

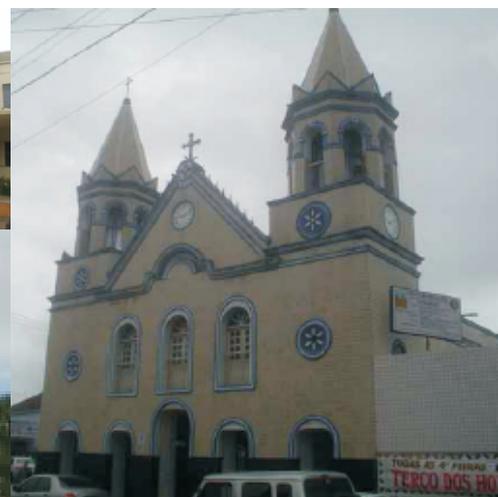
REALIZAÇÃO:



Infra-estrutura - Transportes IV

RIBEIRA

PLANO DE REABILITAÇÃO DE ÁREAS URBANAS CENTRAIS



Ministério das Cidades



EQUIPE TÉCNICA

PESQUISADORES

Enilson Medeiros dos Santos (Coord.)

Engenheiro Civil. Docente UFRN, Dr. em Engenharia de Transportes

Moacir Guilhermino da Silva

Engenheiro Civil. Docente UFRN, Ms. em Engenharia de Transportes

Marianne Trindade Câmara

Engenheiro Civil. Docente (substituto) UFRN, Ms. em Transportes

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	2
SÍNTESE DO ESTUDO BNDES/COPPETEC.....	5
UMA NOVA PROPOSIÇÃO DE TERMINAL MULTIMODAL PARA A RIBEIRA.....	11
ANÁLISE DE VIABILIDADE DO EMPREENDIMENTO PROPOSTO.....	17
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	26

PLANO DE REABILITAÇÃO DE ÁREAS URBANAS CENTRAIS – RIBEIRA

TRANSPORTES, ETAPA 4: ANÁLISE DE VIABILIDADE DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

INTRODUÇÃO

Conforme definiam os Termos de Referência do Plano de Reabilitação de Áreas Centrais – Ribeira (PRAC-Ribeira), o presente Relatório, de número 16 entre os produtos, estaria dedicado ao exame das condições de implementação do transporte hidroviário no entre as zonas Sul e Norte de Natal, no estuário do Potengi, mais precisamente entre a Ribeira e a Redinha. Literalmente, os Termos de Referência tratavam o assunto como a Atividade 4.15, com a ementa que é transcrita no *box* a seguir:

4.15. ANÁLISE DE VIABILIDADE DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Com base nas proposições de intervenção para o bairro, deve ser estudada a viabilidade ambiental e econômico-financeira de alternativas do tipo de embarcação a ser empregada, e da capacidade desta. Devem também ser estudados os pontos de atracadouro e o modelo de integração tarifária aos outros modais de transporte.

Fonte: Termos de Referência do Contrato

Já no primeiro Relatório do Projeto (Atividade 4.1, Relatório 1 – Aspectos Metodológicos, p. 24-5), entretanto, a equipe de pesquisadores alertava a contratante para as observações que a seguir se transcrevem:

É nesse âmbito que se insere a preocupação com a análise de viabilidade do terminal hidroviário proposto nos ToR. Em verdade, a equipe propõe que se analise, tendo em vista a óbvia dificuldade de se mostrar viável um terminal hidroviário em face da ponte Redinha-Santos Reis em construção, a viabilidade técnico-econômico-financeira de um terminal multimodal de passageiros, incorporando a travessia hidroviária (a analisar), os dois ramais ferroviários de superfície e toda a rede de transporte rodoviário urbano que faz presença no projetado Largo do Teatro, por trás do edifício terminal da antiga Rodoviária.

Fonte: Relatório 1 – Aspectos Metodológicos, p. 24-5

Naquele mesmo Relatório 1, em consequência, fixava-se um escopo metodológico para dar conta da introdução da questão nos termos acima comentados. Em primeiro lugar, reenquadrava-se a problemática do transporte hidroviário em um cenário que internalizava a Ponte Redinha – Santos Reis (Ponte Newton Navarro),

hoje em fase final de construção e tendo prevista para este ano de 2007 a entrada em operação, ainda que com a construção dos acessos ainda não completamente terminada. Em segundo lugar, recuperava-se o significado de uma intervenção estruturadora já indicada em estudo anteriormente realizado pelo BNDES/COPPETEC, o qual pressupunha a implantação de um terminal multimodal de transporte associado a uma área comercial e de serviços no terreno de propriedade da CBTU (terminal Natal, mais conhecido como estação ferroviária da Ribeira, em frente ao atual Largo do Teatro). Assim, o mesmo relatório 1 – Aspectos Metodológicos (em sua p. 28) previa uma fase quarta dos estudos no campo dos transportes do PRAC-Ribeira que assim se definia:

Fase 4 – Modelagem e análise prévia de viabilidade do terminal multimodal

Serão apresentadas e discutidas opções tipológico-funcionais para o projeto de um terminal multimodal de passageiros na área hoje pertencente à CBTU, nos moldes propostos no estudo já citado de Viabilidade de Dez Travessias Hidroviárias no Brasil (BNDES/COPPETEC, 2002).

A análise prévia de viabilidade técnico-econômico-financeira será realizada com base em estimativas de demanda pelos modos/linhas de transporte com vinculação ao terminal, como também em estimativas de valor do próprio edifício do terminal como abrigo de negócios (comércio, serviços, atendimento ao cidadão, p. ex.) e em negócios agregados no entorno do edifício, como é o caso da possibilidade de uma praça de estacionamento veicular.

Fonte: Relatório 1 – Aspectos Metodológicos, p. 28.

Ao longo do período em que se desenvolveu a elaboração do PRAC-Ribeira, um outro elemento interveniente veio à luz. Trata-se do Terminal Pesqueiro Público, hoje em processo de preparação dos estudos complementares e com previsão para breve de início do processo licitatório para construção. Do modo como foi definido o Terminal Pesqueiro, ocupando a testada fluvial de quase todo o lote ocupado pela CBTU, ficou inviabilizada a definição funcional-tipológica proposta pelo estudo BNDES/COPPETEC. Esse estudo previa a edificação no *waterfront* de um *Acqua Center* de finalidade comercial, cuja exploração permitiria subsidiar a operação de transporte fluvial (em item seguinte deste Relatório, é feita uma apresentação sucinta da proposta BNDES/COPPETEC).

Assim, houve de debruçar-se a equipe do PRAC-Ribeira em analisar outras possibilidades de intervenção, que respondessem aos objetivos de requalificação da Ribeira e de sua dinamização econômica, ainda que considerando a essência intelectual e conceitual da proposta do BNDES/COPPETEC, da qual ainda se

resgataram as indicações tecnológicas. Concretamente, o presente Relatório encaminha a discussão com vistas à proposição de um centro comercial e de serviços, situado no terreno da CBTU, associado ao caráter multimodal da operação de transporte público na área, mas com uma visão de dotar a Ribeira de um equipamento novo e com possível incidência significativa na dinâmica econômico-funcional do bairro.

O caráter multimodal do transporte público no entorno do Largo do Teatro é garantido, por sua vez, pelos seguintes elementos:

- (a) presença da nova estação de ônibus urbanos no entorno do antigo prédio da Estação Rodoviária da Ribeira, agora incorporado ao Largo do Teatro;
- (b) presença operacional do trem metropolitano que ali faz convergir seus dois ramais ferroviários;
- (c) pela possibilidade, ainda em análise, de uma operação – mesmo que residual – de transporte aquaviário, nos termos aqui propostos;
- (d) e, por fim, pela possibilidade de implantação de uma praça de estacionamento no interior do lote, aproveitando-se o acesso rodoviário proposto para o Terminal Pesqueiro desde a Avenida Perimetral.

