Arcos do Rio

Nº 02 • JAN/JUN 2022



Diretor Executivo
Antônio Mariano

Diretora de Comunicação
Ana Carolina Milani

Coordenador de Comunicação
Linik Rykaszewski

Diretora de Pesquisa
Ana Flávia Assumpção

Fotografias
Rafael Pereira

Projeto Gráfico Original
Matheus Costa

Diagramação
Instituto Rio21

Instituto Rio21
Travessa do Comércio, 6, Centro
Rio de Janeiro, RJ
contato@rio21.org
www.rio21.org

Esta revista poderá ser encontrada
em nosso site: www.rio21.org

Publicação semestral. Jan/Jun 2022.

Todos os textos desta revista poderão ser livremente
utilizados, desde que citada a fonte.

Os artigos aqui publicados são de inteira responsabilidade dos autores e não necessariamente refletem a opinião da KAS Brasil, da Revista Arcos do Rio e/ou do Instituto Rio21.

Apoio e patrocínio:

Parceria:

EDITORIAL

O Centro do Rio de Janeiro é um lugar simbólico para a construção do imaginário social, cultural e político não apenas da sociedade carioca, mas como da própria nação brasileira. Foram nestas terras em que ocorreram diversos dos mais importantes eventos de nossa História desde a colônia, perpassando pelo Império e, finalmente, pela República – que foi proclamada no Centro, diga-se de passagem.

Desde o início do ano de 2021, a região vem passando por uma importante requalificação, com um especial olhar por parte do poder público. O programa Reviver Centro, por exemplo, que permite a recuperação urbanística, cultural, social e econômica da região. Seu objetivo é estimular a chegada de novos moradores, trazendo mais vida, novos negócios. Mais cidade à cidade.

Além disso, também existe o Aliança CentroRio, projeto idealizado pelo Instituto Rio21 e realizado em parceria com a Rio Negócios. O Aliança une as maiores empresas do ramo imobiliário, com ativos no Centro, promovendo-o como maior polo de desenvolvimento e empregos da cidade. Inspirado nos *Business Improvement District* (BIDs), estamos na rua desde setembro passado, buscando novas soluções para os problemas que afligem a região.

Corroído por anos de má gestão e impulsionado pela pandemia da Covid-19, mais de 13 mil imóveis se viram obrigados a fecharem as portas e, muitos, estão com dificuldades até hoje de reabrirem. Estas duas iniciativas, tanto da Prefeitura, como da iniciativa privada, demonstram a importância que o bairro tem para a cidade. São quase 20% dos profissionais de carteira assinada e mais de 30% do faturamento de todas as empresas sediadas no município do Rio. Sem contar o movimento pendular que leva e traz um milhão de pessoas, todos os dias.

Por isso, esta edição da Arcos do Rio, principal palco de discussões do Rio21, irá abordar esta área que hoje gera muitos debates e para a qual se buscam tantas soluções. Com artigos de especialistas em urbanismo, economia e conservação, esta é uma edição especial, temática, para procurarmos qualificar ainda mais os debates presentes na sociedade carioca.

Uma vez mais, agradecemos a Fundação Konrad Adenauer por viabilizar a edição desta Arcos e a todos os autores que aceitaram o convite para ilustrar o quadro que o Rio merece. Esperamos que você, leitor, aproveite a leitura e possa mergulhar de cabeça na construção de um novo Centro.

Antônio Mariano
Diretor Executivo do Instituto Rio21

07 **A REVITALIZAÇÃO E A PRESERVAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DO RIO DE JANEIRO**
Vera Dias

11 **ECONOMIA DO CENTRO DO RIO**
Marcel Grillo Balassiano

21 **CRÔNICA:** CENTRO DE TUDO E TODOS
Felipe Lucena

23 **O QUE O RIO DE JANEIRO QUER SER QUANDO CRESCER?**
Carlos Murdoch



A REVITALIZAÇÃO E A PRESERVAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO

Do Corredor Cultural ao Reviver Centro, quatro décadas de tentativas de trazer o Rio de volta ao seu começo

Vera Dias

FOTO: RAFAEL PEREIRA

Do Corredor Cultural ao Reviver Centro, quatro décadas de tentativas de devolver o Rio ao seu começo – e o que sobrou de cada uma delas.

A revitalização do Centro histórico do Rio de Janeiro é um processo que vem ocorrendo desde a mudança da capital para Brasília, quando a cidade do Rio de Janeiro perdeu seu status político e cultural, agravado ainda mais pela fusão em 1974 da cidade ao estado. Devido a interesses de diversos setores, ocorrem intervenções drásticas de demolições por pressões imobiliárias como as de edifícios da Avenida Rio Branco, da Sede do Senado e dentre tantas outras, alertaram para as consequentes perda dos valores simbólico e histórico da área central originária da formação da cidade, onde uma ideia de tradição cultural mantinha a mobilização popular e erudita.

A iniciativa decretada pela Lei de 1984 conhecida como Zona Especial do Corredor Cultural, que resumidamente dispôs sobre o tombamento de bens imóveis, buscava aliar preservação à legislação urbana, resultando ao longo dos anos seguintes na melhoria do estado de conservação dos edifícios, despertando assim o interesse dos cariocas pelo valor arquitetônico das construções históricas.

A atuação do Escritório Técnico do Corredor Cultural, situado num dos prédios da área envolvida, foi fundamental no atendimento aos proprietários dos imóveis tombados na utilização dos incentivos fiscais, bem como no direcionamento das ações dos logradouros, tanto na conservação como no apoio as novas iniciativas e nos eventos nos espaços públicos, experiência positiva que não poderia ser descartada em todas as ações para a revitalização.



Real Gabinete Português de Leitura, na Rua Luís de Camões, um dos equipamentos abrangidos pela Zona Especial do Corredor Cultural. Foto: Rafael Pereira

A partir de 1993, a prefeitura iniciou ações pontuais nas áreas com eixos comerciais em toda a cidade, conhecido como Rio Cidade, seu objetivo era resguardar a integração do espaço de sua cidade, através de uma avenida importante, como a Av. Rio Branco, restaurando os calçamentos, reformulando e ordenando o mobiliário urbano, adequando com pegadas aos portadores de necessidades especiais, reformulando do sistema de iluminação e sinalização pública, bem como transferindo redes aéreas para o subsolo, e portanto, estimulando o sentimento de pertencimento da sua população pelo espaço público, com a atenção voltada aos pedestres, permitindo ao final em 1996 maior visualização dos prédios e de toda a avenida. A nova paisagem revigorou o comércio em toda a sua extensão.

Outra iniciativa, dessa vez promovidas por comerciantes, através da Associação Polo Novo Rio Antigo foi a criação da Feira do Rio Antigo, em 1996 na Rua do Lavradio, reacendendo a área, que ao longo do tempo sofreu obras de revitalização, se tornando uma atração turísticas que desvendou o potencial dessa área histórica. A feira acontece até hoje, comprovando a disponibilidade de revitalização do centro através de produtos culturais e manifestações artísticas.

Na sequência, o Projeto Monumenta formulado nos anos de 2000, foi uma parceria da Prefeitura do Rio com o Governo Federal, através do Ministério da Cultura e do Banco Interamericano de Desenvolvimento, teve como foco a Reurbanização da Praça Tiradentes e ruas do seu entorno, a partir do primeiro monumento do Brasil, a Estátua equestre de Pedro I, e o eixo do conjunto arquitetônico, tinha como objetivo a requalificação urbana adequada ao patrimônio histórico, levando desenvolvimento econômico, social e cultural na região e incentivando a vocação dessa faixa tradicional do centro.

A região da Lapa, tradicional local da boemia carioca, também passou por transformações a partir de 2008, com a construção e Condomínio Cores da Lapa, composto por 6 torres com 12 pavimentos para 688 unidades residenciais, incentivou o uso residencial na região devido à proximidade a área central, boa infraestrutura e proximidade a antiga ocupação residencial do Bairro de Fatima. Coube a prefeitura recuperar visualmente o espaço. Em 2011 a partir da manutenção dos Arcos com sua restauração, pintura e iluminação garantiu a visibilidade da grande obra. Em 2013, com a morte de Jorge Selaron, o seu trabalho de mosaico de azulejos, na escadaria que liga a Lapa à Santa Teresa, ganhou expressão e passou a ser o segundo ponto turístico mais visitado da cidade, intensificou os estes valores, beneficiando a área tanto comercialmente quanto no âmbito da habitação.

A decisão da demolição do elevado rodoviário da Perimetral foi um importante vetor de remodelação. Realizada em 2014, devolveu à cidade uma paisagem escondida e inaugurou o projeto urbanístico conhecido como Orla Conde no ano seguinte, responsável por devolver à cidade e aos pedestres uma extensa área ao longo da frente da Baia de Guanabara, sendo outro elemento no processo de revitalização da zona portuária e seu centro, descortinando os edifícios históricos e monumentos, estimulando novos usos, oportunidades econômicas e a utilização dos espaços públicos.

O Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), contribui adicionando novo modal de transporte e aumentando a interligação da malha urbana, permitindo o deslocamento pela área histórica com três linhas e 29 paradas, promovendo o conhecimento e a utilização por turistas e cariocas.

O projeto Reviver Centro lançado em 2021 pela Prefeitura, vem como uma outra iniciativa, utilizando todas as conquistas anteriores que buscaram a importância do centro histórico da colônia, do império e da república. Desta vez com a intenção de renovar o centro da cidade, se apresenta com um pacote de legislações, com decretos que estabelecem novas regras urbanísticas edilícias, incentivos fiscais e um plano de requalificação para atrair novos moradores, retirando uma das características de um centro a noite sem vida e mais recentemente com um grande vazio nos imóveis, devido as novas formas da organização do trabalho e do comercio, acelerada pela pandemia causada pelo covid 19.

