



As cidades no século XXI



Diagnóstico do Rio



O Plano Estratégico



As cidades no século XXI



Diagnóstico do Rio



O Plano Estratégico



"Queremos que o Rio de Janeiro seja uma cidade acolhedora, participativa, competitiva, integrada interna e externamente, com acessos e oportunidades para a melhoria da vida de seus cidadãos, tornando-se um pólo de atratividade regional, nacional e internacional."

Conselho Diretor
20 de janeiro de 1996



○ contexto das cidades no século XXI

As mudanças que ocorrem no mundo tendem a se intensificar. As cidades, palco visível dessas transformações, não são atingidas igualmente pois diferem em tamanho, situação geográfica, cultura, espaço geopolítico e potencial econômico. No entanto, alguns cenários são claros para todas, decorrentes da globalização e informatização das sociedades. O século XXI será o século de uma nova sociedade, apoiada sobre novos modelos de organização e de espaços políticos. Fundamentalmente, apoiada em novos valores.

Surge um novo conceito de metrópole. Não mais uma área que cresce por justaposição de bairros hierarquizados - o modelo pelo qual nasce as desigualdades sociais, mas um sistema metropolitano baseado em redes de cidades ou núcleos especializados, que no seu conjunto criam uma nova personalidade para toda a área. A sua importância será medida pelo potencial de suas relações e pela capacidade de conexão com outros nódulos urbanos.

O futuro não pode mais ser olhado como continuação do passado, nem considerarmos que o êxito do passado signifique o êxito do futuro, pois as mudanças ocorrem em toda sua plenitude gerando insegurança e incógnitas. Mas, as mudanças também podem beneficiar.

Haverá maior demanda por todos os tipos de serviços, a exemplo de lazer, cultura, educação, compras, com grandes transformações dessas atividades produzindo novas demandas de emprego. A mobilidade de pessoas e mercadorias fará crescer as necessidades de mecanismos eficientes de distribuição e comunicação.

O sistema educativo deverá sofrer transformações: formação continuada, educação à distância e formação profissional integrada com as empresas, serão algumas das mudanças previsíveis.

Os métodos de trabalho também serão modificados com o crescimento dos *telecomuters*, proporcionando mais tempo livre, mais lazer, maior necessidade de reciclagem.

Cresce a preocupação com a qualidade e preservação do meio ambiente, que se converte em condição fundamental para o desenvolvimento.

Há uma hierarquia flexível de cidades. As cidades globais; as cidades continentais que competem em segundo nível no campo dos negócios e investimentos; e as cidades regionais que se relacionam com a economia global, geralmente especializadas em determinadas atividades. Na medida em que a economia global se consolida aparecem novas áreas, que por sua especialização em determinadas atividades, ou por sua capacidade de conectar-se à rede, se convertem em cidades nódulos da nova sociedade.

Ainda é preciso considerar que a cidade não pode ser entendida apenas como um espaço que concentra pessoas e atividades, mas também, um espaço simbólico, de integração cultural, da identidade coletiva, e que possui um valor de marca para exterior.

Essas perspectivas são motivações importantes para a elaboração dos planos estratégicos urbanos, pois as cidades são o local para a produção das respostas aos desafios econômicos, políticos e sociais impostos por essa nova conjuntura.

Um grande número de cidades adotam o planejamento estratégico urbano a exemplo de:

[Barcelona](#), [Bilbao](#), Guadalajara, [Lisboa](#), Quito, [São Francisco](#)

Tendências globais para as cidades

As cidades e a economia contemporânea:

- O papel crescente das cidades como pólos da rede mundial de fluxos econômicos, de capitais, mercadorias e informação.
- A importância crescente dos serviços avançados e sua localização nas áreas de centralidades das metrópoles.
- A localização progressiva de indústrias pesadas fora dos centros urbanos.
- A crescente importância de P&D (pesquisa e desenvolvimento) e da transferência de tecnologia para a atividade produtiva.
- A qualidade total como elemento central de competitividade e a estreita relação entre a qualidade/imagem das empresas e das cidades que as acolhem.
- A exigência de qualidade na administração e nos serviços públicos.
- A percepção da importância do desenvolvimento sustentável e das tecnologias limpas.
- A afirmação das metrópoles pela importância do seu complexo cultural e a atividade cultural como elemento de identidade coletiva, qualidade de vida e atratividade.
- A importância das infra-estruturas de telecomunicações e informação.
- A saturação das grandes metrópoles nos limites da ineficiência e da capacidade para absorverem pessoas e conflitos sociais.

O novo protagonismo político das cidades:

- A redução do peso relativo das políticas e investimento dos governos centrais e a importância das iniciativas dos agentes locais.
- A crescente importância da cooperação público-privada na elaboração de estratégias para a cidade.
- A obsolescência da divisão clássica dos níveis administrativos e de atribuição de competências na administração pública.

O novo papel das cidades quanto à coesão social:

- A acentuação dos fenômenos de dualização e polarização social.
- A diminuição do ritmo da criação de empregos.
- A melhoria da qualidade e da expectativa de vida com expansão da população de idosos.
- A necessidade de descentralizar e estabelecer a cooperação com a iniciativa cívica para a promoção do bem-estar social.
- A crescente atenção e sensibilidade para com as exigências da diversidade populacional: diferenças etárias, deficiência físicas, aptidão.

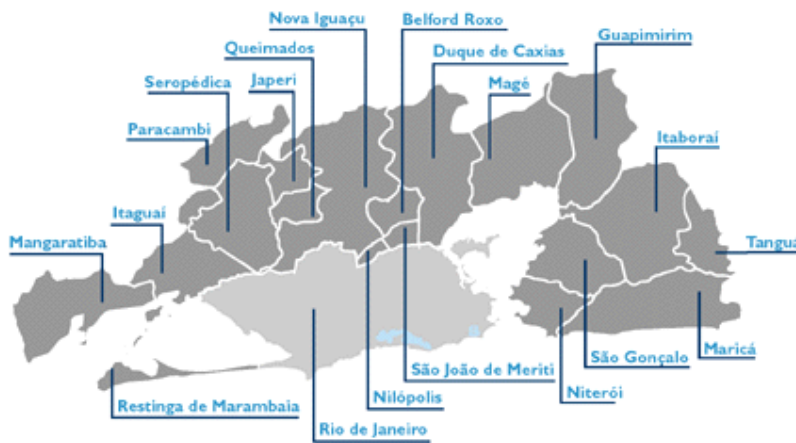
Exemplo destas tendências são percebidos em várias cidades a exemplo de: Barcelona, [Boston](#), [Montreal](#), [Nova Iorque](#), [Sidney](#), Toronto

O município do Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro é a 4ª maior aglomeração urbana da América Latina, superada apenas pelas cidades do México, São Paulo e Buenos Aires. Com população superior a dez milhões de habitantes, incluindo a região metropolitana, é a 20ª maior aglomeração urbana do mundo.

Está situado no vértice do triângulo formado com as áreas metropolitanas de São Paulo e Belo Horizonte, região epicentro da economia brasileira, com alto grau de diferenciação, integração e desenvolvimento tecnológico.

O seu entorno imediato é constituído pelos 17 municípios da Região Metropolitana e algumas áreas próximas, como Petrópolis, Teresópolis, Angra dos Reis e Cabo Frio.



O agigantamento do Rio coincidiu historicamente com a perda de dinamismo da cidade. O diferencial de qualidade de vida em relação a outras cidades, progressivamente, foi perdendo sua posição impar, na medida em que os investimentos públicos e privados se retraíram com a recessão e a crise fiscal que se instalou no início da década passada. Contudo, se manteve ainda superior à média do país, quando observadas as condições de habitabilidade, suas áreas de lazer e a oferta de equipamentos públicos.

Capital da República e centro de poder por quase dois séculos, é singular pela forte presença do setor público e o segundo mais importante *locus* empresarial do país, abrigando parcela expressiva de sedes de grandes empresas.

O Rio é certamente referência mundial pela sua musicalidade e como pólo turístico. Na América Latina sua base universitária e tecnológica é única e, no país, centro de excelência de serviços avançados.

Para entendermos a cidade precisamos não só conhecer as suas características, mas também identificar as tendências do seu entorno regional, nacional e internacional, entendendo-as como variáveis intervenientes do seu destino. O [diagnóstico do Rio](#) buscou identificar as tendências mais gerais que se apresentam para o mundo moderno, e situar as especificidades da cidade nesse contexto.

Diagnóstico do Rio



Através do Plano Estratégico, pela primeira vez foi feito um diagnóstico abrangente da cidade do Rio de Janeiro. A metodologia consistiu em identificar as tendências globais ou locais sobre cada aspecto dos temas críticos e cotejá-las com a situação da cidade, sob o enfoque de pontos fortes e pontos fracos. Ou seja, potencialidades do Rio em relação às tendências que deveriam ser desenvolvidas, ou debilidades que deveriam ser minimizadas para que a cidade se desenvolva sob a perspectiva do futuro. O grande mérito desse trabalho foi a nova forma de abordagem da cidade, organizada de modo abrangente e introduzindo o pensamento estratégico.

Condicionantes do entorno geográfico

- A imagem do Rio de Janeiro consolidada durante o período em que foi capital do país.
- A progressiva consolidação do Mercosul como referência para as atividades comerciais e para a definição de políticas públicas.
- A reduzida eficiência das administrações públicas.
- O processo de privatização e terceirização de empresas públicas.
- A perspectiva de crescimento continuado da demanda interna e do poder aquisitivo.
- A existência de contingentes populacionais de baixa renda com possibilidades de imigrar para o Rio, caso apresente dinamismo econômico.



pontos fortes

Situação demográfica privilegiada e a qualidade do entorno imediato.

Reconhecimento internacional.

Núcleo econômico do país que lhe permite vertebrar um triângulo com vértices em São Paulo e Belo Horizonte, e atuar como um dos seus pólos de conexão com o mundo.

Grande mercado local, dado o poder aquisitivo relativamente alto, da população.

Atividades culturais, oportunidades de lazer e esportes como fatores de atratividade para a localização de empresas e radicação de pessoas.

Existência de importantes centros de pesquisa e desenvolvimento e um amplo conjunto de universidades.

Presença de pequenas e médias e grandes empresas e de núcleos de serviços avançados com capacidade de adequação às mudanças do mercado e às novas tecnologias.

Grande potencial das infra-estruturas de acessibilidade e telecomunicação.

pontos fracos

Conseqüências econômicas e psicológicas da perda da capitalidade.

Violência urbana, cuja percepção é aguçada pelo "efeito vitrine" da cidade.

Desempenho precário dos sistemas de transportes que afetam a mobilidade interna.

Graves problemas de poluição ambiental, agravados pela insuficiente cobertura dos serviços públicos de esgoto e destinação de resíduos sólidos.

Baixo grau de coordenação e integração das infra-estruturas de acessibilidade, problemas de gestão e fragilidade logística para o transporte de mercadorias.

Escassa conexão entre empresas, instituições de pesquisas e universidades.

Falta de tradição de cooperação público-privada e de iniciativas locais para o desenvolvimento da cidade.

Baixo grau de articulação institucional e operacional entre a cidade e o seu entorno metropolitano.

Crise do sistema policial e seus reflexos sobre a segurança dos indivíduos e a convivência cidadã.

I. Atratividade da cidade

Envolve elementos diferenciais e decisivos para o poder de competição da cidade com outras cidades, na atração de investimentos, empresas, pessoas e, conseqüentemente, para o seu desenvolvimento. Alguns fatores estão sob o controle da própria cidade, outros não. São as tendências regionais, nacionais e globais que influenciam o desenvolvimento local.

I.1 Competitividade nos serviços avançados



Tendências

- O crescimento da oferta de prestação de serviços para empresas em decorrência do processo de inovação tecnológica e de terceirização.
- A localização dos serviços avançados nas centralidades das grandes metrópoles.
- A importância decisiva dos serviços avançados na modernização da economia urbana e como fator de decisão para a localização de empresas.
- A criação de serviços avançados para a produção como elementos sistêmicos da competitividade internacional

pontos fortes

Disponibilidade de pessoal qualificado.

Disponibilidade de infra-estrutura de telecomunicação e de informação.

Presença significativa de segmentos de mercado demandantes destes serviços.

Intensa atividade financeira local

pontos fracos

Precariedade no desempenho das infra-estruturas de apoio aos serviços avançados, em particular na área de telefonia básica.

Pouca integração entre universidades e centros de pesquisa e os usuários da indústria, mercado cultural, comércio e da própria comunidade.

Nível, ainda relativamente baixo na informatização de serviços, especialmente nas pequenas e médias empresas.