No que segue, este Relatório se compõe de mais quatro seções. Na segunda, faz-se uma síntese da proposta BNDES/COPPETEC, destacando seus aspectos econômico-operacionais e tecnológicos. A terceira seção concentra-se em apresentar a solução encaminhada pela equipe do estudo PRAC-Ribeira, enquanto a terceira seção mostra a análise de viabilidade da proposição. Uma última seção apresenta conclusões e discute elementos centrais para os desdobramentos posteriores da proposta, especialmente no que concerne a ações institucionais e projetuais por parte da Prefeitura Municipal de Natal, necessárias para a viabilização do que aqui é proposto.

SÍNTESE DO ESTUDO BNDES/COPPETEC

Em fins da década de 1990, concretamente em 2000, o BNDES firmou um contrato de consultoria técnico-científica com a COPETEC/UFRJ para o desenvolvimento de um estudo nacional voltado a analisar as possibilidades de desenvolvimento de serviços urbanos e metropolitanos de transporte aquaviário de passageiros. O contrato No. 00.2.448.3.1 visava à elaboração de um “Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica de Serviços de Transporte Aquaviário em Dez Áreas Metropolitanas no Brasil”, com base em possibilidades tecnológicas, econômicas e gerenciais novas, as quais deveriam refletir a nova situação do país em termos de capacidade de financiamento, desenvolvimento urbano, produção de embarcações e, principalmente, relação entre o transporte e os usos do solo.

Esse estudo foi coordenado por Milena Bobmer e Jorge Antônio Martins, professores da COPPE/UFRJ – Programa de Engenharia de Transportes, e incluiu Natal como uma das dez áreas urbanas estudadas. Aqui, o processo foi coordenado pelo Professor Enilson Santos, da UFRN, membro da equipe PRAC-Ribeira.

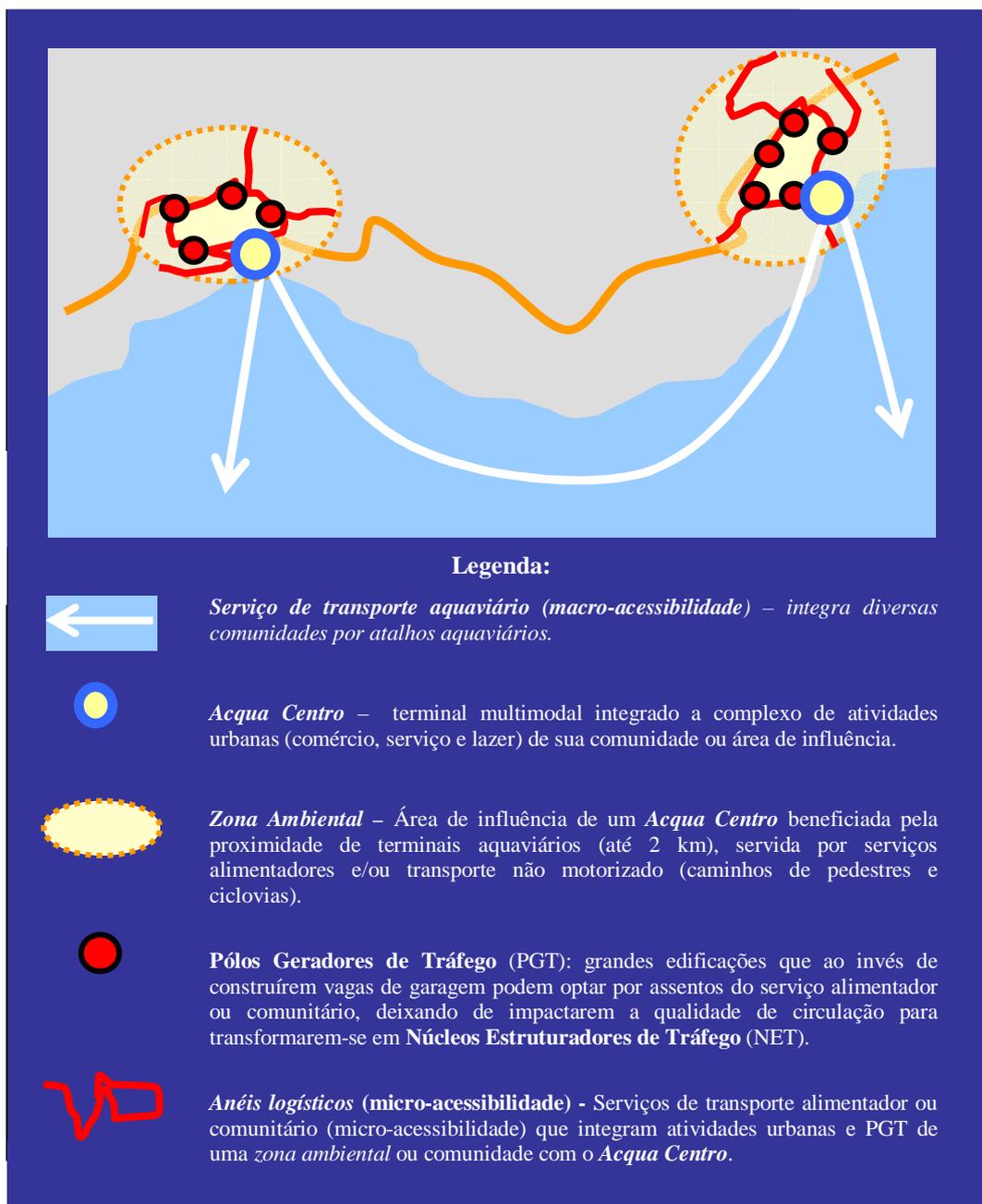
Realizado entre fins de 2000 e 2002, os resultados finais foram apresentados em reuniões de trabalho locais, em que se fizeram presentes autoridades públicas do transporte municipal e estadual. A seguir, passa-se a apresentar sinteticamente os resultados e proposições feitas para Natal no Relatório Final daquele estudo, datado de outubro de 2002.

O modelo conceitual proposto pelo estudo BNDES/COPPETEC partia da idéia de que nós do sistema de transporte são, em verdade, centros da logística urbana, e que – por isso mesmo – apresentam-se como estruturas de valorização do solo urbano em seu entorno para fins comerciais e de serviços, a par de valorizarem o sítio em que se implantam do ponto de vista da identidade urbana, do convívio social e, em conseqüência, de conferirem a seus entornos uma inquestionável dimensão cultural.

Em termos esquemáticos, a figura na página seguinte chama a atenção para a possibilidade de integrar políticas de uso e ocupação do solo, com políticas de transporte e acessibilidade (micro, na escala local e comunitária; macro, na escala da

cidade ou da metrópole). Como se pode ver na ilustração, a idéia básica é a de que os terminais hidroviários poderiam se constituir em portais para o acesso a áreas urbanas do *waterfront*, que estariam estruturadas para – por meio de caminhamentos de pedestres ou de serviços de distribuição/alimentação rodoviária – prover micro-acessibilidade a usuários da área, sejam aqueles que aí acedem por hidrovias, sejam habitantes da área, sejam os que aí chegam por outras formas de transporte urbano.

Figura 1 – Ilustração do conceito de Acqua Centro



Fonte: BNDES/COPPETEC. Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica de Serviços de Transporte Aquaviário em Dez Áreas Metropolitanas no Brasil. 2002

Observe-se, na ilustração, que são vários os fatores envolvidos no modelo. Em primeiro lugar, a área considerada para a intervenção deve conter um terminal de transporte com acesso de populações urbanas remotas. Esse terminal deve possuir possibilidades intermodais, de modo a garantir o acesso, para os que chegam no terminal, a toda uma área de influência (área ambiental, no modelo). Isso se faz através de anéis logísticos especialmente projetados para prover a área de capilaridade, com maior atenção aos pólos geradores de tráfego existentes. Esses anéis logísticos são módulos de distribuição e alimentação de transporte de passageiros por via rodoviária, ou outra, se disponível (metrô, bondes, por exemplo), associados a redes de caminhamento de pedestres, ampliadas quando for possível por circuitos cicloviários.

