

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## 1. Introdução

Este Estudo de Impacto Ambiental (EIA) diz respeito ao processo de aproveitamento de pequena parte de área da baía de Guanabara conhecida como saco da Raposa e retificação de orla do terreno, localizada no bairro do Caju, no Rio de Janeiro, na entrada do canal do Fundão e nas proximidades do canal do Cunha, de forma a incrementar o potencial de operações comerciais do terminal de contêineres de responsabilidade da empresa **INTERCAN TERMINAIS DE CONTAINERES E LOGÍSTICA SA.**

A elaboração deste Estudo de Impacto Ambiental atendeu aos ditames da legislação ambiental federal e do estado do Rio de Janeiro, seguindo rigorosamente, na mesma sequência de itemização, a *Instrução Técnica DILAM 20/2010 – INSTRUÇÃO TÉCNICA PARA A ELABORAÇÃO DE ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA - E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA – PARA AS OBRAS DE REGULARIZAÇÃO DE CAIS, ATERRO E DRAGAGEM LOCALIZADOS ENTRE A PONTA DO CAJU E A ILHA DO FUNDÃO, MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, DE RESPONSABILIDADE DA EMPRESA INTERCAN TERMINAIS DE CONTAINERES E LOGÍSTICA SA.*, elaborada pelo Instituto Estadual do Ambiente – INEA.

O requerimento para o licenciamento do empreendimento faz parte do processo de licenciamento ambiental E-07/200.549/01.

É importante ressaltar que este projeto visa otimizar um empreendimento que já se encontra há décadas em operação (terminal portuário privativo), alfandegado pela Receita Federal, visando importação e exportação de produtos por terceiros. Assim, para favorecer o processo de expansão do empreendimento e conseqüente crescimento ordenado da área portuária do Estado, necessita-se melhorar as condições da área para movimentação e estocagem de contêineres, o que só poderá ser feito com agregação da única área disponível remanescente na região e que se encontra totalmente não aproveitável e em lamentável estado de degradação ambiental.

Desta forma e plenamente consciente da possibilidade da geração de novos empregos pelo incremento de sua produtividade, do aumento na arrecadação de impostos e, obviamente do lucro empresarial, os responsáveis pelo empreendimento acreditam que apenas pelo estabelecimento de regras claras e objetivas da empresa visando atender, de forma inequívoca, toda a legislação ambiental necessária a adequar o projeto às premissas fundamentais do direito e do bom-senso, além daquelas normas que dizem respeito à saúde do trabalhador e do bem-estar da

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

população circunvizinha, é que se poderá levar a bom termo tal projeto que, ao final, provará ser benéfico no que diz respeito a contribuir para o desenvolvimento sustentado do Estado em área da baía de Guanabara.

Este projeto foi iniciado em 2001, quando da realização de estudos específicos referentes à possibilidade de dragagem em área circunvizinha a aquela de interesse atual e que foram contratados pela INTERCAN à Fundação COPPETEC e que fizeram parte dos *Estudos para a Dragagem de Canal de Acesso e Bacia de Evolução do Terminal da INTERCAN, Canal do Fundão, Baía de Guanabara, RJ.*

Assim, o EIA foi composto com os dados obtidos na região ao longo de estudos ali já realizados, uma vez que as condições físicas no local são as mesmas de época pretérita recente e por análises e dados complementares que geraram todas as informações necessárias à perfeita compreensão do projeto quando do licenciamento ambiental (licença de operação) do terminal.

O EIA também foi complementado com informações obtidas em 16 pontos de amostragem de sedimento, realizadas pela empresa Oceanotécnica Pesquisas e Operações Submarinas Ltda., realizadas em 2004, por solicitação da INTERCAN.

## **2. Objetivo do Estudo de Impacto Ambiental**

Com base no resultado do Estudo de Impacto Ambiental para as obras propostas na área do saco da Raposa, objetiva-se a obtenção de licença ambiental pertinente para a realização das obras, de forma a atender aos termos estabelecidos pelo Sistema de Licenciamento Ambiental – SLAM – sob responsabilidade técnica do Instituto Estadual do Ambiente.

Este estudo também será distribuído aos órgãos definidos por este Instituto e será disponibilizado, para conhecimento e análise, a toda a sociedade, que poderá se manifestar quanto a conveniência das obras, seus impactos negativos e positivos, medidas compensatórias e mitigadoras, entre outros aspectos.

## **3. Abrangência do estudo**

O estudo abrangeu a área marítima diretamente destinada às obras de completação com aterro e retificação de cais, bem como aquelas que poderão sofrer possíveis influências direta e indireta da obra, considerando, inclusive, os aspectos relacionados com a socioeconomia da região.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Assim, o estudo limita-se, em resumo, ao preenchimento com aterro limpo de uma área inutilizada da baía de Guanabara, com cerca de 5 mil metros quadrados, no local conhecido como saco da Raposa e, ainda, a retificação de cais no terreno da INTERCAN. As Figuras I-1 e I-2 apresentam comparação da configuração pretendida a partir do aterro da área mencionada e da retificação do atual cais do empreendimento.

