ITDP Brasil

Workshop de Planejamento Urbano no entorno da estação do BRT Transbrasil em Bonsucesso

ITDP Brasil

Rio de Janeiro

Dezembro de 2013

Índice

Sumário Executivo 3
1. Introdução 7
2. Ficha técnica do Workshop 8
i. Programa do Workshop 9
3. Objetivos e Metodologia 10
Discussões norteadoras 10
Metodologia e Área de Estudo 11
Características da área de estudo 12
4. Atividades realizadas 14
Análise socioeconômica 14
Visita de campo 14
Avaliação das informações coletadas na visita de campo 20
Principais questões analisadas 21
5. Recomendações 23
Anexo 1 28
Anexo 2 68
Anexo 3 69
Anexo 4 71

Sumário Executivo

Durante os dias 9, 10 e 11 de setembro, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) realizou um Workshop de Planejamento Urbano em Bonsucesso parte do programa "As Cidades Somos Nós", com o objetivo de discutir o conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte (TOD, sigla em inglês) no entorno da futura estação do BRT Transbrasil, Joana Nascimento, no bairro de Bonsucesso, Rio de Janeiro.

Doze representantes da Prefeitura do Rio de Janeiro estiveram presentes, representando as Secretarias Municipais de Urbanismo, Transportes, Obras, PPP e Concessões, assim como a Secretaria de Transportes do Estado. O workshop foi coordenado pelo professor Vicente del Rio e contou com a contribuição de profissionais do ITDP. No primeiro dia, os participantes fizeram uma visita técnica ao local. Após a visita, foram discutidas ideias de como realizar melhorias baseadas nos princípios do ITDP para mobilidade urbana sustentável.

O BRT Transbrasil tem o potencial de se tornar um dos corredores de BRT de maior capacidade do mundo. O corredor pode redefinir o uso e a ocupação da Avenida Brasil, uma das vias expressas mais emblemáticas da cidade do Rio, que hoje constitui uma cicatriz cortando bairros degradados na região suburbana da cidade. O Transbrasil oferece uma ótima oportunidade para reestruturação urbana destes bairros, a começar pelo entorno das estações, fazendo com que deixem de ser espaços somente de passagem, e se tornem, novamente, espaços para se viver, trabalhar e se divertir.

Acreditamos que o debate sobre este novo corredor de BRT seja fundamental para o diálogo entre sociedade civil, técnicos e governo sobre o futuro da mobilidade na cidade do Rio, fortalecendo e reforçando a parceria entre o ITDP Brasil e a Prefeitura do Rio.

Objetivos do workshop

1) Estabelecer uma visão para a reurbanização da área no entorno da estação fazendo com que seja orientada à mobilidade sustentável.

2) Identificar infraestrutura, instrumentos e regulamentação necessárias para implementar essa visão.

3) Reunir atores governamentais de distintas secretarias para executar um planejamento integrado do projeto.

4) Desenvolver um método de planejamento replicável para outros corredores de transporte de massa na cidade.

Recomendações a curto prazo

1) Alterar o nome da estação de modo a ser mais facilmente identificável e ter relação mais forte com o lugar. Nome existente: Estação Joana Nascimento. Novo nome proposto pelo grupo: Estação Hospital Bonsucesso. Ou Estação Bonsucesso.

2) Alterar a localização da estação para o eixo da Avenida Paris; proporcionando ligação entre a estação de trem da Supervia, o Teleférico do Alemão, o Complexo da Maré e o campus da UFRJ. O grupo reconheceu as desvantagens da atual localização da estação do BRT como proposta no projeto atual. Primeiro, sua localização não está condizente com a área de maior concentração habitacional. Segundo, pela inadequação das áreas de assentamento das passarelas de ambos os lados. Junto ao hospital existe pouquíssimo espaço para instalação de rampa e, do outro lado da Avenida Brasil, a chegada da passarela está prevista para ser exatamente em frente ao portão principal do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR).

3) Redesenhar as avenidas Paris e Maxwell como eixos de conexão entre a Supervia, a estação do BRT, o Complexo da Maré, e o campus do Fundão. Esse redesenho deverá comportar ciclovia, calçadas confortáveis e arborizadas, sinalização, e redutores de tráfego (*traffic calming*). Importante sinalização de integração entre os modos: do BRT para o Trem e do Trem para o BRT ao longo da área.

4) Considerar que as estações/passarelas do BRT irão constituir lugares, mais do que simplesmente acesso e egresso ao transporte coletivo. A passarela de acesso à estação deve ser utilizada como conexão permanente entre os dois lados da Avenida Brasil, 24 horas por dia. Considerar a implementação do conceito de "praçarela", ou seja, a passarela como lugar de oferta de serviços, como quiosques de bebida e comida, e pequenas lojas, de modo a utilizar o seu potencial e torná-la mais segura. Atualmente, como ao longo de toda a Av. Brasil, inúmeros comerciantes informais ocupam espaços nas atuais passarelas.

5) Considerar o alargamento das rampas e passarelas de acesso à estação para atender ao futuro desenvolvimento e re-população da área de entorno. As passarelas atuais já encontram-se subdimensionadas para a demanda atual. Problema eminente de longas filas com os atuais padrões de largura de 1,20m.

6) Requalificar as ruas, alargando e reformando as calçadas com inserção de rampas nos cruzamentos, plantio de árvores e canteiros, colocação de mobiliário urbano e iluminação. Considerar o alargamento das calçadas sempre que possível de modo a gerar maior conforto aos pedestres e apoiar os usos comerciais e restaurantes lindeiros. Seria importante, vide o dado apresentado no estudo socioeconômico realizado, a criação de uma Academia da Terceira Idade (ATI) para atender o grande número de idosos que residem em Bonsucesso.

7) Implementar o controle efetivo do estacionamento indevido e ilegal, em especial de veículos e caminhões que usam as calçadas como estacionamento permanente.

8) Limitar a velocidade do tráfego local a 30 km/h através de um sistema de sinalização e redutores de tráfego (*traffic calming*) e sinalização eletrônica.

9) Implementar infraestrutura cicloviária com ciclovias, ciclofaixas e/ou vias compartilhadas, particularmente ao longo do eixo Avenida Paris e Maxwell.

10) Fazer uso de programas já existentes da Prefeitura do Rio, como o Bairro Maravilha da Secretaria de Obras para a urbanização da área focal.

Recomendações a médio-longo prazo

1. Definir uma faixa de uso exclusivamente comercial e de serviços ao longo dos dois lados da Avenida Brasil, medindo aproximadamente 50 metros ou equivalente à profundidade dos lotes. A configuração da volumetria dos imóveis dessa faixa (altura e largura) deverá ser definida de modo a gerar o melhor aproveitamento da proximidade da Transbrasil e, ao mesmo tempo, formar uma barreira acústica para os usos residenciais mais internos.

2. Requalificar os eixos Avenida Paris e Maxwell, com o objetivo de fomentar empreendimentos de alta densidade e usos mistos ao longo com uso comercial no térreo, tráfego limitado de veículos individuais, prioridade para pedestres e ciclistas, calçadas mais largas, pracinhas e farta arborização. Esse eixo seria visto como um "boulevard" com diversos espaços para socialização. É possível pensarmos o adensamento da área levando em conta instrumentos de gestão urbano previstos no Estatuto das Cidades como os instrumentos de captura da inflação fundiária resultado do aumento do gabarito. A captura deste sobre-preço pertence à cidade e poderia ser utilizado para obras de melhoramentos da própria área – ou seu entorno, construção de moradias de interesse social, tratamento de calçadas, ciclovias entre outras intervenções.

3. Diminuir as exigências de estacionamento/garagem de modo a fomentar o desenvolvimento imobiliário da área. Essa medida seria de particular importância para incentivar o uso residencial de classe média e média-baixa, a exemplo das mudanças recentes de zoneamento no centro do Rio de Janeiro. É importante olhar para experiências de melhores práticas focando não em números mínimos de vagas por tipo de edificação, como prevê a atual legislação, mas números máximos ou mesmo "zero vagas".

4. Desenvolver a área ao sul do Hospital junto a Linha Amarela através de operação urbana consorciada com ênfase em uso misto e residencial de alta densidade. Esta área destaca-se por seu fácil acesso a duas futuras

estações do BRT (Bonsucesso e Oswaldo Cruz) e aos principais eixos viários da cidade.

5. Desenvolver a área do Exército/Marinha à leste da Avenida Brasil através de operação urbana consorciada com uso residencial de média/alta densidade, misto e parques. Deslocar para junto desta área a atual escola municipal localizada na Avenida Brasil junto à base da passarela. Prover áreas recreativas e esportivas para suprir a demanda atual e futura. Uma vez a escola municipal transferida, reutilizar o seu edifício para um centro comunitário devido a seu fácil acesso, presença histórica na comunidade e arquitetura atrativa.

6. Estabelecer um sistema completo de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e vias de pedestres, conectado à estação do BRT e sua área imediata aos pontos principais do entorno tais como a Supervia, a estação de Teleférico, o Complexo da Maré, o campus da UFRJ e a Fundação Oswaldo Cruz. Integrar o sistema de ciclovias local ao plano cicloviário da cidade dentro do escopo Rio Capital da Bicicleta.

1. Introdução

Durante os dias 9, 10 e 11 de setembro, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) realizou um Workshop de Planejamento Urbano em Bonsucesso parte do programa “As Cidades Somos Nós”, com o objetivo de discutir o conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte (TOD, sigla em inglês) no entorno da futura estação do BRT Transbrasil, Joana Nascimento, no bairro de Bonsucesso, Rio de Janeiro.

Doze representantes da Prefeitura do Rio de Janeiro estiveram presentes, representando as Secretarias Municipais de Urbanismo, Transportes, Obras, PPP e Concessões, assim como a Secretaria de Transportes do Estado. O workshop foi coordenado pelo professor Vicente del Rio e contou com a contribuição de profissionais do ITDP. No primeiro dia, os participantes fizeram uma visita técnica ao local. Após a visita, foram discutidas ideias de como realizar melhorias baseadas nos princípios do ITDP para mobilidade urbana sustentável.

2. Ficha técnica do Workshop

Datas: 9, 10 e 11 de setembro

Local: Studio-X, Praça Tiradentes 48, Rio de Janeiro

Coordenação: Pedro Torres e Vicente del Rio

Facilitadores: Vicente del Rio e Denise de Alcântara

Equipe de apoio do ITDP: Clarisse Linke, Helena Orenstein de Almeida, Luc Nadal, Michael Kodransky, Celia Regina Alves e Victoria Broadus

Estagiários: Rik Arends, Connor Cox, Marina Correa, Arthur Bento, Arthur Torquato e Mônica Tresso

Análise socioeconômica: Mauro Osório e Henrique Rabelo Sá Rego

Participantes:
- Antonio Correa, Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU)
- Antônio Velloso, Secretaria Municipal de Transportes (SMTR)
- Claudia Tavares, Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU)
- Claudio Luiz, Secretaria Municipal de Transportes (SMTR)
- Jean Pierre Janot, Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU)
- Marcelo Rosa, Secretaria Municipal de Obras (SMO)
- Franklin Neto, Secretaria Municipal de Obras (SMO)
- Lucia Quadra, Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU)
- Maria Luiza Korenchendler, Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU)
- Rose Compans, Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU)
- Samir Costa, Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU)
- Sergio Muros, Secretaria Estadual de Transportes (SETRANS)
- Simone Costa, Secretaria Municipal de Transportes (SMTR)
- Solange Cintra, Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU)
- Vasco Acioli, Subsecretaria de Projetos Estratégicos, Concessões e PPPs

Imagens (visualizações): Gabriel Kozlowski e Miguel Darcy

Fotos: Stefano Aguiar

Apoiadores:

VREF

Embaixada Britânica
Brasília

i. Programa do Workshop

1º dia – 9 de setembro:
9:00 - 9:30 – Cadastramento de participantes
9:30 - 9:40 – Boas vindas - Apresentação do ITDP, dos princípios de Desenvolvimento Orientado ao Transporte (TOD) e do programa do workshop.
10:00 - 10:30 – Apresentação da equipe do ITDP e dos participantes
10:30 - 11:15 – Apresentação de um representante por Secretaria da Prefeitura e Governo do Estado sobre sua área de atuação e atuais projetos para o entorno, caso tenha.
11:15 - 12:00 – Apresentação sobre a área de estudo
12:00 - 13:00 – Almoço com explicação sobre a visita técnica
13:00 - 13:30 – Deslocamento para o local da visita técnica – Av. Brasil
13:30 - 15:50 – Visita técnica guiada
15:30 - 16:00 – Retorno ao Studio-X
16:00 - 16:30 – Discussão geral sobre a visita técnica
16:30 - 17:30 – Avaliação da área de projeto
17:30 - 18:30 – Coquetel de boas vindas

2º dia – 10 de setembro:
9:00 - 9:30 – Revisão do dia 1 e planejamento do dia 2
9:30 - 12:00 - Continuação da avaliação da área de projeto
12:00 - 13:00 – Apresentação das avaliações pelos grupos de trabalho
13:00 - 14:00 – Almoço com revisão dos princípios do TOD e seus objetivos
14:00 - 17:00 – Desenvolvimento de ideias e de plano conceitual para área
17:00 - 18:00 – Apresentações dos planos conceituais

3º dia – 11 de setembro:
9:00 - 9:15 – Revisão do dia 2 e planejamento do dia
9:15 - 10:00 – Apresentação do plano conceitual integrado
10:00 - 10:30 – Discussão do plano conceitual integrado e mapeamento
10:30 - 13:00 – Desenvolvimento do plano conceitual final
13:00 - 14:00 – Almoço
14:00 - 16:00 – Apresentação das propostas revistas para a implantação dos planos
16:00 - 16:30 – Reflexões sobre o workshop
16:30 – 17:00 – Considerações finais dos participantes
17:00 – Coquetel de confraternização

3. Objetivos e Metodologia

O BRT Transbrasil tem o potencial de se tornar um dos corredores de BRT de maior capacidade do mundo. O corredor pode redefinir o uso e a ocupação da Avenida Brasil, uma das vias expressas mais emblemáticas da cidade do Rio, que hoje constitui uma cicatriz cortando bairros degradados na região suburbana da cidade. O Transbrasil oferece uma ótima oportunidade para reestruturação urbana destes bairros, a começar pelo entorno das estações, fazendo com que deixem de ser espaços somente de passagem, e se tornem, novamente, espaços para se viver, trabalhar e se divertir.

Acreditamos que o debate sobre este novo corredor de BRT seja fundamental para o diálogo entre sociedade civil, técnicos e governo sobre o futuro da mobilidade na cidade do Rio, fortalecendo e reforçando a parceria entre o ITDP Brasil e a Prefeitura do Rio.

O workshop teve como objetivos:

1) Estabelecer uma visão para a reurbanização da área no entorno da estação fazendo com que seja orientada à mobilidade sustentável.

2) Identificar infraestrutura, instrumentos e regulamentação necessárias para implementar essa visão.

3) Reunir atores governamentais de distintas secretarias para executar um planejamento integrado do projeto.

4) Desenvolver um método de planejamento replicável para outros corredores de transporte de massa na cidade.

Discussões norteadoras

- Discussão sobre a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) criada para o entorno da Av. Brasil. É a AEIU suficiente para o desenvolvimento urbano, econômico e social da área de estudo? Para atingirmos os objetivos explicitado seria mais adequado a implementação de um Projeto de Estruturação Urbana (PEU) para a área?

- Seria possível pensar cenários futuros sobre como acomodar, ao longo dos corredores de transporte de massa, a expectativa atual de crescimento populacional da cidade (340.000 pessoas até 2020)? Qual será o impacto em Bonsucesso?

- Como fazer com que Bonsucesso seja um lugar agradável para se morar, trabalhar e se divertir?

- Podemos encorajar o uso da bicicleta na área? Como melhorar a infraestrutura para ciclistas e pedestres?

- Como podemos desestimular o uso de automóveis nesta área? Podemos diminuir o número de vagas disponíveis nas ruas? Podemos limitar a regulação sobre vagas mínimas por edificação? Como incentivar o transporte não motorizado e a integração intermodal?

Metodologia e Área de Estudo

O workshop se concentrou em uma área de aproximadamente 500 m de raio no entorno da estação planejada de BRT Joana Nascimento, com o objetivo de rever as características existentes da área, almejando transformá-la em um bairro totalmente orientado ao transporte. Face ao tamanho e às características da área de estudo, esta foi subdividida em três e os participantes distribuídos em três subgrupos, equilibrados quanto à representatividade dos órgãos participantes.

Cada subgrupo de trabalho concentrou-se em uma das três sub áreas de modo a realizar uma proposta mais refinada e, ao mesmo tempo, participar da avaliação e do desenvolvimento do plano conceitual para a área como um todo. As equipes focaram em intervenções urbanísticas integradas e complementares a curto, médio e longo prazo (2, 5 e 10 anos).

A área de Joana Nascimento é servida por várias vias e está limitada ao sul pela Linha Amarela que oferece conexão com a Cidade Universitária, ao oeste pelo Complexo do Alemão e a Baía, ao leste pela Supervia, e ao norte a Transcarioca constituirá um corredor de alta capacidade ligando o aeroporto internacional à Barra da Tijuca. A Avenida Brasil é a principal artéria de acesso a área e uma das mais importantes conexões entre a Zona Norte e o Centro.

Área estudada

Características da área de estudo

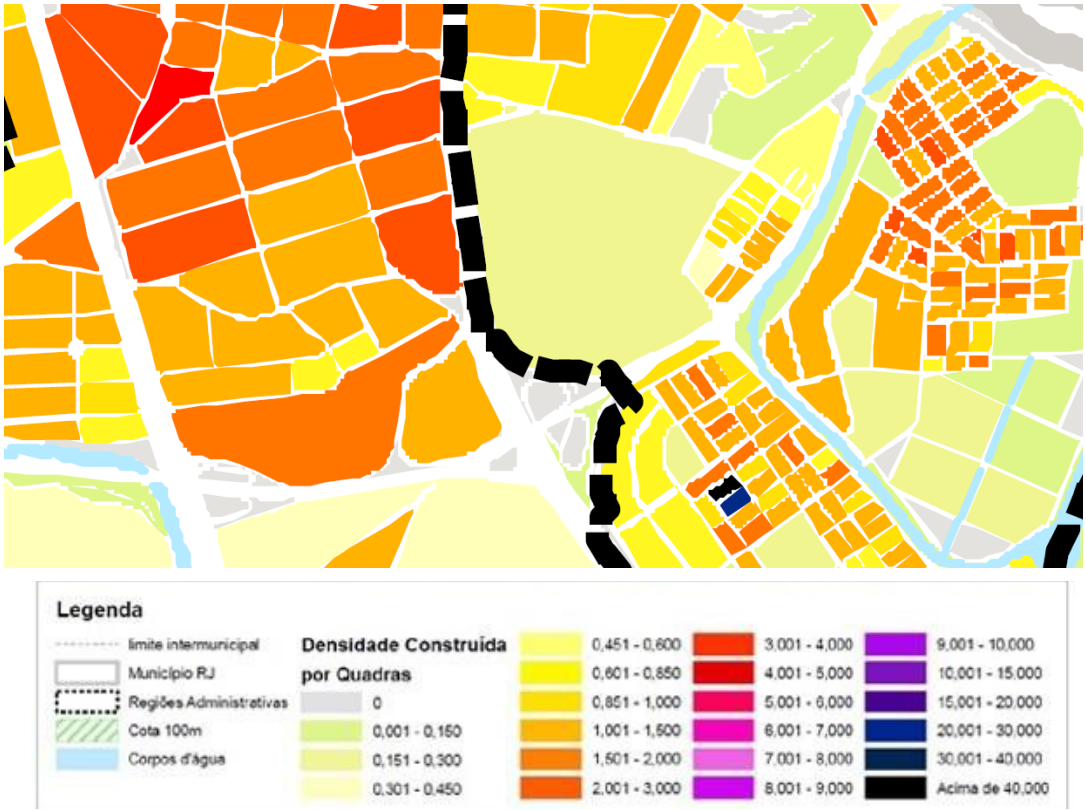
A leste da Avenida Brasil e da futura estação a área de estudo constitui-se, na maior parte, por conjunto de depósitos, usos industriais e uma grande área militar - CPOR e Marinha-, sendo que existe ainda uma escola municipal e um posto de saúde na altura da Rua Guilherme Maxwell onde uma passarela possibilita o acesso ao outro lado da Avenida Brasil. O uso residencial é incipiente mas torna-se intenso fora da área de estudo, junto à Baía, onde encontra-se o Complexo da Maré, com cerca de 130.000 moradores. A área possui uma das menores rendas per capita da cidade e indicadores muito baixos de desenvolvimento humano.

