

Real Estate e políticas públicas à luz dos princípios de ESG: o fiasco do caso de Niterói/RJ (2013/2023).

Jorge Antônio Martins¹

¹ Universidade Federal do Rio de Janeiro, Av. Pedro Calmon, 550, Edifício da Reitoria, 1º Andar – Cidade Universitária – Rio de Janeiro – RJ – CEP 21.941-901

RESUMO

O artigo trata, à luz dos princípios da ESG e do método da pesquisa participante, os últimos dez anos de participação e relacionamento do Real Estate com o administrador municipal em Niterói/RJ quando da revisão do Plano Diretor e definição de políticas intersetoriais. Mostra-se que o grupo político eleito em 2012 tentou replicar a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha/RJ, com os mesmos parceiros externos e modus operandi, desprezando empreendedores locais, mas – conforme tratado em delação premiada de ex-governador – precisou recorrer a estes para obter financiamento de campanhas políticas, ao ter que abortar a iniciativa em razão do avanço das investigações da Operação Lava a Jato, em troca de liberação de limites máximos à ocupação. Demonstra-se no artigo o dano de dez ineficazes projetos da Secretaria de Urbanismo e Mobilidade, marcados por grande imperícia. Observa-se que a omissão do setor em pressionar a administração municipal em busca de soluções inovadoras para mitigação de impactos de vizinhança, exploração dos parâmetros urbanísticos com qualidade ambiental, passou a ter que suportar com a sociedade alto custo e insegurança jurídica, vez que o Ministério Público suspendeu por duas vezes a revisão da lei de uso e ocupação, enquanto não debatidos e demonstrados os impactos do aumento dos parâmetros. O setor não consegue explicar por que, por exemplo, negligenciou quanto a pressionar a administração a apresentar e debater com a comunidade e especialistas, dentre outras coisas, um plano de mobilidade sustentável, visto que resultaria em melhores indicadores de acessibilidade e mobilidade e, conseqüentemente, economias de localização, com maior valorização do produto imobiliário. Ao optar por constituir parceria com os agentes públicos, obstando-se a colaborar com a sociedade na discussão de política ambiental urbana sustentável, as lideranças empresariais locais agiram de forma contrária aos princípios de ESG de seus próprios sindicatos.

Palavras-Chaves: ESG, Políticas Públicas, Imperícia, Niterói/RJ.

Real Estate and public policies in light of ESG principles: the failure of the Niterói/RJ case (2013/2023).

Jorge Antônio Martins¹

¹ Universidade Federal do Rio de Janeiro, Av. Pedro Calmon, 550, Edifício da Reitoria, 1º Andar – Cidade Universitária – Rio de Janeiro – RJ – CEP 21.941-901

ABSTRACT

The paper deals, in the light of ESG principles and the participant research method, with the last ten years of participation and relationship between Real Estate and the municipal administrator in Niterói/RJ when revising the Master Plan and defining intersectoral policies. It is shown that the political group elected in 2012 tried to replicate the Porto Maravilha/RJ Urban Enterprise Zone, with the same external partners and modus operandi, disregarding local entrepreneurs, but – as discussed in an award-winning ex-governor's report – had to resort to these to obtain financing for political campaigns, having to abort the UEZ initiative due to the progress of the Lava Jato Operation investigations, in exchange for the release of maximum occupation limits. The paper demonstrates the damage caused by ten ineffective projects by the Department of Urbanism and Mobility, marked by great incompetence. It is observed that the failure of the sector to pressure the municipal administration in search of innovative solutions to mitigate neighborhood impacts, exploration of urban parameters with environmental quality, started to have to bear with society a high cost and legal uncertainty, since the The Public Prosecutor's Office twice suspended the revision of the law of use and occupation, while the impacts of the increase in parameters have not been debated and demonstrated. The sector cannot explain why, for example, it neglected to pressure the administration to present and debate with the community and experts, among other things, a sustainable mobility plan, given that it would result in better accessibility and mobility indicators and, consequently, location economies, with greater appreciation of the real estate product. By choosing to form a partnership with public agents, preventing themselves from collaborating with society in the discussion of sustainable urban environmental policy, local business leaders acted contrary to the ESG principles of their own unions.

Keywords: ESG, Public Policies, Malpractice, Niterói/RJ.

INTRODUÇÃO

O caso da política urbana do Município de Niterói/RJ nos últimos dez anos e a relação do setor imobiliário com os agentes públicos vai contra a trajetória recente do setor, que cada vez mais persegue o Conceito ESG. O grupo Mobile-LAB, da UFRJ, vem acompanhando esse caso por todos esses anos, chegando, inclusive, a fazer a perícia das CPI dos Ônibus de Niterói e Rio de Janeiro e, por isso, reuniu vasto banco de dados e informações parcialmente apresentados neste artigo. Pretende-se deixar claro que apesar da administração municipal atuar com grande imperícia, com dez iniciativas eivadas de vícios, o setor parece não ter interesse em pressioná-la nem toma a iniciativa de apresentar e debater com a comunidade e especialistas, alternativas de infraestrutura e de serviços que poderiam proporcionar melhores indicadores ambientais e sociais, notadamente de acessibilidade e mobilidade e, conseqüentemente, com maiores oportunidades de economias de localização, para maior valorização do produto imobiliário.

1. CONTEXTUALIZAÇÃO TEMÁTICA: O ESG COMO PREVENÇÃO À CORRUPÇÃO.

O conceito ESG passou a medir a consciência de empresas em relação às suas ações concretas para além do aspecto financeiro, considerando os três critérios que formam o acrônimo “ESG”: Ambiental (Environmetal), Social (Social) e Governança (Governance). O ESG tornou-se, pois, um indicador de resultados com a finalidade de mensurar o valor da companhia a partir do impacto de suas ações¹.

As diretrizes próprias de cada um dos três critérios de avaliação das empresas dependem do contexto em que se situa cada setor do mercado. No setor imobiliário, o ESG concentra-se na construção de edifícios verdes, projetos sociais e estratégias de governança transparentes para reduzir o risco de corrupção e as estratégias principais podem ser:

- a. Ambiental: práticas de gerenciamento de resíduos (correto descarte do lixo) da empresa e do empreendimento, política de desmatamento tanto na cadeia produtiva (uso de matéria-prima sustentável e emissão de carbono) quanto na construção do empreendimento, uso de fontes de energia renováveis e de eficiência energética pela empresa e pelo empreendimento, o posicionamento em relação às mudanças climáticas, a logística reversa de insumos, redução do consumo hídrico e os impactos de vizinhança (na infraestrutura urbana e, principalmente, na mobilidade urbana);
- b. Social: o marketing de relacionamento com os clientes e colaboradores, a política de incentivo à diversidade e à inclusão em relação aos colaboradores, benefícios oferecidos aos colaboradores e consumidores, taxa de turnover², salários justos, programas de treinamento, qualificação e desenvolvimento profissional, o impacto na valorização do solo e na gentrificação na área de influência do empreendimento, entre outros;
- c. Governança: direcionamento ético do negócio, verificar o grau de atendimento da empresa quanto (i) aos interesses dos colaboradores, acionistas e clientes, (ii) à transparência financeira e contábil, (iii) à gestão de riscos e (iv) às práticas anticorrupção.

¹ Na prática, trata-se da internalização no cômputo de valor econômico daquilo que a economia neoclássica considerava “externalidades”, isto é, apesar de formuladas teoricamente, não eram consideradas no cálculo de valor (MARTINS, 1991). Está-se, assim, diante da perspectiva de um ponto de mutação do capitalismo, uma aguardada mudança de paradigma desde quando o conceito de sustentabilidade foi formulado originalmente no Relatório Brundtland, em 1988.

² A taxa de turnover ideal é de 1% ao mês; a média no Brasil chega a 3,79% ao mês e para o mercado imobiliário/construção civil a média é de 4,9%, chegando a 6%.

O crescimento do interesse do mercado imobiliário pelo ESG no Brasil decorre do que já vem, acontecendo internacionalmente. Segundo a PwC, 66% dos executivos tomam decisões com base em três fatores principais, sendo um deles o ESG. De acordo com o Global Sustainable Investment Alliance de 2020, o investimento responsável em todo o planeta foi de US\$ 35,3 trilhões, um crescimento de 15% em dois anos (36% dos ativos financeiros totais). Esse crescimento do compromisso do real estate com a sustentabilidade tem impactado também a legislação brasileira, que passou a definir novas diretrizes³ elaboradas pela Comissão de Valores Mobiliários, do Banco Central e pela Associação Brasileira de Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima), atentos que estão à crescente oferta de fundos imobiliários anunciados como “verdes e sustentáveis”, definindo-se uma nova parametrização para tais produtos (NIGRI, 2021).

Os cinco setores no Brasil em que o ESG mais tem crescido são: financeiro, petróleo&gás, alimentos&bebidas, agronegócio e varejo. O mercado imobiliário, por pressão do setor financeiro, dado o crescimento de fundos verdes, também tem visto o aumento do interesse pelo tema. Alvo de críticas por concentrar 38% das emissões de carbono na atmosfera e o consumo de quase 50% dos recursos naturais, o setor imobiliário tem buscado validações que o torne mais verde aos investidores e consumidores: as certificações⁴. Porém o ESG vai muito além de mera certificação (AROUCA, 2023).

Recentemente, o Sindicato das Empresas de Compra, Venda e Administração de Imóveis do Estado de São Paulo (Secovi-SP) divulgou série de medidas para engajamento nas práticas ESG para empresas do mercado imobiliário.

Outro parâmetro para verificação do ESG no mercado imobiliário pode ser dado pelo selo Pró-Ética⁵. Pela primeira vez em toda a história do Pró-Ética, no biênio 2020-2021, entre as 66 empresas premiadas havia uma empresa do setor imobiliário: a MRV Engenharia, que teve como práticas de sucesso reconhecidas pelo Ethisphere Institute em 2021, que a elegeu empresa mais ética: a construção sustentável e os projetos sociais (HABITABILITY, 2021).