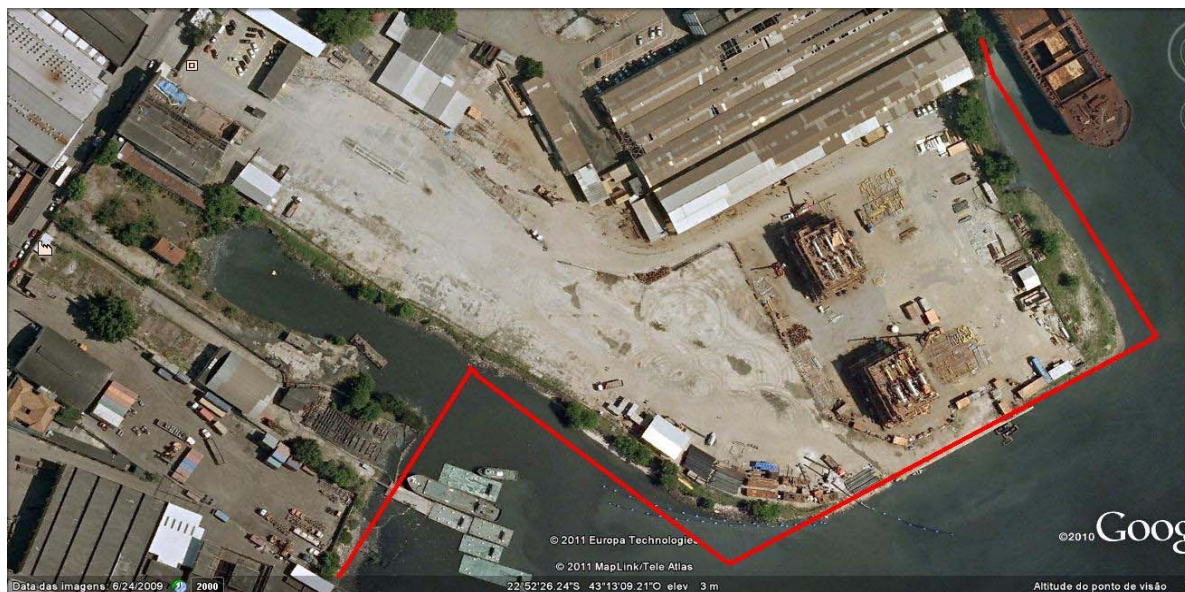


Figura I-1 – Atual área do empreendimento, com delimitação em vermelho da área a ser regularizada e Figura I-2 com projeção da nova área a ser aterrada e regularizada

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## 4. Dados do empreendedor

### - Identificação do Empreendimento

Razão Social: Intercan Terminais de Containeres e Logística S.A.

CNPJ: 02.327.878/0001-61

Inscrição Estadual: 82.373.268

Inscrição Municipal: 02.316.978

Nome de Fantasia: Porto Novo Rio

Endereço: Rua Carlos Seidl, 576

Caju / Rio de Janeiro - RJ

CEP: 20931-001

Telefone: (21) 2580-2588

Fax: (21) 2580.2588

Website: [www.portonovo-rio.com.br](http://www.portonovo-rio.com.br)

email: [administracao@portonovo-rio.com.br](mailto:administracao@portonovo-rio.com.br)

Contatos: Sérgio Marques

email: [marques@portonovo-rio.com.br](mailto:marques@portonovo-rio.com.br)

Responsável Legal da empresa junto ao INEA

Silvio Ferreira de Carvalho Junior

### - Identificação dos Representantes Legais da Empresa

Presidente: Silvio Ferreira de Carvalho Junior

email: [sjunior@portonovo-rio.com.br](mailto:sjunior@portonovo-rio.com.br)

Gerente Geral: Sérgio Marques

Email: [marques@portonovo-rio.com.br](mailto:marques@portonovo-rio.com.br)



---

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## **5. Empresa responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental**

- Razão social: SMS Consultoria Ambiental Ltda
- CNPJ: 04.714.569-0001/70
- Nome de Fantasia: SMS
- Rua XV de Novembro, 343, loja 13A  
Rio Bonito - RJ - CEP: 28.800-000

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

## **6. Alternativas tecnológicas e de localização do projeto, inclusive a opção de sua não realização**

A alternativa de localização do projeto inexistente, à medida que a área pretendida é contígua a atual área onde já está operando o Porto Novo Rio - Intercan. Portanto, o simples fato de pretender-se ampliação de área para incremento do empreendimento justifica a manutenção do empreendimento nesta área portuária e não da sua realocação. Por outro lado, a realocação do empreendimento acarretaria, certamente, em grande alteração estrutural na dinâmica de operação do porto, além de ser mais um fator impactante para o ambiente a medida que uma possível nova localização implicaria possíveis novos e maiores impactos ambientais em outro local.

Já a alternativa de não-realização da obra de acréscimo de nova área e de regularização de cais implicaria na inviabilidade do crescimento do empreendimento ou da sua estagnação comercial, uma vez que não há mais terrenos disponíveis para aquisição nas imediações do terminal.

Tal fato de não-realização da obra iria contra as novas tendências de crescimento econômico nacional já que, cada vez mais, o país vem se defrontando com o constante incremento do comércio internacional em face da adesão da nação ao irreversível processo de globalização da economia e da sempre crescente competitividade internacional. Portanto, diante da abertura das novas fronteiras econômicas e sociais a que o país se expõe cada vez mais a não realização de tal empreendimento poderia ser um dos fatores de limitação e de não crescimento empresarial e de todas as demais ações benéficas daí decorrentes, como aquelas discutidas a seguir e que dizem respeito à ajuda no desenvolvimento de uma área praticamente abandonada pelo Poder público, carente de novos e eficazes investimentos, de geração de novos empregos, de incremento da arrecadação tributária e de acompanhamento da nova dinâmica de remodelação da área portuária do Rio de Janeiro

Ressalta-se que a obra será benéfica para a região, hoje já bastante impactada pela péssima qualidade das águas e do sedimento da baía de Guanabara no trecho, fatos decorrentes principalmente da péssima qualidade da água do canal do Cunha. Também a circulação inadequada de correntes neste saco, cuja troca de água acontece apenas com base nos efeitos das mudanças diárias de marés, acarreta excessivo e constante assoreamento e grande estagnação da área por conta da enorme quantidade de lixo que ali se deposita trazida pelo canal do Cunha e pelas águas da própria baía, sendo o procedimento de aterramento a melhor solução para o saneamento da região.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## **7. Impactos ambientais gerados sobre a área de influência do empreendimento nas fases de planejamento, implantação, operação e desativação**

Não existem impactos ambientais a serem gerados na área de influência quando da fase de planejamento do novo empreendimento.

Quando da implantação espera-se incremento na movimentação de veículos nas ruas do baixo do Caju, tendo em vista a necessidade de lançamento de aterro. A movimentação de pessoal e de maquinário característico de obras de construção civil poderá aumentar, temporariamente, a pressão sonora na região, mesmo que de forma limitada a área do empreendimento. Também ocorrerá impacto direto na área de lançamento do material de aterro uma vez que este será lançado diretamente sobre o mar; no entanto, neste momento, a área já terá sido isolada da massa d'água da baía, o que impedirá incremento de material particulado na região.

Durante a fase de operação não se espera incremento significativo de impactos uma vez que não haverá alteração nas rotinas portuárias hoje existentes na área do projeto, podendo apenas ocorrer incremento no número de caminhões e carretas que movimentarão cargas de e para o porto.

Não é esperada desativação do empreendimento, uma vez que após a aterrada, a nova área poderá ser direcionada para novos usos por novos empreendimentos.