A oeste da Avenida Brasil, a área de estudo apresenta uma mistura de galpões e pequenas lojas industriais, com uso residencial misto intenso. Junto da Avenida Brasil localiza-se o Hospital Federal de Bonsucesso que, com 500 leitos, é o maior hospital da rede pública do estado em volume de atendimentos e maior hospital federal do país, sendo portanto uma importante centralidade da área.

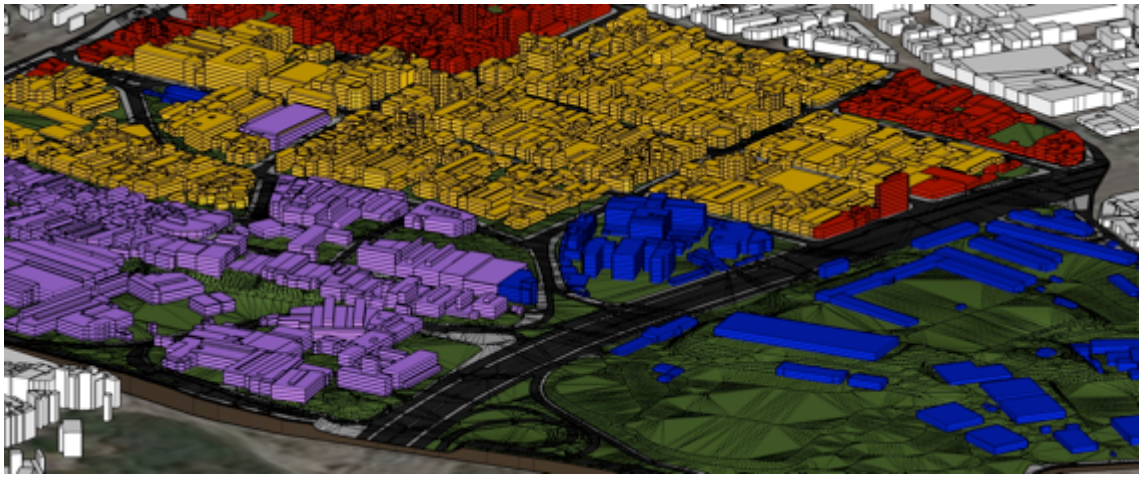
A Avenida Paris revela-se como importante eixo na área, e o entorno da Praça das Nações e da estação de Bonsucesso da Supervia estabeleceu-se, historicamente, como importante pólo comercial. Neste ponto, a estação de teleférico fornece importante ligação com o Complexo do Alemão. A área possui fraca conexão com o outro lado da Linha Amarela, principalmente para pedestres apesar da passarela existente.

Zoneamento na área de estudo

Densidade na área de estudo



Densidade na área de estudo em 3D



Lilás = Industrial *Azul = Institucional*
Vermelho = comercial *Amarelo = residencial*

4. Atividades realizadas

Análise socioeconômica

Mauro Osório, economista e doutor em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ, e atualmente professor da UFRJ, apresentou um estudo sobre o bairro de Bonsucesso e a área focal sob o ponto de vista do desenvolvimento atual, tendências demográficas e econômicase o potencial com a implantação futura do BRT da Transbrasil. O estudo encontra-se na integra no Anexo 1 deste relatório.

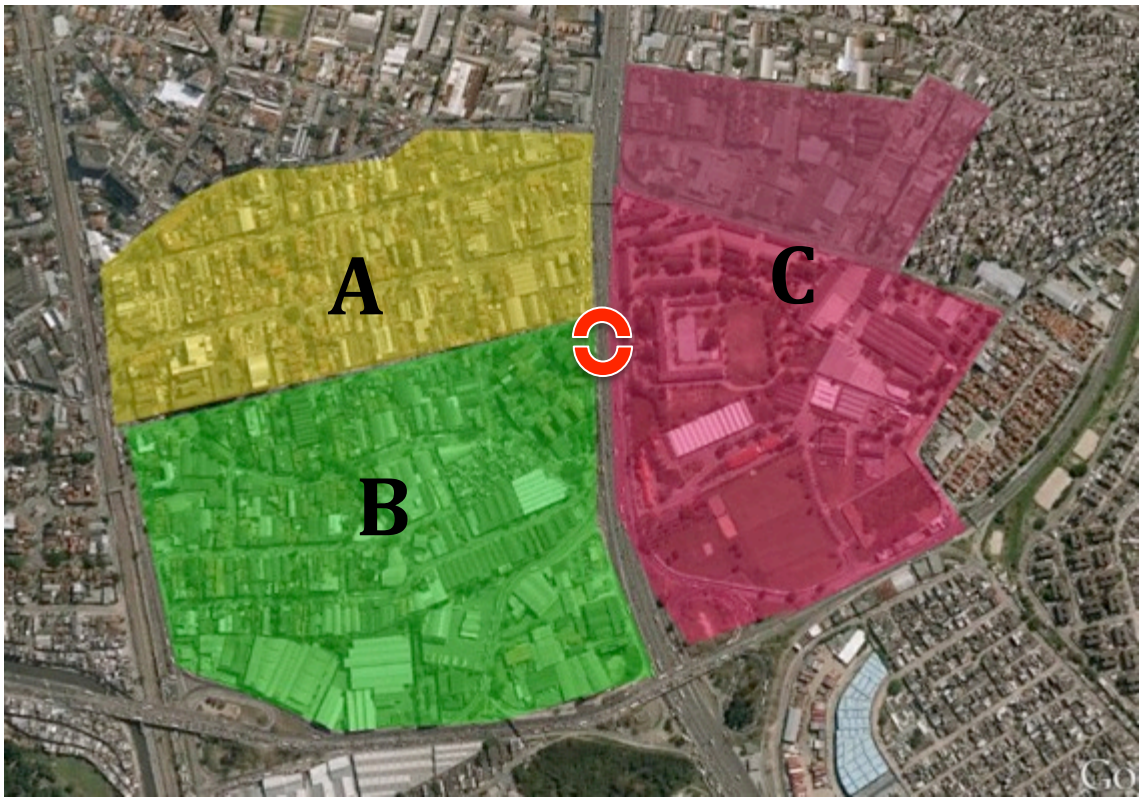
Alguns pontos importantes a destacar:

- Segundo o Índice de Bem-estar Urbano (IBEU) desenvolvido recentemente para as 15 regiões metropolitanas brasileiras pelo Observatório das Metrópoles, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) ocupa a 12ª posição, atrás de todas as metrópoles das Regiões Sul e Sudeste pesquisadas e atrás também das Regiões Metropolitanas do Distrito Federal, de Salvador e de Fortaleza. A cidade ainda é um lócus de violência e de baixa qualidade de vida comparada com as outras capitais.
- Enquanto 18% da população carioca gasta mais de 1 hora/dia nos deslocamentos casa-trabalho, esse número cai para 11.6% em Bonsucesso, demonstrando a vantagem locacional do bairro.
- O bairro de Bonsucesso caracteriza-se pela grande presença de comércio e serviços e por encontrar-se degradada e possuir poucos atrativos, tem perdido a população residente jovem. Vinte por cento de sua população é constituída de pessoas idosas, índice considerado elevado (a média do Rio de Janeiro é de 15%). A exceção fica nos Complexos da Maré e Alemão, onde a maioria da população é jovem. O censo também mostra que a população do Complexo da Maré aumentou 14% nos últimos dez anos, enquanto a de Bonsucesso como um todo decresceu 3%.
- O índice de empregos cresceu 60% nos últimos 10 anos (contra a média de 48% do Rio) e o de serviços cresceu 267%. Em Bonsucesso, 70% da população recebe entre 1 e 3 salários mínimos mensais.
- A associação comercial possui uma presença muito modesta em Bonsucesso. Os maiores pontos de atratividade no bairro são a UNISUAM (universidade privada), o Hospital de Bonsucesso, e a Praça das Nações com seu ativo entorno comercial. O shopping center Nova América, localizado cerca da área de estudo, atrai grande clientela, particularmente da Refinaria de Manguinhos, da Fundação Oswaldo Cruz, e usuários da Linha Amarela - Bonsucesso poderia captar parte desta clientela.

Visita de campo

O grupo seguiu para a área de estudo em ônibus fretado que, após realizar itinerário possibilitando aos participantes uma visão preliminar geral de toda a área de projeto, deixou os subgrupos seguirem a pé para suas respectivas

subáreas de estudo (A, B e C), acompanhados pela equipe do ITDP e munidos de material de levantamento. O trabalho de campo levou, aproximadamente, duas horas.



A visita possibilitou aos participantes, inclusive aqueles que já conheciam a área de estudo, identificar os principais aspectos positivos e negativos da situação urbanística existente segundo os princípios de TOD, assim como o potencial da área para receber transformações com a futura implantação do BRT e a construção da estação Joana Nascimento, prevista para localizar-se junto ao Hospital de Bonsucesso.

Os participantes atentaram para conflitos existentes, particularmente aqueles relativos a: funcionalidades; uso do solo; uso, manutenção e ocupação dos espaços públicos; conservação e uso das vias de circulação; conforto e segurança dos pedestres; poluição; acessibilidades e confecções.

A vistoria teve como objetivo a identificação e avaliação de aspectos específicos das subáreas, classificando-os como oportunidades ou limitações e avaliando o seu rebatimento sobre os princípios da mobilidade urbana sustentável.

Os princípios de TOD que nortearam a avaliação dos aspectos observados foram:

Andar a pé	Segurança, conforto, atratividade e ambiente de apoio ao pedestre
Usar bicicleta	Segurança e infraestrutura de apoio ao ciclista
Conectar	Conectividade para pedestres e ciclistas
Transporte público	Acessibilidade ao transporte público
Misturar	Tipos de uso do solo
Adensar	Intensidade do uso do solo
Compactar	Inserção no tecido urbano
Mudar	Desestímulo ao uso do carro

Edificações residenciais e trechos de ruas em bom estado

Atividades positivas porém com invasões do espaço público

Edificações históricas e usos animados, porém cruzamentos perigosos

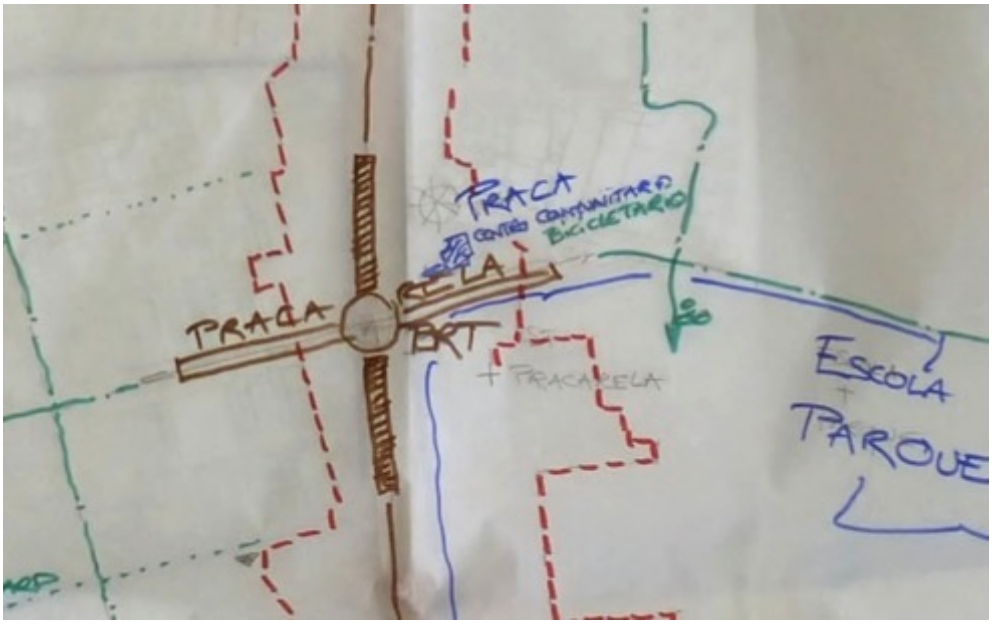
Ruas de trânsito pesado e nada atrativas aos pedestres

Calçadas em péssimo estado

Edificações mal conservadas e subdivididas em cortiços

Avaliação das informações coletadas na visita de campo

De volta ao local do workshop, o grupo fez uma análise geral do percorrido, possibilitando aos participantes discutirem suas observações e emitirem opiniões sobre o estado urbanístico da área de trabalho e seu potencial para receber o BRT, a estação, e o futuro desenvolvimento esperado, com atenção para princípios da mobilidade urbana sustentável.



Discussões e mapeamento feitos pelos grupos

Principais questões analisadas

- A área de estudo representa um importante trecho de Bonsucesso por conta da futura construção da estação do BRT e pela sua localização, entre os Complexos da Maré e do Alemão, a estação da Supervia, a Praça das Nações e a Cidade Universitária.

- Espera-se que construção do Arco Metropolitano resulte em um decréscimo no fluxo de caminhões na Avenida Brasil melhorando a fluidez do trânsito e diminuindo a poluição.

- Existem três grandes barreiras que impedem a integração do tecido urbano na nossa área de estudo: Avenida Brasil, Linha Amarela e linha de trens da Supervia. Com a implantação do corredor Transbrasil e da estação de BRT, a Avenida Brasil representa a maior barreira na área de estudo. Como transpô-la e integrar os dois lados? Será a passarela de pedestres ideal e suficiente hoje? Como melhorar a situação? E quando a área for adensada?

- A degradação da área é proporcional à sua proximidade da Avenida Brasil: quanto mais próxima, maior a degradação e falta de manutenção, a pouca atratividade dos usos, a agressividade ao pedestre e a poluição em geral. Existem inúmeras edificações carentes de manutenção com usos não visíveis, o que contribui para a percepção geral de degradação das ruas

- A intensidade de ocupação aumenta nas proximidades da Praça das Nações e da Avenida Brasil. A Praça das Nações possui forte centralidade e o seu entorno é caracterizado por um fluxo intenso de pedestres, grande número de veículos estacionados ao longo das vias e nas calçadas.

- O lado leste da Avenida Brasil, junto ao Complexo da Maré, é o que apresenta a pior situação para os pedestres, apresentando uso industrial e de depósitos e intenso movimento de caminhões. Esta área possui menor intensidade de ocupação do que o lado oeste, possivelmente como reflexo deste uso e da proximidade com o Complexo da Maré.

- Muitos imóveis possuem pouca ou nenhuma relação com a rua (muros, paredes cegas, janelas tampadas), as calçadas encontram-se mal conservadas, ocupadas por estacionamentos irregulares, ou invadidas por "puxados" clandestinos.

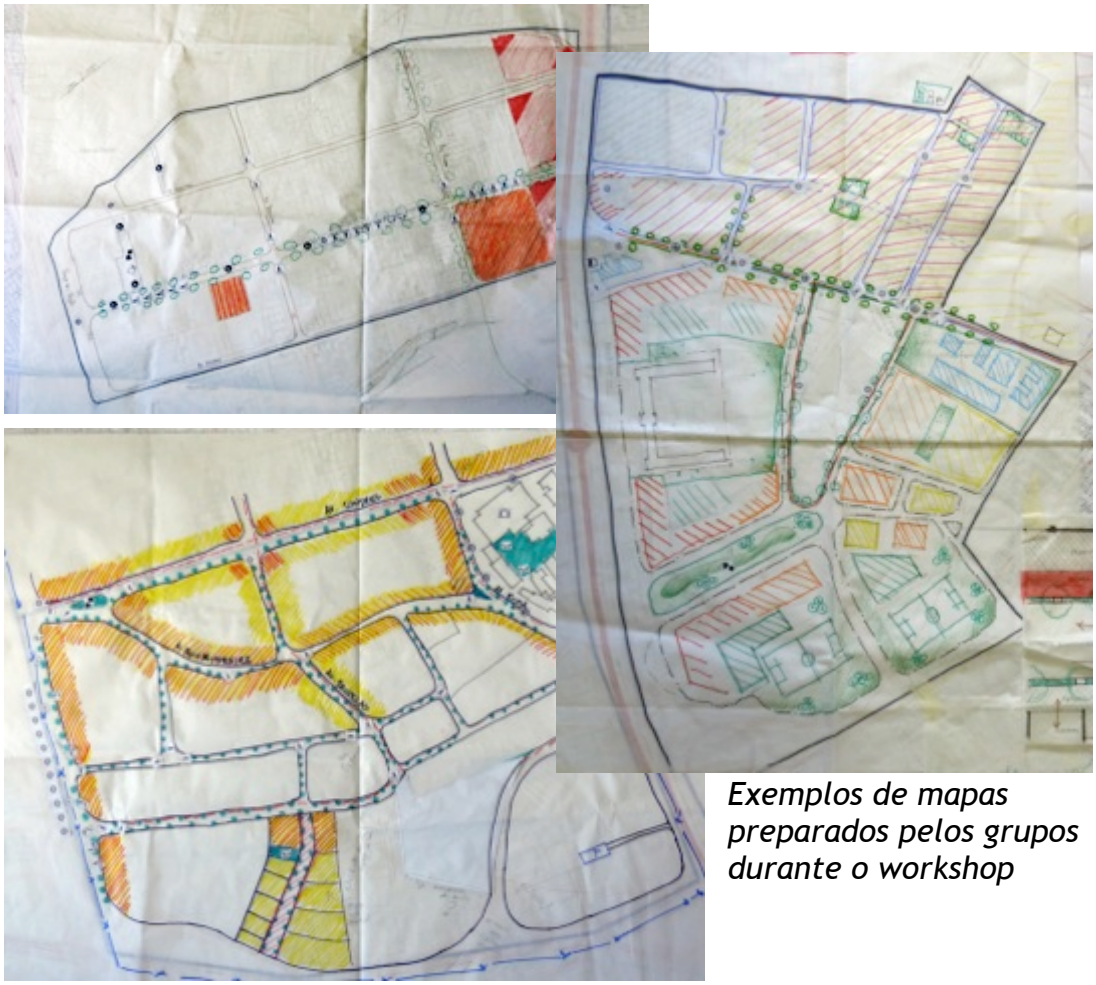
- Outros elementos com grande centralidade, movimento e poder de atração são o Hospital de Bonsucesso, a Avenida Paris, a Rua Bruxelas, e a Rua Guilherme Maxwell—esta última, a principal ligação entre o Complexo da Maré, a Avenida Brasil e a passarela de pedestres.

- O projeto prescinde de uma visão da Avenida Brasil no futuro, quais podem ser as intervenções urbanísticas que irão priorizar o uso de pedestres,

como conciliá-las com as necessidades de depósitos, grandes espaços de carga, e o consequente movimento de caminhões.

- Do ponto de vista metropolitano, a área de Bonsucesso não é ideal para o depósito de cargas e movimentação de caminhões. Entretanto, historicamente, por conta dos seus espaços e imóveis vazios, ela acabou assumindo essa função, que pode—e deve—ser evitada.