1.2 Infra-estrutura de acessibilidade e comunicação

Tendências

- A concepção das cidades como pólos infra-estruturados que articulam redes e fluxos internacionais de mercadorias, capitais e informação.
- A crescente importância do meio ambiente como condicionante dos projetos de infra-estrutura.
- A necessidade de se considerar, nos projetos de infra-estrutura, os elementos de complementaridade e competição das infra-estruturas dos demais espaços com que a cidade se articula.

pontos fortes

Localização junto ao mar, dispondo de ancoradouros de águas profundas.

Localização estratégica em relação aos espaços interiores produtores de minérios e bens agrícolas (Minas e Brasil Central).

Localização de sede de grandes empresas públicas e privadas.

Oportunidade de exercer o papel de complementaridade em relação a São Paulo.

pontos fracos

Precariedade de conservação, operação e manutenção dos sistemas de infra-estrutura.

Inexistência de programas integrados de atualização ou modernização das infra-estruturas disponíveis.

Tratamento individualizado e corporativista dispensado aos sistemas que compõem a infra-estrutura física do Rio.

A pouca consciência dos agentes de decisão com relação ao potencial das infra-estruturas já construídas para a recuperação da cidade.

1.3 Rodovias e ferrovias

Tendências

- O papel cada vez mais decisivo dos centros de articulação entre as várias redes ferroviárias e rodoviárias, e delas com as demais modalidades de transporte.
- A importância crescente dos centros integrados de movimentação de cargas.
- O desenvolvimento de tecnologias de transbordo e intermodais em geral.

- A adoção de técnicas integradas de telecomunicação que permitam programar percursos e entregas, eliminando armazenamento e perdas desnecessárias.

pontos fortes

Disponibilidade de auto-estradas e ferrovias de bitola larga ligando o Rio a São Paulo e Belo Horizonte.

Rede ferroviária e rodoviária implantadas para regiões turísticas importantes, contíguas à cidade.

pontos fracos

Estrangulamento de circulação nas áreas metropolitanas periféricas.

Ausência de ligações transversais entre as zonas leste e oeste da cidade.

Saturação das vias de grande fluxo turístico para a Região dos Lagos.

Inexistência de pátios intermodais racionalizadores dos fluxos combinados de cargas.

Desarticulação institucional entre os vários sistemas e uma precária logística de integração.

O estado precário em que se encontram linhas essenciais ao tráfego ferroviário de cargas.

1.4 Portos e terminais marítimos

Tendências

- O crescimento, modernização e a complexidade das infra-estruturas portuárias em virtude da expansão do comércio internacional.
- O aumento da participação dos contêineres, sistemas de *roll on roll off* e outras modalidades de tratamento de cargas.
- A racionalização das conexões entre portos e as redes terrestres que os alimentam.
- O desenvolvimento de terminais especializados e/ou independentes para transbordos específicos.
- A crescente vantagem de águas profundas tendo em vista a escala cada vez maior das embarcações.

pontos fortes

Existência de infra-estrutura diversificada.

Disponibilidade de profundidade adequada para a quase totalidade das embarcações.

Conexão de oleodutos com terminais de petróleo.

Acesso às malhas rodoviárias mais importantes do país.

pontos fracos

Interferência na vida urbana do cais na Gamboa, em decadência.

Acesso ineficiente aos cais do Caju e São Cristóvão.

Retroporto precário para o cais do Caju.

Baixo grau de integração entre os sistemas portuário, marítimo, ferroviário, rodoviário e aeroviário.

Funcionamento precário do sistema de informação e controle entre agentes de transporte, setor aduaneiro, controle sanitário, polícia federal, marítima e outros.

1.5 Aeroportos

Tendências

- A crescente participação de cargas no tráfego aéreo internacional.
- A preferência por aeroportos concentradores de tráfego aéreo internacional de longa distância.
- A localização dos aeroportos no nível do mar tendo em vista o empuxo da decolagem.

pontos fortes

Aeroporto internacional moderno, em expansão.

Moderno terminal de cargas projetado.

Aeroportos internacional e regional com acesso de qualidade ao Centro e às áreas qualificadas da cidade.

Localização ao nível do mar com possibilidade de exercer o papel de distribuição dos vôos intercontinentais para as demais cidades brasileiras e sul-americanas.

pontos fracos

Risco de expansão de favelas em áreas destinadas à ampliação do aeroporto.

Integração e intermodalidade de transportes insuficientes.

Precário sistema de recepção aos visitantes da cidade.

1.6 Telecomunicações**Tendências**

- A importância da informação em tempo real.
- O desenvolvimento das redes de telecomunicações como fator de competitividade.
- A alta rentabilidade proporcionada pelos investimentos em telecomunicações.
- A crescente difusão dos sistemas de transmissão a cabo.
- A integração das redes mundiais via satélite.

pontos fortes

Sediar a Embratel e os serviços de comunicação de dados por ela oferecidos.

Forte base operacional da ECT na cidade.

Instalação em estágio avançado do Teleporto do Rio de Janeiro.

Disponibilidade de telefonia celular.

pontos fracos

Baixo desempenho do sistema de telefonia básico.

Insuficiência das redes e terminais telefônicos.

1.7 Indústria**Tendências**

- A intensificação da competição interfirmas.
- A aceleração do progresso técnico.
- O papel crítico do ambiente científico-tecnológico e das infra-estruturas de apoio ao processo de inovação e transferência tecnológica.
- A importância dos parques tecnológicos e sua articulação com o sistema empresarial.
- A interação entre indústrias e serviços avançados.
- A redução dos postos de trabalho em relação ao capital investido.
- A exigência de alta qualificação dos recursos humanos.
- O papel cada vez mais crítico das infra-estruturas de acessibilidade.
- A valorização das condições de estabilidade social, segurança cidadã e da qualidade de vida nas decisões locais de inversão.

pontos fortes

Potencial da cidade para indústrias urbanas com baixa agressividade ao meio ambiente.

Presença do maior núcleo produtor de petróleo e gás natural do país.

Presença de forte parque gráfico.

Potencial de sinergia entre atividades culturais, o desenvolvimento do complexo da moda, design, som,

pontos fracos

Falta de logística adequada para o sistema de acessibilidade da cidade.

Precariedade da telefonia básica gerando subutilização de áreas com vocação industrial.

Existência de sub-setores industriais fragilizados: setor naval, confecções e editorial.

vídeo, cinema, editorial e os serviços avançados.

Presença de uma indústria de *software* com elevado potencial de crescimento.

Potencial do mercado local e regional para as indústrias de alimentos, bebidas, farmacêuticas e outros bens.

1.8 Pesquisa & desenvolvimento e formação universitária ▲

Tendências

- A crescente participação do setor privado no desenvolvimento e no custeio de atividades de P&D.
- O aprofundamento das relações entre universidades e empresas.
- A criação de centros de pesquisa vinculados a grandes empresas.
- A consciência crescente com relação à importância da ciência e tecnologia para o desenvolvimento econômico.
- A crescente preocupação ambientalista nos programas de P&D

pontos fortes

Complexos universitários com oferta diversificada e cursos de boa qualidade.

Presença de diversos centros de formação empresarial.

Agências públicas de fomento, de atividade de P&D e de formação universitária, entre elas Finep e CNPq.

Inúmeras fundações federais dedicadas à pesquisa.

Presença da FGV e dos Centros de Tecnologia Industrial Química e Têxtil (Cetiqt) e de solda metal mecânica do Senai.

Importante parque tecnológico em torno do maior programa de pós-graduação da América Latina: Coppe.

Variedade e qualidade das consultorias especializadas.

Liderança na indústria do *software*.

pontos fracos

Participação reduzida do setor privado nas atividades de gastos de P&D.

Articulação frágil entre universidades, empresas, a sociedade e as instituições públicas e privadas.

1.9 Comércio internacional ▲

Tendências globais

- O crescimento, mais que proporcional, do comércio internacional em relação ao crescimento das economias nacionais.
- A consolidação dos blocos regionais.
- A redução de tarifas aduaneiras e o crescimento de barreiras não tarifárias.
- A reestruturação produtiva das empresas em busca de um papel no comércio internacional.
- O crescimento intenso do comércio internacional de serviços.

Tendências locais

- O desenvolvimento do Mercosul e a tentativa de estreitamento dos relacionamentos comerciais com outros blocos.
- Desregulamentação e redução das tarifas de importação com abertura do mercado brasileiro à competição internacional.
- Crescimento do investimento direto estrangeiro no plano nacional

pontos fortes

Existência de uma massa crítica de infra-estrutura que, superados os problemas, pode afirmar o Rio como grande entreposto.

Localização estratégica em relação ao hinterland do país.

Presença de serviços avançados de apoio ao comércio internacional.

Experiência empresarial consolidada em comércio exterior.

pontos fracos

Baixo grau de abertura da estrutura produtiva da economia regional em relação ao comércio internacional.

Tarifas relativamente elevadas em serviços essenciais ao comércio exterior.

Operação e integração deficientes na infra-estrutura crítica.

1.10 Comércio e serviços**Tendências**

- O crescimento dos serviços no conjunto das atividades econômicas.
- Os serviços como espaço de rápida mutação tecnológica e nos padrões de gestão.
- O caráter estratégico dos serviços para a produção.
- O desenvolvimento de novas formas de comercialização.
- A redução da importância do comércio de rua e a sua especialização em nichos mercadológicos.
- A crescente consciência do consumidor em relação aos seus direitos e a sua conseqüente organização

pontos fortes

Estrutura de comercialização moderna.

Existência de comércio especializado e qualificado.

Oferta expressiva de serviços para a produção e o consumo.

pontos fracos

Diminuição da importância do mercado atacadista, tradicional elemento dinâmico da cidade, na sua condição de entreposto comercial.

Enfraquecimento do comércio de bairro.

Incipiente aplicação de técnicas de qualidade total às atividades comerciais e serviços.

1.11 Setor financeiro**Tendências globais**

- O crescimento mais que proporcional das transações financeiras em relação às transações comerciais.
- A perda da importância relativa de operações financeiras sob patrocínio de bancos oficiais, nacionais ou de agências multilaterais.
- A perda da hegemonia dos bancos centrais nacionais no comando da política monetária e o aumento da função de coordenação.
- A integração dos sistemas de financiamento locais com os internacionais.
- A criação de centros financeiros internacionais *off shore*.

Tendências locais

- A progressiva diferenciação e sofisticação dos mercados financeiros.
- O desenvolvimento de bancos especializados em operações de engenharia financeira, investimento, administração de caixa, entre outras.
- O crescimento da participação do setor financeiro privado no conjunto das operações financeiras.
- A concentração bancária nos mercados creditícios tradicionais

pontos fortes

Presença de instituições oficiais de financiamento.

Hegemonia do Rio no mercado de operações cambiais.

Predomínio da cidade como sede de instituições financeiras, seguradoras e distribuidoras.

Localização de mais de 40 Fundos de Pensão.

pontos fracos

Deslocamento da sede de diversas instituições financeiras oficiais.

Transferência de sedes de grandes bancos privados.

Perda da posição relativa da Bolsa de Valores do Rio.

2. Emprego

A população carioca vem sofrendo queda no ritmo do seu crescimento, com retração da população infantil e o crescimento da população de jovens e idosos, aproximando-se do perfil demográfico das cidades de países desenvolvidos. Esse quadro denota uma imensa massa de jovens, muitas vezes sem formação adequada, pressionando o mercado de trabalho e uma quantidade crescente de idosos com necessidade de ocupação. Não só o aspecto da sobrevivência individual e familiar deve ser considerado mas, fundamentalmente, o emprego como elemento de integração social.

A questão do emprego ainda é afetada por tendências mais gerais decorrentes das inovações tecnológicas, que reduzem a quantidade de postos de trabalho e exigem qualificação pessoal sofisticada.

2.1 População e emprego

Tendências

- A redução do crescimento demográfico das grandes cidades.
- O crescimento das famílias uniparentais.
- A aceleração do progresso técnico, o surgimento de novas formas de organização do trabalho e a intensificação da competição.
- A crescente demanda por trabalhadores qualificados.
- A crescente segmentação da sociedade entre aqueles incorporados aos circuitos da modernidade e aqueles que permanecem à margem desse processo.
- O crescimento do emprego no terciário superior.

3. Dinâmica urbana

A cidade é um sistema vivo. A relação da população com o espaço urbano e as atividades que nele se desenvolvem, geram uma dinâmica própria que constrói a cidade, diferenciando-a das demais. Esse processo resulta da soma dos interesses privados e das decisões públicas. O Rio é uma cidade polinuclear, cuja área central começa a ser redescoberta e valorizada. Apresenta, ainda, forte coesão social em bairros que mantiveram sua identidade.