No que tange a corrupção no setor imobiliário, esta tende a aumentar o preço dos imóveis, prejudica o acesso à moradia e a confiança dos investidores e do mercado. Além disso, pode levar a problemas graves de segurança, como a tragédia do Edifício Palace II, no Rio de Janeiro, e à inviabilidade da infraestrutura necessária, como ocorreu com as linhas de VLT implantadas

³ Em 2014, o BACEN – Banco Central do Brasil – definiu diretrizes para a Política Socioambiental (PRSA) pelas instituições financeiras e a Federação Brasileira dos Bancos Brasileiros (FEBRABAN) publicou normas de autorregulação (SARB 014/2014). Em 2020, o BACEN incluiu a sustentabilidade como mais um eixo da sua agenda para que a sustentabilidade fundamentasse processos de tomada de decisão. Em 2021, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) publicou a Resolução CVM 59, que passou a exigir das empresas formulários de referência dados e informações sobre atividades ambientais, sociais e de governança (ESG) e riscos e práticas de gerenciamento. Em 2022, o Conselho Federal de Contabilidade (CFC) emitiu a Resolução CFC nº 1.667, que criou o Comitê Brasileiro de Pronunciamentos de Sustentabilidade (CBPS), que vai interagir com o International Sustainability Standards Board (ISSB), criado pela IFRS Foundation na Conferência das Partes da ONU (COP26) em Glasgow, no Reino Unido, em 2021.

⁴ O selo LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), por exemplo, atuante em mais de 160 países e com foco nos itens iluminação, ventilação, climatização, fontes de energia e aproveitamento da água, é um dos mais procurados. Na América Latina, Brasil e México têm o maior número de edifícios certificados: 1.500 e 1.200 respectivamente. Já a certificação Well (com foco em análise pós-ocupação, abordando: saúde, bem-estar e desempenho dos inquilinos dos edifícios) tem mais de 70 empreendimentos aguardando auditoria.

⁵ Trata-se de uma iniciativa da Controladoria-Geral da União (CGU) e do Instituto Ethos com mais de uma década. O objetivo é incentivar a integridade e a prevenção da corrupção nas empresas no setor de construção. A seleção é feita por um comitê, constituído de representantes da CGU e do Instituto Ethos, e de outras instituições convidadas (Febraban, o Sebrae, a Apex Brasil, o Ibracon e a CNI).

como medida mitigadora de impactos da OUC Porto Maravilha, também no Rio de Janeiro, que precisaram ser subsidiadas pelo contribuinte ao invés dos empreendedores, subvertendo-se o princípio poluidor-pagador⁶. E 14 anos depois do lançamento da OUC, não se conseguiu vender nem 25% do total de mais de 5,5 milhões de m² vendidos por Cepac, com o uso dos recursos do FAT, para a Caixa Econômica Federal, que anos depois admitiu o erro da decisão por falta de indicadores de viabilidade econômico-financeira.

No entanto, apesar do grande aumento do interesse pelo conceito ESG, pesquisa realizada pela Grant Thornton Brasil, a XP Inc. e a Fundação Dom Cabral⁷ demonstra que apesar da maioria das empresas considerar a avaliação de riscos socioambientais uma prioridade, apenas 21% indicaram ter métricas quantificáveis para analisar o desempenho ESG (GRANT THORNTON, 2021). Quanto aos principais desafios à implementação do ESG no setor imobiliário, verifica-se que:

- a. Falta regulamentação – o setor ainda carece de regulamentação clara;
- b. Os custos iniciais elevados – o investimento inicial necessário para adotar práticas sustentáveis pode ser elevado, o que dificulta a implementação, requerendo incentivos do governo para ser mais sustentável;
- c. Falta de conscientização – muitas empresas ainda não entenderam a importância do ESG e suas implicações para seus negócios.

Vislumbram-se alguns compromissos que o ESG pode induzir a ação de empresas no sentido de oferecerem melhor produto e prevenir a corrupção:

- a. Adotando práticas de construção sustentável, as empresas podem baixar custos de construção e diminuir os impactos ambientais e de vizinhança;
- b. Assumindo a iniciativa de projetos sociais, como a construção de escolas e creches, as empresas podem melhorar a qualidade de vida de moradores e/ou de vizinhança impactada;
- c. Assumindo a relação intrínseca que existe entre transporte e uso do solo as empresas podem maximizar economias de localização, com maior valorização de seus empreendimentos, fidelizando e compensando comunidades urbanas a terem suas demandas da cadeia diária de atividades atendidas por suas redes de transporte-empreendimento⁸;
- d. Participando e tomando a iniciativa de promover mobilização comunitária para discussão de alternativas de infraestrutura e serviços necessários ao adensamento demográfico com qualidade ambiental, o setor pode aumentar a sinergia de seus planos na cidade com os interesses comunitários, sem precisar submeter-se a esquemas de corrupção.

⁶ Sobre esse caso, vide MARTINS, Jorge A. et alii, 2016.

⁷ GRANT THORNTON. *Apenas 14% das empresas brasileiras de capital aberto consideram os aspectos ESG em seus processos de decisão*. Grant Thornton. 07/10/2021. Disponível em: <https://www.grantthornton.com.br/sala-de-imprensa/apenas-14-das-empresas-brasileiras-de-capital-aberto-consideram-os-aspectos-esg-em-seus-processos-de-decisao-revela-pesquisa/>. Acessado em: 31/07/2023.

HABITABILITY. *ESG: construção e incorporação imobiliária avançam na governança*. HABITABILITY. 14/12/2021. Disponível em: <https://habitability.com.br/esg-construcao-e-incorporacao-imobiliaria-avanca-na-governanca/>. Acessado em 31/07/2023.

⁸ O Grupo Mobile-LAB, da UFRJ, elaborou de forma pioneira para o Ministério Público do RJ e a Braskan Imobiliária, em 1998, para assinatura de Termo de Ajustamento de Conduta, medida compensatória do impacto viário gerado pelo Shopping Center Rio Sul, substituindo vagas de garagem por assentos em modalidades coletivas custeadas pelo empreendedor para integrar seus clientes e a comunidade impactada à estação do metrô mais próxima (Copacabana), serviço mantido até hoje e que acabou influenciando o Metrô-Rio a oferecer outras linhas alimentadoras, às quais passou a chamar “Metrô de Superfície”. Verificou-se aumento da receita por m² de 41 vezes e de empregos/m² de 71 vezes com a conversão de estacionamento em espaço comercial (lojas).

2. METODOLOGIA

Mobile-LAB/UFRJ desde 2013 passou a monitorar a política urbana no Município de Niterói/RJ, como laboratório de participação social, oferecendo diretamente à comunidade assistência técnica gratuita (Câmara Municipal, Ministério Público do RJ e movimento comunitário) através do projeto de extensão intitulado Laboratório de Participação Social em Política Urbana (Lab-PAR)⁹. O método é pesquisa participante, pela qual se busca o envolvimento da comunidade na análise de sua própria realidade e se desenvolve a partir da interação entre pesquisadores e sujeitos sociais das situações investigadas. A pesquisa participante tem como propósito “auxiliar a população envolvida a identificar por si mesma os seus problemas, a realizar a análise crítica destes e a buscar as soluções adequadas” (LE BOTERF, 1984, p. 52). A pesquisa participante é natural quando os pesquisadores já fazem parte da comunidade estudada.

Marconi e Lakatos (2003) classificam a pesquisa participante como pesquisa exploratória, pois trata-se de um processo de investigação de pesquisa empírica, em que o objetivo se encontra na formulação de questões ou de um problema com três finalidades: (i) desenvolver hipóteses; (ii) aumentar o conhecimento do pesquisador sobre o ambiente, fato ou fenômeno; (iii) realizar pesquisa futura mais precisa ou reformular conceitos.

A pesquisa participante passa por quatro etapas, a saber: (i) Montagem institucional e metodológica (Elaboração do projeto), (ii) Estudo preliminar da área de estudo e da população pesquisadas, (iii) Análise crítica dos problemas e (iv) Elaboração do plano de ação.

O que se apresenta neste artigo é o resultado da terceira etapa (análise crítica dos problemas, descrevendo-os, identificando suas causas).

3. ESTUDO DE CASO: A PRÁTICA CONTINUADA DE VÍCIOS NA SECRETARIA DE URBANISMO E MOBILIDADE DE NITERÓI

Desde 2013, acumulam-se planos, projetos e obras anunciados pela Secretaria de Urbanismo e Mobilidade que, ou foram abandonados ou não cumpriram a finalidade anunciada, evidenciando-se uma prática continuada. Vejamos, pois, os dez casos mais evidentes de fiasco da decisão que tem caracterizado aquela secretaria nos último dez anos:

3.1. Lei de Revitalização da Área Central de Niterói (2013/2016)

Trata-se da Operação Urbana Consorciada (OUC) protocolada no dia em que o governo eleito em 2012 tomou posse (01/01/2013), cujo objetivo, como se pode agora observar, parece nunca ter sido o desenvolvimento do Centro, como anunciado, vez que abandonada a iniciativa, mas tão somente apoderar-se de R\$ 1 bilhão com a venda de Cepacs (Certificados de Potencial Adicional de Construção), copiando o arranjo da OUC Porto Maravilha e seus parceiros privados (Odebrecht e outros) intermediado pelo governo federal (PT), pelo qual, a CEF – e não o mercado –, com recursos do FAT, comprou a totalidade dos Cepacs e 14 anos depois nem 25% foram construídos. Naquela época, o que a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade de Niterói anunciava – para minimizar a rejeição à sua proposta – era que estava abrindo mão de 40% do potencial construtivo definido no Plano Diretor para vender “apenas” 60%, sem se dar conta de que ao fazer tal proposta estava induzindo gentrificação da área, isto é, tornando inviável aos pobres manter-se nela, conforme informado na p. 49 do Segundo Relatório de Mobile-LAB¹⁰:

⁹ Vide: <https://web.facebook.com/lab.par.ufrj>.