- O futuro de Bonsucesso depende em boa medida do sucesso do projeto da Zona Portuária, pois, se aumentar o número de empreendimentos naquela região, pode haver mais procura por moradias em Bonsucesso e também maior demanda para prestadores de serviços e micro e pequenas empresas.



Exemplos de mapas preparados pelos grupos durante o workshop

5. Recomendações

Recomendações a curto prazo

1) Alterar o nome da estação de modo a ser mais facilmente identificável e ter relação mais forte com o lugar. Nome existente: Estação Joana Nascimento. Novo nome proposto pelo grupo: Estação Hospital Bonsucesso.

2) Alterar a localização da estação para o eixo da Avenida Paris; proporcionando ligação entre a estação de trem da Supervia, o Teleférico do Alemão, o Complexo da Maré e o campus da UFRJ. O grupo reconheceu as desvantagens da atual localização da estação do BRT como proposta no projeto atual. Primeiro, sua localização não está condizente com a área de maior concentração habitacional. Segundo, pela inadequação das áreas de assentamento das passarelas de ambos os lados. Junto ao hospital existe pouquíssimo espaço para instalação de rampa e, do outro lado da Avenida Brasil, a chegada da passarela está prevista para ser exatamente em frente ao portão principal do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR).

3) Redesenhar as avenidas Paris e Maxwell como eixos de conexão entre a Supervia, a estação do BRT, o Complexo da Maré, e o campus do Fundão. Esse redesenho deverá comportar ciclovia, calçadas confortáveis e arborizadas, sinalização, e redutores de tráfego (*traffic calming*). Importante sinalização de integração entre os modos: do BRT para o Trem e do Trem para o BRT ao longo da área.

4) Considerar que as estações/passarelas do BRT irão constituir lugares, mais do que simplesmente acesso e egresso ao transporte coletivo. A passarela de acesso à estação deve ser utilizada como conexão permanente entre os dois lados da Avenida Brasil, 24 horas por dia. Considerar a implementação do conceito de "praçarela", ou seja, a passarela como lugar de oferta de serviços, como quiosques de bebida e comida, e pequenas lojas, de modo

a utilizar o seu potencial e torná-la mais segura. Atualmente, como ao longo de toda a Av. Brasil, inúmeros comerciantes informais ocupam espaços nas atuais passarelas.

5) Considerar o alargamento das rampas e passarelas de acesso à estação para atender ao futuro desenvolvimento e re-população da área de entorno. As passarelas atuais já encontram-se subdimensionadas para a demanda atual. Problema eminente de longas filas com os atuais padrões de largura de 1,20m.

6) Requalificar as ruas, alargando e reformando as calçadas com inserção de rampas nos cruzamentos, plantio de árvores e canteiros, colocação de mobiliário urbano e iluminação. Considerar o alargamento das calçadas sempre que possível de modo a gerar maior conforto aos pedestres e apoiar os usos comerciais e restaurantes lindeiros. Seria importante, vide o dado apresentado no estudo socioeconômico realizado, a criação de uma Academia da Terceira Idade (ATI) para atender o grande número de idosos que residem em Bonsucesso.

7) Implementar o controle efetivo do estacionamento indevido e ilegal, em especial de veículos e caminhões que usam as calçadas como estacionamento permanente.

8) Limitar a velocidade do tráfego local a 30 km/h através de um sistema de sinalização e redutores de tráfego (*traffic calming*) e sinalização eletrônica.

9) Implementar infraestrutura cicloviária com ciclovias, ciclofaixas e/ou vias compartilhadas, particularmente ao longo do eixo Avenida Paris e Maxwell.

10) Fazer uso de programas já existentes da Prefeitura do Rio, como o Bairro Maravilha da Secretaria de Obras para a urbanização da área focal.

Recomendações a médio-longo prazo

1) Definir uma faixa de uso exclusivamente comercial e de serviços ao longo dos dois lados da Avenida Brasil, medindo aproximadamente 50 metros ou equivalente à profundidade dos lotes. A configuração da volumetria dos imóveis dessa faixa (altura e largura) deverá ser definida de modo a gerar o melhor aproveitamento da proximidade da Transbrasil e, ao mesmo tempo, formar uma barreira acústica para os usos residenciais mais internos.

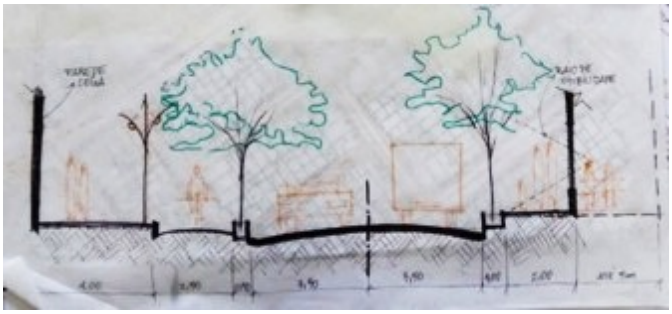
2) Requalificar os eixos Avenida Paris e Maxwell, com o objetivo de fomentar empreendimentos de alta densidade e usos mistos ao longo com uso comercial no térreo, tráfego limitado de veículos individuais, prioridade para pedestres e ciclistas, calçadas mais largas, pracinhas e farta arborização. Esse eixo seria visto como um “boulevard” com diversos

espaços para socialização. É possível pensarmos o adensamento da área levando em conta instrumentos de gestão urbano previstos no Estatuto das Cidades como os instrumentos de captura da inflação fundiária resultado do aumento do gabarito. A captura deste sobre-preço pertence à cidade e poderia ser utilizado para obras de melhoramentos da própria área – ou seu entorno, construção de moradias de interesse social, tratamento de calçadas, ciclovias entre outras intervenções.

3) Diminuir as exigências de estacionamento/garagem de modo a fomentar o desenvolvimento imobiliário da área. Essa medida seria de particular importância para incentivar o uso residencial de classe média e média-baixa, a exemplo das mudanças recentes de zoneamento no centro do Rio de Janeiro. É importante olhar para experiências de melhores práticas focando não em números mínimos de vagas por tipo de edificação, como prevê a atual legislação, mas números máximos ou mesmo "zero vagas".

4) Desenvolver a área ao sul do Hospital junto a Linha Amarela através de operação urbana consorciada com ênfase em uso misto e residencial de alta densidade. Esta área destaca-se por seu fácil acesso a duas futuras estações do BRT (Bonsucesso e Oswaldo Cruz) e aos principais eixos viários da cidade.

5) Desenvolver a área do Exército/Marinha à leste da Avenida Brasil através de operação urbana consorciada com uso residencial de média/alta densidade, misto e parques. Deslocar para junto desta área a atual escola municipal localizada na Avenida Brasil junto à base da passarela. Prover áreas recreativas e esportivas para suprir a demanda atual e futura. Uma vez a escola municipal transferida, reutilizar o seu edifício para um centro comunitário devido a seu fácil acesso, presença histórica na comunidade e arquitetura atrativa.



6) Estabelecer um sistema completo de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e vias de pedestres, conectado à estação do BRT e sua área imediata aos pontos principais do entorno tais como a Supervia, a estação de Teleférico, o Complexo da Maré, o campus da UFRJ e a Fundação Oswaldo Cruz. Integrar o sistema de ciclovias local ao plano cicloviário da cidade dentro do escopo Rio Capital da Bicicleta.

Av. Brasil – Antes

Av. Brasil – Depois

Av. Paris - Antes

Av. Paris - Depois

Anexo 1

POSSIBILIDADES E DESAFIOS PARA BONSUCESSO, NO CENÁRIO DA ZONA SUBURBANA E DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Mauro Osorio[1]

Introdução

Neste relatório, procuramos trazer subsídios para uma política de revitalização do bairro de Bonsucesso, tendo em vista as novas possibilidades socioeconômicas que se colocam para a cidade e o estado do Rio de Janeiro e a implantação do BRT da Avenida Brasil, que contará com uma estação em frente ao Hospital de Bonsucesso.

Inicialmente, faremos uma sucinta análise da trajetória da cidade e do estado do Rio de Janeiro e de seus impactos na degradação socioeconômica ocorrida no bairro de Bonsucesso e na Zona Suburbana.

Posteriormente, analisamos as mudanças ocorridas recentemente no contexto socioeconômico da cidade e do estado do Rio de Janeiro, tendo em vista as novas possibilidades que elas trazem e os impactos que podem ter em Bonsucesso e na Zona Suburbana, dependendo das políticas territoriais que venham a ser adotadas na cidade do Rio de Janeiro.

Por último, apresentamos uma análise das perspectivas socioeconômicas para o bairro de Bonsucesso, em cenários alternativos.

Trajetória da cidade e do estado do Rio de Janeiro e seus rebatimentos na Zona Suburbana e no bairro de Bonsucesso

A cidade do Rio de Janeiro desenvolveu-se historicamente como porto e principal área militar, centro político, cultural e financeiro da nação, principal referência nacional e internacional do país e Capital do Brasil a partir de 1763. Essa trajetória leva a que o Rio nunca tenha sido apenas uma Capital burocrática, como, por exemplo, Washington nos EUA ou Camberra na Austrália, mas também tenha se constituído historicamente, conforme o conceito do historiador de arte e ex-prefeito de Roma Giulio Argan, como

[1] Este relatório foi coordenado pelo economista e doutor em Planejamento Urbano e Regional Mauro Osorio e contou com a participação da seguinte equipe: Henrique Rabelo Sa Rego (economista); Maria Helena Versiani (historiadora); e Leonardo Amaral da Veiga (estagiário). Agradecemos às entrevistas concedidas por Robson de Lima Carneiro (presidente da Associação Comercial de Bonsucesso, Relações Públicas e Assessor da Reitoria da UNISUAM); Augusto Lima (engenheiro e pesquisador da história da Região Administrativa de Ramos); Jailson de Souza e Dalcio Marinho (integrantes do Observatório de Favelas); Aldo Gonçalves (presidente do Clube de Diretores Lojistas do Rio de Janeiro – CDL/RJ); e Marcos Azevedo (vice-presidente da Fundação Ceperj). Deve-se, obviamente, registrar que os entrevistados não têm nenhuma responsabilidade em relação ao conteúdo deste relatório.

"eixo da capitalidade" brasileira. De acordo com a historiadora Marly Motta, no livro *Rio de Janeiro: de cidade-capital a estado da Guanabara* (2001, p.24), Giulio Argan define "capitalidade" como: "*lugar da política e da cultura, como núcleo da sociabilidade intelectual e da produção simbólica, representando, cada uma à sua maneira, o papel de foco da civilização, núcleo da modernidade, teatro do poder e lugar de memória*". Na mesma linha, o economista Carlos Lessa, no livro *Rio de todos os Brasis* (2000), aponta que o Rio teria se constituído como o ponto de confluência do olhar de todos e o cartão de visita do país.

Por essa trajetória, a cidade do Rio de Janeiro, apesar da hegemonia econômica que a cidade e o estado de São Paulo ganham no correr do século XX, mantém um importante dinamismo socioeconômico até os anos 1960, como principal centro financeiro e cultural do país e sede de empresas públicas e privadas, nacionais e multinacionais.

Com a mudança da Capital Federal para Brasília, em 1960, no entanto, a cidade do Rio de Janeiro passa a viver uma trajetória de progressiva perda de participação na economia nacional, com uma particular degradação da estrutura urbana e da qualidade de vida na cidade, principalmente em suas áreas periféricas.

O antigo estado do Rio de Janeiro[2], a partir da decadência da cafeicultura em sua região, também tinha o seu dinamismo econômico fortemente vinculado à proximidade com a Capital da República, a cidade do Rio de Janeiro. Esse dinamismo derivava em primeiro lugar dos investimentos federais realizados na região, como a criação da CSN, Reduc, Fábrica Nacional de Motores-FNM e Álcalis. Em segundo lugar, da criação de indústrias de bens de consumo não durável, no antigo estado do Rio de Janeiro, para atender o forte mercado consumidor da Capital da República. Em terceiro lugar, da busca, por parte dos moradores do Distrito Federal de renda média e alta, por uma segunda residência no antigo estado do Rio de Janeiro, principalmente em áreas de serra e praia.

Dessa forma, a região que formava o antigo estado do Rio de Janeiro igualmente sofreu uma perda de dinamismo com a transferência da Capital para Brasília, em 1960.

A trajetória de decadência socioeconômica da cidade e do estado do Rio de Janeiro, a partir da transferência da Capital, principalmente quando tal transferência se consolida a partir dos anos 1970, pode ser vista, por exemplo, através de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que apontam que, entre 1970 e 2010, o estado do Rio de Janeiro passou de uma participação no Produto Interno Bruto (PIB) nacional de 16,7% para 10,8%. Isso significou uma perda de participação no PIB nacional de -35,2%, a maior perda, nesse período, entre todas as unidades federativas. Da mesma forma,

[2] Desde o final do século XIX até 1974, o território da cidade do Rio de Janeiro – inicialmente como Distrito Federal e posteriormente como estado da Guanabara – e o antigo estado do Rio de Janeiro eram duas unidades autônomas. Em 1974, ocorreu a fusão entre a antiga Guanabara e o antigo estado do Rio de Janeiro, criando-se, assim, o atual estado do Rio de Janeiro.

a cidade do Rio de Janeiro, de acordo com o IBGE, passou, entre 1970 e 2010, de uma participação no PIB nacional, em 1970, de 12,84%, para uma participação, em 2010, de 5,25%. Nesse período, a cidade do Rio apresentou uma perda de participação no PIB nacional de -59,1%, a maior perda entre todas as capitais brasileiras (tabelas 1 e 2 anexas).

A gravidade da perda de participação do estado e da cidade do Rio de Janeiro na economia nacional pode ser verificada também pelos dados de evolução do emprego formal. Entre 1985 e 2011, de acordo com dados da RAIS/Ministério do Trabalho e Emprego (série mais longa disponível, com a mesma metodologia), o estado do Rio de Janeiro apresentou um crescimento do emprego formal no total de atividades de apenas 62,7%, contra um crescimento no Brasil de 126,0%. O crescimento do estado do Rio foi o menor entre todas as unidades federativas. Nesse mesmo período, a cidade do Rio de Janeiro apresentou um crescimento do emprego formal no total de atividades de apenas 28,0%, contra um crescimento no total das capitais de 76,4%. Também o menor crescimento entre todas as capitais de estados (tabelas 3 e 4 anexas).

Nessa trajetória pós-1960, a decadência do ponto de vista da qualidade de vida e dos indicadores sociais pode ser observada, por exemplo, através de dados do Índice de Desempenho do Sistema Único de Saúde/Ministério da Saúde (IDSUS) para o ano 2011, que mostram a cidade do Rio de Janeiro na última posição, entre todas as capitais brasileiras, e o estado do Rio de Janeiro na 25ª posição, entre as 27 unidades federativas. Tal decadência pode ser observada, também, quando se analisa os resultados do ensino médio público divulgados pelo Ministério da Educação e verifica-se que o estado do Rio de Janeiro, no ano de 2011, aparecia, entre as 27 unidades federativas, na 15° posição[3] (tabelas 5, 6 e 7 anexas).

A má qualidade de vida na metrópole carioca[4] pode ser verificada também através de dados do Observatório das Metrópoles, consubstanciados no Índice de Bem-estar Urbano-IBEU, desenvolvido recentemente para 15 Regiões Metropolitanas brasileiras. Nesse índice, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) ficou na 12ª posição, atrás de todas as metrópoles das Regiões Sul e Sudeste pesquisadas e atrás também das Regiões Metropolitanas do Distrito Federal, de Salvador e de Fortaleza (tabela 8 anexa).

No que diz respeito ao IBEU, organizado especificamente para o item Mobilidade Urbana, a RMRJ ficou na última posição, atrás também das Regiões Metropolitanas de Goiânia, Manaus e Recife (tabela 9 anexa).

[3] A Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, nos últimos anos, ampliou significativamente os investimentos em saúde pública, principalmente em saúde da família. Dessa forma, os próximos indicadores devem apresentar alguma melhoria. Por outro lado, enquanto não tivermos uma política metropolitana, principalmente na área de saúde, a melhoria dos indicadores ficará limitada, pela precária situação nos municípios da periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

[4] A Região Metropolitana do Rio de Janeiro compõe-se de 19 municípios. No entanto, como basicamente todos esses municípios compõem uma única área urbana, cabe falar em "metrópole carioca" e ter em consideração que, para essa área urbana, políticas integradas são de fundamental importância.

A trajetória de perda de densidade econômica e degradação da vida social pós-1960 ocorre, porém, não só pela transferência da Capital, mas, também, pela carência de reflexão regional e, consequentemente, pela fragilidade ou equívoco das estratégias de fomento socioeconômico propostas para o estado, a metrópole e a cidade do Rio de Janeiro, desde a mudança da Capital.

A história de Capital e o cosmopolitismo da cidade do Rio de Janeiro deixaram como herança positiva, por exemplo, a forte presença no Rio de instituições federais, como as universidades públicas, a Fiocruz, o INPI, INMETRO, Petrobras, BNDES, Furnas, Jardim Botânico, hospitais federais como o Inca e o de Traumato Ortopedia, centros de pesquisa vinculados às Forças Armadas etc. Deixaram como herança, também, a forte presença do Rio no cenário cultural brasileiro.

Por outro lado, tendo em vista as permanências históricas, até os dias atuais mantemos a tradição de nos dedicarmos à reflexão sobre temas nacionais e internacionais, dedicando pouca reflexão aos temas relacionados ao estado do Rio de Janeiro, à metrópole carioca e à cidade do Rio.

Isso pode ser visto, por exemplo, pelo fato de, ao analisarmos os grupos permanentes de pesquisa voltados para a área do fomento ao desenvolvimento regional, existentes nos programas de Mestrado e Doutorado em Economia das universidades localizadas na RMRJ, verificamos que nenhum deles possui uma única linha de pesquisa institucional permanente.

Essa carência de reflexões produz dificuldades no debate social e no desenho de estratégias de fomento para a cidade do Rio, a metrópole carioca e o conjunto do estado. Em meu livro fruto de minha tese de Doutorado (2005), por exemplo, apontei a praticamente ausência de debates, na segunda metade dos anos 1950, em torno das consequências, para o Rio, da criação de Brasília, sendo que, até às vésperas da mudança da Capital, não havia uma definição institucional sobre os rumos da cidade do Rio e da Velha Província[5] após a mudança da Capital. Da mesma forma, nos anos 1960 ainda inexistia uma consistente estratégia regional.

Sobre a carência de estratégias regionais de fomento ao desenvolvimento econômico-social na cidade do Rio, e mesmo, posteriormente, no atual estado do Rio de Janeiro, vale reproduzir a seguinte reflexão feita, em 2001, por Raphael de Almeida Magalhães, vice-governador no primeiro governo da Guanabara, entre 1960 e 1965:

> A criação do estado da Guanabara em si mesma não poderia dar conta das causas que determinaram a decadência da cidade. Teve entretanto o mérito de permitir a autonomia política da cidade, cujo governo pôde, com verdadeiro empenho, tentar, ao menos, recuperar a qualidade dos serviços básicos, enfrentando,

[5] O antigo estado do Rio de Janeiro também é chamado, por diversos historiadores, de Velha Província.

> com êxito parcial, alguns dos mais agudos problemas de infra-estrutura herdados da época da dominação federal.
>
> A verdade é que a simples autonomia política não bastava para a viabilização de um projeto de restauração substitutiva da base produtiva da cidade e da sua região, afetada com a perda irreversível da condição de metrópole nacional. (...)
>
> **Redescobrir funções reorganizadoras das atividades econômicas continua sendo, assim, (...) o verdadeiro desafio para a cidade e sua região. Identificá-las, agora, se inscreve, além do mais, no complexo contexto de nosso tempo, que deve considerar a globalização da economia e a necessidade vital de nova forma de articulação do Brasil com os centros decisórios internacionais** (Magalhães, 2001, p. 4-5).