Reconhecida como uma área de boa infraestrutura e com inúmeros bens de valor de patrimonial, o centro precisa da ação da prefeitura para manter o espaço público bem conservado, com o seu patrimônio valorizado para gerar o interesse de investir nos imóveis da região, bem como criar condições favoráveis para o turismo e para os eventos que a cidade necessita para o seu fortalecimento econômico social.

A recuperação do patrimônio histórico público, monumentos e chafarizes ícones do Brasil, exigirá a sua conservação e segurança. Quanto aos prédios privados esses deverão se utilizar do *retrofit* para a ocupação residencial ou de uso misto em imóveis comerciais, o que demandará um acompanhamento de técnicos especializados nesse tipo de atuação, a fim de garantir a salvaguarda do patrimônio arquitetônico. A ocupação acredito, beneficiara o comércio com uma nova significação de consumo, demandando novos serviços na região.

Por fim, a integração com áreas vizinhas, excluída da área delimitada do Reviver Centro, deverá ser uma das metas de expansão a fim de não permitir a fragmentação a região com a subutilização.

1 Vera Dias é arquiteta e urbanista, doutoranda pelo programa de História Comparada da UFRJ, Gerente de Monumentos e Chafarizes da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.



ECONOMIA DO CENTRO DO RIO

O que a RAIS diz sobre empresas e empregos na Área de Planejamento 1

Marcel Grillo Balassiano

FOTO: RAFAEL PEREIRA

O que a Relação Anual de Informações Sociais diz sobre empresas e empregos na Área de Planejamento 1 – e por que o Centro concentra um terço dos postos de trabalho da cidade.

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo mostrar dados e informações sobre a economia da Área de Planejamento 1 (AP1) do Rio, da região do Centro da cidade, notadamente sobre empresas e empregos, utilizando como fonte dos dados a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), divulgada pelo Ministério do Trabalho.

A Área de Planejamento 1 (AP1), da região do Centro do Rio, compreende 14 bairros (Benfica, Cidade Nova, Caju, Catumbi, Centro, Estácio, Gamboa, Mangueira, Paquetá, Rio Comprido, Santo Cristo, São Cristóvão, Santa Teresa e Saúde), conforme destacada na Figura 1 do mapa do Município do Rio de Janeiro.

Figura 1: Mapa do Município do Rio de Janeiro



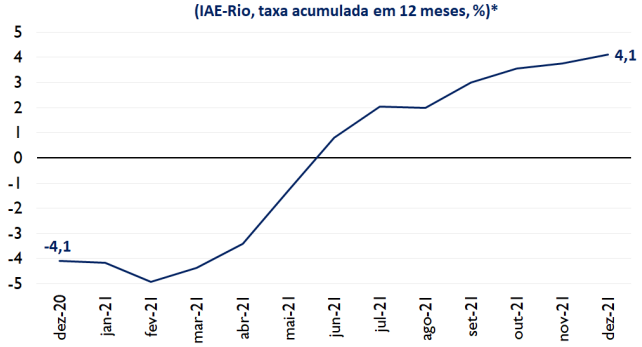
Elaboração: SMDEIS.

Após esta breve introdução, a seção 2 cita alguns dos principais dados e informações sobre a economia do Rio de Janeiro; a seção 3 é sobre a AP1; a seção 4 sobre o bairro que tem mais empresas e que mais emprega as pessoas dessa Área de Planejamento, que é o Centro; e, por fim, as conclusões.

ECONOMIA DO RIO

O Indicador de Atividade Econômica do Rio (IAE-Rio),[2] desenvolvido pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Inovação e Simplificação (SMDEIS) do Rio de Janeiro, divulgado mensalmente no Boletim Econômico do Rio, [3] cujo objetivo é acompanhar mensalmente o comportamento da economia da cidade do Rio, cresceu, em termos reais, 4,1% em 2021 (na comparação com o ano anterior), após uma queda de mesma magnitude em 2020, mostrando a recuperação da economia do Rio ao longo de 2021.

Gráf. 1: Indicador de Atividade Econômica do Rio (IAE-Rio, taxa acumulada em 12 meses, %)*

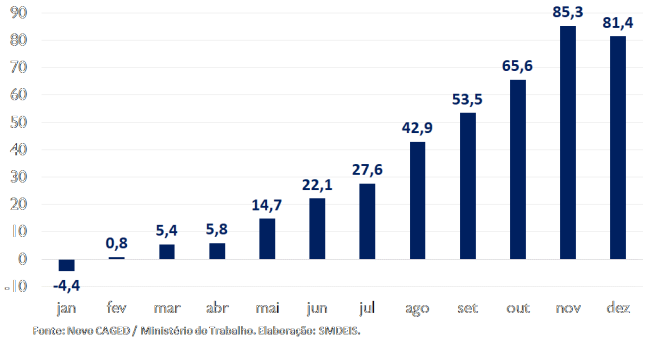


*dados dessazonalizados. Fonte e elaboração: SMDEIS.

A aceleração da vacinação ao longo de 2021, que completou o ano com quase 95% da população carioca acima de 12 anos com o esquema vacinal completo (2ª dose ou dose única), o que representou 5,3 milhões de cariocas vacinados, contribuiu para recuperação da atividade econômica. Além disso, quase 30% da população acima de 18 anos encerrou 2021 já com a dose de reforço. Ou seja, no total, em 2021, foram quase 13 milhões de doses aplicadas no Rio. Isso permitiu uma perspectiva positiva para a economia carioca, em especial para o setor de serviços, que tem o maior peso na economia brasileira (70%), e mais ainda na economia do Rio (86%), e é o que mais emprega a população carioca também, já que 85% dos trabalhadores formais cariocas estão nesse setor.

Em 2021, foram gerados 81,4 mil empregos formais segundo o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), divulgado pelo Ministério do Trabalho, conforme mostra o Gráfico 2. Só para efeitos de comparação, em 2020, houve uma perda de 107,7 mil empregos formais no Rio.

Gráf. 2: Geração de Empregos Formais no Município do Rio em 2021 (acumulado, mês a mês, em milhares de pessoas)



Fonte: Novo CAGED / Ministério do Trabalho. Elaboração: SMDEIS.

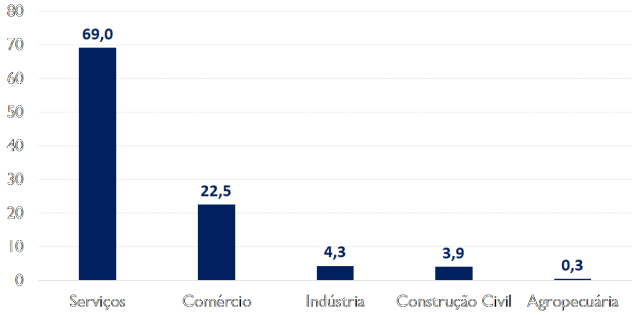
Do total de vagas geradas em 2021, quase 60 mil foram no setor de serviços (sem contar comércio). No setor do comércio, foram gerados 16 mil empregos neste período. No agregado de serviços, incluindo comércio, houve uma geração de 74,2 mil empregos, o que representou mais de 90% da criação de vagas em 2021. Indústria e construção criaram 7,2 mil novos empregos, o que corresponde a 8,8% do total. Dos mais de 80 mil novos empregos formais gerados em 2021, 53,2% foram de mulheres e 46,8% de homens. Na análise por grau de instrução, observa-se que praticamente só foram gerados empregos com níveis mais altos de escolaridade (Ensino Médio completo e Ensino Superior, incompleto ou completo), concentrados no Ensino Médio completo (80,1%). Na separação por idade, a maior parte das vagas foram para os jovens, já que 63,7% foram para trabalhadores entre 18 e 24 anos e 86,8% entre 18 e 29 anos. Desse total de empregos formais criados no Rio em 2021, mais de 1/3 da geração positiva de vagas do CAGED ocorreu nas ocupações de trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados; 23,4% foram de trabalhadores de serviços administrativos; e 13,8% trabalhadores técnicos de nível médio. Com isso, em 2021, o estoque de empregos formais no Rio era de 1,7 milhão de trabalhadores, sendo mais de 85% desses empregos concentrados no setor de serviços (incluindo comércio). O peso da indústria era de 8,4% e da construção, 4,9%. A agropecuária, com apenas 1,6 mil empregos formais no Rio, representava apenas 0,1% dos empregos formais cariocas.

ECONOMIA DA ÁREA DE PLANEJAMENTO 1

Segundo dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), de 2020, na AP1 havia 20,0 mil empresas e 722,9 mil empregos, o que corresponde a 16,1% do total das empresas cariocas e 34,9% do total de empregos na cidade do Rio.

O setor de serviços é o principal segmento das empresas da AP1 e o que mais emprega também. São 13,8 mil empresas do setor nessa Área de Planejamento, o que corresponde a 69,0% do total de empresas do setor de serviços na AP1. O segundo setor com mais empresas é o comércio, com 4,5 mil (22,5% do total da AP1). Indústria (851 empresas, 4,3%) e construção civil (786 empresas, 3,9%) praticamente completam a totalidade das empresas, já que há apenas 61 empresas do setor da agropecuária (0,3% do total), conforme mostra o Gráfico 3.

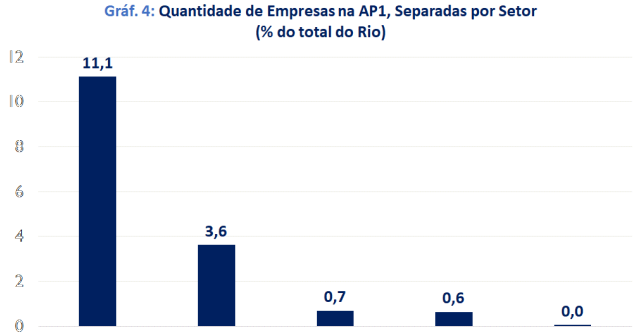
Gráf. 3: Quantidade de Empresas na AP1, Separadas por Setor (% do total da AP1)



Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

O Gráfico 4 mostra o peso relativo das empresas da AP1, separadas pelos setores, em proporção do total de empresas no Rio. Ou seja, as empresas do setor de serviços da AP1 representam 11,1% do total das empresas desse segmento no Rio. Os demais pesos relativos são: comércio (3,6%), indústria (0,7%) e construção civil (0,6%), com agropecuária com 0,0%.