¹⁰ Disponibilizado em <https://web.facebook.com/lab.par.ufrj/posts/739246409508030>

“Conclui-se que por ter desconsiderado 40% do potencial construtivo disposto no Plano Diretor, a decisão do Executivo acaba por induzir ao dobro o custo de implantação de infraestrutura a ser suportado pelos proprietários. Como o projeto de lei pretende implantar nova infraestrutura na área central, e como, pelo princípio da reciprocidade, toda a receita de Cepac deve ser investida na área da OUC, tornando-a polo de crescimento no contexto municipal, então, da mesma forma, quaisquer custos devem incidir com exclusividade sobre os proprietários que tendem a ter seu imóvel diretamente valorizado pelas obras. Por esse motivo, manter-se na área ficaria muito difícil principalmente para aquelas famílias com renda mensal até 2 salários, o que chega a 40% da população atual da área da OUC, como já era advertido no próprio EIV (primeira versão). Essa ‘expulsão branca’ promovida pela proposta do governo e seus parceiros é acirrada pelo fato de fazer parte do projeto a privatização até do serviço público de limpeza e conservação urbanas em toda área de intervenção, o que implicaria aos proprietários da área central, além de aumento da carga tributária (IPTU e ISS), pagamento de taxa à concessionária”.

Não passava de falácia o anúncio de que 40% do potencial construtivo não estava sendo colocado à venda, visto que a secretaria não demonstrou os limites da capacidade de suporte ambiental, que podiam ser ainda inferiores ao impacto de 60% do potencial que estaria sendo vendido. Tiveram, então, a prefeitura e seus parceiros privados, que contratar um Estudo de Impacto de Vizinhança, por força de liminar conseguida pelo Ministério Público do RJ, porém absolutamente inepto: sem dimensionamento do impacto viário, sem demonstrar qual tenderia a ser o principal ponto crítico sobre a estrutura viária, sem calcular a medida mitigadora viável. Apesar disso, aquela Secretaria prestou falsa declaração sobre o estudo de impactos, conforme informou à Câmara, o grupo Mobile-LAB/UFRJ à p. 6 de seu segundo relatório¹¹ sobre o caso:

Há que se deixar claro, então, que esta [referindo-se ao próprio segundo relatório de Mobile-LAB] é a primeira vez que o impacto do projeto é objetivamente definido, desde quando a Prefeitura enviou-o à Câmara [...]. O EIV e o Estudo de Mobilidade sequer estimaram a geração de tráfego, muito menos dimensionou o impacto, tampouco medida mitigadora e, apesar disso, a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade [na pessoa do sub-secretário e hoje atual secretário] aprovou-o nos seguintes termos, injustificadamente: “*Analisando-se os impactos ambientais e urbanísticos previstos e as respectivas medidas mitigadoras propostas, conforme resumo apresentado, conclui-se que foram utilizadas metodologias adequadas na aferição dos impactos e na propositura das medidas mitigadoras. Similarmente, os impactos foram dimensionados com clareza e as medidas mitigadoras recomendadas estão em acordo com os impactos previstos*”. A conclusão técnica (sic) do parecer daquela Secretaria foi o nexos causal do processo legislativo, isto é: o ato de ofício que deu causa à mensagem do prefeito ao Presidente da Câmara para colocar-se na pauta de votação o projeto de lei. A origem de tal exigência (de um parecer conclusivo para se poder votar o projeto de lei) decorre da necessidade de se fazer prova de cumprimento do requisito legal para projetos de OUC e para oferta de potencial adicional construtivo no tocante a não ocorrência de impacto que não possa ser mitigado, atendendo ao disposto no art. 33, V do Estatuto da Cidade e no art. 13, § 2o, V do Plano Diretor de Niterói. Note-se que o Legislador Municipal, atento à necessidade de análise conclusiva do EIV ainda fez questão de avançar a motivação do Legislador federal, fazendo constar na lei a condição do EIV – “com parecer conclusivo” – para se aprovar um projeto de OUC, o que, no caso em tela, não teve o menor rigor técnico-científico..

E a Câmara votou pela aprovação daquela lei de OUC sem que houvesse verdadeiramente parecer conclusivo quanto ao mérito! Essa conduta jamais foi investigada, nem pela Câmara, nem pelo Ministério Público, nem pelo Conselho Federal de Arquitetura e Urbanismo! Talvez

¹¹ Vide: <https://web.facebook.com/lab.par.ufrj/posts/739246409508030>

por não ter aquela secretaria sofrido a reprimenda necessária à época, instituiu-se a prática de fazer sem precisar dar satisfações ou realizar os estudos necessários.

3.2. Lei de Hotéis (2015)

Sob o argumento de aproveitar a janela de oportunidade das Olimpíadas de 2016, a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade conseguiu aprovar faltando alguns meses para as Olimpíadas seu projeto de lei, que pretendia viabilizar prédios de até vinte pavimentos para quitinetes disfarçadas de “pensões” e “pousadas”. Conforme divulgado na imprensa:

O objetivo central da lei é o estímulo ao desenvolvimento da infraestrutura de turismo, com o fomento à implantação de meios de hospedagem do tipo hotel, resort, albergue/hostel, pousada, pensão e cama e café, visando atender a agenda de desenvolvimento econômico do Município e do Estado do Rio, ao potencial turístico e aos megaeventos, como os Jogos Rio 2016. Além do estímulo à implantação de meios de hospedagem, a lei estabelece novos parâmetros urbanísticos para a construção de estabelecimentos hoteleiros. Com isso, a meta, a partir dos investimentos que a Prefeitura vem realizando na cidade, é dobrar o número de leitos do Município, além de regulamentar esses estabelecimentos. Atualmente, a cidade dispõe de 2,5 mil leitos de hospedagem¹².

A meta pretenciosa não foi cumprida pela lei que subvertia a legislação federal. Afinal, o projeto de lei copiou o texto do Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem, porém ocultando o limite de “até três pavimentos” para pousadas e ainda inventou o termo “pensão” (essa categoria não existia no Sistema Oficial do Ministério de Turismo/Embratur). Nas entrelinhas, aquela lei permitia, então, o funcionamento de mais de um empreendimento de hospedagem (pousadas) em três pavimentos em mesmo edifício de até 18 ou 24 pavimentos, com oferta de quitinetes para locação, mas passando-se por pousadas, albergues ou pensões, o que seria uma forma de subverter a legislação federal.

3.3. Lei de Outorga Onerosa no Centro (2017)

Parecia que o grupo político que tomou conta da prefeitura desde 2013 não precisava do mercado local para tocar seu empreendimento da OUC Área Central aos moldes da OUC Porto Maravilha. A venda de Cepacs, como no caso da OUC carioca, dependeria tão somente das relações do governo local com o governo federal para uso da Caixa Econômica Federal como legitimadora da decisão, fazendo parecer um sucesso empresarial o lançamento do empreendimento urbano. De fato, como advertido pela Ademi-Nit (Associação das Empresas do Mercado Imobiliário de Niterói) durante os debates sobre o projeto de lei, não interessava ao mercado construir no Centro, com coeficiente de aproveitamento médio de 4,4 (média ponderada da lei da OUC) e coeficiente básico igual a 1 se, por exemplo, em Icaraí, nos setores IC-16-A e IC-16-B, o coeficiente máximo era de 7,5 e o coeficiente básico 5. Em outras palavras: para o mercado conseguir no Centro idêntico potencial adicional construtivo desses setores urbanos da Zona Sul, precisaria pagar 2,6 vezes mais. E se na Zona Sul ainda há grande estoque de terrenos e melhor perspectiva para o preço de venda potencial, não havia competitividade para a OUC que pudesse atrair incorporadores locais. Razão pela qual a Ademi-Nit sustentou no seminário interno na Câmara que, para atrair o interesse do mercado, o coeficiente básico no Centro deveria ser, no mínimo, três vezes maior. Mesmo assim, o governo fez-se de surdo aos empreendedores locais¹³.

¹² Vide: <https://fcvbrj.org.br/sancionada-lei-dos-hoteis-de-niteroi/>

¹³ A advertência da Ademi-Nit é de suma importância porque demonstra que o Governo chegou na cidade com o projeto da OUC pronto, protocolado no mesmo dia da posse (01/01/2013) por aqueles mesmos parceiros privados do

Não tendo a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade conseguido a aprovação do empreendimento pela Comissão de Valores Mobiliários, por falta de lastro¹⁴, restou ao Município recorrer aos incorporadores da cidade para tratarem de nova lei de Outorga Onerosa, com a finalidade de retomar investimentos no Centro. Afinal, o governo, para forçar investimentos na compra de Cepacs do projeto da OUC, repesara a oferta imobiliária da iniciativa privada – que já estava construindo no Centro desde 2009 –, proibindo o licenciamento de novas construções pela lei anterior. Isso aumentou a pressão do mercado sobre o governo, que acabou enviando para a Câmara projeto de lei para uso de outorga onerosa para essa demanda reprimida. Trata-se da Lei Nº 3302, de 10 de julho de 2017, que aumentou por mais um ano o prazo para aprovação de projetos utilizando a Outorga Onerosa na área de abrangência da Operação Urbana Consorciada da Área Central de Niterói. Ao todo, até 250.000 m² (ou 20% do total de potencial adicional fixado na Lei da OUC).

