

INTELIGÊNCIA EMPRESARIAL

NÚMERO 35 • 2011
UMA PUBLICAÇÃO TRIMESTRAL
DO CENTRO DE REFERÊNCIA EM
INTELIGÊNCIA EMPRESARIAL
CRIE/COPPE/UFRJ
ISSN 1517-3860

Porto Maravilha e a Pequena África



A ideia do
Porto
Maravilha
*As origens do
projeto*

Porto do
Valongo
*Arqueologia e
escravidão*

A Pequena
África
*Um patrimônio
histórico*

Uma marca
sustentável
*A Copa do
Mundo, os Jogos
Olímpicos e as
obras no Porto
do Rio*

Editorial 1

2 Análise e contextualização do projeto Porto Maravilha

A ideia do Porto Maravilha 7

9 Rio de Janeiro, história e trajetória urbana

A inovação e a tradição
Potencial do Porto do Rio 14

17 Valongo: a ordem é preservar!

O Porto – ventre do Brasil
Um passeio pelas ruínas da Pequena África 20

27 Rio de Janeiro, uma marca sustentável

Desenvolvimento social através do carnaval 30

39 Passarela Popular do Samba – Centro de Convergência Cultural e Esportiva da Zona Norte e Zona Oeste do Rio de Janeiro

44 Abstracts

A Pequena África abraça o Porto Maravilha

“Vão acabar com a Praça Onze,
 Não vai haver mais escola de samba, não vai, (...)
 Guardai os vossos pandeiros, guardai
 Porque a Escola de Samba não sai
 (...)”
 E algum dia nova Praça nós teremos
 E teu passado cantaremos”

(samba de Grande Otelo e Herivelto Martins)

A letra que serve de epígrafe é de um dos mais conhecidos sambas do Rio de Janeiro. Ela faz parte do livro *Bom dia, manhã*, que tive a honra de organizar para o Grande Otelo, lançado no ano de 1993 pela editora Topbooks com prefácios assinados por Jorge Amado e Antônio Olinto. Tudo realizado um pouquinho antes do falecimento deste que foi um dos maiores atores do cinema e do teatro brasileiro. Em sua bagagem de mão, no avião onde faleceu em Paris, Otelo guardava vários exemplares dessa discreta coletânea de poesias. Para ele, a canção aqui citada tinha um especial significado: “Luiz Carlos, eu que tive a ideia de não deixar passar em branco a destruição do berço do samba em 1941, quando a Prefeitura anunciou que seria realizada a obra da Avenida Presidente Vargas. Por que tinham que destruir a Praça Onze? Para modernizar ou para limpar a cidade das nossas raízes culturais? As escolas de samba nasceram naquela praça, ela não merecia ser destruída”.

Hoje, nos antigos mapas da cidade do Rio de Janeiro, podemos identificar a centralidade da Praça Onze. Local para onde fluíam os caminhos, trilhas e atalhos da Pequena África, espaço urbano que abraçava os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo; o Mangue (zona de prostituição), hoje Cidade Nova, e Estácio; e o conjunto do casario comercial da atual Sociedade de Amigos das Adjacências da Rua da Alfândega (SAARA).

Trago a epígrafe porque este número da revista *Inteligência Empresarial* foi idealizado para – de certa maneira – “cantar o passado” da Praça Onze, o centro geográfico da Pequena África, fazendo valer a profecia do Otelo.

Entendo que o principal propósito do projeto Porto Maravilha é o de transformar dois séculos de decadência em progresso: retirar o Porto do Rio do mapa que aponta as áreas abandonadas, sujas e perigosas na Cidade Maravilhosa. O projeto veio para despejar a decadência do Porto do Rio.

Dentro de alguns anos – prometem poder público e iniciativa privada –, as ruas de hoje, nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, que têm péssima infraestrutura (esgoto; abastecimento de água; calçamento; iluminação; sinalização; segurança, etc.) estarão no mesmo padrão de uma Ipanema,

Leblon, Barra da Tijuca ou dos portos de Barcelona, Madero ou Baltimore.

Abaixo dos morros da Conceição, Livramento, Pinto, Providência e São Diogo surgirão vias expressas e edifícios com selo verde. Equipamentos urbanos de primeiro mundo, adequados à realidade ambiental global.

Mas foi neste chão que nasceu a versão carioca do Samba, na Casa da Tia Ciata; nasceu a primeira Escola de Samba, a Deixa Falar de Ismael Silva; nasceu a primeira favela brasileira, no Morro da Providência; nasceu o escritor Machado de Assis, no Morro do Livramento; e nasceu o compositor Ernesto Nazareth, no Morro do Pinto, antigo Morro do Nheco. Pelo Porto do Valongo, na antiga Praia da Gamboa, passaram centenas de milhares de escravos que ali desembarcavam dos navios negreiros.

Quem sabe não foi esta forte matriz cultural que colaborou para que os armazéns do Porto do Rio dessem abrigo – faz 30 anos – a 64 escolas de samba? Agremiações de todos os grupos, desde o especial, passando pelos A, B, C, D e E, inclusive pelas 17 escolas de samba mirins. Entidades que realizam os desfiles carnavalescos no Sambódromo e na Passarela do Samba da Intendente Magalhães, em Madureira. Desfiles de mais de 120 mil figurantes!

Foi nos armazéns abandonados do Porto do Rio, muito antes da construção da Cidade do Samba, que surgiu o Carnaval Espetáculo. Sem essa infraestrutura para construção de carros alegóricos, fantasias e administração, a Passarela do Samba, na Marquês de Sapucaí, não teria como se transformar na maior festa popular do mundo.

Ao lado do patrimônio histórico tombado, como a Pedra do Sal, local onde se reuniam sambistas da casa da Tia Ciata (demolida) no início do século XX, esses armazéns ocupados pelas escolas de samba têm potencial para abraçar a vida cultural das futuras ruas e praças do Porto Maravilha.

Os gestores do projeto em andamento no Porto do Rio não podem deixar de explorar essa matriz cultural que gera milhares de empregos e muita renda, através da movimentação de bilhões de reais. Os ativos imateriais intelectuais vivos e vibrantes devem ser contabilizados e valorizados.

A Pequena África é um polo de desenvolvimento e pesquisa social econômico, tecnológico e cultural e, como tal, pode ser tratado pelo poder público e empresários. O Porto Maravilha ganha potência ao absorver essa identidade local.

Luiz Carlos Prestes Filho

Autor do livro *Cadeia Produtiva da Economia do Carnaval*
 e coordenador executivo do Núcleo de Estudos
 da Economia da Cultura.

Análise e contextualização do projeto Porto Maravilha

Mariana Kujawski

“A people without the knowledge of their past history, origin and culture is like a tree without roots.”¹

Marcus Garvey,
ativista jamaicano.

Lançado em junho de 2009, o projeto Porto Maravilha trata do investimento de construção civil e urbanismo na cidade visando revitalizar toda a zona portuária do Rio de Janeiro, mais precisamente os bairros do Santo Cristo, Gamboa e Saúde. O projeto abrange uma área de cinco milhões de metros quadrados, dos quais cerca de 60% dos terrenos pertencem à União.

Essa região ocupa um ponto estratégico na geografia da cidade. Além de ser a via de entrada marítima e estar localizado num ponto central, abriga o terminal rodoviário Novo Rio, encontra-se a dois quilômetros do Aeroporto Santos Dummont, a 11 quilômetros do Aeroporto Internacional do Galeão e abriga diversas empresas instaladas em sua extensão, como a Xerox do Brasil, a Embratel, as Lojas Americanas, a Light, entre outras.

Em termos urbanísticos, as áreas foram divididas conforme as vocações existentes no local. O espaço total foi repartido em nove subáreas, que se classificam em: três comerciais, uma destinada a universidades e ensino de maneira

geral, duas residenciais, uma de habitação de interesse social, uma destinada ao turismo e à cultura e, por fim, uma destinada ao turismo e entretenimento. O projeto prevê, ainda, investimentos em habitação, que realizará a recuperação do casario existente, a construção de novas casas, a reforma de todo o calçamento, a iluminação, a pavimentação, a drenagem e plantio de árvores, a recuperação de patrimônios culturais e a criação de um novo polo turístico.

Espera-se, também, atrair a instalação de empresas de tecnologia e inovação. A vinda de novas sedes empresariais, além de aumentar a circulação de pessoas na zona portuária, incentivará outras atividades econômicas, gerando benefícios para o comércio local e aumento de emprego, renda e arrecadação tributária.

Para que esses investimentos aconteçam é preciso que o poder público, nos níveis municipais, estaduais e federais, financie a primeira fase do projeto, e que a iniciativa privada forneça os recursos necessários para a implementação da segunda fase. Para tanto, a prefeitura lançou mão de Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPAC), que são títulos imobiliários, regulados pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM)² que serão negociados no mercado, através de leilões. O primeiro e único lote de certificados, que permitem a construção de

edifícios com altura superior ao gabarito aprovado por lei, já foi arrematado pelo valor mínimo de R\$ 545 por unidade, somando um total de R\$ 3,5 bilhões, pelo Fundo de Investimento Imobiliário da Caixa Econômica Federal. Esse leilão aconteceu no dia 13 de junho de 2011. Com a aquisição, o Fundo poderá negociar tais títulos no mercado financeiro e o pagamento deverá ser feito em 15 anos. Observando que, incluindo as correções monetárias estimadas para o período, o valor deverá totalizar R\$ 4,5 bilhões.

Segundo o atual prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, “a operação trouxe musculatura para os cofres municipais e garantiu os recursos necessários para a execução dos projetos de infraestrutura e de recuperação social e ambiental de uma região de cinco milhões de metros quadrados, além do resgate do patrimônio histórico”³.

Cada fase de investimento está desenhada para atender a áreas específicas. A fase 1 das obras envolve, basicamente, os eixos comercial, turístico, cultural e de entretenimento. A fase 2 abrange a reurbanização de toda a área delimitada para a construção de edifícios, construção e ampliações de túneis, implantação de mobiliário urbano, drenagem e implantação de redes de esgoto. Os investimentos necessários para a realização do projeto foram orçados em R\$ 350 milhões para

a primeira fase e em R\$ 3 bilhões para a segunda fase.

Esse projeto, dentre outros objetivos, visa a diminuição dos alagamentos constantes na região, a melhoria do trânsito, a diminuição da criminalidade, a despoluição do Canal do Mangue e a preferência por construções com certificação “*Green building*” (construções feitas e mantidas com uso mínimo de água e energia, priorizando materiais que não poluem o ambiente).

Com a venda e a ocupação de terrenos de propriedade da União, o município terá a arrecadação do IPTU superior à dos outros anos, em que a área estava abandonada. É possível que o perfil desse morador mude com a entrada de empreendimentos imobiliários residenciais. A prefeitura espera que o número de moradores aumente para 100 mil e traga diversificação para uma área que, atualmente, conta com aproximadamente 48,7⁴ mil pessoas, ou seja, 16% da população residente na Área de Planejamento 1 (AP1)⁵ e 1% da população carioca. Em 2010 os moradores da zona portuária contribuíram com menos de 0,5% do rendimento dos residentes na cidade: em 2000 a renda média mensal do morador da região portuária era de R\$ 600,00⁶ enquanto a média de rendimentos para todas as áreas de planejamento do município chega a R\$ 1.354,00.

Outro aspecto importante é o papel do Porto Maravilha na recuperação do patrimônio cultural. No início do ano de 2011, por exemplo, funcionários que trabalhavam na instalação de novas galerias pluviais da região encontraram a antiga estrutura do Cais da Imperatriz, que foi construído no século XIX para receber a Imperatriz Teresa Cristina, que na época se casaria com D. Pedro II. Em seguida, foi descoberto o antigo Porto do Valongo. A preservação desses achados históricos

da cidade não só fortalecerá a identidade do carioca como evitará que seu patrimônio cultural fique restrito a bibliotecas e museus, reforçando a memória coletiva e beneficiando atividades associadas ao turismo e ao comércio local.

RELAÇÃO ENTRE PATRIMÔNIO CULTURAL, BENS INTANGÍVEIS E SUA IMPORTÂNCIA TANGÍVEL PARA A ECONOMIA

Nos últimos anos, a visão do conceito de economia criativa vem ganhando espaço. A Organização das Nações Unidas (ONU), através da Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD),⁷ incluiu na agenda mundial discussões sobre esse assunto. Para este órgão, entende-se que

*nutrida adequadamente, a criatividade alimenta a cultura, apoia um crescimento centrado no homem e constitui ingrediente chave para a criação de empregos, inovação e comércio, enquanto contribui com a inclusão social, a diversidade cultural e a sustentabilidade ambiental.*⁸

A economia da cultura faz parte dos elos que constituem a economia criativa. Há cerca de uma década, esse segmento vem sendo explorado como estratégia de desenvolvimento para o Brasil. Segundo relatório publicado em 2010 sobre a economia criativa,⁹ em 2008, no mundo todo, foram exportados 43,6 bilhões de dólares no segmento chamado por eles de “herança”, que inclui artesanato e outros serviços culturais e recreativos. Esse documento exclui o segmento musical e a indústria audiovisual, que gerou 27 bilhões de dólares no mesmo ano. Todos esses dados são tangíveis, mensuráveis. No entanto, muitas vezes os produtos que geraram tais números carregam em seus DNAs marcas da história da sua região de

origem, ou seja, herança e patrimônio – bens intangíveis.

Patrimônio é sinônimo de bem e este, por sua vez, é entendido como propriedade. Os bens podem ser divididos como tangíveis ou intangíveis. Tangíveis são os bens corpóreos, materiais, concretos; e intangíveis aqueles sem existência física como direitos autorais, *softwares*, direitos de exploração de serviços públicos, *know-how*, tradição, folclore, entre outros. Já o Patrimônio Cultural é um termo que abrange bens tangíveis e intangíveis e está ligado à ideia de identidade de uma sociedade. A herança cultural de um lugar, além de insubstituível, vem por definir seu passado, que por sua vez delimita seu presente. Contribui para entender os valores de uma sociedade e a formação da dinâmica existente nos dias atuais, além de servir de apoio para o fortalecimento do seu eixo social e até para a captação de recursos financeiros. O abandono de toda a herança cultural de um lugar seria um retrocesso, um retorno à era das trevas.

O turismo é uma atividade que se beneficia largamente dessas heranças culturais. Em um passeio pela Europa, turistas podem encontrar vestígios de diversas culturas e civilizações que por lá estiveram, passaram e influenciaram todo o curso da história. O mesmo acontece na região portuária do Rio de Janeiro, que está situada em zona de importância histórica, não somente para o carioca mas para todo brasileiro. Contudo, por não ser devidamente valorizada, a região não atrai turistas e não possui estrutura para tanto. Essa região abriga o principal porto de entrada de escravos no país, os bairros do entorno compõem o que chamavam de “Pequena África” – que foi o berço do carnaval brasileiro – e mantém outras heranças que desenharam a cultura do país.

No Brasil, em 2007, o samba carioca passou a ser oficialmente considerado patrimônio cultural do país. A importância de tal reconhecimento reside na atribuição do valor do samba na cultura brasileira, o que permite ações do poder público em favor da sua preservação. O carnaval, festa com raízes diretas no samba carioca, é fonte de renda para milhares de pessoas, como bordadeiras, *designers*, marceneiros, soldadores, compositores, administradores, entre outros. A atividade econômica que gira em torno do carnaval é tão forte que somente no estado do Rio de Janeiro são identificados dois polos produtivos relacionados ao evento: um em Madureira e um no sul fluminense, onde inclusive está sendo analisada a possibilidade da criação da governança de um Arranjo Produtivo Local (APL).

Na cidade de Barra Mansa está localizado o APL de Bordados para o Carnaval, onde desenvolvem atividades econômicas cerca de 730 bordadeiras que produzem peças para as escolas de samba dos grupos especiais do Rio de Janeiro e de São Paulo. Em 2007, estimou-se que a renda gerada pelas bordadeiras girava em torno de R\$ 9 milhões,¹⁰ considerando um salário mínimo equivalente, na época, a R\$ 350,00.

A Empresa de Turismo do Município do Rio de Janeiro S.A. (RioTur),¹¹ órgão executivo da Secretaria Especial de Turismo, projeta que o carnaval carioca movimente mais de R\$ 1 bilhão anualmente. Entre 2003 e 2007, a prefeitura investiu em média R\$ 23,09 milhões para o carnaval.¹² A festa aquece os setores hoteleiros, aéreos, de serviços e outras atividades de mercado. Vender uma fruta ou uma peça de artesanato para os mais de 690 mil turistas nacionais e estrangeiros¹³ que viajam para a cidade por conta do evento trata da absorção de renda de outras regiões,

sejam elas nacionais ou internacionais. Quando essa absorção é nacional trata-se da redistribuição de renda, enquanto a internacional significa exportação.

BREVES CONCLUSÕES

O Rio de Janeiro vive um momento de projeção importante – através da realização de eventos internacionais como o Rio + 20, o Encontro da Juventude Católica, a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos – e favorável para a captação de recursos financeiros. Essa dinâmica é facilitada, também, pelo reaquecimento da atividade econômica do estado e pela visão positiva do mercado internacional, com a melhora da classificação do risco soberano do país a um nível acima do grau de investimento.¹⁴

Ao trazer a revitalização e aproveitar as vocações da cidade – turismo, lazer, serviços e entretenimento – o projeto Porto Maravilha segue a tendência já adotada em outras partes do mundo, que se caracteriza pela recuperação de áreas de importância econômica, histórica e social, atualmente abandonadas e degradadas.

Considerando volumes transacionados, passam pelo Porto do Rio de Janeiro 11 bilhões de dólares por ano¹⁵ em cargas internacionais, o equivalente a 3% de todo o comércio internacional do país em 2009,¹⁶ conferindo a posição de segundo porto do país em termos de movimentação geral. As atividades portuárias geram 10 mil empregos diretos e 25 mil indiretos. Em termos de transportes de passageiros é considerado o “*home port*” nacional, porto referência onde a maior parte dos navios de passageiros atraca. Segundo a Diretoria de Gestão Portuária do Rio de Janeiro,¹⁷ em 2006, 216 mil passageiros desembarcaram por ali. Segundo o economista Christian Travassos, da Superintendência de Economia e Pesquisas do Instituto Fecomercio do Rio de Janeiro, somente na Avenida

Casos similares¹⁸

Inner Harbor, Baltimore (Estados Unidos)

A premiada¹⁹ revitalização da região portuária de Baltimore, iniciada em 1957, é referência mundial quando se aborda o tema. A área é hoje um combinado de atrativos turísticos, residenciais e comerciais que mantém uma forte identidade beira-mar e eficiente sistema de transportes. Está situada em uma cidade que já chegou a ter um dos maiores portos dos Estados Unidos²⁰ e que, posteriormente, sofreu esvaziamento intenso, a ponto de afirmarem que Baltimore era “uma cidade com um grande passado, mas sem nenhum futuro”.

Políticas governamentais, estabelecidas após a Primeira Guerra Mundial, de construções de rodovias e de oferta de habitação nos subúrbios, contribuíram para o esvaziamento da cidade, que na época tinha a economia baseada na navegação e fabricação de aço.

Uma iniciativa de revitalização conseguiu formar parceria público-privada e foi responsável pela implementação do projeto. As intervenções urbanísticas consistiram no tombamento de prédios históricos, na diversidade no uso de equipamentos culturais, comerciais, residenciais e de serviços, na desapropriação de áreas ocupadas e na construção de prédios modernistas. O estabelecimento de empresas locais e nacionais foi ponto fundamental para o sucesso do projeto. Também se credita às campanhas educativas e de divulgação, feitas para a população que não estava habituada a frequentar o porto, e à gestão da área, feita por uma empresa privada.

A partir da década de 1970, a região passou a contar com investimentos voltados para o turismo, como, por exemplo, a construção de um píer, que definiu um calçadão junto à água, e a abertura para visitação do submarino Tork, que afundou um navio japonês durante a Segunda Guerra Mundial.

Com o passar das décadas e a mudança da visão negativa que o Inner Harbor havia adquirido, foi possível atrair moradores de diversos lugares, desde aqueles com maior poder aquisitivo a jovens casais sem filhos e solteiros. No entanto, um dos contrapontos na questão residencial aparece com relação à expulsão das populações mais pobres pela desapropriação dos terrenos e a subsequente valorização imobiliária do local, que não permitiu que os mesmos conseguissem residir na área.

Segundo Vicente Del Rio:

O que não se pode contestar são os resultados e os impactos positivos na economia local. [...] Os imóveis no Inner Harbor valorizaram-se em 600% e mais de 15 mil empregos diretos foram gerados pela revitalização. O aumento de arrecadação da prefeitura foi significativo, sendo que impostos diretos oriundos da área do projeto subiram ao patamar de 60 milhões de dólares e mais de 100 mil empregos foram gerados. [...] A movimentação turística é um componente fundamental na história de sucesso adotada em Baltimore. Na década de 1990, o Inner Harbor recebia uma média anual de 20 milhões de visitantes, dos quais 6,5 milhões eram turistas, que gastavam em torno de 3 bilhões de dólares na cidade.²¹

Port Vell, Barcelona (Espanha)

A proximidade do centro histórico e a realização dos Jogos Olímpicos, assim como acontece no Rio de Janeiro, foram os principais aspectos para a execução da revitalização da zona portuária de Barcelona.

As obras de reestruturação e modernização do porto foram facilitadas pelo visionário Plano Ensanche²² que objetivava urbanizar a Barcelona de 1859, permitindo a instalação de facilidades fabris e urbanas e expandindo a cidade de forma ordenada. Esse plano foi utilizado, ainda, nos anos seguintes, em especial nas reformas de revitalização

e dinamização ocorridas na década de 1980 para os Jogos Olímpicos de 1992. É fato que já havia o interesse por parte da prefeitura de modernizar a região e adjacências, no entanto, com a vinda das Olimpíadas, houve um grande fluxo financeiro público direcionado para investimentos na área, incentivando, também, a entrada de recursos privados.