Gráf. 4: Quantidade de Empresas na AP1, Separadas por Setor (% do total do Rio)

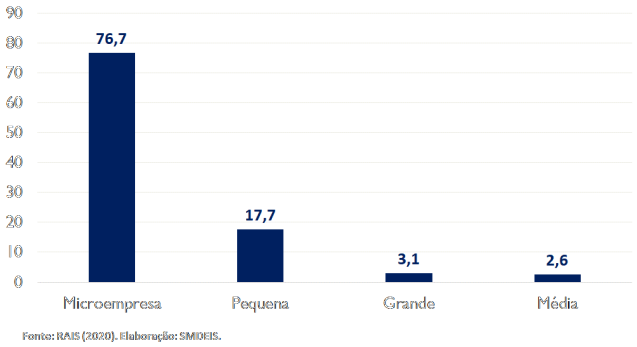


Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

Na análise das empresas por porte[4], conforme mostra o Gráfico 5, observa-se que a grande maioria (15,3 mil, 76,7%) é de microempresa, seguida de pequena (3,5 mil, 17,7%). Ou seja, quase 95% das empresas na AP1 são microempresas ou pequenas. As empresas grandes (610) correspondem a 3,1%

do total das empresas da AP1, e 2,6% de empresas médias (523).

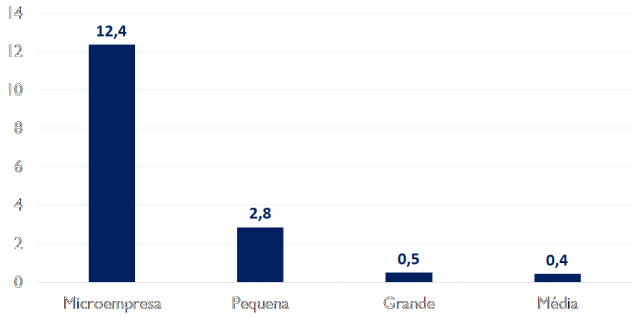
Gráf. 5: **Quantidade de Empresas na AP1, Separadas por Porte (% do total da AP1)**



Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

O Gráfico 6 mostra o peso relativo das empresas da AP1, separadas pelo porte, em proporção do total de empresas no Rio. Ou seja, as microempresas da AP1 representam 12,4% do total das empresas desse porte no Rio. Os demais pesos relativos são: pequena (2,8%), grande (0,5%) e média (0,4%). Vale mencionar que a AP1 possui um percentual maior de empresas de porte médio e grande (5,7%), em comparação a 3,6% na cidade como um todo.

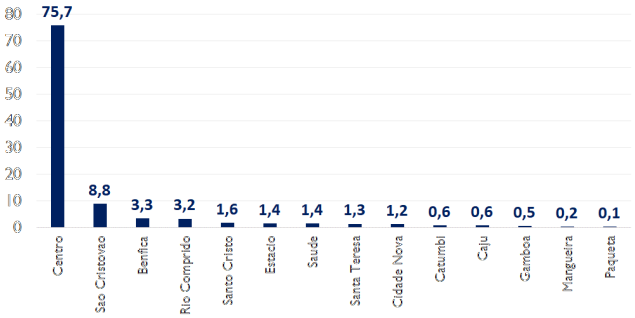
Gráf. 6: **Quantidade de Empresas na AP1, Separadas por Porte (% do total do Rio)**



Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

Da quantidade de empresas na AP1, a grande maioria está concentrada no Centro (15,1 mil, 75,7%), seguido por São Cristóvão (1,7 mil, 8,8%). Mais de 90% (18,2 mil, 91,1%, para ser mais exato) das empresas da AP1 estão concentradas em quatro bairros: Centro, São Cristóvão, Benfica e Rio Comprido.

Gráf. 7: **Quantidade de Empresas na AP1, Separadas por Bairros (% do total da AP1)**



Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

A Tabela 1 mostra a quantidade de empresas na AP1, separadas pela CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas), em proporção do total de empresas nessa Área de Planejamento. Comércio aparece em primeiro lugar (22,5%), seguido por atividades profissionais, científicas e técnicas (15,5%), atividades administrativas e serviços complementares (13,8%), alojamento e alimentação (8,7%), outras atividades de serviços (6,9%) e atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados (5,6%). Esses seis grupos correspondem a mais de 70% (72,9%, para ser mais exato) das empresas da AP1.

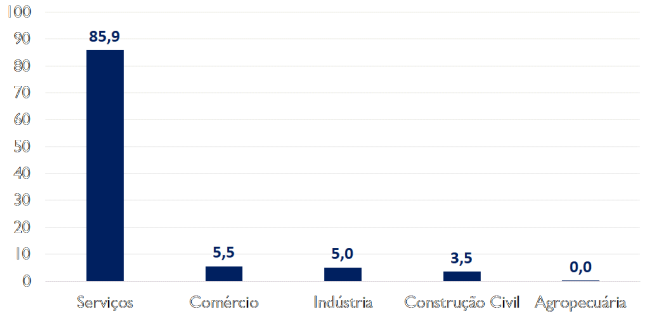
Tabela 1: Quantidade de Empresas na AP1, Separadas por CNAE (% do total da AP1)

CNAE	%
comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	22,5
atividades profissionais, científicas e técnicas	15,5
atividades administrativas e serviços complementares	13,8
alojamento e alimentação	8,7
outras atividades de serviços	6,9
atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	5,6
saúde humana e serviços sociais	4,4
informação e comunicação	4,4
transporte, armazenagem e correio	4,2
construção	3,9
indústrias de transformação	3,4
atividades imobiliárias	2,2
educação	1,6
administração pública, defesa e seguridade social	0,9
artes, cultura, esporte e recreação	0,9
eletricidade e gás	0,4
agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aqüicultura	0,3
indústrias extrativas	0,3
água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	0,1
organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	0,0
serviços domésticos	0,0

Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

Dos mais de 700 mil empregados da AP1, a grande maioria é do setor de serviços (620,8 mil, o que corresponde a 85,9%). O comércio emprega 39,9 mil pessoas (5,5%), a indústria, 36,4 mil (5,0%), e a construção civil, 25,4 mil (3,5%). Com apenas 361 empregados no setor da agropecuária, o que representa 0,0% (0,05%, para ser mais exato) do total de empregados da AP1 (Gráfico 8).

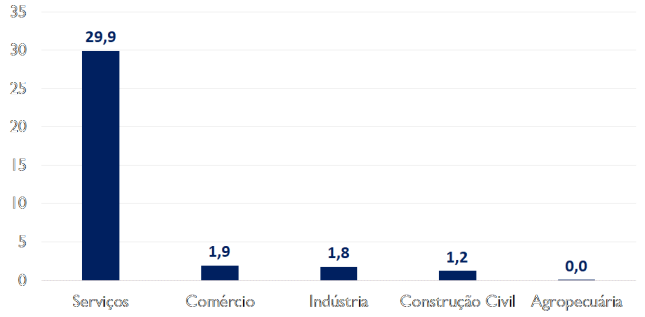
Gráf. 8: Quantidade de Empregados na AP1, Separadas por Setor (% do total da AP1)



Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

O Gráfico 9 mostra o peso relativo dos empregados que trabalham na AP1, separadas pelos setores, em proporção do total de empregados no Rio. Ou seja, os empregados do setor de serviços da AP1 representam 29,9% do total dos empregados desse segmento no Rio. Os demais pesos relativos são: comércio (1,9%), indústria (1,8%) e construção civil (1,2%), com agropecuária com 0,0%.

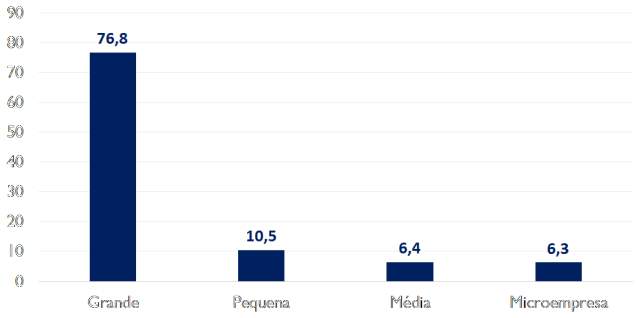
Gráf. 9: Quantidade de Empregados na AP1, Separadas por Setor (% do total do Rio)



Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

Na análise dos empregados por porte das empresas, conforme mostra o Gráfico 10, observa-se que a grande maioria (554,9 mil, 76,8%) é de empresa grande, seguida de pequena (76,1 mil, 10,5%). As empresas médias empregam 6,4% do total dos empregados da AP1 (46,2 mil), e 6,3% (45,7 mil) estão alocados nas microempresas.

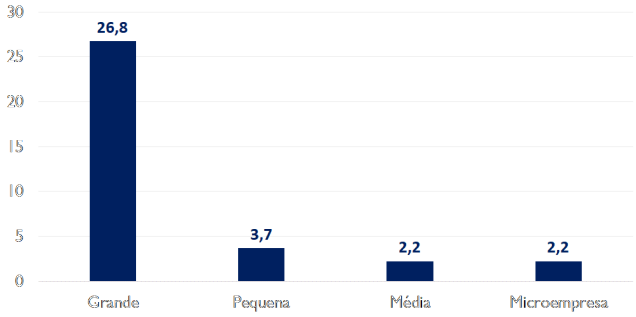
Gráf. 10: Quantidade de Empregados na AP1, Separadas por Porte (% do total da AP1)



Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

O Gráfico 11 mostra o peso relativo dos empregados que trabalham na AP1, separadas pelo porte das empresas, em proporção do total de empregados no Rio. Ou seja, as grandes empresas da AP1 empregam 26,8% do total de empregados do Rio. As pequenas empresas que ficam localizadas na Área de Planejamento 1 empregam 3,7% do total de empregados no Rio. Tanto empresas médias como microempresas da AP1 empregam 2,2% do total de empregados do Rio.

