



**RELATÓRIO FINAL:
RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS COMPLEXOS**

REVIVER PAULO DE FRONTIN

**Fernando Gonçalves, Flávio Oggioni, Iris Luna,
Janaína Nascimento, Julia Francisca Queiroz, Leandro Ribeiro,
Patrícia Frank, Rosemary Impronta, Silvio Leal Junior**

**Projeto Final e Plano de Ação desenvolvidos no âmbito
do programa Líderes Cariocas 2024.**

**Rio de Janeiro
Dezembro 2024**

SUMÁRIO

1 SUMÁRIO EXECUTIVO.....	10
1.1 Problema analisado.....	10
1.2 Solução proposta.....	10
1.3 Resultados almejados.....	10
2 RELATÓRIO.....	11
2.1 Análise do Problema.....	11
2.1.1 Breve Histórico.....	12
2.1.2 Caracterização da área.....	13
2.2 Método.....	15
2.3 Solução proposta.....	17
2.3.1 Contextualização.....	17
2.3.2 Considerações sobre a legislação municipal relacionada.....	18
2.3.3 Exemplos ao redor do mundo de soluções para a revitalização de áreas de viadutos.....	19
2.3.4 Situação da estrutura do viaduto.....	22
2.3.5 Alternativas de captação de recursos para recuperação estrutural do viaduto.....	26
2.3.6 Proposta - Concessão da área abaixo ao Viaduto Engenheiro Freyssinet.....	27
2.3.7 Programa de Incentivo Fiscal.....	32
2.3.8 Questionários.....	33
2.4 Benefícios esperados.....	36
2.5 Plano de Ação.....	38
2.5.1 Matriz de <i>Stakeholders</i>	42

2.5.2 Ferramenta 5W2H.....	48
2.5.2.1 Recuperação estrutural do Viaduto Engenheiro Freyssinet.....	48
2.5.2.2 Concessão, Revitalização e Requalificação da área sob o Viaduto Engenheiro Freyssinet.....	49
2.5.2.3 Incentivos Fiscais na Av. Paulo de Frontin.....	51
2.6 Conclusão.....	53
2.7 Próximos passos.....	53
REFERÊNCIAS.....	54

ANEXOS

ANEXO I - Imagens da descaracterização e abandono da região abaixo do Viaduto Paulo de Frontin.....	57
ANEXO II - Imagens das potencialidades locais: Praça Condessa e instituição de ensino.....	58
ANEXO III - <i>Brainstorming</i> da fase de imersão.....	59
ANEXO IV - Diagrama Espinha de Peixe (Diagrama de Ishikawa).....	60
ANEXO V- <i>Brainstorming</i> da fase de ideação.....	61
ANEXO VI - Detalhamento das soluções.....	61
ANEXO VII - Minuta de Termo de Referência para a Concessão dos espaços sob o viaduto.....	62
ANEXO VIII - Síntese das entrevistas com moradores que moraram antes da construção do elevado e depois saíram.....	69
ANEXO IX - Moradores que moraram antes do elevado e permanecem até hoje.....	70
ANEXO X - Moradores que vieram depois da construção do elevado.....	71
ANEXO XI - Síntese das sugestões para a melhoria do bairro do Rio Comprido e da Avenida Paulo de Frontin.....	72

ANEXO XII - Síntese das entrevistas com profissionais da área técnica e acadêmica.....	73
ANEXO XIII - Síntese das sugestões para a melhoria da Avenida Paulo de Frontin, de acordo com os profissionais da área técnica e acadêmica.....	74
ANEXO XIV - Resultado das respostas de 13 respondentes, conforme Torres (2023).....	74
ANEXO XV - Questionário destinado a moradores e comerciantes do bairro do Rio Comprido, divulgado nas redes sociais destas entidades pelo representante da COLMEA.....	75
ANEXO XVI - Questionário de interesse - Servidores Municipais Lotados no CASS.....	76
ANEXO XVII - Questionário direcionado ao Subprefeito do Centro.....	78
ANEXO XVIII - Opinião a respeito das intervenções de revitalização e requalificação da área sob o viaduto com a transformação do espaço em áreas de lazer e convivência.....	79
ANEXO XIX - Considerando a proximidade do CASS e as intervenções propostas, o local com opção para encontros recreativos pós expedientes (happy hour) dos servidores.....	79
ANEXO XX - Servidores que manifestaram interesse ou dúvida sobre frequentar o espaço: pelo menos três elementos que consideram importante que estejam presentes no espaço para prosseguir com a intenção de frequentar a região.....	79
ANEXO XXI - Grupo de servidores que não consideraram o espaço para o <i>happy hour</i> : pelo menos três motivos para sustentar a posição.....	80
ANEXO XXII - Realização de uma “Roda de Samba do Servidor” mensalmente no espaço e se participariam ou talvez participariam.....	81
ANEXO XXIII - Que tipo de atividades enxergavam ter potencial de motivá-los a frequentar o espaço.....	81
ANEXO XXIV - Identificação do local de moradia dos respondentes.....	82
ANEXO XXV - Quanto às intervenções desejadas para o viaduto, foi solicitado que os respondentes apontassem 3 opções dentre as propostas, deixando um espaço para resposta livre.....	82

ANEXO XXVI - Sobre as atividades que gostariam que fossem desenvolvidas no local, foi solicitado que os respondentes apontassem 3 opções dentre as propostas, deixando um espaço para resposta livre.....	82
ANEXO XXVII - Quais seriam os maiores obstáculos para frequentar o local após a revitalização, sendo solicitado que apontassem 3 opções dentre as propostas, deixando um espaço para resposta livre.....	82
ANEXO XXVIII - Sobre o impacto que o projeto possa causar na segurança pública.....	83
ANEXO XXIX - Questionados sobre a possibilidade de a revitalização do espaço incentivar o investimento na região.....	83
ANEXO XXX - Minuta do Projeto de Lei do Reviver Av. Paulo de Frontin.....	84

FIGURAS

Figura 1 - Promenade Plantée - Paris.....	19
Figura 2 - High Line - Nova York.....	19
Figura 3 - Underpass Park – Toronto.....	20
Figura 4 - The Bentway - Toronto, Canadá.....	21
Figura 5 - Revitalização do Viaduto One Green Mile - Mumbai - Índia.....	21
Figura 6 - Publicação no Diário Oficial da Câmara Municipal do Rio de Janeiro de 22/10/2018, com ata da Comissão Permanente de Defesa Civil.....	24
Figura 7 - Fotografias de 06/11/2024, durante visita <i>in loco</i> , demonstrando a situação da estrutura do viaduto.....	25
Figura 8 - Divisão em blocos do projeto de revitalização.....	31
Figura 9 - Tipo 1: Cobertura Total do Canal / Planta Tipo 1.....	39
Figura 10 - Tipo 2: Cobertura Parcial do Canal / Planta Tipo 2.....	39
Figura 11 - Tipo 3a: Canal com grade e bancos / Planta Tipo 3a.....	40
Figura 12 - Tipo 3b: Canal descoberto / Planta Tipo 3b.....	40

Figura 13 - Bloco 1.....	41
Figura 14 - Bloco 2.....	41
Figura 15 -Bloco 3.....	42

TABELAS

Tabela 1 - Fontes / Atores envolvidos / Implementação.....	26
Tabela 2 - Benefícios esperados.....	36
Tabela 3 - Matriz de <i>Stakeholders</i>	44
Tabela 4 - Plano de Ação 1 5W2H.....	48
Tabela 5 - Plano de Ação 2 5W2H.....	49
Tabela 6 - Plano de Ação 3 Programa de Incentivo Fiscal 5W2H.....	51



LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AP1 - Área de Planejamento 1

Art. - Artigo

CASS - Centro Administrativo São Sebastião

CAU - Centro de Arquitetura e Urbanismo

CCPar - Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos

CDIA - Cities Development Initiative for Asia

CESGRANRIO - Centro de Seleção de Candidatos ao Ensino Superior do Grande Rio

CET-Rio - Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro

CGP - Coordenadoria de Gestão de Projetos

COLMEA - Comissão Legal de Moradores, Empresário e Amigos do Rio Comprido

COMLURB - Companhia Municipal de Limpeza Urbana

COR - Centro de Operações Rio

CREA-RJ - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro

FAU - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

FNC - Fundo Nacional de Cultura

FPJ - Fundação Parques e Jardins

GM-Rio – Guarda Municipal do Rio de Janeiro

IPP - Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos

IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano

IPVA - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores



ISS - Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza

ITBI - Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis

LC - Lei Complementar

MC2 - Meta Transversal por tema Cooperação e Paz 2

MT3 - Meta Transversal 3

MT8 - Meta Transversal 8

MVRDV - Junção das iniciais dos sobrenomes dos fundadores Winy Maas, Jacob van Rijs e Nathalie de Vries

ONU-Habitat - Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos

PCRJ - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

PGM – Procuradoria Geral do Município do Rio de Janeiro

PL – Projeto de Lei

PMERJ – Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro

PPP - Parceria Público-Privada

Prourb -Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

PUC-Rio - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

R. A. do Rio Comprido - Região Administrativa do Rio Comprido

SMAS - Secretaria Municipal de Assistência Social

SMC - Secretaria Municipal de Cultura

SMCG - Secretaria Municipal de Coordenação Governamental

SMDUE - Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Econômico

SMFP - Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento



SMI - Secretaria Municipal de Infraestrutura

SMU - Secretaria Municipal de Urbanismo

TCM - Tribunal de Contas do Município

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

1 SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1 Problema analisado: Atualmente, observa-se nas grandes cidades globais um movimento de “repensar” os espaços urbanos, tendo como foco as pessoas. Deste modo, a subutilização dos espaços sob viadutos na cidade do Rio de Janeiro despertou o interesse do grupo, que refletiu sobre as condições gerais em que estas áreas se encontram e sobre o imaginário popular a respeito destes espaços, percebidos como inseguros, sujos, insalubres, poluídos e inservíveis. Surgem desta reflexão os questionamentos: “Como requalificar as áreas sob viadutos?” e “Como fazer a população local se apropriar deste espaço?” Nossa proposta alinha-se ao planejamento estratégico da Prefeitura, tendo como base os temas da longevidade, bem-estar, território conectado, mudanças climáticas, resiliência e cooperação e paz.

1.2 Solução proposta: Entre os diversos viadutos da cidade, escolhemos o viaduto Engenheiro Freyssinet, que completa 50 anos de existência no ano corrente e está localizado no bairro do Rio Comprido, para servir de “piloto” para este projeto. Tal escolha justifica-se pelos constantes investimentos da Prefeitura na requalificação das áreas do Centro e da Zona Portuária, regiões circunvizinhas ao bairro onde está localizado o viaduto. A proposta é ressignificar a área estigmatizada sob o viaduto, requalificando-a de forma utilitária para a população, sem que haja sobrecarga ao orçamento desta municipalidade. Assim, prevemos a divisão do espaço em três blocos oferecidos à iniciativa privada através da concessão de uso do espaço, de modo que a empresa responsável por cada bloco execute as intervenções urbanísticas, ambientais, culturais e socioeducativas previstas no edital. Não seria vedada a possibilidade de uma única empresa, se assim desejar, assumir os três blocos, desde que respeite as fases de aplicação do projeto e o escopo definido no edital. Em complemento também é proposto um programa de incentivo fiscal denominado “Reviver Paulo de Frontin” para implementação de novos empreendimentos ao longo da avenida.

1.3 Resultados almejados: As intervenções propostas têm potencial para reintegrar o tecido urbano, aumentando a percepção de segurança, aquecer a economia, melhorar a qualidade de vida dos residentes, trabalhadores e transeuntes do bairro e contribuir com o adensamento das áreas verdes e das ações de sustentabilidade ambiental da região. De maneira mais ampla, as intervenções têm potencial para impactar positivamente o alcance das metas estratégicas da cidade.

RELATÓRIO

2.1 Análise do Problema

O rodoviarismo, enquanto política pública nacional vigente nos anos 60, foi o fio condutor das grandes mudanças ocorridas na estética urbana do Rio de Janeiro. Com a expansão da indústria automobilística, a demanda por vias que integrassem as diversas zonas da cidade e que favorecessem a circulação de automóveis cresceu. O projeto urbanístico da cidade do Rio de Janeiro acompanhou essa tendência e observa-se, a partir dessa década, o aumento considerável do número de estradas, auto-estradas e viadutos interligando diversas áreas da cidade. Se por um lado, a política de expansão territorial centrada no rodoviarismo foi essencial para conectar a cidade permitindo a circulação de automóveis, por outro, deixou importantes marcas negativas no espaço urbano.

Nesse contexto, é importante observar que a construção de viadutos permitiu que diversos pontos da cidade, anteriormente incomunicáveis, passassem a se interligar, garantindo a fluidez no tráfego de veículos. Entretanto, as áreas geradas sob os viadutos, passaram a ser subutilizadas e percebidas pela população como inseguras, sujas, insalubres, poluídas e inservíveis. O rodoviarismo já não é mais visto como uma política de expansão das cidades globais e a cada dia mais são implementadas políticas públicas e ações voltadas para a redução da circulação de automóveis na cidade do Rio de Janeiro. Em paralelo, foco das pautas ambientais mundiais, a cidade passa a ser pensada sob uma perspectiva de preservação do meio ambiente, com a criação de áreas verdes e espaços de lazer e convivência ao ar livre. Neste momento, voltamos nosso olhar para as áreas sob viadutos que encontram-se ainda sem utilização e em condições de degradação e entendemos que a revitalização dessas áreas pode ser uma estratégia essencial na transformação destes espaços.

Dentre os mais diversos viadutos existentes no Rio de Janeiro, escolhemos o viaduto Engenheiro Freyssinet, localizado no bairro do Rio Comprido para ser o “piloto” deste projeto. Tal escolha justifica-se pelos constantes investimentos da Prefeitura na requalificação das áreas do Centro e da Zona Portuária, regiões circunvizinhas ao bairro onde se localiza o viaduto objeto deste projeto, bem como pelo aniversário de cinquenta anos do viaduto que ocorre agora no ano de 2024. A proposta é devolver a área estigmatizada sob o viaduto requalificada e de maneira funcional para a população, sem que haja sobrecarga ao orçamento desta municipalidade.

2.1.1 Breve Histórico

O viaduto Engenheiro Freyssinet é um projeto do ano de 1962, como primeira parte da autoestrada que hoje recebe o nome de Linha Vermelha. Nessa época, embora o tráfego no bairro do Rio Comprido já fosse movimentado, a demanda por uma infraestrutura viária adicional não era evidente e, dessa forma, o interesse de levar a construção adiante foi insignificante.

Vivenciamos durante a década de 60 no país e, consequentemente, na cidade do Rio de Janeiro, um momento histórico marcado por uma política pública de expansão rodoviarista, tendo como foco a fluidez do trânsito dos automóveis. Nesse contexto, o expressivo crescimento da Zona Sul da cidade e a necessidade de aliviar o trânsito na área central, facilitando o acesso às Zonas Norte e Sul, obrigaram o Governo do então Estado da Guanabara a estudar alternativas para conectar essas três regiões. A solução apresentada foi a construção do Túnel Rebouças (nome em homenagem aos engenheiros baianos que tiveram destacada atuação em projetos de infraestrutura viária e de saneamento no Brasil, durante o Segundo Reinado), cujas obras começaram em abril de 1962 e a inauguração em outubro de 1967, passando a conectar o bairro do Rio Comprido ao Cosme Velho e Lagoa, na Zona Sul da cidade.

O fluxo de veículos utilizando esta nova rota, que inicialmente garantiu maior agilidade no deslocamento ao evitar o Centro da cidade, aumentou gradativa e significativamente, gerando reflexos em congestionamentos diários, que se tornaram constantes e progressivamente mais intensos.

O fluxo de veículos utilizando esta nova rota, que, inicialmente, garantiu maior agilidade no deslocamento ao evitar o Centro da cidade, aumentou gradativa e significativamente, gerando reflexos em congestionamentos diários, que se tornaram constantes e progressivamente mais intensos. Como via de solução para o enfrentamento desses congestionamentos, um projeto ambicioso foi posto em prática: a construção de um elevado que permitiria a diluição do número de veículos transitando na Avenida Paulo de Frontin e que conectaria de maneira ainda mais ágil a Zona Norte à Zona Sul da Cidade. Assim, as obras do viaduto Engenheiro Freyssinet se iniciam no ano de 1969, sob protestos dos moradores locais e com previsão de entrega à população em abril de 1971, numa tentativa de assegurar a aceleração do desenvolvimento da cidade.

Em dezembro de 1971, ainda em construção, o viaduto Engenheiro Freyssinet tornou-se palco para uma das maiores tragédias já vividas na cidade do Rio de Janeiro, quando parte da estrutura colapsou e desabou sobre os carros que estavam parados na Avenida Paulo de Frontin. O então governador da Guanabara (1971-1975) Chagas Freitas ordenou a revisão de todo o projeto do viaduto e, após meses de investigação e intervenções de engenharia, incluído reforço das estruturas iniciais, as obras foram finalizadas, com a inauguração do viaduto no ano de 1974.

2.1.2 Caracterização da área

O viaduto possui 5,2 quilômetros de extensão e conecta a grande Tijuca à Zona Sul da cidade e se por um lado representa um marco na mobilidade urbana do Rio de Janeiro, por outro associa-se à desvalorização do bairro do Rio Comprido, onde grande parte de sua extensão está localizada. É imprescindível pontuar que o bairro do Rio Comprido foi um dos bairros mais impactados pela política de expansão urbana baseada no rodoviarismo. Até os anos 60, a avenida Paulo de Frontin era uma rua arborizada, com sobrados e pequenos prédios ladeando as margens do Rio Comprido e até os anos 70 permanecia como um bairro de classe média.

A redução da incidência de raios solares ocasionada pela estrutura do viaduto, a poluição e o constante ruído produzido pelos carros que circulam sobre o viaduto resultou em um intenso movimento migratório para outros bairros da cidade. Importante destacar que no ano de 2020 o bairro do Rio Comprido atingiu a marca de segunda maior desvalorização por metro quadrado na cidade. Nos dias atuais, observamos o bairro sem grandes atrativos para possíveis novos moradores e a impressão dos residentes sobre o viaduto continua não sendo muito positiva.

A negligência governamental em garantir melhores destinações às áreas sob viadutos, que possuem imenso potencial para serem transformadas em espaços de convivência, lazer, cultura e de educação, integrando-as às políticas urbanas e sociais, trouxe-nos com efeito locais em que se proliferam desordem pública e insegurança urbana.

As intervenções feitas na Avenida Paulo de Frontin, primeiro com o Túnel Rebouças e posteriormente com o Viaduto Engenheiro Freyssinet, beneficiaram o fluxo de veículos na cidade como um todo, mas descaracterizaram completamente a região e trouxeram graves problemas para os moradores. A revitalização da região é uma dívida histórica do Município com a localidade (ANEXO I).

A proposta contempla a valorização das potencialidades locais, como a Praça Condessa e as instituições presentes, ambos fortes geradores de fluxo de pessoas (ANEXO II).

Portanto, torna-se imprescindível tanto para a Prefeitura quanto para a população carioca - que vive, trabalha ou circula por essas regiões - que esse quadro seja revertido. Nesse sentido, propomos uma intervenção por meio de recursos privados, via concessão de uso, que promova a reabilitação urbana ampla, eficaz e capaz de reintegrar essas áreas às dinâmicas da cidade como forma de recuperar os tecidos urbano e social. Considerando ainda que a criação desses novos ambientes impacta significativamente na melhoria da qualidade de vida da população, entende-se que o presente projeto está em consonância com o Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro.

A proposta aqui desenhada não apenas propicia a recuperação física estrutural, mas também a recuperação social, que irá favorecer a conexão e o engajamento da comunidade local, ajudando na consecução dos objetivos de construir uma cidade mais integrada, segura e sustentável, baseada nos seguintes Temas do Plano Estratégico e respectivas Metas:

- **Longevidade, Bem-Estar e Território Conectado:** o Plano Estratégico (MT3) prevê *“requalificar 20% das praças, parques infantis e espaços públicos residuais da cidade até 2024, com intervenções inovadoras alinhadas ao pós-pandemia”*. Assim, nosso projeto dialoga diretamente com essa meta ao transformar a área subutilizada e/ou abandonada sob o viaduto Engenheiro Freyssinet em espaços funcionais ativos, de convivência, educacional, de entretenimento cultural e de lazer.