Todos os impactos negativos e positivos advindos do novo empreendimento são mais bem discutidos em capítulo específico que trata, inclusive, de eventuais medidas de minimização dos mesmos.

## **8. Compatibilidade do projeto com políticas setoriais, os planos e programas de ação federal, estadual e municipal, propostos ou em execução na área de influência**

Novos programas ambientais ou de cunho social foram ou ainda vêm sendo implementados na região da baía de Guanabara, de forma a melhorar a qualidade de vida das populações que vivem em seu entorno assim como a qualidade ambiental desta baía. A seguir, a lista dos programas de maior visibilidade:

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

## - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC II) - (Federal)

O Governo Brasileiro tem dado especial atenção ao uso sustentável dos recursos costeiros. Tal atenção expressa-se no compromisso governamental com o planejamento integrado da utilização de tais recursos, visando o ordenamento da ocupação dos espaços litorâneos. Para atingir tal objetivo, concebeu e implantou o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), implementando um processo marcado pela experimentação e pelo aprimoramento constante.

O PNGC foi constituído pela Lei 7.661, de 16/05/88, cujos detalhamentos e operacionalização foram objeto da Resolução no 01/90 da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), de 21/11/90, aprovada após audiência do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA). A própria Lei já previa mecanismos de atualização do PNGC, por meio do Grupo de Coordenação do Gerenciamento Costeiro (COGERCO).

Em todo esse período, houve um notável acervo de realizações, como a efetivação do processo do zoneamento costeiro, a criação e o fortalecimento de equipes institucionais nos Estados e o aumento da consciência da população em relação aos problemas da Zona Costeira.

A presente revisão busca adequar o PNGC à sua prática atual, contemplando, assim, a experiência acumulada no âmbito do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal (MMA) e pelos diversos executores de suas atividades, incorporando, conseqüentemente, as novas demandas surgidas no âmbito da sociedade, cujo marco balizador está representado nos documentos gerados pela Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida como RIO-92. Destaca-se a chamada "Declaração do Rio sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento" e a "Agenda 21".

Sob essa orientação, esta nova versão do PNGC (PNGC II) busca estabelecer as bases para a continuidade das ações, de forma a consolidar os avanços obtidos, e possibilitar o seu aprimoramento, mantendo a flexibilidade necessária para o atendimento da ampla diversidade de situações que se apresentam ao longo da extensa Zona Costeira brasileira.

## - Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro (GERCO) – (Federal)

Tem como objetivo "planejar e gerenciar, de forma integrada, descentralizada e participativa, as atividades socioeconômicas na Zona Costeira, de forma a garantir sua utilização sustentável, por meio de medidas de controle, proteção, preservação e recuperação dos recursos naturais e ecossistemas costeiros".



**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

A operacionalização deste objetivo pressupõe o desenvolvimento de uma estratégia de sistematização da informação, ou seja, do conhecimento da realidade, de planejamento consequente com esse conhecimento e de uma execução baseada no envolvimento e na integração inter setorial das ações públicas e na transparência das relações entre governo e sociedade. Tem-se nesta estrutura de funcionamento do Programa o MMA como coordenador e os 17 estados litorâneos como executores, os quais buscam integrar suas ações com os municípios.

## - Dragagem da Área do Porto do Rio de Janeiro – PAC (Federal)

A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) concluiu no início de dezembro, dentro do Programa Nacional de Dragagem (PND), a dragagem de aprofundamento do Porto do Rio de Janeiro. O governo federal investiu nesta primeira fase o valor de R\$ 138,6 milhões, com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Foram retirados 3,9 milhões de metros cúbicos de sedimentos, o que deixou o porto em alguns trechos com a profundidade de -15 metros. Na área do canal de acesso para os Terminais de Contêineres do Cais do Caju, será permitido agora o tráfego de navios de 8 mil contentores de vinte pés (TEU), sem contar com a nova bacia de evolução que terá um diâmetro de 440 metros, suficiente para o giro de um navio do tipo Panamax.

O porto será beneficiado com uma segunda etapa, no valor de R\$ 95 milhões, que deverá ser licitada em 2012 e terá áreas de até -17 metros de profundidade. Isto mudará por completo a dinâmica da movimentação, que, segundo dados da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), poderá aumentar em até cinco vezes.

## - Plano de Recuperação da Indústria Naval no Rio de Janeiro (Federal)

Plano bastante ambicioso que visou a reestruturação da indústria naval do Rio de Janeiro pela revitalização dos estaleiros localizados na baía de Guanabara. Tal projeto contou com o financiamento do BNDES e do Fundo da Marinha Mercante e com a intensa participação da então Secretaria de Estado de Indústria Naval, Petróleo e Energia – SEINPE e foi um projeto que já apresentou resultados visíveis para a recuperação desta tradicional indústria no estado do Rio de Janeiro.

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

- Plano Hidroviário (Federal)

Tenciona-se, por este projeto que já foi alvo de estudos realizados pela Universidade Federal do Rio de Janeiro / COPPE, em conjunto com técnicos do BNDES, otimizar o sistema de transportes aquaviários na região da baía de Guanabara.

- Plano de Ação Federal da Zona Costeira – PAF / ZC – (Federal)

A primeira versão do plano estabeleceu o referencial acerca da zona costeira e da atuação da União, com uma síntese das concepções e responsabilidades federais para o seu planejamento e a sua gestão. São avaliados os aspectos legais, materiais e estratégicos dessa atuação, além dos encargos colocados pelos compromissos internacionais firmados pelo país.

O PAF de 1998 foi estruturado a partir de quatro programas e trinta e duas linhas de ação, cada uma com seu executante principal e seus parceiros diretos identificados. Destas, doze tinham o MMA como principal executor e outras cinco como co-executante. Entre as parcerias almejadas destacavam-se as ações conjuntas com a Secretaria de Patrimônio da União (SPU), com o IBAMA, e com a Marinha do Brasil, os quais, junto com o MMA, eram responsáveis pela quase totalidade dos programas.

O PAF, como visto, teve como meta promover a articulação das atividades e ações da União na Zona costeira, entretanto, juridicamente, havia uma lacuna a ser preenchida, pois, até então, a Lei que institui o PNGC não havia sido regulamentada, uma vez que o texto da Lei não estabelece o conteúdo do Plano e nem as normas reguladoras do uso e fruição dos bens e recursos existentes na zona costeira, limitando-se a dispor sobre diretrizes para a sua elaboração.