Durante todo processo houve a modernização da aparelhagem portuária – que se encontrava obsoleta –, a criação de estrutura administrativa para gerenciar o porto, reformas urbanísticas – que garantiram a criação de dinâmica da zona portuária com a cidade levando em conta turismo, cultura, habitação, integração de espaços – e a valorização de marcas históricas da cidade.

Dados de 2008²³ indicam que o Port Vell captou 600 milhões de euros em investimentos, sendo 75% de origem privada. Vendas anuais passam de 320 milhões de euros e sete mil postos de trabalho diretos são gerados. Elizabeth Barcons Castel, relações públicas da entidade Gerência Urbánica Port 2000, afirmou que o Porto de Barcelona “deixou de ser uma área suja, feia, perigosa, cinzenta e indesejável, para mostrar a sua melhor cara: transparente, limpa, permeável e lógica, convertendo-se em porto-cidade”.

Puerto Madero, Buenos Aires (Argentina)

A história do Puerto Madero está intimamente ligada à colonização da Argentina e à importância econômica do Rio da Prata. Era nesse rio que embarcações do estuário do Rio Buenos Aires ficavam abrigadas, contudo, consistia em uma área de pouca importância para os conquistadores. Adicionalmente Buenos Aires não tinha produção econômica de destaque e crescia como uma cidade pobre.

Em 1884, a reforma tocada por Eduardo Madero, que contou com apoio técnico e financeiro da Inglaterra, consistia na criação de baías artificiais cercadas por armazéns, ligadas por

pontes e guias. Havia uma falta de estrutura para acompanhar as inovações técnicas da indústria marítima, como o início do uso de contêineres para transporte de cargas, nas primeiras décadas de 1900. O avanço econômico nos anos subsequentes, alinhados à diminuição da atividade portuária na região e a degradação do local, tornaram o Puerto Madero abandonado.

Desde a década de 1960, planos diretores vêm sendo colocados em prática para conter problemas relacionados ao crescimento desordenado e melhor articular a cidade, porém, nunca resolvendo verdadeiramente os problemas existentes. Seu objetivo era a integração da zona portuária ao tecido urbano, inclusive em termos de habitação, manutenção do patrimônio e ecologia – arborização e manutenção da Reserva Ecológica. Concluiu-se, após um estudo encomendado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e a Secretaria de Transporte e Turismo, na década de 1980, que as atividades portuárias deveriam ser abandonadas.

Em 1989, foi firmado um convênio entre as prefeituras de Buenos Aires e Barcelona para a realização das obras de reestruturação. O projeto também foi desenhado para acontecer em parceria com a iniciativa privada e com poucos investimentos públicos, ou seja, ser financiado a partir da venda de títulos imobiliários e ativos territoriais.

Apesar de tudo, a urbanização do Puerto Madero apresenta falhas, como a ausência de transportes públicos e a falta de comunicação porto-cidade. Outro problema identificado é a expansão da região, que devido à especulação imobiliária tende a ser elitista e beneficiar as classes com rendimentos mais altos. A inexistência de empreendimentos que atendam às classes mais baixas é um problema que pode, também, existir na implementação do Porto Maravilha.

Rodrigues Alves, em 2009, havia 74 estabelecimentos comerciais. Os mesmos se classificam em comércio varejista (10), atacadista (5), alimentação, reparação, manutenção e redação (18) e compra, administração de imóveis, valores imobiliários e serviços técnicos (15).

Com relação aos casos de revitalização portuária anteriormente citados, dados disponibilizados pela autoridade portuária de Maryland²⁴ indicam que, em 2009, a carga internacional movimentada nos portos norte-americanos totalizou 1,3 bilhão de toneladas, sendo 22,4 milhões em Baltimore. Esses dados correspondem a 30,2 bilhões de dólares (33,4% inferior em relação ao ano anterior). Estatísticas publicadas pela autoridade portuária de Barcelona²⁵ apontam para a geração de 32 mil empregos na zona portuária, por onde passam 23% do comércio internacional espanhol, que, em 2009, chegou a 716 bilhões de dólares – o equivalente a 49% do PIB daquele ano.²⁶ Adicionalmente, Barcelona é o porto líder em transportes de passageiros de cruzeiros na Europa. Com relação ao Porto Madero, por não realizar mais transportes de carga, o mesmo se tornou um nobre bairro da cidade.

Todas essas experiências indicam pontos importantes na implementação do projeto Porto Maravilha, como por exemplo, a importância da propaganda e do incentivo de ações que atraiam o interesse da sociedade para a região e o cuidado com o aquecimento da atividade imobiliária. Existem também críticas com relação aos CEPACs, uma vez que podem ser adquiridos por mera finalidade de especulação imobiliária, implicando a não-construção de espaços loteados.

Um estudo do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP),²⁷ utilizando dados da RAIS referentes a

2008, indicou que 24% dos empregos do Rio de Janeiro e 18% de todos os estabelecimentos comerciais estão localizados no centro da cidade.²⁸ Essas informações apontam para as vantagens existentes na implantação do Projeto, que envolvem a localização geográfica, a proximidade dos aeroportos e de importantes vias de transporte terrestre e estar ao largo do grande centro comercial.

NOTAS

1. “Um povo sem conhecimento de seu passado histórico, origens e cultura é como uma árvore sem raízes.”
2. Comissão de Valores Mobiliários – <http://www.cvm.gov.br/>.
3. Artigo publicado no jornal *O Globo*, 22/07/2011.
4. Geo-Rio – Tabela 2959 – População residente, sexo e razão de sexos, segundo as Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas – Município do Rio de Janeiro – 2010.
5. A Área de Planejamento 1 compreende os bairros da Zona Portuária, Centro, Rio Comprido, São Cristóvão, Paqueta e Santa Teresa.
6. Geo-Rio – Tabela 342 – Valor do rendimento nominal médio mensal, valor do rendimento nominal mediano mensal das pessoas com rendimento, responsáveis pelos domicílios particulares permanentes, segundo as Áreas de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros – 2000. <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/indice/flanali.asp?codpal=459&pal=%C3%81REA%20%20DE%20PLANEJAMENTO%20-%20A>.
7. A UNCTAD é uma organização focada nas questões relacionadas ao comércio e ao crescimento de países em desenvolvimento.
8. UNCTAD. *Creative Economy: A Feasible Development Option*, 2010.
9. *Ibid.*, Tabela 5.1.
10. PRESTES FILHO, Luiz Carlos (Coord.). *Cadeia Produtiva da Economia do Carnaval*. Rio de Janeiro: E-papers, 2009.
11. <http://www.rio.rj.gov.br/web/riotur/>.
12. PRESTES FILHO, op. cit.
13. Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro. Número de turistas e renda gerada no Rio de Janeiro, segundo o período 2007 (Tabela nº 2.143).
14. Em 20 de junho de 2011, a agência classificadora de riscos Moody's mudou a classificação de risco do Brasil para Baa2, por acreditar que os ajustes fiscais que vêm sendo realizados no país contribuirão positivamente para um cenário macroeconômico mais sustentável.

15. Secretaria de Transportes do Governo do Rio de Janeiro: <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=290762>.

16. Segundo estatísticas do Banco Mundial, em 2009 o país movimentou aproximadamente 351 bilhões de dólares em exportações e importações de bens e serviços, equivalendo a 22% do PIB gerado nesse ano.

17. <http://www.portosrio.gov.br/antigo/passageirosRIOFOR2006.pdf>.

18. Andreatta, Verena (Org.). *Porto Maravilha: Rio de Janeiro + 6 casos de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

19. A revitalização do Inner Harbor já recebeu mais de 40 prêmios nacionais e internacionais, sendo o mais recente, em 2009, dado pela “excelência do projeto e substancial contribuição ao bem-estar da comunidade por pelo menos 25 anos”.

20. Até 1850, Baltimore era a segunda maior cidade dos Estados Unidos.

21. Andreatta, op. cit.

22. Projetado pelo engenheiro estudioso do urbanismo e grande conhecedor da topologia de Barcelona, Ildefonso Cerda. Segundo Verena Andreatta, “a posição de Cerda foi visionária ao antecipar a importância que as cidades futuramente dariam a seus sistemas de transporte e comunicação”.

23. Andreatta, op. cit., p. 89.

24. <http://www.mpa.maryland.gov/>.

25. <http://www.portdebarcelona.es>.

26. Fonte: Banco Mundial – Estatísticas a respeito do PIB, importações e exportações de bens e serviços.

27. <http://www.rio.rj.gov.br/web/ipp>.

28. Medeiros Junior, Helcio de; Grand Junior, João. Distribuição dos empregos formais na cidade do Rio de Janeiro em 2008: uma análise espacial. *Coleção Estudos Cariocas*, Rio de Janeiro, jan. 2011. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2938_Distribui%C3%A7%C3%A3o%20dos%20empregos%20na%20cidade%20do%20Rio%20de%20Janeiro%20em%202008.pdf.

Mariana Kujawski

Graduada em Economia pela UERJ e pós-graduanda em Finanças no IBMEC.

A ideia do Porto Maravilha

Paulo Manoel Lenz Cesar Protasio

O valor da Memória é proporcionalmente maior quanto mais longe está da ocorrência. E o Porto Maravilha é um evento urbano de enorme importância exatamente por isso. Só agora está se tornando uma realidade. Mas sua influência como ideia foi tão intensa que, logo depois de lançada na prefeitura de Marcelo Alencar (1983-1986), sintetizada em uma maquete, foi suficiente para atrair ao Rio de Janeiro o prefeito de Buenos Aires. Lá nasceu então o projeto Porto Madero, ajudado pelos conceitos desenvolvidos a partir da proposta da Cidade Maravilhosa, realizado pelo prefeito Grosso, que tinha em sua mão o poder delegado de Carlos Saúl Menem, presidente da Argentina. A convergência dos poderes permitiu que o projeto ganhasse velocidade e acabasse por ser realizado dando a impressão hoje, aos menos avisados, de que é o Rio que copia Buenos Aires com o projeto Porto Maravilha.

A ideia original nasceu como proposta de valorização urbana das cidades que tiveram seu crescimento em torno dos portos. Lembro-me como se fosse hoje o primeiro contato mantido por conta do projeto do World Trade Center

do Rio de Janeiro com o chamado Waterfront Center, criado em Washington, em 1981. No ano da visita (1982), o Centro registrava oito cidades portuárias nos Estados Unidos com projetos parecidos e entre essas cidades filiamos o Rio de Janeiro com sua proposta. Agrupou-se em torno da vocação uma série de interesses, criando-se até uma iniciativa denominada Riopart, que destinou seus recursos partilhados por grande número de empresas no estudo e nas ações que marcaram e delimitaram aquele espaço irrevogavelmente internacional da urbe, na convicção de fixar o perfil mais certo e fiel do Rio.

Trata-se de uma bela contribuição para a história econômica e da própria vida da cidade do Rio de Janeiro. Considerando todos os seus aspectos, o lastreamento dos serviços e com um desenho de ocupação proposto desde então, ficou marcada a importância estratégica desse território da cidade – referência obrigatória a quem quer que se disponha a entender este Rio de nossos desvelos e delírios.

A iniciativa de revitalização do Porto do Rio da segunda metade da década de

1980 não difere da que hoje se apresenta. O projeto Porto Maravilha, assim como o anterior, cria uma moldura que atualiza nossa cidade frente às perspectivas que se abriram com as mudanças políticas e econômicas pós-Guerra Fria.

A infraestrutura básica será edificada nos próximos anos. Ela terá outra característica daquela que foi implantada em 1910 (governo Pereira Passos), quando a nossa dependência econômica europeia era marcada pelas forças que dominavam o Atlântico sul-africano.

Hoje, os novos fluxos de energia serão gerados pela nova oferta de matéria-prima e de sua distribuição. A nova estrada marítima que está em construção pode ter no Rio de Janeiro um de seus portos. Esta rota, com nosso papel atualizado, poderá ser central nesse novo capítulo de desenvolvimento sustentável.

Isso levará o Rio de Janeiro a um novo patamar. Em 1985, nas grandes cidades, ficou claro que algumas mudanças fundamentais estavam sendo iniciadas no mercado urbano e que o uso dos espaços teria novas influências, principalmente pela necessidade de intenso uso de comunicação e mobilidade.

Figura 1**Porto do Rio – projeto Teleporto da década de 1980**

Fonte: Imagem cedida pelo autor.

Todos os dois tópicos representam hoje elementos que devem prevalecer no desenho de seus avanços e na promoção de sua ocupação. A projeção e a integração entre esses elementos é que trarão a melhor liga para emergir a frente das cidades de características internacionais como a do Rio de Janeiro. Naquele momento, o conceito do Teleporto emergiu, e de forma simplificada foi levado, pela vontade política, para um empreendimento imobiliário de expressão menor, distante da Zona Portuária.

Foi um passo certo, porque oportuno, mas na direção errada.

Dar suporte ao conceito da frente marítima foi linha-mestra da realização do projeto em seu nascedouro, como em uma escolha para o uso dos recursos da área com o máximo benefício para o público que para lá se deslocasse. O projeto, proposto no século passado, tem tudo a ver com os próximos anos que vão nos tirar da espera, agora diante de uma nova realidade, que recebeu o nome de batismo de Porto Maravilha.

A nova iniciativa tramada em cima do porto está bem lançada, mas somente estará completa no momento em que integrar os aeroportos. As formas e os traços das cidades sempre foram definidos pela trama feita pelo seguimento dos transportes. Hoje, isso se traduz pelo transporte aéreo. O processo da globalização nos trouxe a obrigatoriedade de ganharmos velocidade para diminuir distâncias com base no tempo. O Rio tem responsabilidades continentais, precisando de um centro de importância para atuar e servir aos interesses comuns da região, na medida em que o país precisa inovar suas ações regionais e internacionais.

O novo momento é de tornar o Porto e os aeroportos do Rio um grande palco, com uma infraestrutura construída como componentes de um legado digno de marcar a primeira Olimpíada no continente sul-americano e que poderá marcar, dentro de um calendário de uma Copa do Mundo organizada por três dos cinco componentes dos BRICS, a partir da marca de êxito deixada pela África do Sul, seu mais novo membro, o caminho que sempre foi trilhado pela cidade do Rio de Janeiro e que nos permitiu atualizar sempre a nossa agenda globalizada desde a primeira Semana do Rio Internacional, realizada em 1982, quando todos os países foram convidados. Dentro desse palco estarão todos convidados para saber o que vamos fazer e como isso tudo poderá ser símbolo de um desenvolvimento sustentável.

Paulo Manoel Lenz Cesar Protasio
Grande benemérito da Associação
Comercial do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, história e trajetória urbana

Mauro Osório

A cidade do Rio de Janeiro nasceu como porto e fortificação militar, como aponta Carlos Lessa no livro *Rio de todos os Brasis*,¹ transformando-se, no correr do século XVII, em eixo de logística brasileiro. Essa centralidade reforçou-se com a transferência da Capital Federal, da Bahia para o Rio de Janeiro, em 1763, e a vinda da Família Real Portuguesa para o Rio de Janeiro, em 1808.

Desse modo, o Rio de Janeiro, além de ter sido Capital por quase duzentos anos, tornou-se também o eixo da capitalidade brasileira, conforme o conceito desenvolvido pelo historiador de arte e ex-prefeito de Roma, Giulio Argan.² De acordo com ele, todo país do mundo possui uma cidade que é a sua referência internacional. Quando, por exemplo, pensa-se nos EUA, pensa-se em Nova Iorque, e não em Washington.

Nessa trajetória, a cidade do Rio de Janeiro apresentou significativo destaque e, inclusive, até 1907, a maior produção industrial do país. A partir dos dados do Censo de 1919, verificamos que, com o

desenvolvimento do complexo cafeeiro paulista,³ o PIB industrial do estado de São Paulo ultrapassou o somatório do PIB industrial carioca com o da Velha Província, e o estado paulista passou a liderar o processo de crescimento econômico brasileiro.

No entanto, apesar da cidade do Rio de Janeiro apresentar uma contínua perda de posição relativa, comparativamente a São Paulo, no correr de todo século XX, entre 1920 e 1960 o dinamismo carioca manteve-se próximo ao da média nacional. Isso deve-se ao fato de, embora perdendo continuamente posição relativa no cenário industrial da economia brasileira, o antigo Distrito Federal, como sede do poder, continuar a atrair e gerar investimentos nesse período. Carlos Lessa pontua essa questão da seguinte forma:

As décadas de 1920 a 1960 foram de prosperidade e de acumulação de prestígio no Rio de Janeiro. A cidade desdobrou-se em novos comportamentos e dimensões.

(...) O Rio urbanizou-se em sintonia com esses novos tempos. Cabe sublinhar que foi sendo secundarizado, em termos de produção industrial, em relação a São Paulo. Desde a Primeira Guerra Mundial, São Paulo lidera a produção industrial e, apesar de crescer, o Rio vê a distância relativa das respectivas bases industriais ser ampliada, para não lembrar a espantosa diferença no campo agrícola. Porém o Rio – concentrando serviços sofisticados, com o núcleo de comando do sistema bancário, sediando os escritórios centrais da maioria das grandes empresas, sendo o portal dos visitantes nacionais e estrangeiros, e alimentado por contínuas e crescentes injeções de gasto público – parecia ter assinado um pacto com a eterna prosperidade (LESSA, 2000, p. 237-238).

Além disso, o antigo estado do Rio de Janeiro – considerado pela geógrafa Lysia Bernardes uma região polarizada pela cidade do Rio de Janeiro, do ponto de vista econômico⁴ – é cenário de investimentos federais, como a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional, a Fábrica Nacional de Motores, a Companhia Nacional de Álcalis e a Refinaria Duque de Caxias, investimentos estes cujas decisões locais estariam relacionadas à proximidade da antiga Capital Federal e à existência de uma tendência dominante no governo central a favor da realização de um contraponto no país ao predomínio econômico paulista.⁵

A partir de 1960, no entanto, com a transferência da Capital Federal para Brasília, os territórios carioca e fluminense, tendo em vista derivarem seu

dinamismo econômico centralmente da história de capitalidade da cidade do Rio de Janeiro, viriam a sofrer um processo de erosão de sua importância e dinamismo econômico-social.

Isso leva a que a economia do estado do Rio de Janeiro, principalmente a partir dos anos 70, com a consolidação da transferência da Capital Federal, tenha apresentado, entre 1970 e 2008,⁶ uma perda de participação no PIB nacional de 32,1% e, a cidade do Rio de Janeiro, uma perda de 60,2%. Nesse período, a participação da economia carioca no PIB nacional passou de 12,8%, em 1970, para 5,1%, em 2008, de acordo com dados do IBGE.

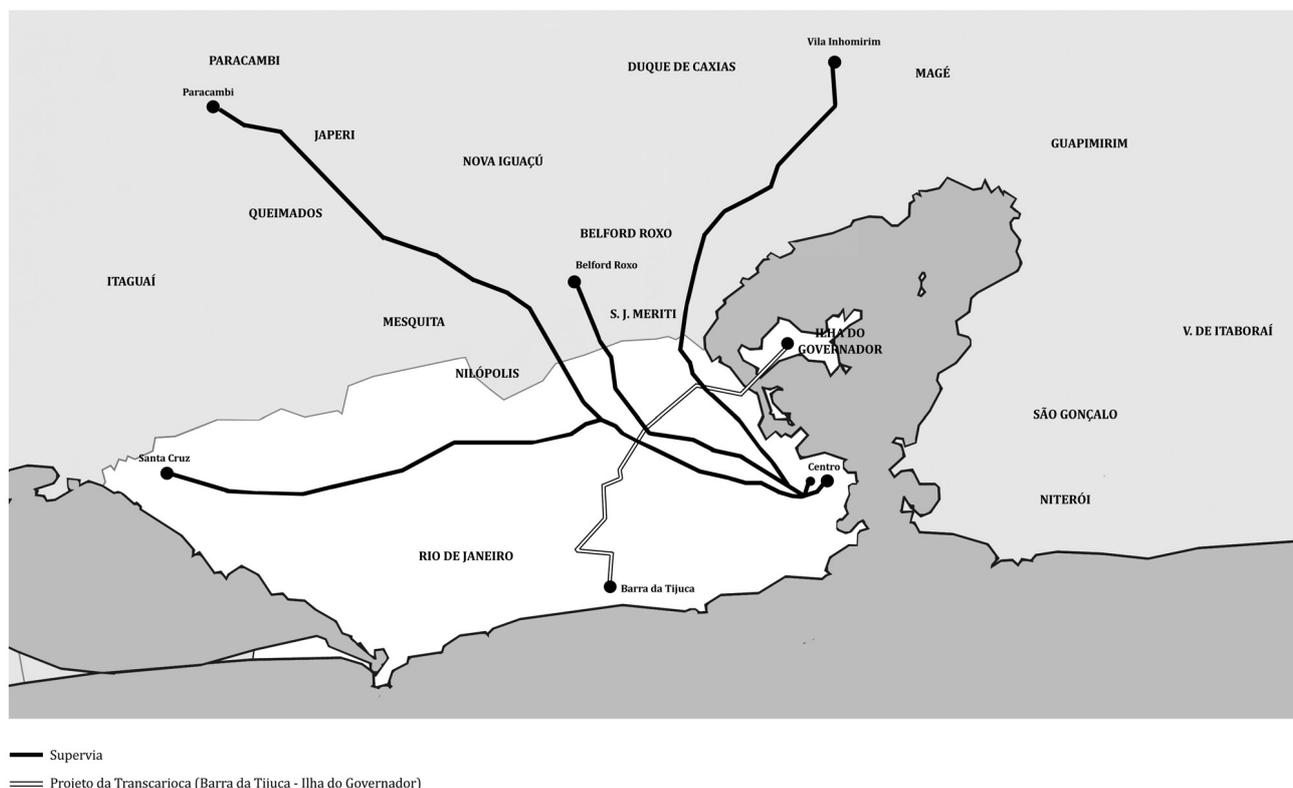
A partir de meados da primeira década do século XXI, a cidade e o estado do Rio de Janeiro passam a apresentar uma recuperação da trajetória enunciada.

