
Projetos mostram caminhos para o Rio sair da crise

Estudos conduzidos por pesquisadores, instituições e entes públicos oferecem opções para que a cidade, símbolo do país, recupere a antiga relevância. Entre as ideias estão a transformação do Rio numa segunda capital federal, mais incentivo à vocação turística e a sua transformação em polo de tecnologia. **PÁGINAS 28 e 30**

CAMINHOS PARA O RIO

Entidades e especialistas fazem projetos para resgatar a relevância da cidade

SELMA SCHMIDT
selma@oglobo.com.br

O Rio tem alguns dos maiores símbolos do Brasil, como o Cristo Redentor e o Bondinho do Pão de Açúcar. De tão maravilhosa, a cidade é a porta de entrada do país para o turismo internacional e respira cultura. E, quando se fala em grande evento — caso do Pan 2007, da final da Copa de 2014 e da Olimpíada de 2016 —, só dá ela. Mas, a despeito de tantos atributos, sinais de decadência se refletem em números. A participação carioca no PIB nacional despencou de 13,63%, em 1958, para 5,20%, em 2018 (último dado disponível). A informalidade na capital fluminense também cresceu mais que no Brasil, enquanto os empregos com carteira assinada tiveram uma queda muito superior à nacional.

Na contramão da crise, vêm surgindo projetos, estudos e ações, que, por caminhos diferentes, têm uma meta comum: resgatar a relevância da cidade, seja nos negócios, no turismo ou como um lugar agradável de se viver e circular. Pesquisadores, instituições e o próprio poder público fazem, cada um, seu dever de casa na tentativa de reerguer o município.

A Federação das Indústrias do Estado do Rio (Firjan), por exemplo, quer incentivar a vocação natural da cidade para o turismo. Acaba de concluir um estudo defendendo a importância de transformar o Galeão num *hub* de distribuição de passageiros Brasil afora.

— A privatização do Aeroporto Santos Dumont não pode ser feita pelo maior valor, como quer o governo federal. O Santos Dumont tem a vocação de ponte aérea, de voos de curta distância. Não temos número de passageiros suficiente para termos dois aeroportos, um concorrendo com o outro. Cada um tem a sua vocação. Temos que levar densidade para o Galeão, para ele poder ser ligado a toda a malha aérea brasileira e receber voos internacionais. O Tom Jobim é melhor do que Guarulhos (SP), que está muito atolado. As pistas do Galeão estão entre as melhores do mundo. Vamos deixar aquilo ocioso? — questiona Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira, presidente da Firjan.

COMPETITIVIDADE

É da Firjan também o estudo Rio Canteiro de Obras, que detalha iniciativas na área de mobilidade de impacto na competitividade regional e fluminense. Entre elas, a restauração da Linha Vermelha, a conclusão da Linha 4 do metrô (General Osório-Barra) e a implantação de metrô leve ligando o Estácio ao Galeão.

Eduardo Eugenio vai além. Cita a importância de ações

que extrapolam os limites do município, mas que acabam por beneficiá-lo, como a concessão da Cedae:

— A concessão do saneamento vai suscitar obras no município e fora dele. A cidade será beneficiada em termos de venda e produção de equipamentos. Além disso, haverá melhoria da Baía de Guanabara e das lagoas da Barra, onde vamos ter renda através do turismo e do esporte.

Como a Firjan, a Fecomércio entende que negócios combinam com revitaliza-

ção. E, como contribuição para reverter o esvaziamento do Centro, assumiu o tradicional Villarino, fechado desde novembro, e abriu o Clube Senac Villarino. Pertodali, a Fecomércio vai ainda recuperar o prédio do Clube Ginástico Português,

com conclusão em 2023.

— Na crise que vivemos, um ponto relevante foi o crescimento da informalidade. Entre o primeiro trimestre de 2016 e o deste ano, ela aumentou seis vezes mais no Estado do Rio do que no Brasil — desabafa João Gomes, diretor do Instituto Fecomércio de Pesquisas e Análises.