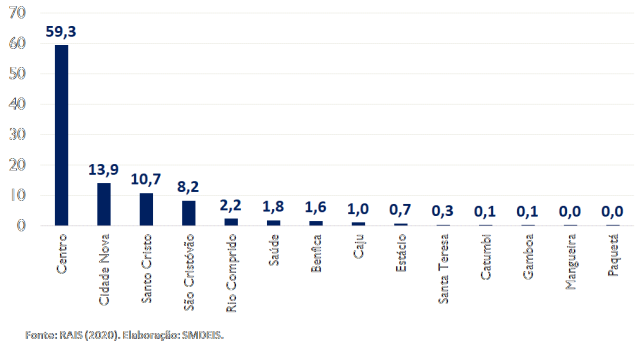
Gráf. 11: Quantidade de Empregados na AP1, Separadas por Porte (% do total do Rio)



Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

Da quantidade de empregados que trabalham na AP1, a grande maioria está concentrada no Centro (428,9 mil, 59,3%), seguido pela Cidade Nova (100,4 mil, 13,9%). Mais de 90% (92,1%, para ser mais exato) dos empregados que trabalham na AP1 estão concentrados em quatro bairros: Centro, Cidade Nova, Santo Cristo e São Cristóvão.

Gráf. 12: **Quantidade de Empregados na AP1, Separadas por Bairros (% do total da AP1)**



Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

A Tabela 2 mostra a quantidade de empregados que trabalham na AP1, separadas pela CNAE, em proporção do total de empregados nessa Área de Planejamento. Administração pública, defesa e seguridade social corresponde a quase metade (44,9%) da quantidade de empregados. Esse grupamento de atividade abrange toda a administração pública (Executivo, Legislativo, Judiciário, nas três esferas de governo), agências reguladoras, atividades de defesa, relações exteriores, e de seguridade social. Em segundo lugar aparecem atividades administrativas e serviços complementares (10,1%); comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas (5,5%); atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados (5,4%); atividades profissionais, científicas e técnicas (4,7%); e transporte, armazenagem e correio (4,6%). Esses seis grupos correspondem a 75,2% dos empregados que trabalham na AP1.

Tabela 2: **Quantidade de Empregados na AP1, Separadas por CNAE (% do total da AP1)**

CNAE	%
administração pública, defesa e seguridade social	44,9
atividades administrativas e serviços complementares	10,1
comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	5,5
atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	5,4
atividades profissionais, científicas e técnicas	4,7
transporte, armazenagem e correio	4,6
informação e comunicação	4,2
construção	3,5
saúde humana e serviços sociais	3,5
outras atividades de serviços	3,1
indústrias de transformação	3,0
alojamento e alimentação	2,3
educação	2,2
água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	0,8
eletricidade e gás	0,7
indústrias extrativas	0,5
atividades imobiliárias	0,5
artes, cultura, esporte e recreação	0,4
agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aqüicultura	0,0
organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	0,0
serviços domésticos	0,0

Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

ECONOMIA DO CENTRO

Nesta seção, o foco é no principal bairro da AP1, com mais empresas e que mais emprega as pessoas.

A Tabela 3 mostra que 75,7% das empresas da AP1 ficam localizadas no Centro, separadas por setor e porte; e a Tabela 4 mostra que as empresas do Centro correspondem a 12,2% do total de empresas do Rio, também separadas por setor e porte. Em resumo, as empresas do setor da agropecuária, localizadas no Centro, correspondem a 93,4% da AP1 e 27,9% do Rio; comércio, 64,9% da AP1 e 8,1% do Rio; construção civil, 70,5% da AP1 e 13,6% do Rio; indústria, 46,8% da AP1 e 8,3% do Rio; e serviços, 81,3% do total das empresas da AP1 e 14,2% do total do Rio. Por porte de empresa, as microempresas localizadas no Centro correspondem a 76,0% das empresas da AP1 e 11,8% do Rio; pequena empresa, 75,3% da AP1 e 12,9% do Rio; média, 73,4% da AP1 e 15,9% do Rio; e grande, 72,8% da AP1 e 22,0% do Rio.

Tabela 3: Quantidade de Empresas no Centro (% do total da AP1)

empresas	**75,7**
setor	
agropecuária	93,4
comércio	64,9
construção civil	70,5
indústria	46,8
serviços	81,3
porte	
microempresa	76,0
pequena	75,3
média	73,4
grande	72,8

Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

Tabela 4: Quantidade de Empresas no Centro (% do total do Rio)

empresas	**12,2**
setor	
agropecuária	27,9
comércio	8,1
construção civil	13,6
indústria	8,3
serviços	14,2
porte	
microempresa	11,8
pequena	12,9
média	15,9
grande	22,0

Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

A Tabela 5 mostra que 59,3% dos empregados que trabalham na AP1 ficam localizados no Centro, separados por setor e porte; e a Tabela 6 mostra que os empregados que trabalham no Centro correspondem a 20,7% do total de empregados que trabalham no Rio, também separados por setor e porte. Em resumo, os empregados do setor da agropecuária, localizados no Centro, correspondem a 97,5% dos que trabalham na AP1 e 27,4% dos que trabalham no Rio; comércio, 48,4% da AP1 e 5,5% do Rio; construção civil, 78,1% da AP1 e 23,6% do Rio; indústria, 53,7% da AP1 e 12,6% do Rio; e serviços, 59,6% do total dos empregados da AP1 e 24,9% do total do Rio. Por porte de empresa, as microempresas localizadas no Centro empregam 74,4% dos empregados da AP1 e 11,8% do Rio; pequena empresa, 74,9% da AP1 e 13,3% do Rio; média empresa, 71,2% da AP1 e 16,3% do Rio; e grande empresa, 55,0% da AP1 e 26,4% do Rio.

Tabela 5: Quantidade de Empregados no Centro (% do total da AP1)

empregados	**59,3**
setor	
agropecuária	97,5
comércio	48,4
construção civil	78,1
indústria	53,7
serviços	59,6
porte	
microempresa	74,4
pequena	74,9
média	71,2
grande	55,0

Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

Tabela 6: Quantidade de Empregados no Centro (% do total do Rio)

empregados	**20,7**
setor	
agropecuária	27,4
comércio	5,5
construção civil	23,6
indústria	12,6
serviços	24,9
porte	
microempresa	11,8
pequena	13,3
média	16,3
grande	26,4

Fonte: RAIS (2020). Elaboração: SMDEIS.

CONCLUSÕES

Segundo o Indicador de Atividade Econômica do Rio, desenvolvido pela SMDEIS, a economia carioca cresceu, em termos reais, 4,1% em 2021 na comparação com o ano anterior, após uma queda de mesma magnitude em 2020, muito em função do forte processo de vacinação. Como consequência desse fortalecimento, em 2021 foram gerados 81,4 mil empregos formais – contra uma perda de 107,7 mil no ano anterior.

De acordo com a RAIS de 2020, na AP1 havia 20,0 mil empresas e 722,9 mil empregos, o que corresponde a 16,1% do total das empresas cariocas e 34,9% do total de empregos na cidade. O setor de serviços é o principal segmento das empresas da AP1 e o que mais emprega. Quase 95% das empresas da área são microempresas ou pequenas, mas são as grandes que respondem por 76,8% dos empregados.

Do conjunto da AP1, o Centro concentra 75,7% das empresas e 59,3% dos empregados, o que equivale a 12,2% das empresas e 20,7% dos empregos de toda a cidade do Rio de Janeiro. Sendo assim, o presente artigo compilou dados e informações sobre a economia da AP1, em especial sobre o Centro do Rio, com foco sobre empresas e empregos da região.

1 Subsecretário de Desenvolvimento Econômico e Inovação (SMDEIS/SUBDEI) do Rio e pesquisador licenciado do FGV IBRE.

2 Ver o Estudo Especial SUBDEI/SMDEIS nº 02/2021, "Metodologia do Indicador de Atividade Econômica do Rio (IAE-Rio)", em observatorioeconomico.rio

3 Todas as edições do Boletim Econômico do Rio estão em observatorioeconomico.rio/boletim-economico

4 O porte do estabelecimento segundo o número de empregados segue a definição do SEBRAE. Microempresa: até 9 empregados em Serviços e Comércio e até 19 na Indústria e Construção. Pequena: de 10 a 49 em Serviços e Comércio, de 20 a 99 na Indústria e Construção. Média: de 50 a 99 em Serviços e Comércio, de 100 a 499 na Indústria e Construção. Grande: 100 ou mais em Serviços e Comércio, 500 ou mais na Indústria e Construção. O MEI sem empregados não é obrigado a declarar RAIS.

CRÔNICA CENTRO DE TUDO E TODOS

Felipe Lucena



FOTO: RAFAEL PEREIRA

Há quem diga, para o bem e para o mal, que o Rio de Janeiro é uma sinopse do Brasil. Se isso for verdade, se a cidade for um videoclipe do país, o centro é o story de Instagram que sintetiza o marco. O resumo da ópera. Mesmo que seja a ópera do malandro.

Passado, presente e futuro se encontram no Centro do Rio de Janeiro, em suas praças, restaurantes, botecos, teatros, espaços comerciais e mais. Sobretudo nas ruas. Esquinas, paralelas que se cruzam em algum casarão de outros séculos ou prédios espelhados que refletem tudo e todos.

O Centro do Rio é ponto de partida de muita história. Isso se dá porque foi e continua sendo ponto de chegada. Quanta gente entrou em nosso país e construiu nossas memórias tendo a Região Central como porta de entrada. Porto de entrada. Tantas culturas se misturando na Praça Onze e formando novas culturas. Cultura é coisa de gente. População negra oriunda do continente africano, ciganos, judeus, árabes, europeus, orientais. Tudo junto e misturado. Em paz ou não. Nas frestas dos conflitos, a vida espia e forma novos olhares, valores.