Isso leva, inclusive, a que a renda do trabalho, realizado formal ou informalmente, na cidade do Rio de Janeiro e na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), apresente um crescimento, no período entre 2003 e 2010, de, respectivamente, 29,0% e 27,5%, superior ao verificado no total das metrópoles pesquisadas pela Pesquisa Mensal de Emprego-PME/IBGE, de 19,0%.⁷

Na mesma direção, ao ser analisado, com base em dados disponibilizados pelo IBGE, o volume de vendas do comércio varejista, no estado e na cidade do Rio de Janeiro, verifica-se que o crescimento, entre 2000 e 2010, é de apenas 45,1% e 50,9%, respectivamente, contra um crescimento no total do país de 60,9%. Já para o período entre 2009 e 2010, ocorre um crescimento no estado e na cidade

Figura 1

Mapa do município do Rio de Janeiro com a Supervia e o projeto da Transcarioca



do Rio de Janeiro, de, respectivamente, 10,4% e 9,7%, contra um crescimento no Brasil de 10,9%.

Da mesma forma, ao ser analisada a evolução do emprego formal com carteira assinada no estado do Rio de Janeiro, através da RAIS/MTE, verifica-se, no período entre 2000 e 2010, um crescimento de 50,1%, contra um crescimento no total do país de 68,0%. Já para o período entre 2009 e 2010, apesar do crescimento no ERJ ainda ser inferior ao verificado para o total do país, ocorre uma aproximação da trajetória de crescimento entre essas duas regiões. Nesse período, o crescimento no ERJ é de 5,9%, contra um crescimento no total do Brasil de 6,9%.

No mesmo sentido, nas regiões metropolitanas, entre 2000 e 2010, o crescimento do emprego formal na RMRJ foi de apenas 42,7%, contra um crescimento no total das regiões metropolitanas brasileiras e no total do Brasil de, respectivamente, 53,9% e 66,0%. Já para o período entre 2009 e 2010, o crescimento na RMRJ foi de 5,5%, contra um crescimento no total das regiões metropolitanas brasileiras e no total do Brasil de, respectivamente, 6,8% e 6,9%.

Comparando a cidade do Rio de Janeiro com as demais capitais, a trajetória é parecida com as duas anteriores no que se refere à evolução do emprego formal, através da RAIS/MTE. Entre 2000 e 2010, o crescimento do emprego na cidade do Rio de Janeiro foi de apenas 35,5%, contra um crescimento no total das capitais de 52,4%. No período mais recente, entre 2009 e 2010, vê-se também uma melhoria com um crescimento do emprego formal na cidade do Rio de Janeiro de 5,3%, contra um crescimento no total das capitais de 6,1%.

No entanto, os dados disponibilizados para a cidade do Rio de Janeiro, RMRJ e o total do estado mostram um dinamismo

melhor, do ponto de vista da evolução da renda do trabalho, do que os demais indicadores econômicos disponíveis.

Além disso, os dados relacionados com a evolução da ocupação, para jovens entre 18 e 24 anos de idade, mostram, através da PME/IBGE, uma taxa de desemprego, na cidade do Rio de Janeiro e na RMRJ, ainda significativa. Para a média do ano de 2010, a taxa de desemprego média da cidade do Rio e da RMRJ é de, respectivamente, 13,7% e 14,2%. Na mesma direção, verifica-se que, na cidade do Rio e na RMRJ, ainda encontram-se, no ano de 2010, fora do mercado de trabalho – jovens que não estão trabalhando e nem procurando emprego, de acordo com a PME/IBGE –, respectivamente, 42,1% e 40,4% dos jovens entre 18 e 24 anos de idade, contra um percentual, na mesma faixa etária, para as Regiões Metropolitanas da Região Sudeste pesquisadas pela PME – São Paulo e Belo Horizonte – de, respectivamente, 22,1% e 26,2%.⁸

Os dados aqui apresentados mostram, pois, uma importante melhoria na cidade do Rio, na RMRJ e no ERJ, a partir de período recente. Por outro lado, mostram que, entre os indicadores relacionados a emprego, verifica-se uma trajetória acima da média de outras regiões, apenas, na evolução da renda da ocupação. Além disso, os dados sinalizam a existência ainda de um problema significativo na geração de empregos para jovens.

O conjunto dos dados para a cidade do Rio, a RMRJ e o total do estado, por um lado, aponta para uma melhoria significativa e um maior dinamismo gerado pela atração de grandes investimentos e, também, por empregos com altos salários, principalmente para os setores vinculados ao complexo petróleo e gás. Por outro lado, indica que ainda existiriam desafios no que diz respeito a uma maior disseminação da redinamização

econômica e da geração de emprego e renda para a totalidade da população carioca, metropolitana e fluminense.⁹

Tendo em vista consolidar essa inversão de tendência, é importante, ao lado das ações que já vêm sendo empreendidas no âmbito do governo do estado – de reestruturação do setor público e de enfrentamento da questão da segurança pública, através das Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) –, aprofundar os debates sobre a estratégia econômico-social que deveria ser trilhada pela cidade do Rio de Janeiro, a metrópole carioca e o total do estado.

Um dos aspectos a serem considerados no desenho de uma estratégia de fomento ao desenvolvimento econômico-social e de uma coordenação de políticas, no que diz respeito à metrópole carioca e à cidade do Rio de Janeiro, é a variável demográfica e urbana.

O Brasil, o estado do Rio de Janeiro, a metrópole carioca e a cidade do Rio vêm passando por uma forte mudança de perfil demográfico. Entre 2000 e 2010, a cidade do Rio de Janeiro apresentou um crescimento populacional, de acordo com dados do Censo do IBGE, de apenas 7,9%, contra um crescimento no total do Brasil de 12,3%. Mais importante: nas faixas etárias de até 14 anos e de 15 a 19 anos, a cidade do Rio já apresentou queda populacional de, respectivamente, 7,2% e 8,1%.

Além disso, o arquiteto e atual presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil/RJ, Sérgio Magalhães, tem apontado que a metrópole carioca e a cidade do Rio de Janeiro apresentam, em seu tecido urbano, uma relação de habitantes por quilômetro quadrado bem inferior à verificada em outras metrópoles, como a paulista, a parisiense e a londrina. Segundo Magalhães, a atual relação de habitantes por quilômetro quadrado, na

metrópole carioca e na cidade do Rio de Janeiro, é igual à que existia no início do século XX. Isso, pela expansão ocorrida para regiões como a Barra da Tijuca e o Recreio dos Bandeirantes e, também, pela expansão para as cidades da periferia da RMRJ, que, na verdade, ocorreu, em boa medida, sem investimentos em infraestrutura e através de loteamentos clandestinos, pela falta de alternativas para a população de baixa renda.

Isso levou a ocorrer, na cidade do Rio e na metrópole carioca, uma menor possibilidade de uso das chamadas “economias de aglomeração” e um maior custo nos necessários investimentos em infraestrutura urbana.

Dessa forma, em uma estratégia urbana, é importante verificar a densidade de emprego e de moradia, além da existência de infraestrutura, em cada região da cidade e da metrópole carioca.

No caso da cidade do Rio de Janeiro, de acordo com a Prefeitura, através do Instituto Pereira Passos, a divisão do espaço urbano compreende cinco Áreas de Planejamento: AP-1 (Regiões Administrativas Portuária, do Centro, do Rio Comprido, de São Cristóvão, da Ilha de Paquetá e de Santa Teresa); AP-2 (Regiões Administrativas de Botafogo, de Copacabana, da Lagoa, da Tijuca, de Vila Isabel e da Rocinha); AP-3 (Regiões Administrativas de Ramos, da Penha, de Inhaúma, do Méier, de Irajá, de Madureira, da Ilha do Governador, de Anchieta, da Pavuna, do Jacarezinho, do Complexo do Alemão e da Maré); AP-4 (Regiões Administrativas de Jacarepaguá, da Barra da Tijuca e da Cidade de Deus) e AP-5 (Regiões Administrativas de Bangu, de Campo Grande, de Santa Cruz, de Guaratiba e de Realengo).

De acordo com os dados da RAIS/MTE e do Censo de 2010, na AP-1 residiam, no

ano de 2010, apenas 4,71% da população carioca e encontravam-se 35,43% do emprego formal existente na cidade do Rio. Na AP-2, residiam 15,97% da população carioca, apresentando, a área, 18,49% do emprego formal existente na cidade. Na AP-3 – a famosa Zona Suburbana –, residiam quase 40% da população localizada na cidade do Rio de Janeiro (37,95%) e localizavam-se 22,60% do emprego formal do território carioca. Localizavam-se, na AP-4, por sua vez, 14,40% da população residente na cidade do Rio e 12,30% do emprego formal carioca (na Região Administrativa da Barra da Tijuca, localizavam-se 4,76% da população residente na cidade do Rio de Janeiro e 7,28% dos empregos formais da cidade). Por último, na AP-5, localizavam-se 26,97% da população residente na cidade do Rio, contra apenas 11,19% do emprego formal existente na cidade.

Os dados apresentados nos mostram que em torno de 70% da população e/ou do emprego, na cidade do Rio de Janeiro, estão concentrados nas Áreas de Planejamento 1, 3 e 5, o que nos leva a supor que dever-se-ia ter uma particular preocupação com essas três áreas.

Na AP-5, que possui pouco emprego formal e uma parcela significativa da população moradora da cidade do Rio de Janeiro, dever-se-ia buscar estimular o adensamento econômico e a geração de emprego na região, para os que lá já residem, e desestimular a migração, para a região, de novos moradores. A forte carência de infraestrutura e a existência de precários indicadores sociais na AP-5, reforçariam esta tese.

No caso da AP-3, é interessante verificar a existência de áreas ainda disponíveis para moradia, visando um maior adensamento populacional e a geração de maiores economias de aglomeração. Obviamente, ampliando a qualidade de

vida na região com melhorias na infraestrutura lá existente.

Na AP-1, dever-se-ia buscar um maior adensamento populacional, tendo em vista a densidade de emprego existente nessa área e a infraestrutura já existente.

Nesse sentido, o projeto da Prefeitura de modernização e investimentos em infraestrutura na Zona Portuária ganha relevância. No entanto, algumas preocupações são fundamentais. É importante, por exemplo, levar em conta, por um lado, que projetos de revitalização tendem a levar, pela valorização do mercado imobiliário, a uma “expulsão” das populações de menor renda. Por outro lado, conforme costumam apontar autores como Carlos Lessa e Ruy Castro, uma das características positivas da cidade do Rio de Janeiro é exatamente a miscigenação existente e o gosto do carioca pela convivência em espaços públicos, o que pode ser verificado, por exemplo, através de eventos como o Revêillon de Copacabana e a revitalização do Carnaval de rua na cidade do Rio. Nessa perspectiva, Carlinhos Brown afirmou que “nunca tinha sido pobre, só não tinha dinheiro”, ou seja, viveu em uma região culturalmente rica, onde, através das trocas obtidas, pôde virar o artista de relevo que é hoje.

Nesse sentido, é importante buscar a realização de políticas públicas urbanas necessárias à preservação da população que já reside na região e, mesmo, uma ampliação populacional que busque preservar a miscigenação.

Outro ponto é que a cidade do Rio de Janeiro possui uma clara potencialidade para atividades vinculadas a turismo, entretenimento, cultura e esporte. Além disso, o tipo de turista que a cidade tem mais potencialidade de atrair não é aquele que gosta de ir para *resorts* e regiões como Cancún, mas, sim, os que

têm prazer em viajar para *conviver* com a cultura de cada localidade.

Tive a oportunidade de assistir, quando da realização de meu doutorado, a um seminário, na Universidade de Lille, na França, com uma professora italiana que dizia: “Veneza is unique”. Ou seja, devemos procurar preservar, valorizar e utilizar como produtos turísticos, na AP-1 e na Zona Portuária, o que nelas há de história e especificidade, como, por exemplo, o cais do Valongo e o da Imperatriz, descobertos recentemente em escavações, e o que a região já apresenta na área do Carnaval e da música.

O cenário atual de realização da Copa do Mundo no país, em 2014, com provável centralidade da cidade do Rio de Janeiro, e a realização das Olimpíadas de 2016, com maior visibilidade da cidade no país e em âmbito internacional, reforçam as preocupações acima.

Com relação, ainda, à Zona Portuária e à AP-1, ao lado da ampliação de moradias, é correto buscar a ampliação do uso da região em atividades privadas e do setor público, tendo em vista a amplitude de áreas nela disponíveis e o desafio de gerar economias de aglomeração. Nesse sentido, uma possibilidade que, supomos, deveria ser avaliada, seria buscar construir um centro administrativo para o setor público estadual, da mesma forma que foi realizado recentemente, pelo governo de Minas Gerais, visando induzir crescimento em uma região da RMBH ainda pouco explorada. Isso poderia, ao lado de ampliar a possibilidade do êxito do adensamento da AP-1 e do reforço da zona histórica da cidade, permitir uma maior organicidade das ações e trocas do setor público estadual.

Por último, levando-se em conta que a mobilidade na cidade ocorre principalmente entre as APs-1, 2 e 3, tendo em vista que nelas concentram-se em torno

de 70% do emprego e/ou da moradia, dever-se-ia buscar uma prioridade para a organização do transporte de massas, preferencialmente sobre trilhos, para essas três áreas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti (Coord.). *O Rio de Janeiro e sua região*. Rio de Janeiro: IBGE; Conselho Nacional de Geografia, 1964.
- LA ROVERE, Renata Lèbre; SILVA, Mauro Osório (Org.). *Desenvolvimento econômico local da Zona Oeste do Rio de Janeiro e seu entorno*. Rio de Janeiro: PoD, 2010.
- LESSA, Carlos. *O Rio de todos os Brasis: uma reflexão em busca de auto-estima*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- MOTTA, Marly Silva da. *Rio de Janeiro: de cidade-capital a Estado da Guanabara*. Rio de Janeiro: Alerj, 2001.
- SILVA, Mauro Osório. *Rio local, Rio Nacional: mitos e visões da crise carioca e fluminense*. Rio de Janeiro: Senac, 2005.
- SILVA, Mauro Osório. Estado do Rio de Janeiro: trajetória e perspectivas. *Revista de Economia Fluminense*, ano IV, n. 7, p. 50-55, jun. 2008.
- SILVA, Mauro Osório. Rio de Janeiro: trajetória e estratégias de desenvolvimento econômico-social. In: *P&D e inovação para micro e pequenas empresas do Estado do Rio de Janeiro – como criar um ambiente de inovação nas empresas*. Rio de Janeiro: Rede de Tecnologia, 2008, p. 79-91.

NOTAS

1. LESSA, 2000.
2. Os conceitos de signos capitalinos, capitalidade e cidade-Capital encontram-se bastante bem trabalhados por Marly Silva da Motta, quando, partindo da formulação teórica de Giulio Argan – arquiteto, historiador da arte, prefeito comunista de Roma (1976-1979) – define as cidades-capitais “como o lugar da política e da cultura, como núcleo da sociabilidade intelectual e da produção simbólica, representando, cada uma a sua maneira, o papel de foco da civilização, núcleo da modernidade, teatro do poder e lugar de memória” (MOTTA, 2001, p. 24).
3. Sobre o assunto, ver MELLO, 1982.
4. BERNARDES, 1964.
5. LESSA, 2000, p. 346.
6. Em 1974, ocorreu a fusão entre o antigo estado do Rio de Janeiro e a então Guanabara, passando a existir, portanto, o novo estado do Rio de Janeiro,

com a cidade do Rio como sua capital. Por esse motivo, ao ser comparado o peso da economia do estado do Rio de Janeiro, no Brasil, entre 1970 e 2008, usou-se, para o ano de 1970, o somatório do PIB carioca com o PIB do antigo estado do Rio.

7. A PME/IBGE começou a ser calculada com a atual metodologia a partir de março de 2002. Como essa Pesquisa apresenta significativa sazonalidade, optou-se aqui por utilizar médias anuais, para o período mais longo com a mesma metodologia.

8. Poder-se-ia considerar, em uma hipótese otimista, que, na cidade do Rio de Janeiro e na RMRJ, o elevado percentual de jovens entre 18 e 24 anos de idade fora do mercado de trabalho decorresse da existência de um maior número de jovens só estudando. No entanto, o fato de essa característica da cidade do Rio e da RMRJ ser mais parecida com as duas metrópoles do Nordeste pesquisadas pela PME/IBGE – Regiões Metropolitanas de Recife e Salvador, onde ainda existe maior precarização do que nas duas outras metrópoles do Sudeste pesquisadas pela PME/IBGE – que apresentam, para a média do ano de 2010, um percentual de jovens fora do mercado de trabalho de, respectivamente, 41,6% e 36,1%, não induz nessa direção.

9. Corroboraria nessa direção o fato do salário médio dos empregos formais na indústria extrativa mineral, na cidade do Rio de Janeiro, ter aumentado, entre 2000 e 2010, de acordo com a RAIS/MTE, de R\$4.236,11 para R\$9.842,33, e Macaé – base produtiva, em terra, no território fluminense, da extração de petróleo na Bacia de Campos – apresentar, entre todos os 92 municípios fluminenses, o maior salário médio para o total de atividades econômicas formais, em 2010, de R\$3.715,37.

Mauro Osório

Professor da Faculdade Nacional de Direito da UFRJ, doutor em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ e autor do livro *Rio nacional, Rio local: mitos e visões da crise carioca e fluminense*.

A inovação e a tradição

Potencial do Porto do Rio

Marcos Cavalcanti

Atualmente, o mundo passa por uma mudança de paradigma. A sociedade industrial está sendo deixada de lado para dar lugar à sociedade do conhecimento. Se há poucas décadas as questões econômicas mais importantes eram matéria-prima, energia e trabalho, hoje o conhecimento especializado gera a maior parte das receitas a nível global. Segundo a Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Econômico (OCDE),¹ em 2005, 60% da riqueza criada no mundo veio das atividades relacionadas ao conhecimento, e os outros 40%, da indústria, da agricultura, etc.

Com o passar dos anos, a tendência dos números relacionados ao conhecimento é de crescer cada vez mais. Hoje, é possível afirmar que o saber encontra-se embutido na criação e na fabricação de qualquer produto, seja na complexa indústria de telefonia móvel, seja na construção de uma simples mesa.

A geração de conhecimento, seu uso e seu processo produtivo será cada vez mais o ponto determinante entre países e empresas nos próximos anos. Aproximadamente dois terços das atuais exportações norte-americanas estão relacionadas ao conhecimento, ou seja, são produtos intangíveis, como *software*, *royalties* e materiais culturais. O Brasil, para a utilização desses produtos, paga *royalties* altíssimos ligados ao patenteamento dessas tecnologias – muitas das quais foram desenvolvidas no exterior a partir de matérias-primas brasileiras.

Nessa sociedade, a divisão do mundo é crítica. É de grande interesse de muitos países que o Brasil continue a exportar matéria-prima, importar tecnologia e pagar mais caro pelo produto final. Atualmente, temos aceitado essas condições e feito o que o mundo espera de nós, exportando *commodities* e importando objetos caros e repletos de conhecimento.

Particularmente, acredito que este seja um dos principais desafios do nosso país. Precisamos identificar definitivamente a nossa vocação. A soja, o petróleo e o ferro não são o futuro e sim o passado. Devemos preparar o Rio de Janeiro para o século XXI, para ser a capital do país na sociedade do conhecimento.

Alcançar esse título é possível, já que detemos as indústrias de base da sociedade do conhecimento, conhecidas como Indústrias Criativas, que valorizam o saber, a capacidade de criar e inovar. Além disso, temos a maior concentração de pessoas com PhD do Brasil e da América Latina, e alguns dos principais centros de pesquisa do Brasil, como o Centro de Pesquisas e Desenvolvimento Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes),² da Petrobras, o Centro de Pesquisa em Energia Elétrica (Cepel),³ da Eletrobrás e o Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-graduação e Pesquisa de Engenharia

(Coppe),⁴ da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), todos localizados na Ilha do Fundão.

CULTURA: UMA VOCAÇÃO DO RIO DE JANEIRO

O Rio de Janeiro sempre foi considerado o berço cultural do Brasil. Indústrias de entretenimento e geração de conteúdo, como o Projac, da Rede Globo e o REC 9, da Rede Record, estão instaladas na cidade. Além disso, o Rio recebe anualmente centenas de milhares de pessoas para uma das maiores festas populares do mundo, o seu Carnaval. Essa vocação do Rio para as atividades culturais deve aliar-se à oportunidade que será sediar a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 e de estar no foco do mundo, mesmo que de maneira temporária, para dar início a uma nova sociedade, a sociedade do século XXI.

O projeto do Porto Maravilha pode ser um ponto de partida para essas transformações por ser sinérgico, ou seja, por mobilizar um conjunto de valores, de pessoas e de organizações para alavancar a cidade. Como referência de sucesso há o Porto Digital, que corresponde à Zona Portuária de Recife. Desenvolvido pela Faculdade Federal de Pernambuco, o projeto ressuscitou o centro histórico sem a necessidade de afastar personagens e pessoas que ali moravam. A tradição local, como os maracatus e o carnaval, foi preservada.