- **Mudanças Climáticas e Resiliência:** não diferentemente, há no Plano Estratégico (MT8) a previsão de *“realizar o plantio de 120 mil mudas de árvores na área urbana até 2024, com objetivo de adensar áreas verdes e criar florestas de bairro para reduzir o déficit de árvores nos espaços públicos”*, fato esse que também se relaciona com nossa proposta.

- **Cooperação e Paz:** por fim, o Plano (MC2) também busca *“reduzir em 20%, até o final de 2024, os crimes patrimoniais de baixa periculosidade registrados em 2019 no município do Rio de Janeiro”*, ou seja, a revitalização e requalificação desses espaços ociosos, mediante a instalação de pontos de iluminação, câmeras de segurança e fomento de atividades coletivas que ocupem aquele espaço, contribuem para reduzir a criminalidade, tornando as áreas públicas mais seguras e acessíveis.

2.2 Método

Tendo como base a afetação e sensibilidade sobre o tema, a observação *in loco* em diferentes dias e horários, a subutilização e a potencialidade da área abaixo do Viaduto Engenheiro Freyssinet, realizou-se pesquisa exploratória valendo-se de revisão bibliográfica de legislações, trabalhos acadêmicos e reportagens sobre o tema.

A metodologia *Design Thinking* foi aplicada com o objetivo de encontrar soluções inovadoras para os desafios de valorização das áreas sob os viadutos, transcendendo a ideia de criar um produto ou serviço. Para isso, foram utilizadas as bases do *Design Thinking* valendo-se dos processos de imersão e da empatia (ouvindo os interessados/*stakeholders*, a fim de suprir as necessidades, anseios e limitações da comunidade local); da experimentação e da ideação (construindo ideias valendo-se de pesquisas sobre a temática) e da prototipação (novos modelos de aproveitamento da área abaixo dos viadutos utilizando os já publicados).

Inicialmente, na fase de imersão, nenhuma ideia foi descartada, de forma a assegurar um *brainstorming* amplo e democrático em um ambiente de criatividade, colaboração e geração de ideias. Com o intuito de responder à pergunta “*Como revitalizar áreas abaixo de viadutos e requalificar os espaços remanescentes inutilizados para o desenvolvimento de ações de natureza ambiental, social, educativas e de cultura e lazer?*”, o *brainstorming* permitiu uma diversidade de ideias e possibilidades além daquelas óbvias, com foco na inovação. Além disso, as diferentes formações e áreas de atuação dos servidores envolvidos constituiu um grupo de pessoas com diferentes conhecimentos e experiências, gerando ideias que consolidaram diferentes perspectivas. Todas as ideias foram registradas e estão descritas no ANEXO III.

De modo a otimizar a seleção de ideias, o grupo responsável pela presente pesquisa elaborou uma análise das condições das áreas abaixo do viaduto Paulo de Frontin utilizando a ferramenta Diagrama Espinha de Peixe (Diagrama de Ishikawa) (ANEXO IV). Na fase de ideação, após identificar e detalhar os problemas, as possíveis causas e as soluções adequadas para resolvê-los, o passo seguinte foi a organização das ideias de acordo com duas frentes do projeto: a) requalificação das áreas sob o viaduto; b) apropriação do espaço pela população (ANEXO V). Com isto, foi possível construir a Matriz de *Stakeholders* (item 2.5.1) e o detalhamento das soluções (ANEXO VI), que, aliado ao interesse da população demonstrado nos questionários (item 2.3.7), serviu de base para a minuta do Termo de Referência, o qual foi apresentado como um dos produtos do trabalho (ANEXO VII). Por fim, após a consolidação de todas as ideias, possibilidades e viabilidade, foi elaborado o Plano de Ação (item 2.5.2), o qual apresenta três propostas: 1) Recuperação estrutural do Viaduto Engenheiro Freyssinet ,

Concessão, 2) Revitalização e Requalificação da área sob o Viaduto Engenheiro Freyssinet e 3) Programa de Incentivo Fiscal.

Para a elaboração do Plano de Ação foi utilizada a ferramenta “5W2H”, a qual nos permitiu definir o objeto do presente relatório, explicar a importância da execução do projeto, onde será implantado, os responsáveis pela execução, quando será feito, como e quanto custará em moeda nacional.

A plataforma digital Miro possibilitou a participação remota, concomitante e interativa do grupo de trabalho, tornando-se uma ferramenta importante para a praticabilidade do *Design Thinking* durante o presente estudo, permitindo a criação de notas adesivas e diagramas para a ideação do projeto, a fim de construir soluções possíveis para resolver os desafios identificados.

Inicialmente, deu-se luz a reportagens que destacam o aspecto negativo à construção e à existência do viaduto em questão, através de textos e imagens. A partir da perspectiva jornalística, observou-se a lacuna entre os projetos e a efetividade das ações políticas sobre as condições estruturais, ambientais, sociais e paisagísticas da área.

Notoriamente, as legislações foram embasadoras para a efetividade do projeto, haja vista ao Plano Estratégico da Prefeitura, à Política Municipal de Aproveitamento das Áreas Sob Viadutos (Lei nº 6.959/2021) e ao Requerimento de Informações da Câmara Municipal do Rio de Janeiro (Processo Administrativo nº 01/001.188/2022) sobre as condições do viaduto, objeto deste projeto.

Tomou-se como base teórica dois trabalhos acadêmicos realizados por discentes do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), realizados entre os anos 2015 e 2023 (ANEXOS VIII a XIV). Os estudos acadêmicos em questão envolvem coletas de dados através de pesquisas qualitativas com moradores do bairro Rio Comprido, as quais serão utilizadas como diagnóstico da percepção das dores do público-alvo da presente pesquisa.

Durante a fase de imersão, dialogamos com quatro grupos distintos: realizou-se uma entrevista aberta, presencial com o representante da Comissão Legal de Moradores, Empresário e Amigos do Rio Comprido (COLMEA) e através de três questionários semiestruturados na plataforma Google Forms para os outros grupos, a saber: o primeiro foi destinado a moradores e comerciantes do bairro do Rio Comprido e foi divulgado nas redes sociais destas entidades pelo representante da COLMEA (ANEXO XV). O segundo foi destinado exclusivamente aos servidores da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro lotados no Centro Administrativo São

Sebastião (CASS) e foram divulgados em grupos de servidores no aplicativo de comunicação *Whatsapp* (ANEXO XVI) . O terceiro questionário foi enviado por email à Subprefeitura do Centro, com perguntas direcionadas ao Subprefeito (ANEXO XVII).

Essas ações visaram envolver as partes interessadas (*stakeholders*) e alinhar as expectativas da comunidade com as possibilidades de intervenção urbanística, evidenciadas no presente projeto.

2.3 Solução proposta

2.3.1 - Contextualização

Durante a fase de imersão, descobrimos que ao longo dos anos, diversos projetos de revitalização para o espaço sob o viaduto Engenheiro Freyssinet foram apresentados, mas nenhum deles chegou a ser implementado. Essa sequência de tentativas frustradas destaca a dificuldade de projetos de urbanização que dependam exclusivamente de recursos públicos e gestão constante. Alguns exemplos de projetos apresentados nos últimos anos:

1. Proposta de intervenção urbana na R.A do Rio Comprido – Cooperação técnica Rio Paris – Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) / Centro de Arquitetura e Urbanismo (CAU) e Atelier parisien d'urbanism (2009);
2. Projeto de urbanização da Avenida Paulo de Frontin - Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) /Centro de Arquitetura e Urbanismo (CAU) (2012);
3. Projeto de iluminação conceitual NUR+L+D e ARTEC3 (2012);
4. Projeto Paulo de Frontin – Revitalização sob o Viaduto - Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) /Centro de Arquitetura e Urbanismo (CAU) (2017);
5. Evento “Caminhos de um Rio possível” (2018) - Idealizado pelo coletivo Baixo Rio e pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (Prourb) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da UFRJ, o evento contou com apresentação de cerca de 40 projetos urbanísticos, entre maquetes e painéis que visavam à melhoria do Rio Comprido.
6. Proposta da Fundação CESGRANRIO (2017 / 2021): A Fundação apresentou um projeto de parceria público-privada (PPP) para revitalizar um trecho específico do espaço abaixo do viaduto Engenheiro Freyssinet, que correspondia a distância do Hospital Central

Aristarcho Pessoa até a Praça Condessa Paulo de Frontin. O projeto foi apresentado às gestões do Prefeito Marcelo Crivella (2017 a 2020) e do Prefeito Eduardo Paes (2021 a 2024). Embora contasse com recursos privados, o projeto também não foi concretizado.

2.3.2 - Considerações sobre a legislação municipal relacionada

A reurbanização da Avenida Paulo de Frontin consta como uma das Ações Estruturantes da Área de Planejamento 1 (AP1), conforme o Anexo 1 b do Plano Diretor, da Política Urbana e das Políticas Setoriais (LC nº 270/2024). O § 1º do Art. 7º define que a Política Urbana será executada com base nos objetivos, diretrizes e ações estruturantes das Políticas Setoriais, descritas no Anexo I, e de programas e projetos a serem desenvolvidos pelo Poder Executivo, podendo estabelecer parceria com a sociedade civil.

A Lei nº 6.959/2021, cuja regulamentação está em estudo através do processo nº 10/000.492/2021, estabelece a Política Municipal de Aproveitamento das Áreas Sob Viadutos no Rio de Janeiro. Seus principais objetivos incluem:

1. **Intervenção em áreas subutilizadas:** Busca revitalizar espaços sob viadutos que estão degradados ou inutilizados.
2. **Inclusão social:** Promover acesso à cultura, lazer e recreação, priorizando áreas carentes.
3. **Bem-estar social e segurança:** Melhorar a qualidade de vida dos moradores e garantir a segurança pública.

As diretrizes da política abrangem a promoção de atividades culturais e esportivas, a participação da comunidade e a minimização de impactos ao trânsito e à vizinhança.

Conforme a Lei, o Poder Executivo deve realizar estudos técnicos que avaliem a viabilidade das intervenções, considerando fatores como conforto, segurança, e impactos ambientais.

É importante pontuar que diversas áreas sob viadutos são utilizadas por pessoas em situação de vulnerabilidade social e que utilizam o espaço sob os viadutos como moradia provisória. Cabe enfatizar que a legislação proíbe a remoção compulsória destas pessoas e assegura o livre acesso a estas áreas, de modo que as intervenções devem também garantir a

dignidade destas pessoas e permitir a exploração da área como pontos de apoio a cooperativas de catadores, conforme a legislação federal pertinente.

2.3.3 - Exemplos ao redor do mundo de soluções para a revitalização de áreas de viadutos:

Figura 1- Promenade Plantée - Paris



Fonte: messynessychic.com

A Promenade Plantée, também conhecida como Coulée Verte René-Dumont, é uma passagem verde elevada em Paris, inaugurada em 1993. Esse parque linear ocupa o espaço de uma antiga linha ferroviária elevada e se estende por cerca de 4,7 km, conectando a Bastilha ao leste de Paris. A Promenade Plantée combina jardins, áreas de lazer, caminhos arborizados e pontos de descanso, oferecendo um ambiente tranquilo e verde para caminhadas e atividades recreativas. Esse projeto é considerado um precursor do conceito de parques elevados, servindo de inspiração para iniciativas como o High Line em Nova York.

A Promenade Plantée foi desenvolvida e é mantida pelo município de Paris. Toda a gestão e manutenção do parque estão sob a responsabilidade do setor público, que financia e administra o espaço para garantir que ele esteja acessível e bem cuidado para os residentes e visitantes.

Figura 2 - High Line - Nova York

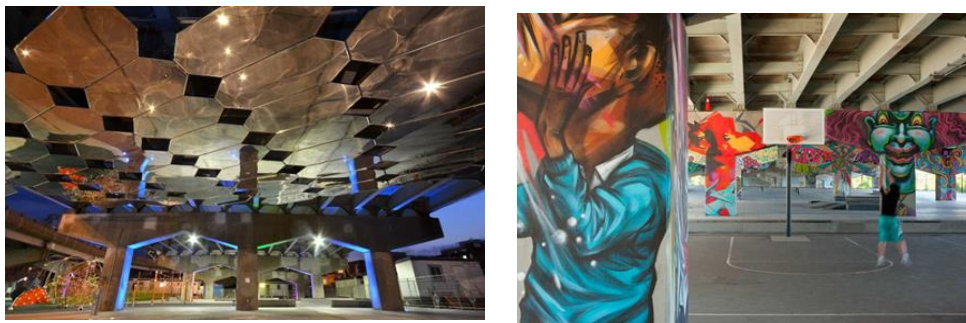


Fonte: - Google

O High Line é um parque elevado em Nova York, construído sobre uma antiga linha ferroviária elevada no bairro de Manhattan. A revitalização transformou a infraestrutura ferroviária desativada em um parque urbano linear, com jardins, áreas de lazer, arte pública e trilhas para pedestres. Inaugurado em 2009, o projeto ajudou a revitalizar a área ao redor, atraindo turistas, promovendo o comércio local e elevando o valor dos imóveis na região.

O projeto foi desenvolvido através de uma parceria entre o governo e a organização sem fins lucrativos “Friends of the High Line”, que foi crucial para o financiamento, a manutenção e a operação do parque. Embora o espaço seja público e a cidade de Nova York tenha o controle, a gestão e operação diária ficaram sob a responsabilidade da organização Friends of the High Line, que arrecada fundos privados e organiza eventos. Trata-se de uma parceria público-comunitária, onde o setor privado e a comunidade participam do financiamento e da gestão para manter o espaço como um parque público e gratuito.

Figura 3 - Underpass Park – Toronto



Fonte: <https://landezine-award.com/underpass-park/>

O Underpass Park, localizado em Toronto, Canadá, é um projeto inovador de revitalização urbana que transformou o espaço sob uma série de viadutos em um parque público. Inaugurado em 2012, o projeto criou um espaço comunitário dinâmico com playgrounds, quadras de basquete, áreas de skate e murais artísticos. A iniciativa visou tornar o espaço, antes subutilizado e degradado, em uma área segura e atraente para lazer, promovendo a convivência e a interação social.

O Underpass Park foi desenvolvido e financiado pela “Waterfront Toronto”, uma organização pública criada para revitalizar áreas degradadas da orla da cidade, em parceria com os governos municipal, provincial e federal. O projeto é uma iniciativa pública com o objetivo de melhorar a qualidade de vida e o uso dos espaços urbanos de Toronto.

Figura 4 - The Bentway - Toronto, Canadá



Fonte: <https://www.destinationtoronto.com/listing/the-bentway/31197/>

Inaugurado em 2018, o projeto transformou o espaço subutilizado em um ambiente para atividades comunitárias e culturais. O Bentway oferece uma variedade de instalações e áreas para atividades ao ar livre, incluindo uma pista de patinação no inverno, espaços para eventos, jardins, áreas para piqueniques, trilhas para caminhada e ciclismo, além de instalações artísticas que refletem a identidade urbana e cultural de Toronto.

O desenvolvimento do Bentway foi financiado por uma doação privada significativa de uma família filantrópica, a família Fort York, em colaboração com a cidade de Toronto e a organização sem fins lucrativos Bentway Conservancy. Embora o financiamento inicial tenha envolvido uma contribuição privada, o parque não foi uma concessão privada no sentido estrito, pois ele é um espaço público administrado pela Bentway Conservancy, que trabalha em parceria com a cidade para operar e programar as atividades do parque. O Bentway é um exemplo de parceria público-privada, onde o setor privado contribuiu com o financiamento, mas o espaço permanece público e de uso gratuito.

Figura 5 - Revitalização do Viaduto One Green Mile - Mumbai - Índia



Fonte: <https://www.urbita.com.br>

O projeto "One Green Mile", em Mumbai, na Índia, foi concluído em 2022. O projeto foi realizado pelos arquitetos do MVRDV e StudioPOD, sendo uma iniciativa de revitalização urbana em Mumbai, Índia, que transformou o espaço embaixo de um viaduto em um espaço público multifuncional e sustentável. Concebido para melhorar a qualidade de vida na área, integrando áreas de lazer, pistas de corrida, ciclovias, espaços verdes e instalações culturais para a comunidade.

O conceito central do One Green Mile é transformar um espaço antes degradado e pouco aproveitado em um ambiente atrativo e útil para os moradores. A revitalização utilizou paisagismo e design ecológico para criar um ambiente mais fresco e menos poluído, com jardins verticais, painéis solares e um sistema de iluminação eficiente. Com essa iniciativa, o projeto não só melhora a segurança e o conforto do espaço urbano, mas também promove a mobilidade sustentável e o uso responsável de áreas públicas.

A revitalização foi realizada através de uma parceria público-privada. O projeto foi conduzido com o apoio de uma concessionária privada, permitindo que empresas e investidores privados colaborassem com o governo para financiar e desenvolver o espaço. Empresas privadas financiaram o projeto e colaboraram na concepção do design e da execução, com o objetivo de beneficiar a comunidade e valorizar a área.

Essa concessão privada seguiu um modelo em que o setor privado arcou com os custos de revitalização, enquanto o governo facilitou a permissão de uso e forneceu o espaço, estabelecendo diretrizes para garantir que o projeto atenda ao interesse público. A iniciativa é um exemplo de como concessões privadas podem ser eficazes para transformar áreas urbanas subutilizadas, promovendo desenvolvimento sustentável e oferecendo espaços comunitários inovadores.

2.3.4 - Situação da estrutura do viaduto

Ao longo das décadas, o Viaduto Engenheiro Freyssinet tem sofrido com a falta de manutenção adequada, apresentando patologias variadas nas estruturas de concreto armado. Entre as principais patologias encontradas estão fissuras e trincas. Além disso, infiltrações de água contribuem para a deterioração das estruturas internas, promovendo a corrosão das armaduras. A presença de vegetação nas superfícies também agrava a situação, pois as raízes

das plantas podem penetrar nas fissuras e acelerar o processo de degradação. Também há relatos de desprendimento de placas de concreto devido a deterioração de ferragens da estrutura.

Em 2019, o Tribunal de Contas do Município (TCM) do Rio de Janeiro vistoriou 28 viadutos e pontes sob a responsabilidade da então Secretaria Municipal de Infraestrutura e Habitação e constatou que 17 delas estavam em estado precário, entre elas o viaduto em tela.

Em 20/11/2021, em entrevista para o Portal Grande Tijuca, o engenheiro Antônio Eulálio, na época conselheiro do CREA-RJ, coordenador adjunto da Câmara de Engenharia Civil do órgão, e especialista da Patologia das Estruturas e especialista em pontes e estruturas declarou:

O elevado tem que entrar num plano de recuperação estrutural. Há sinais de carbonatação nos dentes de articulação e as juntas não são impermeabilizadas e com as chuvas e urinas, normalmente ácidas, aumentam riscos de corrosão. Ideal seria reparar esses dentes e é uma solução difícil", explica Eulálio, que sugere que o IPVA (Imposto sobre a propriedade de veículos automotores) tenha parte do valor retido para obras de recuperação estrutural de pontes, viadutos e passarelas sob jurisdição da Prefeitura. (<https://grandetijuca.com.br/noticia/3532/depois-de-50-anos-de-tragedia-elevado-paulo-de-frontin-vive-novo-risco-de-queda.html>)

O Viaduto recebeu recentemente manutenções estruturais pontuais, incluindo interdições temporárias para serviços de manutenção preventiva durante o ano de 2024. A Prefeitura do Rio, através da CET-Rio, implementou uma programação de fechamento noturno para garantir a segurança e o fluxo do trânsito durante os reparos. Essas intervenções abrangeram inspeções para avaliar o estado das juntas de dilatação e da estrutura de concreto, que apresentam sinais de desgaste.

Realizamos uma consulta com a Coordenadoria de Gestão de Projetos (CGP) da Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI) para discutir a situação estrutural do viaduto. Atualmente, o custo estimado para a recuperação estrutural completa está em torno de 42 milhões de reais. No entanto, o orçamento anual disponível para manutenção impossibilita a realização de intervenções abrangentes.

Além disso, a CGP já buscou obter verbas federais para complementar o orçamento destinado a essas intervenções, mas até o momento, os pedidos não foram atendidos. A situação destaca a necessidade urgente de uma estratégia de financiamento mais robusta para viabilizar a recuperação completa e garantir a segurança da estrutura.