Em termos de sustentabilidade econômico-financeira do sistema, haveriam os municípios interessados de adaptar a legislação urbanística no que se refere à política de indução de localização de pólos geradores de tráfego no entorno de terminais aquaviários, podendo substituir parte da acessibilidade obrigatória por automóvel (vagas de garagem) por modalidades coletivas que vinculem o empreendimento ao *Acqua Centro*. Este é um conceito que alia potencial construtivo negociado com oferta de infra-estrutura de atracação, integrando em um mesmo sítio a micro e a macro acessibilidade, o que dá ao empreendimento um caráter locacional privilegiado.

Na verdade, tem-se que a rede de atividades e empreendimentos urbanos aí integrados exibe características de *lugar central*, ou *centralidade*, em escala ampliada em face das conexões imediatas e mediatas possibilitadas pelos sistemas de transporte aí convergentes. Daí que a sustentabilidade do sistema proposto reside não apenas no transporte mas sim na oferta de acessibilidade que justifique a implantação de empreendimentos imobiliários de diversos tipos, criando um *mix* de usos do solo compatíveis entre si, com o entorno e com o papel de centro comercial e de serviços que a área de influência pode assumir.

Em termos de tecnologia de transporte, foram desenvolvidos projetos de equipamentos de vários portes. O menor deles, um veículo nomeado *Acqua Mini*, pode ser visualizado na ilustração abaixo, a qual mostra também suas características principais.



Acqua Mini – Embarcação pequena, em fibra de vidro, com capacidade para 20 passageiros, e velocidade de 25 nós. Destina-se a ligações com pequena demanda ou mesmo para induzi-la, dado o interesse urbanístico. Economicamente viável para substituir operações artesanais existentes em todo o Brasil.

Havia também a proposta de um veículo maior de passageiros, que deixamos de comentar pelo fato de não ter sido cogitado para Natal. Por fim, havia uma proposta realmente inovadora, que sim foi incluída na proposta final para Natal. Tratava-se de um veículo aquaviário que resumia o conceito de ponte móvel, na medida em que permitia operações *roll-on/roll-off* para veículos de transporte rodoviário de passageiros, que assim seriam transportados de uma para outra margem da hidrovia. Esse veículo é mostrado, junto com suas características principais, na ilustração abaixo.



Acqua Roro – Embarcação de grande porte para transporte de veículos coletivos em operação multimodal, com capacidade para 4 ônibus urbanos e velocidade de 15 nós. Destinada a travessias com grande demanda e longo percurso rodoviário. Reduz significativamente o tempo de viagem, a frota e o custo operacional rodoviários. Flutuadores em sistema de *wave piercing* em alumínio e superestrutura em lona vinílica.

É claro que a adoção do *Acqua Roro* para Natal se deu em um momento em que não estava clara a continuidade dos serviços de construção da Ponte Newton Navarro, cuja entrada no cenário inviabiliza a operação *roll-on/roll-off*, que extraía sua vantagem relativa ao serviço realizado sobre suporte rodoviário da longa viagem entre

a Redinha e a Ponte de Igapó, e desta até a Ribeira, contra os menos de 1 km que seriam necessários para a travessia fluvial.

Dentre as tipologias de *Acqua Centros* analisadas pelo projeto BNDES/COPPETEC, foi proposto para Natal o arranjo 5, associado ao terminal hidroviário do tipo III, o qual pode ser visto na ilustração da página seguinte.

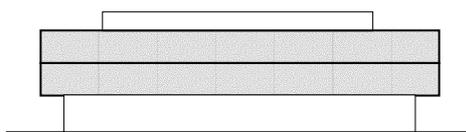
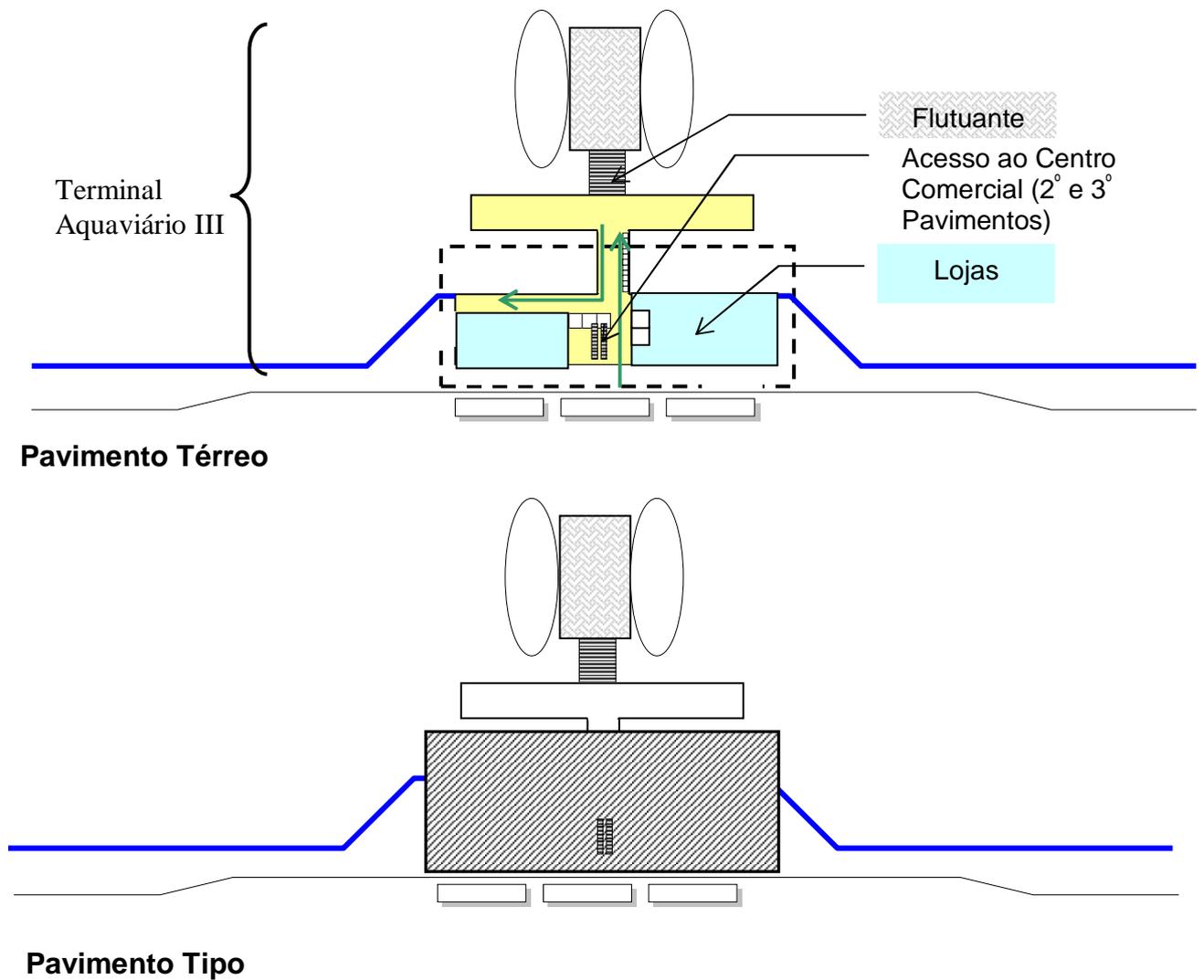
É claro que a decisão de adotar o *Acqua Roro* para Natal se deu em um momento em que não estava clara a continuidade dos serviços de construção da Ponte Newton Navarro, cuja entrada no cenário inviabiliza a operação *roll-on/roll-off*, que extraía sua vantagem relativa ao serviço realizado sobre suporte rodoviário da longa viagem entre a Redinha e a Ponte de Igapó, e desta até a Ribeira, contra os menos de 1 km que seriam necessários para a travessia fluvial.