Acredito que o Porto do Rio de Janeiro deve seguir esse formato de revitalização. Não é concebível expulsar os moradores e ignorar o patrimônio histórico local, atraindo pessoas e construções que destoam com as características dessa região. É importante que se preserve essas particularidades; vislumbrar o futuro sem esquecer o passado. A população carioca precisa estar atenta e exigir esse

cuidado, refletir e se posicionar quanto às mudanças propostas, e não somente criticar. Um projeto com essa visão agregará um valor muito maior à cidade e trará benefícios a todos.

FUTURO ALIADO À INOVAÇÃO

A exemplo da revitalização do Porto de Recife, e com base nos conceitos da sociedade do conhecimento, percebe-se que a inovação é a prioridade atual no governo e nas empresas. Para alcançar esse objetivo é necessário um conjunto de coisas:

*Enquanto não houver
uma queda nos juros,
o Brasil não se tornará
um país inovador; e não
teremos uma cultura
empreendedora no Rio de
Janeiro enquanto
a legislação punir o
empreendedor*

financiamento adequado, parcerias estratégicas e o envolvimento de pessoas competentes. De um certo ponto de vista, o risco de investir em projetos ligados à inovação é alto; entretanto, o retorno que trazem para a sociedade é proporcionalmente maior que seu custo.

É imprescindível que as pessoas envolvidas nesses processos estejam informadas, saibam o que já existe nessa área e onde está o seu cliente. Bancos

de dados como a Pesquisa Nacional de Amostragem de Domicílios do IBGE (PNAD) podem auxiliar nessa orientação. Essa centralidade e disponibilidade de informações facilitaria o trabalho desses profissionais e evitaria investimentos desnecessários, já que o pequeno e médio empresário não tem condição de acessar esses documentos.

Outro ponto a ser considerado é a postura comodista, tão arraigada na cultura brasileira, de ver sempre o outro como a causa de seu problema. Não é incomum ouvirmos pessoas reclamando do Estado e deixando de agir por si. Temos que usar o projeto do Porto Maravilha para integrar a população local, fazendo cada um responsável pelo que é de todos.

A revitalização do bairro da Lapa é uma experiência exitosa dessa concepção. Era notório que o poder público não tinha interesse em investir naquela área. Contudo, empresários fizeram o bairro acontecer e, a partir disso, tiveram mais autoridade para cobrar que a prefeitura contribuísse a fim de tornar o bairro uma fonte de renda e de trabalho para as pessoas que ali moravam. Dessa forma, temos também que envolver a todos no Porto Maravilha e nas grandes obras que ocorrerão para os eventos dos próximos anos.

A cultura empreendedora é uma prática recente no Brasil. Por anos, tivemos uma industrialização baseada no incentivo público e, por isso, o empresário não vê com bons olhos o capital de risco, por estar sempre associado a algo negativo. Em inglês esse risco é chamado de *venture capital* e tem uma imagem positiva, pois está ligado à construção de algo novo, mesmo sem garantias concretas.

De fato, o âmbito comercial brasileiro desestimula o empresário. A burocracia, por exemplo, é um dos maiores entraves

para as empresas. Há 10 anos, levava-se seis meses para se legalizar uma empresa no Rio de Janeiro, enquanto em Boston, nos Estados Unidos, em apenas uma semana qualquer empresa era aberta. Existem, ainda, outros fatores que impedem a facilitação desse processo, como as falhas da legislação atual – que não impede a criação de empresas laranjas – e os altos juros.

Hoje, a taxa de juros é considerada a maior do mundo, mais ou menos 10% ao ano. Caso um investidor, sem correr risco nenhum, invista num título do governo, ele ganha 10% de juro real. Mas, se investir no fundo de investimento de uma empresa inovadora dos Estados Unidos, mesmo correndo risco, terá um retorno anual de 20%, que é altíssimo. Num país como o nosso não há razão para arriscar ganhar 18%. As grandes taxas de juros inibem o investidor de colocar dinheiro em uma empresa inovadora. Enquanto não houver uma queda nos juros, o Brasil não se tornará um país inovador; e não teremos uma cultura empreendedora no Rio de Janeiro enquanto a legislação punir o empreendedor.

EMPREENDEDORISMO SOCIAL

O comércio das comunidades que receberam as Unidades de Polícia Pacificadoras (UPPs), no Rio de Janeiro, vive hoje uma realidade preocupante. Padarias e bares, que antes não pagavam as taxas básicas de funcionamento, como água, luz e telefone, tiveram que incluir esses custos no orçamento. A chegada das unidades, juntamente com o choque de ordem, criou uma dificuldade na permanência desses locais e muitos deles faliram por não conseguirem arcar com essas despesas e impostos. Essa situação acarreta em um desestímulo do empreendedor e na diminuição da economia local, levando os moradores a preferirem a realidade an-

terior. A UPP tem um desafio enorme que é o do empreendedorismo social, ou seja, criar condições para que a economia da região não se desestruture, ao contrário, cresça dentro da legalidade.

Uma das alternativas para a efetivação dessa legalização seria a isenção dos impostos. A empresa fornecedora de energia para essa região, assim como outras, que não ganhava nada pelos seus serviços e ainda pagava por isso, poderia estabelecer um preço fixo para esses comerciantes pagarem mensalmente. Com esse acordo, a mesma passaria a ganhar muito mais do que antes e deixaria de perder, pois não haveria mais roubo de luz.

A partir desses exemplos, entende-se que a inovação não se limita à tecnologia, se expande ao campo social. É a criação de um ambiente legal, do ponto de vista da legislação e dos impostos, que promove o empreendedorismo.

Atualmente, grandes construções no sistema de transportes estão sendo feitas visando o tráfego em direção à Zona Oeste. É compreensível a ideia de desenvolver essa região, que ainda tem espaços para especulação imobiliária, mas a lógica de mobilidade está invertida. Essa iniciativa prova o desconhecimento demográfico do Rio de Janeiro.

Nos dias de hoje, existe uma tendência de descentralização, de diluição do conceito de megalópole. Dados divulgados pelo IBGE comprovam que a cidade parou de crescer. No mundo inteiro, esse fenômeno vem acontecendo, é uma das características da sociedade industrial. Entretanto, existe um déficit habitacional e, conseqüentemente, uma carência de novas construções.

O Rio de Janeiro deveria ser melhor atendido do ponto de vista da infraestrutura e dos transportes. Se desejamos deixar um legado após a Copa do

Mundo e os Jogos Olímpicos, através de novos prédios e equipamentos, é preciso pensar em como o Centro da cidade e a Zona Portuária podem fazer parte dessa reconfiguração.

NOTAS

1. <http://www.oecd.org>
2. http://www.ufrj.br/pr/cont_eudo_pr.php?sigla=CENPES
3. <http://www.cepel.br/>
4. <http://www.coppe.ufrj.br/coppe/apresentacao.htm>

Marcos Cavalcanti

Doutor em Informática pela Université de Paris XI; professor da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe/UFRJ), na área de Inovação Tecnológica e Organização industrial; coordenador do Centro de Referência em Inteligência Empresarial (Crie) da Coppe/UFRJ; e editor da revista Inteligência Empresarial.

Valongo: a ordem é preservar!

Em entrevista, a arqueóloga do Museu Nacional Tania Andrade Lima descreve a importância da preservação dos remanescentes do antigo Cais do Valongo para a história do Rio de Janeiro. Explicita, também, o cuidado que se deve ter com a área durante as obras de revitalização da Zona Portuária e apresenta os trabalhos que estão sendo desenvolvidos atualmente no local.

Inteligência Empresarial – *O que motivou a procura pelos remanescentes do Cais do Valongo? A realização do projeto Porto Maravilha?*

Tania – Trabalhamos na arqueologia histórica com o propósito de sermos um antídoto contra amnésias sociais, buscando o resgate do que o tempo e a sociedade preferiram ocultar e esquecer. O Cais do Valongo é um exemplo concreto dessa amnésia social. Fundamentalmente, essa foi a razão que nos moveu, a de resgatar esse passado.

Para que esse trabalho fosse feito, estivemos amparados pela exigência do acompanhamento arqueológico feita pelo Iphan, a partir de um conjunto de determinações legais que afirmam que todas as intervenções em solos, inclusive as realizadas pela Prefeitura,

devem ser objeto de monitoramento arqueológico. Portanto, demos início às nossas atividades juntamente com as obras de revitalização da área, visto que só o poder público poderia realizar as intervenções urbanas necessárias.

Elaboramos um projeto específico de escavação para a busca do Cais do Valongo, ponto de desembarque de escravos no século XIX, ao qual foi superposto o Cais da Imperatriz, local de chegada da Princesa das Duas Sicílias, Teresa Cristina Maria de Bourbon, para o seu casamento com D. Pedro II. Esse interesse prioritário no Valongo não deve ser entendido como a escolha de um momento histórico em detrimento de outro, e sim como uma forma de valorização de uma circunstância – a da chegada dos africanos escravizados – que foi deliberadamente condenada ao

esquecimento, em contraposição à outra – a da vinda da Imperatriz – suficientemente valorizada e lembrada.

IE – *Era garantido achar os resquícios de ambos os cais naquele local?*

Tania – Apesar de termos conhecimento de que ali existia um sítio arqueológico (há uma placa sinalizando ser ali o local do Cais da Imperatriz), havia a possibilidade de não encontrarmos nada, de tudo ter sido destruído pelas várias intervenções realizadas ao longo do tempo. Contudo, insistimos na busca da abundante cultura material despejada no local, independente dos remanescentes físicos e arquitetônicos terem se conservado ou não. Entendendo que no século XIX o despejo de lixo era feito à beira-mar, em cais, praias, às margens de rios, etc. com certeza seria possível en-

contrar um abundante material histórico nessa área, à beira d'água.

Desde o início das escavações descobrimos evidências das costaneiras do Cais, confirmadas por documentos sobre a compra e o transporte dessas pedras para o Valongo, para a reforma do Cais da Imperatriz. Posteriormente, associado às costaneiras, encontramos um piso de paralelos ordenados, regulares e bem assentados, formando um desenho geométrico que demonstrava um trabalho feito com muito capricho. Sem dúvida, se tratava do Cais da Imperatriz.

No mesmo espaço, o piso de paralelos terminava abruptamente num corte diagonal, seguido de terra. Escavamos esse sedimento e em seguida, a 60 cm abaixo do nível do Cais da Imperatriz, surgiram pedras irregulares, assentadas de maneira rudimentar, um piso certamente feito para negros escravizados. Estava ali o Cais do Valongo. Essa área equivale a aproximadamente dois mil metros quadrados, correspondendo hoje ao espaço da Praça do Jornal do Comércio, entre a rua Coelho e Castro e a rua Sacadura Cabral.

Trata-se de um lugar emblemático, que fala muito de perto aos afro-descendentes. A cultura e a identidade negras estão muito presentes na história desse local, o que pode ser comprovado nos objetos descobertos. Nosso objetivo é resgatar essa parte da história que foi apagada, para que em seu lugar fosse sedimentada, como efetivamente foi, apenas a memória das classes dominantes.

IE – *Quando o Cais do Valongo foi construído e como se deu a sua ocultação?*

Tania – Não sabemos precisamente quando o Cais do Valongo foi construído, mas deve ter sido em algum momento entre 1817 e 1821. Dispomos de uma gravura de Thomas Ender, datada de 1817, onde

já existe no local um pequeno cais, mas sem a grandiosidade do Valongo. E em 1821, o intendente geral de Polícia, Paulo Fernandes Viana, ao deixar a Intendência, afirma (sem dizer quando) ter construído o Cais do Valongo, com escadas, rampas de pedra e iluminação, o que corresponderia ao que estamos encontrando.

Documentos atestam que no final do século XVIII, o marquês do Lavradio, o 11º Vice-Rei do Brasil,¹ determinou a retirada do comércio de negros da frente do Palácio dos Governadores, o Paço Imperial da Praça 15 de Novembro,² onde eles desembarcavam e ficavam expostos em condições degradantes. Assim, o comércio foi transferido para o Valongo,³ o que tornou inevitável a construção de um cais mais próximo.

É importante ressaltar que o Valongo não se limitava ao Cais, tratava-se de um complexo que envolvia o local de desembarque, a rua do Valongo, onde eles eram comercializados – hoje rua Camerino –, o Cemitério dos Pretos Novos⁴ e um lazareto.⁵

Em 1831, com a proibição oficial do tráfico de negros para o Brasil, ocorre a sua desativação como local exclusivo de desembarque de africanos escravizados, mas, somente em 1843, se iniciam as obras de construção para a recepção à futura Imperatriz que apagaram os vestígios do Valongo. Nesse espaço encontra-se, até hoje, uma coluna comemorativa – colocada 10 anos depois da sua chegada – que sinaliza o local onde desembarcou a princesa Teresa Cristina Maria.⁶

IE – *Até o momento atual, o que pôde ser encontrado, além do calçamento de pedras de ambos os cais?*

Tania – Todos os objetos encontrados são rigorosamente coerentes com o período de ocupação e remetem à primeira metade do século XIX. Eles advêm não

só das práticas cotidianas das classes dominantes, mas também dos negros escravizados; chamados na arqueologia como “os invisíveis”, tendo em vista o pouco que conseguimos encontrar dos seus pertences.

Seus artefatos eram, em grande parte, reciclados da cultura material dos brancos, o que dificulta o seu reconhecimento. Assim, é muito importante, do ponto de vista arqueológico, encontrar elementos que podem ser com certeza atribuídos a eles, tal como vem ocorrendo no Valongo. São objetos ligados às suas práticas mágico-religiosas, de uso pessoal, como adornos, e uma ampla gama de amuletos destinados à proteção do corpo.

IE – *Como é realizado o trabalho de identificação dos objetos encontrados e qual o seu destino final?*

Tania – A partir do seu achado no momento da escavação, eles passam por uma longa cadeia operatória que inclui sua lavagem, secagem, higienização, identificação, classificação, registro, embalagem e, finalmente, a análise em laboratório. Muita coisa ainda se encontra no terreno, em tratamento. Esses elementos serão, futuramente, expostos num museu de sítio, a ser criado no local, um memorial destinado a celebrar a diáspora africana.

IE – *Quantos profissionais fazem parte da equipe atuante nesse trabalho?*

Tania – Somos ao todo 15 arqueólogos efetivos e mais quatro colaboradores chamados eventualmente, na medida em que suas especializações se fazem necessárias. São professores doutores, mestres e profissionais graduados.

IE – *Os bairros da Gamboa, Santo Cristo, Saúde, Mangue, Praça 11 e Saara são conhecidos como a Pequena África. Como a senhora vê essa área?*

Tania – Desde os seus primórdios, essa sempre foi uma área marginal onde havia uma grande concentração de negros em condições indignas de sobrevivência. Apesar da tentativa de se dignificar a região, ao tempo de D. Pedro II – inicialmente com a construção do Cais da Imperatriz e, posteriormente, com a colocação da coluna comemorativa da sua chegada – a área jamais perdeu seu caráter marginal, nunca foi considerada uma parte nobre da cidade e permanece estigmatizada até hoje.

IE – *Sabe-se que a atual Zona Portuária foi berço de grandes nomes da cultura brasileira. Apesar do seu abandono, gerou artistas como Machado de Assis e Ernesto Nazareth. Seria possível dizer que, com a chegada do Porto Maravilha, essa área tem potencial para se tornar um centro de referências históricas?*

Tania – O Valongo, na sua essência, é negro, tem identidade negra. Todas as suas referências históricas remetem à riqueza e à diversidade cultural proporcionadas pela diáspora africana no Brasil. E essas marcas são constantemente evidenciadas na cultura e no patrimônio histórico da região. Há um grande desafio a ser vencido na tentativa de conciliação desses valores históricos com a proposta de modernidade do projeto Porto Maravilha. Será muito interessante acompanhar esse processo. Se antes só tínhamos a proposta do Museu do Amanhã, branco, luminoso e ensolarado, agora, com os achados do Valongo, criamos o confronto necessário com o passado negro, sombrio e escuro da escravidão. Há aí um interessante contraponto entre o passado e o futuro da Zona Portuária.

IE – *Como a Prefeitura do Rio de Janeiro tem se posicionado com relação a esse projeto?*

Tania – Posso dizer que é surpreendente a maneira como a esfera pública tem lidado com o nosso trabalho. O sítio arqueológico é considerado, via de regra, um trambolho, um estorvo que atrapalha as obras, sendo não raro desrespeitado, uma violência que leva à medidas compensatórias pesadas, por expressa recomendação do Ministério Público. Contudo, a Prefeitura do Rio de Janeiro vem investindo uma soma considerável de recursos na área do Valongo, e arcando bravamente com todos os custos decorrentes da opção pela preservação do sítio.

Em visita ao local das escavações, logo no início da pesquisa, o prefeito disse uma frase surpreendente: “O comando é: preservar!”. Para tanto, foi necessário mudar a drenagem, alterar a malha viária, e reformular a praça a partir de um novo projeto, tendo como foco o sítio arqueológico para exposição ao público. É, indiscutivelmente, um apoio expressivo e um forte comprometimento do poder público municipal com a preservação da memória negra do Valongo.

IE – *É possível afirmar que a bibliografia sobre a história do Porto do Rio, correlacionando-o com a época da escravidão, sofrerá uma importante revisão por conta dessas descobertas?*

Tania – Não consideraria propriamente uma revisão mas uma contribuição a mais para o estudo desse processo, ao trazer à luz uma parte da nossa história que foi deliberadamente escondida. Na verdade, houve nessa área uma sucessão de encobrimentos. Primeiramente, o Cais do Valongo foi “apagado” pelo Cais da Imperatriz que, por sua vez, foi sepultado pela república comprometida com a modernidade, que aterrou toda aquela área no início do século XX, configurando superposições – ou apagamentos – fortemente simbólicos.

NOTAS

1. Exerceu o cargo por nove anos, de 4 de novembro de 1769 a 30 de abril de 1778.
2. A Praça 15 de Novembro recebeu esse nome em homenagem à Proclamação da República. Porém, anteriormente, recebeu nomes como Largo da Polé, Largo do Carmo, Praça do Carmo, Terreiro do Paço e Largo do Paço. Em 18 de março de 1870, a Câmara do Rio de Janeiro deu-lhe a denominação de Praça de Dom Pedro II.
3. “A maior parte dos trabalhos de historiadores que se debruçam sobre o Rio de Janeiro da segunda metade do Século XVIII se atém à iniciativa do marquês do Lavradio, ordenando a transferência definitiva do mercado de escravos desembarcados da África para a praia do Valongo; saneado, numa atitude “*ilustrada*” e sem precedentes, as principais ruas da cidade; livrando-as da visão cotidiana de negros *seminus* (...)” Bicalho, Maria Fernanda Baptista. *A cidade e o Império. O Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
4. Local onde os negros que chegavam mortos eram sepultados de forma indigna, situado na atual rua Pedro Ernesto, no bairro da Gamboa.
5. Local destinado ao recolhimento em quarentena dos negros que chegavam doentes.
6. Sua chegada ocorreu em 1843 e, em 17 de novembro de 1889, com a instauração da República no Brasil, foi banida junto com a família Imperial para a Europa.

Tania Andrade Lima

Doutora em Ciências pela Universidade de São Paulo, com trabalhos publicados em veículos científicos nacionais e internacionais. Atua como coordenadora do Programa de Pós-graduação em Arqueologia do Departamento de Antropologia do Museu Nacional/ Universidade Federal do Rio de Janeiro, além de ser curadora do acervo arqueológico da instituição e pesquisadora do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Atualmente, coordena as atividades de pesquisa no sítio histórico do Cais do Valongo.

O porto – ventre do Brasil

Um passeio pelas ruínas da Pequena África

Milton Mendonça Teixeira

Com o início das obras do projeto Porto Maravilha, uma parte fundamental da cidade do Rio de Janeiro começa em breve a ser revitalizada e urbanisticamente reformulada. Essa importante área do Rio permaneceu durante as últimas décadas relegada a segundo plano, sofrendo de falta de investimentos.

Mas o Porto do Rio de Janeiro é uma área de grande importância histórica. Estabelecido na enseada da costa ocidental da Baía da Guanabara e localizado fisicamente entre a Praça Mauá e a antiga praia Formosa, local onde atualmente encontra-se a Rodoviária Novo Rio, foi com destaque que ele surgiu no cenário urbano a partir do processo da abertura dos portos brasileiros para as nações amigas¹ em 1808, promovido por D. João VI.

Historicamente, pelo decreto de D. João VI, tudo o que não era interessante para a sociedade branca e rica deveria ser levado para a região portuária da cidade do Rio de Janeiro como, por exemplo, o tráfico clandestino de escravos. Esta atividade, combatida pela Inglaterra, foi incentivada pela coroa portuguesa e, depois, com a independência, pelo Império do Brasil. O núcleo urbano era escondido

pelos morros da Conceição, Livramento, Pinto, Providência e São Diogo.

Ainda hoje, podemos encontrar as testemunhas seculares como a Pedra do Sal,² espaço simbólico da Pequena África – como era chamada a região portuária, pela grande quantidade de negros residentes –, localizada na base do Morro da Conceição, e o cemitério de escravos,³ no bairro da Saúde. Diferentemente dos quilombos, que nunca existiram no Porto do Rio, ali foram criados os *zungus*, que significa moradia coletiva de negros.

Os trapiches⁴ (armazéns) eram construções que predominavam nesta região. Estes eram como bancos, pois guardavam mercadorias que tinham valor de dinheiro, ou seja, mercadorias-ações. Nos trapiches realizavam-se trocas comerciais. Um belo exemplar que sobrevive até os dias de hoje é a edificação que abriga o Centro Cultural Ação da Cidadania,⁵ obra de 1871 do arquiteto e engenheiro André Rebouças. Trata-se de um trapiche climatizado, uma inovação para a época em que foi construído.