Tendências

- O aumento das metrópoles, seus problemas e a falência do métodos de planejamento tradicional.
- O desenvolvimento de relações de cooperação entre os atores públicos e privados.
- A mudança na concepção de zoneamento com redução da rigidez seletiva de uso do solo.
- A valorização dos espaços públicos e a ordenação de sua ocupação reabilitando as ruas para o uso de pedestres.
- A gestão da cidade espacializada e descentralizada.
- A concepção do ambiente urbano como espaço de referência à complexa teia de relações econômicas, sociais, culturais e físico-ambientais.
- A valorização de contínuos construídos como referência indutora à identidade coletiva.

- A valorização das manifestações culturais formadoras da imagem da cidade.
- A intermodalidade nos transportes de massa.

pontos fortes

Iniciativas da cidadania para equacionar os problemas da cidade.

Experimentações bem sucedidas de parcerias público-privadas.

Fortalecimento das áreas centrais com estímulo ao uso habitacional e cultural do Centro.

Disponibilidade de áreas de expansão infra-estruturadas.

Oferta elástica de espaço para indústrias urbanas e localização de escritórios.

Valorização de equipamentos culturais do Centro, conversão de diversos prédios em centros culturais e de lazer.

Vocação do Rio para os grandes espetáculos e encontros em espaços públicos.

Iniciativas municipais de descentralização: sub-prefeituras.

Patrimônio natural diversificado e singular.

Existência de centro histórico com importantes edificações e contínuos arquitetônicos.

Existência de bairros bem estruturados com identidade própria.

Existência de estudos para implantação de um Plano de Transporte de Massas.

pontos fracos

A expectativa, ainda presente, de que todas as soluções devem vir dos governos.

Nível insuficiente de cooperação público-privada.

Degradação dos bairros de entorno do centro histórico do Rio.

Obstáculos legais e regulatórios que bloqueiam potencialidades da cidade.

Legislação rígida com relação ao zoneamento.

Subutilização de equipamentos culturais e de lazer no Centro.

Privatização dos espaços públicos.

Fiscalização insuficiente sobre o uso do espaço público.

Degradação dos corredores comerciais tradicionais e obstáculos ao fluxo de pedestres.

Cenário institucional confuso quanto à propriedade e gestão de ativos públicos.

Diálogo frágil entre os níveis de governo.

Elevado nível de poluição ambiental.

Expansão desordenada de habitações em zonas de proteção ambiental ou de alto risco.

Aumento do número de favelas no último decênio.

Desigualdade social e forte visibilidade de população de rua.

Ausência de transporte intermodal.

Grande prevalência de linhas longitudinais sobre linhas transversais na circulação urbana.

4. Qualidade de vida

Qualidade de vida é um conceito de difícil mensuração. O diagnóstico buscou entender a qualidade de vida como um resultado que combina determinadas características gerais, entre elas segurança, meio ambiente, mobilidade, oportunidades de lazer, com a sensibilização para as diferenças da população, especialmente para faixas etárias e determinadas limitações físicas. Considerou, também, o papel fundamental do desempenho das redes públicas de serviços na qualidade de vida local, em especial, as redes de educação, saúde e transportes.

4.1 Violência e segurança

Tendências

- A quantidade insuficiente de empregos reduzindo oportunidades para a juventude.

- A utilização cada vez maior de grupos de jovens por redes de tráfico de drogas.
- A dificuldade dos sistemas de segurança em conter a violência nos grandes centros urbanos.

pontos fortes

Crescente importância que as autoridades concedem ao tema.

Consciência cada vez maior da população para a importância que o tema representa.

Articulação das diferentes esferas de poder no combate à violência.

pontos fracos

Poucas opções de prática de esporte, cultura e lazer para os jovens provenientes de classe sociais mais carentes.

Dimensão insuficiente, grandes lacunas de profissionalização e de instrumentação do aparelho policial.

Segmentação poliárquica do território devida à baixa eficácia das instituições mantenedoras da ordem pública.

4.2 Mobilidade interna

Tendências

- A utilização massiva dos transportes sobre trilhos no meio urbano, inclusive metrô.
- A gestão coordenada do transporte público metropolitano.
- A restrição progressiva ao transporte individual.
- A crescente articulação intermodal dos transportes.

pontos fortes

Existência de um convênio entre agências federais, estaduais e municipais para desenvolver um Plano de Transporte de Massas.

Potencial da Baía da Guanabara para o transporte hidroviário.

pontos fracos

Inexistência de transporte intermodal.

Predominância excessiva da modalidade rodoviária.

Sucateamento das modalidades metroviária, ferroviária e hidroviária de transportes.

Tempo excessivo nos deslocamentos internos.

Ritmo lento de implantação, nos meios de transporte, das exigências particulares dos grupos com maior dificuldade de locomoção.

4.3 Meio ambiente

Tendências

- A crescente importância do meio ambiente como vetor de qualidade de vida.
- A qualidade da vida urbana como um fator de atração de investimentos em serviços avançados e na localização de sede de empresas.
- A crescente conscientização dos cidadãos com relação aos temas ambientais.
- A ênfase crescente no desenvolvimento sustentável.
- O reforço dos critérios e normas de preservação do meio ambiente na análise de projetos.

pontos fortes

Presença de três florestas tropicais urbanas.

Diversidade do ambiente natural que acarreta multiplicidade de opções de lazer.

Potencial turístico do meio ambiente.

Coordenação emergente entre os órgãos federais, estaduais e municipais responsáveis pelo meio

pontos fracos

Ocupação desordenada do espaço urbano.

Desmatamento progressivo das encostas.

Grau elevado de poluição nas praias.

Insuficiente fiscalização das normas de meio ambiente.

Baixo nível da consciência cidadã e

ambiente.	educação ambiental.
Domínio da tecnologia de reflorestamento e proteção de encostas.	Sérios problemas de microdrenagem em virtude da má-educação com respeito à disposição do lixo.
• Cobertura relativamente satisfatória do sistema de esgotamento sanitário.	Ausência de depósitos adequados para resíduos industriais.
Cobertura da rede de abastecimento de água de boa qualidade.	Grande quantidade de resíduos hospitalares sem tratamento adequado.
	Insuficiente cobertura sanitária e de coleta de lixo nas favelas.

4.4 Lazer

Tendências

- O aumento mais que proporcional da demanda por lazer.
- O crescimento das formas individuais de lazer, centradas no domicílio, reduzindo a possibilidade de integração social pelo lazer.
- A utilização crescente, pelas administrações públicas, dos sistemas coletivos de lazer como elemento de integração social.
- A crescente sensibilidade das organizações sociais ao lazer orientado para grupos específicos: idosos, portadores de deficiências físicas, etc.

pontos fortes

Imagem do Rio enquanto cidade de lazer coletivo.

Ampla disponibilidade de áreas para lazer ainda que distribuídas desigualmente.

Ampla rede de entidades associativas voltadas para a produção, intercâmbio e consumo coletivo de lazer.

pontos fracos

Degradação ambiental das áreas de lazer.

Deficiência dos sistemas de informação sobre atividades de lazer.

Comportamento predatório de grupos da população.

Insuficiência de equipamentos nas áreas de lazer, especialmente nos subúrbios e periferias.

Restrição ao uso de espaços públicos devido à insegurança.

Insuficiente adaptação dos espaços públicos às necessidades de idosos e deficientes físicos.

4.5 Ensino básico

Tendências

- O decréscimo da taxa de natalidade e conseqüente redução da demanda por vagas.
- A universalização do ensino básico.
- A importância da reciclagem e aperfeiçoamento permanente do professorado.
- A importância do pré-escolar como garantia de igualdade de oportunidades sociais.
- A utilização de novas tecnologias.
- O aumento da demanda pelo ensino público.

pontos fortes

Rede física instalada com capacidade para atender à demanda.

Baixa taxa relativa de analfabetismo na população urbana.

População da região metropolitana com até 8 anos de estudo é, em termos relativos, a maior do país.

pontos fracos

Deterioração de parte da rede física das escolas.

Carência de professores para atender à totalidade das turmas.

Carência de materiais e equipamentos básicos.

Fraca incorporação nos currículos de temas fundamentais à vida da cidade.

Insuficiente cobertura pré-escolar.

Níveis inadequados de formação e remuneração do professorado.

4.6 Serviços de saúde ▲**Tendências**

- A fragilização da infra-estrutura de saúde pública.
- O aumento da demanda por serviços de saúde do município pressionado pela região metropolitana.
- A elevação da contribuição das doenças crônicas degenerativas e de causas externas (acidentes) para a morbidade e mortalidade.
- A queda na qualidade dos serviços.

pontos fortes

Mais densa rede hospitalar e ambulatoriais públicos do país.

Modernização da gestão dos serviços de saúde.

Ampla cobertura das campanhas de vacinação.

pontos fracos

Predominância de hospitais e equipamentos de grande porte em detrimento de unidades menores e mais bem distribuídas.

Distribuição desigual dos estabelecimentos de saúde, de leitos e de pessoal entre as diversas áreas da cidade.

Ausência de coordenação entre as esferas federal, estadual e municipal.

Retração do gasto social público dirigido à saúde preventiva.

4.7 Habitação ▲**Tendências**

- O direcionamento da construção civil para imóveis de faixa de renda mais alta.
- O crescimento da população favelada e de loteamento irregulares.
- A progressiva informalidade nas novas construções.
- A concentração de oferta habitacional na Barra da Tijuca e Zona Oeste.

pontos fortes

Entendimento das favelas como bairros populares a serem incorporados à cidade.

Dinamismo da construção civil.

Iluminação elétrica pública praticamente universalizada.

Nova legislação que permite a construção de residências e prédios no Centro.

pontos fracos

Elevada taxa de crescimento das favelas e população favelada

Multiplicação dos loteamentos irregulares e clandestinos.

Existência de vazios urbanos, potencialmente utilizáveis em áreas infra-estruturadas.

4.8 Promoção e proteção social**Tendências**

- A evolução progressiva dos sistemas de assistência social em direção à descentralização.
- O fortalecimento de instituições filantrópicas e multiplicação das organizações não governamentais.
- O aumento dos movimentos sociais reivindicatórios.
- O aumento de famílias e indivíduos destituídos das mínimas condições de vida.
- O crescimento de famílias uniparentais.

pontos fortes

Estabelecimento, na constituição de 1988, de benefícios sociais para os portadores de deficiência física e idosos não contribuintes.

Aumento do número de organizações não governamentais voltadas para a proteção social.

Redução dos fluxos migratórios inter-regionais para a região metropolitana do Rio.

Crescimento de programas para a terceira idade.

pontos fracos

Tamanho da população necessitada de proteção social em relação aos recursos da cidade.

Mapeamento incompleto da rede de instituições privadas atuantes.

Insuficiente cooperação público-privada.

Permanência de mecanismos clientelistas.

5. Imagem e cidadania

A imagem do Rio é um ativo valioso e elemento decisivo para o seu desenvolvimento. Muitas atividades da cidade estão estruturadas neste ativo. A cidadania é sentimento e é ação. Leva à participação e ao compromisso com a cidade. Requer auto-estima e identificação com o lugar onde se vive. Imagem e cidadania são fatores estratégicos que se integram para construir a cidade do Rio de Janeiro dos próximos anos. Buscou-se identificar os elementos formadores da imagem interna e externa da cidade que atuam como fator de identidade coletiva e, ainda, a relação que os cidadãos guardam com a cidade e entre si, definidoras do elenco de direitos e obrigações do carioca com o Rio de Janeiro.

5.1 Turismo**Tendências**

- A importância do turismo como gerador de empregos.

- A exigência progressiva de qualidade das instalações, mão de obra e serviços.
- A importância dos recursos naturais e dos ambientes não degradados.
- A procura por produtos turísticos diferenciados e queda de atração pelo turismo estandarizado.
- A importância relativa do produto sol/praias no conjunto das ofertas.
- O aumento do turismo de negócios e congressos.

pontos fortes

Rio é a única metrópole-resort do mundo.

Qualidade e diversidade de hospedagem e oferta gastronômica.

Comércio local: variedade e qualidade.

Característica de população hoteleira.

A força da marca "Rio".

Entorno próximo com oferta de áreas para turismo.

Beleza natural.

Vocação espontânea para a realização de eventos ao ar livre: espetáculos e esportes.

Condições para o desenvolvimento do turismo náutico.

Oferta de equipamentos para a realização de feiras e congressos.

pontos fracos

Pouca conscientização da população sobre a importância do turismo para a cidade.

Superposição de responsabilidades e fraca articulação entre os níveis de governo federal, estadual e municipal.

Ausência de informação centralizada, inclusive calendários turísticos.

Falta de investimentos e incentivos à formação e aperfeiçoamento profissional do setor.

Má conservação e aproveitamento dos principais pontos turísticos.

Precária sinalização urbana e para o turista.

Degradação do meio ambiente e privatização dos espaços públicos.

Utilização turística da cidade excessivamente centrada em praia e carnaval.

Insuficiente política para promoção de feiras comerciais e industriais.