Porém, nem com a aprovação da nova lei de outorga onerosa a administração municipal conseguiu tirar do papel o projeto de requalificação urbanística da área central, enterrando de vez o empreendimento e, com isso, a revitalização do Centro, que está abandonado. Uma visita às galerias e sobrelojas dos edifícios da Avenida Ernani do Amaral Peixoto mostra, dez anos depois de aprovada a OUC, o estado de decadência econômico-urbanística, com lojas fechadas, prédios deteriorados, calçadas esburacadas, pessoas sem-teto cada vez em maior número e “cracudos” à noite, que impedem a livre circulação de pessoas, dado o alto grau de percepção de insegurança¹⁵.

3.4. Revisão do Plano Diretor (2016 a 2018).

Na revisão tardia do Plano Diretor¹⁶, a estratégia do governo de retirar da legislação o coeficiente de aproveitamento máximo foi adotada com o intuito de manter a política casuística na cidade: a cada projeto, vereadores e secretários municipais acabam atuando como representantes de

Porto Maravilha. A nova administração demonstrava não se importar com o que pensavam a sociedade e os incorporadores locais, tampouco com o futuro da Cidade ou com sua viabilidade, pois nem consultou a população, nem consultou os empreendedores, o que sugere que o alvo do governo era mesmo fazer caixa, incorrendo sua iniciativa naquilo que Canotilho (2000) aponta como o motivo de instabilidade jurídica: quando a ordem urbanística deixa de seguir o conteúdo axiológico da sociedade fixados para o longo prazo no Plano Diretor para submeter-se facilmente às variações político-conjunturais. Mas aí veio a Operação Lava-Jato e a OUC-Área Central de Niterói precisou ser abortada...

¹⁴ Isto é, sem estudo de viabilidade conclusivo que demonstrasse a justa proporcionalidade entre a infraestrutura e as metas de adensamento, conforme disposto no art. 28, par. 3º do Estatuto da Cidade, como condição para a venda de potencial adicional construtivo na forma de Cepac.

¹⁵ Matéria de O Globo de 20/06/21 mostra a degradação socioambiental da principal via do Centro – a Amaral Peixoto – e a incapacidade da prefeitura em reverter a situação, alegando que a maioria da população sem teto vem de outros Municípios. Ora, a secretaria não é capaz de supor que, com o centro valorizado, com mais pessoas e capital circulando, o que tenderia a acontecer seria exatamente a atração de grande número de miseráveis, da própria cidade e de fora, atrás de alguma oportunidade de sobrevivência? Afinal, por ser a metrópole marcada por segregação socioespacial em razão de um modelo de planejamento urbano em mosaico, desarticulado, baseado em desenvolvimento local concentrado, tal como ocorre com a Operação Urbana Consorciada, é que mais desigual a sociedade tende a se reproduzir. A Secretaria de Urbanismo e Mobilidade omite esse grave problema sócio urbanístico dos cenários de futuro que formula para convencer a Câmara a aprovar suas leis. Tampouco a secretaria demonstra que sabe o que fazer para mitigar o principal impacto social do processo de desenvolvimento geograficamente desigual (DGD) por transferência geográfica do valor (TGV)... Certamente não é com as políticas hardware que quer aprovar, mas com políticas software que parece ignorar..

¹⁶ Tardia, porque o Plano Diretor datava de 1992, mas em 2002 não foi feita efetiva revisão decenal, apenas foram incluídos os novos institutos definidos no Estatuto da Cidade. Assim, a revisão que ocorreu entre 2016 e 2018 já estava atrasada, de fato, catorze anos.

interesses comerciais de incorporadores imobiliários e lideranças empresariais, apresentando, caso a caso, à Câmara Municipal minuta de projeto de lei para alteração ou permissão de novos parâmetros urbanísticos que justifiquem o projeto da vez que se quer aprovar. Esse casuísmo fica evidente ao se observar a atuação do vereador Atratino Cortes (PMDB), também construtor, paralelamente à sua atuação como organizador das audiências sobre o Plano Diretor, juntamente com o vereador Bruno Lessa (PSDB). Afinal, o Projeto de Lei 00140/2017, de autoria daquele vereador, alterou o parágrafo III do art. 77 da Lei 1.968 (Plano Urbanístico da Região Oceânica, que integrava o Plano Diretor da Cidade) paralelamente à revisão do Plano Diretor.

Ora, uso e ocupação do solo são conteúdos do Plano Diretor. E o Estatuto da Cidade ainda obrigou os Municípios a integrarem as políticas de uso e ocupação do solo, ou seja: são matérias correlatas de importância estrutural para a cidade e, por isso, impõe serem tratadas considerando-se a totalidade do território e da temática (no caso: com vínculo entre os dois temas ou políticas).

Pois enquanto aquele vereador fazia cena para o povo, com audiências que limitavam quaisquer manifestações a três minutos e sem direito a réplica, para impedir-se o desenvolvimento de qualquer raciocínio e crítica efetivos, estava mudando o conteúdo dos PUR (Planos Urbanísticos Regionais que foram incorporados ao plano diretor vigente à época). A ideia central da política urbana que havia no PUR-Região Oceânica era induzir centros de bairros. Pois nem havia sido aprovada a revisão do Plano Diretor e seu conteúdo já foi alterado, ampliando-se as áreas de uso comercial na Região Oceânica. Vereadores sem habilitação legal para definir parâmetros urbanísticos acabam exercendo ilegalmente a atividade de planejamento urbano sem a mínima noção do impacto na capacidade viária e de transporte que tal proposta gera. E o CAU parece sequer perceber o ilegal exercício da profissão de urbanistas. Onde estão os estudos técnicos que subsidiaram aquela decisão paralela à revisão do Plano Diretor? É para isso que alguns vereadores querem que o Plano Diretor seja genérico o bastante para receber qualquer mudança, inclusive para estabelecer conflitos de leis para que partam deles as soluções “pacificadoras” (isto é: adaptar a legislação aos interesses particulares de incorporadores).

Pois a função do Plano Diretor, abstrato, em Niterói é manter essa política urbana casuística, ou seja, com uma alteração aqui, outra ali, e com isso perder-se até a coerência do plano original para a cidade porque só tem compromisso circunstancial com o mercado imobiliário. Foi por esse motivo que não explicitaram os coeficientes máximos de aproveitamento do solo na revisão do Plano Diretor em 2017! Agora, o projeto de lei que a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade quer aprovar agora pretende espalhar nos eixos viários do Primeiro Distrito (Fonseca, Cubango, Barreto, etc.) e na Área Central Expandida (que inclui, além do Centro, os bairros do Ingá, São Domingos, Gragoatá, Boa Viagem, Icaraí, Jardim Icaraí e Santa Rosa) um coeficiente de aproveitamento do solo de até 18,47, isto é: equivalente 4,2 vezes (320% a mais) o coeficiente médio da Lei da OUC ou 1,23 vezes (23% a mais) o coeficiente máximo da lei da OUC (15), que por sua vez já era 43% maior do que o coeficiente máximo da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha!

Portanto, que coerência tem a atuação da Secretaria de Urbanismo e Mobilidade que há 10 anos abria mão de 40% do potencial adicional construtivo para vender Cepacs em 2013?¹⁷

¹⁷ Uma política urbana marcada pelas circunstâncias, sem visão de longo prazo, sem estudos de viabilidade e de impactos! A cidade não merece essa gestão temerária da política urbana! A secretaria nem respondeu as perguntas feitas pela sociedade, nem apresentou os estudos técnicos que comprovassem o aumento da densidade demográfica – finalidade e justificativa dada pelo autor do projeto de lei para sustentar essa exagerada densidade construída proposta –, nem apresentou os estudos de impactos e de viabilidade técnico-econômica que o adensamento proposto acarretaria nas redes de serviços públicos, notadamente na rede de circulação e transporte, tal como fez por ocasião da lei da OUC. Além disso, o Plano Diretor passou a conter um plano de transporte, registrado no Mapa 11 daquela lei, abandonando de vez o Plano Lerner (a seguir abordado), sem nenhum debate, sem nenhum estudo que

3.5. O abandono do plano Lerner e a implantação do Corredor Transoceânico (BHLS + Túnel Charitas-Cafubá) (2014/2018)

Em 2010, em meio à crise política provocada pelo deslizamento do Morro do Bumba, o então prefeito de Niterói, Jorge Roberto Silveira (PDT), contratou o internacionalmente renomado urbanista Jaime Lerner, prefeito de Curitiba e governador do Paraná por algumas vezes, para desenvolver e aplicar em Niterói o conceito do sistema de transporte que implantou na capital paranaense. Na verdade, desde a gestão de João Sampaio (PDT) como Secretário de Urbanismo do primeiro governo de Jorge Roberto Silveira (1989/1992), as ideias de Jaime Lerner já haviam inspirado o “Plano de Desenvolvimento de Transporte e Trânsito” (PDTT), de 1993, redimensionado em 2003 na gestão (2002/2008) de Godofredo Pinto (PT) sob o novo título “Plano Integrado de Transporte e Trânsito” (PITT). Mas em 2010, Lerner detalhou seu próprio plano, definindo todos os parâmetros operacionais de cada linha de ônibus, a frota necessária, os terminais e os corredores expressos. O projeto otimizava a operação rodoviária, reduzindo sobreposições de itinerários e frota ociosa, que passaria de 776 veículos para 510. O Plano Lerner foi também o Projeto Básico da licitação do sistema de ônibus municipal de 2012.

Por ocasião da CPI dos Ônibus de 2013, o Grupo Mobile-LAB/UFRJ atuou na perícia da CPI e demonstrou que, apesar de Lerner ter definido uma frota municipal com 510 ônibus, a tarifa de equilíbrio foi considerada no estudo de viabilidade econômico-financeira a partir de uma frota superdimensionada em 99% além do que calculado por Lerner.