Por último, contribuiu para a decadência da cidade do Rio, da RMRJ e o conjunto do estado, no cenário brasileiro, uma profunda degradação de sua lógica política, a partir do golpe de 1964 e das cassações, que atingiram com particular gravidade a cidade do Rio de Janeiro. Tendo em vista a história de capitalidade e a centralidade política do Rio de Janeiro, a sua representação federal foi particularmente atingida no processo de cassações.

Assim, logo após o golpe de 64, por um lado, o PTB e a esquerda como um todo sofreram pesadamente o processo de cassações, sendo que, no caso da cidade do Rio, entre os dez deputados federais eleitos pelo PTB, em 1962, oito foram cassados. Por outro lado, pelo fato de Carlos Lacerda, liderança nacional udenista e governador da Guanabara entre 1960 e 1965, romper com o regime militar no correr da década de 1960, a UDN carioca, também, foi fortemente atingida, provocando-se, no conjunto, uma desarticulação da lógica política nacional nessa região e abrindo-se espaço para que Chagas Freitas[6], a lógica local e a política de clientela conquistassem uma particular hegemonia, primeiro na cidade e posteriormente no Estado do Rio.[7]

Essa lógica "fez história" ao longo dos anos, conforme podemos verificar pela declaração da governadora Rosinha Garotinho, publicada no jornal O Globo, de 10 de outubro de 2003, em que ela analisa que, na região fluminense, após o chaguismo e o brizolismo, "por que não o garotismo?". Ou seja, na cidade do Rio de Janeiro e, posteriormente, no novo estado do Rio viria a ocorrer, através dos processos históricos de permanências e mudanças, a coexistência de uma lógica política nacional cada vez mais inorgânica com uma lógica clientelista e fragmentária crescentemente hegemônica no plano estadual. Tal realidade gera um marco institucional que desestrutura com

[6] Chagas Freitas era um líder político populista, dono do Jornal O Dia, que nos anos 1960 vendia em torno de 300 mil exemplares, e, com o golpe de 1964, as cassações e, por determinação da ditadura, o fim dos partidos existentes no período 1945/1964, assumiu a hegemonia sobre o MDB, com apoio dos militares. Sobre o assunto, ver Diniz, 1982.

[7] Sobre o assunto ver Osorio, 2005.

particularidade o poder público na região e dificulta a organização consistente de estratégias e políticas regionais.[8]

Nesse processo de perda de densidade econômica e degradação política e da estrutura pública no estado do Rio de Janeiro, destaca-se também a degradação no âmbito da segurança pública na cidade, na RMRJ e no estado. Não só os indicadores de violência, como os homicídios por cem mil habitantes, passaram, principalmente a partir dos anos 1980, a apresentar um quadro particularmente grave no estado do Rio de Janeiro, no cenário federativo, como, também, na esfera política, a área de segurança pública passou a apresentar graves sinais de realização de ilícitos penais e de afronta à cidadania, principalmente nas áreas periféricas da cidade e da RMRJ.

Emblemáticos dessa situação são as declarações de policiais de outros estados, que vieram para o Rio de Janeiro com a Força Nacional, por ocasião da realização do Panamericano, em 2007, por determinação da ditadura, e que ficaram estupefatos com a situação encontrada no Rio de Janeiro e em favelas da cidade, como o Complexo do Alemão. Abaixo, reproduzimos algumas declarações de policiais de outros estados, publicadas na mídia à época[9]:

"- Aqui parece outro país. Como vocês deixaram esta cidade ficar assim? No interior é assim também? - perguntava um policial do Rio Grande do Sul que compõem a Força Nacional de Segurança (FNS).

- "Estrangeiros" em terra carioca, os policiais ainda estavam surpresos com aquela que foi uma das maiores operações da Polícia Militar. O espanto dos policiais de vários estados do país não é apenas com o poderio bélico do inimigo. No caso do policial gaúcho, a desconfiança que a farda inspira na população é ainda mais inexplicável.

- No sul respeitam mais o policia. Você pode ir para casa de uniforme sem problemas. Aqui não se pode pedir informação na rua que todos te olham de lado – conta.

- A um policial baiano, o que mais causou espanto na mega operação foi o poder das armas apreendidas e, principalmente, a economia paralela que gira em torno de uma região tão devastada socialmente. 'Foi a primeira vez que vi uma metralhadora 30, capaz de derrubar aviões'.

- O Rio também surpreendeu soldados de Pernambuco. Segundo o policial, a diferença entre o Rio e sua terra natal é a organização da criminalidade.

[8] Sobre o assunto, ver a dissertação de mestrado de Maria Helena Versiani (2007). Nessa dissertação, é feita uma análise dos posicionamentos da bancada federal de representação da cidade do Rio de Janeiro, nos anos de 1962 e de 1970. Os discursos da bancada eleita em 1962 eram hegemonicamente referenciados no debate brasileiro. Já os discursos da bancada federal eleita em 1970, tendo em vista as cassações ocorridas, apresentavam uma linha de defesa de questões pontuais e clientelistas.
[9] Ver Osorio, 2008.

- O poder de fogo aqui é impressionante. Lá tem muitos homicídios, mas a maioria por motivos fúteis. Nunca vi uma organização criminosa como aqui – admite.

- Os moradores já conversam com a gente. Contam cada história sobre os PMs, inclusive de extorsão, que até nós ficamos impressionados - diz um policial de Brasília."

Essa particular desestruturação ocorrida na área de segurança pública, no estado do Rio de Janeiro, pode ser vista também em entrevista concedida à Revista Veja (Veja, 14 de dezembro de 2011, páginas amarelas) pelo pesquisador e sociólogo Cláudio Beato, coordenador do Centro de Estudos de Criminalidade e Segurança Pública da Universidade Federal de Minas Gerais. Dessa entrevista, destacamos as seguintes observações sobre a polícia no estado do Rio de Janeiro:

> Será necessário mexer em pontos nevrálgicos, antigos nós da segurança pública fluminense ainda por desatar (...). É preciso empreender uma faxina na polícia do estado, que figura entre as mais corruptas do país. A podridão não se limita às bases da corporação, mas está entranhada nos mais altos escalões (...). Ao final, as quadrilhas formadas pelos bandidos de farda, esses que compõem as milícias, são a meu ver, o maior mal a ser combatido na área de segurança pública – um fenômeno brasileiro que ganha contornos próprios no Rio de Janeiro.
>
> Como as pessoas não confiam na corporação, não comunicam os crimes de que são vítimas. Isso se repete em todo Brasil, mas, no Rio, a situação é mais grave. No lugar de prestar serviço à população, a polícia fluminense tornou-se tão temida quanto os próprios bandidos. Ela mata muito. Mais precisamente 6,98 pessoas para cada grupo de 1000 mil habitantes, de acordo com o último dado disponível. Em São Paulo, esse mesmo índice é de 1,07. Em Minas Gerais, 0,27. E nos Estados Unidos, 0,12. A polícia do Rio é também a que menos soluciona crimes no Brasil. (Veja Rio, n. 50, p.17-20-21)

O particular clientelismo na política carioca e a desestruturação da área de segurança pública permitiram a criação de "estados paralelos" em favelas e regiões periféricas da cidade em um nível inexistente nas demais metrópoles latino-americanas. Isto atingiu também, de forma especialmente grave, a vida urbana na cidade do Rio de Janeiro, contrariando a história do Rio de Janeiro

de gosto pela convivência em espaços públicos e estimulando as famílias, principalmente de renda média e alta, a passarem a viver dentro de condomínios fechados.

Tal realidade gerou também uma situação particularmente ruim no que diz respeito ao dinamismo econômico do comércio formal existente nas ruas da cidade, no que se refere aos micro estabelecimentos – com até 9 empregados com carteira assinada –, pelo ambiente hostil e inseguro criado. Isso pode ser visto, por exemplo, quando analisamos os dados da RAIS/MTE, e verificamos que, na cidade do Rio de Janeiro, o número de micro estabelecimentos formais do comércio varejista cresceu apenas 9,1%, contra um crescimento na cidade de São Paulo de 41,0%; em Belo Horizonte, de 30,8%; e no total das capitais brasileiras, de 44,4% (tabela 10 anexa).

A trajetória econômica e a desestruturação do setor público também criaram uma preocupante situação no que diz respeito ao percentual de pessoas residindo em favelas na cidade do Rio de Janeiro, principalmente no cenário das Regiões Sudeste e Sul. No ano de 2010, de acordo com dados do Censo, na cidade do Rio de Janeiro residiam em favelas 22,04% de seus habitantes. Por outro lado, nas demais capitais do Sudeste e do Sul, o quadro era o seguinte: Porto Alegre, 13,79%; Belo Horizonte, 12,96%; São Paulo, 11,42%; Curitiba, 9,32%; Vitória, 8,10%; e Florianópolis, 4,2% (tabela 11 anexa).

Nesse contexto de decadência socioeconômica, desestruturação do setor público nos âmbitos municipal e estadual e de deterioração da vida urbana na cidade do Rio de Janeiro, o bairro de Bonsucesso – que possui 18.711 habitantes e localiza-se entre a Favela da Maré, com 129.770 habitantes, e o Complexo do Alemão, com 69.143 habitantes, localidades estas que ficaram sob controle territorial do tráfico – sofreu particularmente, tendo apresentado, entre 2000 e 2010, uma queda de seu número de habitantes, de 3%, contra um crescimento do número de habitantes no município do Rio de Janeiro de 7,9% (tabela 12 anexa).

Também o conjunto da Zona Suburbana, que apresentou um crescimento populacional, no mesmo período, de apenas 1,9%, vivenciou um quadro de forte degradação urbana, sofrendo com a situação de violência e fuga de um número significativo de empresas, o que legou para a região diversos espaços e galpões vazios ou ocupados por famílias sem outra opção de moradia.

É problemática também a situação existente na cidade do Rio de Janeiro e na Zona Suburbana, no que diz respeito ao percentual e número de jovens sem estudar nem trabalhar. Na Zona Suburbana, 27% dos jovens entre 18 e 24 anos estão nessa situação, contra um percentual na Área de Planejamento 2 da cidade do Rio de Janeiro[10] (o conjunto da Zona Sul do Rio mais a Grande

[10] A Prefeitura do Rio de Janeiro divide a cidade em cinco Áreas de Planejamento (AP): a AP-1 é composta pelas Regiões Administrativas (RA) Portuária, Centro, Rio Comprido, São Cristóvão, Paquetá e Santa Teresa; a AP-2 é composta pelas RAs de Botafogo, Vila Isabel, Copacabana, Lagoa, Tijuca e Rocinha; a AP-3 é composta pelas RAs de Ramos, Penha, Inhaúma, Méier, Irajá, Madureira, Ilha do Governador, Anchieta, Complexo do Alemão, Pavuna, Jacarezinho, Maré e Vigário Geral; a AP-4 é composta pelas RAs de Jacarepaguá, Barra da Tijuca e Cidade de Deus; e a AP-5 é composta pelas RAs de Santa Cruz, Bangu, Campo Grande, Guaratiba e Realengo.

Tijuca) de 19%. No bairro de Bonsucesso, o percentual é de 20,6%, menor do que no conjunto da Zona Suburbana (tabela 13 anexa). No entanto, devemos levar em conta que os vizinhos de Bonsucesso – Complexo do Alemão e Maré – apresentam, respectivamente, os seguintes elevados percentuais de jovens entre 18 e 24 anos sem trabalhar nem estudar: 32,9% e 29,5% (tabela 13 anexa).

A partir dos anos 1970, começou a ocorrer uma forte expansão da cidade para a Região Administrativa da Barra da Tijuca e, posteriormente, para a Região Administrativa de Jacarepaguá, que apresentaram um crescimento populacional, entre 2000 e 2010, de, respectivamente, 72,5% e 21,8%. Isso se deu, por um lado, em um momento em que a cidade do Rio de Janeiro já começava a sofrer fortemente o cenário da crise pós-1960. Por outro, com base na proposta de Lúcio Costa de transformação da Barra da Tijuca no novo centro da cidade. E, ainda, tendo em vista as oportunidades que tal expansão abria para o setor imobiliário.

Acreditamos que deva ser verificado em que medida essa expansão também prejudicou o bairro de Bonsucesso e a Zona Suburbana, pela transferência de pessoas de renda média e alta para a Barra da Tijuca e consequente diminuição da renda que circulava naquelas regiões, como também pela diminuição da capacidade de *lobby* junto ao setor público, a favor dessas regiões, uma vez que este é um tipo de pressão política que os setores de classe média e alta têm maior possibilidade de realizar. Deve-se lembrar, ainda, que em um quadro de diminuição de recursos financeiros e de desestruturação do setor público regional, novas regiões foram adicionadas, pela expansão de moradias para a AP-4 e AP-5, com as respectivas necessidades de investimento e custeio público.

O quadro de evolução demográfica, entre 1980 e 2010, reforça essa hipótese. Nesse período, o crescimento populacional na AP-4 e na AP-5 foi de, respectivamente, 152,3% e 65,8%. A Barra da Tijuca cresceu impressionantes 601,8%, passando de uma população de 42.867 habitantes para uma população de 300.823 habitantes. Já o bairro de Bonsucesso apresentou uma queda populacional de 18,3%. O conjunto da Zona Suburbana apresentou um crescimento de apenas 6,8%. Mais grave: o pequeno crescimento na Zona Suburbana é puxado principalmente pela evolução de áreas de favelas e informais. A Maré cresceu 69,6%. O Complexo do Alemão 21,9%. Manguinhos, 61,9%.

Também nesse período, por um lado, a AP-2 apresentou uma queda populacional de 9,7%, enquanto a Rocinha apresentou um crescimento expressivo de 82,3%. Ou seja, entre 1980 e 2010, período em que o Brasil vivenciava um processo de estagnação econômica e de crise inflacionária, que só começaram a ser superadas em meados dos anos 1990, e o estado do Rio de Janeiro passava por uma longa estagnação socioeconômica, a cidade, por um lado, perdia moradores ou crescia muito pouco em áreas tradicionais e infraestruturadas. Na cidade, houve queda populacional de 12,1% na AP-1; de 9,7% na AP-2; e um crescimento na AP-3 de apenas 6,8%. Enquanto, por outro

lado, a população cresceu nas áreas tradicionais em regiões sem infraestrutura – favelas – e se expandiu para a AP-4 e AP-5 (tabela 14 anexa).

Características e mudanças recentes no contexto socioeconômico da cidade e do estado do Rio de Janeiro

A partir da segunda metade do século XXI, a economia do estado e da cidade do Rio de Janeiro volta a apresentar, após décadas, dados que apontam uma aproximação com a trajetória da economia brasileira. Isto tem relação com a atração de investimentos para a região, como: a forte ampliação, na Cidade Universitária, na Zona Suburbana, do centro de pesquisa da Petrobras, o CENPES, e o fortalecimento do parque tecnológico lá existente - que passa a atrair a instalação de centros de pesquisa das principais empresas de petróleo e gás do mundo, o que inclusive contribui para que este seja o bairro com o maior salário médio entre todos os bairros da cidade do Rio de Janeiro (tabela 15 anexa); a instalação, na cidade do Rio de Janeiro, de sedes de novas empresas petrolíferas e de empresas e instituições que interagem com essa atividade econômica; a atração e realização de megaeventos na cidade do Rio, com os investimentos necessários para tanto; a ampliação da capacidade de investimentos da Prefeitura do Rio de Janeiro, que passou de um investimento médio (em relação ao total do orçamento da Prefeitura), entre 2001 e 2009, de 6,9%, para 14,9% entre 2010 e 2012; a realização das obras do PAC; a ampliação do turismo estrangeiro e, principalmente, nacional, no Rio, pela mídia positiva que a cidade obteve a partir da divulgação de que as Olimpíadas de 2016 ocorreriam na região, bem como a partir dos megaeventos já realizados; a reativação da indústria naval, cujos empreendimentos localizam-se não só em Niterói e Angra dos Reis, mas também na cidade do Rio de Janeiro, em regiões, por exemplo, como a Ilha do Governador; a consolidação de montadoras de caminhões e de automóveis na Região do Médio Paraíba, que chegam ao estado do Rio de Janeiro a partir de meados dos anos 1990; a consolidação da Rio Polímeros, empresa instalada em Duque de Caxias com o objetivo de vir a ser a âncora da implantação de um pólo gás-químico; e a instalação de uma planta siderúrgica no distrito industrial de Santa Cruz.

Essas mudanças já impactam os indicadores econômicos do Rio de Janeiro. Do ponto de vista do emprego, por exemplo, a cidade e o estado do Rio, após um longo período apresentando os piores indicadores de crescimento do emprego formal, no cenário das capitais e das unidades federativas, passaram a apresentar, a partir de 2008, uma taxa de crescimento próxima à média nacional. No estado do Rio de Janeiro, entre 2008 e 2011, o crescimento do emprego formal para o total de atividades, verificado através da RAIS/MTE, foi de 17,1%, contra um crescimento no total do país de 17,4%. Na cidade do Rio de Janeiro, esse crescimento foi de 15,5%, contra um crescimento no total das capitais de 14,8% (tabela 16 anexa).

Mudanças positivas ocorrem também do ponto de vista da gestão pública, não só as citadas, ocorridas no âmbito da gestão municipal, mas, também, as

ocorridas no âmbito estadual. Nessa direção, podem ser destacadas as ações tomadas pelo Governo do Estado, por meio da Secretaria Estadual de Segurança Pública, para combater a corrupção, e a política de implantação das Unidades de Polícia Pacificadora, nos moldes das políticas defendidas por diversos pesquisadores, de buscar uma aproximação e a convivência entre policiais e moradores – apesar dos graves problemas existentes, principalmente em grandes favelas como a da Rocinha e do Complexo do Alemão, o que o "caso Amarildo" demonstra bem. No âmbito da Secretaria Estadual de Fazenda, merece destaque o esforço de modernização, com o retorno à prática de concursos públicos (inexistentes desde os anos 1980) e uma maior transparência na gestão fiscal. No que se refere à Secretaria Estadual de Planejamento e Gestão, ocorre uma descentralização orçamentária e a modernização da área de gestão dos servidores estaduais, que até então funcionava com base em um antiquado sistema de informática implantado nos idos dos anos 1970. Na Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico, ocorre o fortalecimento da agência estadual de fomento (AgeRio) e a reestruturação da Junta Comercial, que teve em torno de ¼ de seus funcionários demitidos, aparentemente por razões relacionadas à falta de moralidade na gestão pública, e que, em governos anteriores, chegou a financiar até concurso de miss! Por fim, vale mencionar o início da organização de concursos públicos em algumas áreas da administração estadual, sendo que o Detran-RJ, por exemplo, realizou, recentemente, o primeiro concurso público de toda a sua história.

No entanto, importantes desafios ainda se fazem presentes, como bem mostram os indicadores socioeconômicos apresentados neste relatório e pelo fato de que, no âmbito estadual, a organização de concursos públicos ainda é tímida, tendo em vista a ausência de uma lógica de concursos na maior parte dos setores da administração pública, com a consequente elevação da idade média dos servidores e mesmo a diminuição de quadros. O número de engenheiros servidores do estado, por exemplo, caiu de um total de em torno de 1.200 engenheiros, nos anos 1980, para em torno de 400 engenheiros, no período atual. Outro exemplo: a Fundação CEPERJ, que atua organizando as bases de dados do estado do Rio de Janeiro e treinamento dos servidores estaduais, até os dias atuais, não possui um único estatístico em seu quadro de carreira.

A estrutura pública na cidade e no Rio de Janeiro também carece da consolidação de uma prática de planejamento e de coordenação de políticas, que dê conta, concomitantemente, do pleno aproveitamento das possibilidades existentes no horizonte - a partir do ciclo de investimentos que já chegam ao estado ou previstos - e do enfrentamento dos graves problemas e desigualdades sociais e territoriais que ainda perduram no campo econômico-social e de infraestrutura no estado.