Apesar de algumas obras pontuais já terem sido executadas, essas ações não são suficientes para garantir a segurança e a durabilidade da estrutura. Um dos problemas mais graves é o risco de quedas de placas de concreto, especialmente em áreas críticas próximas às juntas de dilatação, que requerem atenção prioritária.

Abaixo publicação no Diário Oficial da Câmara Municipal do Rio de Janeiro de 22/10/2018, com ata da Comissão Permanente de Defesa Civil, com informações sobre a situação do Viaduto Engenheiro Freyssinet, identificado como Viaduto Paulo de Frontin na publicação:

Figura 6 - Publicação no Diário Oficial da Câmara Municipal do Rio de Janeiro de 22/10/2018, com ata da Comissão Permanente de Defesa Civil

às catorze
Ordinária
reuniu-se a
Vereador
Italo Ciba
e aprova-
Presidente
analisadas,
tiu parecer

Defesa Civil

ATA DA DÉCIMA REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO PERMANENTE DE DEFESA CIVIL, EM REUNIÃO REALIZADA NO VINTE E QUATRO DE SETEMBRO DE DOIS MIL E DEZOITO.

ATA DA TERCEIRA REUNIÃO DE INQUÉRITO Nº 1.441/2018, "COM RAR AS RESPONSABILIDADES, A PARTIR INDÍCIOS DESSA COMISSÃO MUNICIPAL DE DEFESA CIVIL, PRIMEIRO DE OUTUBRO DE 2018"

ANO XLI • Nº 193 • RIO DE JANEIRO 7 SEGUNDA-FEIRA, 22 DE OUTUBRO DE 2018

Às quinze horas e quinze minutos, do dia vinte e quatro de setembro do ano de dois mil e dezoito, na Sala do Cerimonial, na sede da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, reuniu-se a Comissão de Defesa Civil, sob a presidência do Senhor Vereador Zico Bacana, presentes, ainda, os Senhores Vereadores Italo Ciba, Vice-Presidente e Jones Moura, Vogal. Abertos os trabalhos, foi lida e aprovada, sem restrições, a Ata da Reunião anterior. O Senhor Presidente iniciou a reunião informando o recebimento da resposta do Requerimento de Informações de número um mil cento e dezoito de dois mil e dezoito, que versa sobre o risco de queda e deslocamento do Viaduto Paulo de Frontin. Em resposta, a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Habitação informou que a Gerência de Obras e Monitoramento realiza vistorias rotineiras e adota medidas paliativas até a solução definitiva que depende de licitação e contratação para a execução da recuperação estrutural e que depende de previsão orçamentária. Salientou que foi realizada vistoria no local e verificada a existência de deslocamento do concreto e que foi executada percussão (bate choco) visando à retirada de material com risco. O Presidente asseverou que o objetivo dessa Comissão Permanente é colaborar de forma a prevenir riscos e acidentes e que uma solução definitiva é matéria urgente que se faz necessária. Cópia da resposta foi disponibilizada aos membros dessa Comissão para maiores considerações a serem feitas na próxima reunião. Não havendo quem quisesse fazer o uso da palavra, às quinze horas e trinta minutos, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião. Para constar, eu, Welinton Maciel, Secretário "ad hoc", lavrei a presente Ata que vai assinada por mim e subscrita pelos senhores membros da Comissão. Rio de Janeiro, vinte e quatro de setembro do ano de dois mil e dezoito.

Vereador ZICO BACANA
Presidente

Vereador ITALO CIBA
Vice-Presidente

Vereador JONES MOURA
Vogal

WELINTON MACIEL
Secretário "ad hoc"

Figura 7 - Fotografias de 06/11/2024, durante visita *in loco*, demonstrando a situação da estrutura do viaduto:



Conforme o relatado, a recuperação estrutural do viaduto é uma obrigação do Município que deverá ser realizada o mais breve possível para garantir a integridade da estrutura e a segurança das pessoas, além de ser “*conditio sine qua non*” para possibilitar a revitalização da Avenida Paulo de Frontin.

Considerando as dificuldades do Município em dispor de recursos para as obras, levantamos algumas possibilidades de captação de recursos.

2.3.5 - Alternativas de captação de recursos para recuperação estrutural do viaduto

Tabela 1 - Fontes / Atores envolvidos / Implementação

Fonte	Atores envolvidos	Implementação
Editais de Programas Federais ou Internacionais: Em alguns casos, o Governo Federal ou mesmo agências internacionais oferecem recursos para projetos de revitalização urbana, culturais e ambientais. Inscrever o projeto nesses programas pode viabilizar a captação de fundos para a realização da manutenção do viaduto.	Fundo Nacional de Cultura (Ministério da Cultura)	• Descrição: O Fundo Nacional de Cultura (FNC) apoia projetos de revitalização urbana que tenham impacto cultural e ambiental. Isso pode incluir a revitalização de áreas urbanas para atividades culturais e sociais. • Apoio: Oferece financiamento a projetos de intervenção em espaços públicos voltados para atividades culturais e de integração social. • Como participar: A inscrição ocorre via editais que são lançados anualmente ou bianualmente pelo Ministério da Cultura.
	Cities Development Initiative for Asia (CDIA)	• Descrição: A CDIA é uma iniciativa internacional que apoia cidades da Ásia e América Latina em seus projetos de desenvolvimento urbano sustentável. Financia estudos de pré-viabilidade para projetos de infraestrutura urbana, que podem incluir revitalização e reformas estruturais. • Apoio: Oferece subsídios para estudos técnicos e planejamento de projetos de infraestrutura, podendo facilitar a busca de parceiros e recursos para a execução. • Como participar: Por meio de proposta formal enviada diretamente à CDIA, com análise do impacto e sustentabilidade do projeto.
	Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos (ONU-Habitat)	• Descrição: A ONU-Habitat apoia projetos de requalificação urbana e melhoria de espaços públicos, especialmente aqueles com impacto social e cultural. Frequentemente, lança editais específicos para revitalização urbana em cidades de países em desenvolvimento. • Apoio: Subsídios e parcerias técnicas para requalificação de áreas urbanas e planejamento sustentável. • Como participar: A inscrição é realizada em editais específicos divulgados pelo ONU-Habitat, que geralmente exigem contrapartidas e parcerias locais.
Incorporação de Incentivos Fiscais Específicos para Empresas Parceiras	PCRJ e empresas em geral	• Oferecer incentivos fiscais adicionais, exclusivos para a fase inicial do projeto. Exemplo: créditos de ISS sobre o valor das manutenções, crédito ou redução de IPTU. Essas ações melhorariam a atratividade sem onerar diretamente o orçamento público. Também podem ser ofertados incentivos relativos a outras obrigações financeiras recorrentes (alvará, contrapartida) como é o caso das construtoras.

Fonte	Atores envolvidos	Implementação
Consórcio para Captação de Investimentos Específicos	Empresas em geral	Formar um consórcio entre diversas empresas e/ou bancos de investimento interessados no impacto social do projeto. Este consórcio poderia arcar com o custo inicial da manutenção em troca de benefícios fiscais, visibilidade e envolvimento na gestão inicial do espaço.
Venda de patrimônios ou espaços públicos inutilizados	PCRJ e empresas em geral	Embora seja um processo que exija o cumprimento de requisitos legais e administrativos (avaliação do valor de mercado, análise de utilidade pública, autorização legislativa, publicidade, licitação), os valores arrecadados podem ser aplicados em investimentos que atendam ao interesse público, como infraestrutura ou melhorias em serviços municipais.

2.3.6 - Proposta - Concessão da área abaixo ao Viaduto Engenheiro Freyssinet

Nossa proposta consiste na concessão da área, visando transformar o local degradado em um ponto de cultura e lazer para a cidade, com gestão e manutenção asseguradas exclusivamente pela iniciativa privada, similar ao que foi feito no Viaduto One Green Mile, na Índia. Entretanto, considerando os elevados custos de recuperação estrutural do Viaduto Engenheiro Freyssinet, essa obra não foi incluída no escopo da concessão proposta, sendo necessária sua realização a partir de recursos próprios do município, através de financiamento ou com verbas captadas pelas alternativas que listamos no tópico anterior.

A concessão de uma área sob um viaduto, segundo a Lei de Concessões (Lei Federal nº 8.987/1995), pode ser realizada pelo poder público para permitir que terceiros utilizem a área com fins econômicos ou de interesse público. Esse tipo de concessão envolve um contrato no qual o concessionário (empresa ou particular) é autorizado a explorar a área, desde que cumpra com as condições estabelecidas no contrato e garanta a prestação do serviço ou o uso conforme os termos acordados.

A Lei de Concessões estabelece que a concessão deve ser precedida de um processo licitatório, assegurando a competitividade e a transparência na seleção do concessionário. Além disso, é fundamental que o contrato contenha cláusulas sobre obrigações de manutenção, responsabilidade e eventual reversão da área ao poder público ao término do contrato ou caso ocorra alguma irregularidade.

Propomos que empresas privadas assumam a responsabilidade pelas obras de urbanização e pela oferta de atividades no local e em troca recebam o direito de explorar economicamente a

área, incluindo a instalação de painéis de publicidade, “foodtrucks” e realização de feiras e atividades culturais, resguardando o livre acesso público ao local.

A Lei Complementar nº 269/2023 do Rio de Janeiro estabelece regras para publicidade exterior, incluindo normas específicas para a instalação de anúncios em viadutos. A lei cria diretrizes claras sobre onde e como propagandas podem ser exibidas, visando a organização visual da cidade e a segurança pública e deverá ser atendida na concessão proposta, assim como ser devidamente licenciada no órgão competente.

O Art. 1º estabelece que a exibição e o ordenamento da publicidade urbana mediante mídia exterior no Município do Rio de Janeiro serão estabelecidos com base entre outros princípios na recuperação, reabilitação e conservação dos espaços livres públicos e do patrimônio construído em áreas degradadas ou subutilizadas, o que se aplicaria ao objeto do trabalho.

Conforme o Art. 83 não é permitida a publicidade por meio de engenhos publicitários afixados na estrutura de pontes, passarelas e viadutos. Além disso, não é permitida a instalação de painéis publicitários que tenham visibilidade para o fluxo de trânsito no Viaduto Engenheiro Freyssinet, considerando que esta proibição não seria aplicada na Avenida Paulo de Frontin, situada abaixo do viaduto.

O Art. 64 determina que a veiculação de anúncios em mobiliário urbano deverá respeitar os termos estabelecidos no processo licitatório de iniciativa do Poder Executivo, não podendo o artefato de mobiliário obstruir a circulação de pedestres ou configurar perigo ou impedimento à locomoção de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e ocupar ou estar projetado sobre o leito carroçável das vias.

O projeto de revitalização deverá prever os seguintes componentes:

- **Espaços de Cultura e Lazer:** Ambientes dedicados à cultura e entretenimento, com programação de eventos, exposições, feiras e apresentações musicais. Objetivando revitalizar o espaço, trazendo visibilidade e movimentação;
- **Espaços de convivência:** Áreas para as pessoas do bairro interagirem ou simplesmente descansarem;
- **Quadra de esportes e playground infantil:** Com objetivo de atender a população local e Academia da Terceira Idade;

- **Pólo Gastronômico:** Espaços planejados para receber food trucks e pequenos negócios gastronômicos, fortalecendo o comércio local;
- **Jardins e Paisagismo:** Áreas verdes planejadas para agregar beleza e proporcionar um espaço mais agradável e acolhedor, garantindo também o adensamento da área verde no local;
- **Iluminação pública:** Projeto de iluminação visando garantir um espaço atrativo e acolhedor e ao mesmo tempo assegurar o aumento da percepção da sensação de segurança, principalmente durante a noite;
- **Ecopontos:** Espaços dotados de lixeiras inteligentes para estimular atitudes sustentáveis;
- **Ciclovias e Mobilidade:** Construção de uma ciclovia que se conectaria com a infraestrutura de mobilidade da cidade, incentivando o uso de transporte sustentável;
- **Intervenções artísticas e painéis com fotos antigas:** Para melhorar a estética do local e divulgar os artistas e a história locais;
- **Câmeras para monitoramento:** Objetivando trazer segurança e tranquilidade para os usuários do local;
- **Publicidade e Exploração Comercial:** A empresa concessionária teria o direito de explorar painéis de publicidade e realizar atividades comerciais, contribuindo para a sustentabilidade financeira do projeto;

A área será dividida em três blocos, conforme mapeamento abaixo (Figura 8). A divisão em blocos visa flexibilizar a concessão, permitindo que empresas diferentes possam participar do processo, com a possibilidade de um único concessionário assumir integralmente a área.

Esta divisão também especifica que a Concessão de Uso poderá ocorrer em fases distintas, cuja ordem de prioridade de execução será:

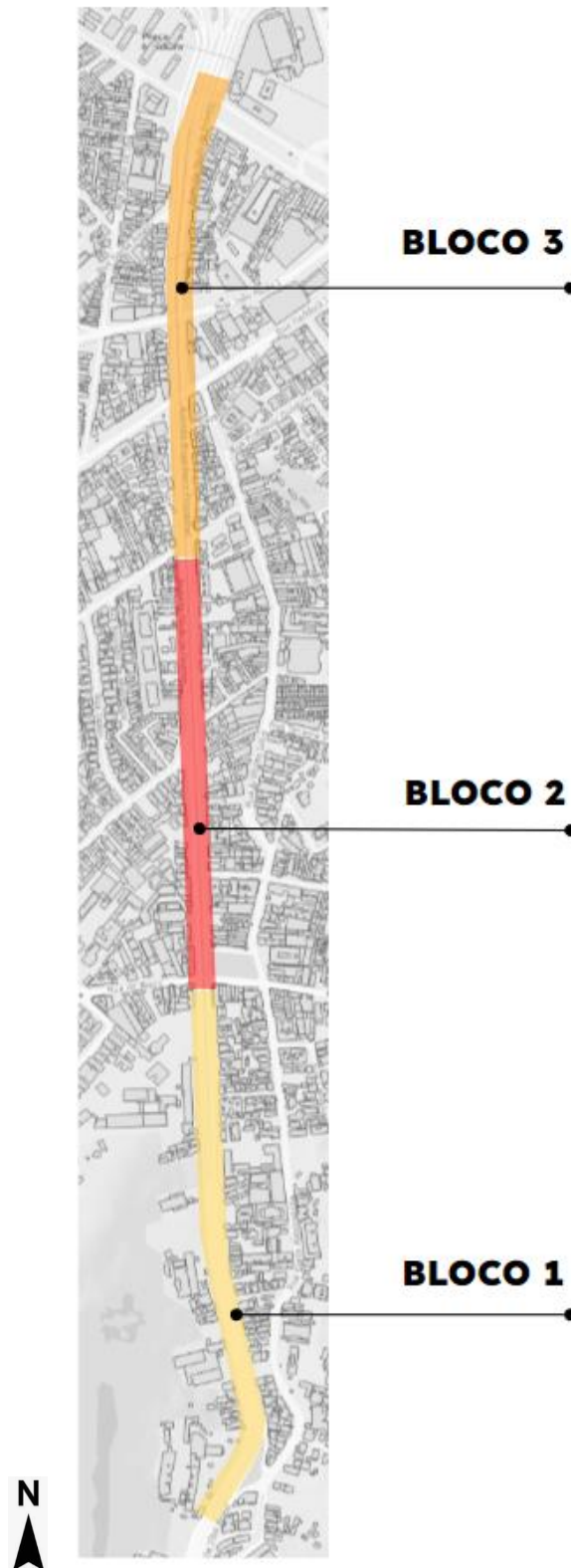
1. **Bloco 2**
2. **Bloco 3**
3. **Bloco 1**

O Bloco 1 corresponde ao trecho no entorno do Hospital Central Aristarcho Pessoa pertencente ao Corpo de Bombeiro Militar do Estado do Rio de Janeiro até a esquina com a Rua Estrela / Rua do Bispo, totalizando cerca de 883 metros e é uma região onde se pretende preservar a restrição de incômodo sonoro, devido à proximidade da unidade de saúde.

O Bloco 2 corresponde ao trecho em frente à Praça Condessa Paulo De Frontin até a esquina com a Rua Barão de Itapagipe, totalizando cerca de 654 metros. Lidera a seleção por ser o coração do projeto, a partir do qual ele se estenderia aos extremos. Além disso, o bloco possui expressiva quantidade de residências unifamiliar e condomínios, bem como instituições de ensino e pousadas, dispondo, portanto, de uma população que potencialmente faria uso do espaço.

O Bloco 3 corresponde ao trecho que vai da esquina com a Rua Barão de Itapagipe até entroncamento com a Rua Joaquim Palhares, totalizando cerca de 749 metros. Este trecho é interessante pela proximidade das estações de Metrô Estácio (linha 1) e Cidade Nova (linha 2), o que facilitaria o acesso de visitantes de outros bairros e turistas da cidade. Ainda, o bloco finaliza ao lado do Centro de Convenções Expo Mag, que frequentemente recebe eventos diversos, podendo o público fazer uso do espaço antes ou depois destes eventos.

Figura 8 - Divisão em blocos do projeto de revitalização



2.3.7 – Programa de Incentivo Fiscal

Em conjunto com a concessão da área abaixo do viaduto à iniciativa privada e sua reurbanização, propomos o Programa de Incentivo Fiscal com objetivo de incentivar a instalação de novas empresas, o *retrofit* e as reformas nas edificações ou a construção de novos prédios de forma a fomentar o desenvolvimento urbano e atrair investimentos. Esta iniciativa, inclusive, está alinhada com a percepção geral da população local, a qual acredita que a revitalização do viaduto e o aumento de visitantes podem incentivar novos investimentos na região (item 2.3.7).

Nesse sentido, é proposto um Projeto de Lei, com inspiração na Lei nº 6999/2021 que estabelece incentivos fiscais para o Programa Reviver Centro, que irá oferecer benefícios para empresas e empreendedores que desejem se estabelecer na Avenida Paulo de Frontin e participar ativamente do processo de revitalização da área. Esse incentivo é válido exclusivamente para os imóveis que possuem testada para a avenida, incentivando a requalificação visual e funcional das fachadas e dos espaços no entorno do viaduto.

Principais Incentivos e Benefícios Fiscais

O projeto de lei terá uma série de conjunto de incentivos fiscais para atrair investimentos, incluindo:

- Isenção de IPTU por até cinco anos para imóveis que passem por reformas ou novas construções voltadas para atividades comerciais, culturais e de prestação de serviços.
- Isenção de ITBI para a compra de imóveis com fins de reurbanização e desenvolvimento de atividades que tragam valor cultural e econômico à região.
- Redução de ISS para empresas de áreas como cultura, turismo, gastronomia, serviços de arquitetura, urbanismo e paisagismo, reduzindo o custo para empreendimentos que contribuam para a requalificação da área.
- Isenção de taxas de licenciamento e desconto de 50% nas taxas municipais para a instalação de novas empresas.

- Reconversão (retrofit) de Edificações para Uso Residencial e Misto: nos moldes da Seção I do Capítulo II da Lei Complementar nº 229, de 14 de julho de 2019, que Institui o programa Reviver Centro.

2.3.8 - Questionários

Diante das propostas do grupo para o Bloco 3 do viaduto, consideramos pertinente dialogar com os servidores da Prefeitura, lotados no prédio do Centro Administrativo São Sebastião (CASS), apresentando a proposta de revitalização e requalificação da área e dada a proximidade com o CASS, pedindo que demonstrem seu interesse sobre a proposta e sobre frequentar o espaço após a conclusão das intervenções propostas.

Responderam ao questionário, voluntariamente, 53 (cinquenta e três servidores) com faixa etária entre 20(vinte) e +65 (maiores de 65 anos) sendo o maior percentual de participantes (45,3%) concentrado na faixa etária de 41 a 50 anos. Quando questionados sobre a opinião a respeito das intervenções de revitalização e requalificação da área sob o viaduto com a transformação do espaço em áreas de lazer e convivência, 64,2% do grupo considera uma ideia ótima, 30,2% boa e 5,6% se mantiveram neutros com relação a nossa proposta (ANEXO XVIII).

Considerando a proximidade do CASS e as intervenções propostas, o grupo entendeu que o espaço entregue poderia ser uma opção de local para encontros recreativos pós expedientes (*happy hour*) dos servidores e o campo, demonstrou interesse sinalizando a intenção de frequentar o espaço (ANEXO XIX).