Recursos escassos para a promoção e divulgação da cidade, bem como para a captação de eventos.

5.2 Esportes

Tendências

- A consciência da importância do esporte para a educação, saúde e integração da juventude.
- A demanda progressiva da atividade esportiva por deficientes físicos e terceira idade.
- A crescente geração de lucros no setor.
- O aumento da demanda por serviços esportivos.
- A crescente utilização do esporte como instrumento de marketing.

pontos fortes

Vocação da cidade para esportes ao ar livre.

Quantidade e qualidade das instalações para a prática de esporte, em relação ao país.

pontos fracos

Ausência de coordenação entre os órgãos oficiais (federal, estaduais e municipais) com responsabilidades no setor.

Reduzido incentivo para o esporte amador.

Insuficiente política para identificação, apoio e promoção de talentos no esporte.

Baixo grau de profissionalismo na gestão das diversas modalidades esportivas.

5.3 Cultura

Tendências

- A cultura como projeção da cidade, promotora de qualidade de vida e de integração social.
- A importância do patrimônio cultural e histórico para a identificação coletiva.
- A reeducação do consumo para o aproveitamento do lazer e a fruição de serviços culturais.
- O crescimento da geração de empregos na atividade cultural.

pontos fortes

Vocação da população para a produção cultural espontânea, inclusive espetáculos.

Oferta de equipamentos culturais.

Marca de cidade de vanguarda: moda, escola de samba, modalidades esportivas.

Oferta diversificada de manifestações culturais e artísticas.

Patrimônio de talentos da cidade.

Importantes meios de comunicação locais.

Expressiva indústria cultural instalada.

Mão-de-obra técnica qualificada.

pontos fracos

Inadequada gestão da atividade cultural.

Superposição de instâncias oficiais com responsabilidade pelo setor.

Pouca divulgação da oferta cultural da cidade.

Desequilíbrio na oferta cultural entre as diversas áreas da cidade.

Inadequação dos currículos escolares para a formação cultural.

Ausência de um sistema de "facilitação" para a produção cultural e de eventos.

O deslocamento de atividades técnicas para São Paulo.

5.4 Cidadania

Tendências

- O aumento da participação do cidadão nas decisões da cidade.
- O crescimento do associativismo, inclusive sob formas não convencionais.

pontos fortes

Crescente consciência da população para o caráter regional do Rio.

pontos fracos

A deficiência de mecanismos de educação cidadã, inclusive na escola e na mídia.

A frágil coesão cultural conjuntural.

6. Administração pública

Em nossa cidade há questões cruciais na área do setor público que correspondem a percepções generalizadas em toda a sociedade:

- a coexistência de três níveis de governo: federal, estadual e municipal, atuando em campos que se superpõem e gerando conflitos de natureza institucional e operacional;
- o baixo nível de eficiência da máquina burocrática que requer a atualização dos quadros técnicos e dos procedimentos administrativos mais elementares;
- a falta de clareza nos objetivos, fato que exige maior esforço para definir metas e instrumentos; impedindo a adoção de sistemas eficientes de avaliação e controle de desempenho.

Tendências

- A crescente demanda por serviços públicos acompanhada da escassez de recursos para o atendimento.

- A crescente preocupação com a eficiência, eficácia e custos.
- O aumento do processo de descentralização administrativa.
- O maior número de atividades privatizadas quando não de competência exclusiva dos governos.
- A ampliação da terceirização dos serviços.

pontos fortes

Preocupação com a recuperação e reestruturação financeira nos níveis federal, estadual e municipal.

Iniciativas municipais de descentralização administrativa.

Cooperação público-privada no estabelecimento de parcerias para a viabilização de projetos.

pontos fracos

Insuficiência de pessoal e qualificação profissional.

Níveis salariais desestimulantes para a atração de pessoal qualificado.

Baixo nível de eficiência da máquina burocrática.

Co-existência de três níveis de governo para um mesmo assunto.

Imagem negativa da administração pública: corrupção e ineficiência.

Descontinuidade administrativa que reduz o empenho da iniciativa privada e a participação da cidadania em projetos.



Planejamento estratégico: conceito e benefícios

Como técnica, o planejamento estratégico surgiu no meio militar. Nos anos 60 foi adotada pelo setor privado, com o objetivo de fortalecer a competitividade das empresas nos seus mercados. No final dos anos 70 começou a ser utilizado em grandes cidades dos Estados Unidos e da Europa. A complexidade dos problemas que afetam a cidade e as incertezas geradas pelas rápidas transformações evidenciaram as limitações das formas tradicionais de planejamento. A metodologia evoluiu e incorporou a participação de todos os segmentos da sociedade no processo de planejamento, não só para obter consenso em relação às ações para o futuro, mas para que fossem consideradas todas as necessidades políticas, sociais, culturais e tecnológicas que ocorrem no mundo, especialmente, nas cidades. O Rio de Janeiro foi a primeira metrópole no hemisfério sul a utilizar o planejamento estratégico urbano como ferramenta para a construção do seu futuro.

O Rio foi um dos fundadores do [CIDEU](#) – Centro Ibero-americano de Desenvolvimento Estratégico Urbano, uma rede com mais de 50 cidades latino-americanas, cujo objetivo é impulsionar a elaboração e implantação de planos estratégicos urbanos em cidades da América Latina.

O que é planejamento estratégico urbano?

- Um pacto de consenso entre agentes públicos, privados e cidadãos em prol de transformações que beneficiem a todos.
- Uma metodologia de transformação da cultura urbana, que permite superar métodos impositivos por novas formas de antecipação do futuro desejado e possível.
- Um desafio que consiste em definir o futuro desejável e os meios reais para alcançá-lo.
- Um compromisso com a ação.

Ojetivos

- Determinar metas estratégicas para que a cidade ganhe competitividade e melhore a qualidade de vida a médio prazo.
- Estimular a convergência das estratégias dos agentes locais, com capacidade e recursos organizacionais, humanos e financeiros, para elaborar e realizar um projeto possível da cidade desejada.

Atores do processo

- Os líderes políticos, econômicos e sociais com capacidade de decisão e de formar opinião.
- Os agentes com repercussão na vida cidadã.
- Os cidadãos.

Beneficiários

- O cidadão como usuário e destinatário final da cidade.
- Os políticos como responsáveis pela gestão pública da cidade.
- As empresas como agentes econômicos da cidade.

Benefícios para a cidade

- Visão global da cidade como um espaço em processo de transformação permanente.
- Conseguir um objetivo comum de cidade.
- Melhor destinação dos escassos recursos para administrar problemas de magnitude crescente.
- Superar os custos da improvisação.
- Dotar a cidade de fatores de competitividade que permitam assegurar o progresso econômico e social das pessoas.

Condições para o sucesso

- Firme compromisso das instituições promotoras.
- Máxima participação cidadã, colaboração do setor público/privado e uma articulação real de interesses.
- Uma análise real, global e consensual do entorno.

- Formulação realista das propostas e de priorização de ações e projetos.
- Concentração de energias e continuidade no processo de implantação dos projetos.

Diferentemente de muitas cidades, o planejamento estratégico do Rio de Janeiro não é um plano extensivo ou um plano de governo, contando desde o seu início com a participação do setor privado. O conjunto de ações propostas são estratégicas para o desenvolvimento da cidade, mas não englobam todas as ações que deverão ser realizadas pelos governos e pela cidadania.

Baseado no diagnóstico o Plano define o seu objetivo central:

Tornar o Rio uma metrópole com crescente qualidade de vida, socialmente integrada, respeitosa da coisa pública e que confirme sua vocação para a cultura e a alegria de viver. Uma metrópole empreendedora e competitiva com capacidade para ser um centro de pensamento, de geração de negócios para o País e sua conexão privilegiada com o exterior.

Para realizar esta missão estabelece sete estratégias:

[O Carioca do Século XXI](#)

[Rio Acolhedor](#)

[Rio Participativo](#)

[Rio Integrado](#)

[Portas do Rio](#)

[Rio Competitivo](#)

[Rio, Pólo regional, nacional e internacional](#)

Que se concentram em três linhas de ação básicas, buscando:

As pessoas

Cidadãos com educação, saúde, oportunidades de trabalho, de negócios, de lazer, e que participem da vida do Rio.

A cidade

Cidade integrada, acolhedora, segura, possuindo bairros com todos os serviços, espaços públicos dignificados e respeitosa em relação ao meio ambiente.

A competitividade

Cidade aberta, com comunicações eficientes, infra-estrutura de serviços adequadas e que seja um centro empresarial, cultural, esportivo e turístico de âmbito internacional.



I. O carioca do século XXI

Oferecer às pessoas oportunidades e facilidades para acesso ao emprego e aos bens sociais em seu sentido mais amplo.

Objetivos

1.1 Incorporação do carioca no mercado de trabalho formal

Criar condições para melhorar as oportunidades de incorporação/inserção do carioca no mercado de trabalho formal.

Ações

- 1.1.1 Criar um sistema integrado de emprego e renda
- 1.1.2 Fomentar a geração de emprego e renda

1.2 Qualificação do sistema educativo

Introduzir elementos para uma nova estratégia do sistema educativo, abrindo-o e integrando-o com a sociedade e suas necessidades, e permitir o acesso generalizado à educação.

Ações

- 1.2.1 Modernizar a educação básica formal
- 1.2.2 Fomentar a integração escola/sociedade

1.3 Facilitação do acesso e melhoria da qualidade dos serviços de saúde

Aportar soluções para superar os pontos mais frágeis e qualificar o sistema de saúde: a educação sanitária, a prevenção da saúde, o acesso ao sistema e coordenação e melhoria do mesmo.

Ações

- 1.3.1 Melhorar a qualidade dos serviços de saúde
- 1.3.2 Requalificar os sistemas de saúde

1.4 Incorporação da diversidade pessoal na vida cotidiana

Estabelecer ações emergenciais em áreas como políticas de juventude, inserção da terceira idade à vida social e atenção aos segmentos frágeis da população.

Ações

- 1.4.1 Promover a integração social dos jovens
- 1.4.2 Atender às necessidades dos segmentos frágeis



2. Rio Acolhedor

Melhorar a relação da cidade com seu entorno é uma exigência de qualidade do ambiente urbano para conseguir que o Rio de Janeiro seja identificado como uma cidade receptiva, funcional e capaz de promover a convivência.

Objetivos

2.1 Meio ambiente

Melhorar o relacionamento do cidadão com o espaço natural, o verde, as praias, a água, a poluição provocada por resíduos. Restaurar, no possível, a degradação provocada no passado e assegurar um desenvolvimento sustentável para o futuro.

Ações

- 2.1.1 Melhorar as zonas verdes e os espaços naturais
- 2.1.2 Despoluir as baías e bacias hidrográficas
- 2.1.3 Melhorar a qualidade da água
- 2.1.4 Impulsionar novos sistemas de gestão do lixo
- 2.1.5 Fomentar a educação ambiental

2.2 Qualificar e fortalecer a vida dos bairros e melhorar a qualidade dos espaços públicos

Fortalecer a vida nos bairros, valorizando o pertencimento e a integração. Desprivatizar o espaço público, convertendo-o em eixo das atividades coletivas, e eliminar as barreiras arquitetônicas.

Ações

- 2.2.1 Melhorar a qualidade do espaço urbano
- 2.2.2 Fortalecer os bairros
- 2.2.3 Dignificar os espaços públicos
- 2.2.4 Eliminar as barreiras à mobilidade



3. Rio Participativo

As profundas transformações da vida urbana obrigam a mudanças na estrutura de governo local, à reorganização da vida comunitária, ao incremento da participação coletiva na construção da cidade, a novas formas de convivência e cidadania, e a uma administração pública eficaz e eficiente, que estabeleça a comunicação com o cidadão.

Objetivos

3.1 Administração descentralizada e participativa

Transformar a administração municipal para criar um governo eficaz, eficiente e aberto como condição básica para a convivência cidadã, a regulamentação da vida coletiva e a qualidade das infra-estruturas e serviços da cidade. Estabelecer os sistemas que permitam aos cariocas conhecer e interagir melhor com a cidade e suas atividades.

Ações

- 3.1.2 Facilitar as relações cidadão/administração municipal
- 3.1.3 Criar sistema de informações sobre a Cidade

3.2 Desenvolvimento da Cidadania

Intensificar a convivência entre os cidadãos, criar condições para a inserção de todos na sociedade civil e fomentar o associativismo, para que os cariocas assumam as regras de comportamento que uma vida coletiva exige numa cidade de grande dinâmica.

Ações

- 3.2.1 Impulsionar os sistemas básicos de formação de cidadania
- 3.2.2 Exercer a cidadania

3.3 Segurança para o cidadão carioca

Criar condições para superar uma das grandes debilidades do Rio de Janeiro, tanto na percepção de seus habitantes como na sua imagem externa. Objetivar o tema através de um conhecimento claro e preciso da situação, desenvolver ações estratégicas para transformar os sistemas relacionados com a segurança, especialmente a sua coordenação.