Já naquela ocasião, a perícia da CPI alertava para o fato de que o Plano Lerner foi apenas para servir de *mise-en-scène* da decisão, porque não interessava ao sindicato das empresas operadoras (Setrej) e aos empresários do setor a diminuição da frota, razão pela qual deveria ser percebida como a primeira evidência de abandono do Plano Lerner o fato do governo recém-eleito em 2013 ter anunciado prioridade para o Corredor Transoceânico, a partir da combinação de quatro frentes de trabalho¹⁸. O então recém-eleito prefeito Rodrigo Neves (PT) prometeu construir o túnel Charitas-Cafubá, porém já não mais para viabilizar a implantação do Plano Lerner, ao contrário: para acabar de vez com ele e implantar o corredor Transoceânico (que foi construído pelo dono da UTC, principal financiador da campanha do prefeito eleito e preso pela Lava-Jato, considerado o coordenador do esquema "Petrolão").

O investimento que havia sido calculado por Lerner para implantar seu plano para toda a cidade girava em torno de R\$ 350 milhões, a preços de 2010. De 2013 a 2018, a administração municipal investiu quase ½ bilhão de reais no Corredor Transoceânico, apenas recém concluído (ainda faltava a frota de ônibus com porta dos dois lados, pois o "projeto" do corredor previa embarque e desembarque no estreito canteiro central que separa as duas pistas). A Secretaria de Urbanismo e Mobilidade prometia com esse corredor retirar automóveis das vias, integrando fisicamente as linhas de ônibus da Região Oceânica com a estação aquaviária de Charitas, de modo a retirar a circulação de pessoas e veículos do Centro da cidade, com destino ao Rio. Mas

justificasse a proposta de estender o sistema de BRT do Corredor Transoceânico pelos eixos da cidade, com a implantação de diversos terminais na divisa com o Município de São Gonçalo e uma linha solitária de Veículos Leve sobre Trilhos (VLT), do terminal aquaviário de Charitas ao terminal aquaviário da Praça Arariboia, no Centro.

¹⁸ Essas quatro frentes de trabalho foram: (i) a construção do túnel Charitas-Cafubá, (ii) a construção de duas canaletas exclusivas junto ao canteiro central ao longo da estrada Francisco da Cruz Nunes, de Cafubá a Itaipu, (iii) a implantação de 13 estações de embarque/desembarque e (iv) a aquisição de frota de ônibus com porta dos dois lados para constituir-se no novo serviço denominado Bus of High Level Service (BHLS) (sic) – ônibus de alto nível de serviço.

fez essa promessa sem ter estudado a tarifa que viabilizaria tal integração e sem projeto algum em parceria com o governo do estado, a quem compete o transporte aquaviário¹⁹.

Em suma: ao ter reduzido a alça rodoviária de Cafubá a Charitas através do novo túnel, a secretaria, ao contrário do que prometeu, tornou mais atrativa a viagem para automóveis particulares e de aplicativos e diminuiu ainda mais o índice de passageiros por km (IPK – índice de passageiros por km) nas linhas de ônibus municipais – principal medida de produtividade do transporte público –, de modo que hoje a faixa seletiva opera subutilizada, com ineficiência, ao mesmo tempo em que foram mantidos ônibus na faixa da direita também, diminuindo-se ainda mais a capacidade para automóveis. De fato, a demanda de transporte por ônibus caiu de 2013 até hoje em torno de 20 milhões de passageiros/ano, sendo a metade disso antes da pandemia, o que revela, portanto, que a pandemia somente acelerou uma queda que já vinha ocorrendo em razão da imperícia da secretaria em planejar o sistema, abandonando o Plano Lerner. A secretaria passou, então, a justificar o fiasco do corredor na tarifa dos catamarãs de Charitas, como se somente após a conclusão das obras descobriu quanto era a tarifa²⁰...

3.6. Tarifa social para os catamarãs de Charitas (2017/2018)

Como ficou muito evidente a desastrosa política de mobilidade em Niterói com o fiasco do Corredor Transoceânico, conforme demonstrado por O Globo, restou ao prefeito e à Secretaria de Urbanismo e Mobilidade apoiarem, em ano eleitoral, a ideia do deputado estadual Flavio Serafini (PSOL), que também, sem nenhum estudo de viabilidade econômico-financeira, propôs a tarifa social na ligação Charitas-Praça XV como estratégia para dar utilidade ao corredor do então prefeito Rodrigo Neves (PT), da UTC e de Jacob Barata (sócio da Viação Pendotiba).

¹⁹ Quanto ao impacto do túnel Charitas-Cafubá (que integra o Corredor Transoceânico) no tempo de viagem das linhas de ônibus da Região Oceânica, Nedler (2018) chegou a demonstrar em O Globo, há cinco anos, um levantamento que fez em campo: comparou o tempo de viagem de dois ônibus saindo no pico da manhã da Prainha de Piratininga até o Terminal João Goulart, um pelo túnel Charitas-Cafubá e o outro pelo Largo da Batalha. Ambos chegaram exatamente no mesmo tempo de viagem: uma hora e meia. Em outra matéria de O Globo, Sodré, L. (2019) também demonstrou que apenas instalando e fiscalizando faixas seletivas na Av. Roberto Silveira, em Icaraí, e na Av. Quintino Bocaiuva, em São Francisco, o tempo de viagem de ônibus da Prainha até o Terminal no Centro passou a ser de 60 minutos (reduziu 30 minutos), sendo ainda 10 minutos a menos para o ônibus via Largo da Batalha. Ou seja: a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade só descobriu depois de ter construído o túnel que bastava ter implantado faixas exclusivas para ônibus nos eixos viários do Município com a devida fiscalização, para que a redução do tempo de viagem fosse da ordem de 1/3, voltando ao tempo total de viagem que se observava em meados da década de 1990! Ocorre que, com essa redução do tempo de viagem, o consórcio Pendotiba tratou de reduzir consideravelmente a frequência dos ônibus, impondo um tempo de espera aos usuários tão grande nas linhas via túnel, que praticamente anula a redução do tempo de viagem obtida com a obra. De sorte que o corredor acabou transformando-se em uma imensa ciclovia, com altíssima ociosidade... Um projeto de quase ½ bilhão de reais com questionável utilidade social, dada a grande ineficiência! [1] NEDER, L. SODRÉ, L. *Teste na Transoceânica, em Niterói, mostra que trajeto na via exclusiva levou o mesmo tempo do que na rota convencional*. **O Globo**, 08/05/2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/bairros/teste-natransoceanica-em-niteroi-mostra-que-trajeto-na-via-exclusiva-levou-mesmo-tempo-do-que-na-rota-convencional-23650929#:~:text=NITER%C3%93I%20%E2%80%94%20Um%20teste%20feito%20na,mesmo%3A%20uma%20hora%20e%20meia>. Acessado em: 31/07/2023; 2) SODRÉ, L. *Faixas exclusivas para ônibus reduzem tempo de viagem para o centro de Niterói*. **O Globo**, 01/06/2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/bairros/faixas-exclusivas-para-onibus-reduzem-tempo-de-viagem-para-centro-de-niteroi-23710094>. Acessado em: 31/07/2023].

²⁰ No Ofício No. 288/2023 da subsecretária de mobilidade de Niterói, em resposta a questionamento de Mobile-LAB/UFRJ, a mesma admitiu o fiasco do planejamento do BHLS Transoceânico, ao afirmar que o planejamento do BHLS “não foi suficiente para atrair usuários”, porém transferindo a culpa para a alta tarifa dos catamarãs, que já existia antes mesmo de planejado o corredor, evidenciando-se, portanto, erro no peso dado ao critério “tarifa” na função utilidade que teria sido adotada nos supostos estudos – se é que foi mesmo adotada alguma.

A secretaria passou, então, a justificar a tarifa social em Charitas como estratégia para maior captação de demanda de travessia a partir daquele ponto. Ocorre que, em sendo esse o objetivo, os catamarãs que ali operam, com capacidade para até 500 passageiros, precisariam ser substituídos pelos catamarãs sociais que já operam na linha Praça Arariboia (Niterói)-Praça XV (Rio), com capacidade para 2.000 passageiros, de modo a se conseguir imprimir mínimas produtividade e eficiência à operação.

Ora, essas embarcações maiores operam com eficiência nos horários de pico, mas não nos horários de vale, com baixa demanda e maior ociosidade. Portanto, induziria o aumento do custo operacional médio. Além disso, para passar a operar catamarãs sociais, a concessionária precisaria aumentar em 4 vezes o salão de acumulação daquele terminal de Charitas²¹.

Ao terem obrigado, por lei, a tarifa social nas ligações aquaviárias de Charitas, induziram que a futura licitação do transporte aquaviário ocorra por um valor menor do que verdadeiramente vale, pois passaram a impor aos licitantes maior grau de incerteza quanto à eficiência e à viabilidade econômico-financeira ao reduzirem em Charitas a oferta de transporte especial à metade, obrigando tarifa social à outra metade, porém sem possibilidade de uso das grandes embarcações para 2000 passageiros.

Atualmente 50% dos passageiros das barcas são de Niterói e a metade destes é proveniente das zonas Sul, Pendotiba e Oceânica. Assim, com a possibilidade do usuário dessa travessia Rio-Niterói, pagando tarifa social em Charitas e deixando de percorrer 30 minutos por ônibus de Charitas ao Centro, esses usuários tenderiam a abandonar a opção do terminal do Centro, para fazerem transbordo em Charitas. Assim, o terminal do Centro tenderia a operar com ociosidade e justamente logo depois de ter sido ampliado entre 2013/2016, o que evidencia uma política marcada por imperícia, induzindo ineficiência ainda maior ao serviço aquaviário.

Quanto mais ociosos os terminais e as embarcações, maiores os custos de ineficiência... Com a ociosidade do terminal da Praça Arariboia, Niterói precisaria manter a população de São Gonçalo dependente das barcas no Centro, deixando de ser interessante que as barcas fossem também para São Gonçalo, dívida histórica do estado com aquele Município, que não pode continuar apenas porque autoridades tomam decisões equivocadas sem fundamentação técnica...