Desta forma, com base nos programas do citado Plano, o GT constituído no âmbito do GI–GERCO elaborou o texto do Decreto n. 5.300, de 7 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei n. 7.661/88, dispondo sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelecendo critérios de gestão da orla marítima.

- Programa Estadual de Gerenciamento Costeiro (GERCO) – (Estadual)

A zona costeira, especialmente no Estado do Rio de Janeiro, pode ser considerada como um espaço repleto de contrastes, constituindo-se, dessa forma, um campo privilegiado para o exercício de diferentes estratégias de gestão ambiental. Ao longo do litoral, são encontradas áreas para onde convergem intensa urbanização, atividades industriais de ponta e atividades portuárias, bem como uma exploração turística em larga escala.

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

Um aspecto fundamental associado à questão dos usos desse espaço e dos recursos ambientais da zona costeira reside no fato de que, nesses locais, definem-se, em geral, quadros problemáticos do ponto de vista da gestão ambiental, o que demanda ações de caráter corretivo, com a mediação dos conflitos de uso dos espaços e recursos comuns e de controle do impacto sobre o ambiente marinho, decorrente de poluição e contaminação por diferentes tipos e fontes.

O Gerenciamento Costeiro é um programa do Governo Federal que tem como objetivo orientar e disciplinar a utilização racional dos recursos ambientais da Zona Costeira de forma a contribuir para a elevação da qualidade de vida da população, promovendo a proteção de seu patrimônio natural, histórico, étnico e cultural.

Está integrado ao Programa Nacional do Meio Ambiente II - PNMA II, desenvolvido pelo Ministério do Meio Ambiente - MMA.

A partir da promulgação da Lei Federal nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que instituiu o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, fundamentado na Política Nacional de Meio Ambiente, os estados ficam obrigados a instituírem coordenações estaduais de Gerenciamento Costeiro.

Desta forma, o Decreto 5.300, de 2004, que regulamenta o PNGC, dá ao Estado do Rio de Janeiro, através da sua coordenação Estadual de Gerenciamento Costeiro e na esfera de suas competências e nas áreas de sua jurisdição, as atribuições de planejar e executar as atividades de gestão da zona costeira em articulação com os Municípios e com a sociedade.

- Programa de Despoluição da Baía de Guanabara – PDBG (Estadual)

O mais ambicioso projeto já idealizado para promover a despoluição da baía de Guanabara que, ao longo dos últimos cinco séculos vem sofrendo com a problemática da poluição provocada pela ação antrópica em toda a sua bacia.

Investimento de aproximadamente US\$ 800 milhões, que teve participação do Banco Interamericano de Desenvolvimento, do governo japonês do governo do estado do Rio de Janeiro.

Já que a grande contribuição de material poluente para a baía ainda se dá sob a forma de lançamento de esgotos sanitários *in natura*, cerca de 70% deste volume de dinheiro foi utilizado na área de saneamento, com a construção de redes e estações de tratamento para esgotos sanitários e emissários submarinos para tratamento e destinação final destes materiais.

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

No caso do tratamento dos esgotos sanitários, há que se salientar que a área do projeto dista cerca de um quilometro da Estação de Tratamento de Esgotos Alegria, localizada às margens do canal do Cunha e que é responsável pelo tratamento dos esgotos originados por cerca de 1,5 milhão de pessoas, reduzindo, desta forma, a contribuição de material orgânico sedimentável nesta região da baía de Guanabara.

Embora localizados em áreas distantes da região, cerca de dez sistemas de tratamento de esgotos sanitários vem sendo implementados na bacia da baía de forma a reduzir o volume de esgoto *in natura* lançado nestas águas.

Faz parte deste grande projeto de despoluição a revitalização da circulação da maré na região do canal do Cunha, o que vem acontecendo com a realização de serviços de dragagem neste canal, aqui compreendendo o trecho entre a ilha do Fundão e a Linha Vermelha.



Figura I-3 – Vista, a partir do Terminal da INTERCAN, das obras de instalação da ETE Alegria, da CEDAE, em 2004

---

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

- Projeto de Gestão Integrada dos Sistemas de Destinação Final de Resíduos Sólidos dos Municípios da Bacia da Baía de Guanabara (Estadual)

Também os resíduos sólidos urbanos (lixo) contribuem sobremaneira para a poluição da baía e, desta forma, boa parte da verba do PDBG foi aplicada em programas de tratamento de resíduos sólidos, projetos de macrodrenagem e projetos ambientais complementares. Espera-se que com a eficácia destas ações integradas ocorra a recuperação gradual da baía e do seu entorno em um futuro não muito distante.

De acordo com informações divulgadas pelo PDBG, após a conclusão de todos os projetos referentes a esta componente do Programa, cerca de 90% do volume total de resíduos sólidos gerados nas regiões-alvo terá destinação final adequada.

- Programa Vida Nova (Estadual)

Faz parte da Agenda Social do Governo do Estado, como ação prioritária, atendendo jovens entre 16 e 22 anos de ambos os sexos de comunidades expostas à violência.

Atuando desde 1999, o programa já atendeu a mais de 3.000 jovens oferecendo complementação de seus estudos (ensino fundamental) e com uma vertente voltada à qualificação profissional baseada na *Agenda 21* (Qualidade de Vida e Meio Ambiente Saudável) em comunidades carentes.

- Programa Nova Baixada (Estadual)

Teve por objetivo melhorar as condições de saúde dos moradores de oito bairros de cinco municípios da baixada fluminense, com ações de ampliação de infra-estrutura e serviços básicos no entorno das moradias.

- Projetos para a Ilha do Governador (Municipal – Rio de Janeiro)

A Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Prefeitura do Rio de Janeiro trabalhou com programas ambientais visando à preservação e recuperação da área de manguezal de Jequiá e outro com intervenções, adequando urbanismo e meio ambiente na Ilha do Governador.



---

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

- Projeto de Recuperação da Região da Praça Mauá (Municipal – Rio de Janeiro) – Porto Maravilha

O Brasil vem apresentando um crescimento consistente nos últimos anos. O Rio de Janeiro dá claros sinais de uma nova dinâmica econômica, impulsionada pelos grandes eventos que vão ocorrer na cidade nos próximos anos. A Operação Urbana Porto Maravilha está preparando a Região Portuária, há muitos anos relegada a segundo plano, para integrar este processo de desenvolvimento.