Ações

- 3.3.1 Reformar o sistema de segurança pública
- 3.3.2 Criar um sistema de informação sobre a ordem pública
- 3.3.3 Incentivar a participação cidadã nos temas de segurança
- 3.3.4 Atualizar o sistema jurídico e penitenciário
- 3.3.5 Desenvolver ações prioritárias de segurança



4. Rio Integrado

O processo de integração crescente será alcançado através da melhor vertebração da cidade, do equilíbrio territorial, de novas centralidades que facilitem a difusão da qualidade urbana, da normalização da habitação, do fortalecimento do Centro e da melhor mobilidade dos cidadãos.

Objetivos

4.1 Novas centralidades e revitalização do centro

Equilibrar o uso do espaço, criando centralidades no tecido urbano que melhorem a natureza dos nós de transportes e de seus elementos estruturadores. Paralelamente, revitalizar o Centro, cujo papel é de articular e de ser foco de atração da cidade.

Ações

- 4.1.1 Revitalizar o Centro da Cidade
- 4.1.2 Apoiar a construção de imóveis residenciais no Centro
- 4.1.3 Desenvolver centralidades

4.2 Normalização urbanística

Criar condições para normalizar a situação urbanística, favorecendo a integração e a reconversão das favelas e proporcionar o acesso à moradia popular.

Ações

- [4.2.1 Normalizar a situação urbanística](#)
- 4.2.2 Desestimular a favelização
- 4.2.3 Incrementar a construção de moradia popular

4.3 Mobilidade interna

A mobilidade e a necessidade de fácil conexão entre os bairros é exigência básica para a qualidade de vida e a integração da cidade. A busca da melhoria da circulação e a impulsão do transporte de massa são dois objetivos básicos.

Ações

- 4.3.1 Melhorar o sistema de circulação
- 4.3.2 Melhorar o sistema de gestão dos transportes de massa
- 4.3.3 Racionalizar o uso do ônibus
- 4.3.4 Estruturar e fortalecer o sistema metro-ferroviário



5. Portas do Rio

A cidade do Rio de Janeiro se configura como um centro articulador da Região Metropolitana e, ao mesmo tempo, como eixo vertebrador da mais importante região econômica do país. Essa situação privilegiada exige que suas portas de entrada e suas infra-estruturas sejam adequadas para os importantes fluxos econômicos. A qualificação das portas internas, articulando as Zonas Sul, Norte e Oeste com o Centro é pré-requisito para que o Rio seja um pólo integrador da Região Metropolitana.

Objetivos

5.1 Acessibilidade

A melhoria da acessibilidade significa atuar sobre as redes rodoviária e hidroviária, e, ao mesmo tempo, desenvolver as portas internas que conectam as diversas zonas da cidade, entre si e com a Região Metropolitana, mediante o desenvolvimento de vias estruturadoras.

Ações

- 5.1.1 Melhorar a acessibilidade rodoviária
- 5.1.2 Revitalizar o sistema hidroviário
- 5.1.3 Desenvolver as portas internas

5.2. Mercadorias

Converter o Rio num pólo de conexão do Brasil com o exterior é uma das grandes estratégias do Plano. Para isso, é necessária uma grande transformação em todo o sistema de transporte de mercadorias, o desenvolvimento de centros logísticos, de sistemas de gestão, de manuseio e de distribuição avançada.

Ações

- 5.2.1 Desenvolver o sistema ferroviário
- 5.2.2 Requalificar o sistema aeroportuário e portuário
- [5.2.3 Implantar as portas externas intermodais](#)
- 5.2.4 Desenvolver sistemas operacionais e legislação

5.3. Telecomunicações

Eliminar as deficiências da telefonia básica e ao mesmo tempo potencializar o desenvolvimento das telecomunicações de alto nível e os serviços de valor agregado.

Ações

- 5.3.1 Requalificar a telefonia básica
- 5.3.2 Desenvolver a telefonia avançada



6. Rio Competitivo

Recuperar a competitividade do Rio, no contexto da economia globalizada, enfrentando os desafios para a modernização dos processos produtivos, tais como o fortalecimento dos setores econômicos tradicionais, o suporte para o desenvolvimento de setores emergentes, a implantação de serviços avançados e a potencialização de tecnologias e inovações.

Objetivos

6.1 Melhoria das Infra-estruturas e serviços

Estabelecer infra-estruturas e serviços comparativamente melhores do que em outros territórios, a fim de proporcionar um valor agregado maior às empresas instaladas, ajudando-as a melhorar a situação competitiva.

Ações

- 6.1.2 Fomentar o comércio exterior
- 6.1.3 Criar o Centro Financeiro Internacional
- 6.1.4 Atrair empresas

6.2 Melhoria e desenvolvimento do tecido produtivo

Estabelecer sistemas para manter os setores já instalados, e, ao mesmo tempo, favorecer aqueles setores emergentes necessários para a economia do futuro. A vocação do Rio para o desenvolvimento tecnológico exige medidas de apoio e incentivo.

Ações

- 6.2.1 Desenvolver empresas de serviços de alta tecnologia
- 6.2.2 Desenvolver as vocações produtivas
- [6.2.3 Desenvolver empresas de base tecnológica](#)



7. Rio, Pólo regional, nacional e internacional

Desenvolver projetos com efeitos sobre a imagem da cidade nos campos da atratividade cultural, do esporte e de eventos, de modo a se tornar um pólo de atratividade regional, nacional e internacional.

Objetivos

7.1 Centro do Rio como mercado cultural

Ser um pólo cultural e centro de atração nacional e internacional é um objetivo da cidade, apoiado na riqueza da sua vida cultural. Converter o objetivo em realidade obriga ao desenvolvimento de infra-estruturas e atividades, e em abordar claramente o aspecto econômico da cultura e da arte. Aproveitar as intervenções que se realizam no Centro para convertê-lo num núcleo de alta densidade cultural, e elemento formador básico da identidade do carioca.

Ações

7.1.1 Reforçar as infra-estruturas culturais do Centro da cidade

7.2 Cidade esportiva

A tradição esportiva do Rio, seus recursos naturais, e humanos, permitem lançar sua candidatura para sediar os Jogos Olímpicos de 2004, e seguindo o exemplo de outras cidades aproveitar os jogos para sua transformação.

Ações

7.2.1 Apoiar o Projeto dos Jogos Olímpicos 2004

7.2.2 Melhorar as infra-estruturas esportivas

7.3 Marketing da Cidade

Redefinir a imagem da cidade e elaborar um plano compartilhado de marketing para atração de visitantes e atividades econômicas.

Ações

7.3.1 Redefinir a imagem do Rio

7.3.2 Criar um projeto de marketing para o Rio

7.4 Turismo e eventos

Incrementar fortemente a atratividade do turista nacional e internacional para garantir a competitividade do Rio como destino turístico.

Ações

7.4.1 Melhorar os sistemas de informação e divulgação

7.4.2 Ampliar o mercado turístico com oferta dirigida

7.4.3 Criar diferenciais de atratividade turística



O Plano Estratégico é composto de 161 projetos, medidas ou instrumentos que devem ser implementados para alcançar os objetivos de cada estratégia.

Mensalmente serão apresentados projetos com seu detalhamento, estágio em que se encontra e os benefícios para a cidade.

PROJETOS

[Parque Tecnológico](#)

[Favela-Bairro](#)

[Porto de Sepetiba](#)

[Programa de Degin do Rio de Janeiro](#)

[Revitalização do Centro](#)

[Teleporto](#)



A implantação do Parque Tecnológico do Rio de Janeiro, no campus da UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro, é um dos projetos da Estratégia Rio Competitivo, que busca recuperar a competitividade da cidade no contexto da economia globalizada. A vocação da cidade para as indústrias urbanas aliada a um setor universitário diversificado, com 62 entidades de pesquisa atuantes em ciência e tecnologia, indica o suporte para o desenvolvimento dos setores emergentes, como a implantação de serviços avançados e a potencialização de tecnologias e inovações.

A concepção de Parques Tecnológicos surge nos Estados Unidos a partir de um grande número de novos negócios originados das atividades de pesquisas, cujo exemplo mais conhecido é o complexo Silicon Valley, na Califórnia. Esse complexo despertaram a atenção de universidades, planejadores urbanos, autoridades governamentais e investidores. Atualmente existem mais de 700 parques tecnológicos em todo o mundo. Nos Estados Unidos, ligados a universidades, são cerca de 140 parques em operação.

A UFRJ é maior universidade federal brasileira e responsável por 40% da produção científica das universidades federais do país. Em seu campus já estão instalados alguns dos mais importantes centros de pesquisas nacionais, como o CEPEL - Centro de Pesquisas do Sistema Eletrobrás, o CENPES - Centro de Pesquisas da Petrobrás, o CETEM - Centro de Tecnologia Mineral do CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) e o IEN - Instituto de Engenharia Nuclear da CNEN (Comissão Nacional de Energia Nuclear), que possibilitam a realização de teses de mestrado e doutorado por seus alunos e, ao mesmo tempo, o desenvolvimento de tecnologias de importância estratégica para as empresas.

O Parque Tecnológico do Rio de Janeiro foi aprovado pelo Conselho Universitário da UFRJ em maio de 1997. Em 28 de julho de 1998, a UFRJ e a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro concretizaram o projeto, que reunirá cerca de 200 empresas, em área de 350 mil metros quadrados na Cidade Universitária, próxima à já existente Incubadora de Empresas da COPPE - Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia.

O Parque será um espaço aberto a novas iniciativas empresariais comprometidas com o desenvolvimento e aplicação de tecnologias avançadas e não poluentes. Planejado de acordo com as mais modernas tendências internacionais, os terrenos serão alugados e possuem modulação flexível para atender a pequenas, médias e grandes empresas; os imóveis serão construídos pelas próprias empresas.



Sua localização é privilegiada. Próximo ao Aeroporto Internacional, com fácil acesso ao Centro e à Zona Sul através da Linha Vermelha, e às Zonas Norte e Oeste através da Linha Amarela.

Além de proporcionar a aplicação do conhecimento do setor universitário de pesquisa nos produtos e projetos de empresas, oferecerá um complexo de serviços, inclusive um centro de treinamento empresarial e incubadoras de empresas.

O Parque Tecnológico já atraiu empresas. A Embratel iniciou a construção de um laboratório e pretende instalar o Centro de Supervisão da Rede Nacional de Telecomunicações, em área de 30 mil metros quadrados, com investimentos superiores a R\$100 milhões.

A Prefeitura do Rio, atenta às tendências globais que se configuram para o desenvolvimento das cidades no próximo século, é parceira do projeto e está investindo R\$ 7 milhões em obras de urbanização, com prazo de dois anos, mobilizando várias de suas secretarias. Durante as obras o empreendimento vai gerar 400 empregos e dentro de dez anos, com o Parque totalmente implantado, serão gerados dez mil empregos diretos nas empresas instaladas.

Favela-Bairro



O Programa Favela-Bairro, coordenado pela Secretaria Municipal de Habitação, é uma das ações do Plano Estratégico para atingir o objetivo de normalização urbanística, fixado na Estratégia Rio Integrado. Este objetivo estratégico, ainda a ser seguido por vários anos, busca a uniformização dos espaços urbanos minimizando as diferenças existentes.

A proposta do Favela-Bairro é integrar as favelas ao tecido urbano que a circunda, fazendo desaparecer os condicionantes físicos e sociais que podem contribuir para apartá-la ou segregá-la da cidade.

A premissa básica do programa é o reconhecimento do esforço despendido pelas populações de baixa renda na produção de sua moradia, visando estimulá-lo e complementá-lo.

O conceito básico é a ampliação do acesso à cidade a todos os cariocas, o que significa criar condições de infra-estrutura sanitária, transportes, equipamentos sociais e serviços públicos distribuídos mais eqüitativamente.

O alcance do programa ultrapassa o projeto urbanístico. Nas comunidades beneficiadas pelo Favela-Bairro são criados centros comunitários voltados para a capacitação profissional, geração de renda e atividades educativas e culturais.

Atualmente o Favela Bairro alcança 104 comunidades, sendo 73 de porte médio (500 a 2.500 domicílios); 28 de pequeno porte (de até 500 domicílios) e 3 de grande porte (acima de 2.500 domicílios). Nas favelas médias, o programa orçado em US\$300 milhões, conta com o financiamento de US\$180 milhões do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e contrapartida da Prefeitura de US\$120 milhões, beneficiando cerca de 250 mil pessoas.