Por outro lado, a solução institucional proposta pelo estudo BNDES/COPPETEC, na medida em que envolvia a participação de um sem-número de empreendimentos na viabilização da proposta, poderia não ser facilmente estendida para o caso da Ribeira, principalmente agora em que a nova legislação urbanística foi recentemente aprovada – o que dificulta mudanças de porte no que concerne a provisão de vagas para estacionamento, um ponto que a proposta do BNDES/COPPETEC considera vital para a viabilização do complexo de empreendimentos na Área Ambiental.

Assim, a equipe do PRAC-Ribeira optou por considerar novas possibilidades para a implantação de um centro de atividades de porte, usando o terreno da CBTU, desvinculando suas proposições do transporte hidroviário – vez que este agora dificilmente se viabilizaria nos termos considerados pelo estudo BNDES/COPPETEC em face da abertura a serviço da Ponte Newton Navarro – e considerando a idéia de associar o volume de pessoas diretamente se fazendo presente cotidianamente na estação ferroviária e no terminal do Largo do Teatro às possibilidades de dotar a Ribeira de um empreendimento atrativo para toda a cidade de Natal e área metropolitana, em conexão com o conjunto das proposições do PRAC. A seção seguinte apresenta essa proposição em detalhe.

Figura 2 – Ilustração do exemplo de Acqua Centro para Natal

ACQUA CENTRO 5 – TERMINAL AQUAVIÁRIO III



Vista Frontal

Centro Comercial II e Terminal Aquaviário

Cais: 217 m²
atracadouro e flutuante para 2 embarcações simultâneas

Centro Comercial: ABL de 2.340² a 2.640 m²

UMA NOVA PROPOSIÇÃO DE TERMINAL MULTIMODAL PARA A RIBEIRA

No cerne da proposição que se passa a apresentar, ainda permanece a idéia central de dotar a Ribeira de um empreendimento estruturador, vinculado ao fato de ter a área do Largo do Teatro um grande potencial de tráfego de pessoas movido pela existência (hoje, real e concreta) de dois grandes nós – independentes, é certo – de sistemas de transporte: o ferroviário e o rodoviário.

Por outro lado, também se considera como básico para o desenho da proposição o fato de que a Ribeira não apresenta um espaço comercial e de serviços que possa ancorar seu soerguimento econômico. Trata-se da oportunidade de aproveitar espaço valorizado pela função transporte para abrigar um equipamento habilmente projetado para garantir à Ribeira determinadas necessidades que ela apresenta. Esse equipamento, com um caráter estruturador, pode funcionar como alavanca de outros empreendimentos menores capazes de utilizar as edificações do centro histórico de maneira adequada, para uma multiplicidade de usos – desde o residencial até o de lazer e cultural – nos termos que se vazam nos Planos de Reabilitação de Edificações e de Valorização Turística, os quais se integram ao PRAC.

Há certamente outros lotes na Ribeira capazes de abrigar um empreendimento deste tipo. Nenhum deles, entretanto, conta com as vantagens diferenciais que exhibe o terreno da CBTU, seja por suas dimensões, seja pela localização, seja pela vinculação com o transporte, seja pela sua integração física ao Largo do Teatro e Corredor Cultural, seja pela sua posição privilegiada em face do Rio Potengi.

A proposta que agora se passa a configurar extrai da ilustração da Figura 1 a idéia de que é o terminal ferroviário, e não um projetado terminal hidroviário, a infraestrutura que garante a macro-acessibilidade, em escala urbana e metropolitana, ao território da Ribeira. É certo que a rede ferroviária gerida pela CBTU em Natal ainda se resume a dois ramais. Mas esses dois ramais têm capilaridade bastante razoável em toda a área metropolitana, acercando da Ribeira as sedes de Ceará-Mirim, Extremoz e Parnamirim, bem como bairros populosos de Natal, tanto na Zona Norte, quanto nas Zonas Oeste e Sul.

Estudos da CBTU têm assinalado que cerca de 70% da população do município de Natal residem em lotes dentro de uma faixa de limites paralelos à ferrovia distantes não mais de 2 km medidos a partir do eixo dos trilhos. Por outra parte, a CBTU e o Governo do Estado do Rio Grande do Norte firmaram compromisso recente para desenvolver estudos relativos à implantação de um terceiro ramal ferroviário transversal, incorporando ao serviço as sedes municipais de Macaíba e São Gonçalo do Amarante, além da extensão do serviço a Nísia Floresta e São José de Mipibu, ao Sul de Parnamirim, aproveitando-se tal extensão da linha no trecho entre Parnamirim e a estação de Papary (em Nísia Floresta).

Certamente, sobram aos ramais ferroviários existentes, e mais ainda considerando a provável extensão do serviço a quase todos os municípios da Região metropolitana de Natal, a capacidade de atuar na provisão de macro-acessibilidade para a área da Ribeira. Ainda mais quando já está em curso o estudo que dotará a CBTU de maior capacidade operacional, com trens mais modernos e de maior frequência. Com respeito ao projeto BNDES/COPPETEC, que salientava tão somente a hidrovia no papel de provedor de macro-acessibilidade, não há dúvida que o trem metropolitano tem vantagens nesse tema.

Substituindo a noção de Acqua Center da proposta BNDES/COPPETEC, a equipe do PRAC-Ribeira propõe um centro comercial e de serviços diretamente sobre o pátio da estação ferroviária da Ribeira, afastando a construção (ver Figura 2) da margem do rio, agora com ocupação já reservada para o Terminal Pesqueiro. Ao usar o espaço aéreo do pátio de manobra, a edificação se restringiria a um único pavimento (diferentemente dos três pavimentos propostos para o Acqua Center na proposta BNDES/COPPETEC), mas teria a vantagem de poder ser mais extensiva, com uma ocupação maior do terreno.

O funcionamento desse espaço construído seria independente da estação, de modo a não permitir que usuários da superfície comercial tivessem livre acesso à plataforma do pátio de manobras ferroviárias (prevenindo segurança e evasão de tarifas). Os acessos da plataforma da estação para o primeiro pavimento, portanto, seriam controlados, da mesma forma que se prevê serem controlados os acessos cruzados entre o Terminal Pesqueiro e a plataforma dos trens.

Logo, o acesso ao primeiro pavimento desde a rua deveria ser feito por meio de rampas. À esquerda do edifício da estação ferroviária, há um pátio usado como estacionamento e acesso direto à plataforma que permite abrigar um módulo de acesso. Cabe examinar, no plano projetual, a possibilidade de que um desses acessos pudesse ser realizado diretamente do terminal de ônibus, usando o espaço aéreo da via que contorna o Largo do Teatro para a edificação de uma passarela.

Não é demais chamar a atenção para que tal passarela deveria ser projetada de forma a não bloquear a visão do edifício sede da CBTU, em vista de sua importância como patrimônio arquitetônico. Outras possibilidades para essa passarela podem ser exploradas, a partir de uma análise de que edifícios no contorno do lote da CBTU não foram recomendados para qualquer tipo de reabilitação ou novo uso, estudando-se a forma mais adequada da passarela, seu ponto de partida dentro do terminal incorporado ao Largo do Teatro e que ponto de chegada no primeiro pavimento que se propõe para cobrir o pátio de manobras da CBTU.

Um levantamento de caráter preliminar no terreno da CBTU permite antever a possibilidade de edificar, sem problemas e com ocupação inferior a 50%, até 10.000 m² de superfície no primeiro pavimento, a uma altura de 4,5 m em relação ao nível da rua (vale lembrar que o piso do pátio encontra-se abaixo desse nível).