Muita gente escolheu ter o Centro do Rio como marco de uma nova fase da vida. Outros foram forçados, de forma abominável. Lembremos e condenemos sempre o período e o processo de escravização de negros e negras no Brasil. No Rio de Janeiro. A Região Central do Rio tem muitos pontos para que façamos isso e derrotemos, dia após dia, a herança racista que tanto mata e é consequência de tais ações. Crimes contra populações inteiras.

"A hora do encontro é também, despedida", canta Milton Nascimento. O Centro de tantos arranjos é também, muitas vezes, desalinho. Muito mais pode ser entregue para e por um lugar com tanta vida. Passado, presente e futuro.

Para que o passado sirva de lição mirando melhores presente e futuro, a região que tanto recebeu precisa acolher mais. Mais moradias, populares, acessíveis, estruturadas. Ninguém tendo que viver nas ruas à sombra da vida. Trabalho, lazer, qualidade para a população. A que vive no Centro e a que vai lá para viver stories eternos.

As ruas do Centro da Cidade do Rio de Janeiro não falam, mas isso não quer dizer que não possamos ouvir, ver, sentir e gravar tudo o que elas gritam.



O QUE O RIO DE JANEIRO QUER SER QUANDO CRESCER?

Uma proposta de reconexão metropolitana
e o futuro do Santos Dumont

Carlos Murdoch

FOTO: RAFAEL PEREIRA

Uma proposta de reconexão metropolitana – e a pergunta que o Rio evita fazer: a cidade precisa mesmo de dois aeroportos a dezessete quilômetros um do outro?

Parece óbvio, mas não é. O Rio sempre teve a tradição de ser uma cidade cosmopolita, portanto concentradora de capital (financeiro) e de cultura. Como toda cidade portuária, sempre estivemos abertos as conexões e influências culturais externas (o que é positivo e explica a nossa diversidade). Tornamo-nos a segunda capital do Brasil no período colonial (depois de Salvador). No momento da descoberta de ouro nas Minas (Gerais) o eixo econômico se deslocou para o que chamamos hoje região sudeste. Posteriormente, nos consolidamos como capital com a vinda da família imperial no início do século XIX (fugindo de Napoleão e das reformas republicanas). O Rio passou a ser então a única cidade das Américas a ser a capital de um império ultramarino.

O impacto da corte Portuguesa no Rio de Janeiro foi enorme nos campos culturais e econômicos, o que nos tornou uma referência para o restante do país. O tempo passou. A independência veio cara em 1822, tivemos o golpe militar de 1889 com a instalação da república (nos moldes norte-americanos), diversos movimentos de ordem política e cultural como a semana de 1922 e o movimento tenentista no mesmo ano. Porém, gradativamente, fomos perdendo terreno para Minas e São Paulo no cenário econômico, ainda assim nos mantivemos na vanguarda cultural em um momento em que o país ainda buscava uma identidade própria como retratado no romance *Macunaíma* (o herói sem personalidade, 1928, Mário de Andrade).

O golpe de Getúlio Vargas na revolução de 1937 e o cenário externo propiciaram as condições o início da industrialização no país. Políticas de inclusão social foram desenvolvidas pela primeira vez. Uma massa de trabalhadores incrementa um movimento migratório para os grandes centros. A raiz de nossos problemas contemporâneos se encontra neste momento de crescimento abrupto e descontrolado. Sem uma política urbana definida onde carecem programas de habitação, saúde e, muito menos transportes provocam um movimento desordenado de crescimento das cidades. O Rio de Janeiro como capital é a que mais sofre neste momento. Esta situação se arrasta durante os anos 1940 apesar de algumas tentativas de serem criadas políticas públicas para mitigarem a situação de crescimento aleatório.

A década de 1950 assiste o suicídio de Vargas e o movimento para se transportar a capital federal para a nova cidade – Brasília, a ser inaugurada em 1960. Como todo o movimento migratório, este não ocorre automaticamente. Muitos dos órgãos administrativos e hordas de funcionários do aparelho do estado ainda permanecem no Rio de Janeiro. A cidade ainda continua com glamour de "capital cultural do Brasil" e permanece atraindo migrantes de todas as partes do território.

O modelo de urbanização é descontrolado, à despeito das tentativas de Carlos Lacerda (então governador do Estado da Guanabara) que contrata o urbanista grego Doxiadis para planejar o futuro do Rio de Janeiro (as linhas vermelha, amarela, roxa e etc. são produtos deste plano). Lacerda incentiva a remoção de favelas que haviam se tornado um fenômeno urbano comum, por vezes de modo "truculento" como a remoção da Favela do Pinto (atual Selva de Pedra na Lagoa Rodrigo de Freitas). As tentativas de Lacerda em controlar as ocupações são extremamente controversas, porém foram uma tentativa do poder público de controlar o território urbano. A ditadura militar de 1964 e seus governantes promulgados fariam a cidade definitivamente perder o rumo do planejamento urbano exacerbando o caos que hoje encontramos.

O Rio de Janeiro perdeu o status de "cidade-estado" (Guanabara) em 1975 através da fusão com seu entorno (Estado do Rio). A fusão retirou benefícios fiscais da cidade diminuindo de sobremaneira sua renda per capita, retirando do poder público recursos financeiros essenciais para o financiamento de obras públicas. Paralelamente, o Brasil assistia a ascensão do Estado de São Paulo através da força de sua agricultura e, principalmente, da força de sua indústria, deslocando o eixo econômico do país.

A década de 1980 é considerada como a "década perdida" devido ao pífio desempenho do país em termos de crescimento (questões externas e a reordenação política). A década de 1990 assiste a eleição e o impeachment do primeiro presidente eleito após a ditadura. A crise institucional política retarda a economia do país que só viria a ser retomada no governo FHC e posteriormente no cenário favorável das commodities durante o governo Lula.

A cidade do Rio de Janeiro refletiu a situação do país, porém, com alguns agravantes que decretaram um período de decadência e da perda da hegemonia. O eixo econômico mudou-se para São Paulo, e com ele parte da produção cultural. A capital sedimentou-se em Brasília com o eixo político. Restaram-nos: a vocação turística, a qual vem sendo arruinada pelas questões de segurança pública e da poluição de nosso principal produto – nosso litoral; uma réstia de produção de

cultura e de moda e uma esperança como centralizador de negócios (via Pré-Sal).

Devemos abraçar nossas vocações se temos a intenção de reativarmos a economia (e consequente distribuição de renda). Turismo, Cultura e Negócios são a chave da retomada de nosso destino.

Não resolveremos os velhos problemas da cidade repetindo as mesmas soluções e atitudes do passado recente. O Rio de Janeiro apresenta condições muito específicas e complexas inerentes ao seu território e sua formação histórica e social. Tais soluções somente serão possíveis através de uma abordagem multidisciplinar sobre os problemas e potencialidades da cidade. Essencial é a discussão eficaz do meio urbano e de sua infraestrutura integral. A cidade é a maior realização humana e, ao mesmo tempo, o retrato fiel de nossa civilização e nossas convicções. Inadmissível no século XXI habitarmos em uma cidade fragmentada entre morro e asfalto, entre mansão e barraco, entre zona norte, zona oeste e zona sul. Todos são partes de um mesmo organismo vivo. O que acontece em uma área, se reflete diretamente nas outras, pois somos um organismo, que no momento se apresenta muito desequilibrado. A cidade é o palco da vida de 85% dos brasileiros. No caso do Rio – município e metrópole – é a nossa totalidade. Não se resolvem problemas acumulados por décadas e gestões duvidosas em quatro anos. Há de se ter uma perspectiva de longo prazo, porém sem perder o foco na prioridade urgente, passível de tratamento imediato: a casa, o emprego, a segurança, a saúde e o transporte.

SAINDO DA CRISE, PASSO A PASSO

A cidade do Rio nasceu do Porto, sendo esta sua vocação primordial. Portanto, existimos a partir deste fato geográfico. A expansão urbana se dá a partir deste marco inicial serpenteando em torno da topografia carioca. Para o lado sul, zona litorânea, vão os mais abastados. No sentido oposto, a população trabalhadora menos privilegiada margeará as conexões com os outros pontos do Brasil seguindo uma lógica industrial. Deste modo, se cria a base de um tabuleiro para uma cidade partida social e economicamente que se reflete até hoje.

As operações urbanísticas recentes refletem uma visão de sociedade pós-industrial. Sonho de consumo utópico de uma cidade baseada essencialmente em serviços. O maior exemplo foi a operação do Porto Maravilha, que procurou transformar a região portuária em uma extensão do Centro do Rio de Janeiro. Para tal, investindo 10 bilhões de reais na região (em parâmetros de 2016), gastos incorporados ao projeto olímpico (apesar de não possuir nenhuma instalação esportiva ou de apoio), chegando-se ao ponto de se investir em um VLT deficitário, cujo valor se equiparou ao projeto integral e inacabado do BRT, pouco mais de 1 bilhão para cada iniciativa.

Por outro lado, pouco se falou da atividade portuária, que parece esquecida e asfixiada pelos planos recentes. Nenhuma outra cidade portuária do mundo como Amsterdam, Dublin e Hamburgo, dentre outras, abre mão deste importante ativo econômico. Muito pelo contrário, cada vez mais buscam incrementar logística e tecnologicamente suas atividades portuárias e comerciais, as posicionando em destaque na economia regional e global.

GERANDO SINERGIA

Os centros econômicos geram o que podemos denominar como “gravitação urbana”, atraindo a concentração populacional, serviços, comércio e, por vezes, indústrias. O PIB regional funciona como o principal poder de atratividade destas regiões. A analogia com a física newtoniana é direta, onde a “massa” dos corpos é substituída pela produção econômica criando campos gravitacionais urbanos.