Diretor da FGV Social, Marcelo Neri sentencia:

— O Rio é a capital mais informal do Sudeste. E informalidade em alta é sinal de desajuste fiscal e social.

SEGUNDO DISTRITO FEDERAL

Desajuste não falta ao olhar o patrimônio da União. O governo federal é dono de cerca de 1.200 imóveis no Rio, muitos subutilizados. O estudo que resultou no livro “Rio 2º Distrito Federal” — a ser lançado em breve e citado em artigo de Merval Pereira, no último domingo, no GLOBO — revela ainda que, 61 anos depois da transferência da capital para Brasília, um terço dos órgãos da União ainda tem sede no Rio, entre eles o IBGE, o Arquivo Nacional e o BNDES.

Produzido pela Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado (Faperj), a publicação defende que o Rio se torne um segundo Distrito Federal e diz que a salvação da cidade é questão de segurança nacional. Com a volta da capital, o Rio passaria a ter direito a 100% do ICMS recolhido na cidade, e não mais 20%, sendo redistribuído o restante para os demais municípios fluminenses.

—O interior do Rio já não é mais tão pobre como outro-

ra. Muitos, por exemplo, têm direito a repasses substanciais de royalties. Municípios da Baixada também poderiam virar cidades-satélites e ter direito a uma parcela dessa arrecadação — argumenta Luiz Carlos Ramiro Júnior, um dos organizadores do livro, junto com Christian Edward Cyrill Lynch e Igor Abdalla Medina de Souza. — Mas os benefícios vão além do impacto econômico. Tem a questão da autoridade, especialmente na segurança pública. Sem falar que ações do prefeito, por vezes, esbarram em propriedade federal.

Extrapolando o livro, a defesa da criação da segunda capital já tem até movimento. O grupo “Rio Vamos Vencer”, formado por empresários, políticos e representantes da sociedade civil, pensa em procurar todos os candidatos à Presidência da República para pedir que apoiem a medida e considerem o fato de que outros países têm duas capitais, com Chile, Bolívia e Holanda.

— Defendo o status de segunda capital, para que o Rio possa dar utilidade ao patrimônio federal. Os fortes, que estão ociosos, não poderiam abrigar hotéis? — pergunta o empresário Marcelo Conde, um dos fundadores do grupo.

Há opositores ferrenhos à ideia, como o economista Mauro Osório. Professor da UFRJ e diretor da Assessoria Fiscal da Assembleia Legislativa do Rio (Alerj), ele publicará o artigo “Rio de Janeiro: Crise e futuro”, num livro da Universidade Federal Rural do Rio (UFRRJ), que será lançado no fim do ano:

— O Rio foi perdendo, mas isso não tem nada a ver com a transferência da capital e a fusão. O desafio é integrar o estado e não segregar a cidade. É preciso que o governo federal entenda que o Rio tem que continuar sendo cosmopolita, referência internacional, e que deve ter mais gastos na cidade.

SEM SUSTENTAÇÃO

Embora reconheça a relevância das propostas visando à retomada do crescimento, o arquiteto e urbanista Sérgio Magalhães adverte que elas não bastam para a recuperação do Rio. A questão central, diz ele, é o governo federal reconhecer que, após a transferência da capital, e, em 1975, com a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, sem compensações, retirou da cidade suas condições de sustentação. E, diante dessa aceitação, passar a aportar recursos suficientes para a cidade.

— O país precisa compreender que não se trata de privilégio. Por vários séculos, o Rio foi capital do país e estruturou um tipo de economia, decorrente da presença da Coroa e, depois, da República. As outras cidades construíram a sua economia de modo autônomo em função do seu próprio desenvolvimento — analisa ele. — Temos um patrimônio e uma cultura ímpares, que estão sendo deteriorados por essa falta de condições de sua sustentação. Brasília tem a segurança e o ensino fundamental patrocinados pelo governo federal. A questão da segurança precisa ser enfrentada, mas o município do Rio e o estado não estão em condições de combater a dominação territorial exercida por bandidos. São projetos macro, que precisam ter uma compreensão nova.