Prosseguindo a análise, perguntamos aos servidores que manifestaram interesse ou dúvida sobre frequentar o espaço, pelo menos três elementos que consideram importante que estejam presentes no espaço para prosseguir com a intenção de frequentar a região. As respostas foram agrupadas na tabela apresentada no ANEXO XX, considerando o número de menções.

E, em posterior análise, solicitamos ao grupo de servidores que não consideraria o espaço para o *happy hour* que listasse pelo menos três motivos para sustentar sua posição. Da mesma maneira, os dados obtidos foram agrupados na tabela apresentada no ANEXO XXI, considerado o número de menções.

Apresentamos ainda, aos servidores a proposta de realização de uma “Roda de Samba do Servidor” mensalmente no espaço e considerando o percentual de respostas sinalizando que

“participariam” ou “talvez participariam”, consideramos que é uma proposta com potencial de sucesso, considerando que 66% dos servidores participariam ou talvez participariam do evento enquanto, 34% afirmam que não participariam em nenhuma hipótese (ANEXO XXII).

Finalizando nosso diálogo com os servidores municipais lotados no CASS, questionamos o grupo sobre que tipo de atividades eles enxergavam ter potencial de motivá-los a frequentar o espaço. Os dados obtidos encontram-se na tabela no ANEXO XXIII.

Através do diálogo estabelecido com os servidores lotados no CASS, percebemos que o maior interesse gira em torno de um Polo Gastronômico com entretenimento musical e que a principal barreira impeditiva para que este público frequente o espaço está na percepção da ausência de segurança pública. Entendemos que a proposta de revitalização e devolução deste espaço à comunidade para que seja posteriormente utilizado e habitado irá impactar positivamente na questão da segurança, de modo que após a requalificação da área a intenção de frequentá-la tendo como base o cenário de insegurança apresentado nos dias atuais pode ser superado.

Os dados obtidos também demonstram a curiosidade do servidor diante da revitalização e requalificação do espaço, considerando que demonstram a intenção de frequentar o local desde que atenda minimamente às expectativas.

Dentro desta narrativa de buscar informações junto aos principais beneficiários da implantação do projeto de recuperação do Viaduto Engenheiro Freyssinet, realizamos uma série de entrevistas na comunidade local. Para tal, utilizamos um questionário semi-estruturado, elaborado por meio do Google Forms e distribuído na comunidade virtual do bairro Rio Comprido (Facebook) com o apoio do representante da COLMEA.

O questionário (ANEXO XV) foi respondido por 456 pessoas e abordou as preferências de uso e os desejos para a revitalização do espaço, com foco nas funções e atividades de interesse da população. As respostas obtidas permitiram identificar as principais demandas e expectativas dos moradores, sem levar em conta distinções de idade, gênero ou cor, direcionando-se exclusivamente ao planejamento funcional do espaço.

A maioria (89,6 %) dos participantes declarou ser moradora do Rio Comprido, enquanto uma pequena parcela é composta por comerciantes, estudantes e visitantes frequentes da região (ANEXO XXIV).

Quanto às intervenções desejadas para o viaduto, foi solicitado que os respondentes apontassem 3 opções dentre as propostas, deixando um espaço para resposta livre. A opção mais popular foi a iluminação personalizada (67,2 %), seguida por ciclovia (55,9 %), jardins

verticais/pintura em grafite (52,5 %) e arborização (44,3 %). Opções como grafite e painel com fotos antigas também foram apontadas, embora com menos destaque (ANEXO XXV).

Quando perguntados sobre as atividades que gostariam que fossem desenvolvidas no local, foi solicitado que os respondentes apontassem 3 opções dentre as propostas, deixando um espaço para resposta livre. As respostas indicaram uma alta preferência por feiras culturais (67,5 %) e atividades esportivas (48,7 %), além de *food trucks* (45,4 %) e espaços para convivência com mesas e bancos (40,3 %). Brinquedos infantis, shows artísticos e rodas de samba também foram apontados pelos respondentes (ANEXO XXVI).

Os entrevistados foram questionados ainda sobre quais seriam os maiores obstáculos para frequentar o local após a revitalização, sendo solicitado que apontassem 3 opções dentre as propostas, deixando um espaço para resposta livre. A falta de segurança (94,3 %) foi o maior receio dos entrevistados, seguida de iluminação insuficiente (68,9 %) e limpeza precária (64,5 %). Outros pontos mencionados incluíram a necessidade de manutenção do viaduto, ausência de estacionamento e cobrança de taxa para utilizar o local (ANEXO XXVII).

Pensando no impacto que o projeto possa causar na segurança pública, a maioria dos participantes (78,2 %) acredita que uma maior movimentação de pessoas contribuiria para a melhoria da segurança pública local (ANEXO XXVIII).

Por fim, questionados sobre a possibilidade de a revitalização do espaço incentivar o investimento na região, expressivos 93,8 % dos respondentes acreditam que a revitalização do viaduto e o aumento de visitantes poderiam incentivar investimentos em áreas atualmente abandonadas, como prédios e terrenos ao redor do local (ANEXO XXIX).

Esses dados evidenciam uma comunidade que está interessada em transformar o espaço em um ambiente verde e seguro, com atividades culturais e de convivência, mas que sustenta preocupações quanto à segurança e à manutenção.

Durante o processo de entrevistas, buscamos uma agenda presencial com o Subprefeito do Centro, entretanto sem sucesso. Tentamos uma reunião virtual, mas por incompatibilidade de agendas não foi possível realizá-la. Por fim, enviamos o questionário por email (por sugestão do próprio subprefeito), entretanto, até a finalização deste relatório, não obtivemos respostas.

2.4 Benefícios esperados

Para cada Bloco, foram pensadas intervenções físicas de melhorias urbanas e atividades fixas para a utilização de cada área. A população local se beneficiará de um espaço mais seguro, iluminado e acessível para pedestres. Além de poder usufruir de diversas atividades culturais e comerciais que estão sendo propostas.

A proposta de revitalização do Viaduto Engenheiro Freyssinet se fundamenta na promoção de um ambiente sustentável, inclusivo e enriquecedor para a população, mediante a reestruturação de uma área por ora inutilizada. O projeto apresenta um potencial transformador, considerando tanto a infraestrutura e a urbanização do viaduto quanto a implementação de incentivos fiscais, contribuindo para o desenvolvimento econômico e a dinâmica social da região.

A seguir, são detalhados os principais benefícios esperados com a implementação desse projeto:

Tabela 2 - Benefícios esperados

Núcleo	Eixo	Benefício esperado
Fortalecimento da Integração Social e Inclusão	Acesso democrático ao lazer e cultura	Ao disponibilizar atividades culturais e esportivas gratuitas, o espaço se torna acessível a pessoas de todas as idades e condições socioeconômicas, promovendo a inclusão social. Esta iniciativa cria oportunidades de lazer e aprendizado que, se não fosse o projeto, poderiam estar fora do alcance da população de baixa renda.
	Aproximação da população local	Ao oferecer um ponto de encontro e convivência, o projeto fortalece o senso de pertencimento e cria um ambiente propício para a interação social.
Fomento à economia local e estímulo ao empreendedorismo	Movimentação do comércio local	Com a revitalização do espaço, espera-se um aumento no fluxo constante de visitantes e turistas, aumentando assim o movimento nas áreas comerciais adjacentes e no próprio espaço. Com isso, pequenos comerciantes, empreendedores e prestadores de serviços locais poderão se beneficiar diretamente.
	Geração de Emprego e Renda	A instalação e manutenção das atividades no local necessitarão de mão de obra direta e indireta, criando oportunidades de emprego para moradores e promovendo assim o crescimento da economia local. Feiras gastronômicas e de economia solidária incentivam o empreendedorismo, gerando oportunidades de negócio para pequenos produtores, artesãos e artistas locais.

Valorização urbana e preservação do patrimônio histórico	Revitalização de espaços ociosos	Ao recuperar o espaço urbano o projeto transforma uma área que está subutilizada em um ponto de atração, transformando-o em um patrimônio de uso comum, adequado para diversas atividades. Isto valoriza não apenas o viaduto, mas também o seu entorno.
	Preservação estrutural e segurança	A recuperação, reforço e manutenção da infraestrutura do viaduto preserva a integridade de uma estrutura histórica e impede o agravamento de problemas estruturais, garantindo assim a segurança de todos os frequentadores e transeuntes da região. Esse cuidado, estendendo a vida útil do viaduto.
Sustentabilidade Ambiental	Práticas sustentáveis na infraestrutura	O projeto pode prever que nas fases de planejamento e execução das obras sejam adotadas técnicas e tecnologias que priorizem a sustentabilidade, como sistemas de aproveitamento de águas pluviais, iluminação eficiente, uso de materiais recicláveis e implantação de pontos de coleta.
Estímulo ao turismo e atração de visitantes	Criação de novo ponto turístico	Com a revitalização do espaço o viaduto se tornará um destino atrativo para moradores, pessoas que utilizam o bairro para trabalhar ou estudar, bem como será um novo ponto para turistas, oferecendo diversas atividades e eventos culturais e de lazer.
	Impacto na imagem da cidade	A requalificação de espaços reforça a imagem da cidade como inovadora e comprometida com o bem-estar de seus cidadãos, o que valoriza o turismo cultural e social da região.
Saúde e Qualidade de Vida	Promoção de atividades físicas e bem estar	Com a implantação de atividades esportivas, o espaço promoverá o cuidado com a saúde e incentivará hábitos saudáveis entre seus frequentadores.

Destacamos que o projeto em tela apresenta inúmeros benefícios previstos para a sociedade em geral, entretanto, cabe apontar primeiramente que a adesão do ente público à proposta, demonstra o reconhecimento da necessidade de uma reparação histórica com os moradores e comerciantes do bairro do Rio Comprido. Considerando os componentes acima mencionados que o projeto de revitalização prevê em seus eixos, podemos enfatizar a importância de favorecer manifestações culturais territoriais, que é fundamental para a preservação e valorização da identidade local. Cada região da cidade possui peculiaridades e

características únicas que devem ser valorizadas e os espaços de cultura e lazer favorecem o fortalecimento de vínculos para a população local. Como mencionado acima, esses espaços apresentam-se como área com potencial cultural para o bairro, oferecendo oportunidades para apresentações de artistas locais e anônimos.

A realização de feiras de economia solidária também apresenta um potencial importante para a geração de trabalho e renda, além de ser mais um espaço de diálogo, pois uma característica desta modalidade é unir quem produziu e quem está adquirindo o produto, favorecendo a criação de vínculos comunitários.

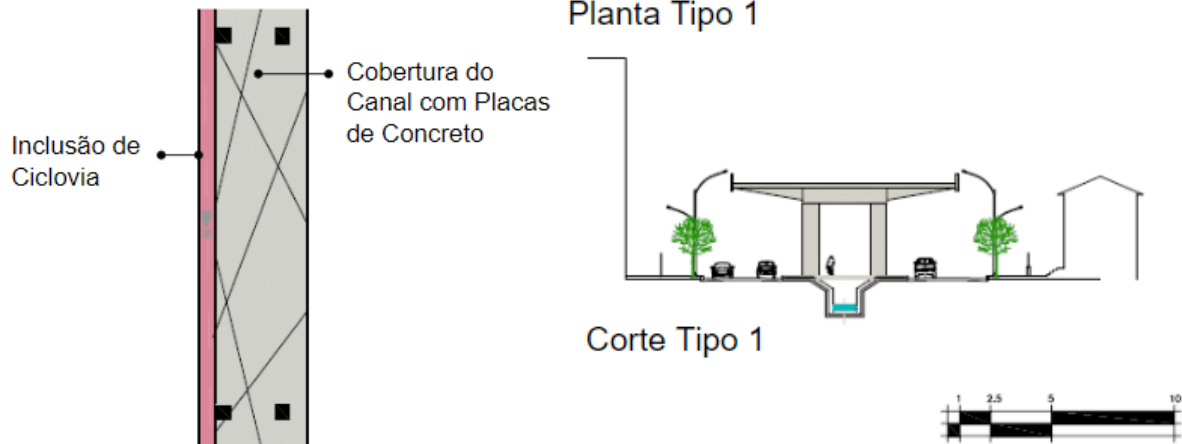
Relacionado ao desejo de fomentar o espaço revitalizado como um novo ponto turístico para a cidade, contando também com a implementação de um polo gastronômico, cabe refletir no que afirma Gimenes-Minasse, M. H. S. G. (2023): “Um atrativo turístico é todo lugar, elemento, evento ou manifestação que, por suas características, é capaz de gerar fluxo turístico e que pode ser desenvolvido individualmente ou em conjunto. Por sua vez, um atrativo turístico gastronômico – ou simplesmente atrativo gastronômico – é todo lugar, elemento, evento ou manifestação associado à alimentação que, por suas características, é capaz de gerar fluxo turístico, podendo ser trabalhado individualmente ou em conjunto.” Deste modo, a implantação deste centro de convivência com viés social, comercial e artístico trará todos os elementos para a criação de um novo ponto turístico.

2.5 Plano de Ação

Quanto às melhorias urbanas, inserimos neste trabalho as propostas da Coordenadoria de Projetos Urbanos, da Subsecretaria de Planejamento Urbano, da então Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU), atual SMDUE. O projeto que a Coordenadoria desenvolveu para o local aparece neste trabalho como proposta de melhorias infraestruturais a serem desenvolvidas ao longo dos três Blocos propostos.

Figura 9 - Tipo 1: Cobertura Total do Canal / Planta Tipo 1

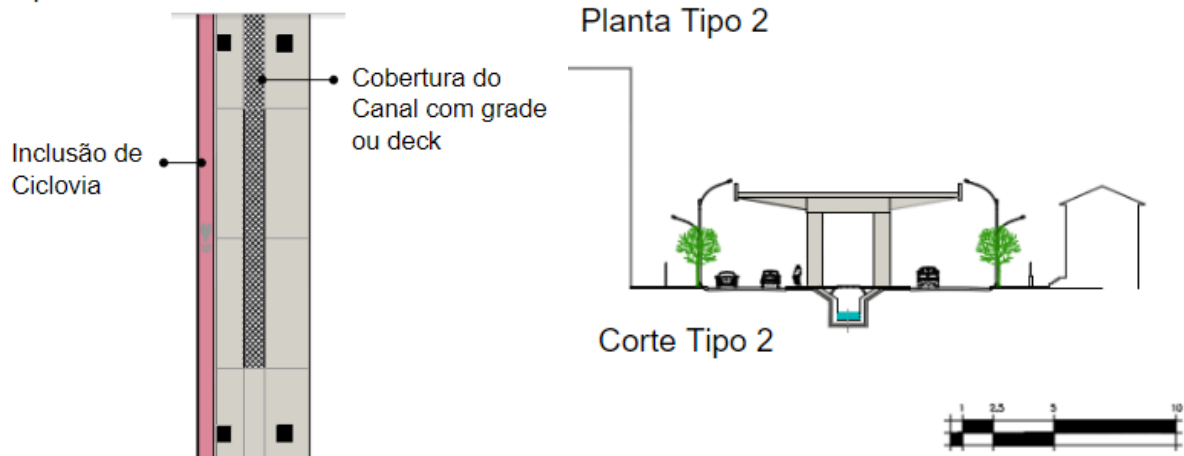
Tipo 1: Cobertura Total do Canal



Percebem-se, em cada Bloco aqui proposto, algumas seções entre os pilares do viaduto. Para cada uma destas áreas formadas por estes vãos, serão propostos quatro tipos de intervenção como opção.

Figura 10 - Tipo 2: Cobertura Parcial do Canal / Planta Tipo 2

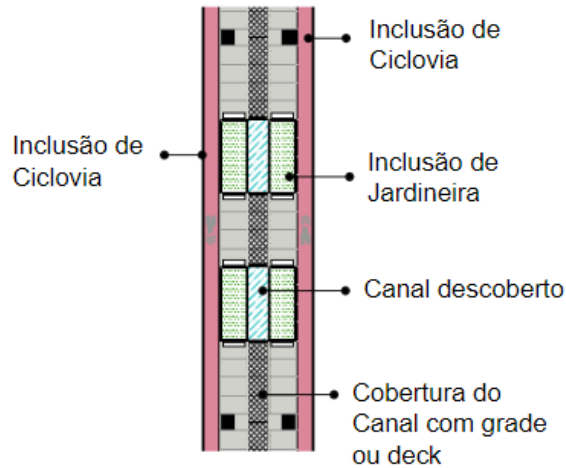
Tipo 2: Cobertura Parcial do Canal



Estes quatro tipos de módulos apresentam soluções passíveis de serem adotadas no projeto a ser elaborado pela empresa vencedora da licitação, cabendo a oitiva da Rio Águas, CET-Rio, Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI) e Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Econômico (SMDUE). Em toda a extensão proposta está contemplada a inclusão de ciclovias.

Figura 11 - Tipo 3a: Canal com grade e bancos / Planta Tipo 3a

Tipo 3a: Canal com grade e bancos



Planta Tipo 3a

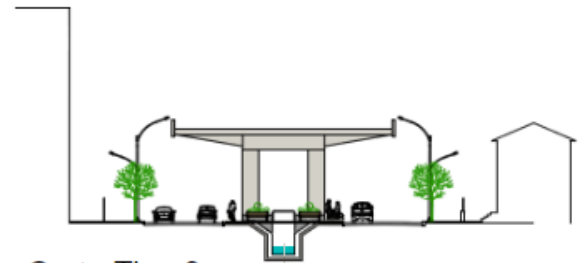
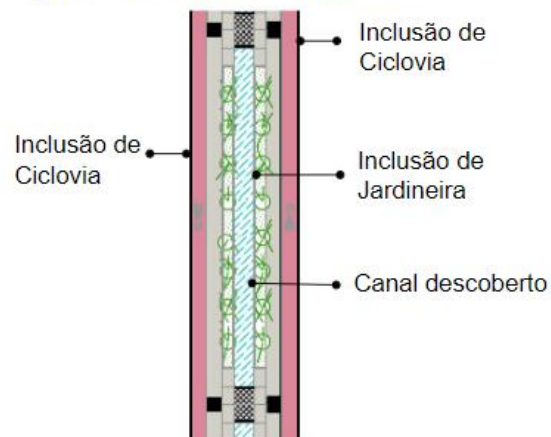
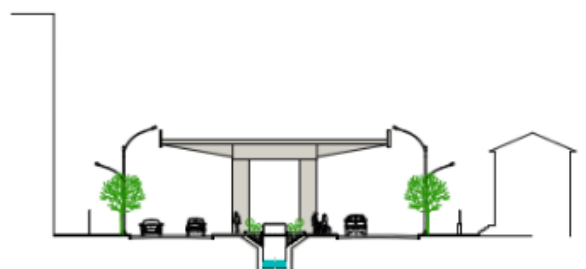


Figura 12 - Tipo 3b: Canal descoberto / Planta Tipo 3b

Tipo 3b: Canal descoberto



Planta Tipo 3b



Quanto às atividades propostas, estas seguirão o programa pré-determinado para cada Bloco.

Figura 13 - Bloco 1



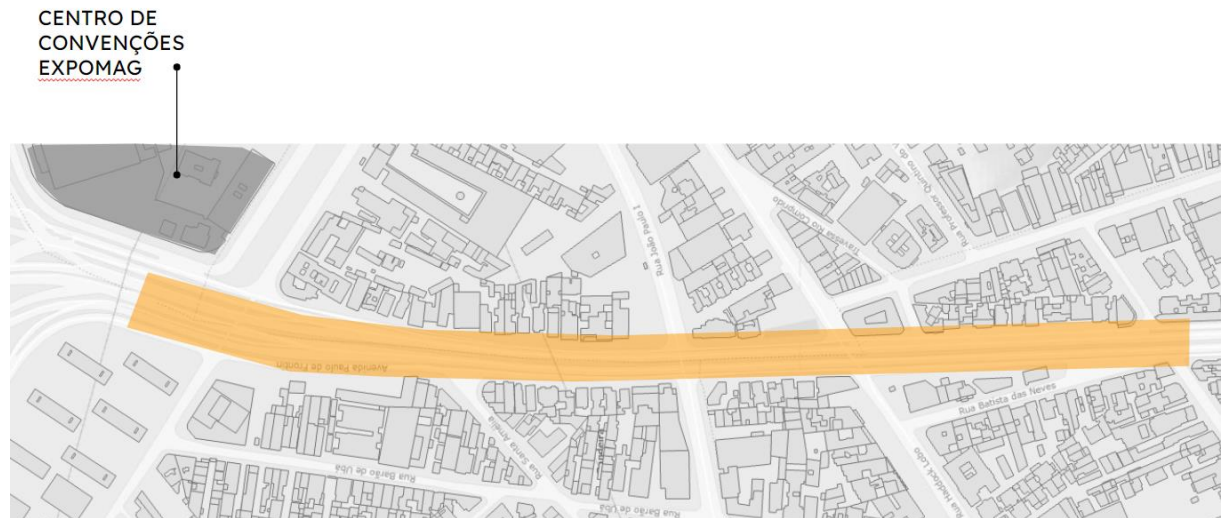
Para o Bloco 1, que está na fase 3 de prioridade de implantação, o programa irá abranger atividades esportivas, como a instalação de quadras esportivas, escalada ou pista de skate, jornaleiro, a previsão de brinquedos para um parque infantil, reparos de bicicletas, espaço de convivência e *Food Trucks*.