No mapa a seguir, de densidade de população do Estado do Rio de Janeiro, observamos o adensamento econômico e populacional, cuja centralidade principal possui seu epicentro na Zona Portuária e no Centro do Rio. Verifica-se, quase de modo equidistante à centralidade metropolitana, o destaque para a região de Volta Redonda e Barra Mansa, à esquerda, e a região dos lagos como polo turístico, à direita. Relevante destacar a região de Campos dos Goytacazes e Maricá devido ao impulso econômico promovido pelos royalties do petróleo.

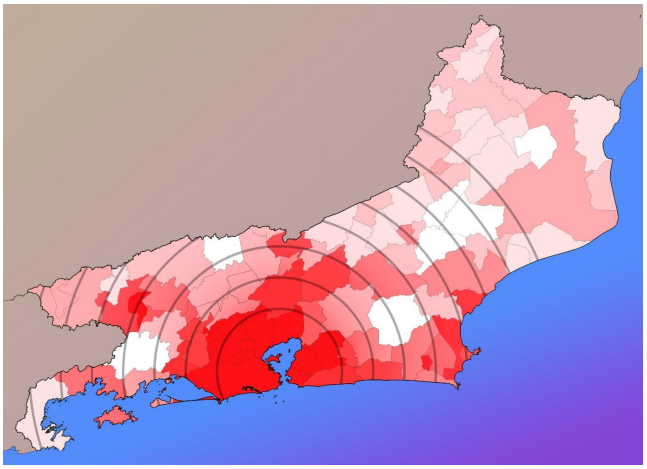


Figura 1 Densidade populacional do Estado do Rio. Fonte: o autor.

Esta gravitação manifesta-se de modo fractal repetindo-se nas diversas escalas do urbanismo. Das sub-regiões, bairros até as vizinhanças. O fenômeno já foi identificado pelos trabalhos de Lösch (*The Economics of Location*, 1954) e Christaller (*Central places in southern Germany*, 1966) onde são identificadas relações geométricas com base na logística e economia dos mercados para a localização de centralidades.

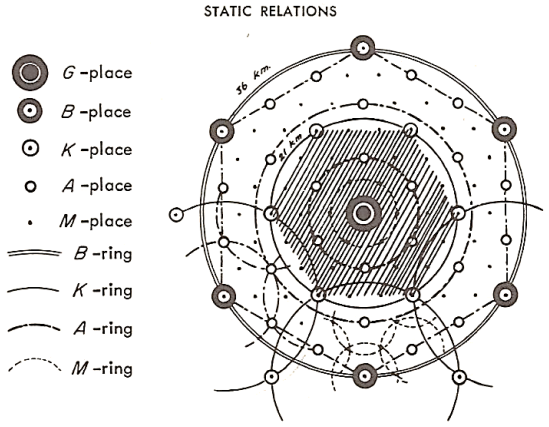


FIGURE 1
A System of Central Places According to the Market Principle

Figura 2 Sistema de centralidades de acordo com o princípio do mercado. Fonte: Christaller, 1966.

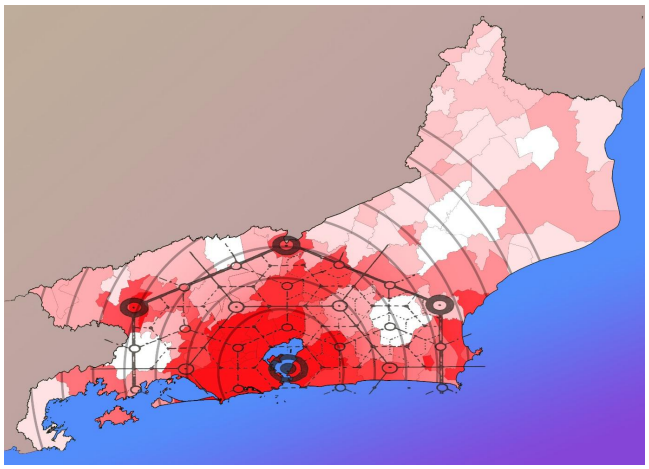


Figura 3 Sobreposição do hexágono de Christaller sobre o mapa do Estado do Rio. Fonte: o autor.

Uma adequação do modelo teórico de Christaller às condições topográficas do Estado do Rio generosamente revela a relação intrínseca entre o supercentro metropolitano e suas subcentralidades. O que nos permite concluir que a região, independente da escala, trabalha em consonância, como um organismo. Ao se desenvolver uma parte, todas são beneficiadas na medida de seu grau de relação. O inverso também é verdadeiro. Portanto, podemos afirmar que ao impulsionar o desenvolvimento do supercentro, todas as partes do organismo serão atingidas positivamente.

O SUPERCENTRO METROPOLITANO

Estabelecido o Marco Zero da cidade e região do Rio de Janeiro como a área original de atracação e Zona Portuária, e o território adjacente ocupado entre os morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição, "chão duramente conquistado à natureza, quase que uma cidade de mercadorias" (ABREU, 2006), é natural que o desenvolvimento urbano e a implantação de importantes equipamentos no decorrer dos séculos XIX e XX seguisse a tendência da aglomeração, o que otimiza as funções devido à distância.

Um rápido olhar sobre a região nos permite identificar a concentração de funções e sua potencialidade. O mapa abaixo destaca os equipamentos culturais (museus), produção e pesquisa de tecnologia (universidades), hubs de transporte (portos e aeroportos) e equipamentos de saúde de grande porte.



Naturalmente a região se apresenta bem servida por transportes de massa, notavelmente a linha férrea, o Metrô, as barcas que conectam a Baía de Guanabara, os aeroportos e o recente VLT.



A infraestrutura da região pode e deve comportar um adensamento populacional, o que já ocorre com o programa Reviver Centro, como também de serviços, negócios e comércio. Para tal, se faz necessário complementar as conexões que podem criar a sinergia necessária para que a região alcance seu real potencial.

Não é uma novidade a criação de hubs urbanos estruturados com a intenção de aproveitar oportunidades de equipamentos e infraestrutura existentes para potencializar determinadas atividades. Observamos esta ação em diversos programas, principalmente na Europa e em cidades ditas portuárias, com destaque para a criação das Smart Docklands em Dublin, na Irlanda. Ambas as condições presentes no Rio de Janeiro.

Um olhar mais aprofundado revela a vocação regional para as atividades relacionadas à produção de tecnologia, cultura e negócios. Portanto, a conclusão imediata é que, ao projetarmos o futuro do Rio como uma cidade global e próspera, devemos agir de modo coordenado e com um pensamento de médio e longo prazos.

CONECTANDO OS PONTOS

Observa-se que equipamentos de alta importância para cidade se encontram atualmente desconectados da rede de transportes de alta capacidade. Isto se transforma em um obstáculo para o desenvolvimento da sinergia local. Podemos citar:

- **Aeroporto do Galeão** – reformado para os grandes eventos esportivos, o aeroporto apresenta capacidade ociosa. Capaz de receber todo e qualquer tipo de aeronave contemporânea, ainda apresenta possibilidade para expansão futura. Atualmente subutilizado e deficitário.
- **Cidade Universitária (UFRJ)** – dotada de vários centros de pesquisa de excelência (CENPES/Petrobras e COPPE), seu parque tecnológico com a presença de diversas empresas importantes, um hospital com potencial para ser referencial no sistema de saúde, além das inúmeras faculdades dedicadas à P&D.[1]
- **Rodoviária Novo Rio** – equipamento essencial para a mobilidade regional que, apesar de estar em uma localização estratégica, tem sua função prejudicada pela desconexão da rede de Metrô.
- **Aeroporto Santos Dumont** – construído em 1936, se encontra defasado pela extrema dificuldade de ampliação de sua pista e consequente operação de aeronaves. Por se encontrar próximo a uma zona urbana de alta densidade possui limitações em seus horários de voo. Recentemente conectado ao VLT, ainda possui a estima de parte dos cariocas, notadamente os residentes da zona sul da cidade, pela proximidade e praticidade.
- **UFF, Niterói** – a conexão com este município é uma promessa antiga, de 1968: a linha 3, que se estenderia até São Gonçalo. A instalação desta conexão é uma atitude metropolitana, entendendo que ambos os lados da Baía são essenciais.



Figura 6 Plano metroviário do Rio de Janeiro, 1979. Destaque para a linha 3 (Niterói) e a linha 5 (Ilha do Governador). Fonte: Metrô Rio.

UMA PROPOSTA DE CONEXÃO

A recostura de conectividade desta região prepara a base para uma metrópole sinérgica e vibrante. A proposta tem como base o projeto original do Metrô, com as devidas modificações, e respectivas sincronizações com a rede implantada. Observa-se que a linha SDU–Galeão tem a possibilidade de possuir diversos trechos em superfície, assim como tomar partido de pistas do túnel Marcelo Alencar, ocupando uma em cada sentido, uma vez que a pressão sobre a locomoção individual será atenuada.



Os resultados esperados são os seguintes. A conexão direta do Parque Tecnológico da universidade à Zona Portuária promove a otimização logística de tecnologia e inovação. Há a retomada e valorização da atividade portuária, através da expansão definitiva para o Caju e a extensão do VLT até a UFRJ, possibilitando a criação de uma smart dockland, aos moldes de Dublin, Roterdã e Hamburgo.

O Caju deve se transformar em um ponto de apoio para inovação portuária e um centro de referência de sustentabilidade através da criação de um equipamento para a reciclagem das embarcações abandonadas na Baía de Guanabara, que constituem um cemitério de navios com grande passivo ambiental.

UFRJ e UFF serão extremamente beneficiadas, tanto por sua acessibilidade como com a interação de seus laboratórios e centros de pesquisa com o entorno adjacente. A Ilha do Governador será libertada do afunilamento de seus acessos, transformando a vida de seus moradores ao conectar-se à rede de transportes. A inserção de uma comunidade, a Maré, à rede é uma ação inédita de inserção social e urbana, uma mudança de paradigma real da relação entre a cidade formal e a informal. E a conexão embrionária com Niterói promoverá inúmeros impactos positivos sobre a mobilidade, economia e dinâmica urbana – sua dimensão requer a redação de um artigo específico sobre o tema, a ser publicado em breve.