A Lei Municipal n. 101/2009 criou a Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro. Sua finalidade é promover a reestruturação local, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos da região, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da área. O projeto abrange área de 5 milhões de metros quadrados, que tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco, e Francisco Bicalho.

- Projetos específicos para a área do Caju e adjacências

O projeto mais recente realizado na região foi a abertura de novo acesso, pela avenida Brasil, para a área portuária do Caju e que facilitou a movimentação de caminhões e carretas de e para o bairro, que apresenta feição característica de região industrial portuária, conforme pode ser observado nas Figuras I-4, I-5 e I-6 que demonstram claramente as tendências da região.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.



Figura I-4 – Área próxima à bacia de evolução da *INTERCAN*, caracterizada por empreendimentos instalados à beira-mar e quase todos com dependência direta de saída para o mar

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.



Figuras I-5 e I-6 – Estaleiros e terminais localizados no saco da Raposa, vendo-se, em primeiro plano, a margem totalmente assoreada e o espelho d'água da baía na região prevista para o empreendimento

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

**9. Definição e justificativa dos limites geográficos da área de influência do projeto a serem direta ou indiretamente afetada pelos impactos, com mapeamento em escala adequada dos sítios de localização do projeto e de incidência direta dos impactos, considerando a proximidade com as áreas protegidas por legislação específica**

A baía de Guanabara é a única área realmente protegida na região, uma vez que ali não se encontram mais vestígios de outros ecossistemas naturais, uma vez que toda a região onde está inserido o bairro do Caju encontra-se sob fortíssima ocupação antrópica que remonta a pelo menos dois séculos.

Resquícios de manguezal podem ser encontrados e estão distribuídos de forma esparsa nas proximidades da estação de tratamento de esgotos Alegria, localizada a cerca de um quilometro (por mar) da área de interesse; no entanto, esta área também já se caracteriza por forte pressão antrópica que limita a área vegetada do manguezal a estreitas franjas próximas a orla e onde o manguezal se mistura com grande número de espécies exóticas plantadas ao longo e logo após a inauguração da linha Amarela.

**10. Descrição do projeto e suas alternativas; apresentação dos objetivos, das justificativas, dos dados econômicos e financeiros, dos cronogramas, das ações a serem executadas e de dados técnicos**

**10.1. Descrição Sucinta do Projeto**

Aterro de pequeno trecho sem uso da baía de Guanabara para acréscimo de área do terminal e regularização de cais no entorno da atual área do empreendimento, visando otimização de suas atividades.

A delimitação em vermelho apresentada na Figura I-7 melhor descreve as áreas a serem utilizadas.



Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

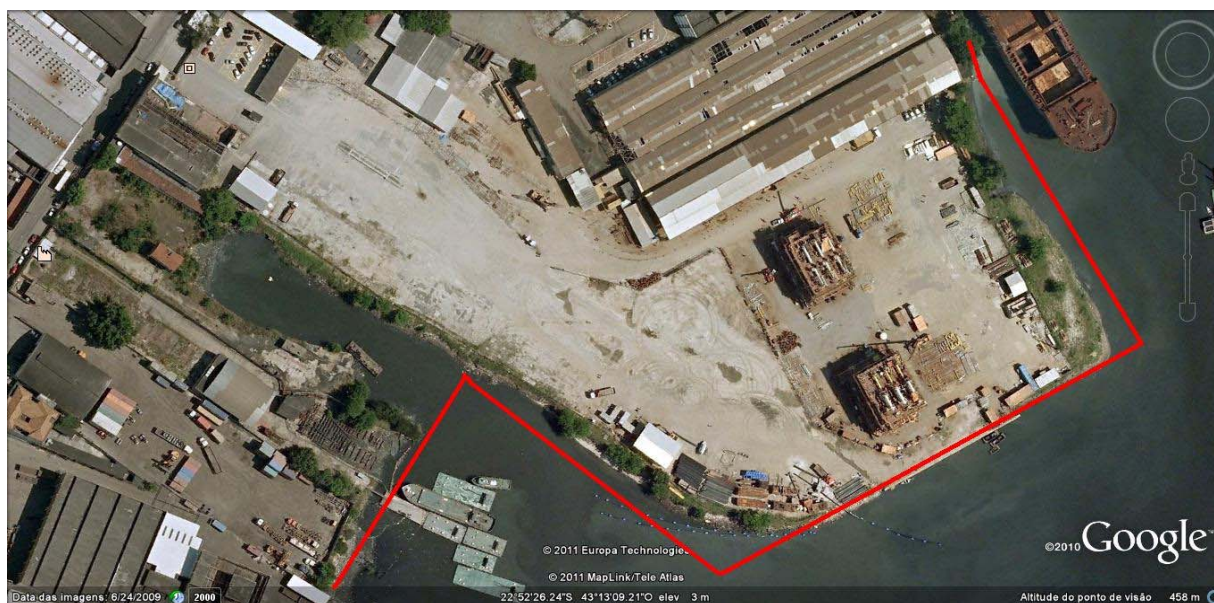


Figura I-7 – Linha (vermelha) de delimitação para regularização do cais e de aterro

## 10.2. Objetivos e Justificativas do Projeto

O maior objetivo do projeto é o incremento da produtividade do terminal, com agregação de terreno a ser criado, contíguo à atual área do empreendimento, para alocação de contêineres da INTERCAN e demais serviços prestados pela empresa ao setor de comércio mundial via marítima.

A melhor justificativa para o projeto é o esperado aumento de movimentação de carga portuária, uma vez que o Brasil, hoje, já se insere entre os países com grande movimentação de mercadorias nos sentidos de importação e exportação, o que agrega alto potencial favorável de negócios a balança comercial brasileira e que tem por base o intenso comércio marítimo nacional.

Desta forma, a desejável ampliação de um porto alfandegado, em área abrigada, fora da área central do porto do Rio de Janeiro embora localizado no município do Rio de Janeiro, certamente contribuirá para o incremento da balança comercial brasileira no que diz respeito ao comércio internacional, com óbvio incremento na arrecadação de impostos e manutenção de empregos especializados.

Em resumo, visa-se com tal procedimento ampliar e incrementar o negócio atual da Intercan com vistas ao atendimento à crescente demanda do mercado offshore e, em especial, às demandas do pré-sal.



Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

### **10.3. Localização do projeto, situação do terreno e destinação das diversas áreas e construções, vias de acesso existentes e projetadas, inclusive pátios de obras e vias de serviço**

#### **10.4. Localização do Projeto**

As obras serão realizadas em área contigua ao atual pátio da Intercan, que já opera na rua Carlos Seidl, 576, no bairro do Caju, no Rio de Janeiro - RJ, às margens da baía de Guanabara, com a qual faz limite, estando o atual terminal da Intercan já devidamente licenciado ambientalmente para operação como terminal portuário. Dali, pode-se atingir com facilidade a avenida Brasil, importante via de acesso à cidade, tanto pela rua Carlos Seidl como utilizando o mais novo acesso à área pela avenida Portuária, cujo acesso se dá diretamente pela própria avenida Brasil.

O centro da área pretendida para aterro está localizado nas coordenadas lat. 22° 52'30 45" S e long. 43° 13'09 75"O.

O acesso por terra a esta área se dá por uma única entrada, que será a mesma a ser utilizada para acesso a nova área para a movimentação de veículos e de carretas.

O acesso marítimo à área do cais se dá pelo canal da ilha do Fundão, por onde se acessa o saco da Raposa.

O terminal não é beneficiado com serviço de linha férrea para movimentação de sua carga que, no Caju não alcança esta região.

#### **10.5. Alternativa Locacional para o Empreendimento**

Trata-se de empreendimento para movimentação de contêineres visando importação e exportação de mercadorias, cuja atividade é a de Terminal Alfandegado pela Receita federal, localizado em área portuária do Rio de Janeiro, na margem leste da baía de Guanabara, cujo local já vem sendo, há décadas, utilizado para esta tipologia comercial.

Deve-se considerar que a área em questão faz parte do complexo portuário do Rio de Janeiro, com o porto atuando como terminal de uso privado, não havendo, portanto, possibilidade de implantação da atividade em outro local que não este em face de a atual configuração e disponibilidades da área do porto do Rio de Janeiro.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.



Figura I-8 e I-9 - Localização do empreendimento às margens da baía de Guanabara, nas proximidades do canal do Cunha, no bairro do Caju

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## 10.6. Cronograma de obras

Prevê-se um período ininterrupto de dezoito meses para o desenvolvimento de todos os trabalhos, incluindo a mobilização, o início efetivo das obras e, finalmente, a desmobilização e retirada dos equipamentos utilizados na construção, com uso imediato da área. O detalhamento do cronograma pode é apresentado na folha I-28.

## 11. Dragagem

Não haverá necessidade de realização de dragagem para a realização da obra.

## 12. Aterro e Regularização de Cais

### 12.1. Identificação das jazidas a serem utilizadas para a realização do aterro para regularização do cais

O material a ser utilizado para a regularização e aterramento da área marítima pretendida para ocupação deverá ser aquele proveniente de fornecedores obtidos no mercado da construção civil e, ainda, se disponível, aquele proveniente das obras do metropolitano do Rio de Janeiro e, eventualmente, de outras tantas obras que vem sendo realizadas na cidade do Rio de Janeiro por conta dos compromissos assinados pelo Governo municipal visando preparação para a Copa do Mundo de Futebol, em 2014 e, posteriormente, para os Jogos Olímpicos de 2016.

Em caso de necessidade de obtenção de materiais específicos ou em maior quantidade do que aquela disponível, o material para aterro será adquirido de empresas de mineração localizadas o mais próximo possível da obra, desde que tais empreendimentos apresentem toda a documentação de licenciamento ambiental referente à tais jazidas.

O volume previsto de material de aterro para completação da área está estimado em torno de 50 mil metros cúbicos de areia ou saibro, a ser transportado para a área do Caju por caminhões basculantes, cujos melhores trajetos serão definidos a partir dos pontos de disponibilidade diretamente para o local das obras.

Estima-se que ao longo da obra, que deverá durar cerca de dezoito meses, dependendo da disponibilidade de material, ocorrerá movimentação de caminhões que transitarão na cidade do Rio de Janeiro. Neste trajeto, que deverá ser feito, sempre que possível, em horários de menor pico de trânsito, os caminhões

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

transitarão com a carga adequadamente coberta, de forma a evitar derramamento pelas vias públicas. Da mesma forma, o basculamento da carga na área da obra deverá ser feito de forma controlada, de forma a evitar excesso de poeira na região.

Não há previsão de emprego de transporte de material para aterro por balsas, pela baía de Guanabara.

## **12.2. Técnicas construtivas e equipamentos a serem utilizados**

### **12.2.1. Na Instalação**

Durante toda a construção a obra funcionará com regime de apenas um turno diurno de trabalho, em horário comercial entre 08:00 e 19:00 horas.

Além da obra pretendida, não serão construídas instalações adicionais temporárias, como galpões, sanitários, alojamentos, escritórios, pois a atual infraestrutura da Intercan será utilizada neste processo, sendo suficiente para atender a toda a demanda das obras.

#### **12.2.1.1. Materiais e equipamentos a serem utilizados durante as obras**

A pavimentação será feita basicamente com brita.

Sobrecargas: Sobrecarga de 5 tf/m<sup>2</sup>.

Equipamentos móveis:

- Guindaste sobre pneus "Mobile Crane" tipo Gottwald de 5<sup>a</sup>. Geração, com carga de 233 tf por patola e/ou guindastes Fantuzzi 200 e Liebherr 400
- Guindastes sobre esteiras do tipo "Sky horse"

Trem tipo rodoviário: Trem tipo rodoviário: Classe 45 da NBR-7188;

#### **12.2.1.2. Aterro**

Para permitir a ampliação do pátio existente é prevista a execução de um aterro no local denominado saco da Raposa. As saias deste aterro serão protegidas por meio de revestimento de rip-rap formado por rochas de granito de até 100 kg cada, repousando sobre manta de geo-textil tipo BIDIM, OP-40 ou similar.

O aterro será constituído de material arenoso e poderá ser lançado hidráulica ou mecanicamente.

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

Devido às características geotécnicas do material existente e que dará suporte para o aterro é de se esperar recalques do mesmo.

### **12.2.1.3. Pavimentação e Drenagem**

A retro área aterrada será devidamente compactada procurando atingir índice de compactação próximo ao Proctor normal. Após esta compactação, será feito um revestimento com solo brita que dará bom acabamento superficial.

A drenagem será parte superficial e parte subterrânea, sendo a tubulação enterrada constituída por tubos de concreto armado pré-moldado com 300 mm de diâmetro interno.