Em toda a extensão do Porto do Rio de Janeiro residiam, majoritariamente, negros, judeus, árabes e ciganos. Pobres e excluídos socialmente, essa parcela da so-

cidade encontrava-se abandonada nesta área e era utilizada pelo poder político e econômico da época como mão de obra barata. Foram eles os responsáveis pelo êxito das atividades comerciais locais de então. Os negros construíram, dentre outras, as igrejas de Nossa Senhora da Lampadosa,⁶ situada na Avenida Passos, e a Veneranda Irmandade de Santo Elesbão e Santa Efigênia,⁷ na Rua da Alfândega. Os judeus e árabes deixaram suas marcas na constituição do centro comercial que hoje conhecemos como Saara.

TRADIÇÃO DE LUTA E DE CULTURA

O Porto do Rio de Janeiro, com o desenho urbanístico que conhecemos hoje, surge neste cenário no ano de 1910. O projeto veio para modernizar os armazéns, assentar linhas férreas, trazer grandes guindastes, promover a dragagem das águas pluviais e abrir novos acessos viários.

Esse projeto “civilizatório” do porto foi implantado na gestão do prefeito Pereira Passos,⁸ que o impôs sem nenhuma preocupação com a preservação da identidade da população local. Assim como o projeto de D. João VI no século XIX, a modernização do Porto do

Rio no início do século XX⁹ vem para atender às prioridades da pequena elite que desejava embranquecer a raça brasileira, passando por cima das tradições culturais ali criadas ao longo dos anos.

Uma das principais tradições da zona portuária é a da luta. Foi ali que se formou um importante foco de resistência da Revolta da Vacina.¹⁰ Os manifestantes negros, oriundos de classes sociais que enfrentavam doenças graves como a tuberculose, desejavam uma ampla reforma na saúde. Entendiam que combater somente os mosquitos, que picavam – também – os ricos, era simplesmente fechar os olhos para uma crise muito mais séria. Nesta época, após a derrota dos rebeldes, foram presas e deportadas centenas de pessoas para o Acre, a maior parte da zona portuária.¹¹

Um verdadeiro patrimônio histórico no Porto do Rio é a presença do Morro da Providência,¹² a mais antiga favela do Brasil, que traz até hoje a Cruz de Canudos, a Caixa D'água do século XIX e possui sua linguagem urbana singular através das praças isoladas, fechadas ao olhar dos observadores distantes. Conjunto de monumentos de uma época que reflete o isolamento de seus moradores. Foi ali também que nasceu o termo “favela”, hoje usado para designar núcleos de moradias populares.

Mas, talvez, ainda mais importante culturalmente é o fato de que foi na Pequena África que nasceu o samba. Na Casa da Tia Ciata, conforme afirmam especialistas.

O NASCIMENTO DO CARNAVAL CARIOCA

Os primeiros festejos de carnaval no Rio de Janeiro foram realizados em teatros e reuniam a alta sociedade da cidade em bailes sofisticados. A música desses bailes

eram as marchas e não os sambas que conhecemos hoje.

Foi na Praça Onze, centro urbano da Pequena África, que a palavra “escola” foi pela primeira vez associada ao samba. Ismael Silva, músico e compositor, chamou a primeira agremiação de samba do Brasil, a Deixa Falar, criada em 1928 no bairro do Estácio, de “escola” por conta de uma escola de ensino normal que havia por ali. Se aquela era uma escola “normal”, que formava professores para a rede escolar, dizia ele, a Deixa Falar seria uma escola de samba, pois formaria os mestres de um novo ritmo.

As manifestações carnavalescas que mais se assemelhavam aos desfiles de carnaval de hoje eram frequentados apenas pelos negros. Os grupos de rancho¹³ saíam pelas ruas da Pequena África e tinham como um dos seus objetivos a conquista da bandeira do grupo que encontrasse durante o desfile. Para proteger a bandeira, carregada pela porta-estandarte, seguia próximo a ela

um capoeirista que a escoltava, fazendo o que se chamava “a sala da bandeira”. Daí surge a tradição gestual do mestre-sala e da porta-bandeira.

No início do século XX havia uma lei que proibia a abertura de botequins em favelas. Em princípio, o objetivo da lei era obrigar a população a descer dos morros para se integrar com a cidade legal, de modo a promover trocas sociais. Como na Pedra do Sal, na base do Morro da Conceição, havia um botequim, os sambistas dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Praça Onze, Morro do Livramento e Morro da Providência costumavam ali se reunir. Embora não existam provas factuais, acredita-se que ali surgiu o samba como hoje o conhecemos.

O fator agregador da cerveja e a proteção que o ambiente dava para cantar o samba em alto e bom som propiciaram o ambiente exato para o berço de um dos estilos musicais brasileiros mais conhecidos e difundidos mundo afora.

Prostitutas do bairro do Mangue

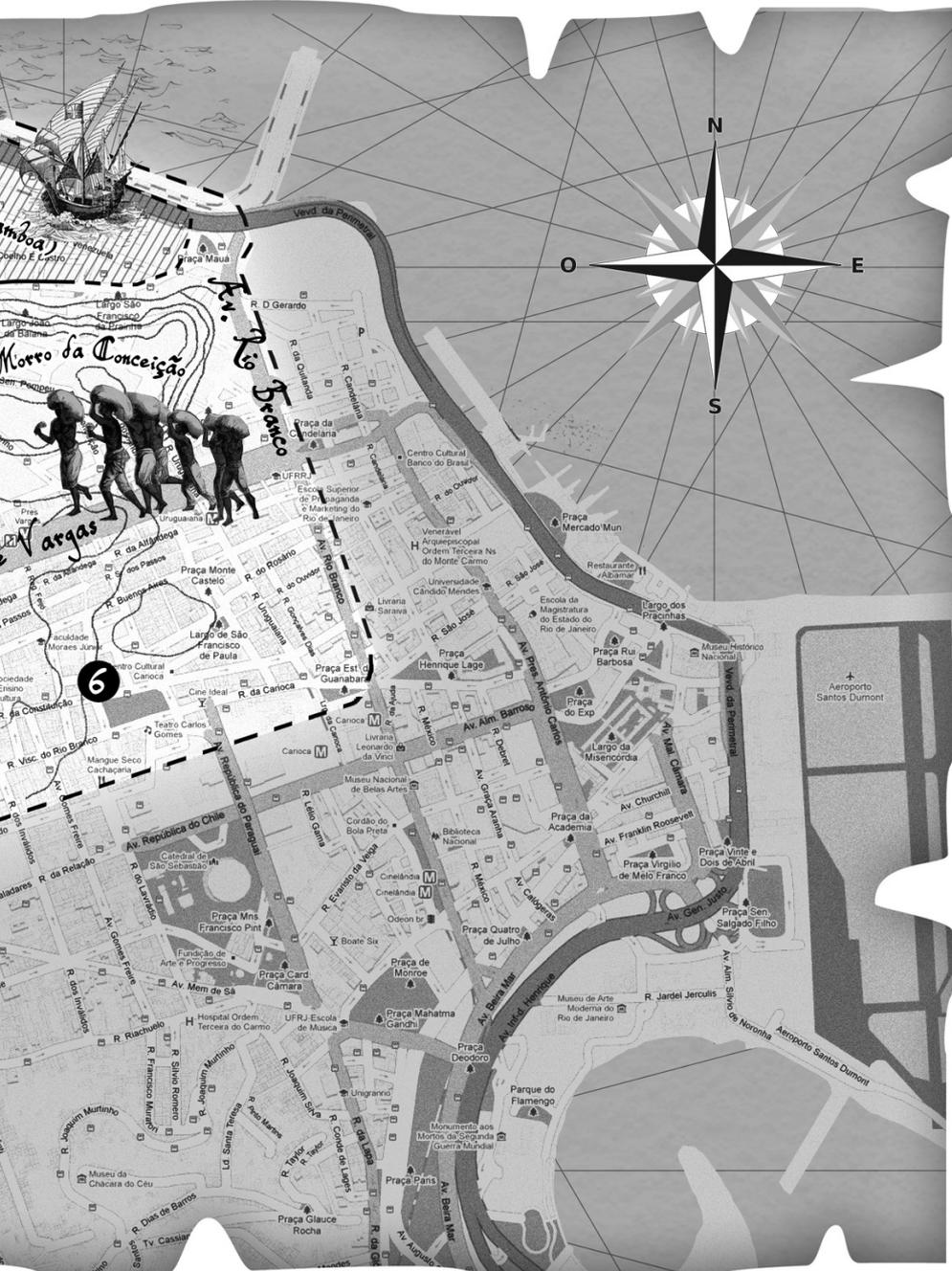
“As prostitutas judias, muitas das quais tinham pele branca, cabelos louros e olhos azuis, eram consideradas exóticas porque ‘representavam regiões distantes e imaginárias em um país onde a maioria das prostitutas ainda era composta de escravas negras.’

“Como em Buenos Aires, as prostitutas da Europa Oriental eram fundamentalmente relegadas à região do porto e logo se reuniram nos bares e prostíbulos concentrados em casas coloniais perto do canal do Mangue, onde nos meses de verão a água estagnada se tornava um ‘foco de mosquitos e de odores pútridos’.

“No Mangue, lugar que um escritor descreveu como ‘as ruas das mulheres’, a maioria das prostitutas pobres da Europa Oriental não vestia nada além de lingerie barata e ficava de pé em frente às janelas abertas dos prostíbulos nas tardes e noites sufocantes para seduzir possíveis clientes. (...)”

“No início dos anos 1900, muitos judeus pobres que imigraram para o Rio de Janeiro se instalaram nas vizinhanças do Mangue e se viram ao lado dos prostíbulos que exploravam prostitutas judias.”

VINCENT, Isabel. *Bertha, Sophia e Raquel – a sociedade da verdade e o tráfico das polacas nas Américas*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2006.



Concepção: Camila Soares e Luiz Carlos Prestes Filho
 Historiador: Milton de Mendonça Teixeira
 Design: Mariana Moraes

NOVAS CONSTRUÇÕES NO SÉCULO XX

O esvaziamento do Porto do Rio após o golpe fascista de 1964, e a perda em importância econômica para o Porto de Santos, localizado no estado de São Paulo, acabou por resultar no isolamento da região de outras partes da cidade que tiveram seu crescimento nos anos 70, 80 e 90 do século passado, como a Barra da Tijuca.

Neste vazio do Porto do Rio de Janeiro, as escolas de samba tiveram um papel fundamental ao ocuparem os antigos trapiches, protegendo-os da demolição e da depredação. Foram as agremiações que transformaram esses velhos armazéns em Barracões¹⁴ para a construção de carros alegóricos e confecção de figurinos. Sempre respeitando a identidade arquitetônica dos lugares, essas escolas impediram o roubo das estruturas metálicas, gradil, janelas, tijolos maciços, portas e portões originais.

RESPEITO À NOSSA HISTÓRIA

O terreno destinado à implantação do projeto Porto Maravilha¹⁵ é um fragmento do que foi a Pequena África e abraça somente os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Nas ruas que podem ser identificadas nos desenhos e croquis apresentados em audiências públicas pela Prefeitura Municipal, estão muitas das obras que dão alma à história do Brasil, além das ruínas de antigas construções que podem ainda ser salvas da completa destruição.

O projeto promete restaurar e revitalizar todo o espaço arquitetônico da zona portuária do Rio de Janeiro, transformando-a em um polo turístico. Para tanto, uma das principais vias de acesso da cidade, o Elevado da Perimetral,¹⁶ com 5,5 quilômetros ligando as zonas Norte e Sul, será demolido. Para escoar todo o tráfego que utiliza esta via será construída uma terceira faixa na

Pintores que retrataram o Canal do Mangue

“A zona do Mangue, bairro que sofrera modificações modernizantes ainda no Império, enfeitado de palmeiras, segundo a apresentação de Manuel Bandeira para o álbum Mangue, de Lasar Segall, não escapou, porém, ‘à inércia da lama original’, sendo povoado por casebres simples, enquanto as palmeiras ‘espalmavam-se imperialmente’. (...) Nas imagens do Mangue está explícita a dualidade do pensamento modernista: uma visão dessublimadora, amoral, encantada pela riqueza da cultura popular, mas que não pode abandonar à justiça social esses tipos, retratando-os apenas pelo viés do cronista. (...) Do interesse renovado pela observação dos contrastes da cidade, os melhores exemplos são essas gravuras do Mangue. (...) Apesar da data do álbum Mangue ser de 1943, já em 1928 o artista interessa-se pelas prostitutas, pelos aspectos visuais/humanos do Rio de Janeiro.”

RUFINONI, Priscila Rossinetti. *Oswaldo Goeldi: iluminação, ilustração*. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

Construção da avenida Presidente Vargas

“A Presidente Vargas, que foi concebida [em 1941] para facilitar a circulação crescente de veículos, transformou o centro da cidade e imprimiu um novo padrão de arquitetura, cujo símbolo máximo foi o arranha-céu. A sua construção colocou abaixo o antigo centro comercial do Rio, quatro igrejas, um mercado, a sede da prefeitura e quinhentos edifícios, e colocou no seu lugar uma via expressa de 4km com 80m de largura.”

MARCONDES, Neide; BELLOTTO, Manoel (Org.). *Cidades: histórias, mutações, desafios*. São Paulo: Arte & Ciência, 2007.

Avenida Rodrigues Alves, que se localiza embaixo da Perimetral e, entre o Mosteiro de São Bento e a Rodoviária Novo Rio, um mergulhão com extensão de 900 metros. Essa obra pretende seguir o exemplo da cidade de Boston, nos Estados Unidos, que transformou a sua principal estrada num túnel de 5,5 quilômetros.

Esse empreendimento bilionário irá, ainda, modificar construções já existentes, como o Palacete D. João VI, que se tornará o Museu de Arte do Rio (MAR), passando a abrigar a pinacoteca da cidade. Pretende também restaurar igrejas históricas e construir prédios novos, sempre visando o turismo e a chegada dos grandes eventos que tomarão a cidade nos próximos anos, como a Copa do Mundo e as Olimpíadas.

Uma fragilidade do projeto Porto Maravilha é não olhar cautelosamente

o patrimônio material e imaterial desta área. Um projeto mais consciente poderia tentar uma conciliação entre os interesses dos gestores públicos e privados na área de turismo com as tradições locais, buscando a preservação do patrimônio histórico junto com o desenvolvimento da cidade.

Muitos moradores e agremiações carnavalescas, que encontram-se estabelecidas no Porto do Rio e que protegeram a Pequena África durante dezenas de anos da depredação, serão desalojados. Depois de anos de luta pela preservação deste patrimônio de valor inestimável, o projeto proposto de modernização urbanística não leva em conta a História de nossa cidade e do Brasil. É definido apenas pelos interesses financeiros.

O Porto do Rio não pode ser visto somente como um futuro polo de negócios,

com torres de 40 andares, ou um espaço de acomodação de atividades turísticas, por conta da visita anual de dezenas de transatlânticos. Por que não pensar em contemplar também suas referências históricas: o cemitério dos escravos, o cemitério dos ingleses¹⁷, a Igreja Nossa Senhora da Saúde, o cruzeiro do Morro da Providência, a casa onde nasceu Machado de Assis, o Centro Cultural José Bonifácio¹⁸ ou o antigo Porto do Valongo, entre dezenas de bens tombados existentes na área?

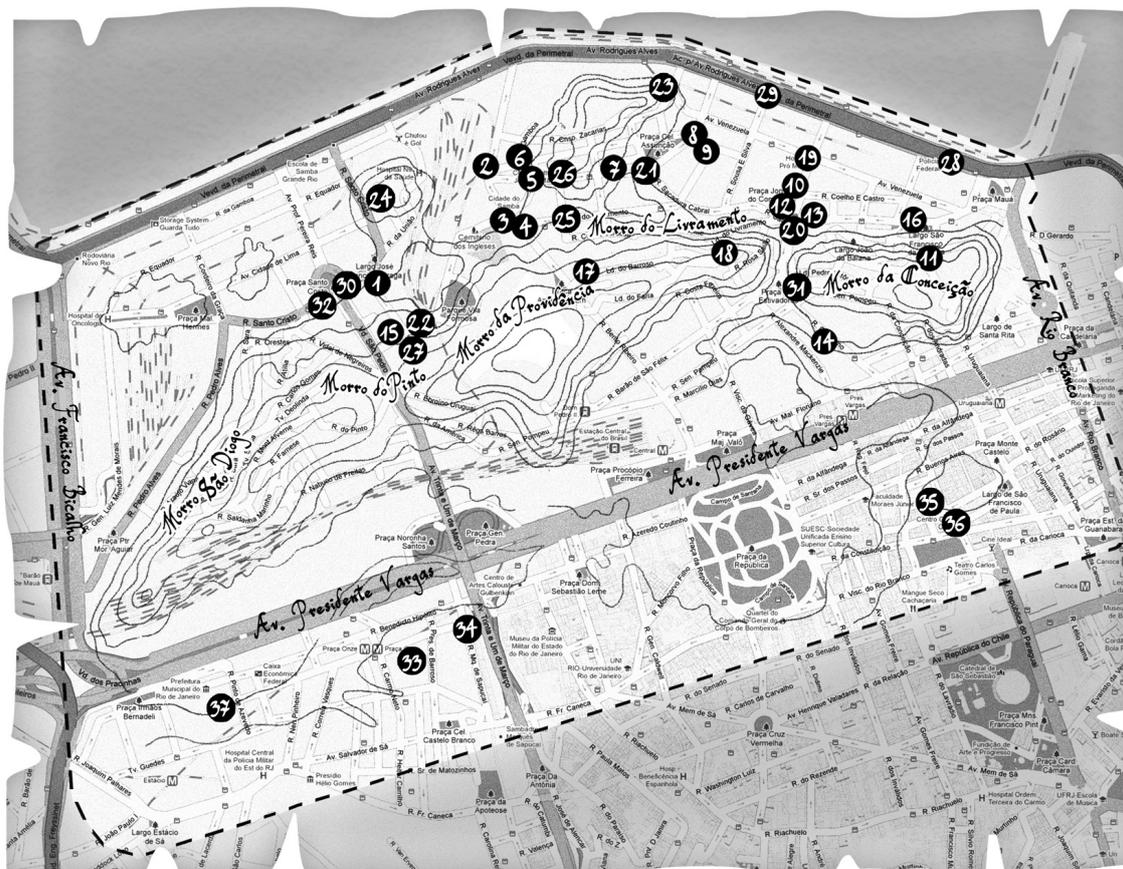
Uma política de valorização da população local, através de oportunidades de empregos que favoreçam a permanência dos mesmos em suas casas, poderia contribuir tanto para o desenvolvimento quanto para a preservação histórica.

Já está na hora de começarmos a valorizar a história de nossa cidade. E o Porto do Rio de Janeiro é uma peça fundamental dessa história. Sem uma política de preservação cultural, os interesses econômicos terminarão por limpar de nossas vistas aquilo que nos deu origem, nossas raízes, a própria base de nossa cultura. Preservar o Porto é uma questão de integridade.

NOTAS

1. “Apesar das idas e vindas da política comercial de Lisboa e do sempre presente contrabando, o fato é que, até a abertura dos portos em 1808 às nações amigas e os tratados subsequentes, Lisboa procurou manter o monopólio do comércio de suas colônias.” Fragoso, João; Bicalho, Maria Fernanda; Gouvêa, Maria de Fátima (Org.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
2. “Sítio histórico localizado no bairro carioca da Saúde, nas proximidades da atual Praça Mauá, no centro da cidade do Rio de Janeiro. Tendo abrigado, a partir da década de 1870, o núcleo da colônia baiana em terra carioca, tornou-se o pólo irradiador de fortes expressões como os ranchos carnavalescos, ancestrais das escolas de samba.” Lopes, Nei. *Enciclopédia brasileira da diáspora africana*. São Paulo: Selo Negro, 2004.
3. “Em 1694, a Irmandade da Misericórdia foi incumbida de proceder aos sepultamentos de todos

Patrimônio histórico tombado da Pequena África



- 1 Casa de Ernesto Nazaré
- 2 Cemitério dos Ingleses
- 3 Cruzeiro de Canudos
- 4 Caixa d'Água (século XIX)
- 5 Edifício Jornal do Comércio (obra de Oscar Niemeyer)
- 6 Centro Cultural José Bonifácio
- 7 Cemitério dos Pretos Novos
- 8 Armazém projetado por Antonio Rebouças
- 9 Porto do Valongo (Cais da Imperatriz)
- 10 Pedra do Sal
- 11 Fortaleza da Conceição
- 12 Casa do Bispo
- 13 Observatório do Valongo
- 14 Conjunto arquitetônico e paisagístico do Jardim e Morro do Valongo
- 15 Igreja de São Pedro
- 16 Igreja de São Francisco da Prainha
- 17 Reservatório do Livramento
- 18 Escadaria
- 19 Painel de mosaico de Paulo Werneck
- 20 Fundação Manoel Lino Costa
- 21 Estátuas: Efemines e Atalanta
- 22 Galpões da Estrada de Ferro Central do Brasil

- 23 Igreja Nossa Senhora da Saúde
- 24 Hospital Nossa Senhora da Saúde
- 25 Sede da revista O Cruzeiro
- 26 Estátua: Negra, duas estátuas com Lampião e quatro estátuas: A Arte, A Ciência, A Indústria e A Navegação
- 27 Vila operária da Gamboa
- 28 Antiga Superintendência Regional da Polícia Federal
- 29 Galpão: antiga sede da Companhia Nacional de Navegação Costeira
- 30 Trapiche Modesto
- 31 Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários em Transportes Urbanos
- 32 Chafariz: A Fonte da Criança
- 33 Estátua de Zumbi dos Palmares
- 34 Sambódromo – Marquês de Sapucaí
- 35 Igreja de Santo Elesbão e Santa Efigênia
- 36 Igreja Nossa Senhora da Lampadosa
- 37 Antiga região do mangue

Concepção: Camila Soares e Luiz Carlos Prestes Filho
 Historiador: Milton de Mendonça Teixeira
 Design: Mariana Moraes

Fonte: LOBO, Maria da Silveira. *Guia do cidadão do porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FAU UFRJ, 2010.

os escravos falecidos no território carioca. Para essa finalidade, utilizou-se o terreno localizado atrás de seu hospital, na base do morro do Castelo, próximo hoje ao Museu da Imagem e do Som (MIS). Em 1722, criou-se o Cemitério dos Pretos Novos, no atual Largo de Santa Rita, transferido depois para o Valongo, na atual rua Pedro Ernesto, na Gamboa, cujo nome primitivo era rua do Cemitério. Ali, nos séculos 18 e 19, eram sepultados, em cova rasa, os escravos que desembarcavam mortos ou morriam nos primeiros dias de estada no Brasil, daí a denominação “pretos novos”. Lopes, Nei. *Dicionário escolar afro-brasileiro*. São Paulo: Selo Negro, 2006.