Aqui, comparando com a proposta do Acqua Center do BNDES/COPPETEC, que era de 2.640 m² de área bruta locável máxima, vê-se que a proposta atual eleva razoavelmente essa margem. Com efeito, tomando-se índices usuais em edificações de natureza similar, que fixam um aproveitamento da área construída por área bruta locável da ordem de 45 a 55%, pode-se chegar, em plano projetual, a uma área bruta locável (ABL) de cerca de 4.500 m² a 5.500 m².

Adicionalmente a esta área construída no primeiro pavimento, usando o espaço aéreo da estação ferroviária, pode-se aproveitar a alça de acesso que será construída para o Terminal Pesqueiro e possibilitar a preparação, no mesmo nível do estacionamento do Terminal Pesqueiro, uma praça de estacionamento da ordem de 2.000 m² (com capacidade para cerca de 100 veículos).

Uma estrutura de estacionamento assim pensada pode apoiar o desenvolvimento de atividades no próprio centro comercial, como também em suas imediações. E ainda se for julgado necessário, pode-se ampliar a área de estacionamento com a extensão para 12.000 m² da superfície construída em nível elevado, incorporando-se os 2.000 m² adicionais a um estacionamento em dois pisos com capacidade para cerca de 175 veículos, já descontando-se a área dos pavimentos para a rampa de subida ao nível superior.

Considerando uma ABL de 4.500 m², e uma unidade comercial equivalente com uma área de 48 m², tem-se a possibilidade de um arranjo físico que chegue a mais de 90 unidades. Esse número é bastante elevado em termos de atratividade para o investimento, uma vez que permite já uma organização condominial e um *mix* que dê conta de todas as lacunas existentes hoje na Ribeira, em termos de comércio e serviços.

Não seria, entretanto, interessante alocar toda a ABL disponível para atividades de pequeno porte; uma recomendação importante seria a de sediar nesse espaço atividades de forte atração ao público como Centrais de Atendimento à Cidadania (veja-se o exemplo das Centrais do Cidadão), que incluam alguns serviços ainda não presentes nestes, como núcleos avançados de atendimento de algumas secretarias municipais e estaduais que têm contato com o público e que hoje contam com restrição de espaço em suas sedes, ou núcleos de formação profissional em setores que demandam pouco espaço para treinamento, como informática, recuperação de livros, produção e recuperação de brinquedos, entre tantos.

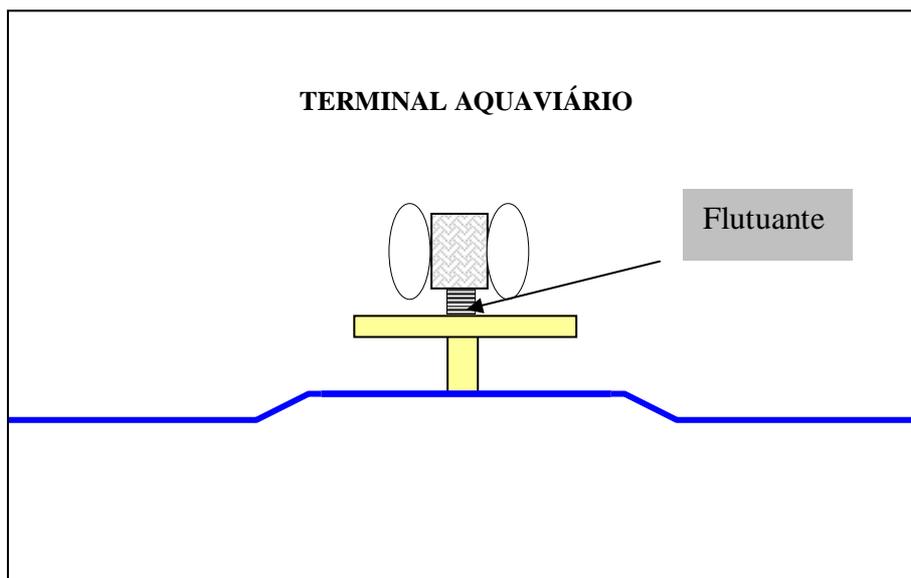
Além disso, há que ter em conta a possibilidade de explorar nesse espaço atividades de alimentação, de que é tão carente a Ribeira, especialmente agora que se antevêem para a área próxima ao sítio da CBTU um investimento intensivo em mão-de-obra como é o Terminal Pesqueiro. Não é demais lembrar que as estimativas de geração de emprego em terra associada à atividade do terminal pesqueiro anunciam um adicional de mão-de-obra de cerca de 7.200 pessoas, uma parcela das quais serão certamente alocadas no próprio terminal, ao lado do edifício comercial ora proposto.

Essas atividades de alimentação, com exploração também associada aos serviços típicos de bar, podem também ser atrativas de uma frequência noturna ligada às atividades do Teatro Alberto Maranhão, da Capitania das Artes, da Casa da Ribeira etc.

Por fim, cumpre mencionar que espaços como esse, em um bairro com as características da Ribeira, deveriam apostar fortemente em incluir no seu *nix* atividades de natureza cultural, com o que o projeto deveria contemplar reservas de ABL para apresentações culturais, em espaços abertos ou fechados (por exemplo: cinema e teatro de bolso, com capacidade para umas 50 pessoas; salas de leitura; espaço para exposições etc.). Em síntese, trata-se de um projeto em que o programa de necessidades deve refletir o caráter de espaço integrado à Ribeira, espelhando a identidade própria do bairro e valorizando as atividades prescritas no plano de valorização turístico-cultural que integra o PRAC.

No que concerne ao papel do edifício como integrador de modos de transporte, destaca-se a sua proximidade física com a estação ferroviária e o terminal rodoviário do Largo do Teatro. Mas, não é possível desconsiderar aqui a propositura inicial do estudo BNDES/COPPETEC, de associar ao complexo projetado uma aportação de transporte fluvial. Assim é que, em que pese o fato novo do Terminal Pesqueiro inviabilizar a chegada de embarcações diretamente ao lote da CBTU, como proposto originalmente, a equipe do PRAC desenvolveu a alternativa, mantida a proposição tecnológica do *Acqua Mini*, de dotar a Ribeira e a Redinha de dois cais para suportar a travessia fluvial do Potengi.

Uma possibilidade concreta se abre com a saída da Capitania dos Portos do edifício em que hoje se encontra, o que viabiliza a utilização desse lote como espaço de recepção, na lateral norte do Terminal Pesqueiro, para uma embarcação do porte do *Acqua Mini*. A solução de cais poderia ser a mesma proposta no estudo BNDES/COPPETEC, avançando a partir do *deck* já existente no local, em caso de uma avaliação de engenharia naval aprová-lo para tal finalidade, e adaptando-a às condições desta proposta, como na figura a seguir.



O cais (atracadouro e flutuante) somaria 217 m², podendo receber dois veículos *Acqua Mini* simultaneamente. O serviço receberia, na margem direita do Potengi, os usuários através do lote da Capitania dos Portos e eles poderiam aceder ao Largo do Teatro através da Travessa Aureliano, como também poderiam chegar diretamente ao primeiro piso do edifício comercial sobre o pátio de manobras por uma rampa também disponibilizada na lateral do lote da CBTU, também pela Travessa Aureliano. A utilização turística para passeios poderia ser feita da mesma forma, usando-se o estacionamento do edifício comercial do terminal multimodal para desembarque e desembarque de grupos.