3.7. Compra de 40 a 80 ônibus elétricos (2018-2022)

Na matéria de 20 de setembro de 2021, assinada pelo jornalista Gilson Monteiro²², ficou consignada que a motivação do atual prefeito (Axel Grael, PDT) de comprar de 40 a 80 ônibus elétricos seria “reduzir a poluição ambiental, com emissão zero de carbono” e nada mais. Além disso, o jornalista informa que “enquanto um ônibus convencional custa cerca de R\$ 700 mil, um ônibus elétrico não sai por menos de R\$ 2 milhões”. Na matéria publicada no sítio eletrônico da

²¹ Como está fora de cogitação derrubar aquela obra de arte do gênio Niemeyer para se construir outro, 4 vezes maior, então a proposta implicaria ocupar faixa de areia da praia de Charitas com outro terminal para 2 mil passageiros, pelo menos. O terminal existente ocupa grande área (e foi difícil se conseguir autorização da Secretaria de Patrimônio da União) e custaria hoje algo em torno de R\$ 12 milhões. Um novo terminal, com 4 vezes mais área induziria ao consumidor altos custos e ineficiência nos horários entrepicos. Tudo isso a ser construído pela futura concessionária que além de arcar com esse custo – sequer estimado –, ainda precisaria arcar com o preço de outorga. E o que acontece quando o licitante não tem clareza quanto aos investimentos que fará e quando são elevados os custos de transação: cai o preço de outorga! Foi assim com a privatização da CONERJ em 1998 e com os ônibus da licitação de Eduardo Paes em 2010 (o Município nada recebeu).

²² Fonte: Grael testa ônibus que Niterói vai comprar para empresas renovarem frota - Coluna do Gilson

prefeitura em 20 de setembro de 2021²³, ficou reiterada que a finalidade do prefeito com a iniciativa seria mesmo “reduzir a emissão de gases do efeito estufa”. O sítio eletrônico da prefeitura deixa claro que a responsabilidade técnica em justificar a compra dos 40 veículos cabe ao Secretário de Urbanismo e Mobilidade, que anuncia pretender ampliar a compra de outros 40 veículos elétricos, totalizando 80 ônibus, equivalentes a 10% da frota municipal²⁴:

“O nosso objetivo é lançar um edital já no primeiro semestre do ano que vem para aquisição de pelo menos 5% da frota de Niterói, ou seja, 40 ônibus. E analisar em quanto tempo a gente consegue alcançar a meta de 10%, com 80 ônibus elétricos em circulação”.

Em parecer feito por Mobile-LAB/UFRJ¹⁴ por solicitação do vereador Douglas Gomes, foram constatadas ineficácia e ineficiência para a finalidade anunciada pelo atual prefeito: diminuição da contribuição do Município no fenômeno de aquecimento global. Considerando a frota total do Município de 264.493 veículos há 3 anos, os 40 ônibus a diesel da frota municipal que seriam substituídos por veículos elétricos equivaleriam ao desprezível percentual de 0,00015% da frota total! Com participação tão ínfima no total de poluentes atmosféricos e material particulado emitidos pela totalidade da frota, a medida preconizada pelo prefeito revela-se absolutamente ineficaz para o propósito anunciado, não se justificando investir recursos tão altos do contribuinte. A Secretaria de Urbanismo e Mobilidade teria contribuído muito mais para a redução de poluentes se não tivesse, desde 2013, abandonado as iniciativas prometidas e que consumiram mais de ½ bilhão de reais (Plano Lerner, Corredor Transoceânico, BHLS, requalificação da área central com a Lei da OUC, etc.). Todas essas decisões não alcançaram os resultados anunciados, notadamente: diminuição do número de automóveis nas ruas, redução de emissões totais e transferência modal de automóveis para ônibus.

Também não se justifica o subsídio às empresas de ônibus da cidade, porque no edital de licitação cabe a elas o financiamento da frota. Além disso, a secretaria alega que a frota é de 800 veículos, mas a CPI dos Ônibus, de 2013, provou que no cálculo do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos foi considerada uma frota de mais de 1.000 veículos. Recentemente, no Ofício N°. 288/2023 da subsecretaria de mobilidade de Niterói, em resposta a questionamento de Mobile-LAB/UFRJ, a mesma admitiu que a frota depois da pandemia foi reduzida para 510 ônibus. Essa constatação significa que o usuário está pagando uma tarifa de equilíbrio para manter uma frota de mais de 1.000 veículos, porém somente estão sendo efetivamente oferecidos 510 veículos. Então, com esse excedente de receita entre 20% a 50% por todos esses dez anos, o secretário deveria explicar por que precisa recorrer aos recursos do contribuinte para executar seu ineficaz e ineficiente desiderato?

3.8. Reforma da Alameda São Boaventura com indícios de sobrepreço (2022)

Quando comparado o projeto de reforma da Alameda São Boaventura com a reforma do trecho urbano da BR-356/RJ (Itaperuna), executado pelo DNIT, aparentemente similares, há enorme discrepância de valores entre os projetos.

A Secretaria de Urbanismo e Mobilidade anunciou o edital de licitação das obras da Alameda São Boaventura. São 3 km de extensão, duas pistas de rolamento para três faixas de tráfego por

²³ Fonte: Niterói inicia teste com ônibus elétrico nas linhas municipais – Prefeitura Municipal de Niterói (niteroi.rj.gov.br)

²⁴ Apesar do secretário afirmar que os 80 ônibus equivaliam a 10% da frota municipal, na verdade, a frota já havia sido reduzida a 510 veículos em razão da pandemia. Portanto, a desejada compra representava 16% da frota efetiva. A quantidade de veículos que o prefeito quer comprar (40 ônibus, podendo chegar a 80 veículos) equivale de 89% a 178% de toda a frota nacional de ônibus elétricos da mesma categoria (ou até 4,7 vezes a quantidade que circula em São Paulo, que tem população 42 vezes maior).

sentido e calçadas. Estas serão estreitadas para aquém do mínimo recomendável para aquele tipo de via com a finalidade de serem implantadas duas ciclofaixas (uma por sentido) ao preço final de R\$ 136.000.000,00, obtendo-se, pois, o custo unitário de R\$ 45.333.333,33/km.

Já o caso do trecho de 8,8 quilômetros da BR-356/RJ localizado na Travessia Urbana de Itaperuna, com duas pistas de rolamento e cada uma com duas faixas e acostamento com implantação de ciclovia no canteiro central. Nessa obra, o DNIT raspou 10cm de camada de massa asfáltica (Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ) para refazê-la ao longo dos 8,8 quilômetros de extensão, implantou uma ciclovia com extensão de 2.400 metros, pavimentou 30.000 m² de calçadas, construiu baias de estacionamento em pontos de ônibus e redefiniu toda sinalização horizontal e vertical. Para tudo isso, os investimentos do governo federal no empreendimento corresponderam a R\$ 36 milhões, obtendo-se, pois, o custo unitário de R\$ 4.090.909,09/km.

Dada a discrepância de valores da ordem de 1.100% entre as duas obras aparentemente similares, o contribuinte e o Ministério Público precisam conhecer os motivos que explicariam uma diferença tão grande. O vereador Douglas Gomes (PL) fez esse questionamento à secretaria. Esta não respondeu, mas suspendeu a licitação.

3.9. Desapropriação de imóveis com indícios de superfaturamento (2022/2023)²⁵

A Prefeitura manifestou interesse em oferecer um parque natural urbano em sítio costeiro em área de preservação permanente. Ao invés de considerar método de avaliação específico para bens naturais previsto no protocolo técnico (NBR 14.653 - 7 partes), a equipe técnica da Prefeitura optou pelo Método Involutivo sem justificativa convincente. Por desconsiderar as características intrínsecas do objeto avaliando enquanto “recurso natural e ambiental” (Área de Preservação Ambiental, com graves limitações ao direito de construir, como: costão rochoso, faixa de raia da Marinha, topo de morro e terreno com inclinação de 30°) a ser adaptado para constituir-se em “parque urbano”, o bem acabou sendo avaliado em torno de 1/3 a mais do preço verossímil. Além disso, a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade teria perdido a oportunidade da equipe técnica de avaliação assistirem-na muito além da valoração para fins de desapropriação, mas principalmente quanto à formulação de estratégias de planejamento e de gestão ambiental para identificar a melhor alternativa técnico-econômica para oferta do parque que não fosse por desapropriação. Afinal, ao limitarem a valoração daquele patrimônio natural tão somente pelo viés do mercado, a partir da hipótese de rentabilidade de um projeto de condomínio residencial, privilegiando o interesse particular do proprietário, mas negligenciando o interesse público e as limitações ao direito de construir (dadas as características do terreno), os autores deixaram de valorar o objeto pelo prisma da sustentabilidade e da utilidade pública – preservação daquele ambiente – desconsiderando alternativas outras de remuneração do proprietário por prestação de serviços ambientais, por exemplo, o que teria muito mais coerência com a finalidade anunciada e poderia ter sido alternativa à descapitalização do Município com a desapropriação. Afinal, por ser APA, os proprietários já são obrigados a preservarem os recursos naturais e ambientais ali existentes. Evidencia-se, portanto, uma explícita contradição entre o interesse anunciado de preservação ambiental da área e os princípios de sustentabilidade e de interesse público e a oportunidade de valoração efetiva dos serviços ambientais que poderiam ser ofertados pelos proprietários que o atual prefeito resolveu compensá-los, indenizando-os por desapropriação da área, 25 anos depois de conceder-lhes licenças ambientais, quando presidiu o órgão ambiental, para construção ilegal, tendo que declará-las nulas por ordem do Ministério Público.

²⁵ Este item é tratado detalhadamente em outro artigo neste evento/anais em coautoria com Gomes, D.