A PERGUNTA A SER FEITA

A cidade precisa de dois aeroportos com esta proximidade, dezessete quilômetros? Para respondê-la, precisamos fazer um exercício de contextualização considerando a demografia e a economia.

Demograficamente, o Rio há tempos não apresenta um crescimento significativo. A bolha imobiliária do início dos anos 2010 até o encerramento da Olimpíada foi promovida pelas cifras de investimento espalhadas pela cidade, o que atraiu uma parcela populacional de todos os perfis de consumo em busca de oportunidade, encerrando-se em sincronicidade ao final dos megaeventos. Atualmente somos quase 7 milhões de habitantes no município do Rio de Janeiro, e a cifra dobra quando pensamos na região metropolitana. Iremos parar de crescer a partir de 2040, quando a curva demográfica apresenta uma inflexão e a população adquire um perfil mais maduro.

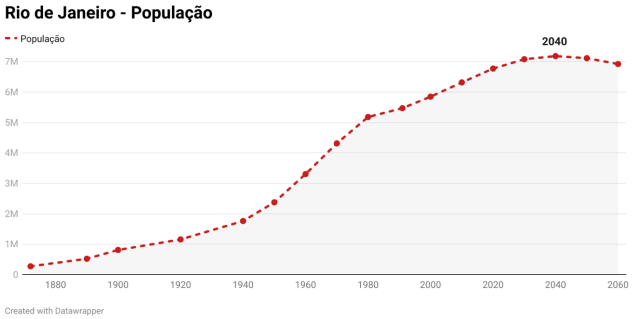


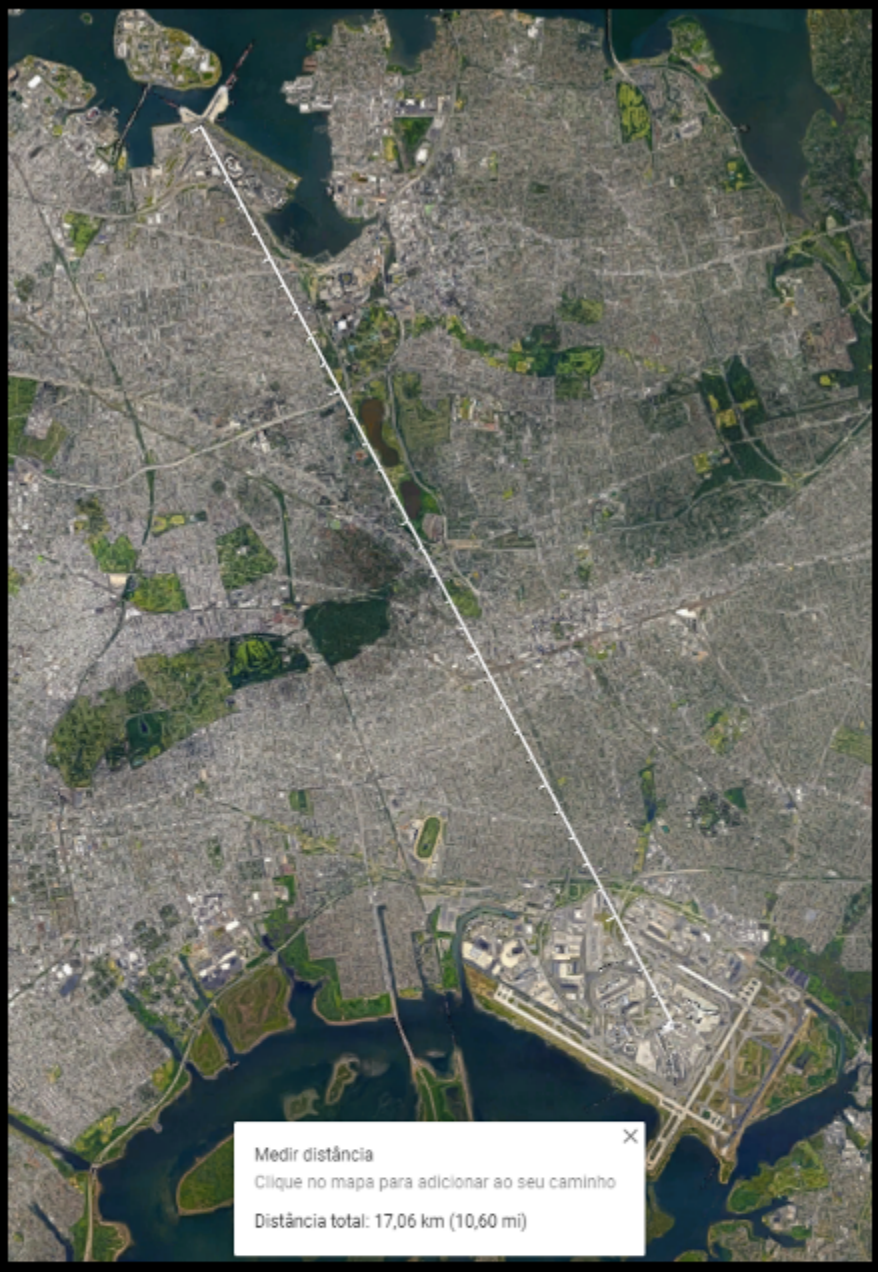
Figura 8 Projeção demográfica do Rio de Janeiro. Fonte: o autor, sobre dados do IBGE.

O gráfico nos permite diversas conclusões. Neste momento, destacamos que a curva sigmoidal nos coloca em uma instância de atenção para o futuro, pois a curva descendente demográfica e a idade da população nos colocam em uma posição de entropia econômica, devido à menor parcela economicamente ativa.

Por outro lado, podemos definir números imediatamente, como o déficit habitacional e a geração de empregos. Portanto, cientes das metas e dos números, podemos elaborar planos e ações de médio prazo para a mitigação destas questões essenciais.

A única cidade do mundo a possuir dois aeroportos a esta curta distância é Nova Iorque (Kennedy e La Guardia), porém devemos atentar à sua pujança econômica. A imagem a seguir compara, na mesma escala gráfica, a distância entre os aeroportos e sua dimensão econômica. A cidade americana tem um PIB anual, em média, sete vezes maior do que o município do Rio de Janeiro.

Nova York – pib anual



$ 1406 BI

A conclusão parece óbvia: não temos no horizonte a necessidade de mantermos ambos os equipamentos neste momento. O que nos leva a outra pergunta. Podemos "desligar" o Santos Dumont? Em caso positivo, o que fazer com este território? O aeroporto atualmente ocupa uma área compatível com o Leblon, localização e vista privilegiadas e a uma distância de caminhada ao Centro do Rio.



Figura 10 Leblon e Santos Dumont: comparação gráfica de área. Fonte: o autor.

Os argumentos para o desligamento do Santos Dumont se organizam em três ordens. Primeiro, a obsolescência: criado na década de 1930, o aeroporto não acompanhou o crescimento das aeronaves no pós-guerra, e seus pátios e pistas não acomodam os novos aviões. O tráfego intercontinental foi transferido para o Galeão a partir de 1947. É um aeródromo pequeno e com obstáculos nas duas cabeceiras, o vão central da Ponte Rio–Niterói e o Pão de Açúcar, e não apresenta nenhuma margem de crescimento futuro. Não pode servir de backup para o Galeão, e apenas comandantes podem nele pousar. Some-se a concorrência predatória entre os dois equipamentos, separados por apenas dezessete quilômetros, que obriga as companhias aéreas a arcar com o ônus e a redundância de duas bases distintas e a Infraero a manter duas administrações.

Segundo, a poluição. O aeroporto afeta diretamente a Escola Naval e os moradores do Centro, da Glória, do Flamengo, de Botafogo, da Urca, de Santa Teresa e do Centro de Niterói, tanto pela fumaça das turbinas quanto pelo ruído durante a aproximação e nas decolagens.

Terceiro, o risco de acidente aéreo sobre área densamente povoada, cujos antecedentes são os dois acidentes da TAM em Congonhas. Há ainda o impacto sobre o tráfego das barcas e o gabarito do entorno, limitado pelo cone de aproximação.

Dentre os pontos positivos do aeroporto, dois se destacam: sua proximidade à Zona Sul e ao Centro, e a memória afetiva de um Rio “Bossa Nova” que já não mais existe. Como mitigar estas percepções? Entendemos que a vocação para este território é a geração de um bairro ou distrito capaz de se transformar no ponto central da região metropolitana e do Estado do Rio, colocando a cidade em uma situação de liderança e inovação de nível global.



Vantagens do Santos Dumont e respectivas mitigações previstas pela proposta. Fonte: o autor.

Raras são as oportunidades em que temos uma confluência de fatores como esta. Localização, área, integração à rede de transportes e, importante, sem a necessidade de remoções de população. A utilização da área da pista do SDU e sua conversão em cidade é uma ação que muda radicalmente a dinâmica do município. O volume da operação imobiliária é de movimentar 100 bilhões em 15 anos. Para compararmos: a injeção olímpica foi da ordem de 40 bilhões, em 2016, em

um período de 8 anos. Porém, diferente dos parques olímpicos e outros investimentos que não se transformaram em um legado real, a geração do distrito SDU é definitiva para o Rio. Capaz de gerar 2 bilhões em tributos anuais, a ação é capaz de gerar imediatamente aproximadamente 100 mil empregos diretos e indiretos, sem contar o transbordo gerado pela impulsão econômica. O governo federal pretende arrecadar a cifra de 2 bilhões com a concessão proposta para o Santos Dumont – cifra equivalente a um ano de tributos distribuídos pelas diversas esferas.

UMA CIDADE COMPACTA

Nas últimas décadas, assistimos a expansão do território do Rio em direção à Zona Oeste e às Vargens. A consequência que observamos foi o esgarçamento do tecido urbano da cidade, percebido em termos de uma mobilidade urbana que não acompanhou a expansão horizontal, promovendo imensos prejuízos financeiros e temporais ao cidadão carioca. Outros serviços, como o saneamento, a coleta de lixo, a cobertura de saúde e a segurança tornam-se significativamente mais difíceis quando a cidade se expande de modo predominantemente horizontal, pois a área de cobertura é muito maior. A tendência de compactação das cidades através do adensamento populacional, além de tornar as cidades mais humanas e caminháveis, é uma atitude também econômica devido à otimização da logística e cobertura dos serviços em razão da redução das distâncias.