Figura 14 - Bloco 2



Para o Bloco 2, que está na fase 1 de prioridade de implantação, o programa irá abranger atividades como feiras culturais, espaço de convivência, espaço-arena para teatro e apresentações, playground infantil e *Food Trucks*.

Figura 15 -Bloco 3



Para o Bloco 3, que está na fase 2 de prioridade de implantação, o programa irá abranger atividades culturais e espaço gastronômico.

É importante destacar que componentes como jardins e paisagismo, iluminação pública, pontos de coleta seletiva e ciclovias farão parte do projeto nos três blocos.

2.5.1 Matriz de Stakeholders

A matriz de stakeholders é uma ferramenta de gestão utilizada para identificar, analisar e categorizar as partes interessadas (*stakeholders*) em um projeto ou organização. Seu principal objetivo é auxiliar na tomada de decisões sobre como envolver e gerenciar as expectativas dos *stakeholders*, garantindo que as interações com eles sejam eficazes e que o projeto atenda às necessidades e interesses relevantes.

A matriz é geralmente organizada em um gráfico de duas dimensões, com os eixos representando os níveis de "Poder" (influência ou capacidade de afetar o projeto) e "Interesse" (grau de interesse no sucesso ou resultado do projeto). Com base nesses dois critérios, os *stakeholders* são categorizados em quatro quadrantes:

Alta Influência/Alto Interesse (Administrar de perto):

- **Perfil:** estes *stakeholders* são críticos para o sucesso do projeto, pois têm um alto grau de poder e interesse. São geralmente patrocinadores, tomadores de decisão, ou pessoas-chave dentro da organização que têm um impacto direto sobre o projeto.

- **Gestão:** devem ser envolvidos ativamente e regularmente informados sobre o progresso, pois podem tanto ajudar quanto prejudicar o projeto.

Alta Influência/Baixo Interesse (Manter satisfeito)

- **Perfil:** possuem poder para influenciar o projeto, mas não têm interesse elevado em acompanhar os detalhes. Exemplos incluem gerentes de áreas relacionadas, parceiros ou reguladores.
- **Gestão:** é importante mantê-los satisfeitos e informados em um nível adequado, prevenindo problemas, mas sem envolvê-los em todos os detalhes do dia a dia do projeto.

Baixa Influência/Alto Interesse (Manter informado)

- **Perfil:** estão interessados nos resultados do projeto, mas têm pouco poder para influenciá-lo diretamente. Podem incluir usuários finais, colaboradores ou pequenas organizações da comunidade.
- **Gestão:** devem ser informados sobre o andamento do projeto de forma que se sintam engajados e satisfeitos, o que ajuda a manter o suporte e a confiança no projeto.

Baixa Influência/Baixo Interesse (Monitorar)

- **Perfil:** são *stakeholders* que possuem pouco poder e interesse no projeto. Muitas vezes, são indivíduos ou grupos que são afetados indiretamente e têm pouca capacidade de influenciar o processo.
- **Gestão:** monitorá-los ocasionalmente é suficiente, apenas para garantir que qualquer mudança em seu interesse ou poder seja identificada e gerida.

Abaixo, apresentamos a Matriz de *Stakeholders* idealizada para o projeto:

Tabela 3 - Matriz de Stakeholders

Alto Poder/Influência	Manter Satisfeito - Prefeito	Administrar de perto - Empresas parceiras - Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar) - Guarda Municipal (GM-Rio) - Polícia Militar (PMERJ) - Centro de Operações Rio (COR) - Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento (SMFP) - Fundação Parques e Jardins (FPJ) - Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Econômico (SMDUE) - Secretaria Municipal de Cultura (SMC) - Secretaria Municipal de Assistência Social (SMAS) - Companhia Municipal de Limpeza Urbana (COMLURB) - Fundação Rio Águas - Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI)
	Monitorar - População de rua - Transeuntes	Manter informado - Comércio local - Associação de moradores - População local - Artistas - Artesãos - Praticantes de esporte - Empresas do ramo da gastronomia
Baixo	Baixo	Alto

O prefeito da cidade foi categorizado como um *stakeholder* de **alto poder** e **baixa disponibilidade** (Manter satisfeito), pois como chefe do executivo municipal ele tem o poder decisório sobre o projeto, seja aprovando recursos, políticas ou diretrizes estratégicas. Ele

também pode influenciar diretamente a aceitação pública e o suporte político ao projeto. No entanto, ele não precisa acompanhar os detalhes técnicos e operacionais do projeto. Geralmente o seu interesse está pautado nos resultados estratégicos, como o alinhamento do projeto às metas do plano de governo, melhorias de longo prazo na infraestrutura urbana e o potencial para ganhos de imagem pública.

Os *stakeholders* de **alto poder** e **alto interesse** (Administrar de perto) foram assim definidos em função de suas responsabilidades diretas ou indiretas nas áreas de atuação impactadas pelo projeto e que podem influenciar significativamente seus resultados:

- Empresas parceiras: são os responsáveis por executar as obras de manutenção do viaduto, bem como prover os serviços essenciais do projeto, de forma que seu desempenho influencia diretamente o sucesso do projeto, pois qualquer falha pode comprometer os resultados.
- Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar): este *stakeholder* desempenha um papel crucial na estruturação e viabilização de parcerias público-privadas (PPPs), que é o modelo sugerido para a revitalização do viaduto. Será responsável por elaborar estudos de viabilidade, modelagem econômico-financeira e pela articulação com potenciais investidores. Logo, suas decisões e ações impactam diretamente na capacidade do projeto de atrair investimentos e garantir sustentabilidade econômica. O sucesso do projeto reflete diretamente a missão da CCPar de promover o desenvolvimento urbano e econômico por meio de parcerias e investimentos estratégicos e servirá como uma vitrine para demonstrar a capacidade da CCPar em liderar iniciativas de grande impacto, o que reforça seu interesse em garantir resultados bem-sucedidos.
- Guarda Municipal e Polícia Militar: são fundamentais para a segurança da região durante a revitalização e no funcionamento do espaço após a conclusão, uma vez que podem garantir a ordem pública e prevenir problemas, como vandalismo ou violência.
- Centro de Operações Rio (COR): é responsável por coordenar ações integradas e gerenciar emergências que podem impactar a execução e operação do projeto no que diz respeito à mobilidade, ordem, infraestrutura e segurança urbana.
- Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento (SMFP): sendo responsável por controlar o orçamento público e a liberação de recursos, deve garantir que o projeto seja financeiramente viável e esteja alinhado com as prioridades fiscais do município,

principalmente no que diz respeito aos incentivos fiscais no Programa Reviver Paulo de Frontin.

- Fundação Parques e Jardins (FPJ): uma vez que a FPJ é responsável pelo planejamento, execução e manutenção de áreas verdes e paisagismo urbano no município, sua atuação pode determinar a qualidade do ambiente revitalizado, especialmente no que diz respeito à inclusão no projeto de jardins, praças ou vegetação em torno do viaduto. O sucesso do projeto reflete diretamente nos objetivos da FPJ de melhorar o paisagismo urbano e criar espaços mais sustentáveis e agradáveis para a população. Dessa forma, a FPJ poderá atuar tanto realizando a arborização e paisagismo como meta do Plano Estratégico, como analisar o projeto apresentado pela empresa vencedora da licitação.
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Econômico (SMDUE): conforme descrito no item 2.5, existe um projeto de melhorias infraestruturais a serem desenvolvidas ao longo dos três blocos propostos, caracterizando assim o grande interesse desta secretaria na concepção do projeto. A competência para definir diretrizes de desenvolvimento urbano e econômico denota a alta influência deste *stakeholder* no sucesso do projeto. Ainda, existe uma parceria da SMDUE com a Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar) para desenvolvimento do Projeto Reviver Cultural, que hoje atua no Centro do Rio de Janeiro e tem como objetivo a requalificação urbana e fomento de incentivos financeiros para atração de atividades ligadas às artes e cultura, podendo o modelo ser replicado na área do projeto.
- Secretaria Municipal de Cultura (SMC): por se tratar de um local caracterizado como público e livre acesso da população, a SMC pode participar definindo e gerindo as atividades culturais planejadas para o espaço revitalizado. Sendo assim, o interesse da SMC é embasado pela garantia de que o projeto inclua iniciativas culturais que beneficiem a comunidade.
- Secretaria Municipal de Assistência Social (SMAS): desempenha um papel importante neste projeto, porque esses locais frequentemente estão associados a questões sociais complexas, como a presença de pessoas em situação de rua, vulnerabilidade social e uso indevido do espaço público. A SMAS pode atuar no planejamento e implementação de medidas de acolhimento destas pessoas que porventura utilizem o espaço de forma fixa ou transitória, evitando assim deslocamentos forçados ou situações de maior vulnerabilidade. Ainda, pode desenvolver programas sociais na área revitalizada,

promovendo atividades que beneficiem populações vulneráveis, como cursos de capacitação, ações de convivência comunitária e acesso a serviços públicos.

- Companhia Municipal de Limpeza Urbana (COMLURB): será responsável pela limpeza e manutenção do espaço revitalizado, assegurando assim que o espaço se mantenha funcional e limpo.
- Fundação Rio Águas: deverá garantir que o projeto respeite a infraestrutura hídrica da região, tanto durante as obras estruturais como durante a prestação dos serviços, de forma que não sobrecarregue a rede de drenagem de águas pluviais, nem traga prejuízos ao canal existente.
- Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI): é a responsável pela execução das obras e manutenção estruturais do viaduto e, portanto, deve se assegurar que as intervenções atendam aos padrões técnicos e de segurança.

Os grupos que possuem **alto interesse e baixo poder** (Manter informado) sobre o projeto são aqueles constituídos pelos moradores e comerciantes locais, artistas, praticantes de esportes, organizações de eventos culturais e empreendedores do ramo gastronômico, pois embora não exercem influência para implantação do projeto, serão os beneficiados direto tanto da revitalização do espaço sob o viaduto, como do Programa Reviver Paulo de Frontin.

Por fim, a última categoria da Matriz de *Stakeholders* inclui aqueles atores que têm **baixo interesse e baixo poder** (Monitorar). Estes, embora não residam ou trabalhem no bairro, serão beneficiados indiretamente pelo programa, como por exemplo os transeuntes que poderão usufruir de melhoria da segurança e iluminação pública ou a população de rua abrangida pelos programas sociais do projeto.

2.5.2 Ferramenta 5W2H

O Plano de Ação 5W2H é uma importante ferramenta que tem se mostrado eficaz para o planejamento das etapas de um projeto. A seguir, apresentaremos um plano para a manutenção prévia da área sob o Viaduto Engenheiro Freyssinet e sua posterior concessão pensando em aproveitar o seu espaço para uso comunitário, comercial e social.

2.5.2.1 Recuperação estrutural do Viaduto Engenheiro Freyssinet

Tabela 4 - Plano de Ação 1 5W2H

PLANO DE AÇÃO 5W2H						
WHAT (o que)	WHY (por que)	WHERE (onde)	WHO (quem)	WHEN (quando)	HOW (como)	HOW MUCH (quanto)
Realizar inspeção técnica sobre a estrutura do Viaduto Engenheiro Freyssinet.	Avaliar o estado atual da estrutura e identificar pontos críticos para intervenções, a fim de garantir a segurança, conforme normas técnicas.	Viaduto Engenheiro Freyssinet.	Secretaria Municipal de Infraestrutura - SMI.	Imediatamente.	Emissão de laudo de inspeção técnica detalhado, com base na visita <i>in loco</i> , pelos engenheiros estruturais e técnicos.	Não se aplica.
Elaborar um plano de intervenções estruturais necessárias para corrigir problemas identificados na inspeção e avaliação técnica.	Especificar as etapas de manutenção, o prazo, os materiais e os métodos, para garantir a segurança e a viabilidade de uso do viaduto.	SMI.	SMI.	Após a realização da visita técnica.	Desenvolver um plano detalhado de intervenções, com cronograma, orçamento e especificações técnicas para cada área de intervenção.	Não se aplica.
Realizar as obras corretivas de manutenção e de reforço estrutural.	Garantir que a estrutura do viaduto esteja em condições adequadas e segura, conforme as normas técnicas.	Viaduto Engenheiro Freyssinet.	SMI.	Após a aprovação do plano de intervenções e liberação dos recursos.	Executar as intervenções conforme o plano técnico, cujos valores poderão ser cobertos integralmente por programa(s) de fomento a obras públicas (Item 2.3.1).	R\$ 42 milhões (valores de 2024, conforme o orçamento da SMI/CGP).

2.5.2.2 Concessão, Revitalização e Requalificação da área sob o Viaduto Engenheiro Freyssinet

Tabela 5 - Plano de Ação 2 5W2H

PLANO DE AÇÃO 5W2H						
WHAT (o que)	WHY (por que)	WHERE (onde)	WHO (quem)	WHEN (quando)	HOW (como)	HOW MUCH (quanto)
Realizar inspeção técnica sobre as condições estruturais de todo espaço.	Assegurar que o local atende aos requisitos de segurança, viabilidade de estrutura e manutenção necessária para as atividades planejadas.	Áreas abaixo do Viaduto Engenheiro Freyssinet.	Secretaria Municipal de Infraestrutura-SMI.	Antes da elaboração do edital.	Emissão de laudo de inspeção técnica detalhado, com base na visita <i>in loco</i> , dos engenheiros estruturais e técnicos e relatórios de viabilidade estrutural.	Estas etapas do plano não possuem valor associado pois serão executadas pelo corpo técnico da prefeitura no âmbito de suas competências e funções.
Realizar consulta Pública	Conhecer as demandas da comunidade e garantir que a área seja utilizada de acordo com aquelas que forem tidas como mais importantes.	Locais de Encontros Públicos Programados; e Canais Oficiais da Prefeitura.	Secretaria Municipal de Coordenação Governamental – SMCG.	Antes da elaboração do edital.	Reuniões públicas; e formulário de consulta online.	
Estabelecer um plano de comunicação para informar e envolver a comunidade.	Gerar engajamento e apoio, com base na participação ativa da comunidade, para legitimação do projeto e reduzir resistências.	Principalmente, na região de implementação do Projeto.	Equipe de comunicação Institucional da Prefeitura; da Secretaria Municipal de Coordenação Governamental - SMCG; e da CCPAR.	Antes do lançamento do Edital e no curso da implementação.	Publicação informativa nos canais de mídia e redes sociais oficiais da Prefeitura, bem como, painéis informativos, reuniões abertas e mídias locais.	
Elaborar o edital com critérios claros e objetivos, baseados nas especificações da proposta.	Definir os requisitos que garantam a seleção de projetos alinhados com a proposta, considerando os aspectos de sustentabilidade, cultura, esporte, impacto social e econômico.	SMCG.	SMCG; Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos – CCPAR; Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos -IPP; e PGM.	Após consulta pública e levantamento técnico.	Redação do edital, com base nas análises técnicas, urbanísticas e jurídicas.	

Divulgar o edital e realizar o chamamento público para apresentação das propostas e projetos.	Atrair propostas alinhadas aos objetivos e finalidades do projeto de concessão.	Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, ou por outros meios, que a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO considerar convenientes.	Comissão Especial de Licitação - CCPAR	Após a finalização do Edital.	Publicação informativa nos canais de mídia e redes sociais oficiais da Prefeitura.	
Análise e seleção das propostas e dos projetos.	Garantir que a proposta vencedora da Concessão esteja alinhada aos critérios estabelecidos na proposta.	CCPAR	Comissão Especial de Licitação - CCPAR	Após o fim do período de apresentação das propostas, previsto no Edital do chamamento público.	Avaliação das propostas, juntamente com os projetos apresentados, em consonância com os critérios do Edital.	
Formalização do contrato de concessão.	Oficializar a concessão para o início das operações e cumprimento do contrato.	SMCG	SMCG e Vencedor(es) da Licitação.	Após a publicação dos projetos vencedores e cumprimento de todas as exigências previstas no Edital.	Assinatura do contrato de concessão.	
Monitoramento da implementação e execução dos projetos.	Assegurar que a execução da implementação está alinhada com os objetivos, conforme destinação, estabelecida na setorização dos blocos 1, 2 e 3.	Áreas setorializadas, sob o Viaduto Engenheiro Freyssinet.	Fiscais do (s) Contrato(s) - CCPAR	Durante todo o período de vigência do contrato.	Fiscalização Técnica. Dentre outros pontos: (i) a análise e a aprovação do PROJETO BÁSICO e do PROJETO EXECUTIVO; (ii) a execução das OBRAS; (iii) a prestação dos SERVIÇOS; (iv) a observância dos CRITÉRIOS DE DESEMPENHO; e, (v) a observância das disposições do CONTRATO e da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Fiscalização Econômico-Financeira e Contábil. dentre outros pontos: (i) a análise do desempenho econômico-financeiro da CONCESSÃO; (ii) a análise do cumprimento das obrigações societárias e de auditoria da CONCESSIONÁRIA; e, (iii) exame dos livros, registros contábeis e demais informações econômicas e financeiras, bem como os atos de gestão praticados pela CONCESSIONÁRIA. Todos podendo ocorrer, mediante visitas de inspeção e relatórios periódicos.	

2.5.2.3 Programa de Incentivo Fiscal

Tabela 6 - Plano de Ação 3: Programa de Incentivo Fiscal 5W2H

PLANO DE AÇÃO 5W2H						
WHAT (o que)	WHY (por que)	WHERE (onde)	WHO (quem)	WHEN (quando)	HOW (como)	HOW MUCH (quanto)
Realizar Consulta Pública	Conhecer as demandas da comunidade e garantir que os incentivos atendam às necessidades da região e do Programa.	Locais de Encontros Públicos Programados; e Canais Oficiais da Prefeitura.	Secretaria Municipal de Coordenação Governamental – SMCG; Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento- SMFP; Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Econômico – SMDUE; e Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos -IPP.	Imediatamente.	Realizar reuniões públicas; formulários de consulta online; e visitas <i>in loco</i> .	Estas etapas do plano não possuem valor associado pois serão executadas pelo corpo técnico da prefeitura no âmbito de suas competências e funções.
Realizar um levantamento detalhado do impacto financeiro do Programa.	Avaliar a viabilidade financeira do Programa, mediante a perda de receitas fiscais com IPTU, ITBI e ISS, devido aos incentivos concedidos, em relação aos benefícios econômicos e sociais gerados pela revitalização da área.	SMFP.	SMFP.	Antes da elaboração da Minuta do Projeto de Lei-PL.	Realizar projeções financeiras com base nos dados de arrecadação da região do Programa, simulando os diferentes cenários de perda de receita, bem como dos seus incrementos, a partir da revitalização.	
Elaborar a Minuta do PL, com critérios claros e objetivos, baseados nos objetivos do Programa.	Definir os requisitos legais que fomentem a adesão considerando o alinhamento com o objetivo do Programa.	Procuradoria Geral do Município- PGM.	PGM; SMCG; SMFP SMDUE; e IPP.	Após consulta pública e levantamento técnico-urbanístico-financeiro.	Redigir a Minuta do PL, com base nas análises técnicas, urbanísticas, financeiras e jurídicas.	