Trata-se essa solução de uma alternativa para manter uma possibilidade exeqüível de transporte hidroviário, estratégica para possibilidades futuras. Logo, a análise de viabilidade, como se colocou em princípio, não pode ser feita em termos estanques, propondo-se aqui examinar um empreendimento integrado, composto pelo edifício no espaço aéreo da estação ferroviária – vinculado fisicamente por uma passarela ao terminal de ônibus do Largo do Teatro, por acessos controlados ao terminal ferroviário e ao terminal hidroviário, além de contar com um estacionamento de porte razoável para a Ribeira.

A seção seguinte apresenta essa análise de viabilidade, tomando por base estimativas de demanda para o transporte hidroviário, ferroviário e rodoviário, bem como para a presença de usuários no Centro Comercial.

ANÁLISE DE VIABILIDADE DO EMPREENDIMENTO PROPOSTO

Nesta seção, apresenta-se a discussão sobre a viabilidade técnico-econômico-financeira do empreendimento que aqui se propõe. Recuperando informação já previamente apresentada neste Relatório, pode-se caracterizar o empreendimento proposto como um terminal de transporte multimodal, não necessariamente integrado operacional nem tarifariamente (embora isso seja desejável), composto por:

- (a) um pavimento comercial e de serviços no espaço aéreo da estação da CBTU (ou seja, sobre o pátio de manobra dos trens), com uma área construída estimada inicialmente em 10.000 m² e uma área bruta locável de cerca de 4.500 m²;
- (b) um estacionamento para automóveis, anexado à área citada no item (a), com a primeira alternativa envolvendo um único nível (o mesmo do estacionamento previsto no projeto do Terminal Pesqueiro, ou seja, o nível da operação ferroviária no pátio da estação), ocupando 2.000 m² de terreno e tendo capacidade para 100 veículos, e uma alternativa adicional que envolve a repetição da área em um pavimento superior, levando a área construída para 4.000 m² e a capacidade para cerca de 175 veículos;
- (c) um serviço hidroviário praticado por veículos com capacidade para 18 passageiros (Acqua Mlni ou similar), com cais na Redinha e na Ribeira, propondo-se para isso a utilização do lote e do edifício hoje ocupados pela capitania dos Portos;
- (d) conexão por meio de acessos públicos entre o pavimento comercial, o terminal hidroviário, o terminal rodoviário do Largo do Teatro (sugere-se passarela sobre a via, saindo da própria laje do edifício proposto) e o terminal ferroviário (que disporia também de acesso direto controlado por rampas e escadas).

Em primeiro lugar, devem-se apresentar os valores estimados para os investimentos necessários ao empreendimento. Para levantar esses valores, trabalharam-se estimativas de custos de construção para edifícios de porte e natureza similar ao que aqui se propõe. Os valores estimativos constam da tabela a seguir.

Estimativa de investimento total para o conjunto do empreendimento

Objeto	Quantidade de unidades	Valor unitário (R\$)	Valor total (R\$)
Edifício comercial e acessos	10.000 m ²	635,00 (1)	6.350.000,00
	10.000 m ²	254,00	2.540.000,00
	20.000 m²	444,50 (2)	8.890.000,00
Estacionamento A	2.000 m ²	68,00 (3)	136.000,00
Estacionamento B	4.000 m ²	254,00 (4)	1.016.000,00
Cais	434 m ²	2.645,00	1.147.930,00
Embarcações	2 u	255.000,00	510.000,00
Projetos e taxas	1 vb	200.000,00	200.000,00
Total do investimento requerido (opção A de estacionamento)			10.883.930,00
Total do investimento requerido (opção B de estacionamento)			11.763.930,00
Valor do investimento usado nos cálculos de viabilidade A			10.900.000,00
Valor do investimento usado nos cálculos de viabilidade B			11.800.000,00

Notas técnicas:

(1) Tomando R\$ 528,38 como indicador médio do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil para o custo de construção por m² no Rio Grande do Norte (agosto de 2007), multiplicando-se por um fator de qualidade diferencial da construção (em elevação, estrutura em concreto ou metálica, pavimento de alta resistência etc) de 1,33, tem-se uma estimativa de custo do m² igual a R\$ 634,06. Esse valor, aproximado para R\$ 635,00, refere-se à área de 10.000 m² que envolve o edifício. No entanto, há um custo adicional com a área a ser coberta, vez que não há pavimento térreo no edifício comercial. Esse custo foi tomado como igual a 40% do valor anterior, ou seja, aproximadamente R\$ 254,00.

(2) Custo médio do m² do edifício, obtido dividindo-se o valor total das parcelas e a soma das áreas de construção.

(3) Estacionamento sem cobertura, custos com pavimentação e sinalização.

(4) Estacionamento em dois pavimentos, o segundo sem cobertura.

Os custos anuais de operação do empreendimento em seu conjunto constituem o próximo passo para análise de viabilidade.

Para a estimação dos custos anuais de operação e manutenção do edifício comercial, tomou-se 15% do custo de construção por m², ou seja, um valor médio unitário de manutenção/operação da ordem de R\$ 66,68. Multiplicando-se esse valor pela área total do empreendimento, de 20.000 m², tem-se a quantia anual de R\$ 1.333.500,00.

O mesmo procedimento foi realizado com vistas a determinar o custo anual de manutenção/operação do estacionamento, lançando-se, entretanto, uma taxa correspondente a 10% do custo de construção por m², ou seja, R\$ 6,80 na opção A e R\$ 25,40 na opção B. Os custos totais anuais seriam, para o item manutenção/operação, de R\$ 13.600,00 na opção A e de R\$ 101.600,00 na opção B.

Para a operação e manutenção dos cais, adotou-se um custo anual por m² da ordem de 10% do valor da construção, ou seja, R\$ 264,50. Multiplicando-se pela área dos dois cais, tem-se um custo global anual de aproximadamente R\$ 114.793,00.

Para os custos anuais da manutenção/operação do serviço de barcos, incluindo-se aí custos de depreciação e de remuneração do capital chegou-se a um valor global de R\$ 304.000,00, considerada uma operação contínua de dois barcos *Acqua Mini* realizando cada um cerca de dez viagens fechadas/dia útil.

Dessa forma, o custo de manutenção/operação global do empreendimento ascende a R\$ 1.800.000,00 (aproximadamente) para a opção de estacionamento A. Para a opção B de estacionamento, o custo anual se eleva a R\$ 1.900.000,00. Os cálculos sintetizados estão na tabela a seguir.

Estimativa de custos anuais para o conjunto do empreendimento

Objeto	Plano A de estacionamento	Plano B de estacionamento
	Custos anuais	Custos anuais
Edifício comercial	R\$ 1.333.500,00	R\$ 1.333.500,00
Estacionamento	R\$ 13.600,00	R\$ 101.600,00
Cais	R\$ 114.793,00	R\$ 114.793,00
Operação barcos	R\$ 304.000,00	R\$ 304.000,00
Total custos anuais	R\$ 1.765.893,00	R\$ 1.853.893,00
Total arredondado	R\$ 1.800.000,00	R\$ 1.900.000,00

Em seguida, deve-se passar a estimar os itens de receita prevista. Nos cálculos, adotaram-se adequações de índices usuais para centros comerciais de natureza similar, inclusive no que diz respeito ao estacionamento. Para o caso do estacionamento e dos serviços de transporte, foram usadas expressões estimativas da demanda usadas em estudos de pólos geradores de tráfego e valores de tarifa ou preço baseados na realidade do mercado em Natal, vigente em 2007.

No cálculo da receita prevista para o edifício comercial, trabalhou-se com um somatório de três itens, a saber:

- (a) aluguel da área bruta locável e
- (b) *res separata*
- (c) ressarcimento de despesas condominiais

Para o cálculo do aluguel mensal da ABL tomou-se 1% do preço de venda de empreendimentos comerciais, como é a prática do mercado. Já a *res separata* (comumente chamada de “luvas”), parcela do Fundo de Comércio que compõe a remuneração do incorporador pela valorização que este confere ao lojista em função de atributos de localização e benfeitorias (por exemplo: ponto comercial, estacionamento, instalações prediais, áreas de uso comum, etc.), foi adotada neste estudo aquela mesma praticada no mercado na administração de empreendimentos do tipo *shopping center*, isto é, 60%.

