



Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE TURISMO E DESPORTO

**REQUERIMENTO N° DE, 2012
(Do Sr. Otavio Leite)**

Solicita *sejam*
convocados o Presidente da
Companhia Docas do Rio de Janeiro,
o Presidente do Instituto do
Patrimônio Histórico e Artístico
Nacional (Iphan), o Presidente da
Companhia de Desenvolvimento
Urbano da Área do Porto do Rio de
Janeiro, e o Comandante da Marinha
do Brasil no Rio de Janeiro, para
prestar esclarecimentos a esta
Comissão sobre obras na região
portuária na cidade do Rio de Janeiro
- RJ.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, com fundamento no art. 50, da Constituição Federal, combinado com o art. 219, § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que, ouvido o plenário, se digne a adotar as providências necessárias para que sejam convocados o Presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro, o Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), o Presidente da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Área do Porto do Rio de Janeiro, e o Comandante da Marinha do Brasil no Rio de Janeiro, para prestar esclarecimentos a esta Comissão sobre obras na região portuária na cidade do Rio de Janeiro - RJ.

JUSTIFICAÇÃO



Câmara dos Deputados

O jornal O Globo publicou reportagem, no dia 14/11/2012, sob o título: “**Iphan vai analisar hoje o projeto do píer em Y**”. Diz a notícia:

“Superintendente poderá vetar a obra caso conclua que visão de mosteiro será obstruída.”

RIO - A superintendente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) no Rio, Cristina Lodi, poderá decidir hoje o destino do píer em Y que a Companhia Docas pretende construir entre os armazéns 2 e 3, perto da Praça Mauá. Ela poderá vetar a obra caso conclua que o paredão de navios turísticos no píer vai impedir a visão do Mosteiro de São Bento — o que não pode acontecer, por se tratar de um bem tombado. Cristina se reunirá com diretores da Companhia Docas para conhecer o projeto, que deveria ter sido encaminhado previamente ao órgão, o que não aconteceu.

Orçado em cerca de R\$ 250 milhões, o projeto do píer em Y é criticado por urbanistas, arquitetos, órgãos de patrimônio e pela prefeitura. Ontem, o presidente do Centro de Arquitetura e Urbanismo (CAU), Sidney Menezes, encaminhou um ofício à Companhia Docas solicitando mais detalhes do projeto. — A impressão inicial é que de fato o projeto traz interferências à paisagem do entorno. Vamos estudar o projeto para saber se cabe alguma medida contra o empreendimento — disse Sidney.

Gabarito é de 15 metros

Segundo o Iphan, o gabarito da área é de 15 metros, o que levou, por exemplo, o arquiteto catalão Santiago Calatrava a rever seu projeto para o Museu do Amanhã, a fim de se adequar à legislação. Como os navios podem ter até quatro vezes essa altura e ficarão a apenas 500 metros do museu, pode haver interferências na mesma paisagem.

A Companhia Docas, que vem defendendo a proposta, preferiu não se manifestar ontem, antes da reunião com o Iphan. Há dois anos, estudou-se fazer o píer entre os armazéns 5 e 6, onde se concentram as atividades comerciais. Mas, para isso, o canal de navegação existente teria que ser deslocado muito mais do que se o píer em Y for erguido perto do armazém 2.

A obra foi licitada com o projeto básico. A mudança de local, além da questão estética, poderia ajudar a reorganizar o trânsito na região (porque a saída do píer ficaria em outro ponto). Espera-se que, nos estudos do projeto executivo, inclusive de batimetria (que indica as distâncias da superfície ao fundo do mar), possa surgir algo que gere menos impactos na área — disse Jorge Arraes, presidente da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Área do Porto do Rio.



Câmara dos Deputados

Ele contou que teve várias reuniões com representantes da Docas para tentar convencer a empresa a não fazer o píer perto da Praça Mauá, que está sendo revitalizada e, segundo o planejado, vai ganhar ares de boulevard.

Atrasos na obra

Inicialmente, a Companhia Docas pretendia inaugurar o píer em Y para a Copa do Mundo de 2014, já que os navios vão ser uma opção de hospedagem durante o evento. Mas o projeto acabou sendo alvo de brigas judiciais — uma das empresas que perdeu a licitação contestou o resultado — e também de questionamentos do Tribunal de Contas da União, que considerou o valor orçado muito alto. Os problemas adiaram o início das obras, que devem começar em 2013.

O projeto já tem licenças, incluindo a emitida pelo Instituto Estadual do Ambiente (Inea), que informou ter dispensado o Estudo de Impacto Ambiental (EIA/Rima) com base em resoluções do Conselho Nacional de Meio Ambiente. Essas resoluções, argumentou, não exigem estudo para esse tipo de estrutura.

Navios fora da Baía também são ameaça ambiental

O presidente da Associação Brasileira da Indústria Hoteleira (ABIH), Alfredo Lopes, voltou a defender na terça-feira uma solução para as constantes concentrações de navios ancorados nas imediações das praias da Zona Sul. A ABIH está preocupada não apenas com a poluição visual provocada pelos navios, mas também com a ameaça de poluição nas praias em caso de acidentes. - Nós discutimos a questão com a Capitania dos Portos. Eles alegaram que adaptações na entrada da Baía de Guanabara exigiriam soluções caríssimas. Mas achamos que isso valeria a pena numa cidade com o potencial turístico do Rio — disse Alfredo Lopes.

Para o secretário municipal de Turismo, Pedro Guimarães, a Capitania dos Portos deveria ter uma ação mais efetiva na fiscalização dos navios de carga e de passageiros. — Ao esperarem na fila o momento de atracar, muitos comandantes não respeitam os limites definidos pela Capitania, criando riscos para a segurança — disse Pedro.

O secretário sugere que os navios se concentrem próximo à Ilha Rasa, junto à boia 1 um pouco antes da Fortaleza de Santa Cruz — O principal argumento usado pelos comandantes para não atracarem próximo à Ilha Rasa era o risco de os navios serem abordados por piratas. Mas a situação mudou com a criação, pela Polícia Federal, da Delegacia Especial de Polícia Marítima.

Em nota, a Capitania dos Portos informou que faz uma fiscalização rigorosa, indicando pontos de atracação na Baía de Guanabara, quando necessário, por motivos sanitários, alfandegários, de reparos e de inspeções. E lembrou que 30% do



Câmara dos Deputados

tráfego marítimo que segue para o porto são formados por navios de grande porte. Devido ao calado, a única passagem viável é pelo canal de Cotunduba, próximo à orla de Copacabana.”

Nesse sentido, solicitamos aos membros desta Comissão a aprovação do presente requerimento, para os devidos esclarecimentos acerca dos fatos abordados.

Sala das Comissões, em de novembro de 2012.

**Deputado Otavio Leite
PSDB/RJ**