4. “Em 1885, existiam 31 trapiches no trecho da costa que ia da Prainha até a praia Formosa. Dez deles estavam concentrados na Saúde.” Santos, Nubia Melhem; Lenzi, Maria Izabel (Org.). *O porto e a cidade: o Rio de Janeiro entre 1565 e 1919*. Texto de Cláudio Figueiredo. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

5. http://www.acaodacidadania.com.br/templates/acao/publicacao/publicacao.asp?cod_Canal=3&cod_Publicacao=6.

6. “Foi o segundo templo doado aos negros da cidade do Rio de Janeiro. (...) possuía um padroeiro negro, Baltazar, ‘o rei do Congo’, que se encontrava no altar-mor à direita da padroeira Nossa Senhora. O terreno para a construção da igreja – tirada dos negros em 1828 – foi doado em 1748 por Pedro Coelho da Silva.” Moura, Clóvis. *Dicionário da escravidão negra no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2004.

7. “O velho templo que se ergue na Rua da Alfândega, no trecho compreendido entre a Avenida Passos e a Rua Gonçalves Ledo, e que o povo conhece como sendo de Santa Efigênia, tem dois oragos: – Santo Elesbão e Santa Efigênia. (...) A devoção a esses dois representantes da corte celestial foi, por certo trazida para o Rio de Janeiro pelos nativos africanos, durante o tráfico de escravos.” Maurício, Augusto. *Templos históricos do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert Ltda., 1946.

8. “Desde meados do século XIX médicos higienistas tentavam sanear a cidade para combater enfermidades epidêmicas. (...) O quadro sanitário da Reforma Passos era dantesco. Desde a Junta de Higiene Pública (1850) que os médicos higienistas postulavam o aterramento dos pântanos, o desmonte de morros e mudanças nas condições higiênicas das habitações.” Lessa, Carlos. *O Rio de todos os Brasis: uma reflexão em busca da auto-estima*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

9. “As obras no porto tiveram início em março de 1904 e empregaram cerca de dois mil trabalhadores. O cais precisava de reestruturação para comportar os transatlânticos que movimentavam o comércio mundial no começo do século. As ruas do centro

da cidade e as que davam acesso ao porto também foram modificadas.” Souza, Claudia Moraes de; Machado, Ana Claudia. *Movimentos sociais no Brasil contemporâneo*. São Paulo: Loyola, 1997.

10. “(...) a Revolta da Vacina, que eclodiu ao final da tarde de 10 de novembro de 1904. Os conflitos de rua se estenderam até o dia 16 do mesmo mês. A revolta demonstrou a reação popular à postura autoritária das autoridades públicas, que se valiam do argumento da higienização para expulsar a população de baixa renda da área central da cidade.” Aquino, Rubim S. Leão de; Vieira, Fernando A. da Costa; Agostino, Carlos G. W.; Roedel, Hiran. *Sociedade Brasileira: uma história através dos movimentos sociais*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

11. “A repressão foi violenta. Sem direito a defesa, as pessoas eram presas. Mais de 900 foram enviadas para a ilha das Cobras. Mais de 200 presos acabaram jogados no porão de navios-prisão e enviados para o Acre.” *Ibid.*

12. “Em 1897, os soldados retornam à então capital do país, Rio de Janeiro, onde permanecem acampados em praça pública, reivindicando sua reincorporação ao exército. As autoridades militares permitem a ocupação do Morro da Providência, situado atrás do quartel-general. Vários barracos de madeira são construídos e os novos moradores passam a chamar o morro de Morro da Favella, em alusão ao outro, de Canudos. A palavra favela passa de estatuto de nome próprio ao de substantivo, nos jornais locais, por volta de 1920. A palavra designa a partir de então todos os conjuntos de habitações populares toscamente construídas, por via de regra nos morros, que se espalham pelo Rio de Janeiro e depois pelo país todo.” Oliveira, Nelson de. *Cenas da favela: as melhores histórias da periferia brasileira*. São Paulo: Geração Editorial, 2007.

13. “Pode-se dizer que o samba (gênero musical), em sua forma inicial, nasceu realmente em casa de Tia Ciata, embora o aparecimento do samba (dança) possa ser recuado à segunda metade do século passado quando surgiu, na Pedra do Sal (bairro da Saúde (...)), o primeiro rancho do Rio de Janeiro: o Rancho das Sereias, formado quase que exclusivamente por elementos da colônia baiana, e que precedeu outro rancho famoso, o Dois de Ouros.” Vasconcelos, Ary. *Panorama da música popular brasileira na Belle Époque*. Rio de Janeiro: Livraria Sant’Anna, 1977.

14. “Aos poucos a região do cais do porto, com seus grandes armazéns subutilizados em razão da decadência da região portuária, tornar-se-ia área ideal para o estabelecimento dos barracões nos anos 1990.” Kamel, José Augusto Nogueira. *Engenharia do Entretenimento: meu vício, minha virtude*. Rio de Janeiro: E-papers, 2006.

15. <http://www.portomaravilhario.com.br>

16. “No início dos anos 1960, o governo de Carlos Lacerda marcou mais uma época de intervenção maciça na cidade. (...) O lema era ‘um viaduto a cada três meses durante 5 anos’. Nesse contexto, tomou impulso a construção da avenida Perimetral, uma ‘antiga aspiração da cidade’. Desde o primeiro projeto aprovado em 1938 o traçado da via elevada pouco diferia. Havia alguns problemas para a abertura da avenida como os prédios da Santa Casa – patrimônio tombado, do Mercado Municipal, do Lloyd Brasileiro e do Ministério da Marinha, todo, juntos à Praça XV. O projeto da construção do elevador teve que ser feito em partes.” Colchete Filho, Antonio. *Praça XV: projetos do espaço público*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2008.

17. “Tal cemitério havia sido criado em função do ‘Tratado de Amizade’ datado de 1810, entre Portugal e Inglaterra. J.J.Reis ressalta que ‘o Cemitério dos Ingleses no Rio de Janeiro estava adaptado à concepção de uma necrópole longe da cidade.’ O cemitério dos ingleses não se parecia em nada com o cemitério da Santa Casa. Era limpo, arborizado e à beira da Praia da Gamboa que, naquele tempo, margeava o campo santo.” Pereira, Júlio César Medeiros da Silva. *À flor da terra: o cemitério dos pretos novos no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Garamond: Iphan, 2007.

18. “O Centro Cultural Municipal José Bonifácio funciona como sede do Centro de Referência da Cultura Afro-brasileira. O prédio foi construído para abrigar uma das primeiras escolas públicas da cidade, atendendo a uma solicitação de D. Pedro II. O ginásio foi posteriormente extinto e o prédio permaneceu desocupado até março de 1977, quando a Biblioteca Popular Municipal da Gamboa foi instalada no palacete histórico.” Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro.

Milton Mendonça Teixeira

Historiador, realiza visitas guiadas pelo centro histórico do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, uma marca sustentável

Sergio Besserman Vianna

Com a chegada de dois dos maiores eventos mundiais no Brasil, os Jogos Olímpicos e a Copa do Mundo, o Rio de Janeiro tem investido fortemente na sua reestruturação e no estabelecimento de melhorias em diversos pontos da cidade. Nesse contexto, um dos projetos mais importantes é o Porto Maravilha, que contemplará a Zona Portuária.

Visando a revitalização da área, o projeto abrangerá todos os bairros da região e o patrimônio tangível e intangível ali existentes. Essa será uma grande oportunidade econômica e social que envolverá a solução de alguns nós institucionais complicados, como, por exemplo, o do trânsito da cidade.

Atualmente, os fluxos de transporte se mantêm orientados em direção ao Centro, região que entrou em certo processo de decadência, tanto econômica quanto demograficamente, e deixou ociosa uma infraestrutura importante. Essa área apresenta grande potencial para investimento imobiliário.

A ideia de uma Parceria Público Privada (PPP), a maior em andamento

no país, foi fundamental para que houvesse viabilidade econômico-financeira no projeto. No dia 13 de junho de 2011 foram vendidos, por R\$ 3,5 bilhões (R\$ 3.508.013.490,00), em lote único, todos os Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) da região do Porto do Rio de Janeiro.¹ A compra garante a revitalização de 5 milhões de metros quadrados da região. Esse financiamento do projeto resulta, basicamente, no direito de construção – o mesmo modelo que possibilitou a revitalização portuária de outras cidades do mundo.

Ao redor da região do Porto, uma riqueza histórica e cultural inestimável se esconde da vista cotidiana dos cariocas. É de suma importância, na implementação do projeto, a conservação dessa dimensão simbólica, intangível. Devemos estar conscientes de que a criação de um interesse turístico no local deve se complementar com a conservação da história da Cidade.

O Rio se manifesta como cidade global do país, uma referência do Brasil para o mundo. A área portuária tem o valor de face da cidade, de entrada por via marítima, e

por isso essa reestruturação vem fortalecer a marca da cidade e agregar valor. Porém, para que o valor agregado seja o esperado, é necessário que a revitalização aconteça nos padrões do século XXI, ou seja, que se desenvolva algo que construa a marca da cidade de maneira duradoura.

OS PADRÕES DO SÉCULO XXI

A sustentabilidade é o ponto principal da agenda desse século, envolve temas diretamente ligados à política global. Fazer uma operação com essa premissa no Porto passa uma visão contemporânea do desafio da sustentabilidade. O projeto de drenagem, por exemplo, já considera as adaptações necessárias devido às mudanças climáticas e à elevação do nível do mar. Além disso, os três ícones culturais que existirão na região, por enquanto, tratam dessa questão. O Museu do Amanhã² e o AquaRio são projetos que visam a utilização de energia solar e de água reciclada, enquanto o Museu de Arte do Rio (MAR)³ pretende incorporar as melhores práticas existentes de sustentabilidade. Os detalhes desses projetos estão disponíveis para os interessados.

A Secretaria Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro⁴ exige, para investimentos de menor porte, que os mesmos acompanhem a legislação correspondente à autossustentabilidade, ou seja, que incorporem eficiência energética, recolhimento de água da chuva e arborização nos seus projetos. Contudo, essa ideia ainda não é um dos alicerces do Projeto. É necessário transformar a sustentabilidade em um conceito central, transformando a capital do nosso estado em um ícone mundial no assunto, e fazendo com que, dos detalhes ao planejamento, exista essa preocupação.

Também é necessário criar um sistema de mobilidade interna sustentável, ou seja, um projeto no qual a população local, de algum modo, se sinta parte e possa contribuir e participar de uma maneira geral.

As comunidades do entorno também têm um papel importante. Com o projeto de expansão populacional na área, é fundamental que essa força produtiva local esteja envolvida com a questão da sustentabilidade e se sinta responsável pela região. Dessa maneira, poderemos transformar o Porto e o Rio em marcas ainda maiores.

OS LEILÕES DE ESPAÇOS NA ZONA PORTUÁRIA E O PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Os leilões dos espaços do projeto Porto Maravilha acontecerão em troca de recursos de valor definidos em mercado e empregados para a reforma da infraestrutura local, destacando-se entre as obras a derrubada do Elevado da Perimetral.

O planejamento urbano, de um modo geral, apresenta-se de modo flexível, podendo ser ajustado ao longo do tempo. A manutenção adequada do patrimônio histórico que se encontra na Zona Portuária se dará na medida em

que a revitalização envolver interesses econômicos e sociais. Assim como em um negócio privado muitas vezes o modelo de gerenciamento é decisivo, também numa intervenção urbanística desse porte é preciso inovar os mecanismos de gestão do território, de maneira que diferentes atores empresariais e comunitários possam, em conjunto, participar de sua gestão. Essa dinâmica pode ser chamada de engenharia política, um conceito ainda pouco trabalhado na legislação brasileira.

A elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) seria bem-vindo podendo oferecer informações técnicas para o correto aproveitamento da região, trazendo benefícios para a cidade e para o meio ambiente.

É reconhecido pelas autoridades que a união dos moradores é de grande importância. Se a população, dona dos ativos existentes, se sentir pertencente ao projeto, haverá sinergia com o governo. O projeto Porto Maravilha vem para abrir espaços na tradição patrimonialista da população e desenvolver uma engenharia social, política e cultural. Não podemos dialogar com alguns grupos, temos que trabalhar com todos que serão impactados com as obras em andamento.

Não há hoje um projeto que englobe o conceito de revitalização portuária, o que há são projetos locais como o do Morro da Providência, da Vila Olímpica, entre outros. Todos têm noção de que fazem parte de uma transformação naquela área, mas ainda não é essa a construção que estamos fazendo. Trabalhar o Porto e suas diversas comunidades, tanto as de moradores quanto as comerciais, que estejam dispostas a se engajar na vida do condomínio, poderia ser uma experiência inovadora e mais uma contribuição para o estado.

FATORES QUE AGREGAM VALOR

O Rio de Janeiro encontra-se num momento de retomada de crescimento e o projeto Porto Maravilha se mostra de extrema importância dentro desse contexto. Os investimentos privados e populares são uma grande oportunidade, visto que o mundo estará focado nas atividades que aqui acontecerão.

É natural que nesse momento haja um foco maior nas questões estruturais, que incluem a definição do aproveitamento dos investimentos das Olimpíadas para a reabilitação portuária, a transferência do centro de mídia para o Porto, a organização do sistema de transporte e as questões de sustentabilidade. Todos esses fatores são de fato importantes, mas não podemos nos esquecer do principal: a consolidação da marca “Rio de Janeiro”.

Em um mundo tão veloz, uma marca consolidada, não sujeita a modismos, tem um valor gigantesco. Para que haja essa solidificação, é preciso, além dos investimentos estruturais, de uma visão estratégica, e a sustentabilidade é uma peça fundamental nesse quebra-cabeça. Calcular a taxa de retorno de um investimento em sustentabilidade é difícil. Contudo, no caso do Rio de Janeiro, não há dúvidas de que o retorno em relação à consolidação de sua imagem e de sua marca é tão grande que vale todos os investimentos necessários.

É de conhecimento mundial que a cidade possui ativos naturais impressionantes, como o Parque da Pedra Branca, a maior floresta urbana do mundo, e a Floresta da Tijuca, a segunda maior floresta urbana do mundo! Teremos nos próximos anos o desafio sustentável de receber milhões de pessoas que conviverão com esses ativos, e de mantê-los em perfeito estado.

NECESSIDADES NA REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE

Atualmente, é preciso investir em conhecimento e modernizar o sistema de gestão pública. As mudanças no sistema de transporte, que incluirá a instalação de corredores expressos, bilhetes únicos e a integração, será uma revolução com duas bandeiras. A primeira delas é a necessidade dos BRT's⁵ serem os primeiros com tecnologia *low carbono*,⁶ ainda em processo. Em seguida, a revitalização do metrô e do sistema ferroviário em direção à Baixada Fluminense e a construção e funcionamento da Transcarioca,⁷ que seguirá a dinâmica demográfica da cidade, ou seja, em direção à Barra da Tijuca, Jacarepaguá e bairros vizinhos. Vale ressaltar que uma das razões do crescimento de favelas na Zona Oeste se deve à dificuldade em relação à mobilidade naquela direção. A Transcarioca, ao ligar desde a Penha, toda a Baixada Fluminense, nesta direção, diminuirá a ocupação irregular.

Contudo, é preciso atenção às questões ecológicas, pois muitos territórios hoje inacessíveis para o grande fluxo urbano se tornarão acessíveis. As mudanças no transporte e no Porto e as construções destinadas aos Jogos Olímpicos e à Copa do Mundo gerarão transformações no entorno dos bairros onde serão implantados: Barra da Tijuca, Deodoro e Centro da cidade.

Cada um dos equipamentos construídos tem a capacidade de alterar o futuro da cidade dependendo de como será gerido. Portanto, deve ser dada atenção ao modelo de gestão desses equipamentos quanto ao lado físico da implementação. Haverá equipamentos que poderão ter diversas utilizações diárias e outros que serão resguardados para eventos específicos.

Não podemos deixar para depois a questão da sustentabilidade. É sobre esse

alicerce que desejamos construir um Rio de Janeiro melhor, um Rio de Janeiro que seja reconhecido no mundo como um lugar que sabe aproveitar seus recursos de forma sustentável.

NOTAS

1. Site oficial do projeto Porto Maravilha: <http://www.portomaravilhario.com.br>
2. Museu do Amanhã: dedicado às ciências o Museu seguirá os parâmetros de uma construção favorável ao meio ambiente. A arquitetura se utiliza de recursos naturais do local, como água da baía para diminuir a temperatura do interior e aproveitamento da ventilação natural. <http://www.portomaravilhario.com.br/web/esq/projEspMusAmanha.aspx>
3. Museu de Arte do Rio (MAR): para a realização de todas as suas atividades, o MAR terá cinco focos de ação: exposições que buscam o diálogo da arte brasileira com a arte estrangeira; exposição permanente sobre a paisagem e o cotidiano carioca; exposições de interação com o espaço urbano, inclusive a céu aberto; formação de professores; e ampliação da capacidade de percepção dos alunos. <http://www.portomaravilhario.com.br/web/esq/projEspMAR.aspx>
4. Secretaria Municipal de Urbanismo: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/>
5. BRT (Bus Rapid Transit) é um sistema de ônibus de alta capacidade. Com a utilização de corredores exclusivos, o BRT simula o desempenho e outras características atrativas dos modernos sistemas de transporte urbano sobre trilhos, com uma fração do seu custo.
6. Baixa emissão de gás carbônico na atmosfera.
7. Projeto da Prefeitura de transporte para os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos que acontecerão no Rio de Janeiro em 2016. <http://www.youtube.com/embed/ci-MgwSz4TE>

Sergio Besserman Vianna

Economista e membro do Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Prefeitura do Rio de Janeiro.

e-papers

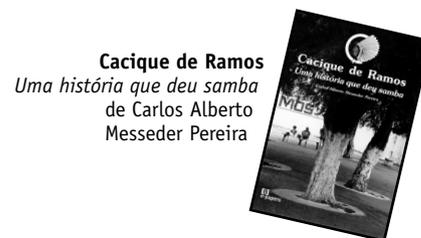
Livros para quem faz livros

Na **E-papers Serviços Editoriais** é fácil escolher, comprar e ler o livro da sua preferência. Você escolhe entre títulos exclusivos e atuais, compra por um preço acessível, e lê da maneira que quiser, em versão eletrônica ou em papel.

Cadeia Produtiva da Economia do Carnaval
Organização de Luiz Carlos Prestes Filho



A guerra dos artistas
de Orlando de Barros



Cacique de Ramos
Uma história que deu samba
de Carlos Alberto Messeder Pereira

<http://www.e-papers.com.br>
telefone (21) 2273-0138

Desenvolvimento social através do carnaval

Camila Soares

O carnaval é uma síntese das artes, das profissões, das organizações sociais e da própria sociedade metropolitana do Rio de Janeiro. Cartão-postal cultural mundialmente conhecido e aclamado, o carnaval carioca faz parte do patrimônio histórico, artístico, material e imaterial do estado do Rio, sendo importante para a economia local e fundamental na vida de milhares de famílias que vivem a partir de seu acontecimento.

Nesse contexto, a Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio¹ busca, em sua essência e experiências, atuar cada vez mais como um carnaval social que se preocupa não só com as ações culturais, mas com o lado educacional e da consciência ambiental.

Nos próximos cinco anos, a região do Porto do Rio de Janeiro será foco de grandes planos desenvolvimentistas que acelerarão a implementação do projeto Porto Maravilha para a chegada da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016 na cidade. A Lei Municipal Complementar nº 101/2009,² que cria a Operação Urbana Porto Maravilha, define que o poder público deve desenvolver ações que integrem e promovam o desenvolvimento social e econômico da população que vive na região.

A mesma lei estabelece que o patrimônio histórico, artístico e cultural, material e imaterial, da região deve ser recuperado

e valorizado. Além disso, autoriza o aumento do potencial construtivo na região, ou seja, permite a construção além dos limites atuais, com exceção das áreas de preservação, de patrimônio cultural e arquitetônico, e dos prédios destinados ao serviço público.

Para gerenciar todos esses quesitos, foram criadas a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio (CDURP)³ e os projetos Porto Cidadão⁴ e Porto Cultural.⁵ As melhorias habitacionais, a urbanização do Morro da Providência, a promoção do empreendedorismo e a educação para a cidadania são atividades de responsabilidade do projeto Porto Cidadão.

Para explorar este novo potencial construtivo, os interessados deverão comprar os Certificados de Potencial Adicional Construtivo (Cepacs). Todo o valor arrecadado com a venda desses Certificados será, obrigatoriamente, investido na melhoria da infraestrutura urbana e em serviços na região e 3% das vendas serão destinadas à valorização do patrimônio material e imaterial da região.