A questão do planejamento é crucial para pensarmos as estratégias do ponto de vista territorial, na cidade do Rio de Janeiro e na metrópole carioca. Em primeiro lugar, é importante verificar se os gastos públicos, no conjunto dos

âmbitos municipal, estadual e federal, estão bem distribuídos, levando-se em consideração onde reside a maioria dos moradores em nossa metrópole.

O planejamento também pode permitir a organização de uma coordenação de políticas territoriais. Um exemplo da necessidade de uma boa coordenação das políticas públicas levadas a efeito é o fato de que as Unidades de Polícia Pacificadora, por um lado, apresentam uma aprovação de 75% dos moradores dos locais onde elas foram implantadas, de acordo com pesquisa do Data Cufa, realizada em 2013, conforme divulgado na Coluna do jornalista Ancelmo Gois, no O Globo, de 13 de outubro de 2013. Por outro lado, contudo, não tem cabimento o comandante de cada UPP ser a principal autoridade em cada comunidade, sob os mais variados aspectos.

Deve-se procurar adotar a constituição de uma Unidade de Política Pública sob o comando da Prefeitura, que é a instituição que tem legitimidade para tal e recursos. Uma coordenação de políticas nesse sentido também é fundamental para que as melhorias não se limitem à área de segurança pública, o que, caso ocorra, pode inclusive colocar em risco, a médio e longo prazo, os avanços conquistados com as UPPs.

Ainda do ponto de vista do planejamento, por que não enfrentar o desafio de implantar uma política de orçamento territorializado, buscando dar maior transparência e integrar mais as políticas setoriais, em cada bairro e Área de Planejamento da cidade?

Em Bonsucesso e na Zona Suburbana, isso seria particularmente importante, não só pela degradação sofrida nessas regiões, como também pela menor visibilidade pública e capacidade de *lobby* que elas possuem, em comparação, por exemplo, com a AP-2 e a Barra da Tijuca.

Por último, um adequado planejamento e o entendimento de que é necessária uma coordenação pública das políticas urbanas são fundamentais para a organização de uma política de adensamento urbano, conforme é sugerido na atualidade pela maioria dos urbanistas, que leve a uma contenção do aumento populacional concentrado que tem ocorrido na AP-4 e na AP-5.

Até o momento, ainda persiste uma significativa expansão das moradias da cidade para a AP-4 e a AP-5, apesar da política de revitalização da Zona Portuária e de alguns novos investimentos públicos na Zona Suburbana, como a criação do Parque de Madureira. Tal expansão pode ser observada, por exemplo, no fato de que – de acordo com matéria do jornal O Globo, de 13 de outubro de 2013, intitulada Marcha Insustentável (p. 12) – dados da Secretaria Municipal de Urbanismo mostram que, de janeiro de 2012 a agosto de 2013, esse órgão licenciou quase 3,9 milhões de metros quadrados para construções residenciais na Zona Oeste e na Baixada de Jacarepaguá, contra um licenciamento nas Zonas Central e Suburbana de 830 mil metros quadrados aprovados, ou seja, apenas ¼ em comparação com as AP-4 e AP-5.

Deve-se ter em conta ainda que a realização das Olimpíadas principalmente na AP-4 pode estimular uma continuidade do crescimento para a AP-4 e a AP-

5. Do mesmo modo, deve-se lembrar que todas as novas linhas de transporte público por metrô e BRT, excetuando-se a Transbrasil, também estimulam uma maior expansão de moradias para essas regiões.

Políticas e cenários alternativos para Bonsucesso

No que diz respeito especificamente ao bairro de Bonsucesso, já é possível verificar um dinamismo econômico interessante. Entre 2000 e 2011, o número de empregos formais no bairro cresceu 154,2%, com destaque para o crescimento do emprego com carteira assinada na construção civil, de 264,2%, e no setor serviços, de 267,3% (tabela 17 anexa).

Além disso, existem boas possibilidades para o bairro, tendo em vista: a previsão de implantação do BRT da Avenida Brasil, com uma estação em Bonsucesso; a implantação recente de uma UPP no Complexo do Alemão, melhorando a atratividade para a instalação de atividades empresariais no bairro de Bonsucesso, pela diminuição do risco do ponto de vista da segurança pública; a perspectiva de aumento do volume de vendas do comércio de Bonsucesso – principalmente no entorno da Praça das Nações, onde concentra-se o comércio e a prestação de serviços do bairro –, pela elevação da capacidade de renda das classes C, D e E nas favelas vizinhas do Complexo do Alemão e da Maré; e a perspectiva de revitalização da Zona Portuária, próxima a Bonsucesso, o que pode melhorar a atratividade do bairro para moradia e para empreendimentos que venham a atender à demanda da "Nova Zona Portuária".

No entanto, os resultados para a revitalização socioeconômica de Bonsucesso podem variar, dependendo dos cenários alternativos.

Em primeiro lugar, um desenvolvimento sustentável no bairro de Bonsucesso e na Zona Suburbana dependerá da ampliação de investimentos e do custeio nessas duas regiões, pela Prefeitura do Rio de Janeiro, com o objetivo de elaborar uma política conjunta que leve em conta diversos aspectos, como: a criação de um espaço público mais aprazível, com calçadas livres e largura suficiente para as pessoas caminharem e frequentarem as ruas, além dos demais equipamentos públicos para o lazer cotidiano; no que diz respeito a Bonsucesso especificamente, a definição de um gabarito mais adequado para cada localidade do bairro; o planejamento sobre o tipo de atividades econômicas que podem existir e em que locais; e as políticas sociais necessárias, que devem ser planejadas de forma universal e buscando integrar as necessidades não só de Bonsucesso mas também das favelas vizinhas, da Maré e do Complexo do Alemão.

A trajetória futura de Bonsucesso dependerá vitalmente da evolução da política de segurança pública e de UPPs, na cidade e no estado do Rio de Janeiro, tendo em vista que o bairro está entre duas grandes favelas. As UPPs significam, por um lado, um importante avanço, mas ainda apresentam

diversos desafios do ponto de vista de sua consolidação onde já foram instaladas e de sua implantação em regiões como a Favela da Maré.

A consolidação das políticas de UPPs também dependerá da viabilização da implantação com qualidade das demais políticas públicas, como coleta de lixo, saneamento e educação, esta última principalmente no que diz respeito ao ensino médio, de responsabilidade do Governo do Estado – tendo em vista a ainda particularmente baixa qualidade e mesmo ausência de escolas de ensino médio em favelas da cidade do Rio de Janeiro.[11] Deve-se ter em conta ainda que a implantação e viabilização das UPPs tem sido mais difícil em favelas de maior porte, como a Rocinha e o Complexo do Alemão, e que talvez, por esse motivo, a implantação da UPP da Maré foi adiada.

Do ponto de vista territorial, caso, com base em um planejamento e uma política urbana da Prefeitura, haja uma inflexão do crescimento populacional da cidade, das AP-4 e AP-5 para as AP-1 e AP-3, as possibilidades de ampliação da qualidade de vida e redinamização econômica de Bonsucesso serão melhores.

As perspectivas para o bairro também dependerão de o projeto do Porto Maravilha atingir a sua melhor projeção, do ponto de vista social e urbano, com o uso dos cinco milhões de metros quadrados disponíveis para novos empreendimentos imobiliários; a ampliação do número de moradores em torno de 80 mil pessoas[12]; a preservação e ampliação de habitações populares; e o uso e aproveitamento do potencial histórico e turístico existente na região.

Esse cenário, que pode vir a beneficiar Bonsucesso do ponto de vista da moradia e da atração de empreendimentos dependerá de uma série de aprimoramentos e/ou mudanças no projeto do Porto Maravilha, em sua fase atual.

Em primeiro lugar, a atual regulação do projeto do Porto Maravilha procura privilegiar a existência de moradias, cobrando um valor menor pelas CEPACs, quando o empreendimento imobiliário for com tal finalidade. No entanto, a margem de lucro para empreendimentos imobiliários destinados exclusivamente a empresas mais do que compensa o preço a maior da CEPAC com tal finalidade, correndo-se o risco, portanto, de ocorrerem poucos empreendimentos residenciais.

Por esse motivo, é importante mudar a regulação, procurando verificar projetos exitosos do ponto de vista da geração de um mix de moradias e empreendimentos empresariais, como na cidade de São Paulo, que, em áreas

[11] No Complexo do Alemão existe apenas uma escola pública de ensino médio, recentemente instalada, em uma de suas áreas limítrofes. Dentro das treze comunidades do Alemão, não existe uma única escola de ensino médio. Da mesma forma, no interior da Cidade de Deus também não existe uma única escola pública de ensino médio.

[12] O projeto do Porto Maravilha, sob responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), vinculada à Prefeitura do Rio de Janeiro, aponta como meta a atração para a Zona Portuária de 80 mil novos moradores.

centrais que estão sendo revitalizadas, criou-se uma regulação em que necessariamente metade dos empreendimentos imobiliários tem que ser residenciais, existindo também uma política de ampliação da moradia com finalidade social.

Nesse aspecto, por último, é importante procurar verificar a possibilidade de organização de um planejamento na Região Metropolitana e no estado do Rio de Janeiro, no que diz respeito à estrutura portuária do estado.

Hoje, os grandes portos do mundo são estruturas portuárias-industriais. Ou seja, um porto com indústrias em sua retroárea. Por esse motivo, no estado do Rio de Janeiro, não seria mais importante priorizar o uso do terminal de contêiner, em Itaguaí, e do terminal de contêiner previsto para o Porto do Açu, em São João da Barra, e não do Porto do Rio, que se encontra engargalado pela cidade[13]? Faz sentido investir na organização do Arco Metropolitano, para tirar o transporte de carga da cidade do Rio de Janeiro e, ao mesmo tempo, priorizar investimentos no Porto do Rio, ampliando assim o transporte de carga na cidade do Rio de Janeiro[14]?

A transformação do Porto do Rio em um porto prioritariamente voltado para cargas de alto valor agregado e para passageiros poderia gerar benefícios na atratividade da Zona Portuária e do bairro de Bonsucesso. Isso, tendo em vista: a diminuição do transporte de cargas em direção ao centro do Rio; a liberação que pode ocorrer de galpões na orla da Zona Portuária, ampliando a visibilidade litorânea do Porto Maravilha e tornando mais agradáveis a moradia e o trabalho na região; e a liberação de áreas em Bonsucesso - que hoje servem como galpões para contêineres que se destinam ao Porto do Rio - para outras finalidades, como novas moradias e/ou empreendimentos empresariais menos agressivos para a vida urbana.

O sucesso da política na Zona Portuária e os novos empregos criados podem elevar a demanda por moradias para a classe C, na sua proximidade. Nesse sentido, por que não estimular a construção em Bonsucesso de prédios de quatro andares, que podem não ter elevadores nem garagens, reduzindo investimentos e custeio e ainda estimulando o uso de transporte público, que, inclusive, poderá apresentar melhoria com a criação do BRT da Transbrasil?

Pode-se ainda buscar uma articulação com o SEBRAE, visando definir uma estratégia de apoio a micro e pequenas empresas na região, que busquem atender as demandas dos grandes empreendimentos empresariais da Zona Portuária, bem como outras demandas existentes na proximidade de Bonsucesso.

Ainda do ponto de vista econômico, deve-se ter em conta que a Zona Portuária e o conjunto da Zona Suburbana possuem importantes ativos

[13] Exatamente por esse motivo, atualmente o governo de Pernambuco prioriza a ampliação do Porto de Suape e não o de Recife. Da mesma forma, na Bahia, prioriza-se o Porto de Aratu e não o de Salvador.
[14] Sobre essa perspectiva, cabe referenciar a matéria publicada no jornal O Globo, de 13 de outubro de 2013, p. 27, com o seguinte título: "Investimento vai fazer do Rio 4º maior porto do país. Com obras de R$ 1 bi, empresas ampliam cais e poderão receber em 2014 navios de maior porte".

históricos e arqueológicos. Na Zona Portuária, a CDURP já mapeou a existência de 107 pontos turísticos e culturais, que podem servir como âncora na organização de uma política de turismo de convivência[15] na região.

Já a Zona Suburbana possui forte correlação com a história do samba. Nos anos 1920, os novos sambas eram apresentados nas proximidades da Igreja da Penha. Diversas Escolas de Samba encontram-se nessa região. As festas realizadas no Dia do Samba, na Zona Suburbana, são hoje o terceiro maior evento de massa do Rio de Janeiro, depois do Reveillon e do Carnaval.

Por essas razões, Marquinhos de Oswaldo Cruz, compositor e idealizador do Trem do Samba, propôs, na Revista de Domingo do jornal O Globo, de 6 de dezembro de 2009, a criação de um "Museu a Céu Aberto em Madureira: um caminho por músicas, histórias, comidas e danças que fazem parte da cultura brasileira" A sugestão dele é organizar um museu a céu aberto, em uma região "que vai do Complexo da Serrinha, em Vaz Lobo, até Marechal Hermes, em quatro núcleos que estariam expostos à visitação. O primeiro núcleo fica na Serrinha, mapeando as casas de Silas de Oliveira, D. Ivone Lara e do Centro Cultural Jongo da Serrinha. Caminhando, lá conheceríamos as memórias desses compositores e ouviríamos jongo e samba. Passaríamos depois, em transporte especial, com um microônibus, pelo Mercadão de Madureira e pela quadra do Império. O segundo núcleo seria em Oswaldo Cruz, começando por um passeio pela quadra da Portela, que abriga o famoso bar da Tia Vicentina. Depois viriam o Centro Cultural Manacéa (em homenagem ao autor de 'Quantas Lágrimas'), o bar do Chico Traidor (em homenagem ao autor de 'Saco de feijão'), a praça Paulo da Portela, o botequim do Nozinho (irmão do lendário Natal da Portela, que recebia os antigos compositores na Escola), o Barra Preta (terreno onde se firmou o primeiro núcleo de samba da região, que pode virar um teatro), a quadra da Portelinha (a primeira sede de Escola de Samba do país), o Museu das Mães de Santo e festeiras D. Neném do Bambuzal e D. Ester, o Museu Paulo da Portela e o Museu Mestre Candeia. Quando falo em museu, me refiro a uma outra concepção, onde o público possa interagir com a produção material, mas principalmente com a produção simbólica. Por isso, nesses espaços sempre haveria música e comida. O terceiro núcleo estaria em Bento Ribeiro, mais ligado à música instrumental, onde músicos tocariam instrumentos de sopro, cordas e percussão. Teríamos ainda, na terra do mestre Zé Kéti, um centro cultural com o seu nome, e mais um outro no prédio da lendária Gafieira Cedofeita, onde, no passado, Pixinguinha improvisava. Além disso, reativaríamos o Cine Caiçara e construiríamos o Museu Ronaldo Fenômeno, que atrairia muitos turistas, principalmente no ano da Copa. O quarto núcleo, dedicado ao choro, ficaria em Marechal Hermes. Os chorões sairiam da praça em frente à bela estação ferroviária, caminhando para conhecer o Centro Cultural Lalau e Osmar do Cavaco e o Centro Cultural Luperce Miranda."

[15] Podemos classificar a existência de dois tipos de turismo de lazer, do ponto de vista territorial. O primeiro, que podemos denominar de turismo de enclave. Ou seja, o turista vai para um determinado local, para usufruir de uma serie de equipamentos existentes, sem conviver com a população local. Um exemplo seria Cancun. O segundo, denominado turismo de convivência, onde o turista pretende fazer uma emersão na vida e cultura local. Cidades como o Rio de Janeiro e Barcelona estão mais vocacionadas para este segundo tipo de turismo.

Não seria de fato importante construir uma estratégia de turismo de convivência na Zona Suburbana, pensando no papel que o bairro de Bonsucesso e a Região Administrativa de Ramos podem ter? Nesse sentido, deve-se buscar a realização de levantamentos históricos sobre Bonsucesso e a Zona da Leopoldina – Região Administrativa de Ramos.

A redinamização do bairro de Bonsucesso dependerá, ainda, do nível de coordenação de políticas públicas e de investimentos universalizantes – que permitam atender toda a população com melhoria da infraestrutura urbana e dos serviços sociais – em Bonsucesso, na RA de Ramos e no conjunto das AP3 e AP1. Investimentos, neste sentido, poderão atrair empreendimentos e moradores permitindo a ampliação da renda e um maior dinamismo no comércio e serviços de Bonsucesso. É importante lembrar que este bairro concentra em torno de 51% dos empregos formais existentes na RA de Ramos, para os setores de comércio e serviços (tabela 18 anexa).

Está instalada em Bonsucesso junto à praça das Nações o Centro Universitário Augusto Motta – UNISUAM – que apresenta 29 cursos de graduação. A UNISUAM possui pouca interação com o bairro de Bonsucesso e a RA de Ramos. Uma sugestão seria a Prefeitura estimular uma parceria com a FAPERJ e a UNISUAM visando criar uma linha de pesquisa sobre a o bairro e a RA de Ramos. Essa iniciativa e a manutenção da política de bolsas e financiamento do Governo Federal para alunos de instituições do ensino superior privada podem contribuir também de forma positiva para a redinamização do bairro e a criação de um ciclo virtuoso.

A praça das Nações e o comércio de rua no seu entorno são um importante ativo do bairro de Bonsucesso. Para a manutenção e ampliação do comércio legal de rua existente nessa região, será novamente importante uma revitalização urbana do bairro. Isto pela competição que o comércio de rua enfrenta hoje pela presença crescente de shoppings centers.

A divulgação da realização de megaeventos no Rio de Janeiro e, particularmente, das Olimpíadas, já proporcionou uma ampliação do turismo para o Rio, principalmente de turistas de outras regiões brasileiras. Isso porque a cidade do Rio de Janeiro ter conquistado o direito de ser sede das Olimpíadas de 2016 já passou uma imagem de que a cidade e sua situação de segurança pública estão melhorando.

Caso o Rio logre sucesso no uso dos equipamentos esportivos que estão sendo instalados, posteriormente às Olimpíadas, transformando-se, por exemplo, na capital dos esportes da América Latina, a demanda por roteiros e produtos turísticos que sejam desenvolvidos na Zona Portuária e na Zona Suburbana pode vir a contribuir, também, para a redinamização dessas regiões.

Outra variável para a trajetória futura de Bonsucesso é o uso que se dará a dois ativos existentes na região. O primeiro é a área do CPOR em Bonsucesso, que aparentemente está subutilizada e poderá ser desativada no processo de desmobilização de parte das Forças Armadas no estado do Rio de Janeiro, que tem ocorrido nos últimos anos.

Essa área pode ter, no futuro, usos alternativos. Um deles seria a continuidade da situação atual. Outro seria a ocorrência de invasões e uso informal. Outro seria a sua venda para o setor imobiliário. A melhor hipótese, do ponto de vista da revitalização de Bonsucesso, seria a negociação da Prefeitura com o Ministério da Defesa, instalando na região habitações com finalidade social e equipamentos públicos de esporte e lazer, saúde e educação.

A Refinaria de Manguinhos está sendo desapropriada pelo Governo do Estado. Ela está instalada em um terreno de 660 mil metros quadrados. Sua localização não está especificamente em Bonsucesso, mas em uma região próxima. Dessa forma, o encaminhamento de um uso para essa região pode impactar Bonsucesso.