Estabelecer um plano de comunicação para informar e envolver a comunidade.	Gerar engajamento e apoio, com base na participação ativa da comunidade, para legitimação e adesão ao Programa.	Principalmente, na região de implementação do Programa.	Equipe de comunicação Institucional da Prefeitura; SMCG; e da SMFP.	Após a elaboração da Minuta do PL.	Publicar informativos nos canais de mídia e redes sociais oficiais da Prefeitura, bem como, painéis informativos, reuniões abertas e mídia local.
Encaminhar o PL que estabelece o Programa “Reviver Paulo de Frontin” à Câmara Municipal.	Analisar e aprovar a autorização legislativa para implementação do Programa de revitalização da área, mediante incentivos fiscais.	Prefeitura.	Prefeito.	Após a elaboração da Minuta do PL.	Enviar regimentalmente à Câmara, após debater e revisar a Minuta com as secretarias e órgãos envolvidos.
Deliberar sobre o PL do Programa “Reviver Paulo de Frontin”.	Autorizar a criação do programa e permitir a implementação dos incentivos fiscais.	Câmara Municipal.	Vereadores.	Após o envio do PL pelo Prefeito.	Obedecer às regras regimentais, como aprovação pelas Comissões e Plenário.
Regulamentar o Programa “Reviver Paulo de Frontin”.	Definir detalhadamente as regras de sua execução.	Prefeitura.	Prefeito.	Após aprovação da Câmara, sanção e publicação em D.O.	Analisar, debater e ouvir a manifestação das secretarias e órgãos envolvidos.
Implementar as isenções de IPTU, ITBI, para proprietários e empreendedores, elegíveis, que aderirem ao programa.	Incentivar e promover a revitalização e o desenvolvimento socioeconômico dos imóveis situados ao longo da Avenida Paulo de Frontin.	Imóveis com testada para a Avenida Paulo de Frontin que aderirem ao Programa.	SMFP.	A partir da adesão ao Programa.	Validar as solicitações de isenções fiscais, considerando o atendimento dos critérios estabelecidos no Programa.
Fiscalizar o cumprimento das obrigações pelos elegíveis do Programa.	Manter os incentivos fiscais, de modo a garantir que estão sendo usados adequadamente, conforme objetivo do programa.	Avenida Paulo de Frontin, imóveis elegíveis ao Programa.	SMCG; SMFP SMDUE; e IPP.	Continuamente, a partir da elegibilidade e concessão do incentivo.	Inspecionar e monitorar <i>in loco</i> , periodicamente e com base em Relatórios de informação dos imóveis.
Avaliar o impacto do Programa na revitalização, segurança e desenvolvimento urbano e econômico da área.	Medir a eficiência, eficácia e efetividade do Programa, e promover os ajustes necessários, se for o caso.	Avenida Paulo de Frontin, imóveis elegíveis ao Programa.	SMCG; SMFP SMDUE; IPP; e Representantes da Comunidade Local.	Continuamente, a partir da elegibilidade e concessão do incentivo.	Avaliar, em reuniões semestrais, pelo Comitê de Monitoramento composto por representantes das secretarias e órgãos envolvidos e representantes da comunidade local, a partir de relatórios de impacto, com base nos dados levantados, em reuniões semestrais.

2.6 Conclusão

O projeto de revitalização do Viaduto Engenheiro Freyssinet se traduz em uma reparação histórica da cidade do Rio de Janeiro, em especial para o bairro do Rio Comprido, transformando um espaço subutilizado em um local acessível e disponível para toda a comunidade.

Através da concessão do espaço, espera-se não apenas garantir a revitalização e preservação do viaduto, mas também proporcionar um espaço inclusivo e culturalmente rico; combinando benefícios urbanos, sociais, econômicos e ambientais onde todos possam usufruir de atividades de qualidade.

Mais do que uma obra estrutural, essa iniciativa representa uma oportunidade de promover um novo modelo de ocupação e uso dos espaços públicos, servindo como um modelo de revitalização urbana sustentável e inclusiva, bem como de compromisso com a cidade e seus habitantes, podendo, inclusive, ser replicado em outros espaços públicos semelhantes.

2.7 Próximos passos

Com a aprovação do projeto, o próximo estágio será a organização das etapas necessárias para sua implementação eficaz. Inicialmente, será realizada uma reunião com a CCPar, com o objetivo de estabelecer um cronograma detalhado e verificar todos os órgãos que deverão ser envolvidos no processo.

Na sequência, será promovida uma reunião abrangente com representantes das secretarias, órgãos e empresas que participarão do projeto. Essa etapa visa alinhar as expectativas, esclarecer dúvidas e garantir que todas as partes estejam cientes de suas responsabilidades.

Por fim, será feita a definição clara dos papéis e responsabilidades para cada etapa ou componente do projeto, assegurando uma gestão eficiente e uma execução integrada. A partir dessas ações coordenadas, será possível avançar com a materialização do projeto, atendendo às necessidades e objetivos previamente estabelecidos.

REFERÊNCIAS

ALVES, Caetano. Urbitá. **Revitalização do Viaduto One Green Mile: transformando uma série de espaços negligenciados em Mumbai.** 7 fev 2023. Disponível em: <<https://www.urbita.com.br/post/revitalizacao-do-viaduto-one-green-mile-transformando-uma-serie-de-espacos-negligenciados-em-mumbai>> Acessado em 27 nov 2024.

BRASIL. **Lei nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.** Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da

CET-Rio. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Notícias. 22 mai 2024. Disponível em: <<https://en.prefeitura.rio/cet-rio/elevados-engenheiro-freyssinet-e-rufino-pizarro-serao-fechados-para-manutencao-9/>> Acessado em 27 nov 2024.

Constituição Federal, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 14 de fevereiro de 1995. Disponível em: <http://www.atontecnologia.com.br/clientes/abrati/index.php?a=mostra_leis.php&ID_MATERIA=187>. Acesso em 2 nov 2024.

Depois de 50 anos de tragédia, Elevado Paulo de Frontin vive novo risco de queda - Portal Grande Tijuca. Portal Grande Tijuca. 20 nov 2021. Disponível em: <<https://grandetijuca.com.br/noticia/3532/depois-de-50-anos-de-tragedia-elevado-paulo-de-frontin-vive-novo-risco-de-queda.html>> Acessado em 27 nov 2024.

DIÁRIO DO RIO. Considerado a cicatriz do Rio Comprido elevado Paulo de Frontin completa 50 anos em 2024. Disponível em: <https://diariodorio.com/considerado-a-cicatriz-do-rio-comprido-elevado-paulo-de-frontin-completa-50-anos-em-2024/>. Acessado em 28 out 2024.

Elevado Engenheiro Freyssinet e Rufino Pizarro serão fechados para manutenção. Lar/

LUCENA. Felipe. **História do Viaduto Paulo de Frontin.** 19 mai 2019. Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-viaduto-paulo-de-frontin/>> Acessado em 27 nov 2024.

MARTINS, Sabrina Bridi Marcondes. **Além das muretas do Elevado Paulo de Frontin.** Orientador: Prof. Rodrigo Rianldi de Mattos. 2015. 183 p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Engenharia Civil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2015. Disponível em: <https://www.dbd.puc-rio.br/pergamum/tesesabertas/1213369_2015_completo.pdf> Acessado em 24 out 2024.

NUNES, Cristiane. **O primeiro parque elevado do mundo fica em Paris – Promenade Plantée.** SustentArqui. Notícias > Urbanismo Sustentável. 24 nov 2015. Disponível em: <<https://sustentarqui.com.br/o-primeiro-parque-elevado-do-mundo/>> Acessado em 27 nov 2024.

O GLOBO. Em novembro de 1971 elevado Paulo de Frontin desabou matando 29 pessoas. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/em-novembro-de-1971-elevado-paulo-de-frontin-desabou-matando-29-pessoas-10808571>. Acessado em 28 out 2024.

Parque Underpass por PFS Studio. Projetos / Projetos 2018 / Canadá / Construído em 2014 / pfsstudio.com. LILA - O Landezine International Landscape Award. Disponível em: <<https://landezine-award.com/underpass-park/>> Acessado em 27 nov 2024.

Relatório do TCM aponta viadutos em estado precário no Rio. RJ 2. G1. 6 nov 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/11/06/em-estado-precario-sete-viadutos-no-rio-correm-perigo-de-cair-diz-tcm.ghtml>> Acessado em 27 nov 2024.

Revitalização de Viaduto One Green Mile / MVRDV. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/985335/revitalizacao-de-viaduto-one-green-mile-mvrdv>> Acessado em 27 nov 2024.

Rio de Janeiro (Município). **Lei Complementar nº 269, de 12 de dezembro de 2023.** Dispõe sobre a regulamentação de publicidade exterior no Município do Rio de Janeiro e estabelece outras providências. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, 13 dez. 2023.

Rio de Janeiro (Município). **Lei nº 6.959, de 12 de janeiro de 2021.** Institui a Política Municipal de Aproveitamento das Áreas Sob Viadutos e dá outras providências no Município do Rio de Janeiro. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, 12 jan. 2021.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei Complementar nº 270 de 16/01/2024.** Dispõe sobre a Política Urbana e Ambiental do Município, institui a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro e dá outras providências. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, 17 jan 2024. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=454965#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20Pol%C3%ADtica%20Urbana,Janeiro%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias.>> Acessado em 2 nov 2024.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei nº 6.959, de 23 de junho de 2021.** Institui a Política Municipal de Aproveitamento das Áreas Sob Viadutos e dá outras providências. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, 24 jun. 2021. Disponível em: <<https://aplicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/66ff1c35b8d68ddd032578690069dda8/fd48172dece30b81032586fd0072a512?OpenDocument#:~:text=LEI%20N%C2%BA%206.959%2C%20DE%2023%20DE%20JUNHO%20DE%202021.,Aproveitamento%20das%20Baixas%20de%20Viaduto.>> Acessado em 24 out 2024.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Plano Estratégico 2021-2024.** Disponível em: <<https://plano-estrategico-2021-a-2024-pcrj.hub.arcgis.com/>> Acessado em 2 nov 2024.

SANTOS, Caroline Camila Rodrigues dos; FARIAS, Bruno Matos de. **Patologia de estruturas de concreto armado: estudo de caso Viaduto Engenheiro Freyssinet (Elevado Paulo de Frontin) no Rio de Janeiro - RJ.** *Engenharia na Prática: Construção e Inovação*, v. 4, p. Capítulo 8, 2022.

SERRA, Vitor. **Considerado a ‘cicatriz’ do Rio Comprido, Elevado Paulo de Frontin completa 50 anos em 2024.** Diário do Rio. 21 mar 2024. Disponível em:<<https://diariodorio.com/considerado-a-cicatriz-do-rio-comprido-elevado-paulo-de-frontin-completa-50-anos-em-2024/>> Acessado em 27 nov 2024.

Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE). Inovação | **METODOLOGIA DE DESIGN THINKING. Entenda o conceito de design thinking e como aplicá-lo aos negócios.** 07/02/2022. Disponível em:<<https://sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/design-thinking-inovacao-pela-criacao-de-valor-para-o-cliente,c06e9889ce11a410VgnVCM1000003b74010aRCRD>> Acessado em 13 nov 2024.

The Bentway. Disponível em:<<https://www.destinationtoronto.com/listing/the-bentway/31197/>> Acessado em 27 nov 2024.

TORRES, Fernanda Oliveira. **Rio Comprido: Impactos Da Construção Do Elevado Paulo De Frontin Através De Uma Pesquisa Exploratória.** Orientador: Prof. Gustavo Antonio das Neves Bezerra. 2023. Bacharelado em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2023.

ANEXOS

ANEXO I - Imagens da descaracterização e abandono da região abaixo do Viaduto Paulo de Frontin:



ANEXO II - Imagens das potencialidades locais: Praça Condessa e instituição de ensino:



ANEXO III - Brainstorming da fase de imersão:

Brainstorming - Imersão:

Por que o projeto de requalificação da parte baixa do Viaduto do Rio Cumprido que seria financiado pela CESGRANRIO não saiu do papel?

os vereadores precisam ser consultados sobre o nosso trabalho?

Mapear os locais

Definir um recorte para laboratório?

Identificar as rubricas orçamentárias

Como será feito o chamamento das empresas interessadas em estabelecer a PPP?

seria interessante consultar a associação de moradores do bairro?

Adotar critérios de sustentabilidade

Quais ações culturais e de lazer podem ser pensadas para este espaço?

Pesquisar as regras de PPP para serem utilizadas no plano de ação.

Qual será o primeiro viaduto escolhido para implantação do projeto?

Após a revitalização, como ocupar o espaço?

consulta à CRE?

o que estes espaços abandonados geram para a sociedade?

Patrocínio da iniciativa em troca de disponibilizar espaço de propaganda para as empresas.

Buscar maneiras de integrar esses espaços de viaduto com o restante do bairro.

Quais ações educativas serão desenvolvidas no espaço embaixo dos viadutos?

Analisar a Lei 6.959/2021 que institui a Política Municipal de Aproveitamento das Áreas Sob Viadutos.

Pesquisar as iniciativas e projeto que tratam do tema.

seria interessante consultar a associação comercial?

PPP ou Concessão?

Identificar Financiadores

Criar o Programa adote um Viaduto?

Ver programas ambientais que já existem e podem ser aproveitados

Existem iniciativas parecidas em outras cidades? Como estes espaços estão sendo aproveitados?

criar mídia para opinamento ou o Participa Rio?

Estudar atividades econômicas, sociais, de lazer e cultura para o local.

Cada viaduto tem características diferentes e deverá ter atividades distintas.

mapear necessidade e interesse de diversos grupos

Que tipos de ações comerciais podem ser implantadas neste espaço?

Estudar os casos do viadutos que já estão ocupados hoje. Exemplo Laranjeiras.

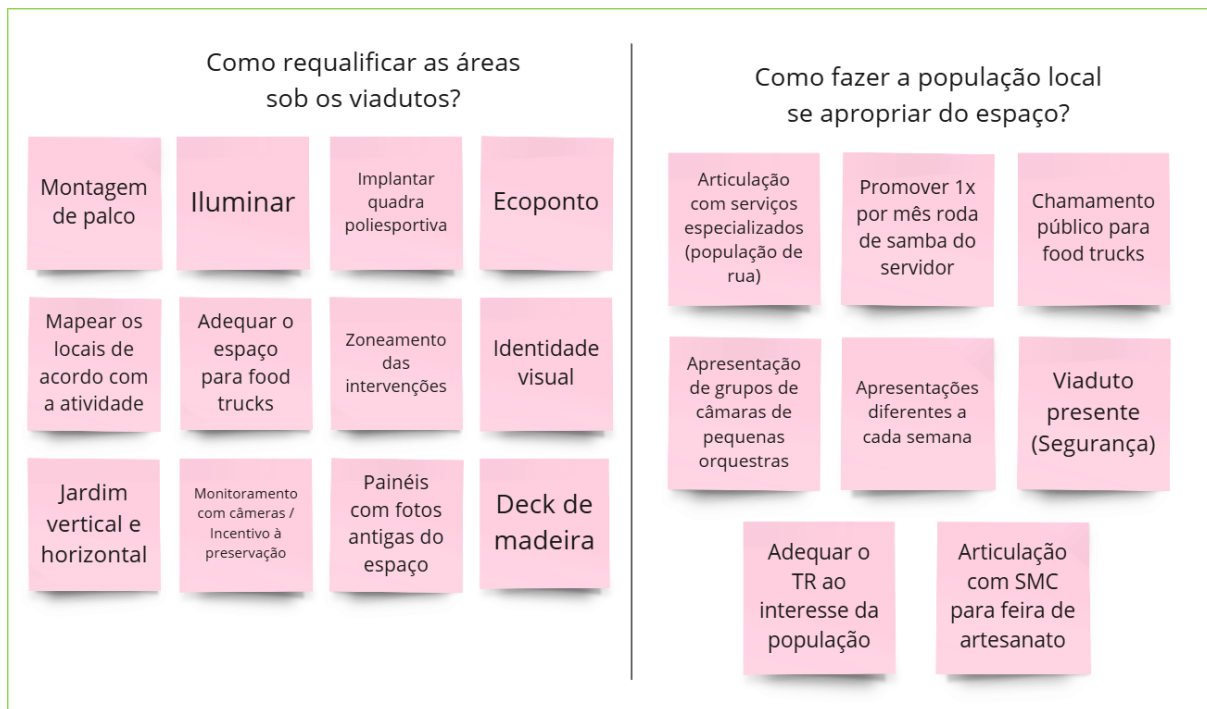
quais são as iniciativas que deram certo? levantar

visitar o viaduto de Laranjeiras, onde já houve revitalização do espaço.

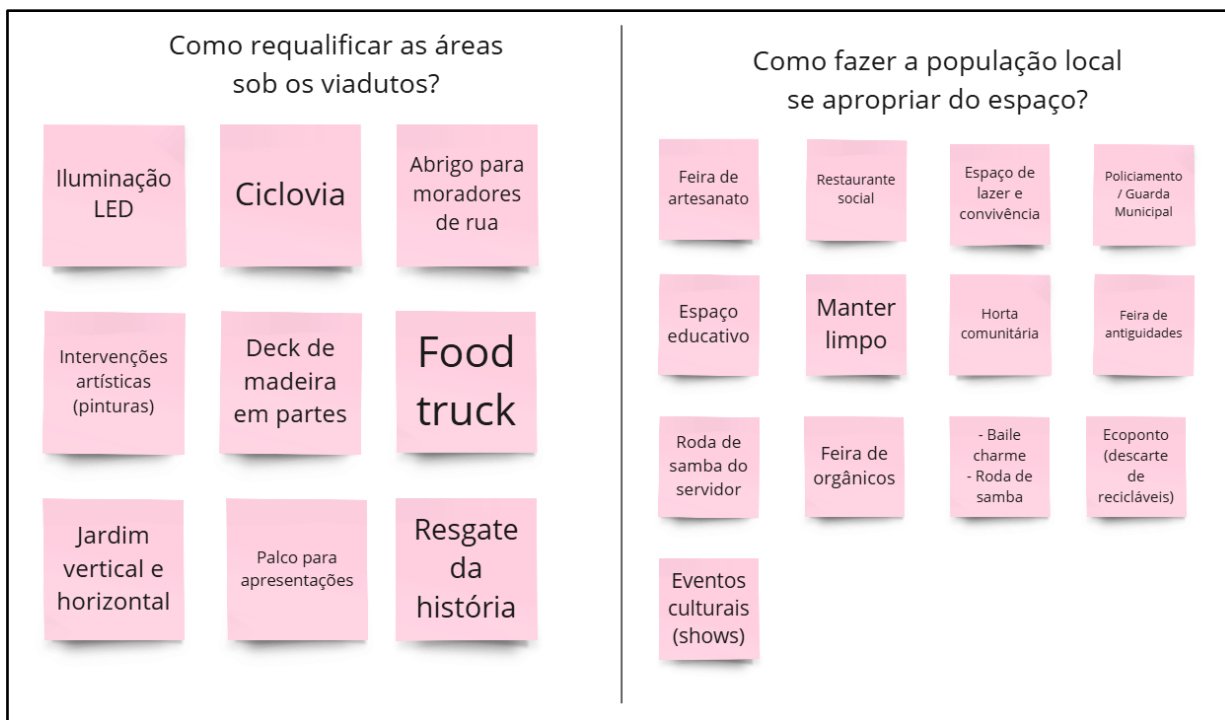
ANEXO IV - Diagrama Espinha de Peixe (Diagrama de Ishikawa):



ANEXO V- Brainstorming da fase de ideação:



ANEXO VI - Detalhamento das soluções:



ANEXO VII - Minuta de Termo de Referência para a Concessão dos espaços sob o viaduto:

INTRODUÇÃO

1.1. O presente documento tem por objetivo apresentar as diretrizes que deverão subsidiar e guiar os licitantes na elaboração de suas Propostas Técnicas para a concessão da área pública sob o viaduto Engenheiro Freyssinet, no bairro do Rio Comprido, precedida de obras para revitalização e requalificação da área.

1.2. Este documento reflete as premissas de projeto estabelecidas e os critérios de concessão para ocupação do espaço abaixo do viaduto Engenheiro Freyssinet, área pública localizada no bairro do Rio Comprido, e os parâmetros gerais relacionados aos encargos obrigatórios de segurança, manutenção, limpeza e conservação do espaço.