Nesse cenário, a Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio vê oportunidade de implementar os projetos Barracão Escola de Carnaval e de profissionalização dos grupos de acesso e mirins, além de ganharem um espaço digno de trabalho.

Há a sugestão de que parte dos 3% arrecadados com a venda das Cepacs sejam destinados ao incentivo desses projetos, pois, como disse Chico Buarque de Hollanda, em visita ao barracão da Pimpolhos, “acho da maior importância que a implementação do projeto Porto Maravilha não desaloje quem está lá, quem vive do samba”.

Para negociar e discutir com o Poder Público e a Iniciativa Privada a respeito de todas as questões que envolvem as obras na Zona Portuária, foi criado o Fórum Comunitário do Porto (FCP), um espaço idealizado pela sociedade civil organizada que tem como fim único promover a reflexão social e discutir questões ligadas às áreas de habitação e de cultura. O Fórum tenta olhar para os diferentes problemas socioculturais separadamente e, com uma abordagem macro, defender os interesses comunitários. O objetivo principal é garantir o cumprimento da Lei 101/2009 e a não-violação dos direitos humanos.

A Pimpolhos da Grande Rio, hoje, tem suas estratégias individuais e coletivas voltadas para o desenvolvimento de seus projetos, também para a participação no FCP e a articulação junto à Associação das Escolas de Samba Mirins do Rio de Janeiro (AESM)⁶ para a construção do Planeta do Samba Mirim.

Grupos culturais presentes no Porto do Rio de Janeiro

Centro Cultural Light
 Espaço Cultural CEDIM
 Instituto Favelarte
 Folha da Rua Larga
 Associação Cultural Recreativa Filhos de Gandhi – Afoxé Filhos de Gandhi
 Cabaret Calessa
 Armazéns do Cais do Porto n° 1 ao 5 – locações para eventos
 Armazém 6 – Armazém da Utopia Ponto de Cultura Grupo de Teatro
 Ensaio Aberto
 Centro Cultural Ação e Cidadania
 Escravos da Mauá
 Fortaleza da Conceição
 Museu Cartográfico do Serviço Geográfico do Exército
 Roda de Samba Pedra do Sal
 Trapiche Gamboa
 Bloco Carnavalesco Coração das Meninas
 Cordão do Prata Preta
 Jardim Suspenso do Morro do Valongo
 ACATED – Armazém Cultural das Artes de Técnicos em Espetáculos e Diversões
 Centro Cultural Municipal José Bonifácio
 Cidade do Samba – Barracões Escolas do Grupo Especial
 Barracões Escolas de Samba do Grupo A e B
 Barracões de Escolas de Samba do Grupo C, D e E
 Barracões Escolas de Samba Mirins
 Barracão Escola de Carnaval Pimpolhos da Grande Rio
 Institutos de Pesquisa e Memórias Pretos Novos e Museu Memorial – IPN
 Orquestra Itinerante Gigantes Pela Própria Natureza
 Museu Céu Aberto da Providência – Casa de Dodô da Portela
 Praça da Harmonia
 Agremiação Recreativa Escola de Samba Vizinha Faladeira
 Parque Machado de Assis
 Ponto de Cultura Barracão da Mauá/Estação Leopoldina
 Escola de Samba Embaixadores da Alegria
 Spectaculu – Escola Fábrica de Espetáculos

Fonte: Adaptado de LOBO, Maria da Silveira. *Guia do cidadão do porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FAU UFRJ, 2010, com inclusão dos barracões.

FILOSOFIA DE TRABALHO

A Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio⁷ é uma ONG que realiza atividades de cunho sociocultural, tais como a realização do seu próprio desfile de carnaval⁸ e oficinas artísticas, agregando valores culturais para mais de três mil crianças e adolescentes das comunidades da cidade de Duque de Caxias e da região

portuária da cidade do Rio de Janeiro. Diversos projetos educativos⁹ são realizados com a finalidade de interagir com as crianças e suas famílias. As atividades são pensadas com o intuito de transmitir informações que estimulem a reflexão sobre a cidadania, o meio ambiente e a cultura. A Pimpolhos da Grande Rio utiliza o carnaval como uma ferramenta de

inclusão social, desenvolvendo projetos de arte-educação e aplicando programas e cursos em artes carnavalescas. Atualmente, é uma instituição com experiência em criar e produzir eventos culturais que divulguem o carnaval, trabalhando em prol da democratização do acesso à arte e à cultura.

O objetivo principal é promover a educação através da cultura do carnaval carioca, o identificando como um movimento de grande expressão da cultura brasileira e uma potente ferramenta de transformação social. O desfile desenvolvido pela Escola consiste na articulação de um conjunto de ações de caráter cultural, pedagógico e de geração de renda que incluem cerca de 1.500 famílias. Esse formato de carnaval cidadão, com o trabalho de enredos educativos, além de ensinar a manipulação de materiais reaproveitáveis – transformando o lixo em fantasias e adereços – exercita, também, a prática da cidadania e ajuda a manter a integridade do meio em que vivem seus participantes.

Os enredos apresentados todos os anos possuem valor educativo e abordam questões ligadas ao meio ambiente, à problemas vividos pela camada mais econômica e socialmente desfavorecida da sociedade e à importância da escola e da família na vida das crianças e dos adolescentes. Enfim, procura traduzir em forma de samba e alegorias pontos-chave para o melhor desenvolvimento e formação de seus jovens componentes.

Todas as atividades são desenvolvidas a partir de valores fundamentais para a formação dos jovens e, dentro desse processo, a temática do meio ambiente ganhou uma atenção especial com a proposta da reutilização do lixo. A agremiação desenvolve sua arte a partir da estética do reaproveitamento, no qual o “lixo” é transformado em objetos lúdico-pedagógicos, alegorias e fantasias.

A criação de mecanismos de autossustentabilidade é, hoje, um novo objetivo da Escola. Para continuar realizando projetos e preservando todo o trabalho desenvolvido até agora, é necessário aplicar ideias que tragam receita para a instituição, já que o mercado de patrocínios é instável e o não recebimento deste pode interromper trabalhos que estão em andamento.

Para isso, a Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio vem se aprimorando na venda de serviços e produtos baseados na experiência e nos conhecimentos da instituição, que incluem: shows de samba,¹⁰ oficinas de carnaval/formação de valores,¹¹ projetos de cenografia e figurino¹² e o programa “Carnaval Experience”.¹³ Dessa forma, a instituição espera, a longo prazo, tornar-se autossustentável.

A ONG é uma instituição presente no desenvolvimento social da cidade de Duque de Caxias e atua junto à sua Secretaria Municipal de Educação, auxiliando no fortalecimento das Escolas, no processo de desenvolvimento social e na promoção do voluntariado para ações locais. É importante ressaltar que, paralelo ao mundo dos desfiles e rodas de samba, existe um universo muito complexo, que envolve milhares de pessoas de diversas comunidades, onde o carnaval dura o ano inteiro e faz parte do dia a dia, do trabalho, do lazer e da educação dessas pessoas.

PROCESSOS ORGANIZACIONAIS DA PIMPOLHOS

Os processos organizacionais da Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio podem ser analisados dentro de três segmentos: Conselho Administrativo, Estrutura de Carnaval e Núcleo Educacional.¹⁴

Os membros do Conselho Administrativo tomam decisões diariamente dentro das diferentes áreas. Duas vezes ao mês esse Conselho se reúne para re-

lembrar os objetivos definidos e analisar se os mesmos estão sendo cumpridos e se as metas estão sendo alcançadas.

O Núcleo Educacional é responsável pelo conteúdo das Oficinas que são oferecidas. Semanalmente, reuniões de treinamento são conduzidas por uma pedagoga e por coordenadoras pedagógicas, responsáveis pela execução das Oficinas com as crianças dentro das escolas públicas municipais de Duque de Caxias e da quadra da Escola de Samba Grande Rio, no período pré-carnavalesco.¹⁵ Essas reuniões têm o objetivo de desenvolver novos conteúdos a partir de discussões de temas atuais que envolvam o universo das crianças e das escolas, além de realizar o planejamento para as oficinas posteriores.

“Acho da maior importância que a implementação do projeto Porto Maravilha não desaloje quem está lá, quem vive do samba...”
Chico Buarque de Hollanda

Além dessas atividades, duas vezes por semana, as coordenadoras pedagógicas se reúnem no Barracão com os artistas educadores para uma orientação artística das atividades lúdico-pedagógicas realizadas nos projetos “Pimpolhos nas Escolas”¹⁶ e “Carnaval Pedagógico”.¹⁷

O segmento correspondente à Estrutura do Carnaval é compreendido pelo desenvolvimento do enredo, a produção de fantasias e alegorias, as atividades de quadra: ensaios de bateria, escolha do samba e ensaio técnico e o cadas-

tramento de novos componentes. Por ser um grande evento, o desfile possui muitos processos envolvidos até sua concretização.

Coordenando essas três esferas, a diretora de projeto tem como função ser uma espécie de *coach* da coordenadora executiva, dando atenção a outros projetos em desenvolvimento dentro da Pimpolhos da Grande Rio.

PROJETO CARNAVAL PEDAGÓGICO

O gerenciamento do projeto, quando acontece nas escolas durante o ano letivo, é de responsabilidade da coordenadora executiva, que se responsabiliza pelo contato formal com as escolas, pela contratação de estagiários/voluntários e pelo material que será utilizado. Essa parceria se dá com a indicação, pela Secretaria de Educação, das escolas que mais precisam. Feito isso, a Pimpolhos da Grande Rio apresenta para as mesmas os trabalhos artísticos que realiza, dentro do desenvolvimento dos temas transversais e da formação de valores.

Com a oficialização do interesse da escola em participar do projeto, a Pimpolhos desenvolve atividades personalizadas, de acordo com a necessidade de cada escola. Todas as informações referentes à aplicação de cada atividade são passadas para a Secretaria através de relatórios mensais.

Com o término do ano letivo, a coordenação pedagógica começa a desenvolver as Oficinas do Carnaval Pedagógico, realizado com as crianças que participarão do desfile. Cada ala tem uma oficina diferente que desenvolve o tema geral do enredo e o conceito da fantasia. O núcleo educacional, junto com a comissão artística, proporciona o encontro das crianças com os presidentes de ala, que realizarão as oficinas.

Figura 1



Em sentido anti-horário: ilustração do projeto da fachada do Barracão Escola de Carnaval; ilustração do projeto do segundo pavimento no interior do Barracão Escola de Carnaval; fachadas atuais do barracão.

Fonte: Arquiteta Marcia Veiga Lima.

Projetos sociais realizados pela Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio

- Produção do desfile de Carnaval: Desfiles da Escola de Mirim Pimpolhos da Grande Rio na Marquês de Sapucaí.
- Escola de Carnaval: Cursos de produção e criação de Carnaval.
- Pimpolhos Esporte Clube: Estímulo às práticas esportivas.
- Pimpolho nas escolas: Oficinas Lúdico Pedagógicas em escolas municipais e particulares de ensino infantil e fundamental.
- Escola Lúdico Pedagógica: Capacitação de professores na construção de projetos com essa temática.
- Transforma: Capacitação técnica e inserção no mercado cultural nas áreas de cenografia, figurino, iluminação e projeto de produto.
- Fazendo Arte com a Ortobom: Oficinas educativas e passeios para os filhos dos funcionários da fábrica da Ortobom do Rio de Janeiro.
- Bolsas de Estudo: Bolsas em cursos de inglês, faculdade, cursos profissionalizantes e aulas de dança, para participantes da Agremiação.
- Carnaval Pedagógico: Oficinas lúdico pedagógicas voltadas para a compreensão dos enredos e a participação nos desfiles de carnaval realizados pela Pimpolhos.
- Passeios e Ações: Realização de passeios culturais e ações socioculturais em todos os projetos desenvolvidos pela instituição.
- Carnaval Experience: Intercâmbio de experiências através de diversas expressões artísticas presentes na linguagem do carnaval.

Últimos enredos da Pimpolhos

- 2005 *Do Fundo do Coração* – Representação de uma mensagem de amor, paz e preservação da natureza.
- 2006 *1,2,3 Experiência* – Invenções do homem no ar, na terra e no mar.
- 2007 *Chega aí Futuro* – Questionamentos sobre o futuro do homem, da sociedade e da criança.
- 2008 *Canto para o Encanto* – Demonstração da importância dos pequenos gestos, que fazem a diferença, como um carinho, um sorriso, um “obrigado”, um “por favor” e o cuidado com próximo.
- 2009 *Caminhando e Brincando e Seguindo a Lição – 18 anos do Estatuto da Criança e do Adolescente* – Abordagem dos direitos fundamentais e os danos do não cumprimento desses direitos.
- 2010 *Recicla vida... conhecendo o passado e entendendo o presente para transformar o futuro!* – Apresentação dos hábitos e atitudes dos homens no ontem e no hoje e a necessidade da transformação das atitudes para fazer o futuro.
- 2011 *Nossos Contos* – Enredo construído a partir das memórias dos participantes do curso Escola de Carnaval.

importantes que deveriam ser questionadas pela sociedade. No ano de 2009²³ a ONG Projeto Legal²⁴ propôs a abordagem dos 18 anos do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA). Em 2010,²⁵ a Associação das Escolas de Samba Mirins do Rio de Janeiro (AESM) propôs que cada Escola abordasse o tema da reciclagem de seu próprio ponto de vista. Já em 2011,²⁶ o enredo foi criado com base nas memórias vividas pelos participantes do projeto “Escola de Carnaval”,²⁷ desenvolvido pela própria Pimpolhos da Grande Rio. Ao todo, 40 pessoas (30 alunos e 10 profissionais de carnaval), contribuíram para a elaboração desse desfile, que se manteve dentro do contexto social.

Ao definir o tema do enredo, a comissão artística se reúne novamente para traçar os primeiros passos para a elaboração do desfile. Essa nova etapa é compartilhada com a Comissão de Carnaval, com os membros do Conselho Administrativo e com o Núcleo Educacional, que agrega à discussão as opiniões das crianças. Durante esse processo são realizados, às vezes, *workshops* com outras organizações – como foi no caso da proposta da ONG Projeto Legal.

Até definir a sinopse, o enredo passa por várias mãos e retorna para a Comissão Artística para a sua finalização. Ao ficar pronta, o Departamento Musical elabora o *briefing* para os compositores mirins desenvolverem o samba. Somente após um concurso com todos os compositores e suas obras é que será possível conhecer o samba do próximo carnaval.

PRODUÇÃO DE ALEGORIAS E FANTASIAS

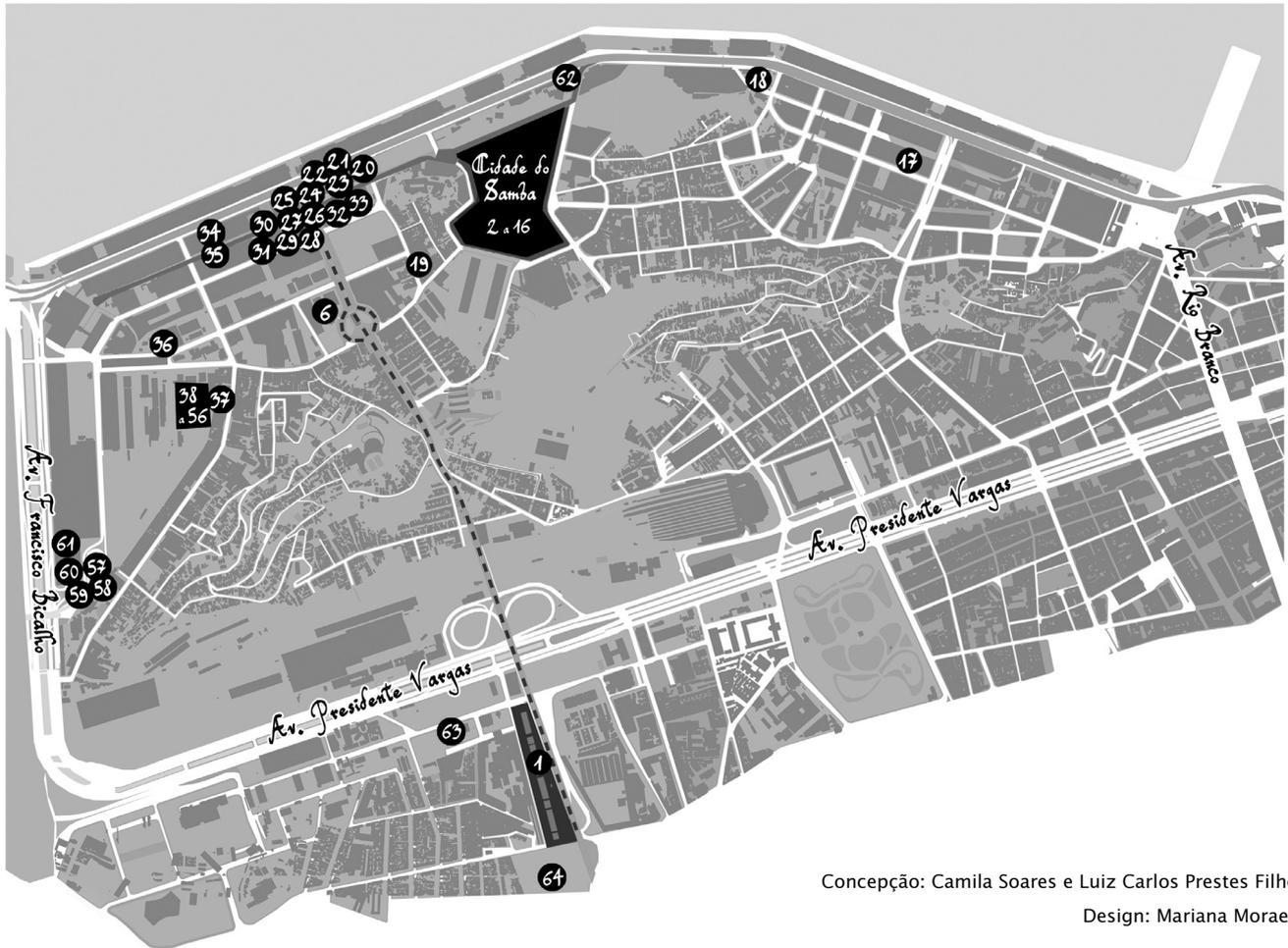
A Comissão Artística, os estagiários e os alunos do curso “Escola de Carnaval”, com o auxílio das costureiras e das

DESENVOLVIMENTO DO ENREDO
Desde 2005, a escolha do enredo acontece através de um processo coletivo e sempre com temas educativos, sem estabelecer um formato único para a criação. É possível, através de uma retrospectiva dos

carnavais passados,¹⁸ da Escola, entender melhor a dinâmica da eleição do tema a ser trabalhado.

Nos anos de 2005,¹⁹ 2006,²⁰ 2007²¹ e 2008,²² a proposta do tema partiu da comissão artística, baseada em questões

A Pequena África - bairro do Carnaval



Concepção: Camila Soares e Luiz Carlos Prestes Filho

Design: Mariana Moraes

- | | | |
|--|---|--|
| 1 Sambódromo | 22 G.R.C.E.S.M. Inocentes da Caprichosos | 45 G.R.E.S. Acadêmicos do Sossego |
| 2 G.R.E.S. Acadêmicos da Grande Rio | 23 G.R.E.S. Arranco do Engenho de Dentro | 46 G.R.B.C. Raízes da Tijuca |
| 3 G.R.E.S. Acadêmicos do Salgueiro | 24 G.R.E.S. Acadêmicos da Rocinha | 47 G.R.E.S. Difícil é o Nome |
| 4 G.R.E.S. Beija-Flor de Nilópolis | 25 G.R.E.S. Inocentes de Belford Roxo | 48 G.R.E.S. Mocidade Unida de Jacarepaguá |
| 5 G.R.E.S. Unidos de Vila Isabel | 26 S.E.R.E.S. Unidos da Cabuçu | 49 G.R.E.S. Unidos de Lucas |
| 6 G.R.E.S. Estação Primeira de Mangueira | 27 G.R.E.S. Sereno de Campo Grande | 50 G.R.E.S. União do Parque Curicica |
| 7 G.R.E.S. Imperatriz Leopoldinense | 28 Barracão do A.R.E.S. Vizinha Faladeira | 51 G.R.E.S. Unidos da Vila de Santa Teresa |
| 8 G.R.E.S. União da Ilha do Governador | 29 G.R.E.S. Unidos do Jacarezinho | 52 G.R.E.S. Renascer de Jacarepaguá |
| 9 G.R.E.S. Portela | 30 G.R.E.S. Alegria da Zona Sul | 53 G.R.E.S. Unidos de Padre Miguel |
| 10 G.R.E.S. Unidos da Tijuca | 31 C.C.E.S. Flor da Mina do Andaraí | 54 G.R.C.E.S.M. Mel do Futuro |
| 11 G.R.E.S. Mocidade Independente de Padre Miguel | 32 G.R.C.E.S.M. Petizes da Penha | 55 G.R.C.E.S.M. Filhos da Água |
| 12 G.R.E.S. São Clemente | 33 G.R.C.E.S.M. Miúda da Cabuçu | 56 G.R.E.S. Vicente de Carvalho |
| 13 G.R.E.S. Unidos do Porto da Pedra | 34 G.R.E.S. Lins Imperial | 57 G.R.E.S. Império Serrano |
| 14 G.R.C.E.S.M. Aprendizes do Salgueiro | 35 S.E.R.E.S. Infantes do Lins | 58 G.R.C.E.S.M. Império do Futuro |
| 15 G.R.C.E.S.M. Estrelinha da Mocidade | 36 G.R.E.S. Unidos da Viradouro | 59 G.R.C.E.S.M. Tijuquinha do Borel |
| 16 G.R.C.E.S.M. Herdeiros da Vila | 37 Quadra do A.R.E.S. Vizinha Faladeira | 60 G.R.E.S. Tradição |
| 17 G.R.E.S. Estácio de Sá | 38 G.R.E.S. Acadêmicos de Vigário Geral | 61 Quadra do G.R.E.S. Unidos da Tijuca |
| 18 G.R.E.S. Acadêmicos do Cubango | 39 G.R.E.S. Unidos do Anil | 62 G.R.E.S. Acadêmicos de Santa Cruz |
| 19 G.R.E.S. Unidos de Vila Rica | 40 G.R.E.S. Boca do Siri | 63 G.R.C.E.S.M. Mangueira do Amanhã |
| 20 Barracão Escola de Carnaval:
G.R.C.E.S.M. Pimpolhos da Grande Rio
e Embaixadores da Alegria | 41 G.R.E.S. Império da Praça Seca | 64 G.R.C.E.S.M. Nova Geração do Estácio |
| 21 G.R.E.S. Caprichosos de Pilares | 42 G.R.E.S. Acadêmicos do Dendê | |
| | 43 G.R.C.E.S.M. Golfinhos da Guanabara | |
| | 44 G.R.C.E.S.M. Corações Unidos do Ciep | |
- Ligação Produção-Sambódromo

aderecistas, realiza a primeira etapa da produção: a confecção dos protótipos das fantasias. Esse material pronto é apresentado para toda a comunidade carnavalesca da Pimpolhos da Grande Rio através de um desfile. Em seguida, os protótipos vão para as equipes de costura e adereço para serem reproduzidos, e a Comissão Artística passa a pensar nos carros alegóricos e nos destaques, como mestre-sala e porta-bandeira, comissão de frente e destaques de carro e chão.