Do ponto de vista de cenários alternativos, podemos por último lembrar que o bairro de Bonsucesso está próximo dos dois bairros onde existem empregos formais com o maior salário médio, entre todos os 164 bairros[16] da cidade do Rio de Janeiro: a Cidade Universitária e Manguinhos. A Cidade Universitária, por possuir um número expressivo de profissionais de nível superior com mestrado e doutorado, não só em atividades estritamente acadêmicas, mas, também, nos centros de pesquisa do CENPES, CEPEL e CPRM, de empresas privadas e nas incubadoras de empresas. Manguinhos, pela presença da Fiocruz. As instituições citadas nos dois bairros encontram-se em franca expansão. Na Cidade Universitária, existe inclusive a perspectiva de instalação de uma torre para abrigar micro, pequenas e médias empresas; um hotel e outras atividades, como as vinculadas à alimentação. Não seria interessante procurar verificar de que forma o bairro de Bonsucesso, seus moradores e empresários poderiam se beneficiar do dinamismo e conhecimento existentes nessas regiões circunvizinhas? Bonsucesso não poderia, principalmente com base nas políticas de revitalização propostas, vir a ter empreendimentos empresariais que visassem, por exemplo, a alugar moradias para estudantes e professores/pesquisadores provisoriamente na cidade?

No quadro abaixo, encontram-se cenários alternativos para o desenvolvimento de Bonsucesso no quadro da Zona Suburbana e da metrópole Carioca, entre 2013 e 2018, considerando três cenários:

Cenário Restritivo e criação do BRT da Transbrasil	Cenário com Geração de Fracas Sinergias	Cenário com Geração de Fortes Sinergias

[16] De acordo com a Prefeitura do Rio de Janeiro, existem 160 bairros na cidade do Rio. No entanto, o Ministério do Trabalho e Emprego, em sua base de dados da RAIS, considera a existência de 164 bairros.

Degradação da área	Manutenção do quadro de degradação na Zona Suburbana e de crescimento da cidade para a AP-4 e AP-5.	Restrição ao crescimento populacional na AP-4 e AP-5, sem uma política efetiva de revitalização da Zona Suburbana.	Mudança da regulação fundiária na cidade, com restrição ao aumento populacional na AP-4 e AP-5; mudança na regulação na Zona Portuária com estímulos à moradia e à implantação de uma política territorial na Zona Suburbana.
Uso e ocupação do solo	Manutenção do cenário atual de carência de políticas públicas na Zona Suburbana e de uso de imóveis como depósitos de contêineres, tendo em vista a proximidade do Porto do Rio.	Melhoria das políticas públicas na Zona Suburbana, com manutenção do uso de imóveis como depósitos de contêineres, tendo em vista a proximidade do Porto do Rio.	Melhoria das políticas públicas na Zona Suburbana, com priorização dos Portos do Açu e de Itaguaí e diminuição do transporte de carga dentro da cidade do Rio de Janeiro.
UPP no Alemão e na Maré	Precarização da UPP do Complexo do Alemão e não instalação de uma UPP na Maré.	Continuidade da UPP do Complexo do Alemão e instalação da UPP na Maré.	Transformação das Unidades de Policia Pacificadora em Unidades de Política Pública e a geração de importantes melhorias sociais e econômicas para o bairro de Bonsucesso.
Porto Maravilha e adensamento	Manutenção do crescimento da cidade do Rio de Janeiro para a AP-4 e AP-5 e não consolidação do projeto do Porto Maravilha.	Sucesso parcial do projeto do Porto Maravilha, com a manutenção de terrenos ociosos e a geração de poucas sinergias para Bonsucesso.	Sucesso do projeto do Porto Maravilha, com a implantação de uma coordenação de políticas públicas, ambiência para a existência de empreendimentos empresariais e de moradias e boas sinergias com Bonsucesso.
Inflação e crescimento	Piora do cenário inflacionário, com baixo crescimento econômico e queda da capacidade de consumo das classes C, D e E.	Taxa de inflação abaixo do teto da meta, com crescimento anual do PIB brasileiro de cerca de 2,5% e manutenção do salário real médio.	Inflação caminhando para o centro da meta, com aceleração do crescimento do PIB nacional para entre 3% e 4% ao ano e elevação da capacidade de consumo das classes C, D e E.

Instituições do entorno	Manutenção do cenário atual da FIOCRUZ e da Cidade Universitária e seu Parque Tecnológico, sem sinergias significativas com os bairros de Bonsucesso e Manguinhos.	Continuidade do crescimento da FIOCRUZ e da Cidade Universitária e seu Parque Tecnológico, sem sinergias significativas com os bairros de Bonsucesso e Manguinhos.	Continuidade do crescimento da FIOCRUZ e da Cidade Universitária e seu Parque Tecnológico, com sinergias significativas com os bairros de Bonsucesso e Manguinhos e atração de estudantes e trabalhadores de nível médio vinculados à FIOCRUZ e à Cidade Universitária para residirem em Bonsucesso e Manguinhos.
Área do Exército	Desmobilização do terreno do Exército, em Bonsucesso, e da refinaria de Manguinhos e ampliação da ocupação informal.	Desmobilização do terreno do Exército em Bonsucesso e da refinaria de Manguinhos e criação de condomínios fechados, sem grandes sinergias com o bairro de Bonsucesso e a Zona Suburbana.	Desmobilização do terreno do Exército em Bonsucesso e da refinaria de Manguinhos e implantação de empreendimentos residenciais e empresariais, com a criação de equipamentos públicos e a melhora da qualidade de vida urbana em Bonsucesso e no restante da Zona Suburbana.
Investimentos na Região Administrativa	Ausência de investimentos na RA de Ramos, ausência de melhoria da renda nessa RA e baixo dinamismo do comércio e serviços na praça das Nações.	Realização de investimentos na RA de Ramos, sem universalização de melhorias na vida urbana na região e não crescimento significativo das atividades econômicas em Bonsucesso.	Reversão da expansão demográfica para a AP4 e AP5 e realização de investimentos universalizantes na AP3, AP1 e na RA de Ramos, com seus desdobramentos no dinamismo econômico de Bonsucesso.
Universidade local	Manutenção atual da UNISUAM com pouca sinergia com a região e queda do número de alunos pela mudança da atual política de subsídios ao ensino superior pelo Governo Federal.	Realização pela UNISUAM de algumas pesquisas sobre Bonsucesso e manutenção de seu número de alunos.	Criação pela UNISUAM, com articulação com a FAPERJ, de uma linha de pesquisa sobre Bonsucesso e a RA de Ramos e continuidade no seu crescimento acadêmico.
Atividades econômicas locais	Crescimento/criação de shopping centers na Zona Suburbana e esvaziamento do comércio de rua em Bonsucesso e no entorno da praça das Nações.	Manutenção do dinamismo atual das atividades econômicas em Bonsucesso e continuidade na precariedade dos equipamentos públicos.	Melhoria dos equipamentos públicos em Bonsucesso, melhoria do atendimento à população em situação de risco e dinamização econômica das atividades na praça das Nações e outras regiões de Bonsucesso.

Megaeventos no Rio	Problemas na organização dos megaeventos, com o endividamento da Prefeitura do Rio e suas consequências para as políticas urbanas na cidade.	Megaeventos realizados com sucesso, mas com poucos legados.	Megaeventos realizados com sucesso, a cidade consolidando-se como capital de eventos na América Latina, forte ampliação do turismo na Zona Portuária e Suburbana e ampliação da capacidade de investimentos da Prefeitura do Rio.
Segurança pública	Piora na situação da segurança pública em Bonsucesso e na Zona Suburbana e inviabilização de uma política de turismo na região.	Consolidação da política de segurança pública em Bonsucesso e na Zona Portuária e limitada ampliação do turismo na região.	Consolidação da política de segurança pública em Bonsucesso e na Zona Portuária, implantação de uma política de melhoria da qualidade de vida e de apoio à criação de produtos turísticos nestes territórios.

Tabela 1

Participação das Unidades Federativas no Produto Interno Bruto Nacional e Variação Percentual da participação entre 1970 e 2010

UFs e Regiões	Part.% 1970	Part.% 2010	Var.% 70-2010
Norte	**2,2**	**5,3**	**147,5**
Rondônia	0,1	0,6	524,9
Acre	0,1	0,2	73,0
Amazonas	0,7	1,6	129,8
Roraima	0,0	0,2	460,6
Pará	1,1	2,1	87,7
Amapá	0,1	0,2	99,3
Tocantins	-	0,5	-
Nordeste	**11,7**	**13,5**	**15,0**
Maranhão	0,8	1,2	46,4
Piauí	0,4	0,6	58,1
Ceará	1,4	2,1	43,4
Rio Grande do Norte	0,5	0,9	58,8
Paraíba	0,7	0,8	19,3
Pernambuco	2,9	2,5	-13,2
Alagoas	0,7	0,7	-4,1
Sergipe	0,4	0,6	47,6
Bahia	3,8	4,1	7,7
Sudeste	**65,6**	**55,4**	**-15,5**
Minas Gerais	8,3	9,3	12,6
Espírito Santo	1,2	2,2	84,6
Rio de Janeiro [1]	16,7	10,8	-35,2
São Paulo	39,4	33,1	-16,1
Sul	**16,7**	**16,5**	**-1,2**
Paraná	5,4	5,8	6,1
Santa Catarina	2,7	4,0	50,9
Rio Grande do Sul	8,6	6,7	-22,1
Centro-Oeste	**3,9**	**9,3**	**140,3**
Mato Grosso do Sul	-	1,2	-
Mato Grosso	1,1	1,6	45,0
Goiás	1,5	2,6	70,3
Distrito Federal	1,3	4,0	215,6
BRASIL	**100,0**	**100,0**	**-**

Fonte: IBGE, Contas Regionais do Brasil, e IPEAData.

[1] Para o ano de 1970 o valor do PIB refere-se ao somatório dos PIBs dos antigos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara

Tabela 2

Participação das Capitais das Unidades Federativas no Produto Interno Bruto Nacional e Variação Percentual da participação entre 1970 e 2010

Unidades Federativas	Part.% 1970	Part.% 2010	Var.% 70-10
Aracaju	0,22	0,24	9,81
Belém	0,67	0,50	-25,89
Belo Horizonte	2,09	1,43	-31,77
Boa Vista	0,03	0,13	328,77
Brasília	1,26	4,14	228,41
Campo Grande	0,19	0,38	101,58
Cuiabá	0,10	0,31	205,06
Curitiba	1,36	1,47	7,79
Florianópolis	0,21	0,27	28,90
Fortaleza	0,83	1,02	23,40
Goiânia	0,44	0,67	53,36
João Pessoa	0,19	0,27	42,46
Macapá	0,11	0,14	30,87
Maceió	0,29	0,33	15,31
Manaus	0,50	1,34	168,29
Natal	0,24	0,33	37,99
Palmas	-	0,11	-
Porto Alegre	2,46	1,19	-51,71
Porto Velho	0,09	0,21	130,73
Recife	1,50	0,83	-44,73
Rio Branco	0,07	0,12	70,00
Rio de Janeiro	12,84	5,25	-59,10
Salvador	1,45	1,01	-30,05
São Luís	0,24	0,49	106,05
São Paulo	21,23	12,24	-42,32
Teresina	0,13	0,29	123,79
Vitória	0,44	0,69	56,64
Total das Capitais	**49,20**	**35,41**	**-28,02**

Fonte: IBGE, Contas Regionais do Brasil, e IPEADATA

Tabela 3

Variação do número de empregos formais, por setor de atividade do IBGE, nas Unidades Federativas, Região Natural e Brasil entre 1985 e 2011

Unidade Territorial	Agropecu-ária	Ind. Ext. Mineral	Ind. de Transf.	Serv. Ind. Util. Púb.	Construção Civil	Comércio	Serviços	Admin. Pública	Total
Região Norte	**988,5**	**38,3**	**154,3**	**75,1**	**315,3**	**492,1**	**254,6**	**276,6**	**272,9**
Rondônia	4.095,0	-64,1	484,4	51,3	742,1	713,9	341,6	192,3	331,2
Acre	2.190,4	3.455,6	350,2	27,8	439,4	830,0	314,2	142,8	251,1
Amazonas	250,2	-34,7	132,8	55,0	251,7	316,1	259,8	208,0	201,0
Roraima	1.961,8	-	806,5	194,0	1.290,8	820,4	531,4	453,7	524,5
Pará	665,4	124,5	98,8	31,5	183,6	361,7	157,1	246,7	209,1
Amapá	9.225,0	15,7	56,5	109,2	475,2	1.152,9	801,5	388,6	439,8
Tocantins	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Região Nordeste	**371,2**	**94,9**	**105,4**	**26,0**	**250,0**	**304,7**	**193,5**	**130,8**	**170,6**
Maranhão	821,6	6,1	137,0	46,4	156,3	514,2	245,0	228,9	246,1
Piauí	892,4	59,7	186,5	20,0	201,7	402,2	245,2	135,2	200,6
Ceará	191,2	111,3	192,7	7,6	376,3	291,7	247,7	119,5	193,0
Rio Grande do Norte	365,8	248,8	111,8	45,5	352,6	485,6	284,7	119,4	196,7
Paraíba	1.111,4	113,4	144,0	73,9	257,7	394,7	209,5	104,6	163,9
Pernambuco	182,6	104,8	28,5	4,9	280,5	249,5	176,3	111,6	131,7
Alagoas	55,3	126,7	130,5	60,4	372,6	293,5	95,4	115,1	135,0
Sergipe	781,1	1.195,7	105,6	142,4	156,5	278,6	223,6	126,2	175,3
Bahia	686,4	24,8	127,2	7,0	217,5	263,1	167,6	143,6	172,3
Região Sudeste	**252,2**	**56,3**	**22,4**	**44,0**	**183,8**	**205,5**	**137,7**	**81,6**	**103,0**
Minas Gerais	429,1	39,0	111,9	45,2	178,4	286,4	153,8	150,1	164,2
Espírito Santo	530,4	-0,3	112,0	109,4	264,2	338,3	228,1	106,0	184,8
Rio de Janeiro	148,1	170,2	-13,3	20,2	148,4	120,0	85,8	40,6	62,7
São Paulo	182,6	22,9	13,7	57,4	196,4	214,1	154,6	78,0	98,5
Região Sul	**279,8**	**-21,9**	**101,2**	**55,7**	**260,1**	**203,9**	**146,3**	**67,2**	**128,7**
Paraná	288,7	16,1	187,8	72,3	138,8	234,7	155,2	104,0	165,2
Santa Catarina	239,9	-48,5	125,1	46,0	676,4	348,9	238,6	79,2	177,3
Rio Grande do Sul	293,1	8,6	46,9	49,2	327,1	129,3	102,2	38,0	81,4
Região Centro-Oeste	**1.056,2**	**89,1**	**408,7**	**7,2**	**283,4**	**371,1**	**210,3**	**123,9**	**224,5**
Mato Grosso do Sul	915,4	142,5	392,6	8,0	270,8	291,3	206,7	145,4	241,8
Mato Grosso	1.195,1	59,7	576,3	53,3	337,3	651,4	269,7	281,1	401,0
Goiás	1.303,5	87,2	422,8	17,4	189,5	343,6	230,5	151,2	247,7
Distrito Federal	262,5	179,4	193,4	-28,7	468,6	314,6	180,2	79,3	145,6
Brasil	**344,9**	**48,0**	**55,6**	**40,9**	**220,2**	**237,1**	**154,2**	**107,0**	**126,0**

Fonte: RAIS/MTE

Tabela 4

Variação do número de empregos, segundo os setores IBGE, nas capitais brasileiras entre 1985 e 2011

Capitais	Agrope-cuária	Extrativa Mineral	Ind. Transf.	SIUP	Constr. Civil	Comércio	Serviços	APU	Total
Porto Velho RO	2.087,9	-95,8	333,3	-25,7	674,7	509,0	359,5	103,9	204,3
Rio Branco AC	1.216,8	3.177,8	267,0	72,8	392,2	723,5	315,3	94,9	200,5
Manaus AM	64,6	-68,9	134,5	40,8	237,9	296,9	265,2	138,8	179,7
Boa Vista RR	700,0	-	612,6	194,0	1.135,3	787,7	537,5	388,9	470,7
Belém PA	75,9	-89,2	-33,1	23,4	167,6	155,2	126,0	76,3	88,3
Macapá AP	3.710,0	-96,0	2,3	99,6	379,8	991,6	674,9	299,6	341,9
Palmas TO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sao Luiz MA	-70,8	77,9	71,0	8,4	178,2	370,5	223,2	72,9	142,0
Teresina PI	509,6	-21,3	169,8	16,8	159,4	332,8	279,6	47,5	146,3
Fortaleza CE	-46,1	-64,7	46,1	-24,0	295,8	204,1	228,1	26,0	116,8
Natal RN	242,8	3.522,6	80,5	-0,8	266,5	330,5	278,8	36,8	129,1
Joao Pessoa PB	169,9	-73,7	95,9	143,7	262,1	358,8	239,3	49,8	119,1
Recife PE	83,4	518,3	-2,2	-24,9	129,7	128,0	99,2	32,8	69,9
Maceió AL	8,5	-55,8	80,8	48,8	254,2	251,5	85,9	38,3	92,1
Aracajú SE	55,4	1.098,2	-9,5	134,3	116,3	215,4	220,4	43,1	109,0
Salvador BA	-0,1	7,3	43,0	-17,7	108,5	123,2	100,6	13,2	64,6
Belo Horizonte MG	60,0	-13,5	16,5	23,0	59,7	140,8	131,1	67,2	90,5
Vitória ES	116,1	-59,3	76,6	33,6	86,7	88,3	135,1	25,3	66,9
Rio de Janeiro RJ	-16,9	84,5	-38,1	2,7	70,9	67,5	55,4	2,4	28,0
Sao Paulo SP	44,3	-48,3	-38,1	-11,6	105,8	134,0	130,5	30,5	57,3
Curitiba PR	61,2	7,7	52,7	54,2	75,5	179,6	152,8	67,8	109,3
Florianópolis SC	-83,1	-23,1	152,3	-10,7	304,4	272,9	170,6	-2,3	69,7
Porto Alegre RS	-2,1	-14,3	-15,8	22,6	138,5	45,8	54,1	5,6	30,6
Campo Grande MS	594,8	-66,7	277,1	-19,4	260,0	274,8	225,3	83,9	168,2
Cuiabá MT	175,8	15,5	420,9	-12,3	175,6	329,8	186,0	127,1	173,2
Goiânia GO	89,2	-42,3	176,2	-10,9	124,1	228,0	162,7	72,3	127,5
Brasília DF	262,5	179,4	193,4	-28,7	468,6	314,6	180,2	79,3	145,6
Total das Capitais	**62,9**	**-24,5**	**-10,6**	**6,9**	**130,8**	**149,8**	**122,4**	**43,2**	**76,4**
Demais Municípios	**375,8**	**72,7**	**89,0**	**121,6**	**400,0**	**317,2**	**199,0**	**272,9**	**192,8**
Sudeste	**252,2**	**56,3**	**22,4**	**44,0**	**183,8**	**205,5**	**137,7**	**81,6**	**103,0**
Brasil	**344,9**	**48,0**	**55,6**	**40,9**	**220,2**	**237,1**	**154,2**	**107,0**	**126,0**

Fonte: RAIS/MTE

Tabela 5

Ranking das capitais do Brasil, pela nota obtida no Índice de Desempenho do Sistema Único de Saúde (IDSUS), em 2011

#	Municípios	IDSUS
1	Vitória	7,07
2	Curitiba	6,96
3	Florianópolis	6,67
4	Porto Alegre	6,51
5	Goiânia	6,48
6	Belo Horizonte	6,40
7	Palmas	6,31
8	São Paulo	6,21
9	Campo Grande	5,99
10	São Luís	5,93
11	Recife	5,90
12	Natal	5,89
13	Salvador	5,86
14	Boa Vista	5,76
15	Teresina	5,62
16	Manaus	5,58
17	Rio Branco	5,56
18	Aracaju	5,55
19	Cuiabá	5,54
20	Porto Velho	5,51
21	João Pessoa	5,32
22	Fortaleza	5,18
23	Macapá	5,09
24	Brasília	5,09
25	Maceió	5,03
26	Belém	4,57
27	**Rio de Janeiro**	**4,33**