1.3. As informações evidenciam os potenciais do contexto urbano, no sentido de tornar a área do Viaduto Engenheiro Freyssant como espaço público de interação social, aproveitando todo seu potencial urbano enquanto área verde, cultural, social e de lazer, ampliando seu uso pela população, além de estabelecer um papel crucial de conexão integração urbana e social.

1.4. No que se refere ao Programa de Necessidades apresentado neste documento, deverá balizar a elaboração pelos licitantes do anteprojeto de urbanização, paisagismo e luminotécnico, arquitetura e infraestrutura, devendo fornecer as diretrizes para a elaboração da Proposta Técnica a ser apresentada pelas empresas que participarão do certame e que deverá seguir o planejamento de atividades e serviços previstos para cada bloco licitado.

1.5. A proposta é que o vencedor da licitação realize investimentos que garantam a requalificação urbana e a promoção de atividades culturais, de lazer e educativas para a comunidade local.

2. JUSTIFICATIVA

2.1. A concessão atende à necessidade de reabilitar espaços urbanos degradados, promovendo um ambiente seguro e acolhedor que contribua para a melhoria da qualidade de vida dos moradores do entorno e dos visitantes.

2.2. Esse projeto está alinhado com o Plano Estratégico da Prefeitura, priorizando a sustentabilidade, a integração social e a valorização do território urbano.

2.3. Sua privilegiada localização, próximo ao Centro do Rio, importante bairro comercial e grande movimentação de pessoas, bem como de passagem e ligação entre a Zona Norte e Zona Sul da cidade, sugere um olhar cuidadoso do poder público, buscando alternativas que contribuam para a conservação e estimule a sua boa utilização pela população.

2.4. Novos usos podem ser propostos também, redefinindo suas potencialidades enquanto área de lazer, de forma a destinar áreas à programas de atividades esportivas, socioculturais e educacionais, além de espaços para exposições de arte, plantas e gastronomia.

2.5. Com os devidos investimentos na melhoria do espaço público, será, enfim, possível atrair uma gama de pessoas, seja moradores, turistas ou trabalhadores que circulam pela área, de diversos hábitos culturais, consolidando a apropriação deste espaço por um número significativo de visitantes, além de potencializar o cumprimento pleno de sua função social.

2.6. Este edital pretende viabilizar a requalificação urbana e paisagística que deve preservar o acesso público e universal e aumentar as áreas livres com um programa adequado para o local, capaz de contribuir para o bom uso do espaço, reforçando a identidade da paisagem urbana local e a visibilidade de suas estruturas naturais.

2.7. O presente procedimento de licitação tem por fim a concessão de uso e gestão dos espaços do viaduto Engenheiro Freyssinet, no bairro do Rio Comprido, a um ente privado que possua capacidade técnica e financeira para promover a revitalização ambiental e paisagística do espaço por meio da refuncionalização estratégica de sua área, de forma a promover uma nova dinâmica urbana, estimulando o uso adequado e sustentável pela população, conforme, descrito no trabalho e com base no respectivo plano de ação.

3. DIRETRIZES DA CONCESSÃO E PREMISSAS DO PROJETO

3.1. Considerando as necessidades de manter a infraestrutura nos serviços de conservação e manutenção da área abaixo do viaduto Engenheiro Freyssinet, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro decidiu adotar um modelo de política pública a ser implantada por meio de Concessão, cujo plano deverá ser aprovado pelo Governo, que tem por objetivos principais:

- Investimentos Privados: A concessionária será responsável por todos os investimentos financeiros para a requalificação, manutenção e operação do espaço, sem custos para o poder público. Esse investimento deve contemplar

infraestrutura, segurança, limpeza, equipamentos de lazer e instalações culturais e esportivas.

- **Requalificação e Uso do Espaço:** O espaço será dividido em blocos, cada um com finalidades específicas como lazer, cultura, comércio e atividades educativas, com áreas para feiras, exposições, e atividades de integração social.
- **Manutenção e Limpeza:** A concessionária será responsável pela conservação e a manutenção contínua das instalações, mobiliário urbano, jardins, áreas de lazer e segurança. As práticas de manutenção incluem a gestão de resíduos, limpeza frequente e reparos preventivos e corretivos.
- **Segurança e Monitoramento:** A concessionária será responsável pela instalação sistemas de câmeras de vigilância, um sistema de iluminação adequado, além da presença de pessoal de segurança para garantir o bem-estar da população.
- **Sustentabilidade e Responsabilidade Ambiental:** A concessionária deverá adotar práticas sustentáveis, como o uso de materiais recicláveis, aproveitamento de águas pluviais e medidas de eficiência energética, mediante a instalação de sistemas de iluminação, preferencialmente, energia solar fotovoltaica. A utilização de tecnologias para minimizar o impacto ambiental e promover a economia de recursos é obrigatória. Também deverão ser previstos pontos de coleta seletiva de lixo ou máquinas de coleta de recicláveis que integrem programas já consolidados no ramo.
- **Fomento ao Desenvolvimento Econômico Local:** A concessão deverá estimular o comércio local, incentivando a participação de pequenos empreendedores e cooperativas da região, com objetivo de fortalecer a economia da área e contribuir para o desenvolvimento social da comunidade.
- **Monitoramento e Avaliação de Desempenho:** A concessionária estará sujeita a um sistema de avaliação baseado em indicadores estabelecidos pelo Governo. Esse sistema irá monitorar critérios como limpeza, conservação, segurança e satisfação dos usuários, assegurando o cumprimento dos objetivos de qualidade e atendimento ao público.

4. CONTRAPARTIDAS OBRIGATÓRIAS

4.1. LIMPEZA, MANUTENÇÃO E ZELADORIA

4.1.1. Os serviços de limpeza, manutenção e zeladoria, da área concedida, ficarão a cargo da CONCESSIONÁRIA, devendo esta realizar limpeza e manutenção periodicamente nas áreas e equipamentos instalados.

4.1.2. A CONCESSIONÁRIA será responsável por prover material, equipamentos e pessoal para a realização dos serviços de acordo com a demanda para todas as áreas.

4.1.3. A limpeza deverá ser realizada com frequência compatível com o uso, incluindo a coleta de lixo e sua reciclagem.

4.1.4. A CONCESSIONÁRIA deverá ser responsável pela gestão e manejo de resíduos, garantindo a correta destinação dos resíduos gerados durante a obra e a operação por todo o prazo do contrato.

4.2. SEGURANÇA

4.2.1. Deverão ser promovidas ações de segurança e vigilância, no limite da competência da CONCESSIONÁRIA, resguardando o patrimônio e os usuários em toda área concedida.

4.2.2. Deverá ser instalado sistema de monitoramento por imagens de vídeo, que deverá ser interligado ao Centro de Operações da Prefeitura do Rio de Janeiro, disponibilizando as imagens que forem geradas no sistema de câmeras.

4.3 INCLUSÃO SOCIAL

4.3.1. Deverá ser oferecido à comunidade, acesso gratuito ao local e a eventos culturais e sociais, oficinas de capacitação e programas educativos que promovam a inclusão e o desenvolvimento do bairro.

5. DISPOSIÇÕES FINAIS

5.1. A fiscalização contratual sobre o cumprimento das obrigações da CONCESSIONÁRIA, incluindo a implantação das intervenções para revitalização do Jardim de Alah, ficará a cargo da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos – CCPAR.

5.2. A CONCESSIONÁRIA, além dos deveres estabelecidos nos itens anteriores, deverá executar as ações e cumprir as obrigações elencadas a seguir:

- Manter bens imóveis concedidos em condições adequadas à sua destinação, assim devendo restituí-los;
- Manter as edificações com limpeza e manutenção constantes garantindo o perfeito estado de suas instalações e conforto ao usuário, incluindo o fornecimento de insumos para tal;
- Realizar a manutenção de todas as áreas do entorno de cada equipamento, objeto deste termo, conforme a necessidade;
- Obter todos os licenciamentos necessários para implantação do projeto junto aos órgãos públicos, notadamente Prefeitura e Corpo de Bombeiros;
- Implantar coletores de lixo comum e de coleta seletiva no entorno dos equipamentos;
- Apresentar relatório trimestral informando as condições de operação e conservação das áreas objeto desta concessão, incluindo os relatórios de inspeção, as rotinas utilizadas para a manutenção dos equipamentos e para a garantia da segurança dos usuários;
- Apresentar mensalmente relatórios e documentações de suporte para comprovação de faturamento, e apresentar anualmente o balanço financeiro da CONCESSIONÁRIA, com todas as receitas, despesas geradas e lucro, assinado por profissional devidamente qualificado;
- Realizar a manutenção de toda a infraestrutura existente, objeto deste Termo de Referência, por todo o tempo que perdurar a concessão.

4. ANEXO I - Produtos Mínimos e Requisitos

1. Diagnóstico

Trata-se da Análise do Contexto Urbano que vai originar a Proposta Conceitual e o Anteprojeto.

1.1 Equipamentos Existentes e Programa Atual;

1.2 Iluminação Existente e Dados de Segurança;

1.3 Levantamento de conexões e fluxos existentes – contendo indicação de hierarquia viária, ciclovias, transporte coletivo, fluxos de pedestres, pólos geradores de viagens, e vagas de estacionamento;

1.4 Mapeamento Paisagístico – contendo caracterização, locação e quantificação de indivíduos arbóreos, áreas permeáveis e principais espécies existentes;

1.5 Topografia e Infraestrutura Existente; e

1.6 Acessibilidade.

2. Anteprojeto

O Conceito deve ser apresentado através de diagramas e desenhos demonstrando o novo programa, as novas Conexões e os fluxos.

Apresentar plantas baixas do viaduto Engenheiro Freyssinet como um todo, assim como de seus trechos ampliados nas diferentes escalas com seções e elevações em escala compatível para o bom entendimento dos projetos apresentando no mínimo

2.1 Memorial Descritivo

2.2 Plantas Gerais de Urbanismo e Paisagismo em escala apropriada.

2.2.1. Fluxos e Conexões (Fluxo operacional x Público; Fluxos peatonais; Fluxos cicloviários e Veículos e Conexões reforçadas entre os bairros e entre Lagoa e praia).

2.2.2 Programa dos espaços livres, áreas esportivas;

2.2.3 Localização dos Equipamentos de uso público / coletivo;

2.2.4 Proposta Paisagística Geral e de cada Trecho ao longo do viaduto Engenheiro Freyssinet, conforme caracterização do Diagnóstico item;

2.2.5 Construções a manter, demolir e acrescentar;

2.2.6 Proposta Luminotécnica;

2.2.7 Acessibilidade

2.2.8 Quadro de áreas comparativo, contendo a situação atual x proposta;

3. Paisagismo.

3.1 Espécimes arbóreos a manter, suprimir e acrescentar, com especificações e quantitativos;

3.2 Desenho de composição dos canteiros e outras áreas permeáveis, com especificação das forrações e quantitativos;

3.3 Desenhos de Pisos típicos – Cores e materialidade

3.4 Mobiliário Urbano (incluir postes , briquedos, bancos)

3.5 Sinalização

4. Infraestrutura

4.1 Indicação dos novos pontos propostos para iluminação pública, e principais pontos de conexões com as redes existentes;

4.2 Indicação das redes de micro e macro drenagens, e principais conexões com as redes existentes;

5. Arquitetura

5.1 Plantas, cortes, fachadas e perspectivas das novas edificações com indicação dos seguintes elementos:

5.2 Programa arquitetônico com setorização de usos;

5.3 Sistemas construtivos;

5.4 Materialidade;

5.5 Soluções para redução do consumo energético;

5.6 Soluções para atendimento à acessibilidade universal;

6. Maquete Eletrônica

6.1 Volumetria geral;

6.2 Imagens ilustrativas das principais intervenções.

ANEXO VIII - Síntese das entrevistas com moradores que moraram antes da construção do elevado e depois saíram:

Localização		Bairro Comprido			Avenida Paulo de Frontin		
Entrevistado		"A"	"B" e "C"	"D"	"E"	"F"	"G"
Tempo de permanência		Saiu em 1972	Saiu em 1974	Saiu em 1977	Saiu em 2011	-	Saiu em 1977
Tipo de uso		Resid.	Resid.	Resid.	Resid.	Resid.	Resid.
O que o bairro tinha de bom antes da construção do viaduto	Tranquilidade	X	X	X	X	X	X
	Beleza	X	X	X	X	X	X
	Relacionamento com os vizinhos	X	X	X	X	X	X
	Localização						
Se preocupou com o fato de haver um viaduto na Avenida Paulo de Frontin	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
O viaduto foi motivador da saída da família	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
O acidente com o viaduto foi motivador da saída da família	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
Qual o destino que a família optou		Leblon	Ipanema	Tijuca	Ilha do Governador	Rio Comprido	Ipanema
Ainda frequenta o bairro	Sim		X	X	X	X	
	Não	X					X
Qual a classe social da família e dos vizinhos	Alta	X	X		X	X	
	Média			X			X
	Baixa						
Apesar da saída, percebe mudanças na região com a instalação da UPP	Sim		X	X		X	
	Não				X		
	Não soube opinar	X					X
Ainda mantém o imóvel	Sim		X			X	
	Não	X		X	X		X
Retornaria para o local de origem	Sim			X	X	X	
	Não	X	X				X

ANEXO IX - Moradores que moraram antes do elevado e permanecem até hoje:

Localização		Bairro Comprido			Avenida Paulo de Frontin		
Entrevistado		"H"	"I"	"J"	"L"	"M" e "N"	"O"
Tempo de permanência		Há 52 anos	Há 60 anos	Há 70 anos	Há 60 anos	-	-
Tipo de uso		Resid.	Resid.	Resid.	Resid.	Resid.	Comerc.
O que o bairro tinha de bom antes da construção do viaduto	Tranquilidade	X	X	X	X	X	
	Beleza	X	X	X	X	X	
	Relacionamento com os vizinhos	X	X	X	X	X	
	Localização						X
Se preocupou com o fato de haver um viaduto na Avenida Paulo de Frontin	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
Acredita que o acidente com o viaduto foi motivador da saída de famílias do bairro	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
O que o bairro tem de bom hoje	Tranquilidade						
	Beleza						
	Relacionamento com os vizinhos	X	X	X	X		
	Localização	X	X	X	X	X	X
O elevado incomoda de alguma forma (barulho, poluição, falta de iluminação, etc.)	Muito						
	Médio						
	Pouco	X	X	X	X	X	X
Qual a classe social da família e dos vizinhos	Alta						
	Média	X	X	X	X	X	X
	Baixa						
Percebe mudanças na região com a instalação da UPP	Sim	X	X	X	X	X	X
	Não						
	Não soube opinar						
Está satisfeito com o local do imóvel	Sim	X	X	X	X	X	X
	Não						
Sairia do bairro se tivesse oportunidade	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
	Dano não informado						

ANEXO X - Moradores que vieram depois da construção do elevador:

Localização		Bairro Comprido			Avenida Paulo de Frontin		
Entrevistado		"P"	"Q"	"R" e "S"	"T"	"U"	"V"
Local de origem		Rio Comprido	Copa-cabana	Minas Gerais	Teresópolis	Rio Comprido	Centro
Tempo de permanência		37 anos	9 anos	10 anos	10 anos	5 meses	26 anos
Tipo de uso		Resid. Comerc.	Resid.	Resid. Comerc.	Resid.	Resid. Comerc.	Comerc.
Motivação para a escolha do bairro	Preço		X	X	X	X	
	Localização	X	X	X	X	X	X
	Tamanho do imóvel		X	X	X	X	X
	Gosta do bairro	X				X	
O viaduto foi de alguma forma um inibidor	Sim			X	X		
	Não	X	X			X	X
O que o bairro tem de bom	Tranquilidade						
	Beleza						
	Relacionamento com os vizinhos	X		X			
	Localização	X	X	X	X	X	X
O elevador incomoda de alguma forma (barulho, poluição, falta de iluminação, etc.)	Alta						
	Média			X	X		
	Baixa	X	X			X	X
Percebe preconceito contra o bairro	Sim		X	X			
	Não	X			X	X	X
Qual a classe social da família e dos vizinhos	Alta						
	Média	X	X	X	X	X	X
	Baixa						
Percebe mudanças na região com a instalação da UPP	Sim	X	X	X		X	X
	Não				X		
	Não soube opinar						X
Está satisfeito com o local do imóvel	Sim	X	X	X	X	X	X
	Não						
Sairia do bairro se tivesse oportunidade	Sim						X
	Não	X		X		X	X
	Dano não informado		X		X		

ANEXO XI - Síntese das sugestões para a melhoria do bairro do Rio Comprido e da Avenida Paulo de Frontin:

Local	Sugestões
Bairro do Rio Comprido	• Limpeza; • Segurança; • Transportes; • Iluminação; • Conserto das calçadas; • Recapeamento das ruas; • Substituição das manilhas; • Poda das árvores; • Paisagismo; • Cobertura nos pontos de ônibus; • Revitalização da Praça Condessa Paulo de Frontin e do seu entorno; • Comunidades assistidas com projetos sociais; • Lazer (centro cultural, praça de esportes, academia para a terceira idade, etc.).
Avenida Paulo de Frontin	• Limpeza do rio; • Manutenção do elevador; • Colocação de uma barreira acústica no elevador; • Pintura do viaduto, cedendo as colunas para o grafismo; • Iluminação adequada; • Colocação de painéis de propaganda nas colunas do viaduto; • Implantação de letreiros luminosos para orientar o trânsito; • Aprofundamento do leito do rio de forma a fechá-lo na superfície; • Implantação de um parque ao longo da avenida com áreas de lazer nos canteiros centrais (ciclovias, praças, jardins, restaurantes, estacionamentos, bancas de jornal, quiosques de plantas, etc.); • Conserto das calçadas; • Devolução dos guarda-corpos originais da abertura da avenida; • Estimulo à recuperação das fachadas dos comércios; • Aumento da calçada no lado das residências de forma a estimular a instalação de comércio de entretenimento como bares, casas de chá, sorveterias, restaurantes e cinemas; • Divisão da via em partes, para que empresas adotem estes espaços fazendo a sua manutenção e conservação; • Demolição do viaduto.

ANEXO XII - Síntese das entrevistas com profissionais da área técnica e acadêmica:

Entrevistado		"1"	"2"	"3"	"4"
Formação profissional		Arquiteta	Engenheiro	Arquiteta	Arquiteto
Atuação profissional		Subsecretária de Obras do Município do Rio de Janeiro	Coordenador da Coordenadoria Geral de Projetos da Rio-Obras	Professora e arquiteta assistente do Ministério Público	Professor e sócio de escritório de paisagismo e meio ambiente
Sobre a adoção de viadutos para resolver as questões do trânsito	A favor				
	Contra	X	X	X	X
Sobre a demolição de viadutos	A favor	X	X		
	Contra				
	Depende de outros fatores			X	X
A demolição do Elevado da Perimetral foi a melhor solução	Sim	X	X		
	Não			X	X
Conhece o bairro do Rio Comprido	Muito				X
	Pouco	X	X	X	
Conceito sobre o Elevado Paulo de Frontin	Bom				
	Ruim	X	X	X	X
O Elevado Paulo de Frontin atende à demanda hoje	Sim	X	X		
	Não			X	X
Sobre a possibilidade de demolição do Elevado Paulo de Frontin	A favor	X	X	X	
	Contra				X
	Difícil execução	X	X		
	Alternativas para a questão viária			X	
	Intervenção local				X

ANEXO XIII - Síntese das sugestões para a melhoria da Avenida Paulo de Frontin, de acordo com os profissionais da área técnica e acadêmica:

Local	Sugestões
Avenida Paulo de Frontin	• Manutenção do elevado; • Colocação de uma barreira acústica no elevado; • Pintura do viaduto, cedendo as colunas para o grafismo; • Iluminação adequada; • Tratamento paisagístico e urbanístico; • Revitalização do rio; • Ciclovias; • Criação de áreas livres para permitir melhor iluminação natural sob o viaduto; • Demolição do viaduto.