Nas grandes favelas, já está sendo implantado no Jacarezinho (12.000 domicílios), em Rio das Pedras (6.000 domicílios) e na Fazenda Coqueiros (2.695 domicílios). Para a implantação nessas três áreas, o programa orçado em R\$ 56 milhões, conta com financiamento da Caixa Econômica Federal de R\$41,5 milhões e contrapartida da Prefeitura de R\$14,5 milhões, beneficiando cerca de 83 mil pessoas.

Nas pequenas favelas, o Favela Bairro está orçado em R\$19,3 milhões. Desse total, R\$5 milhões são recursos próprios da Prefeitura, R\$2,7 milhões da Caixa Econômica Federal e R\$11,6 milhões a fundo perdido da União Européia, sem desembolso para o município, beneficiando cerca de 43 mil pessoas.

Nas comunidades onde atua, o Programa em convênio com a Secretaria Municipal de Trabalho e a Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares da UFRJ, já criou nove cooperativas reunindo trabalhadores da área. A maioria dos cooperativados foi inserida no mercado de trabalho.

Além das cooperativas, através da Secretaria Municipal de Trabalho em parceria com o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) e a Fundação Banco do Brasil, estão sendo implantados centros de informática. Nesses centros os moradores têm acesso a cursos e serviços de informática, gerenciados pelas associações de moradores. Já estão em funcionamento os centros do Morro da Fé (Penha), Caminho do Job (Pavuna), Parque Royal (Ilha do Governador) e Fernão Cardim (Pilares).

Em parceria com o Movimento Viva Rio, a Secretaria Municipal de Habitação está implantando, nas áreas esportivas construídas, o Programa Favela-Bairro Esporte Comunitário. Sob a orientação de professores de educação física e agentes comunitários são oferecidas aulas de modalidades esportivas e dança. Essas atividades buscam atingir a população infanto-juvenil e revitalizar os laços de integração entre os moradores, propiciando a gradativa construção de novas teias de relações sociais.

Para a segunda fase do Favela-Bairro, já foi aprovado um novo financiamento do BID no valor de US\$300 milhões, nas mesmas condições do anterior. Irá beneficiar mais 63 favelas e outros 300 mil moradores, permitindo que nos próximos seis anos o município atenda a todas as favelas de médio porte.

Os impactos na cidade com a implantação do Favela-Bairro são transformadores. Boa parte da população que mora em favelas passará a contar com padrões de urbanização aceitáveis e, principalmente, com a presença do poder público nestas áreas como agente promotor do desenvolvimento econômico e social.

Particularmente expressivos serão os benefícios para a recuperação da qualidade ambiental em termos de regeneração de seus cursos d'água, que atualmente recebem cargas consideráveis de matéria orgânica e de resíduos sólidos. E, para a cobertura vegetal de encostas de morros, o que permite o controle da expansão de favelas para novas áreas em cotas mais elevadas, reduzindo o processo erosivo.

Outro impacto inovador é a qualificação do aparelho público para conceber, conduzir e monitorar o programa, através da manutenção atualizada do acervo de dados e de informações necessárias ao conhecimento e acompanhamento físico, econômico e social das áreas, para fins de planejamento e avaliação da ação governamental.



Porto de Sepetiba



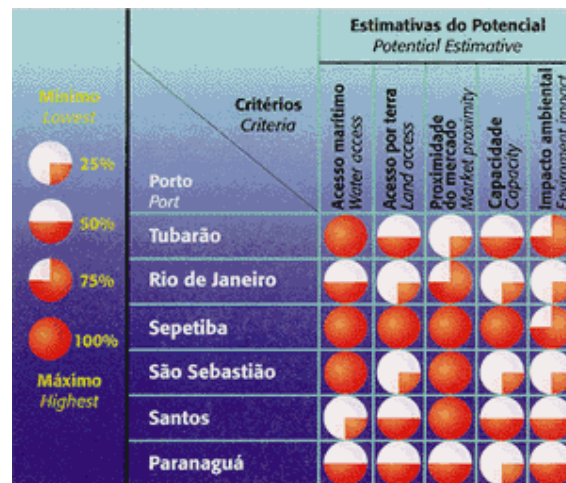
O projeto Porto de Sepetiba integra a estratégia Portas do Rio, cujo objetivo é converter o Rio num pólo de conexão do Brasil com o exterior.

O incremento do comércio exterior impõe ao país a necessidade de criar um porto concentrador de cargas - hubport , capaz de atrair cargas e redistribuí-las através de sua integração ao Corredor Atlântico do Mercosul.

Os navios tendem a ser cada vez maiores e demandam requisitos especiais dos portos que freqüentam, incluindo acesso de águas profundas, maiores berços, pórticos para contêineres de maior capacidade, maiores áreas de estocagem e operações portuárias altamente eficientes. Como resultado desses requisitos, muitos portos que tradicionalmente atendiam a grandes cidades ou regiões, já não são mais capazes de operar eficientemente navios porta-contêineres, que variam de 3000 a 6000 TEUs.

Sepetiba reúne condições ideais para tal porque possui:

- porto natural com canal de acesso profundo;
- disponibilidade de grande retro-área plana;
- posição favorável com acessos rodo-ferroviário livres, ligados a toda malha nacional, sem interferência com áreas urbanas;
- localização na região Sudeste, circundado por um parque de produção industrial de grande porte e com potencial de expansão.



Com o seu desenvolvimento, os portos do Mercosul, e mesmo portos sul-africanos poderão, potencialmente, tornar-se portos alimentadores de contêineres (feeders) do grande Porto de Sepetiba.

A projeção para estabelecer o volume de movimentação possível de ser captada pelo Porto de Sepetiba, em 2020, indica que dos 5,8 milhões de TEUs previstos para os estados do Sudeste, Sepetiba poderá, potencialmente, captar uma média de 63% desse total. Levado em conta o transbordo para portos do Sul e do Mercosul, o volume potencial para Sepetiba, no ano 2020, considerando-se as cargas de importação/exportação e a carga de transbordo, será de 6 milhões de TEUs.

É importante destacar que, com sua operação, a fatia de exportações do PIB do Estado poderá crescer de 3% para 10%.

A vocação primordial do porto é o transporte de contêineres em escala mundial, contudo, atenderá ao transporte de graneis, grãos, minérios e produtos siderúrgicos.

A primeira etapa das obras está concluída e alguns terminais já foram arrendados. A Ferteco está construindo seu terminal de minério de ferro, previsto para funcionar em junho de 1999, e o terminal de carvão arrendado pela Cia. Siderúrgica Nacional (CSN) já teve seus investimentos ampliados. O Terminal de Contêineres, Tecon I, foi arrendado por um consórcio formado pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a sua subsidiária panamenha CSN Aceros, no qual deverão investir cerca de R\$65 milhões para aquisição de equipamentos e melhoria de infra-estrutura.

Programa de Design do Rio de Janeiro

Desenvolver as vocações produtivas da cidade é um objetivo da Estratégia VI - Rio Competitivo. Para estimular esse potencial, uma das ações definidas pelo Plano foi incentivar o complexo empresarial do design, como forma de contribuir para a melhoria do sistema produtivo industrial, considerando que o Estado do Rio de Janeiro concentra o maior número de Escolas de Design Industrial de nível superior.

Nesse cenário, foi lançado em 05/09/97, o Programa de Design RJ (PDRJ) em sintonia com o PBD (Programa Brasileiro de Design), acompanhando a tendência internacional de agregar valor aos produtos e gerar aumento de produtividade. O Programa tem como foco equilibrar a relação entre oferta e demanda de design, promovendo a aproximação do mundo empresarial com o universo do design.

Seu objetivo geral é promover o entendimento do design como ferramenta estratégica, contribuindo com o desenvolvimento econômico do Estado do Rio de Janeiro através da adesão da gestão do design nas empresas, buscando todo apoio possível, a fim de gerar empregos e aumentar o nível de competitividade entre elas. Para viabilizar este empreendimento foram estabelecidas ações específicas: fomentar a adesão do design junto à gestão empresarial; criar oportunidades para novas iniciativas que promovam o design; apoiar e

coordenar as iniciativas existentes; aproximar o empresariado e as ofertas de serviço, ensino e pesquisa em design; e contribuir para o aprimoramento do design.

O PDRJ trabalha sob diretriz de gestão centralizada, porém com execução descentralizada, que lhe permite dispor de uma carteira com inúmeros projetos desenvolvidos por instituições ligadas ao design e ao meio empresarial, grupados em três vetores: pesquisa, divulgação e fomento. Como exemplo de estratégias bem sucedidas, o PDRJ desenvolveu programas para o setor de gemas e jóias, e para o setor moveleiro.

O Programa Setorial de Design de Gemas e Jóias já oferece os cursos: "Transferência de Tecnologia na Fabricação de Jóias pelo Processo de Cera Perdida" e "Design de Jóias com Auxílio de Computador", enquanto que o programa desenvolvido para o setor moveleiro vem sendo desenvolvido, inicialmente, com as empresas do setor, no município do Estado do Rio de Janeiro. Num futuro próximo, com a implantação do pólo do setor moveleiro do estado, em Xerém, participarão também, as empresas do município de Duque de Caxias. A proposta é levar às demais indústrias do estado, principalmente nas áreas de cosméticos, alimentos, plástico, embalagem, vestuário e gráfica, a oportunidade de se engajarem num processo de melhoria contínua.

Além dos projetos em carteira, o PDRJ oferece uma série de serviços ligados à consultoria e informações, inclusive quanto à financiamento.

A Prefeitura do Rio, uma das instituições participantes do Programa lançou o "Selo Rio com Design" visando empresas que investem e praticam uma política de design como ferramenta operacional, mercadológica ou social em diversos setores e níveis de atuação. Promove o prêmio através da IplanRio juntamente com a UERJ, através da Escola Superior de Desenho Industrial (ESDI). São quatro categorias de premiação existentes: empresa industrial, empresa comercial, empresa de serviços e instituições públicas (fundações e centros culturais). O objetivo do prêmio é não só preparar o país para atuar na nova ordem econômica mundial, mas também, oferecer à cidade uma alternativa concreta para a recuperação de sua identidade.

Tanto o Conselho de Administração como a Coordenação Executiva do PDRJ estão compostos pelas mais representativas entidades do meio acadêmico, empresarial e órgãos públicos, além de estar aberto para novas adesões.

Revitalização do Centro



Uma das conseqüências negativas da expansão das metrópoles, muitas vezes sem planejamento, é a decadência dos seus Centros Históricos e área periféricas, que possuem infra-estruturas implantadas, normalmente subutilizadas e concentrado moradia de população de baixa renda em péssimas condições. Esse quadro ameaça o papel destas importantes áreas, que devem se constituir numa realidade ativa e dinâmica da memória cultural e da representação dos costumes. A degradação irradiada pode comprometer o próprio valor de cidade, enquanto espaço de organização política, de convivência, de oportunidades de trabalho, de produção e de cultura.

A percepção desse quadro, aliada ao potencial de atividades que os Centros Históricos apresentam, notadamente o turismo, fez com que grande parte dos administradores das cidades, em todo o mundo, criassem programas de revitalização dessas áreas.



O Rio de Janeiro, além dessas características mais gerais, possui particularidades. Foi capital da república por mais de 200 anos, passou a ser o Estado da Guanabara e atualmente é um município. Essa trajetória fez do Rio o cerne da memória nacional e o repositório de um valioso patrimônio físico. Pela mesma razão, é obrigado a compartilhar a administração dos equipamentos com os poderes federal e estadual, proprietários de diversos prédios, dificultando o gerenciamento integral dessa importante área.

É preciso considerar ainda, que a geografia local configura o Centro como eixo articulador das demais áreas da cidade: Zona Sul, Zona Norte e Zona Oeste, exigindo maior atenção para a sua vitalidade. A degradação do Centro pode comprometer toda a cidade.

Baseado nesses aspectos considerados na fase de diagnóstico, o Plano Estratégico definiu projetos para revitalização do Centro em duas estratégias. Na Estratégia IV - Rio Integrado - objetivando revitalizar as áreas estagnadas com relação aos aspectos urbanísticos, ambientais e econômicos. Na estratégia VII - Rio, Pólo, visa não só criar novas infra-estruturas e espaços para o desenvolvimento do mercado de produção e bens culturais, como renovar os equipamentos existentes. Buscou-se um enfoque integral sobre o Centro Histórico, que abrange não só os aspectos estéticos e físicos, mas também os de ordem social e econômica.

Embora o processo de valorização do patrimônio histórico e cultural do Centro do Rio tenha se iniciado há 20 anos, foi a partir de 1993 que se implantou um amplo programa de recuperação dos espaços públicos. Esse programa envolveu, além de recursos municipais em torno de US\$ 70 milhões, inúmeras parcerias com o setor privado que se encarregou da reurbanização de algumas áreas e da adoção de outras.

