano, objetivando valorizar a região central da cidade e gerar mais renda para o Estado, para os investidores e para a população habitante, com melhoria dos níveis de qualidade de vida.

Trata-se de um conjunto de intervenções, através de instrumentos de indução do desenvolvimento urbano – um conjunto de novos instrumentos de natureza urbanística para induzir formas de uso e ocupação do solo.

Foram introduzidas mudanças no uso e ocupação do solo, com mudanças no zoneamento e gabarito do local, assim como novas taxas de ocupação propostas, novos índices de Aproveitamento do Terreno – IAT. Tais mudanças permitirão uma ocupação mais densa, e mais racional, permitindo a ocupação racional do espaço, e terão como consequência um aumento do adensamento populacional.

Para garantir na região uma melhoria no padrão de qualidade de vida e qualidade ambiental, serão feitos investimentos na infra-estrutura, tais como:

- Novo Sistema de Abastecimento de Água
- Novo Sistema de Esgotamento Sanitário
- Novo Sistema de Drenagem Urbana
- Novo Sistema de Iluminação Pública e Distribuição de Energia
- Novo Sistema de Telecomunicações
- Novo Sistema de Distribuição de Gás

Novo sistema viário complementar, que terá por base uma malha de vias estruturantes que buscará integrar melhor as diversas partes da área de intervenção e, esta com a área central da cidade e bairros do entorno.

Em complemento às intervenções urbanísticas e viárias já mencionadas e visando gerar maior conectividade na região, e da mesma com os bairros próximos e demais localidades, outras vias serão implantadas e/ou reurbanizadas, potencializando o uso efetivo de toda malha viária, oferecendo aos usuários locais e futuros frequentadores, novas alternativas de acessibilidade a Região Portuária.

A reurbanização dos espaços públicos (vias e praças existentes) consistirá na implantação de novos padrões de pavimentação (passeios e vias), de arborização (passeios, praças, parques e canteiros) valorizando a paisagem urbana, melhorando as condições ambientais locais.

Uma nova sinalização viária, iluminação pública, mobiliário urbano (abrigo para pontos de ônibus, lixeiras, totens e painéis informativos, bancos de praças, bancas de jornal, banheiros públicos, bicicletários e quiosques) complementarão o processo de revitalização da região. A ambiência dos morros (áreas de ocupação mais antiga) será preservada através da implantação de uma nova infraestrutura, bem como a recuperação da pavimentação dos seus espaços públicos. Os entornos de bens tombados tanto dos morros como das demais áreas receberão cuidados especiais.

## **6.5 IMPACTOS PREVISTOS - SITUAÇÃO FUTURA**

A seguir, são apresentados os possíveis impactos ocasionados pela OUC da Região do Porto do Rio, associados ao uso do solo, e que podem influenciar a região.

### **6.5.1 Valorização de imóveis da área de diretamente atingida e de influência**

Com a divulgação da Operação Urbana, e as melhorias previstas para a região, poderá ocorrer valorização dos imóveis e estímulo a negócios imobiliários com expansão dos investimentos na área.

## **6.6 MITIGAÇÃO DOS IMPACTOS**

A seguir, são apresentadas as medidas para mitigar os impactos relacionados à valorização imobiliária.

### **6.6.1 Valorização de imóveis da área de diretamente atingida e de influência**

Com a divulgação da Operação Urbana, e as melhorias previstas para a região, poderá ocorrer valorização dos imóveis e estímulo a negócios imobiliários com expansão dos investimentos na área.

A divulgação do Projeto da Operação Urbana, e a especificação das melhorias previstas para a região, deverá ter veiculação ampla, não restrita somente a região, e sim no âmbito da metrópole, para atrair e qualificar os novos investimentos. O mercado imobiliário movimenta-se em função de expectativas e a medida que essas começam a se concretizar a situação dos impactos tenderá a se estabilizar.

Considera-se que se trata de um impacto de natureza positiva para a região e não necessita ser mitigado.

## **6.7 – CONCLUSÕES**

As mudanças previstas de uso e ocupação do solo, alterando os usos existentes, taxas de ocupação e gabaritos com a modificação do Índice de Aproveitamento de terreno – IAT, associados aos investimentos previstos de infra-estrutura, trarão para a região uma melhora de qualidade de vida e qualidade ambiental, levando a uma valorização imobiliária que está sendo considerada como positiva para a região da Operação Urbana.