Subaproveitado. Terminal do Galeão sem movimento: para impulsionar a cidade como destino turístico, a ideia é transformar o aeroporto num *hub* nacional

UM RETRATO DO MUNICÍPIO EM NÚMEROS

A PRESENÇA FEDERAL

Um terço dos órgãos federais tem sede na capital fluminense*

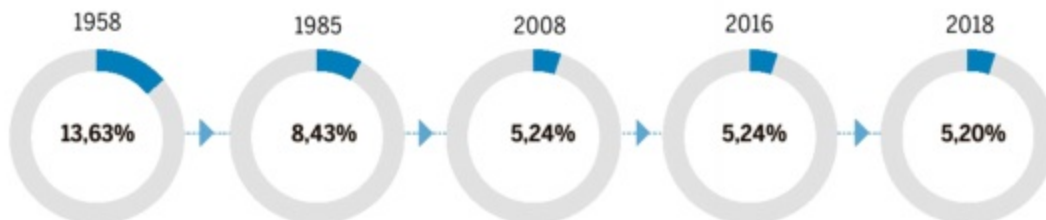


Servidores federais civis (inclui aposentados) *



SINAIS DE DECADÊNCIA

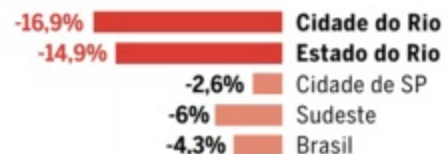
Participação do município do Rio no PIB nacional



Grau da informalidade em relação aos ocupados



Empregos com carteira assinada (variação 2014-2019)



* Dados de 2017

Fontes: Livro Rio 2º Distrito Federal, FGV Social e Assessoria Fiscal da Alerj, com base em dados oficiais

Editoria de Arte

Inovação e tecnologia com endereço no Porto

Secretaria de Desenvolvimento Econômico do município acerta parceria com universidade e negocia com start-ups e empresas de ponta para criar uma espécie de Vale do Silício em área de dez mil metros quadrados

SELMA SCHMIDT
selma@oglobo.com.br

Na intenção de encontrar um novo rumo para a cidade, a Secretaria municipal de Desenvolvimento Econômico, Inovação e Simplificação vai dar forma, ainda este ano, ao projeto Porto Maravalley. A ideia é transformar uma área de dez mil metros quadrados numa espécie de Vale do Silício, região na Califórnia (Estados Unidos) que concentra start-ups e empresas de tecnologia, como Google, Apple e Facebook. O secretário Chicão Bulhões antecipa que a prefeitura já fechou com uma universidade privada e está em negociações com outras empresas para que se instalem no Santo Cristo, próximo aos dois primeiros empreendimentos residenciais lançados recentemente na Região Portuária.

— O Rio produz muitas boas cabeças. Somos o segundo do país em produção científica, mas não transformamos isso em economia real, em negócios. Queremos diminuir a diferença entre a quantidade de pessoas bem formadas, bem capacitadas que exportamos para o restante do país e o mundo e as que permanecem aqui. Queremos que elas fiquem no Rio, e transformar isso em negócio — afirma Chicão. — Para isso, precisaremos um lugar de inovação e tecnologia. Vamos lançar o Porto Maravalley, um distrito de inovação e tecnologia. Na área portuária, teremos um *hub* de tecnologia, com uma universidade de ponta para competir com as estrangeiras.

O secretário quer guardar detalhes para o lançamento do projeto, pelo prefeito Eduardo Paes. Mas garante que a universidade será de um modelo novo no país. Terá cursos de graduação em matemática, engenharia, ciência de dados e tecnologia, áreas que, segundo Chicão, levaram “muito desenvolvimento para várias regiões mundo afora”.

— Vamos lançar o Porto Maravalley colocando no nosso discurso que o Rio de Janeiro quer ser a capital da inovação e tecnologia do país — acrescenta. — Tenho provocado os empresários. Em vez de irem para São Paulo, sempre que puderem, peço que marquem reunião no Rio. É tão fácil para a gente ir. Mas também é fácil eles virem para cá, e muitas vezes bastante agradável pelo ambiente que temos para oferecer.

