



Câmara dos Deputados

1

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO INDÚSTRIA E COMÉRCIO

REQUERIMENTO N° DE 2013. (Do Sr. Otavio Leite)

Requer a realização de Audiência Pública com 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 Arquiteto João Pedro Backheuser para prestarem esclarecimentos sobre as obras na região portuária na cidade do Rio de Janeiro – RJ, em especial sobre o projeto de construção do Píer.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos regimentais, a realização de Audiência Pública com 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 Arquiteto João Pedro Backheuser para prestarem esclarecimentos a esta Comissão, sobre as obras na região portuária na cidade do Rio de Janeiro – RJ, em especial sobre o projeto de construção do Píer.

JUSTIFICAÇÃO

A polêmica em torno das obras na região portuária na cidade do Rio de Janeiro e seus respectivos impactos da construção de um píer em formato de Y ou em E, entre os armazéns 2 e 3, na Zona Portuária, continua.

O jornal O Globo publicou reportagem, no dia 02/05/2013, sob o título: “**Píer em E – Se é pra fazer, vamos fazer bem feito**”, a saber:



Câmara dos Deputados

“Jornal O Globo – 02/05/2013

Píer em E: ‘Se é para fazer, vamos fazer bem feito’ - Projeto alternativo para o Porto é apresentado ao Iphan. Carla Rocha

O GLOBO - Apesar das críticas, o projeto do Píer em Y não foi rejeitado pelo Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Quais são suas objeções à proposta?

Alonso Balaguer - Nós estivemos no Iphan há cerca de 15, 20 dias, e o que nos falaram é que eles tinham sido chamados a emitir um parecer, e a participar de um debate público sobre o Píer em Y. Colocaram que, por conta da área de abrangência do bem tombado, não estaria na esfera deles dar uma posição positiva ou negativa. Emitiram um relatório com vários pontos negativos sobre o Píer em Y, que era muito próximo do museu (do Amanhã), do mosteiro (de São Bento), que não promovia a vida naquele local, que não somava nada. Eu vi (o parecer) em Brasília. O que o Iphan disse é que ele (o píer) está fora da área de influência do bem tombado e, por isso, não poderia ter um parecer oficial dizendo que não pode ser feito. Mas gerava impactos negativos, de congestionamento, de complicação de cruzamento, de uso não nobre dos galpões em frente à orla.

O GLOBO - Como o projeto do Píer em Y prejudica a paisagem?

O braço perpendicular do Y está afastado 500 metros do Museu do Amanhã, mas o Y chega a ficar a 280 metros. De alguns pontos, o navio encobre o museu na chegada à cidade ou se a pessoa está olhando de alguns pontos da orla. O nosso fica a 600 metros. O nosso projeto afasta, cria uma marina e, de qualquer local, você tem uma boa visibilidade.

O GLOBO - Por que vocês resolveram desenhar um projeto como alternativa?

A Blac e a Balaguer estavam envolvidas num projeto grande na região portuária. Não estamos construindo 2015, 2016, estamos pensando na cidade de 2030, 2040, 2050. Uma infraestrutura desse porte e com esse impacto não é assim: “ah, a gente faz e, se não der certo, tira de lá”. Os estudos que fizemos mostravam que existiam outras localizações, e a gente percebeu que valia a pena. É óbvio que algum impacto tem. Mas como minimizar este impacto, como qualificar a chegada desses cruzeiristas na cidade? Hoje é um caos.

O GLOBO - Quais as vantagens do Píer em E?

Principalmente, a localização. A chegada dos cruzeiristas fica bem na quina do Porto, numa praça, e um terminal novo de passageiros elevado deixa toda a passagem de público na orla livre. É uma estação com



Câmara dos Deputados

pilotis, escadas rolantes, etc. Toda a parte de ônibus, VLT, também é organizada. Procuramos organizar a bagunça.

O GLOBO - O pier em E tem a mesma capacidade de atracação do pier em Y?

Igual. Seis navios e com uma condição de atracação muito mais fácil.

O GLOBO - Se o Píer em E é melhor, por que não foi adotado por Docas?

É uma pergunta que a gente também se faz. Pela colocação deles, as dragagens para o Píer em Y são mais baratas. Esse é o único argumento. Mas é uma infraestrutura essencial para o futuro. Queremos uma cidade contemporânea, que atraia investimentos, que seja bem vista no exterior. Estamos falando de uma Zona Portuária que vai passar de 22 mil moradores para 100 mil, que tem um investimento em infraestrutura de 4 bilhões de reais, um potencial imobiliário de R\$40 bilhões a R\$ 50 bilhões, se não for de R\$ 60 bilhões. Se é para fazer, vamos fazer bem feito.”

Em razão da relevância do tema para o desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro, solicitamos a aprovação do presente Requerimento a fim de que esta Casa, representada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico Indústria e Comércio possa obter os esclarecimentos sobre as obras na região portuária da cidade do Rio de Janeiro, em especial a construção do Píer, que vêm causando polêmica.

Sala das Comissões, em 10 de maio de 2013.

**Deputado OTAVIO LEITE
PSDB/RJ**