Fonte: DATASUS

Tabela 6

Ranking das Unidades Federativas do Brasil, pela nota obtida no Índice de Desempenho do Sistema Único de Saúde (IDSUS), em 2011

#	Unidades Federativas	IDSUS
1	Santa Catarina	6,29
2	Paraná	6,23
3	Rio Grande do Sul	5,90
4	Minas Gerais	5,87
5	Espírito Santo	5,78
6	Tocantins	5,77
7	São Paulo	5,77
8	Mato Grosso do Sul	5,64
9	Roraima	5,61
10	Acre	5,44
11	Rio Grande do Norte	5,42
12	Alagoas	5,42
13	Bahia	5,38
14	Sergipe	5,36
15	Piauí	5,33
16	Pernambuco	5,29
17	Goiás	5,26
18	Maranhão	5,20
19	Ceará	5,14
20	Distrito Federal	5,09
21	Mato Grosso	5,07
22	Amapá	5,05
23	Amazonas	5,03
24	Paraíba	5,00
25	Rio de Janeiro	4,57
26	Rondônia	4,48
27	Pará	4,16

Fonte: DATASUS

Tabela 7

Ranking das Unidades Federativas do Brasil, pela nota obtida para Ensino Médio Estadual no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB), nas Unidades da Federação em 2011

#	Regiões geográficas e Unidades da Federação	IDEB 2011
1	Santa Catarina	4,0
2	São Paulo	3,9
3	Paraná	3,7
4	Minas Gerais	3,7
5	Goiás	3,6
6	Mato Grosso do Sul	3,5
7	Tocantins	3,5
8	Roraima	3,5
9	Rio Grande do Sul	3,4
10	Amazonas	3,4
11	Ceará	3,4
12	Acre	3,3
13	Rondônia	3,3
14	Espírito Santo	3,3
15	Rio de Janeiro	3,2
16	Pernambuco	3,1
17	Distrito Federal	3,1
18	Mato Grosso	3,1
19	Amapá	3,0
20	Maranhão	3,0
21	Bahia	3,0
22	Piauí	2,9
23	Paraíba	2,9
24	Sergipe	2,9
25	Rio Grande do Norte	2,8
26	Pará	2,8
27	Alagoas	2,6

Fonte: INEP/MEC

Tabela 8

Ranking das Metrópoles do Brasil, segundo o Ranking Índice de Bem Estar Urbano (IBEU) em 2010

Regiões Metropolitanas	IBEU	Rank RMs
Belém	0,251	15
Belo Horizonte	0,658	7
Campinas	0,873	1
Curitiba	0,721	3
Florianópolis	0,754	2
Fortaleza	0,564	11
Goiânia	0,720	4
Grande Vitória	0,699	6
Manaus	0,395	14
Porto Alegre	0,719	5
Recife	0,443	13
RIDE-DF	0,610	9
Rio de Janeiro	0,507	12
Salvador	0,573	10
São Paulo	0,615	8
Média RMs	0,605	-

Fonte: Índice de Bem Estar Urbano do Observatório das Metrópoles
Obs: O indicador IBEU é formado por 5 dimensões, que ponderadas, formam o indicador:
A dimensão de mobilidade urbana (D1) foi consebida através do indicador de deslocamento casa-trabalho
A dimensão de condições ambientais urbanas (D2) foi concebida a partir de três indicadores: arborização do entorno dos domicílios, esgoto a céu aberto no entorno dos domicílios e lixo acumulado no entorno dos domicílios
A dimensão de condições habitacionais urbanas (D3) foi compreendida por quatro indicadores: aglomerado subnormal, densidade domiciliar, densidade morador/banheiro e material das paredes dos domicílios.
A dimensão de atendimento de serviços coletivos urbanos (D4) foi concebida a partir de quatro
indicadores: atendimento adequado de água, atendimento adequado de esgoto, atendimento adequado de energia e coleta adequada de lixo.
A dimensão de infraestrutura urbana (D5) foi compreendida por sete indicadores: Iluminação pública, pavimentação, calçada, meio-fio/guia, bueiro ou boca de lobo, rampa para cadeirantes e logradouros.

Tabela 9

Ranking das Regiões Metropolitanas para a dimensão de Mobilidade Urbana do Índice de Bem Estar Urbano (IBEU), em 2010

Município	Mobilidade Urbana	Rank RMs
Belém	0,718	5
Belo Horizonte	0,365	13
Campinas	0,932	2
Curitiba	0,634	7
Florianópolis	0,962	1
Fortaleza	0,790	3
Goiânia	0,696	6
Grande Vitória	0,633	8
Manaus	0,613	9
Porto Alegre	0,789	4
Recife	0,511	10
RIDE-DF	0,374	12
Rio de Janeiro	0,015	15
Salvador	0,503	11
São Paulo	0,032	14
Média RMs	0,383	-

Fonte: Índice de Bem Estar Urbano do Observatório das Metrópoles

Tabela 10

Variação do número de estabelecimento no comércio varejista, por porte, para as capitais do Brasil, entre 2000 e 2011

Capital	Micro estabelecimento	Pequeno estabelecimento	Medio estabelecimento	Grande estabelecimento	total
Porto Velho - RO	102,7	207,9	166,7	216,7	115,1
Rio Branco - AC	103,8	190,4	350,0	220,0	116,7
Manaus - AM	82,5	155,1	184,1	120,7	96,3
Boa Vista - RR	110,2	249,4	185,7	400,0	126,4
Belém - PA	49,0	96,7	116,7	90,2	57,0
Macapá - AP	125,3	224,0	146,2	500,0	138,1
Palmas - TO	121,7	223,0	220,0	600,0	132,3
São Luiz - MA	64,3	149,9	178,9	221,4	75,2
Terezina - PI	79,0	98,9	87,1	116,7	81,8
Fortaleza - CE	66,9	102,1	105,3	332,4	72,0
Natal - RN	68,4	100,6	131,6	129,4	72,8
João Pessoa - PB	55,5	127,0	59,1	136,4	62,5
Recife - PE	39,4	63,1	110,1	112,8	44,1
Maceió - AL	56,7	102,5	190,9	158,8	63,2
Aracaju - SE	39,6	112,6	166,7	211,1	48,3
Salvador - BA	36,8	69,3	132,8	72,1	41,3
Belo Horizonte - MG	30,8	51,6	123,6	125,9	34,5
Vitória - ES	12,6	33,7	57,7	92,3	15,9
Rio de Janeiro - RJ	9,1	62,3	85,1	51,5	17,7
São Paulo - SP	41,0	78,7	147,3	93,3	46,6
Curitiba - PR	47,4	96,3	137,8	63,0	53,0
Florianópolis - SC	39,9	105,7	105,0	125,0	46,9
Porto Alegre - RS	26,7	73,9	95,7	88,5	32,7
Campo Grande - MS	56,8	107,5	127,8	425,0	64,1
Cuiabá - MT	60,2	110,4	96,4	290,0	67,7
Goiânia - GO	91,9	78,4	117,5	151,6	90,7
Brasília - DF	72,4	104,1	168,9	168,5	77,0
Total das Capitais	**44,4**	**83,6**	**125,2**	**108,7**	**50,1**
Demais Municípios	**79,2**	**135,3**	**153,7**	**216,0**	**84,3**
Sudeste	**51,3**	**98,6**	**129,5**	**141,7**	**56,5**
Brasil	**69,0**	**114,3**	**141,7**	**157,7**	**73,8**

Fonte: RAIS/MTE

Tabela 11

Ranking das capitais em relação ao percentual de pessoas residentes em aglomerados subnormais sobre a população total, no ano de 2010

#	Municípios	População total	Habitantes de domicílios subnormais	(%) Habitantes de domicílios subnormais/população total
1	Belém	1.392.332	758.524	54,48
2	Salvador	2.668.078	882.204	33,07
3	São Luís	1.012.856	232.912	23,00
4	Recife	1.531.394	349.920	22,85
5	Rio de Janeiro	6.320.446	1.393.314	22,04
6	Manaus	1.799.213	295.910	16,45
7	Fortaleza	2.448.920	396.370	16,19
8	Teresina	812.194	131.451	16,18
9	Macapá	397.170	63.771	16,06
10	Porto Alegre	1.398.109	192.843	13,79
11	Belo Horizonte	2.368.846	307.038	12,96
12	João Pessoa	719.737	91.351	12,69
13	Maceió	930.363	114.659	12,32
14	São Paulo	11.216.559	1.280.400	11,42
15	Porto Velho	421.223	47.687	11,32
16	Aracaju	570.417	61.847	10,84
17	Rio Branco	334.142	33.721	10,09
18	Natal	802.128	80.774	10,07
19	Curitiba	1.744.807	162.679	9,32
20	Cuiabá	548.042	51.057	9,32
21	Vitória	326.841	26.484	8,10
22	Brasília	2.558.865	133.556	5,22
23	Florianópolis	418.811	17.573	4,20
24	Boa Vista	282.896	1.157	0,41
25	Goiânia	1.300.383	3.495	0,27
26	Campo Grande	782.100	1.482	0,19
	Brasil	**190.072.903**	**11.425.644**	**6,01**

Fonte: CENSO/IBGE

Tabela 12

Variação do número de habitantes e peso no total da população da Cidade do Rio de Janeiro, segundo os Bairros, Regiões Administrativas e Áreas de Planejamento da Cidade do Rio entre 2000 e 2010

Bairros, Regiões Administrativas e Áreas de Planejamento	2000	2010	Variação (%) 2000-2010	Peso (%) 2010
Área de Planejamento 1	**268.280**	**297.976**	**11,1**	**4,71**
I Portuária	39.973	48.664	21,7	0,77
II Centro	39.135	41.142	5,1	0,65
III Rio Comprido	73.661	78.975	7,2	1,25
VII São Cristóvão	70.945	84.908	19,7	1,34
XXI Paquetá	3.421	3.361	-1,8	0,05
XXIII Santa Teresa	41.145	40.926	-0,5	0,65
Área de Planejamento 2	**997.478**	**1.009.170**	**1,2**	**15,97**
IV Botafogo	238.895	239.729	0,3	3,79
V Copacabana	161.178	161.191	0,0	2,55
VI Lagoa	174.062	167.774	-3,6	2,65
VIII Tijuca	180.992	181.810	0,5	2,88
IX Vila Isabel	186.013	189.310	1,8	3,00
XXVII Rocinha	56.338	69.356	23,1	1,10
Área de Planejamento 3	**2.353.590**	**2.399.159**	**1,9**	**37,96**
X Ramos	150.403	153.177	1,8	2,42
Bonsucesso	19.298	18.711	-3,0	0,30
Manguinhos	31.059	36.160	16,4	0,57
Olaria	62.509	57.514	-8,0	0,91
Ramos	37.537	40.792	8,7	0,65
XI Penha	183.194	185.716	1,4	2,94
XII Inhaúma	130.635	134.349	2,8	2,13
XIII Méier	398.486	397.782	-0,2	6,29
XIV Irajá	202.967	202.952	0,0	3,21
XV Madureira	374.157	372.555	-0,4	5,89
XX Ilha do Governador	211.469	212.574	0,5	3,36
XXII Anchieta	154.608	158.318	2,4	2,50
XXV Pavuna	197.068	208.813	6,0	3,30
XXVIII Jacarezinho	36.459	37.839	3,8	0,60
XXIX Complexo do Alemão	65.026	69.143	6,3	1,09
XXX Maré	113.807	129.770	14,0	2,05
XXXI Vigário Geral	135.311	136.171	0,6	2,15
Área de Planejamento 4	**682.051**	**909.368**	**33,3**	**14,39**
XVI Jacarepaguá	469.682	572.030	21,8	9,05
XXIV Barra da Tijuca	174.353	300.823	72,5	4,76
XXXIV Cidade de Deus	38.016	36.515	-3,9	0,58
Área de Planejamento 5	**1.556.505**	**1.704.773**	**9,5**	**26,97**
XVII Bangu	420.503	428.035	1,8	6,77
XVIII Campo Grande	484.362	542.084	11,9	8,58
XIX Santa Cruz	311.289	368.534	18,4	5,83
XXVI Guaratiba	101.205	123.114	21,6	1,95
XXXIII Realengo	239.146	243.006	1,6	3,84
Município do Rio de Janeiro	**5.857.904**	**6.320.446**	**7,9**	**100,00**

Fonte: CENSO 2010/IBGE e Instituto Pereira Passos

Tabela 13

Número de jovens, entre 18 e 24 anos, que não trabalham nem estudam e peso destes no total da população desta faixa, nas Regiões Administrativas e Áreas de Planejamento da cidade do Rio de Janeiro, em 2010

Regiões Administrativas e Áreas de Planejamento	Nem Trabalham Nem Estudam	População de 18 a 24 anos	Peso Percentual dos que Nem Trabalham, Nem Estudam
AP1	**8.471**	**34.086**	**24,9**
I Portuária	1.556	6.057	25,7
II Centro	529	3.904	13,6
III Rio Comprido	2.179	9.116	23,9
VII São Cristóvão	3.109	10.135	30,7
XXI Paquetá	82	306	26,7
XXIII Santa Teresa	1.016	4.569	22,2
AP2	**18.342**	**96.366**	**19,0**
IV Botafogo	3.661	21.748	16,8
IX Vila Isabel	3.094	18.812	16,4
V Copacabana	2.187	13.735	15,9
VI Lagoa	2.900	14.554	19,9
VIII Tijuca	3.592	17.187	20,9
XXVII Rocinha	2.907	10.329	28,1
AP3	**71.960**	**266.750**	**27,0**
X Ramos	3.953	15.958	24,8
Bonsucesso	519	2.521	20,6
Manguinhos	1.572	4.495	35,0
Ramos	600	3.544	16,9
Olaria	1.262	5.399	23,4
XI Penha	7.550	23.248	32,5
XII Inhaúma	3.027	13.932	21,7
XIII Méier	9.559	40.402	23,7
XIV Irajá	5.515	21.168	26,1
XV Madureira	9.919	39.809	24,9
XX Ilha do Governador	5.714	23.127	24,7
XXII Anchieta	5.109	17.001	30,1
XXIX Complexo do Alemão	2.822	8.589	32,9
XXV Pavuna	7.040	23.434	30,0
XXVIII Jacarezinho	1.974	5.086	38,8
XXX Maré	5.160	17.494	29,5
XXXI Vigário Geral	4.617	17.502	26,4
AP4	**23.125**	**103.267**	**22,4**
XVI Jacarepaguá	15.183	66.961	22,7
XXIV Barra da Tijuca	6.703	31.935	21,0
XXXIV Cidade de Deus	1.239	4.371	28,4
AP5	**64.235**	**195.314**	**32,9**
XIX Santa Cruz	16.337	42.511	38,4
XVII Bangu	17.974	51.145	35,1
XVIII Campo Grande	17.666	60.893	29,0
XXVI Guaratiba	4.618	13.995	33,0
XXXIII Realengo	7.640	26.770	28,5
Cidade do Rio de Janeiro	**186.133**	**695.782**	**26,8**
Cidade de São Paulo	**308.123**	**1.326.854**	**23,2**
Cidade de Belo Horizonte	**58.623**	**294.683**	**19,9**

Fonte: Censo 2010 / IBGE

Tabela 14

Variação percentual da população, para as RAs e APs da Cidade do Rio de Janeiro, entre 1980 e 2010

APs e RAs	1980	2010	Variação (%) 1980-2010
AP1	**338.900**	**297.976**	**-12,1**
I Portuária	52.256	48.664	-6,9
II Centro	55.095	41.142	-25,3
III Rio Comprido	89.894	78.975	-12,1
VII São Cristóvão	87.114	84.908	-2,5
XXI Paquetá	2.252	3.361	49,2
XXIII Santa Teresa	52.289	40.926	-21,7
AP2	**1.117.291**	**1.009.170**	**-9,7**
IV Botafogo	288.285	239.729	-16,8
IX Vila Isabel	183.473	189.310	3,2
V Copacabana	205.881	161.191	-21,7
VI Lagoa	195.050	167.774	-14,0
VIII Tijuca	206.561	181.810	-12,0
XXVII Rocinha	38.041	69.356	82,3
AP3	**2.246.150**	**2.399.159**	**6,8**
X Ramos	150.321	153.177	1,9
Bonsucesso	22.912	18.711	-18,3
Manguinhos	22.330	36.160	61,9
Ramos	40.987	40.792	-0,5
Olaria	64.092	57.514	-10,3
XI Penha	179.367	185.716	3,5
XII Inhaúma	134.184	134.349	0,1
XIII Méier	410.098	397.782	-3,0
XIV Irajá	208.887	202.952	-2,8
XV Madureira	388.190	372.555	-4,0
XX Ilha do Governador	171.140	212.574	24,2
XXII Anchieta	127.380	158.318	24,3
XXIX Complexo do Alemão	56.736	69.143	21,9
XXV Pavuna	160.809	208.813	29,9
XXVIII Jacarezinho	39.054	37.839	-3,1
XXX Maré	76.515	129.770	69,6
XXXI Vigário Geral	143.469	136.171	-5,1
AP4	**360.407**	**909.368**	**152,3**
XVI Jacarepaguá	287.673	572.030	98,8
XXIV Barra da Tijuca	42.867	300.823	601,8
XXXIV Cidade de Deus	29.867	36.515	22,3
AP5	**1.027.952**	**1.704.773**	**65,8**
XIX Santa Cruz	150.088	368.534	145,5
XVII Bangu	338.370	428.035	26,5
XVIII Campo Grande	286.124	542.084	89,5
XXVI Guaratiba	46.765	123.114	163,3
XXXIII Realengo	206.605	243.006	17,6
Cidade do Rio de Janeiro	**5.090.700**	**6.320.446**	**24,2**

Fonte: Censo e Instituto Pereira Passos

Tabela 15

Ranking do salário médio do emprego formal, para os Bairros da cidade do Rio de Janeiro em 2011

Bairros	Área de Planejamento	Emprego	Salário Médio	Rank Salário Médio
Cidade Universitaria	Área de Planejamento 3	14.363	6.799,67	1
Manguinhos	Área de Planejamento 3	16.910	4.361,40	2
Jardim Botanico	Área de Planejamento 2	11.495	3.874,27	3
Nossa Senhora das Graças	Área de Planejamento 5	334	3.804,21	4
Saude	Área de Planejamento 1	14.074	3.525,82	5
Botafogo	Área de Planejamento 2	87.289	3.424,26	6
Jacarepagua	Área de Planejamento 4	19.125	3.385,98	7
Maracana	Área de Planejamento 2	27.222	3.316,86	8
Barra de Guaratiba	Área de Planejamento 5	551	3.306,10	9
Agua Santa	Área de Planejamento 3	2.025	3.296,75	10
Urca	Área de Planejamento 2	1.466	3.187,36	11
Centro	Área de Planejamento 1	658.215	3.171,72	12
Galeao	Área de Planejamento 3	19.639	3.030,67	13
Campo dos Afonsos	Área de Planejamento 5	1.629	2.993,38	14
Cosme Velho	Área de Planejamento 2	2.447	2.821,62	15
Alto da Boa Vista	Área de Planejamento 2	857	2.763,83	16
Andarai	Área de Planejamento 2	9.075	2.711,33	17
Cidade Nova	Área de Planejamento 1	116.960	2.669,81	18
Gloria	Área de Planejamento 2	23.374	2.622,50	19
Flamengo	Área de Planejamento 2	20.339	2.619,10	20
Ribeira	Área de Planejamento 3	1.779	2.457,85	21
Gavea	Área de Planejamento 2	12.980	2.435,93	22
Santa Cruz	Área de Planejamento 1	30.052	2.429,91	23
Lins de Vasconcelos	Área de Planejamento 3	2.947	2.410,74	24
Freguesia - Ilha do Governador	Área de Planejamento 3	2.559	2.258,12	25
Barra da Tijuca	Área de Planejamento 4	154.480	2.214,24	26
Vargem Grande	Área de Planejamento 4	4.120	2.188,61	27
Encantado	Área de Planejamento 3	3.522	2.126,27	28
Catumbi	Área de Planejamento 1	1.582	2.114,39	29
Sao Cristovao	Área de Planejamento 1	79.131	2.076,64	30
Vidigal	Área de Planejamento 2	1.237	2.052,26	31
Leblon	Área de Planejamento 2	23.771	2.030,25	32
Joa	Área de Planejamento 4	1.294	2.028,71	33
Caju	Área de Planejamento 1	5.422	1.943,58	34
Curicica	Área de Planejamento 4	12.024	1.914,88	35
Barros Filho	Área de Planejamento 3	2.097	1.909,80	36
Curral Falso	Área de Planejamento 5	125	1.884,09	37
Rio Comprido	Área de Planejamento 1	33.212	1.869,32	38
Vigario Geral	Área de Planejamento 3	18.685	1.805,00	39
Ipanema	Área de Planejamento 2	27.746	1.740,75	40
Del Castilho	Área de Planejamento 3	6.832	1.717,26	41
Colegio	Área de Planejamento 3	2.551	1.706,89	42
Estacio	Área de Planejamento 1	7.747	1.685,52	43
Laranjeiras	Área de Planejamento 2	14.511	1.677,00	44
Humaita	Área de Planejamento 2	5.471	1.668,07	45
Engenho Novo	Área de Planejamento 3	10.012	1.642,99	46
Pavuna	Área de Planejamento 3	18.453	1.633,92	47
Cosmos	Área de Planejamento 5	2.274	1.577,02	48
Bairros	Área de Planejamento	Emprego	Salário Médio	Rank Salário