3.10. Duas tentativas de revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo (2021 a 2023).

Nos últimos dois anos, a secretaria tentou duas vezes aprovar projeto de lei que alterava a lei de uso e ocupação do solo. Atualmente está tentando pela terceira vez, visto que o Ministério Público conseguiu, nas duas vezes anteriores, obstar a iniciativa da prefeitura por falta de participação social efetiva. Ao se analisar o “Relatório de Alterações Consolidadas no Substitutivo ao PL 416/2021” e o texto do “Substitutivo ao Projeto de LEI No 416”, que trataram da segunda tentativa de alteração da lei de uso e ocupação do solo, constatou-se:

- a. Evidência de falta de critério objetivo para delimitação de zonas e respectivos usos; o projeto e lei e o Substitutivo cumpriram comandos de desenho que não foram explicitados, porque em nenhum momento a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade apresentou a metodologia adotada para o zoneamento, nem quanto aos perímetros, nem quanto ao uso e intensidade de uso;
- b. Adaptação pontual do zoneamento a algumas poucas propriedades, com as seguintes alegações: “adequação do zoneamento à ocupação existente²⁶”, “em respeito às características de ocupação existente na área”, “ajuste de perímetro para simplificar o zoneamento” e “de acordo com o logradouro evitando que condomínios tenham mais de um zoneamento”.
- c. Aumento de bonificações ao capital imobiliário além daquelas tratadas no primeiro parecer sobre o projeto de lei, de Mobile-LAB/UFRJ, tais como: possibilidade de construir varandas em balanço, um jirau em cada um dos dois pavimento de subsolo e 25% de uso comercial da área total nos EHIS de uso misto, tudo isso sem entrar no cálculo de Área Edificada Computável.

Da mesma forma, quase todas as matérias novas incorporadas ao texto do Substitutivo foram de interesse exclusivo das empresas do mercado imobiliário. E também não se viu em audiências públicas o tratamento desses pontos por interessados, de sorte que ou a Secretaria está especialmente motivada a cumprir os interesses do capital imobiliário, ou estas fizeram-se representar diretamente na Câmara ou na Secretaria.

4. DISCUSSÃO: ANÁLISE DE MÉRITO

Os dois pontos que parecem explicar todo o histórico dos últimos dez anos da política urbana de Niterói são: por um lado, um esquema de articulação estratégica absolutamente acético de interesses do setor imobiliário com interesses de perpetuação no poder do grupo político que ocupou a máquina pública municipal em 2013 e, por outro lado, uma gestão marcada por planejamento insuficiente, amadorismo, inépcia e imperícia, senão vejamos.

A notícia de alteração da legislação urbana em troca de financiamento de campanhas por ocasião da delação premiada do ex-governador Sérgio Cabral, tratada com o Ministério Público do Rio de Janeiro em 2019, ficou consignada na página 2110 (Fig. 1) um fato que guardaria relação causal com o projeto de lei de uso e ocupação do solo que a Prefeitura tenta pela terceira vez aprovar na Câmara em dois anos. Trata-se da denúncia, lato sensu, de que o maior incorporador da cidade teria negociado com o ex-prefeito, Rodrigo Neves (PT), a captação de recursos para

²⁶ Quando a Secretaria explica que algumas das “revisões” foram para “simplificar o zoneamento”, não fica claro porque escolheu apenas essas poucas áreas ou lotes para “simplificar”. Afinal, como não foram demandas tratadas em audiências públicas, como chegaram à Secretaria ou Câmara? Por influência direta de proprietários? Com que formalidade? Tal situação de falta de clareza metodológica lança uma dúvida sobre quantas outras áreas e lotes poderiam ser também “simplificados” (sic), se não fosse açodada a tentativa de aprovação do Substitutivo no estado em que se encontra? Tem casos que o Substitutivo alterou o zoneamento para única ou poucas propriedades, beneficiando-as com maiores coeficientes de aproveitamento, tal como nas revisões das zonas 27 (terreno em frente ao Terminal João Goulart), zona 26 (Estação Cantareira e Campo de Futebol no Gragoatá), zona 25 (acesso ao Túnel Raul Veiga, em São Francisco).

campanhas políticas junto aos incorporadores que ali atuam em troca de revisão da legislação urbanística, com liberação de gabaritos (altura dos edifícios) e obras pontuais.

Figura 1: Detalhe dá p. 2110 da delação premiada do ex-Governador Sérgio Cabral ao MPRJ.



COORDENADORIA DE SEGURANÇA E INTELIGÊNCIA
DIVISÃO DE EVIDÊNCIAS DIGITAIS E TECNOLOGIA



609 MPRJ: Sabe qual é a empresa?

610 MPRJ: SERPA PINTO? PLÍNIO SERPA PINTO?

611 SÉRGIO CABRAL: PLÍNIO SERPA PINTO! PLÍNIO SERPA PINTO é um líder no
612 mercado imobiliário em NITERÓI...

613 MPRJ: Qual é a empresa?

614 SÉRGIO CABRAL: Sócio do PICCIANI, sócio de um monte de gente, faz um monte
615 de negócio...

616 MPRJ: Tem alguma empresa específica que ele é o dono?

617 SÉRGIO CABRAL: Eu acho que a PATRIMÓVEL de NITERÓI é a dele.

618 MPRJ: Tá.

619 SÉRGIO CABRAL: E ele então liderou a captação, falou comigo que ia liderar a
620 captação de recursos do mercado imobiliário para o RODRIGO NEVES e tinha um
621 combinado lá alavancar o mercado imobiliário, aí é aquela questão de gabarito, liberar
622 obra em tais lugares, eu não participei, mas eu sei que o PLÍNIO quando conversou
623 com o RODRIGO, estabeleceu "olha RODRIGO, tem que mudar isso aqui, tem que
624 ter gabarito aqui..." Aí só vendo as decisões da SECRETARIA DE URBANISMO...

625 MPRJ: De uma certa forma era mudança de legislação...

626 SÉRGIO CABRAL: Mudança de legislação pra beneficiar o mercado imobiliário que
627 segundo ele, tava muito travado e engessado em NITERÓI.

628 MPRJ: E sabe se houve esse benefício?

629 SÉRGIO CABRAL: Eu creio que sim, porque eles, eles depois homenagearam...

630 MPRJ: Chegou ao seu conhecimento?

631 SÉRGIO CABRAL: Eu fui convidado para um almoço em homenagem ao RODRIGO
632 na ADM de NITERÓI.

633 MPRJ: ADM é?

634 SÉRGIO CABRAL: É a ASSOCIAÇÃO DE EMPRESAS E DE MERCADO
635 IMOBILIÁRIO.

636 MPRJ: Mas esses recursos foram dos próprios empresários, o senhor não (XXX)
637 recurso de CAIXA DE PROPINA?

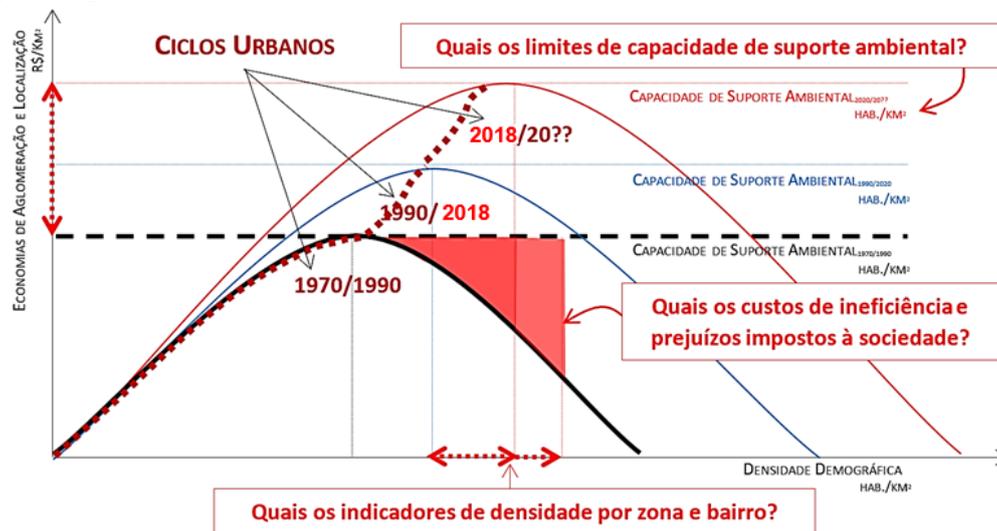
638 SÉRGIO CABRAL: Não, não.

De fato, de 2016 a 2018, durante a revisão do Plano Diretor, com idêntico processo legislativo viciado ao longo de 2017, isto é, com audiências públicas legitimadoras, sem efetivo debate, vez que sequer respondidas no mérito as questões formuladas, foi retirada do texto do projeto de lei

qualquer coeficiente de aproveitamento máximo do solo, esvaziando-se importante conteúdo daquela lei²⁷.

Na história recente de Niterói, a cidade passou por dois ciclos de produção urbana, que o Gráfico 3 procura ilustrar.

Gráfico 3: Os sucessivos Ciclos Urbanos desde os anos 70 e as questões que permanecem sem respostas pela atual Secretaria de Urbanismo e Mobilidade



O primeiro ciclo vai da década de 1970 à década de 1990, marcado pelo plano diretor de 1977 (elaborado pela consultora Wit-Olaf Prochnik), com adensamento proposto para o bairro de Icaraí. Na segunda metade da década de 1990, o segundo ciclo ocorre por indução do novo plano diretor elaborado pela equipe da Secretaria de Urbanismo, aprovado em 1992, com elevação de indicadores de produção do solo para outros bairros do entorno de Icaraí (Jardim Icaraí, Charitas, Boa Viagem e Santa Rosa), porém sem políticas integradas de transporte e uso do solo, o que tornou a qualidade da circulação urbana e da mobilidade cada vez pior, sendo hoje uma das maiores impedências a metas de adensamento²⁸.