Considerando que a paisagem urbana se compõe não apenas de prédios e ruas, a Prefeitura executou ainda um extenso plano de controle destinado a disciplinar estacionamentos irregulares de veículos e as atividades de comércio ambulante, complementando o quadro de regeneração ambiental e contendo o processo de fuga de investimentos e de uma imagem negativa da cidade.

A partir de 1988 um novo fenômeno se instalou no Centro do Rio: o surgimento dos Centros Culturais. Desde então cerca de 15 prédios históricos foram restaurados servindo de sede para importantes atividades na área da cultura. Reciclados e administrados por organismos federais, estaduais ou municipais, estes centros são hoje referência para todo o país. Entre os mais significativos encontram-se o Paço Imperial, os Centros Culturais do Banco do Brasil, da Light e dos Correios, o Centro de Artes Hélio Oiticica e o Espaço Cultural da Marinha.

Museus importantes como o Histórico Nacional, o Nacional de Belas Artes e o de Arte Moderna também se somaram ao processo de revitalização, ampliando suas atividades para receber importantíssimas mostras de arte internacional, como exposições de Monet, Rodin, Camille Claudel e Dali.

A necessidade de articulação destes significativos espaços culturais estimulou recentemente a criação de uma linha de ônibus, patrocinada por empresa privada e apoiada pela Prefeitura, interligando-os para potencializar sua utilização.

O processo de revitalização do Centro do Rio possibilitou uma forte sinergia na região, contaminando outras instituições não governamentais, a exemplo de associações de amigos de ruas que se transformaram em novos focos de animação, como é o caso da Feira do Lavradio, onde os antiquários locais promovem além de uma feira de móveis e objetos antigos, uma intensa movimentação a cada primeiro sábado do mês. O evento Fim de Semana no Centro, em que restaurantes, igrejas e centros culturais da região da Praça XV abrem suas portas para o público e promovem visitas aos locais, passeios guiados e shows musicais é o mais recente exemplo desta participação. O papel do setor cultural para a reanimação do Centro é, sem dúvida, um dos fenômenos mais notáveis da cidade.

Como parte do processo de revitalização e econômica e social ainda estão sendo desenvolvidos os projetos:

Praça XV

Um dos maiores patrimônios culturais da cidade, a Praça XV, foi totalmente reurbanizada nos últimos dois anos. A praça abriga monumentos como o Paço Imperial e o Chafariz do Mestre Valentim, e uma das mais importantes artérias do mercado financeiro da cidade: a Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. As obras beneficiaram os pedestres, o trânsito e a cultura. Próxima do Corredor Cultural, com os prédios do Centro



Cultural Banco do Brasil, Casa França Brasil e dos Correios, está situada numa área de mais de um milhão de metros quadrados, preenchidos por 3.000 imóveis, sendo 1.600 preservados e 36 tombados, entre eles o Teatro Municipal e o Museu Nacional de Belas Artes.

A nova infra-estrutura favorece, também, a atuação econômica das empresas instaladas no entorno com o aumento de transeuntes, visitantes e atividades, inclusive nos fins de semana.

Estão em estudos novas intervenções no trecho final da Praça XV, junto ao mar, onde se encontram os restos do velho porto. O objetivo é transformar esse trecho num espaço onde os moradores e visitantes possam ir apreciar a beleza do mar, motivados também pela criação de atrativos, como um grande aquário.

Praça Tiradentes

Uma das áreas selecionadas pelo projeto experimental Monumenta do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), através de convênios com o Ministério da Cultura e o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), está em processo de recuperação. Além das intervenções no espaço público, ruas e iluminação; foram selecionados imóveis para restauração, onde possam ser desenvolvidas atividades artísticas e culturais de auto-sustentabilidade, capazes de inserção na dinâmica econômica. Estão sendo preparados um Centro de Referência de Móveis com atividades de produção e recuperação, e um Centro de Treinamento para mão de obra especializada em recuperação de prédios históricos.

Morro da Conceição

Localizado no Bairro da Saúde é o projeto piloto do Programa de Recuperação Orientada - PróRio, que tem por objetivo intervir globalmente numa localidade com ambiente histórico, que possua potencial turístico e residencial. O Morro da Conceição, com 2.100 habitantes, é remanescente do período colonial e possui monumentos tombados pelo Patrimônio Histórico Nacional. O projeto recebe cooperação técnica do governo francês, com a participação de especialistas em patrimônio e previsão de obras de infra-estrutura. Por se tratar de uma área residencial, cujo valor arquitetônico não é individual, e sim de conjunto, estão sendo estudadas linhas de crédito habitacional junto à Caixa Econômica Federal, que faz parte da parceria. Também são parceiros da Prefeitura, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), o Ministério do Exército e a Universidade Federal do Rio de Janeiro, que mantém no local o Observatório do Valongo. As intervenções serão feitas nos estoques construídos, em lugares com potencial de construção para adensar o estoque de moradias nessa área central da cidade, e serão agregados programas como o Projeto de Reabilitação de Cortiços da Secretaria Municipal de Habitação.

Projeto de Reabilitação de Cortiços

Os cortiços são a primeira modalidade de moradia coletiva e de aluguel do Rio. Desde 1994 a Secretaria Municipal de Habitação pesquisa os cortiços do Rio e deu o início ao projeto de revitalização desse tipo de habitação, na Zona Portuária, em 1996. A Prefeitura adquire os imóveis, que são modernizados com mais ventilação e iluminação, instalação elétrica e hidráulicas novas, e devolvidos aos moradores que passam a pagar um aluguel. Essa receita é administrada por uma Organização Não Governamental, que reaplica os recursos na manutenção dos cortiços. O projeto piloto reformou casarões da Travessa do Mosqueira, da Rua Sacadura Cabral e da Rua Cunha Barbosa.

Projeto SAS's

Abrange uma área relativamente ampla e bastante deteriorada - o Bairro da Cidade Nova - que demandou ações múltiplas em ruas e praças e no redesenho de algumas quadras, propiciando tanto a renovação imobiliária como a reabilitação de imóveis preservados. Através da requalificação dessa área, o poder municipal busca através de parcerias e participações, a revitalização econômica e social, bem como a reabilitação predial e ambiental. A instalação do Teleporto na Cidade Nova reforçou a vocação do Centro como principal área de negócios do Rio. O projeto busca, então, dinamizar o bairro através de um mix de atividades

complementares ao funcionamento do Teleporto, além de oferecer uma nova alternativa de moradia em área próxima ao Centro. As propostas previstas, que englobam 36 quadras, contemplam a revisão do sistema viário, a recuperação das residências, a preservação dos edifícios e a revisão da legislação urbanística. Visa também a produção de moradias populares em áreas renováveis, além de programas de geração de renda e regularização fundiária.

Teleporto



A Estratégia Portas do Rio visa qualificar as portas da cidade e suas infra-estruturas de acesso para adequá-las aos importantes fluxos econômicos do Rio, centro articulador da Região Metropolitana e eixo vertebrador da mais importante região econômica do país. Um dos projetos para atingir os objetivos dessa estratégia é a implementação do Teleporto.

O advento da telemática e a globalização da economia trouxeram um novo desafio para as grandes metrópoles, quanto ao potencial do crescimento econômico e do desenvolvimento social equilibrado, obrigando-as a manterem características de atratividade e competitividade em seus investimentos.

À medida que as cadeias globais de produção se organizam, percebe-se que quase sempre as metrópoles são sedes de grandes corporações transnacionais e núcleos das redes globais, tanto em serviços avançados como em indústrias.

Esse novo desafio tem dois pontos chaves:

- a sofisticação tecnológica que propicia aos empresários acesso a todos os mercados a partir de qualquer ponto onde haja oferta de infra-estrutura adequada a custos competitivos; e
- a concorrência entre as grandes cidades na atração de investimentos e na expansão ou manutenção de sua posição no ranking mundial, regional ou nacional.

O conceito de Teleporto nasce dentro desse espírito na década de 80, em Nova York, e expandiu-se pelas grandes cidades. Hoje são cerca de 180 teleportos em operação, em construção ou em projeto, com o objetivo de atrair investimentos no terciário superior, oferecendo custos operacionais competitivos em um Distrito Central de Negócios, uma tendência mundial para localizar atividades do setor terciário, com ganho de sinergia entre as empresas e as operações de telecomunicações.

Teleportos são empreendimentos que conjugam planos de desenvolvimento urbano e projetos imobiliários com uma poderosa infra-estrutura de telecomunicações, oferecendo serviços diferenciados de alta qualidade e confiabilidade, com livre acesso às redes de telecomunicações regionais, nacionais e internacionais.

A denominação Teleporto vem de porto de telecomunicações, onde uma infra-estrutura fica dedicada 24 horas por dia à transmissão e recepção de sinais - voz, dados, informações, imagens - com o mundo inteiro, a baixo custo, com total segurança e independência em relação à rede local de telefonia.

O conceito de Teleporto inclui os de: Distrito Central de Negócios, concentração de usuários intensivos na recepção, no processamento e na transmissão de informações; e Edifício Inteligente com oferta sofisticada de

facilidades que propiciam flexibilidade e qualidade das instalações; custos operacionais competitivos e de qualidade de vida.

A importância do Teleporto para o Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro apresenta uma especial combinação de atividades econômicas, que vão da indústria ao setor terciário, a negócios na área de cultura, do entretenimento e da educação.

O Teleporto representa uma estratégia de desenvolvimento baseada nas seguintes características da cidade:

- vocação para o setor terciário (comércio exterior, mercado de capitais, turismo, entre outros)
- significativa oferta de mão de obra qualificada;
- segundo maior mercado brasileiro de informática;
- grande potencial de expansão da telemática na cidade e no país.

Paralelamente o Teleporto se constitui num instrumento de desenvolvimento urbano, em seu papel de recuperação da Cidade Nova - bairro próximo ao atual centro de negócios da cidade - com excelente localização, próximo aos aeroportos internacional e Santos Dumont, ao Porto do Rio de Janeiro, e com ampla malha viária que serve às Zonas Norte, Sul, Oeste.

Teleporto do Rio

Em 1993 uma ação conjugada do Governo Federal, através da Embratel, e da Prefeitura deu forma inicial ao projeto. O Teleporto possui terreno de 62.000m² para construção, com um total edificável de 450.000m² sobre uma área total de 250.000m². Com a adesão da Telerj ao empreendimento, entre 93 e 95, foi desenvolvido o projeto conceitual e iniciada a sua implantação.

A primeira etapa do projeto, consistiu na execução das obras de reurbanização e instalação da infra-estrutura de serviços públicos na área central, está concluída pela Prefeitura com investimentos de R\$31 milhões, bem como o prédio da Valia em funcionamento e ocupado por usuários intensivos de informações como provedores e administradoras de cartões de crédito, entre outras.

A Segunda fase do projeto é a construção do núcleo central do Teleporto, denominado Rio Teleport Center (R.T.C), que consta de duas torres de 27 andares, sendo uma ocupada por escritórios e outra por hotel executivo, além de um "Business Center", Centro de Convenções, área para feiras e exposições e estacionamento subterrâneo com 2.220 vagas. Contará, ainda, com Heliporto e linhas regulares para os aeroportos internacional, Santos Dumont e de Jacarepaguá. Será o primeiro empreendimento brasileiro a receber a classificação "AAA International Real State Standard". O núcleo central foi objeto de licitação pela Prefeitura, vencida pelo consórcio liderado pelo Banco Graphus S/A e constituído pela construtora Norberto Odebrecht S/A, Grupo Adalma, De Fournier & Associados (arquitetura), e com a assessoria em telecomunicações da Prolan Soluções Integradas S/A.

Consideradas a primeira e segunda fases, já estão comprometidos 40% dos terrenos disponíveis. Até o momento foram realizados investimentos de US\$130 milhões e estima-se US\$260 milhões para os próximos três anos.

O Teleporto do Rio de Janeiro possui características diferenciadas em relação aos seus similares por ser um projeto do mercado. O poder público é apenas o seu gestor. Criou as condições e realizou as operações de pré-viabilização. Os investidores e usuários determinarão o destino do projeto. O seu amadurecimento corresponde às transformações da legislação e ao novo desenho que está sendo configurado no mundo das telecomunicações. Entretanto, há uma legislação específica que assegura a não descaracterização do projeto.

Origem e organização

Tomada a decisão de se elaborar o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, em 22 de novembro de 1993, foi assinado um acordo de cooperação entre a [Prefeitura Municipal](#), a ACRJ - Associação Comercial do Rio de Janeiro, e a [Firjan - Federação das Indústrias do Rio de Janeiro](#). O interesse pela cidade, a consciência de serem parte integrante dela e o desejo de melhorá-la foram os fundamentos que motivaram o início do

projeto. Também, a certeza de que um projeto-cidadão, procurando integrar os diversos setores e instituições que aqui convivem, contribuiria para iniciar um novo caminho participativo que, sem dúvida, enriqueceria e facilitaria o progresso do Rio de Janeiro.