Foram também previstas subestações elétricas com capacidade para alimentar tomadas para os contêineres *reefer* e para os guindastes para contêineres novos.

### **12.2.1.4. Cais**

Para melhor aproveitamento da área em função de sua vocação portuária, prevê-se a complementação do cais existente por meio de um novo cais para uma profundidade inicial de -6 metros, dotado de cabeços de amarração de 50tf e defensas de borracha.

Será constituído por cortina de estacas-prancha metálicas coroadas por um muro de acabamento de concreto armado com barras de aço CA-50 A e atirantada ao solo de boa qualidade por meio de tirantes injetados.

### **12.2.1.5. Previsão do tráfego de embarcações, contemplando o porte e tipo**

Não há previsão para o uso de embarcações durante a realização das obras, uma vez que todos os trabalhos de aterro e de construção de enrocamentos ou similares para a retificação de cais serão realizados por terra. Esta sistemática otimizará os processos construtivos e oferecerá maior condição de controle dos riscos inerentes a acidentes de trabalho em terra e ambientais no espelho d'água da baía.



**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

## **12.2.1.6. Equipamentos/sistemas de controle da poluição do ar, água, ruídos, resíduos e riscos**

Para o aterro serão usados os seguintes equipamentos básicos para obras de construção civil:

- caminhões basculantes
- tratores de esteira com lamina (bulldozers)
- motoniveladoras
- rolo pé de carneiro
- rolo compressor com capacidade de 12t

Para os cais:

- guindaste sobre esteiras com capacidade de 70t
- martelo vibratório de 4,5tm de energia, movido a eletricidade
- caminhão betoneira
- bomba para concreto
- máquina elétrica para solda
- serra circular
- conjunto de corte oxi-acetileno

Controle de poluição do ar – todos os equipamentos a serem utilizados durante as obras, como caminhões basculantes, pás mecânicas, guindastes e outros deverão ser mantidos mecanicamente regulados pelas empresas contratadas para a execução das obras, de forma que as emissões por queima de combustível sejam mantidas dentro dos limites preconizados pela legislação específica.

Controle de poluição da água – prevê-se que apenas a própria baía de Guanabara poderia ser impactada quando do basculamento de aterro na área; no entanto, o planejamento da obra requer que, de forma a evitar perda de material de aterro para a baía, a contenção deste material já devesse ter sido construída antes do início do processo de enchimento. Tal contenção, na região onde está previsto cais, será realizada por meio de uma cortina de estacas-prancha metálicas atirantadas a um morto. Nas outras regiões por meio de proteção de rip-rap de pedra

Controle da pressão sonora – ruído – o aumento da pressão sonora na região será limitado a área de obras e será proveniente da movimentação de máquinas e equipamentos usados para a consecução das obras civis de aterro e de pavimentação do local, na havendo condição de execução de qualquer controle específico enquanto durarem os trabalhos. No entanto, em caso de observação de incômodos a vizinhança (distante) e constituída basicamente por empresas, deverá ser observado o horário legal permitido para obras de construção civil.

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

Gerenciamento de resíduos – os resíduos provenientes dos trabalhos deverão ser tão somente aqueles oriundos de obras civis; no entanto, considerando-se que a primeira etapa das obras tratara de aterro, acredita-se que o volume de material a ser descartado será próximo de zero. Já para a fase seguinte, de pavimentação do pátio e de regularização de cais, os resíduos serão tão somente aqueles resultantes de restos de construção civil (concreto, ferro, madeira), que serão descartados de acordo com a regulamentação específica para este tipo de material. Não são esperados outros tipos de resíduos durante a realização das obras, salvo eventual material de escritório proveniente de barracão ou contêiner a serem usados como escritórios.

Os resíduos de sanitários serão descartados mantendo-se a atual rotina das instalações do porto, uma vez que não serão construídos novos banheiros para atender aos poucos empregados que trabalharão durante as obras, sendo utilizada a atual estrutura sanitária do empreendimento.

Controle de riscos – a possibilidade de ocorrência de acidentes envolvendo embarcações quando das obras é mínima, uma vez que toda a dinâmica se dará por terra; no entanto, mediante a necessidade de contratação de serviços náuticos, todas as embarcações serão contratadas a firmas especializadas e idôneas que deverão responder por qualquer acidente que venham a provocar a terceiros ou ao meio ambiente. Obviamente que estas embarcações só poderão operar se devidamente licenciadas e vistoriadas pela Capitania dos Portos.

#### **12.2.1.7. Levantamento dos possíveis resíduos a serem gerados, com as quantidades previstas e alternativas de destinação de acordo com a legislação vigente**

Todos os resíduos resultantes das obras serão destinados de acordo com a legislação ambiental do Estado.

Como não haverá construção de qualquer estrutura salvo o enchimento da área com aterro adequado e posterior pavimentação, não é esperado grande volume de material, até porque o aterro será adquirido dentro do limite do volume desejado para a obra, não devendo haver excedentes.

Nos casos de outros materiais, como pequenas quantidades de madeira, ferro ou outros materiais de obras, estes serão destinados de acordo com norma específica para resíduos resultantes de obras no município do Rio de Janeiro.

Demais resíduos gerados em escritórios, sanitários, áreas de alimentação serão tratados dentro dos sistemas de gerenciamento da Intercan, tendo em vista tratar-

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

se de pequenas quantidades adicionais a aquelas hoje geradas pelo terminal, acreditando-se que não cheguem a somar volume adicional entre 10 a 15%.

#### **12.2.1.8. Proposta de Gestão de Resíduos Durante as Obras, priorizando a não geração e, secundariamente, as alternativas de redução, reutilização, reciclagem, tratamento e, em último caso, a destinação final**

Durante as obras a geração de resíduos se dará praticamente com resíduos de escritório, alimentação e sanitários.

Será apresentado ao INEA, quando da fase de instalação das obras, um completo Plano de Gestão de Resíduos, visando análise e aprovação.

### **12.2.2. Na Operação**

#### **12.2.2.1. Previsão do tráfego de embarcações, contemplando o porte e tipo**

O tráfego de embarcações sofrerá pequeno aumento no número de chatas transportando contêineres e demais produtos a serem movimentados pelo porto; no entanto ainda não há previsão do percentual de incremento uma vez que este número ficará condicionado às negociações para execução de novos contratos, o que terá início tão logo sejam iniciadas as obras de aterro e de retificação do cais.