Teremos a oportunidade de, através de medidas legislativas, incentivar os programas Reviver Centro e Porto Maravilha, os quais devem ser readequados à inserção do SDU. Devem ser criadas estratégias, aos moldes da operação interligada do Reviver Centro, que fomentem as reais necessidades da população: tanto o incentivo à ocupação do Centro e da Zona Portuária como também o combate ao déficit habitacional vigente.

O mercado imobiliário tem lutado por áreas atraentes para seus negócios. Aqui, através da tábula rasa deste território ímpar, obteremos uma grande possibilidade de expansão desta importante parcela de negócios da economia regional. Naturalmente, a oferta de imóveis no SDU irá mexer com a dinâmica imobiliária da cidade, promovendo uma migração interna de habitação que se refletirá em um aquecimento de diversos mercados, notadamente da construção civil, o qual tem a maior capacidade de gerar empregos em curto prazo.

O BAIRRO

Diferente da cidade industrial setorizada, em habitação, trabalho e lazer, o novo bairro deve incentivar o mix de usos e de ocupação. Através de legislação específica, deve flexibilizar as dimensões mínimas de habitação com o intuito de tornar-se acessível a uma camada da população que está impedida de financiar sua moradia. Em nenhuma hipótese se pretende derrubar o edifício atual do SDU. Propomos que este ainda possa funcionar como terminal de embarque, aos moldes de estações de metrô madrilenhas, onde se faz o check-in diretamente no trem. O bairro pretende ser essencialmente pedonal, apesar de suas conexões de transporte, seguindo as diretrizes das cidades de 15 minutos, onde o indivíduo pode resolver suas necessidades em uma distância de caminhada.

Outros subprodutos são possíveis, como a conexão do Aterro do Flamengo à Orla Conde, construindo o maior parque bayfront do mundo; a extensão da Marina da Glória; a instalação do Museu da Aeronáutica no edifício atual do Santos Dumont, além do check-in; e um novo centro de convenções acoplado a um complexo hoteleiro.

Em um exercício de projeto do bairro, essencialmente para a obtenção de números de acordo com as diretrizes apontadas, obtivemos 5 milhões de metros quadrados de área rentável global, sendo 3 milhões residenciais e 2 milhões comerciais e de serviços.

O desenho urbano deve obedecer às diretrizes de sustentabilidade, compacidade e permeabilidade do solo. Para tal, busca-se a inspiração em propostas similares ao plano Agache (Rio de Janeiro, 1930) e ao plano Cerdá (Barcelona), notadamente no tamanho das quadras e das lâminas arquitetônicas. Da mesma forma, o plano deve ser uma extensão natural do Centro, não estabelecendo barreiras entre o tradicional e o novo.

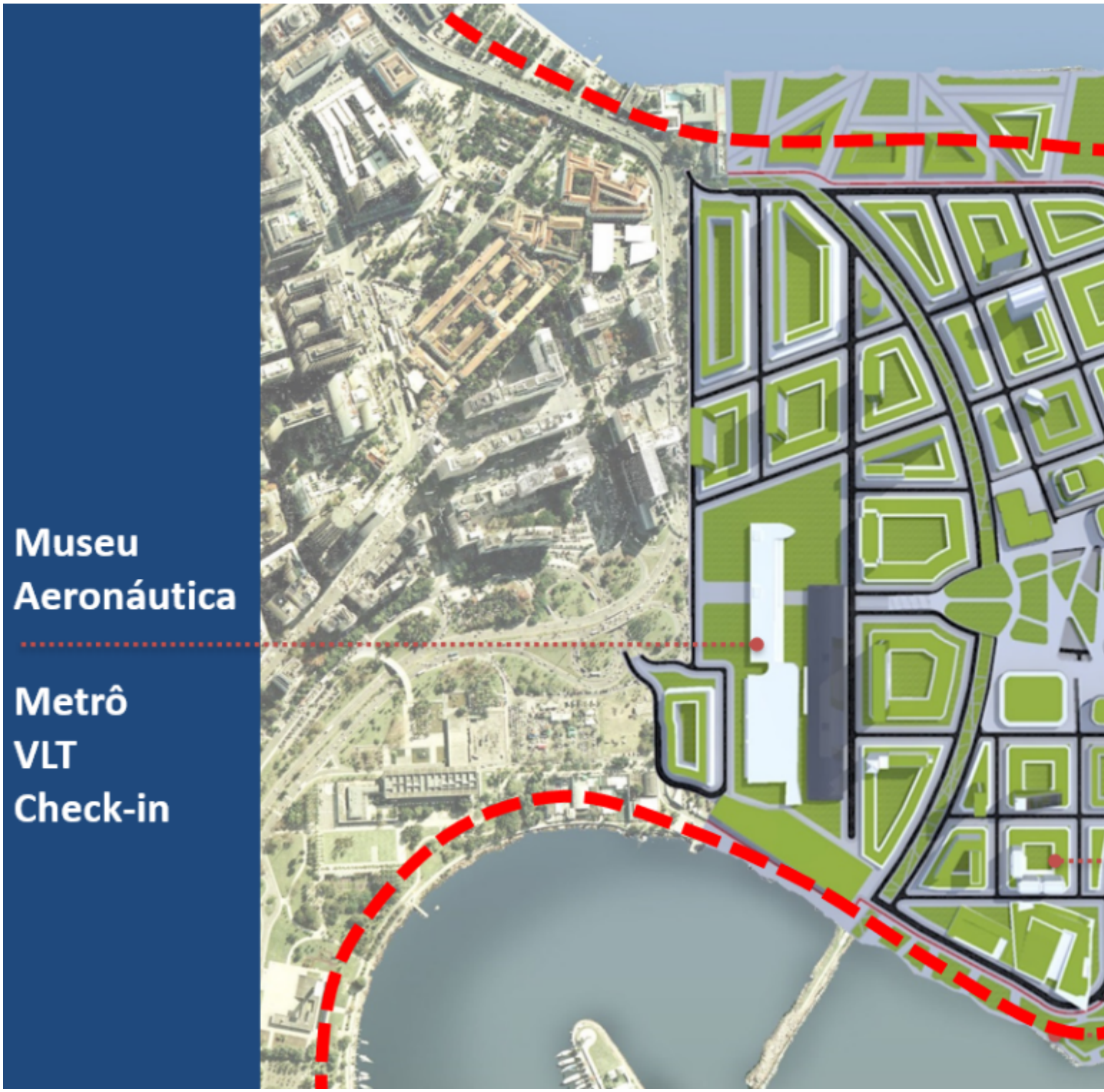


Figura 11 Concepção para o Bairro Santos Dumont. Fonte: o autor.

Da mesma forma, os gabaritos e o desenho dos edifícios não podem ser impeditivos em relação à ventilação do Centro nem ao efeito de "copacabanização", que obstrui a vista de quem habita as quadras anteriores à orla. Aqui a vista é compartilhada com todos.

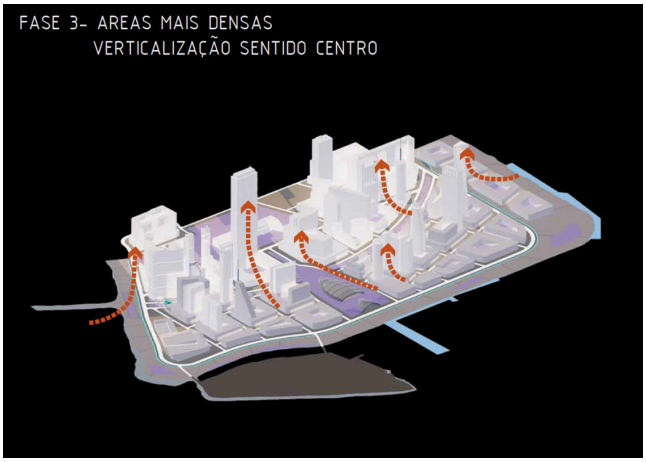


Figura 12 Relação de gabaritos, vista e ventilação. Fonte: o autor.



Figura 13 Concept art do Bairro SDU. Fonte: Pablo Assis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entre o pessimismo da razão e o otimismo da vontade transitam inúmeros tons de cinza. Várias são as razões que podem ser apontadas para que esta proposta não vá adiante, porém já testemunhamos muitos projetos impossíveis saírem do papel e tornarem-se realidade. Da Ponte Rio–Niterói à demolição da Perimetral. Alguns argumentarão que o terreno é da União, o que é fato, porém devemos pensar grande e com uma ambição positiva. Chegou a hora de município, estado e União entrarem em um acordo para o bem do cidadão. No início do texto, destacamos que cada elemento é a parte de um todo, em todas as escalas. Cuidar da cidade e do Estado do Rio é cuidar do Brasil. A oportunidade é única e o tempo é exíguo.

O Rio precisa de uma atitude de liderança metropolitana. Estamos em um ponto de inflexão e o destino está em nossas atitudes.

FICHA TÉCNICA

Concepção
Carlos Murdoch. Felipe Salles – concepção original.

Desenvolvimento
LabStrategy. Carlos Arriagada, Silvia Yang, Pablo Assis, Fábio Marqueolli, Eric Aguillar, Sebastião Guedes, Marcos Lima.

Análise econômica
Aluizio Frota.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, M. D. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

CHRISTALLER, W. *Central places in southern Germany*. Nova Jersey: Prentice-Hall, 1966.

LÖSCH, A. *The Economics of Location*. Londres: Yale University Press, 1954.

1 P&D – Pesquisa e Desenvolvimento.













FOTOS: RAFAEL PEREIRA


FOTO: RAFAEL PEREIRA