O acordo de cooperação envolveu os procedimentos necessários para a constituição de um consórcio de empresas e entidades, com o objetivo de custear e supervisionar a contratação da equipe técnica para a elaboração do Plano Estratégico. As três entidades reuniam as condições para mobilizar esses recursos junto aos agentes econômicos e sociais da cidade: a Prefeitura, como representante dos cidadãos, e a ACRJ e a Firjan, como representantes dos setores empresariais.

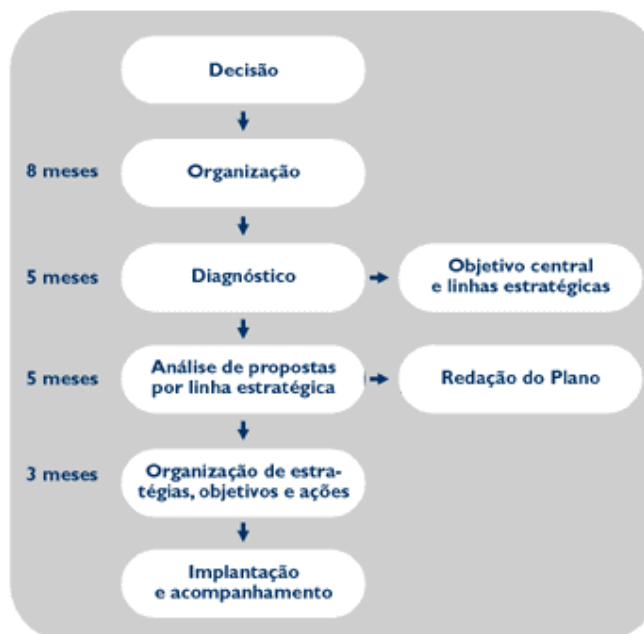
Optou-se pela criação de um [Consórcio Mantenedor](#), que buscou a adesão de empresas preocupadas com o futuro da cidade, representativas de seus setores econômicos ou sociais, e que entenderam a necessidade deste esforço para o bem do Rio de Janeiro e de seus cidadãos.

A institucionalização da cooperação público-privada foi efetivada em 4 de fevereiro de 1994, com a oficialização do Consórcio Mantenedor, que contou com a adesão inicial de quarenta empresas, entre públicas e privadas. A empresa Tubsa - Technologies Urbanes de Barcelona S.A., responsável pelo êxito do primeiro plano da cidade de Barcelona, foi escolhida como consultora para o Rio.

Algumas decisões iniciais nortearam o processo:

- abrangência: o município do Rio de Janeiro
- financiamento: desde o início, pelo setor privado, complementado pelo setor público.
- responsabilidades: cessão de técnicos e instalações pela Prefeitura.
- participação: não seria um plano de governo, mas sim um plano participativo da cidadania carioca, envolvendo todos os que quisessem colaborar: especialistas, técnicos, organizações da sociedade civil, entidades governamentais ou qualquer outro segmento da cidade.

Etapas do Plano Estratégico



Fase I – Organização da cooperação público-privada (dez93-jul94)

Nesta fase desenvolveram-se as ações para viabilizar a cooperação público-privada e de composição do Conselho Diretor e do Conselho da Cidade.

Paralelamente foi iniciado o levantamento de informações sobre a cidade, baseado em estudo de fontes e informações e secundárias, entrevistas pessoais e em inúmeros fóruns de debates promovidos pelo Plano Estratégico ou por organizações da sociedade civil. Foram, ainda, organizados seminários gerais e setoriais, com a participação de cidadãos ligados aos temas selecionados. A Equipe Técnica, formada por profissionais do Município e pessoal qualificado cedido por outras entidades públicas, iniciou o trabalho de obtenção das informações sobre as questões críticas da cidade.

Fase II – Diagnóstico (ago-dez94)

A informação acumulada na etapa anterior permitiu chegar a um pré-diagnóstico e extrair os temas críticos: atratividade e competitividade, emprego, qualidade de vida, dinâmica urbana, imagem e cidadania, e administração pública, que foram objeto de aprofundamento na elaboração do Diagnóstico.

Para a elaboração do diagnóstico formaram-se cinco grupos de trabalho, com a participação de 120 cidadãos. Os relatórios dos grupos de trabalho foram consolidados, resultando no Diagnóstico da Cidade, do qual foi possível extrair o Objetivo Central do Plano, bem como sete linhas estratégicas preliminares que deveriam ser desenvolvidas para alcançá-lo.

O Diagnóstico da Cidade, o Objetivo Central do Plano e as Linhas Estratégicas foram aprovados em reunião do Conselho da Cidade, realizada na ACRJ em 20 de janeiro de 1995. Em seguida, o Diagnóstico da Cidade foi entregue ao Exmo. Presidente da República Fernando Henrique Cardoso e ao Governador do Estado Marcello Alencar.

Fase III – Análise de propostas (fev-jun95)

Para assegurar a realização das Linhas Estratégicas foram fixados 24 objetivos, para os quais se identificaram ações correspondentes.

Os objetivos originaram a criação de 14 Grupos de Trabalho: (1) Mobilidade interna, (2) Rede de serviços públicos, (3) Segurança e violência, (4) Meio ambiente, (5) Acessibilidade (transporte de cargas), (6) Telecomunicações, (7) Sistema produtivo e seus apoios, (8) Organização do espaço: vertebração e centralidade, (9) Integração social, (10) Direitos e obrigações dos cidadãos, (11) Esporte, (12) Turismo, (13) Cultura e lazer, (14) Emprego - que analisaram os projetos e propostas apresentados pela cidadania, relacionados aos 24 objetivos, e julgaram sua prioridade estratégica.

Esses grupos contaram com a participação de 322 pessoas ou organizações que analisaram 511 propostas para a Cidade, num total de 25 mil horas de trabalho voluntário.

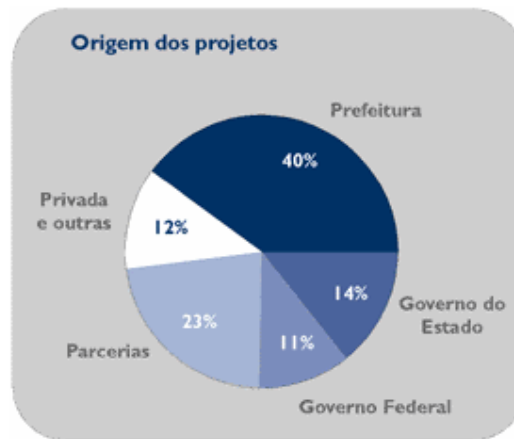
O resultados do trabalho dos 14 grupos foi consolidado no documento "Síntese da Análise de Propostas". Em passo seguinte essas propostas foram agrupadas em clusters de projetos, resultando no Documento Preliminar do Plano.

Definidas as ações para a cidade, a equipe interna do Plano, com a colaboração dos consultores, iniciou a organização e redação do Relatório Final do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, Rio Sempre Rio.

Fase IV – Plano Estratégico (jul-set95)

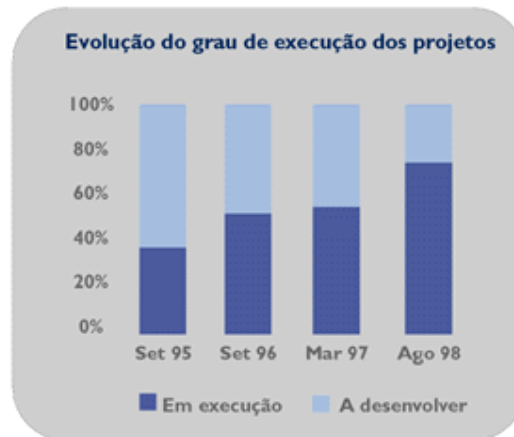
O Relatório Final, composto do Objetivo Central; 7 estratégias; 21 objetivos; 61 ações e 161 projetos, foi homologado na 3ª Reunião do Conselho da Cidade, realizada no Palácio da Cidade, em 11 de setembro de 1995.

A partir da homologação do Plano foi encerrada a fase de elaboração.



Implantação

Decorridos três anos do início da implantação, do conjunto de 161 projetos que compõem o Plano Estratégico, cerca de 3/4 encontram-se no estágio "em execução" com resultados visíveis para a cidade.



Tanto pelo estágio de execução de seus projetos, como pelos notáveis resultados de suas ações, o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro é considerado, internacionalmente, uma referência de êxito do processo.

Desdobramentos

O Plano teve vários desdobramentos induzidos ou espontâneos, por iniciativa dos agentes locais. Cabe ressaltar os mais recentes:



Plano Maravilha - Plano de Turismo da Cidade do Rio de Janeiro

Plano específico para o desenvolvimento do turismo, vocação do Rio, cuja proposta é alcançar 2 milhões de turistas estrangeiros e 5 milhões de turistas brasileiros, até o ano 2000.

O Plano Maravilha encontra-se em implantação.

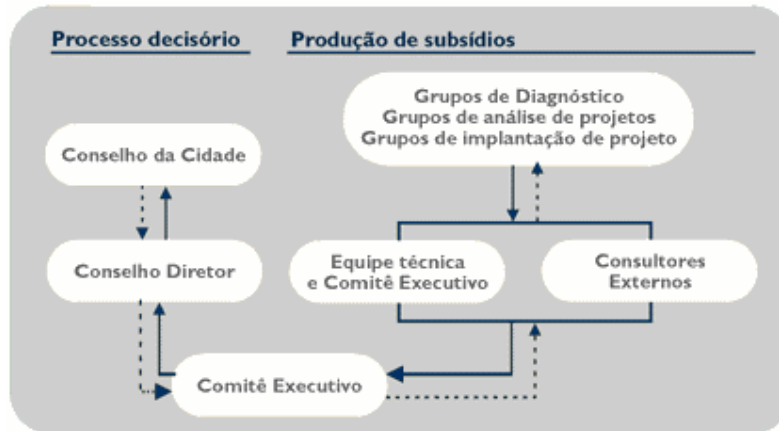
Agência|RIO

Agência de Desenvolvimento da Cidade do Rio de Janeiro

A Agência Rio surge como uma proposta do Plano Estratégico, por iniciativa de 11 (onze) instituições representativas de importantes segmentos da sociedade. Objetiva ser um agente catalisador do processo de crescimento do Rio, atraindo investimentos e mobilizando interesses públicos e privados em áreas diversas.

Estrutura do Plano Estratégico

O Plano Estratégico possui uma estrutura fixa e estruturas móveis, compostas pelos grupos de trabalho criados especificamente para cada etapa do Plano. Posteriormente são dissolvidas, permanecendo seus componentes atualizados periodicamente em relação à continuidade das ações.



Conselho da Cidade

O Conselho da Cidade é o órgão máximo de participação, representante das instituições sócio-econômicas da cidade, com a função de homologar as linhas diretrizes do Plano em todos os seus níveis: diagnóstico, estratégias e objetivos. Está composto por 330 representantes institucionais e personalidades do Rio de Janeiro. Seu presidente é o Prefeito da Cidade.

O Conselho da Cidade reuniu-se em 7 ocasiões:

- em 31/10/94, no Palácio do Itamaraty, quando foi constituído formalmente.
- em 20/01/95, na ACRJ, para aprovação do Diagnóstico da Cidade, do Objetivo Central do Plano e das Linhas Estratégicas.
- em 11/09/95, no Palácio da Cidade, para apresentação do Relatório Final do Plano Estratégico.
- em 15/04/96, na Firjan, para aprovação do 1º Relatório da Cidade.
- em 21/10/96, no Hotel Copacabana Palace, para apresentação do 2º Relatório da Cidade.
- em 22/11/97, na Academia Brasileira de Letras para acompanhamento das ações do Plano e apresentação do Plano de Desenvolvimento de Turismo - Plano Maravilha
- em 15/09/98, na ACRJ para acompanhamento das ações desenvolvidas e exposição dos projetos de Revitalização do Centro.

Conselho Diretor

O [Conselho Diretor](#) é o responsável direto pelo processo de elaboração e acompanhamento da implementação do Plano, orientando e acompanhando as decisões do Comitê Executivo. Instalado em 16 de agosto de 1994, é composto por 25 membros representativos da pluralidade econômica e social da cidade. Reúne-se mensalmente com o Comitê Executivo.

Comitê Executivo

O Comitê Executivo é o órgão responsável pela execução do processo de elaboração e implementação do Plano, coordenando os trabalhos das diversas pessoas e grupos envolvidos em todas as etapas dos trabalhos.

Grupos de Trabalho

Durante o processo de elaboração e implementação foram criados cerca de 35 grupos de trabalho reunindo cerca de 1200 pessoas e organizações, envolvendo um esforço voluntário de mais de 30 mil homens/hora.