Adotou-se o preço de venda no mercado como um valor resultante do acréscimo de um percentual de 20% aos custos de implantação (edifício + estacionamento + projetos e taxas). Assim, o preço de venda por m² de ABL foi estimado em R\$ 2.400,00 para o plano A de estacionamento, e de R\$ 3.100,00 para o plano B. Um redutor de aproximadamente 10% foi adotado para o primeiro desses preços, de modo a refletir a perda de atratividade do centro em função do menor número de vagas oferecidas no estacionamento, no caso do plano A. Dessa forma, chega-se a um valor de aluguel anual auferido pelo empreendedor na casa de R\$ 1.195.000,00 (aproximadamente) para a situação A e de R\$ 1.455.000,00 para a situação B (também arredondado).

Para o cálculo das luvas, houve que estimar o valor da receita potencial mensal dos lojistas. A metodologia adotada foi a mesma seguida no estudo BNDES/COPPETEC, que estimou para julho de 2001 uma receita por m² de ABL, para

classes sociais até 8 salários mínimos, de R\$ 247,63. Essa produtividade financeira do m² de área bruta locável foi atualizada pela variação do salário mínimo entre 2001 e os dias de hoje (crescimento de 2,11 vezes), chegando-se a um valor atual da receita estimada por m² da ordem de R\$ 522,77.

Em prol da segurança da análise, propôs-se a adoção de um redutor de 10%, para dar conta do fato de que a variação do salário mínimo não foi toda apropriada em adicional de consumo de bens tipicamente ofertados em centros comerciais. Assim, para os cálculos por vir, o valor adotado é de R\$ 470,00.

De posse desse valor, pode-se calcular o valor do Fundo de Comércio do Empreendimento, através da fórmula

$$\text{Fundo Mensal de Comércio (por m}^2\text{)} = (L \times R)$$

onde

L: Taxa de rentabilidade do lojista (tomada igual a 12%)

R: Receita Potencial Mensal do m² de ABL do empreendimento (R\$ 470,00)

O valor calculado pela fórmula acima resulta em R\$ 56,40 mensais, e a *res separata* corresponde no mercado a 60% deste fundo mensal de comércio, ou seja, R\$ 33,84. Enfim, pode-se agora calcular a receita anual do empreendimento derivada da exploração da área bruta locável, multiplicando-se o valor acima pelo montante de ABL e por 12 (meses do ano). Resulta então um valor total de aproximadamente R\$ 1.827.360,00.

Para o cálculo da parcela correspondente ao ressarcimento de despesas de natureza condominial (segurança, limpeza e higienização, serviços de água, energia e limpeza pública etc.), foi estimado um valor equivalente a 2/3 do custo de manutenção do edifício comercial. Isso leva a uma receita anual de taxas condominiais (ressarcimento de despesas com manutenção e operação) da ordem de R\$ 889.000,00.

Somando os três valores, pode-se estimar a receita anual futura auferida pelo empreendimento em R\$ 3.912.049,60 para o plano A de estacionamento, e de R\$ 4.101.624,00 para o plano B, como receitas derivadas exclusivamente do edifício.

Quanto ao estacionamento, usando-se seja a área útil construída, seja a área bruta locável, chega-se a que o edifício, pelos padrões adotados pela CET-São Paulo (Boletim Técnico n. 36, *shopping centers* em área urbana sem supermercado associado), atrairia um número simultâneo de automóveis no dia de maior movimento que é compatível com a oferta de 175 vagas (adotou-se 10% da demanda de automóveis diária de 1434 veículos).

Cabe observar entretanto que, por um lado, o tipo de edifício comercial e de serviços proposto – ainda mais pelo fato de estar situado em área de intensa movimentação de usuários de transporte público – não pode ser classificado como médio, de modo que as 175 vagas permitem, além da utilização por usuários do edifício, utilização por usuários de outras atividades no entorno, como Teatro, bancos, serviços de saúde etc.

Desta forma, para o cálculo da receita, adotou-se o índice derivado de ocupação plena, com um fator de pico de 10%, e um redutor por ociosidade e vagas isentas de 25%. Chega-se assim a uma utilização diária média do estacionamento por 1300 veículos. Considerando 300 dias equivalentes por ano, chega-se a um número de pagantes anuais no estacionamento de 390.000 veículos. Se se adota uma tarifa que independe do tempo de permanência (prática do mercado), e uma tarifa igual à hoje corrente de R\$ 2,00, chega-se a uma receita anual de estacionamento de R\$ 787.500,00. No caso do plano A de estacionamento (100 vagas), a arrecadação tarifária seria de R\$ 450.000,00 por ano.

Para a receita proveniente dos serviços de transporte aquaviário, adotou-se uma oferta diária média de 20 viagens fechadas, ou seja de 720 assentos.percurso (18 vagas por percurso; ida separado do de volta). Adotando-se uma ocupação média de segurança da ordem de 50%, tem-se que os barcos transportariam 360 usuários/dia médio. Operando 350 dias por ano nesse padrão, seriam 126.000,00 passageiros. Com uma tarifa (computada sem integração) igual à metade da tarifa de ônibus urbanos, ou seja, R\$ 0,85 por passageiro, tem-se uma arrecadação anual de R\$ 107.000,00.

Desta forma, a receita anual total do conjunto do empreendimento, com todas as margens de segurança adotados no cômputo, chegaria a R\$ 4.400.000,00 para o

caso do plano A e de R\$ 5.000.000,00 (valores arredondados) para o caso do plano B de estacionamento. Os cálculos destes totais são apresentados sinteticamente na tabela a seguir.

Estimativa de receitas anuais para o conjunto do empreendimento

Objeto	Plano A de estacionamento	Plano B de estacionamento
	Receita anual	Receita anual
Aluguéis	R\$ 1.195.689,60	R\$ 1.455.264,00
Luvras	R\$ 1.827.360,00	R\$ 1.827.360,00
Condomínio	R\$ 889.000,00	R\$ 889.000,00
Total exploração ABL	R\$ 3.912.049,60	R\$ 4.171.624,00
Estacionamento	R\$ 450.000,00	R\$ 787.500,00
Operação barcos	R\$ 107.000,00	R\$ 107.000,00
Total receitas anuais	R\$ 4.469.049,60	R\$ 5.066.124,00
Total arredondado	R\$ 4.400.000,00	R\$ 5.000.000,00

Assim concluído o levantamento de investimentos, custos e receitas, a tabela abaixo apresenta sinteticamente os resultados obtidos, já com os valores arredondados que serão usados no cálculo dos parâmetros de visibilidade econômico-financeira.

Estimativa de investimentos totais, custos e receitas anuais para o conjunto do empreendimento

Item	Plano A de estacionamento (valores em R\$)	Plano B de estacionamento (valores em R\$)
Investimentos	10.900.000,00	11.800.000,00
Custos anuais	1.800.000,00	1.900.000,00
Receitas anuais	4.400.000,00	5.000.000,00

Para proceder à análise de viabilidade, há que fixar algumas variáveis básicas de entrada, quais sejam:

(a) taxa de desconto anual que reflita os custos financeiros e os custos de oportunidade do empreendedor, além de um prêmio de risco, e que foi aqui fixada inicialmente em 20% ao ano;

(b) horizonte de planejamento do empreendimento, fixado inicialmente em 15 anos;

(c) período máximo de retorno desejado pelo empreendedor, estipulado em 8 anos;

(d) percentual de redução de receitas anuais, de modo a prever paralização temporária de atividades de algumas unidades lojistas, estipulado em 10%;

(e) percentual de ampliação dos custos, de modo a cobrir aumentos destes acima dos índices médios de inflação que reajustam receitas, avaliado em 5%;

(f) valor residual do investimento, calculado – ao fim do horizonte de planejamento de 15 anos – como um percentual de 50% do valor original e apenas sobre o conjunto edifício + estacionamento, ou seja, um valor residual de R\$ 4.500.000,00 para o plano A e de R\$ 4.900.000,00 para o plano B (valores arredondados a menor).