#### **12.2.2.2. Equipamentos/sistemas de controle da poluição do ar, água, ruídos, resíduos**

Não haverá produção, portanto não haverá medidas de controle de poluição do ar. No entanto, todos os equipamentos característicos de área portuária, incluindo empilhadeira e equipamentos semelhantes, são mantidos regulados, de forma a evitar a geração de fumaça preta e de particulados para a atmosfera.

Não haverá produção e, portanto, não haverá medidas adicionais para controle de poluição da água, uma vez que as águas servidas de esgotamento sanitário são coletadas e tratadas pela CEDAE. Da mesma forma, as águas de drenagem são lançadas nas galerias públicas de drenagem pluvial ou naturalmente drenadas para a baía de Guanabara.

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

Não haverá controle de pressão sonora, uma vez que a origem dos ruídos provenientes da operação se dará tão somente pela movimentação de equipamentos de carga e que se apresentam dentro dos limites estipulados pela legislação específica. No entanto serão seguidos todos os ditames pertinentes ao horário permitido para a realização de obras de forma a não provocar incômodos à vizinhança fora destes horários permitidos.

Os resíduos serão tratados dentro do plano atualmente aplicado para o terminal da Intercan, que poderá sofrer acréscimo previsto entre 10 e 15% do volume atualmente gerado e que é recolhido para destinação em aterro sanitário.

#### **12.2.2.3. Levantamento dos possíveis resíduos a serem gerados durante a operação, com as quantidades previstas e alternativas de destinação de acordo com a legislação vigente**

Os resíduos a serem gerados durante a operação da nova área serão tão somente aqueles já gerados hoje no terminal e que fazem parte do rol já discriminado no atual licenciamento do terminal, acrescido de cerca de 10%, no máximo.

Os resíduos atuais são aqueles oriundos de escritórios, sanitários e copa.

Não haverá geração de resíduos perigosos.

#### **12.2.2.4. Proposta de Gestão de Resíduos, priorizando a não geração e, secundariamente, as alternativas de redução, reutilização, reciclagem, tratamento e, em último caso, a destinação final**

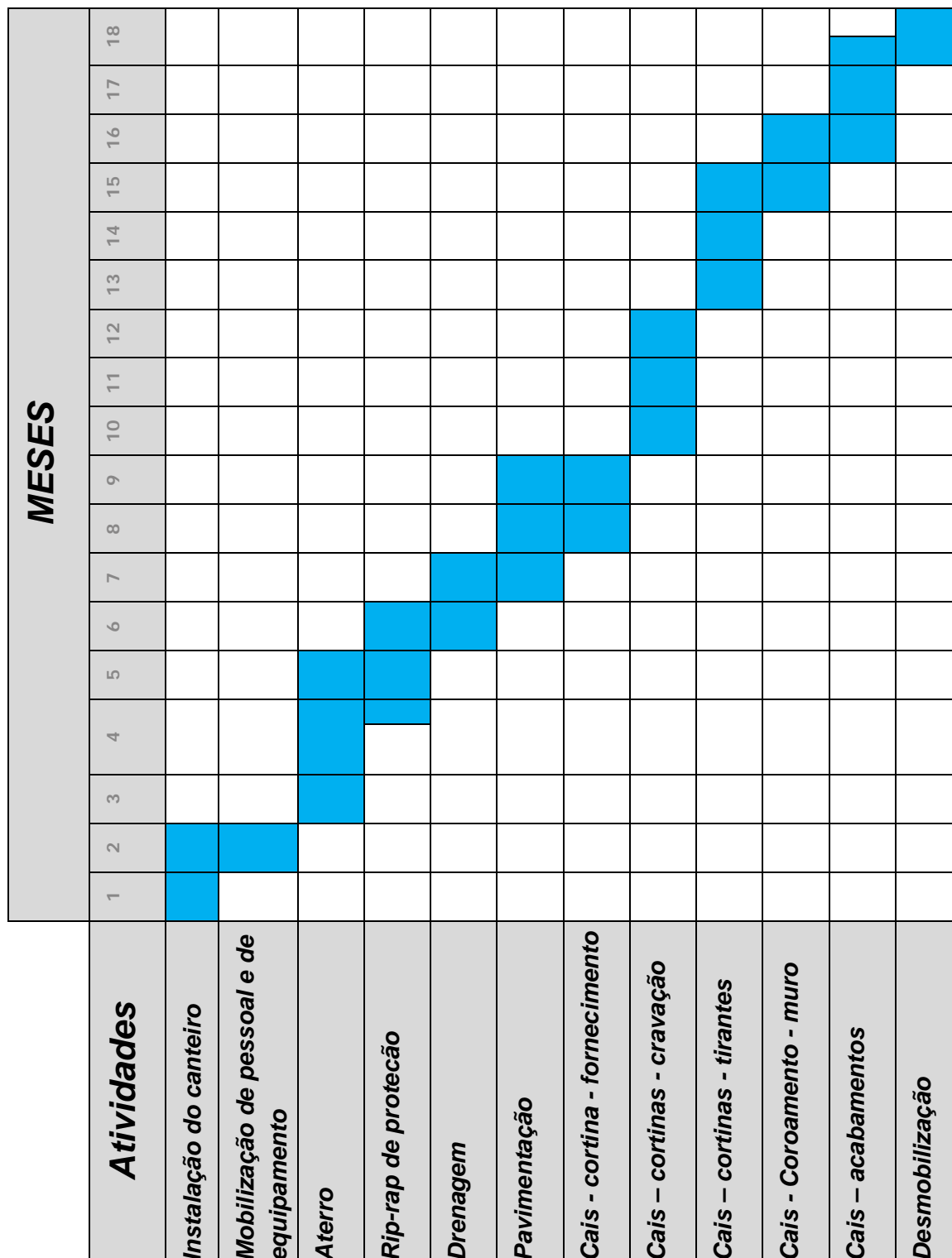
Os resíduos a serem gerados por conta do incremento da área de operação farão parte do planejamento já aprovado para a atual área do terminal.

#### **12.2.2.5. Representação gráfica do projeto**

As Figuras I-10 e I-11 apresentam a planta do projeto com a nova área a ser anexada ao terminal portuário da Intercan.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## CONOGRAMA DEFINIDO PARA AS OBRAS DE ATERRO





---

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## ANEXOS

- Plantas do projeto conceitual – civil e aterro
- Cartas imagens da região de influência do projeto, georreferenciadas, em escalas 1:10000 e 1:18000