Embora privada, a futura universidade terá acordo com a prefeitura para assegurar que haverá alunos bolsistas. Além de um parceiro educacional, o município está fechando entendimentos com outros interessados, permitindo que o espaço abrigue start-ups e empresas de produção de alta tecnologia e inovação. O objetivo é juntar governo, academia e setor privado, para buscar soluções para a cidade, que possam, inclusive, ser exportadas.

MENOS BUROCRACIA

Chicão ressalta que a construção histórica do Rio — capital por 197 anos, título que perdeu em 1960, junto com órgãos públicos, sedes de bancos, parques industriais e toda a riqueza que isso gera, como lembra o livro “Rio 2º Distrito Federal” — provoca desafios sociais e econômicos.

— Quando ocorre a fusão (do Estado da Guanabara com o Estado do Rio, em 1975), a gente passa também a ter o desafio de ressignificar o que é o Rio integrado ao restante do estado.

A partir desse diagnóstico, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico identificou ainda que era preciso reduzir a burocracia, para que empresas possam se instalar e fazer negócios no Rio. E criou o licenciamento integrado (urbanismo e meio ambiente). Com isso, as licenças para obras estão sendo concedidas, em média, em 20 dias. Outra iniciativa foi enca-

minhar à Câmara de Vereadores projeto de lei que elimina a necessidade do alvará de atividade econômica para negócios de baixo impacto.

REVIVER BAIROS

Do Desenvolvimento Econômico para o Planejamento Urbano, uma das apostas da prefeitura para a cidade retomar seu crescimento é o Reviver. Do Centro — com o estímulo aos empreendimentos residenciais, através de leis de incentivos urbanísticos e tributários, aquecendo o mercado imobiliário —, o programa, com modelo próprio, se transforma no Reviver Bairros. Segundo o secretário de Planejamento Urbano, Washington Fajardo, estão sendo feitos

projetos de revitalização para centros de Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Costa Barros, Barros Filho e Pavuna (incluídos na Área de Planejamento 3), Campo Grande, Santa Cruz e Bangu, além da orla de Sepetiba.

— Todas essas áreas estão sendo estudadas e serão foco de melhorias urbanísticas. Vamos requalificar o espaço público, a arborização, a calçada... Queremos também atualizar o playground infantil, para que as praças possam ter uma utilização. O atual mobiliário é muito reduzido: tem só balanço, escorrega e gangorra — diz Fajardo.

TRANSBRASIL: RETOMADA

Com o Reviver Bairros e dispositivos do projeto do Novo Plano Diretor, que criam condições urbanísticas para facilitar a ocupação do chamado “Supercentro” (começa no Centro histórico e se estende até a Pavuna), o secretário quer diminuir a pressão para a construção em bairros da Zona Oeste sem infraestrutura de transportes e de empregos. Para preencher vazios urbanos e dar destinação a esqueletos que enfeiam a Avenida Brasil, porta de entrada do Rio, e parte da BR-101, o projeto, em tramitação na Câmara de Vereadores, prevê, no trecho da Zona Norte, uma área quase sem parâmetros urbanísticos.

— Claro, vamos respeitar, por exemplo, a visão da Igreja da Penha e o cone do aeroporto — assegura Fajardo.

A prefeitura ainda confirma para esta semana a retomada das obras do corredor Transbrasil, que se arrastam desde 2014, paralisadas pela última vez em dezembro de 2020. Fajardo anuncia estudo visando a requalificar os acessos às 18 estações do BRT:

— A ideia é fazer microurbânizações em cada estação. Implantar bicicletários, uma boa calçada arborizada e quiosques para evitar que surjam ambulantes.



Futuro. Prédios modernos na Zona Portuária: um trecho da região vai virar o Porto Maravalley, um *hub* de tecnologia

COMO FICARÃO OS ACESSOS ÀS 18 ESTAÇÕES DO TRANSBRASIL