ANEXO XIV - Resultado das respostas de 13 respondentes, conforme Torres (2023):

Porcentagem dos respondentes	Respostas	Justificativas nas respostas:
53,8%	acreditam que o elevado piore as condições	“Antes era um bairro arborizado de grandes casas e agora o bairro se degradou”; “Acredito que o elevado piore a vida da região pois o mesmo acaba por gerar insegurança e também por ser só de passagem acaba por ter muitas pessoas diferentes na região”;
30,8%	acreditam parcialmente que o elevado piora as condições	“Não há harmonia urbana. Domingos, feriados, parece um bairro fantasma. Bairro ficou esquecido”;
15,4%	não acreditam na influência do elevado na deterioração do padrão de vida local	“Aumento do barulho e poluição do ar” e “Todas as residências da Paulo de Frontin foram prejudicadas com o aumento de barulho e devassamento de suas casas.”.

ANEXOS XV, XVI e XVII - Formulários semiestruturados de pesquisa sobre as expectativas da população local em relação ao viaduto Paulo de Frontin.

ANEXO XV - Questionário destinado a moradores e comerciantes do bairro do Rio Comprido, divulgado nas redes sociais destas entidades pelo representante da COLMEA

Pesquisa Viaduto Paulo de Frontin

Somos servidores municipais integrantes do Programa Líderes Cariocas 2024. Como parte do programa, estamos apresentando um projeto sobre a revitalização do viaduto Paulo de Frontin e utilização dos espaços sob ele. Queremos ouvir você que mora, trabalha, estuda ou de alguma forma transita pela região, apontando para gente as atividades e serviços que gostariam para a região. A pesquisa é anônima e não requer informar dados pessoais.

1.Você é:

- ☐ Morador do Rio Comprido
- ☐ Estudante no Rio Comprido (Escola Ensino Básico/Fundamental/Médio) Estudante no Rio Comprido (Faculdade/Pós-Graduação)
- ☐ Comerciante no Rio Comprido Empresário no Rio Comprido
- ☐ Vou para o Rio Comprido trabalhar/estudar/visitar

2.Que tipo de intervenções no viaduto você gostaria que fossem feitas em um projeto de revitalização? (escolha até 3 opções)

- ☐ Pannel com fotos antigas do bairro Jardim vertical e/ou horizontal
- ☐ Pintura (grafite) na estrutura do viaduto Deck de madeira
- ☐ Ciclovía Arborização
- ☐ Iluminação personalizada
- ☐ Outro: _____

3.Quais atividades você gostaria que fossem desenvolvidas nos espaços sob o viaduto? (escolha até 3 opções)

- ☐ Feiras culturais Shows artísticos Atividades esportivas Food truck
- ☐ Rodas de samba Pontos de reciclagem
- ☐ Espaço para convivência (mesas e bancos) Brinquedos infantis
- ☐ Outro: _____

4. Quais seriam os maiores obstáculos para frequentar o espaço após a revitalização? (escolha até 3 opções)

- ☐ Iluminação insuficiente
- ☐ Falta de segurança
- ☐ Limpeza precária
- ☐ Ausência de estacionamento
- ☐ Manutenção do viaduto
- ☐ Cobrança para utilizar o espaço

Outro: _____

5. Você acha que uma maior movimentação de pessoas na região para utilizar o espaço melhoraria a segurança pública local?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não tenho certeza

6. Você acha que uma maior movimentação de pessoas na região para utilizar o espaço seria um incentivo para investimentos em outros locais que hoje estão abandonados (prédios, galpão, terrenos, etc)?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não tenho certeza

ANEXO XVI - Questionário de interesse - Servidores Municipais Lotados no CASS

Este formulário destina-se **exclusivamente à funcionários da PCRJ (adm. direta ou indireta) cujo local de trabalho seja o CENTRO ADMINISTRATIVO SÃO SEBASTIÃO (CASS)** e contém questões que estão sendo discutidas no Projeto Final da disciplina Resolução de Problemas Complexos do curso Líderes Cariocas 2024, uma parceria da PCRJ e da COPPEAD, pelo grupo 01 da turma 03. Não é necessário se identificar. Dados pessoais não serão solicitados e tão pouco divulgados. Pedimos que respondam com sinceridade e agradecemos a participação.

Fernando Silva, Flávio Ogginoni, Iris Luna, Janaína Nascimento, Júlia Lira, Leandro Ribeiro, Patrícia Frank, Rosemary Impronta e Silvio Leal.

1) Qual a sua faixa etária?*

- ☐ 20 - 30 anos
- ☐ 31 - 40 anos
- ☐ 41 - 50 anos
- ☐ 50 - 60 anos
- ☐ 61-65 anos
- ☐ +65 anos

2) Qual a sua opinião sobre a ideia de revitalizar a área sob o viaduto Engenheiro Freyssenet (Rio Comprido/Paulo de Frontin) com a **implantação de espaços de lazer e convivência**?

- ☐ Ótima
- ☐ Boa
- ☐ Neutro
- ☐ Ruim
- ☐ Péssima

3) **Após a revitalização** do espaço, **você consideraria frequentar o local** para atividades recreativas pós expediente (happy hour) ?*

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Talvez

4) Somente caso você tenha respondido a questão anterior (nº.03) com "**sim**" ou "**talvez**" liste pelo menos 3 (três) coisas que você gostaria que estivessem presentes no espaço.

5) Caso você tenha respondido a questão (nº.03) com "**não ou talvez**" liste 3 (três) motivos que fazem com que você não considere o local , após sua revitalização para atividades recreativas pós expediente (happy hour)?

6) Considerando o samba como um patrimônio cultural carioca, você frequentaria mensalmente uma "**Roda de Samba do Servidor**" promovida neste espaço?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Talvez

7) Que **tipo de atividades** culturais e/ou comerciais você acredita que teriam potencial para **motivar os servidores da PCRJ lotados no CASS a frequentar este espaço?**

ANEXO XVII - Questionário direcionado ao Subprefeito do Centro

Subprefeitura do Centro

Abrangência da Subprefeitura do Centro: Bairro de Fátima, Benfica, Caju, Catumbi, Centro, Cidade Nova, Estácio, Gamboa, Glória, Lapa, Mangueira, Saúde, Santa Teresa, Santo Cristo, São Cristóvão, Rio Comprido, Vasco da Gama e Ilha de Paquetá.

Subprefeito: Alberto Szafran

Gerência Executiva Local GEL Rio Comprido: Flavio Portilho

Entrevista com subprefeitura Centro

1) Dentre os demais bairros acompanhados pela subprefeitura do Centro, como o senhor descreveria o bairro do Rio Comprido?

2) Quais as principais demandas apontadas pelos moradores?

3) Quais as principais demandas apontadas pelos comerciantes?

4) Quais as principais demandas apontadas pelos demais órgãos públicos ou privados?

5) Conhece alguma proposta de revitalização para o viaduto Paulo de Frontin?

Caso positivo, qual? Por que não foi implementada?

6) Quais as principais demandas recebidas referente ao “espaço” embaixo do viaduto ou no seu entorno?

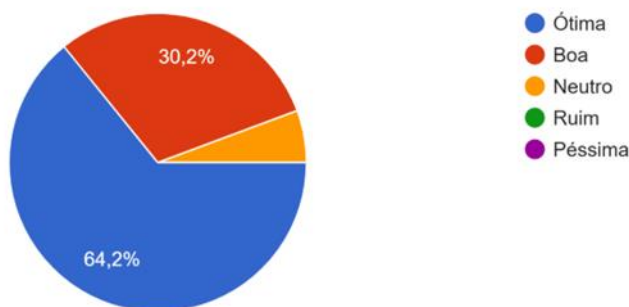
7) Avalia que uma requalificação do espaço, contando também com uma ocupação social atenderia as demandas da população local? Caso positivo, de que forma?

8) Quais sugestões daria para a revitalização do espaço, levando em consideração as potencialidades e particularidades do território em questão?

ANEXO XVIII - Opinião a respeito das intervenções de revitalização e requalificação da área sob o viaduto com a transformação do espaço em áreas de lazer e convivência:

2) Qual a sua opinião sobre a ideia de revitalizar a área sob o viaduto Engenheiro Freyssenet (Rio Comprido/Paulo de Frontin) com a implantação de espaços de lazer e convivência?

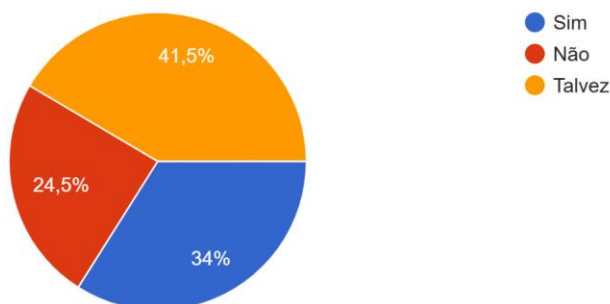
53 respostas



ANEXO XIX - Considerando a proximidade do CASS e as intervenções propostas, o local com opção para encontros recreativos pós expedientes (happy hour) dos servidores:

3) Após a revitalização do espaço, você consideraria frequentar o local para atividades recreativas pós expediente (happy hour) ?

53 respostas



ANEXO XX - Servidores que manifestaram interesse ou dúvida sobre frequentar o espaço: pelo menos três elementos que consideram importante que estejam presentes no espaço para prosseguir com a intenção de frequentar a região:

ATIVIDADE/ ATRATIVO	Nº DE MENÇÕES
POLO GASTRONÔMICO (Bares, restaurantes, quiosques, lanchonetes e food-trucks)	24
ÁREA DESTINADA À ATIVIDADES FÍSICAS (Quadra poliesportiva, Academia da Terceira Idade, Pista de Atletismo e Ciclovía)	12
SEGURANÇA	8
APRESENTAÇÕES MUSICAIS E DANÇA	8
PARQUINHO INFANTIL	6
ÁREA DE CONVIVÊNCIA (Com mesas, bancos e espaço para piquenique)	6

ATIVIDADES CULTURAIS (Não especificadas)	5
ÁREA VERDE (jardins verticais e horizontais)	4
COMÉRCIO DIVERSO	4
FEIRAS (de artesanato e populares)	5
ILUMINAÇÃO	3
INTERVENÇÕES ARTÍSTICAS (PLÁSTICA)	2
ESTACIONAMENTO	2
ESPAÇO PARA PROMOÇÃO DA LEITURA	2
DIVERSOS(*) (Área Pet, transporte público, Roda de samba, banheiro, cobertura, coleta seletiva, teatro, cinema, xadrez e boliche) (*) cada uma destas atividades teve somente uma menção.	1

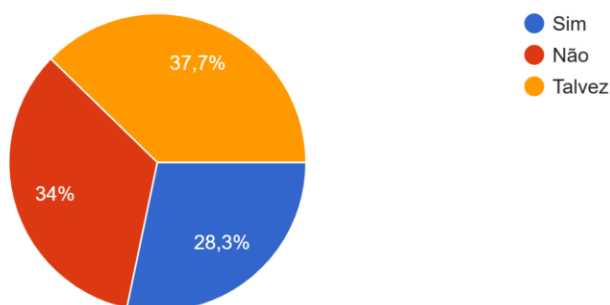
ANEXO XXI - Grupo de servidores que não consideraram o espaço para o *happy hour*: pelo menos três motivos para sustentar a posição:

SITUAÇÃO /EMPECILHO	Nº DE MENÇÕES
AUSÊNCIA DE SEGURANÇA	18
DISTÂNCIA DE CASA	10
POLUIÇÃO (Atmosférica, visual e acústica)	6
COMPROMISSOS PÓS EXPEDIENTE	4
CARÊNCIA NO TRANSPORTE PÚBLICO	3
AUSÊNCIA DE INTERESSE	3
CANSAÇO PÓS EXPEDIENTE	2
LIMITAÇÃO DO ESPAÇO	2
DIVERSOS (*) (Trânsito do local, ausência de iluminação, falta de estacionamento) (*) cada uma destas situações teve somente 1 menção cada	1

ANEXO XXII - Realização de uma “Roda de Samba do Servidor” mensalmente no espaço e se “participariam” ou “talvez participariam”:

6) Considerando o samba como um patrimônio cultural carioca, você frequentaria mensalmente uma "Roda de Samba do Servidor" promovida neste espaço?

53 respostas



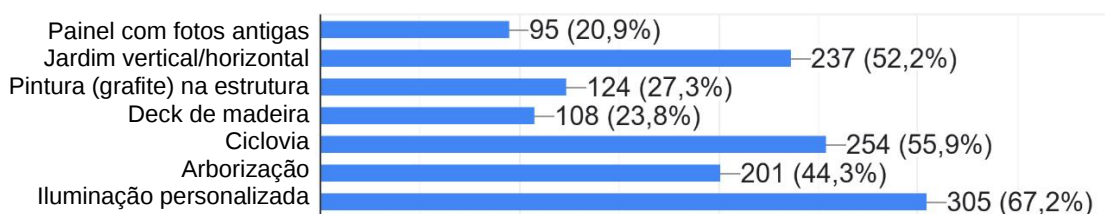
ANEXO XXIII - Que tipo de atividades enxergavam ter potencial de motivá-los a frequentar o espaço:

SUGESTÃO	Nº DE MENÇÕES
POLO GASTRONÔMICO (Bares, restaurantes, lanchonetes, quiosques, food trucks)	22
APRESENTAÇÕES MUSICAIS (Diversos gêneros)	20
FEIRAS	5
COMÉRCIO DIVERSIFICADO	4
NÃO SEI OPINAR	4
ATIVIDADES FÍSICAS E ESPORTIVAS	3
EXPOSIÇÕES ARTÍSTICAS	3
PROGRAMAÇÃO SEMANAL DIVERSIFICADA	3
SEGURANÇA	3
PROPAGANDA/DIVULGAÇÃO	2
JOGOS DE TABULEIRO	2
RODAS DE LEITURA	2
TEATRO	2

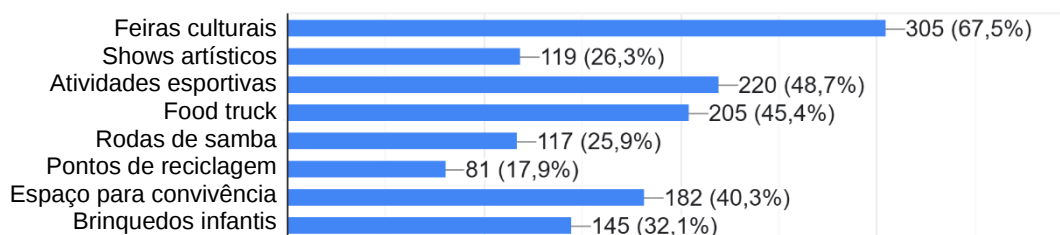
ANEXO XXIV - Identificação do local de moradia dos respondentes:



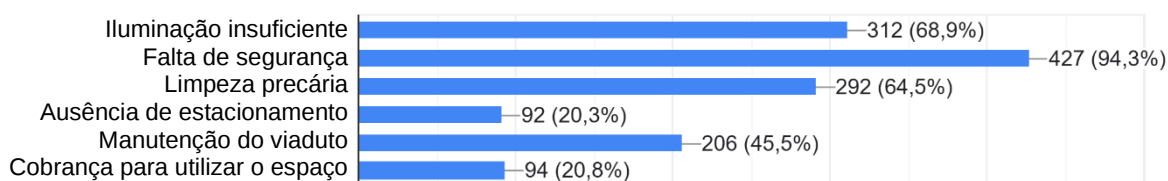
ANEXO XXV - Quanto às intervenções desejadas para o viaduto, foi solicitado que os respondentes apontassem 3 opções dentre as propostas, deixando um espaço para resposta livre:



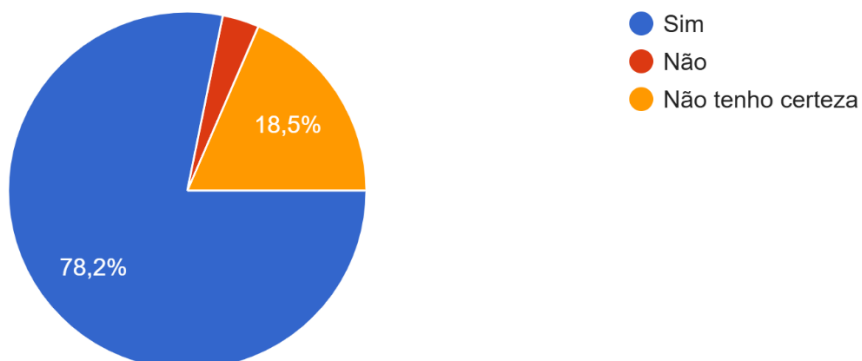
ANEXO XXVI - Sobre as atividades que gostariam que fossem desenvolvidas no local, foi solicitado que os respondentes apontassem 3 opções dentre as propostas, deixando um espaço para resposta livre:



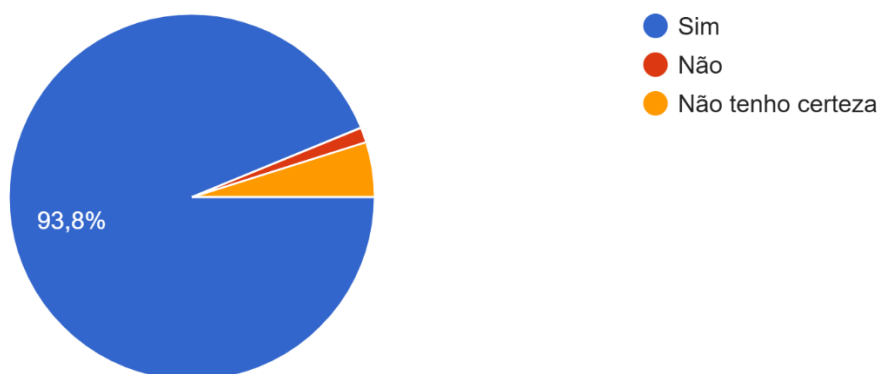
ANEXO XXVII - Quais seriam os maiores obstáculos para frequentar o local após a revitalização, sendo solicitado que apontassem 3 opções dentre as propostas, deixando um espaço para resposta livre:



ANEXO XXVIII - Sobre o impacto que o projeto possa causar na segurança pública:



ANEXO XXIX - Questionados sobre a possibilidade de a revitalização do espaço incentivar o investimento na região:



ANEXO XXX - Minuta do Projeto de Lei do Reviver Av. Paulo de Frontin:

PROJETO DE LEI Nº ____/2024

Institui o Programa “Reviver Paulo de Frontin” para a revitalização urbana dos imóveis com testada para a Avenida Paulo de Frontin, no município do Rio de Janeiro, e estabelece incentivos fiscais para atrair investimentos e melhorar a qualidade de vida e a infraestrutura local.

Art. 1º - Fica instituído o Programa "Reviver Paulo de Frontin", com o objetivo de promover a revitalização e o desenvolvimento socioeconômico da Avenida Paulo de Frontin, no município do Rio de Janeiro, através de incentivos fiscais e ações de fomento à requalificação de áreas urbanas e atividades comerciais e culturais nos imóveis que possuem testada para a referida avenida.

Art. 2º - Para promover a adesão ao Programa "Reviver Paulo de Frontin" e incentivar a revitalização dos imóveis com testada para a Avenida Paulo de Frontin, ficam estabelecidos os seguintes incentivos fiscais:

I - Isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), por até 5 (cinco) anos para novas construções ou recuperação e reforma das edificações existentes destinadas a usos comerciais, culturais ou misto;

II - Isenção do Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis (ITBI), para imóveis adquiridos para a implementação de novas atividades comerciais e culturais ou edificações de uso misto;

III - Redução de Alíquota de ISS (Imposto sobre Serviços) para 2% (dois por cento) para empresas que se instalarem em imóveis com testada para a Avenida Paulo de Frontin e que atuem nas áreas de cultura, entretenimento, turismo, gastronomia;

IV - Isenção de taxas de licenciamento para obras de reforma e construção nos imóveis abrangidos pelo Programa;

V - Redução de 50% (cinquenta por cento) nas taxas municipais para a instalação de novas empresas;

Art. 3º - O Programa "Reviver Paulo de Frontin" aplica-se exclusivamente aos imóveis com testada para a Avenida Paulo de Frontin.

Art. 4º - Será criado um comitê de monitoramento composto por representantes da prefeitura, da sociedade civil e de associações de moradores para acompanhar a implementação do Programa "Reviver Paulo de Frontin", avaliar seu impacto e recomendar ajustes e melhorias para assegurar os objetivos de revitalização urbana e inclusão social.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de até 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação, definindo as regras e procedimentos necessários para a implementação dos incentivos fiscais e demais disposições do Programa "Reviver Paulo de Frontin".

Art. 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.