Adotando os parâmetros de Valor Presente Líquido, Taxa Interna de Retorno, Período de Retorno do Investimento e Valor Anual Líquido Equivalente para avaliar o investimento, tem-se os resultados apresentados na tabela a seguir.

Valores dos parâmetros de viabilidade (empreendimento completo)

Parâmetro de Viabilidade	Plano A	Plano B
Valor Presente Líquido (VPL)	-(929.697) < 0	230.096 > 0
VPL / Investimento total	- (9%) < 0	1,95% > 0
Taxa Interna de Retorno	~17,8% a.a.	~20,5 % a.a.
Período de Retorno Simples	5,3 anos	4,7 anos
Período de Retorno Corrigido	n.a.	15,5 anos > 8
Valor Anual Líquido Equivalente (VALE)	-(198.845) < 0	49.213 > 0
VALR / Investimento total	- (1,8%) < 0	0,4% > 0

Pode-se verificar que a análise realizada indica que o empreendimento apresenta-se, nas condições de taxa de juros e horizonte de planejamento, bem como de estudo de sensibilidade a custos e receitas, como econômico-financeiramente inviável no que se refere ao plano A. Isso se dá em face de que este plano registra a perda de arrecadação com o estacionamento de 75 vagas, além de que o valor dos aluguéis foram afetados por um redutor em função da menor atratividade do centro comercial pela redução de estacionamento. No entanto, em que pese a superação dos parâmetros se dá por pequena margem, mostra-se o empreendimento como viável em termos do plano B. Apenas se mostra o plano B inviável no parâmetro período de retorno corrigido.

No que segue, examina-se a situação dos parâmetros se excluirmos do conjunto do empreendimento os investimentos, custos e receitas relativos à operação de transporte fluvial. A primeira tabela a seguir mostra o quadro de investimentos, custos e receitas neste caso.

**Estimativa de investimentos totais, custos e receitas anuais
(empreendimento excluído o transporte fluvial)**

Item	Plano A de estacionamento (valores em R\$)	Plano B de estacionamento (valores em R\$)
Investimentos	9.226.000,00	10.106.000,00
Custos anuais	1.347.000,00	1.435.000,00
Receitas anuais	4.360.000,00	4.960.000,00

**Valores dos parâmetros de viabilidade
(empreendimento excluído o transporte fluvial)**

Parâmetro de Viabilidade	Plano A	Plano B
Valor Presente Líquido (VPL)	2.799.384 > 0	4.038.087 > 0
VPL / Investimento total	30% > 0	40% > 0
Taxa Interna de Retorno	~27,3% a.a.	~29,6 % a.a.
Período de Retorno Simples	3,7 anos	3,4 anos
Período de Retorno Corrigido	7,3 anos < 8	6,3 anos < 8
Valor Anual Líquido Equivalente (VALE)	598.737 > 0	863.673 > 0
VALR / Investimento total	6,5% > 0	8,5% > 0

Agora se percebe que a supressão dos investimentos no transporte fluvial, como também de seu déficit mensal (custos operacionais – receitas tarifárias), tem um papel definitivo na viabilização do empreendimento. Todos os parâmetros apontam viabilidade econômico-financeira para os casos dos dois planos, embora seja nitidamente o plano B aquele que se apresenta mais atrativo ao investidor.

Passa-se agora a examinar as condições de risco para o empreendedor nos termos desta última avaliação. Neste caso, analisa-se qual deveria ser a redução na diferença receita anual – custo anual para que o empreendimento sem transporte fluvial ainda permanecesse viável. No caso do plano A, admite-se uma redução dos benefícios líquidos anuais até de 23%, enquanto no plano B esse número é de 29%. Essa nova análise de sensibilidade demonstra que a avaliação dos empreendimentos, nos dois casos, é bastante sólida em termos de sua viabilidade econômico-financeira.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Verificou-se neste Relatório, de forma preliminar, a viabilidade técnico-econômico-financeira de utilizar-se o espaço aéreo do terminal ferroviário da Ribeira para a edificação de um centro comercial e de serviços em um único pavimento elevado de 10.000 m², apoiado por uma praça de estacionamento em dois pisos, com um total de 4.000,00 m² de área construída e cerca de 175 vagas.

Por outro lado, verificou-se que a proposição de adotar uma alternativa de transporte hidroviário, diga-se de passagem que tecnicamente viável, entre a Ribeira e a Redinha não apresenta viabilidade econômico-financeira, e inclusive – quando examinada em conjunto com o empreendimento acima descrito – retira toda os benefícios proporcionados potencialmente pelo subconjunto centro comercial + estacionamento.

Conclusivamente, pode-se então afirmar que a operação de transporte na travessia fluvial Ribeira – Redinha requer subsídios que, na análise feita e apresentada em detalhes neste Relatório, não podem ser compensados pelos adicionais de benefício líquido do empreendimento comercial e de serviços pensado à estação ferroviária.

Isso posto, cumpre afirmar que o projeto da travessia aquaviária só é implementável se houver uma decisão política de ancorá-lo em investimento público nos cais e embarcações, a fundo perdido.

Para clarificar a questão com respeito ao anterior estudo BNDES/COPPETEC já sintetizado neste documento, há que dizer que as análises de viabilidade feitas naquele momento supunham integração multimodal com o ônibus urbano e pressupunham um cenário sem a construção da Ponte Newton Navarro, cenário que, de resto, era o mais plausível quando aquele estudo foi concluído em 2001/2002.

Com a entrada em operação da ponte, a atratividade da integração ou da demanda direta pelos serviços de travessia fluvial por embarcações ficará certamente

comprometida a ponto de não conferir solidez de forma alguma para propostas de implantação da ligação hidroviária sem fortes subsídios públicos.

Realce-se, entretanto, que os parâmetros de viabilidade exibidos pelo centro comercial apensado à estação ferroviária são bem sólidos, e apontam para um empreendimento capaz de gerar excedentes que – se bem não são capazes de cobrir a operação hidroviária – podem ser apropriados na dinamização do serviço ferroviário, na mesma medida em que atuariam sinergeticamente este e aquele no sentido de um aumento da demanda por transporte ferroviário traduzível a maior viabilidade comercial do empreendimento apensado.

É neste sentido que este relatório sinaliza concreta e firmemente para o aprofundamento dos estudos visando à formulação de uma parceria estratégica entre Prefeitura de Natal, CBTU e Governo estadual que, lançando mão da figura jurídica do consórcio público entre Administrações local, estadual e federal, possa delinear mais concretamente um projeto de operação urbana que respalde a implantação do empreendimento em termos de legislação urbanística e aceitabilidade política da proposição.

Insistindo neste ponto, enfatize-se a possibilidade de que um consórcio público venha a ser o agente empreendedor social capaz de trazer à cena um projeto que, certamente, e tendo em muita consideração as indicações do PRAC-Ribeira, contribuirá sobremaneira para a requalificação do bairro e para a sua dinamização econômica e social, com contribuições na geração de emprego e renda, no aumento da arrecadação tributário-fiscal, na retomada da identidade cultural e do significado do bairro para Natal e sua Região Metropolitana.

Por fim, cabe ressaltar que, ante a iminência de construção do terminal Pesqueiro Público na orla fluvial, o edifício proposto assumiria também o papel de criar uma nova janela para o Potengi, apoiando o ideário da SEMURB com respeito ao tema da recuperação do rio para a cidade.