				Médio
Higienopolis	Área de Planejamento 3	4.325	1.569,40	49
Santo Cristo	Área de Planejamento 1	12.427	1.551,61	50
Gamboa	Área de Planejamento 1	2.811	1.549,27	51
Taua	Área de Planejamento 3	5.256	1.543,44	52
Taquara	Área de Planejamento 4	31.636	1.504,24	53
Marechal Hermes	Área de Planejamento 3	5.580	1.503,99	54
Benfica	Área de Planejamento 1	14.037	1.502,11	55
Cacuia	Área de Planejamento 3	3.796	1.502,06	56
Acari	Área de Planejamento 3	1.103	1.454,30	57
Riachuelo	Área de Planejamento 3	2.923	1.453,89	58
Cavalcanti	Área de Planejamento 3	1.425	1.447,30	59
Copacabana	Área de Planejamento 2	50.737	1.445,50	60
Cordovil	Área de Planejamento 3	7.431	1.438,38	61
Penha	Área de Planejamento 3	26.305	1.419,30	62
Inhauma	Área de Planejamento 3	8.929	1.415,53	63
Bonsucesso	Área de Planejamento 3	59.545	1.389,45	64
Jardim America	Área de Planejamento 3	3.370	1.378,50	65
Sampaio	Área de Planejamento 3	1.390	1.372,41	66
Sao Conrado	Área de Planejamento 2	4.298	1.364,41	67
Santissimo	Área de Planejamento 5	4.065	1.359,84	68
Santa Teresa	Área de Planejamento 1	2.502	1.342,74	69
Portuguesa	Área de Planejamento 3	2.677	1.333,69	70
Bras de Pina	Área de Planejamento 3	3.373	1.325,02	71
Deodoro	Área de Planejamento 5	830	1.324,66	72
Pechincha	Área de Planejamento 4	8.375	1.324,40	73
Vila Militar	Área de Planejamento 5	708	1.323,81	74
Cascadura	Área de Planejamento 3	8.034	1.323,71	75
Vargem Pequena	Área de Planejamento 4	814	1.317,65	76
Olaria	Área de Planejamento 3	14.300	1.313,50	77
Parada de Lucas	Área de Planejamento 3	4.215	1.289,64	78
Sao Francisco Xavier	Área de Planejamento 3	22.894	1.283,94	79
Pilares	Área de Planejamento 3	12.822	1.274,74	80
Lagoa	Área de Planejamento 2	4.640	1.265,53	81
Bangu	Área de Planejamento 5	32.173	1.248,19	82
Tijuca	Área de Planejamento 2	75.485	1.245,63	83
Campo Grande	Área de Planejamento 5	58.416	1.241,62	84
Leme	Área de Planejamento 2	1.445	1.232,94	85
Catete	Área de Planejamento 2	6.330	1.230,55	86
Camorim	Área de Planejamento 4	164	1.219,64	87
Cidade de Deus	Área de Planejamento 4	1.286	1.219,23	88
Jardim Guanabara	Área de Planejamento 3	5.265	1.217,07	89
Guadalupe	Área de Planejamento 3	5.504	1.209,01	90
Realengo	Área de Planejamento 5	16.759	1.203,83	91
Guaratiba	Área de Planejamento 5	5.235	1.203,26	92
Senador Camara	Área de Planejamento 5	2.260	1.195,58	93
Maria da Graca	Área de Planejamento 3	1.944	1.192,60	94
Ramos	Área de Planejamento 3	22.680	1.190,96	95
Recreio dos Bandeira	Área de Planejamento 4	16.699	1.190,70	96
Jacare	Área de Planejamento 3	11.225	1.190,65	97
Vila Kosmos	Área de Planejamento 3	985	1.184,60	98
Freguesia - Jacarepa	Área de Planejamento 4	21.639	1.183,88	99
Gardenia Azul	Área de Planejamento 4	1.944	1.183,71	100
Penha Circular	Área de Planejamento 3	20.961	1.170,00	101
Campinho	Área de Planejamento 3	2.683	1.169,63	102
Bairros	**Área de Planejamento**	**Emprego**	**Salário Médio**	**Rank Salário**

				Médio
Inhoaiba	Área de Planejamento 5	4.586	1.162,72	103
Vila Isabel	Área de Planejamento 2	15.371	1.157,63	104
Cocota	Área de Planejamento 3	958	1.157,61	105
Praca da Bandeira	Área de Planejamento 2	13.211	1.147,03	106
Mangueira	Área de Planejamento 1	639	1.142,10	107
Anil	Área de Planejamento 4	8.784	1.137,02	108
Coelho Neto	Área de Planejamento 3	10.115	1.134,51	109
Vicente de Carvalho	Área de Planejamento 3	4.409	1.133,04	110
Abolicao	Área de Planejamento 3	2.609	1.127,01	111
Piedade	Área de Planejamento 3	7.111	1.115,59	112
Turiacu	Área de Planejamento 3	1.151	1.115,12	113
Praia da Bandeira	Área de Planejamento 3	889	1.114,31	114
Padre Miguel	Área de Planejamento 5	4.189	1.114,05	115
Itanhanga	Área de Planejamento 4	1.458	1.109,58	116
Engenho de Dentro	Área de Planejamento 3	9.475	1.107,13	117
Mare	Área de Planejamento 3	1.479	1.104,45	118
Grajau	Área de Planejamento 2	4.441	1.102,23	119
Rocha	Área de Planejamento 3	3.888	1.101,16	120
Iraja	Área de Planejamento 3	10.598	1.098,99	121
Cachambi	Área de Planejamento 3	4.280	1.095,83	122
Meier	Área de Planejamento 3	17.860	1.095,59	123
Anchieta	Área de Planejamento 3	3.680	1.093,97	124
Todos os Santos	Área de Planejamento 3	3.030	1.092,40	125
Vaz Lobo	Área de Planejamento 3	1.834	1.075,99	126
Madureira	Área de Planejamento 3	26.421	1.071,69	127
Quintino Bocaiuva	Área de Planejamento 3	2.555	1.067,57	128
Vila Valqueire	Área de Planejamento 4	8.030	1.066,88	129
Tanque	Área de Planejamento 4	7.401	1.060,90	130
Araujo de Cosmos	Área de Planejamento 5	11	1.059,64	131
Pitangueiras	Área de Planejamento 3	329	1.054,24	132
Tubiacanga	Área de Planejamento 3	936	1.043,20	133
Engenho da Rainha	Área de Planejamento 3	1.877	1.043,04	134
Jardim Carioca	Área de Planejamento 3	2.458	1.042,40	135
Ricardo de Albuquerq	Área de Planejamento 3	1.419	1.033,95	136
Vista Alegre	Área de Planejamento 3	1.943	1.031,21	137
Bento Ribeiro	Área de Planejamento 3	3.331	1.016,20	138
Paciencia	Área de Planejamento 5	3.823	1.011,03	139
Monero	Área de Planejamento 3	589	1.007,66	140
Rocha Miranda	Área de Planejamento 3	3.811	1.006,33	141
Praca Seca	Área de Planejamento 4	3.865	997,67	142
Loteamento Madean	Área de Planejamento 5	39	995,66	143
Vila da Penha	Área de Planejamento 3	6.371	993,34	144
Engenheiro Leal	Área de Planejamento 3	599	991,28	145
Tomas Coelho	Área de Planejamento 3	936	987,20	146
Senador Vasconcelos	Área de Planejamento 5	3.869	970,41	147
Oswaldo Cruz	Área de Planejamento 3	3.442	969,27	148
Paqueta	Área de Planejamento 1	181	965,68	149
Guarabu	Área de Planejamento 3	4	965,31	150
Magalhaes Bastos	Área de Planejamento 5	630	923,75	151
Bancarios	Área de Planejamento 3	566	911,25	152
Zumbi	Área de Planejamento 3	226	899,46	153
Honorio Gurgel	Área de Planejamento 3	597	892,56	154
Dende	Área de Planejamento 3	286	891,79	155
Sepetiba	Área de Planejamento 5	1.211	867,01	156
Bairros	**Área de Planejamento**	**Emprego**	**Salário Médio**	**Rank Salário**

				Médio
Parque Anchieta	Área de Planejamento 3	848	845,77	157
Pedra de Guaratiba	Área de Planejamento 5	796	844,33	158
Itacolomi	Área de Planejamento 3	2	837,60	159
Costa Barros	Área de Planejamento 3	274	831,78	160
Jardim Sulacap	Área de Planejamento 5	4.012	802,42	161
Dumas	Área de Planejamento 5	5	783,96	162
Grumari	Área de Planejamento 4	10	727,58	163
Rocinha	Área de Planejamento 2	1	681,00	164

Fonte: RAIS/MTE

Obs: Trata-se do salário dos trabalhadores que trabalham em empregos formais no bairro e não do salário dos moradores

Tabela 16

Variação do número de empregos formais, por setor de atividade do IBGE, nas unidades territoriais selecionadas, entre 2008 e 2011

Unidade Territorial	Agropecu-ária	Ind. Ext. Mineral	Ind. de Transf.	Serv. Ind. Util. Púb.	Construção Civil	Comércio	Serviços	Admin. Pública	Total
Região Norte	**17,3**	**51,4**	**14,0**	**-1,8**	**55,8**	**26,8**	**31,4**	**16,0**	**23,2**
Região Nordeste	**5,8**	**7,4**	**14,8**	**11,1**	**71,2**	**29,8**	**28,5**	**10,4**	**22,1**
Região Sudeste	**-0,4**	**10,1**	**9,2**	**10,6**	**33,2**	**17,7**	**20,0**	**7,6**	**15,3**
Minas Gerais	**3,5**	**21,3**	**11,5**	**7,4**	**25,5**	**20,4**	**21,0**	**8,9**	**15,9**
Belo Horizonte	-18,6	96,2	-6,5	-1,9	16,1	12,7	16,0	-3,0	8,3
Espírito Santo	**0,0**	**9,7**	**10,2**	**12,5**	**19,5**	**14,3**	**22,4**	**15,2**	**16,2**
Vitória	-6,8	40,5	4,9	-23,8	2,1	-1,2	13,3	4,3	7,3
Rio de Janeiro	**-0,4**	**-0,8**	**15,2**	**19,7**	**43,0**	**15,6**	**16,7**	**15,7**	**17,1**
Rio de Janeiro	39,6	-36,3	17,3	27,6	45,8	13,4	17,1	7,8	15,5
São Paulo	**-3,0**	**9,8**	**7,5**	**6,9**	**35,0**	**17,7**	**20,7**	**2,7**	**14,5**
São Paulo	14,2	-13,2	1,6	-0,5	37,2	14,5	20,2	-7,8	11,9
Região Sul	**1,7**	**2,6**	**11,0**	**16,3**	**42,5**	**19,3**	**20,9**	**9,0**	**16,2**
Total das Capitais	**0,4**	**-16,1**	**7,3**	**6,0**	**44,7**	**16,5**	**20,7**	**2,1**	**14,8**
Brasil	**4,5**	**12,9**	**11,0**	**10,0**	**43,6**	**20,7**	**22,2**	**9,5**	**17,4**

Fonte: RAIS/MTE

Anexo 2

BOAS PRÁTICAS INTERNACIONAIS: COMO ALAVANCAR INVESTIMENTOS EM TOD AO LONGO DE CORREDORES DE BRT

Trecho de "More Development For Your Transit Dollar", de Walter Hook, Stephanie Lotshaw e Annie Weinstock

O corredor de BRT padrão prata de Cleveland, o HealthLine, alavancou mais investimento em TOD do que qualquer outro projeto no setor de transporte de superfície em todo os EUA, com exceção do Portland MAX Linha Azul de VLT. Por dólar investido, o HealthLine teve o maior impacto de TOD de qualquer sistema de transporte de superfície, segundo estudo realizado pelo ITDP. O HealthLine custou 14 vezes menos do que uma linha convencional de VLT para ser construído e em quatro anos de operação alavancou US$ 5,8 bilhões em novos empreendimentos orientados pelo transporte, apesar de uma economia regional extremamente reprimida. Com apenas US$ 50 milhões investidos em veículos, estações e plataformas, e US$ 150 milhões investidos em melhorias de ruas e infraestrutura no corredor, o projeto alavancou US$ 29 em novos investimentos para cada US$ 1 investido em infraestrutura pública, e US$ 118 para cada US$ 1 investido no sistema de transporte de alta capacidade.

A localização do corredor HealthLine foi muito acertada, pois este conecta os dois principais pólos de empregos em Cleveland: o centro de negócios da cidade e a Universidade Circle. A Avenida Euclid já se constituía no eixo de maior demanda no sistema de ônibus da cidade, portanto o corredor HealthLine integra um sistema de mobilidade que atende à população de baixa renda – principais usuários de transporte público. O corredor também ajudou a revitalizar dois dos centros mais importantes de emprego em Cleveland.

A maioria do investimento com foco em TOD foi em escritórios, varejo, universidades, hospitais e empreendimentos culturais. Estes novos investimentos geraram emprego e renda para a cidade durante a crise econômica em 2008. Junto com políticas fiscais municipais, estes investimentos permitiram que Cleveland minimizasse as demissões. Também permitiu que a autoridade de transporte local (Greater Cleveland Regional Transit Authority) minimizasse cortes nos serviços de ônibus, como os que ocorreram nas cidades vizinhas tais como Chicago e Detroit. O fato de ter poucos imóveis residenciais imediatamente adjacentes ao corredor e a economia global em crise pressionaram os aluguéis em toda a cidade, e no entanto os investimentos de TOD ao longo do HealthLine não tiveram um impacto negativo sobre os valores pagos pelos moradores de baixa renda.

Para financiar boa parte da reconstrução ao longo do corredor HealthLine, os empreendedores interessados da cidade de Cleveland se voltaram para créditos federais, mais especificamente incentivos tributários para novos mercados (New Market Tax Credits - NMTC) e incentivos para preservação históricas (Historic Preservation Tax Credits). Pelo menos US$ 50 milhões em NMTC foram usados para financiar o desenvolvimento ao longo do corredor HealthLine.

Anexo 3

BOAS PRÁTICAS INTERNACIONAIS: COMO REGULAR AS FORMAS E FACHADAS DAS EDIFICAÇÕES

Na Fourth Avenue em Brooklyn, Nova Iorque, o Departamento de Planejamento Urbano mudou as regras de zoneamento para permitir prédios mais altos e maior densidade em torno de infraestrutura de transporte, com a intenção de transformar a rua em uma grande avenida. Muitos dos edifícios que foram construídos de acordo com as novas regras, no entanto, incluem paredes em branco, janelas de ventilação de ar de estacionamentos que ficam de frente para a avenida. Considerando a prevalência de projetos com baixa qualidade arquitetônica e urbanística ao longo da Fourth Avenue, a Secretaria de Planejamento Urbano criou um Distrito Comercial (que seria o equivalente a uma Área de Especial Interesse Comercial).

O objetivo do Distrito Comercial é promover o uso e a ocupação do solo com atividades comunitárias e comerciais exigindo transparência, bem como limites para estacionamento e cargas, com a intenção de apoiar um ambiente de pedestre de qualidade. Como parte da regulamentação desta área, novos empreendimentos ou ampliações devem fornecer janelas no térreo voltado para Fourth Avenue e não podem localizar residências ou estacionamento a 30 metros da rua no piso térreo. Pelo menos 50% da fachada deve ser ocupada por varejo e serviço. Entradas (lobbies e hall) são limitados a uma largura máxima de 7 metros.

Nashville, Tennessee, é outra cidade dos EUA, que incluiu diretrizes de desenho de rua como parte das regras de uso do solo. No início de 2012, Nashville aprovou uma nova lei que abandonou requisitos de estacionamento e regulamentos tradicionais tendo como base o uso e ocupação do solo. O Código Downtown, como é conhecido, permite que a cidade regule os elementos de desenho, como recuos, fachadas no nível da rua e limites de altura. Como em Nova Iorque, o propósito da regulamentação é promover a vida nas ruas.

Nashville - Antes do novo Código, usos mistos de desenvolvimento urbano compactos com uso do solo eram menos comuns. Fonte: Cidade de Nashville

Anexo 4

DESAFIOS INTERNACIONAIS: CONGESTIONAMENTOS EM PASSARELAS DE PEDESTRES

Texto e fotos de Bogotá por Carlos Felipe Pardo, Despacio

Os corredores de BRT TransMilênio, em Bogotá, Colômbia, e TransJakarta em Jacarta, Indonésia, oferecem exemplos negativos do que acontece quando passarelas para pedestres que conduzem a uma estação de BRT não são projetados com tamanho suficiente para lidar com o fluxo de pedestres na hora de pico, especialmente quando as pontes fazem parte de um sistema intermodal.

No caso do TransMilênio, as pontes de pedestres são construídas nas estações e linhas tronco, onde a velocidade comercial é alta. Durante o movimento de pico, algumas destas estações têm demanda maior do que o previsto inicialmente, criando assim aglomeração considerável nas pontes de pedestres, devido à falta de fluxo de passageiros adequado na estação de entradas, baixa oferta de catracas e gerando um aglomerado dentro das estações. A agência encarregada pela administração do sistema tem procurado resolver isso por vários meios, como a construção de acesso alternativo do outro lado da estação, redesenho das áreas de acesso da estação, e aumento das catracas.

Em Jacarta, as condições em algumas estações são inadequadamente projetados e as pessoas lutam para embarcar no TransJakarta. Os passageiros esperam horas em longas filas apenas para embarcar em um ônibus. Muitas vezes eles têm que empurrar os outros de lado para seguir em frente. Esta é a situação diária durante o horário de pico na estação Dukuh Atas, que também é uma estação de integração entre os corredores I, VI e IV. Os corredores I e VI incluem o distrito comercial central de Jacarta, onde quase todas as viagem do TransJakarta terminam. Portanto, a estação Dukuh Atas desempenha um papel importante para apoiar o deslocamento de pessoas em Jacarta. Infelizmente, por ser muito estreita, a ponte tem um desenho que resulta numa experiência inconveniente ao passageiro, afetando o movimento das pessoas em ambas as direções.