Sem definição de políticas integradas de transporte e uso do solo, nos últimos 30 anos, nem se ampliou a infraestrutura viária e de transporte, tampouco serviços novos de mobilidade foram implantados. De sorte que o slogan “a quarta cidade em qualidade de vida do Brasil”, principal atributo explorado pelos marketing político e imobiliário desde o primeiro governo de Jorge Roberto Silveira (PDT), de 1989/1992, deixa de se verificar na prática, sobretudo quando o

²⁷ Na ocasião, a UFRJ, através de Mobile-LAB, e outras instituições manifestaram-se contrárias a um plano diretor que explicitamente definiu um coeficiente mínimo que poderia servir para perseguir pequenos proprietários que não tivessem construído em seus lotes o mínimo exigido pela lei, que passariam a ser consideradas “propriedades improdutivas”, descumprindo a função social da propriedade, mas deixou de fixar os limites máximos do direito de construir ao grande capital imobiliário. Por mais que se tenha apontado aos vereadores o risco para a cidade, estes aprovaram o projeto de lei, à exceção do então vereador Carlos Jordy, hoje deputado federal, que acabou sendo acompanhado por outros três vereadores do PSOL no último momento da fatídica sessão parlamentar que avançou naquela madrugada de novembro de 2018. Duas semanas antes da votação da revisão do plano diretor, o Morro Boa Esperança, em Piratininga, veio abaixo por ação de muita chuva e nem mesmo aquela tragédia justificou aos vereadores a prudência necessária.

²⁸ Pelo Estatuto da Cidade, esse segundo ciclo deveria ter-se esgotado em 2002, quando se daria a revisão do plano diretor, porém em 2003 foi promovida uma revisão apenas pro forma, para introduzir na legislação municipal os novos institutos urbanísticos elencados no Estatuto da Cidade de 2001. Tal fato estendeu ainda por mais uma década um plano que promovia adensamento sem sustentação em uma infraestrutura de transporte compatível.

aplicativo de carros compartilhados “99” passou a definir o tráfego de Niterói como “o pior do Brasil”, ao verificar em uma amostra dos 30 centros onde a plataforma é mais utilizada que o maior aumento percentual (78%) de tempo de viagem na hora-pico em relação a horários de fluxo-livre ocorre em Niterói!²⁹

O terceiro ciclo começa apenas em 2018, com a revisão do plano diretor, elaborada pela FGV-Projetos, sem tradição em planejamento urbano. O processo de consulta à população foi meramente legitimador, não tendo passado de apenas 7% o percentual de pessoas presentes nas audiências públicas promovidas pela Câmara que tenham alcançado o sentido do plano proposto³⁰, que definiu em até 75% da área do lote o limite mínimo de ocupação exigível aos pequenos proprietários (abaixo do qual podem vir a perder seus lotes), mas não definiu os limites máximos ao grande capital imobiliário, caracterizando-se, pois, em erro material, visto que o conceito de sustentabilidade urbana está compreendido entre esses dois parâmetros: os limites mínimo e máximo de uso e ocupação do solo³¹ (vide primeiro parecer de Mobile-LAB/UFRJ). Até hoje não foi consertado esse erro, que o então vereador Carlos Jordy (PSC) – hoje deputado federal pelo PL – tentou evitar ao buscar o amparo do sistema judicial para impedir a votação em segundo turno daquele projeto de lei e apesar de ter obtido sucesso em primeira decisão judicial³².

O fato é que a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade não consegue responder as questões-chaves para justificar maior adensamento, mas insiste em aprová-lo, baseando-se no fato de que os vereadores da base do governo, que são maioria, votarão pela aprovação mesmo sem alcançarem o mérito, isto é, mesmo sem conhecerem os indicadores de densidade demográfica ou terem as respostas às questões técnicas formuladas pela sociedade, tampouco às questões apresentadas no Gráfico 3: “Quais os indicadores de densidade por zona e bairro?”, “Quais os limites de capacidade de suporte ambiental por zona e bairro?” e “Quais os custos de ineficiência e prejuízos impostos à sociedade?”. E o setor imobiliário assiste a tudo passivamente, sequer sem propor a discussão sobre que políticas, planos e projetos serviriam objetivamente ao setor, no tocante ao aumento da produtividade e do valor do solo, sem perda da qualidade ambiental urbana.

²⁹ O DIA. *Niterói lidera ranking nacional de congestionamento, aponta pesquisa*. O DIA. 29/03/2018, Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/03/5526917-niteroi-lidera-ranking-nacional-de-congestionamento-aponta-pesquisa.html>. Acessado em: 31/07/2023.

³⁰ Vide pesquisa de Mobile-LAB/UFRJ em: <https://drive.google.com/file/d/0B7VLMZrlxcWpQ3RUTFhnRTU2dDQ/view?usp=sharing>).

³¹ Abaixo do mínimo a propriedade urbana não cumpriria sua função social porquanto considerada improdutiva, sem dar conta de atender minimamente as necessidades sociais por habitação; acima do máximo a propriedade urbana também não cumpriria sua função social porquanto considerada prejudicial ao ambiente por superexploração, gerando impactos e custos sociais não suportados pela coletividade. De sorte que cabe ao administrador maximizar a produtividade do solo, buscando um ponto ótimo, de menores custos sociais e externalidades negativas e, por isso, de máxima eficiência.

³² Algum tempo depois o Tribunal cassou a sentença, apontando um vício da inicial, porém, sem enfrentar o mérito da questão sobre o erro material de um plano que define o limite mínimo do quanto se pode construir, mas não define o máximo. Mobile-LAB/UFRJ já avisara que não explicitar o limite máximo serviria para a qualquer momento elevarem-se os coeficientes de uso e ocupação na cidade, sem o rigor e requisitos de um plano diretor, que é o que desde 2021 tenta fazer a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade.

5. CONCLUSÃO

Apesar do setor imobiliário buscar no Conceito ESG novas métricas para valorização das empresas e empreendimentos através de novos caminhos, o caso de Niterói mostra que o conceito parece estar muito distante ainda das empresas.

O Município ainda não conta com efetiva política integrada de transporte e uso do solo e não tem melhor ilustração para esse fato do que neste exato momento em que a Secretaria pretende ocupar até mais de 18 vezes o lote (vide primeiro parecer de Mobile-LAB/UFRJ), a cidade sequer tem um aplicativo próprio para taxi e carsharing de automóveis e bicicletas, como muitas outras cidades menores já têm. Não tem um sistema de transporte racionalizado (como muitas cidades já têm desde a década de 1980) e chega a ser reconhecida desde 2018 como o “pior trânsito do país”. A última gestão abandonou o Plano Lerner, elaborado pelo internacionalmente conhecido urbanista e investiu quase ½ bilhão de Reais no Corredor Transoceânico com um túnel para automóveis e a promessa de tirar carros das ruas, mas ocorreu o contrário: mais carros nas vias e um sistema de ônibus ineficiente, obsoleto, que perdeu 20 milhões de passageiros desde 2013 (metade disso antes da pandemia) sem que ninguém responda por imperícia e improbidade.

As relações do mercado com agentes públicos e a grande dificuldade da Secretaria de Urbanismo e Mobilidade em ouvir e considerar a opinião popular, são explicadas quando se tem conhecimento do conteúdo da delação premiada de ex-governador que confessou: o maior incorporador da cidade organizou a captação de recursos para a campanha do prefeito eleito em troca de aumentar o gabarito em determinadas áreas da cidade.

Enquanto a indústria imobiliária ainda tem muito a fazer para se tornar mais sustentável e evitar a corrupção, a adoção de práticas ESG pode ajudar a criar mudanças significativas. Resta apenas que os órgãos de classe exerçam efetivamente a orientação para que empresas adotem essa abordagem e façam uma diferença positiva em seus negócios e na sociedade.

REFERÊNCIAS

AROUCA, L. *Certificações verdes não bastam para que o mercado imobiliário seja ESG*. **Exame**, 29/06/2023. Disponível em: <https://exame.com/colunistas/genoma-imobiliario/certificacoes-verdes-nao-bastam-para-que-o-mercado-imobiliario-seja-esg/>. Acessado em 31/07/2023.

CANOTILHO, J. J. G. **Direito constitucional e teoria da constituição**. 7. ed. Coimbra: Almedina. 2000.

LE BOTERF, G. (1984). Pesquisa participante: propostas e reflexões metodológicas. In C. R. Brandão (Org.). **Repensando a pesquisa participante**. São Paulo, SP: Brasiliense.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos da metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003

MARTINS, J. A.; CHACUR, M. P. R.; NUNES, N. L. A. *Tomada de Decisão no Licenciamento Ambiental da OUC Porto Marvilha/ RJ Sob a Ótica da Avaliação Estratégica e da Análise Hierárquica Multicritério*. **EALR**. Universidade Católica de Brasília. Brasília, 2016. Disponível em: <https://portalrevistas.ucb.br/index.php/EALR/article/view/6441/pdf>. Acesso em: 24 Set. 2019.

NIGRI, A. *Como a corrupção levou o mercado até o ESG*. **LinkedIn**, 15/12/2021. Disponível em: https://www.linkedin.com/pulse/como-corrup%C3%A7%C3%A3o-levou-o-mercado-at%C3%A9-esg-alexandre-nigri?trk=public_profile_article_view. Acessado em 31/07/2023.

SILVA, C. H. F. **Estudo sobre a rotatividade (turnover) no setor de construção civil no Município de Juazeiro do Norte**. Monografia. URC. Juazeiro do Norte/CE, 2019.

SOARES, J. G. *Como o ESG afeta o mercado imobiliário e as cidades*. **A Gazeta**. Vitória, 04/05/2022. Disponível em: <https://www.agazeta.com.br/colunas/juarez-gustavo-soares/como-o-esg-afeta-o-mercado-imobiliario-e-as-cidades-0522>. Acessado em: 31/07/2022.