Aproximadamente 50 pessoas, dentre produtores, aderecistas, costureiras, pintores, ferreiros, marceneiros e sapateiros, fazem parte de toda essa produção. A gestão do processo fica a cargo de uma produtora e do diretor de Barracão, que passam a trabalhar diretamente com a Comissão Artística na execução de toda a ideia. Para inspecionar esse trabalho, principalmente nos quesitos presentes no regulamento da AESM Rio, existe o diretor de Carnaval, que faz visitas periódicas ao barracão com o intuito de averiguar se todas as normas estão sendo cumpridas corretamente. A maior preocupação do diretor de Carnaval é com a segurança e com o deslocamento das crianças e dos carros para o Sambódromo. Sem dúvida, a estrutura e segurança das crianças são pontos fundamentais para um bom carnaval.

ATIVIDADES DE QUADRA

É na Quadra da Escola de Samba que acontecem os ensaios de bateria, a escola do samba enredo, os ensaios técnicos e as oficinas do “Carnaval Pedagógico”. Para que essas atividades aconteçam, a Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio conta com uma equipe de quase 200 adultos voluntários que estão divididos entre os departamentos²⁸ de Carnaval, Música, Estrutura, Patrimônio e Eventos.

PROJETO ESCOLA DE CARNAVAL

O carnaval, em síntese, é uma festa anual que, durante um curto período, colore as ruas de todo o país. No Rio de Janeiro, o Desfile das Escolas de Samba do Grupo Especial traz para a Marquês de Sapucaí a magia dos enredos, traduzida em fantasias e alegorias. Para que este evento não deixe de acontecer é necessário que, ano após ano, carnaval após carnaval, se desenvolva um complexo e ininterrupto processo de criação e produção.

Dentro desse mesmo contexto, a Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio criou, há seis anos, a Escola de Carnaval. Esse projeto tem como objetivo a formação de jovens e adultos em diferentes áreas das artes carnavalescas, dentre elas: adereço, cenografia, escultura em

aramé, figurino e pintura. Além disso, se propõe a ensinar a prática da manipulação de materiais reaproveitáveis.

Os cursos acompanham o processo de criação e de produção do desfile da Pimpolhos da Grande Rio ao longo do ano. A metodologia de ensino do projeto estimula a capacidade criadora dos participantes através do trabalho coletivo; desenvolvendo o senso crítico e de cidadania. A partir do contato dos aprendizes com as diversas formas de arte, cultura e informação, o ambiente do barracão de alegorias se transforma num espaço interativo de intercâmbios de ideias e valores e de geração de debates e de reflexões. Além disso, são programadas visitas a exposições de arte e outras atividades que possam enriquecer a qualidade do curso

Processo organizacional da Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio

Conselho Administrativo

Presidente
Diretor Administrativo e de Projetos
Diretor Artístico
Diretor de Carnaval
Diretor de Comunicação Interna

Estrutura de Carnaval

1 500 crianças desfilando
1 15 Presidentes de ala (voluntários)
20 Componentes adultos na harmonia
10 pessoas na comissão técnica de carnaval divididas em 4 departamentos
100 componentes na Bateria
50 membros presentes nos 5 departamentos de carnaval
4 Pessoas na Comissão Artística
50 pessoas trabalhando na produção das fantasias e alegorias

Núcleo Educacional

Diretora de projetos
Coordenadora executiva
Pedagoga
3 coordenadoras pedagógicas
3 Artistas Educadores
1 000 crianças de escolas municipais
1 500 crianças participantes do desfile da Pimpolhos

Estrutura organizacional da Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio

Departamento de Carnaval

- Comandar todos os ensaios técnicos e de bateria
- Organizar a harmonia
- Inspeccionar o trabalho no Barracão
- Inspeccionar todo o trabalho dos outros departamentos
- Coordenar o trabalho das alas
- Ir as reuniões da AESM RIO
- Cadastro das Crianças

Departamento Musical

- Cuidar do palco durante os ensaios
- Escolher a trilha sonora dos ensaios
- Organizar os eventos de escolha do samba
- Fazer reuniões periódicas com mestre de baeria, diretores de bateria, cantor e cavaco, para alinhar a parte musical da escola.
- Buscar novos componentes
- Fazer palestras
- Planejar cursos de musica

Departamento de Patrimônio

- Responsável por todo o patrimônio da Pimpolhos dentro da quadra: instrumentos musicais, equipamentos, uniformes, móveis e outros.

Departamento de Estrutura

- Cuidar da logística dos lanches durante os ensaios
- Cuidar da portaria da quadra sempre que tiver um evento da Pimpolhos
- Supervisionar a limpeza da quadra após todos os eventos realizados pela Pimpolhos.

Departamento de Eventos

- Produção e divulgação de todas as festividades realizadas pela pimpolhos
- Responsável por organizar as saídas dos membros do carnaval para eventos de outras agremiações ou o qualquer outro tipo de evento se seja solicitado.
- Responsável por recepcionar pessoas importantes quando presentes nos eventos da Pimpolhos.
- Fazer relatório dos eventos realizados pelo departamento para o conselho administrativo
- Conseguir apoios para os eventos da Pimpolhos
- Ajudar a organizar as oficinas do carnaval pedagógico

e a vida cultural de todos os envolvidos no projeto.

Profissionais do carnaval, artistas e educadores são responsáveis pelo direcionamento pedagógico, fazendo da Escola de Carnaval uma escola de conhecimentos, cultura, arte e valores. Nesses últimos anos passaram pelas Oficinas mais de 200 pessoas, que hoje geram renda utilizando o aprendizado da confecção do carnaval mirim em escolas do Grupo Especial e também em outras produções artísticas.

O carnaval detém uma enorme força cultural e, por isso, proporciona aos que participam da Escola de Carnaval essa experiência de conhecimento teórico e prático das artes carnavalescas. Todos os envolvidos mantêm-se constantemente em contato, através dos treinamentos, com diversas formas de arte, cultura e informação.

É possível aprender a criar e confeccionar fantasias e adereços, modelar com arame, manipular materiais reaproveitáveis e desenvolver cenografia para os carros alegóricos. Esse trabalho também auxilia na integração social e na elevação da autoestima dos participantes através da inserção no mercado de trabalho e, conseqüentemente, do aumento da remuneração. Todas essas metas são constantemente trabalhadas pela equipe, que tem o compromisso de realizar um trabalho de excelência, formando profissionais competentes e atraindo cada vez mais interessados.²⁹

BARRACÃO ESCOLA: ANSEIOS NA FORMAÇÃO DE PROFISSIONAIS DO CARNAVAL

Localizado na Avenida Rodrigues Alves, no bairro Santo Cristo, Zona Portuária, o Barracão Escola de Carnaval ocupa

o espaço onde, anteriormente, se estabelecia a Escola de Samba Grande Rio que, desde 2005, permanece na Cidade do Samba.

Com a construção do Sambódromo na Praça Onze, e o quase fim das atividades portuárias no Rio de Janeiro, entre os anos de 1985/1999, as escolas de samba migraram para os antigos armazéns do porto. A Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio assume o barracão que era da Escola de Samba Grande Rio e passa a gerenciar o espaço, realizando a criação e produção de seu carnaval, projetos socioculturais e, recentemente, a produzir o carnaval da Escola de Samba Embaixadores da Alegria.

Foram nesses armazéns que se iniciou a profissionalização da festa, e o carnaval carioca passou a ser reconhecido como o maior espetáculo popular da Terra. No Porto do Rio estão localizados, ao todo,

64 barracões de escolas de samba: 12 do grupo especial, 17 mirins e 35 dos grupos A, B, C, D e E.

Em virtude do crescimento das atividades da Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio e da profissionalização do seu carnaval, foi concebido o projeto Barracão Escola de Carnaval. Seu objetivo é reformar e aparelhar o Barracão de Alegorias para ser sede dos diferentes programas e projetos desenvolvidos pela instituição e receber projetos de instituições parceiras. Esse espaço pretende oferecer capacitação profissional, acessibilidade, inclusão e interação social, nas quais a educação e a arte, aliadas a conceitos de sustentabilidade e cidadania, funcionem como agentes transformadores da sociedade.

O projeto tem o carnaval como objeto de pesquisa, disseminando diferentes conhecimentos nesta área e possibilitando analisar esse universo de outra forma. Há também o propósito de avaliar a cadeia produtiva do carnaval e os diferentes fatores econômicos que envolvem o mesmo com o objetivo de desenvolver planejamentos estratégicos que evidenciem o carnaval como um produto altamente lucrativo para a cidade do Rio de Janeiro e com grande potencial de fomentar a indústria do entretenimento.

A Pimpolhos da Grande Rio abrirá, ainda, um campo de diálogo com outras instituições que tenham filosofias convergentes, criando um local de criação de redes, articulação cultural e de desenvolvimento de tecnologias sociais.

O Barracão Escola de Carnaval visa, futuramente, tornar-se referência no Brasil e no mundo e ser reconhecido por sua contribuição para o desenvolvimento econômico e social da cidade. Além disso, o anseio final da Pimpolhos da Grande Rio é o de se tornar uma ONG autossustentável e exemplo no desenvolvimento

educacional e profissional de crianças e jovens.

NOTAS

1. ONG Grêmio Recreativo Cultural Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio.
2. <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/legislacao.aspx>.
3. <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/mnuCDURP.aspx>.
4. <http://www.portomaravilha.com.br/web/sup/canalSocProgValor.aspx>.
5. Idem.
6. <http://www.aesmjrj.com.br/>
7. <http://www.pimpolhos.org.br>
8. Anualmente, a Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio leva cerca de 1500 crianças para a Avenida Marquês de Sapucaí, sacudindo as arquibancadas com um desfile repleto de alegria, trazendo sempre um enredo educativo para que a festa seja uma mensagem de amor, de união e de transformação (*site* oficial da Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio).
9. Veja o box "Projetos sociais realizados pela Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio", na p. 34.
10. A Pimpolhos da Grande Rio, assim como as escolas de samba do grupo especial, oferece shows de samba com a participação dos componentes mirins, divididos em: bateria, cavaco, cantor, passistas (masculino e feminino), baianinhas e Mestre-Sala e Porta-Bandeira.
11. Desde 2006, foi montado um núcleo pedagógico que promove, nas escolas municipais de Duque de Caxias e, recentemente, nas escolas particulares, oficinas lúdico-pedagógicas, ações sociais, passeios educativos e peças teatrais.
12. A Escola desenvolve projetos paralelos, para o mercado, a partir do conhecimento dos seus profissionais em artes carnavalescas. A "Abertura das Olimpíadas do Fluminense" e o "Projeto de iluminação e cenografia da fachada da Escola de Música da UFRJ" são exemplos dessa atuação. Todo o valor gerado por essas contratações são revertidos para a geração de renda e manutenção das atividades sociais da instituição.
13. Promove o intercâmbio cultural e a troca de experiência em artes carnavalescas durante todo o ano, potencializando e facilitando o acesso à cultura do carnaval do Rio de Janeiro.
14. Veja o box "Processo Organizacional da Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio", na p.36.
15. O período pré-carnavalesco se estabelece entre os meses de outubro e fevereiro.
16. A iniciativa visa estimular o desenvolvimento da criatividade, do senso crítico e explorar as

diferentes linguagens dos alunos, acreditando na arte como veículo de integração possibilitando que a criança explore todo o potencial de sua imaginação.

17. O objetivo do projeto Carnaval Pedagógico é propor à comunidade de Duque de Caxias uma maior interação com a mensagem dos enredos, com os conceitos das fantasias e com a produção do carnaval mirim.
18. Veja o box "Últimos enredos da Pimpolhos", na p. 34.
19. Samba *Do fundo do coração* – <http://www.pimpolhos.org.br/carnaval/2005/>.
20. Samba *1,2,3 Experiência* – <http://www.pimpolhos.org.br/carnaval/2006/>.
21. Samba *Chega aí futuro* – <http://www.pimpolhos.org.br/carnaval/2007/>.
22. Samba *Canto para o encanto* – <http://www.pimpolhos.org.br/carnaval/2008/>.
23. Samba *Caminhando, brincando e seguindo a lição... 18 anos do ECA* – <http://www.pimpolhos.org.br/carnaval/2009/>.
24. A Organização de Direitos Humanos – Projeto Legal destina-se a defender, garantir, promover e pesquisar os Direitos Humanos constituídos ou não, no âmbito das normativas nacionais, internacionais. <http://www.projetolegal.org.br/>.
25. Samba *Recicla vida... conhecendo o passado e entendendo o presente para transformar o futuro!* – <http://www.pimpolhos.org.br/carnaval/2010/>.
26. Samba *Nossos Contos* – <http://www.pimpolhos.org.br/carnaval/2011/>.
27. A Escola de Carnaval tem o objetivo de formar jovens e adultos em diferentes áreas das artes carnavalescas como: adereço, cenografia, escultura em arame, figurino, pintura e também ensinar a prática da manipulação de materiais reaproveitáveis.
28. Box Estrutura organizacional da Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio.
29. O perfil dos beneficiados pelo projeto é de jovens e adultos, entre 15 e 65 anos, moradores da cidade de Duque de Caxias e da Região Portuária do Rio de Janeiro.

Camila Soares

Tecnóloga em Cinema pela Universidade Estácio de Sá. MBA em Gestão Empresarial (FGV) e pós-graduação em Gestão do Entretenimento (ESPM). Presidente da ONG Grêmio Recreativo Cultural Escola de Samba Mirim Pimpolhos da Grande Rio.

Passarela Popular do Samba

Centro de Convergência Cultural e Esportiva da Zona Norte e Zona Oeste do Rio de Janeiro

Luiz Carlos Prestes Filho
Edmundo Souto
Hans Donner
Ephim Shluger

Rio de Janeiro passa por uma extraordinária fase histórica do seu desenvolvimento. Neste momento estão sendo promovidas políticas públicas e empresariais para adequar as infraestruturas urbana e humana da cidade às normas e necessidades da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016. Desta maneira realiza-se uma ampla agenda de compromissos para com a comunidade esportiva internacional. Os números serão grandiosos, tanto de visitação turística e qualificação profissional, como de investimentos diretos em obras de reformas e construção de novos equipamentos esportivos.

Neste contexto, entendemos que seria oportuno incluir na pauta dos planejadores, e dos gestores públicos e privados esta que é a maior festa popular do mundo. Até mesmo pelo fato do Carnaval carioca trazer para a cidade, todos os anos, milhares de turistas nacionais e estrangeiros. O nosso carnaval significa para uma Joanesburgo, por exemplo, a dimensão

econômica da Copa do Mundo de Futebol realizada na África do Sul.

O poder público municipal, na gestão do prefeito Pedro Ernesto, em 1935, oficializou o desfile. Criou um regulamento que permitiu uma fabulosa evolução do Carnaval, algo que assistimos ao longo dos últimos 80 anos. Os governos estadual e federal criaram mecanismos de apoio para as agremiações, permitindo, através de um significativo incremento financeiro, o surgimento de um espetáculo cultural de dimensões incomparáveis. A *expertise* das nossas polícias militar e civil, e da guarda municipal, no acompanhamento da festa, é uma particularidade difícil de ser reproduzida em outro país. Não podemos deixar de destacar a capacidade de gerenciamento da ordem pública, e serviços ininterruptos prestados pelos hospitais públicos, pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio) e na eficaz ação dos quadros da Companhia de Limpeza Urbana (Comlurb) durante o carnaval.

Mas precisamos seguir adiante. Depois da construção do Sambódromo (1984) e da Cidade do Samba (2006), a festa não tem como continuar sendo gestada como nos anos quando as escolas de samba tinham somente 100 componentes. Hoje, o desfile acontece com a participação média de três mil pessoas desfilantes por escola. O Carnaval cresceu e, com ele, veio a necessidade de promoção de políticas públicas e empresariais no sentido de dotar a cidade de uma infraestrutura carnavalesca permanente sobretudo no coração da Zona Norte – que foi o berço do samba carioca.

O Carnaval é um evento tradicional no calendário turístico carioca – de certa forma se assemelha a uma Copa do Mundo que se repete no Rio de Janeiro todos os anos, sem, contudo, receber investimentos que merece. O volume de recursos gerados pela cadeia produtiva do carnaval sustenta uma significativa proporção da população, embora não chegue perto dos volumes movimentados nos setores

do petróleo e da metalurgia. Mas este quadro certamente vai se transformar nos próximos anos, e a importância do carnaval, enquanto atividade produtiva e um produto original de exportação, vai acontecer mais cedo ou mais tarde. Afinal, trata-se de uma vocação local.

Com apoio da Associação das Escolas de Samba da Cidade do Rio de Janeiro (AESCRJ), na administração de Eduardo José (presidente) e Fernando Leopoldino (vice-presidente), os autores deste texto desenvolveram o projeto da Passarela Popular do Samba, destinada a atender as escolas dos grupos C, D e E do carnaval carioca. O projeto prevê que ela seja edificada em Madureira ou em Deodoro, ao lado de uma estação ferroviária e/ou adjacente à nova via Transcarioca. Isso permitiria uma melhor mobilidade e o mais fácil acesso de espectadores de toda região metropolitana. A opinião dos autores do projeto é de que este equipamento poderia servir às múltiplas atividades culturais previstas para a Copa do Mundo e para os Jogos Olímpicos. O proposto projeto será, sem dúvida alguma, um precioso legado para a cidade celebrando o melhor da cultura carioca dentre os vastos investimentos públicos previstos para os grandes eventos internacionais. Ele vem para colaborar com o esforço da prefeitura na liberação dos armazéns do Porto do Rio, ocupados por dezenas de escolas de samba dos grupos C, D e E, facilitando, dessa maneira, a execução do projeto Porto Maravilha.

A concepção principal é fazer com que a população viva a cidade, transite, se beneficie, se sinta acolhida, à vontade e não que tenha que se confrontar com “corpos estranhos” que somente funcionam em eventos. Integrar a infraestrutura esportiva, cultural e de inclusão social é o grande legado que pode ser deixado para a cidade.

RIO DE JANEIRO – PRINCIPAL DESTINO TURÍSTICO DO BRASIL

O Rio de Janeiro é o principal destino turístico do País. Conhecido por ser o berço do samba, é através do seu carnaval e de sua música que a cidade atrai, seduz e encanta amplas plateias nacionais e internacionais. Durante o carnaval a cidade se transforma, seja pelo encanto de sua arte e cultura, que contagia a todos; seja pela liberdade que oferece aos foliões. Contudo, nem todos percebem a importância que o carnaval traz para as comunidades, sobretudo as de menor renda. São abundantes as atividades econômicas, que movimentam serviços durante os festejos. Agentes de turismo, companhias de transportes, hotéis, táxis, compositores, músicos, dançarinos, costureiras, e figurinistas, dentre diversas outras categorias de profissionais que são afetados pelo carnaval carioca. O estudo “Cadeia Produtiva da Economia do Carnaval”, realizado entre os anos de 2006/2009, comprovou que o setor emprega centenas de milhares de pessoas, durante todo o ano. Foi durante a realização desta pesquisa que Luiz Carlos Prestes Filho idealizou o projeto da Passarela Popular do Samba.¹

O desfile de escolas de samba dos grupos C, D e E tem um importante papel no processo de desenvolvimento e evolução das escolas de samba. Nesses grupos está o celeiro de talentos individuais e de conjunto que irá renovar a qualidade artística dos desfiles de Carnaval do Grupo Especial. Nestas agremiações formam-se as futuras passistas e baianas, os futuros mestres-sala e porta-bandeiras, assim como os carnavalescos e puxadores, dentre tantos outros profissionais da maior festa popular do mundo. Por esta razão, existe a afirmativa de que é na passarela das escolas da AESCRJ que germinam os futuros carnavais.

Este grupo de escolas de samba é composto por 40 agremiações. Elas desfilam – domingo, segunda e terça de Carnaval – ao longo da Estrada Intendente Magalhães, em Madureira, atraindo populações vindas do Méier, do Estácio, de Vila Isabel, Deodoro, Jacarepaguá e dos municípios da Baixada Fluminense. Com o passar dos anos, este espaço improvisado não está mais oferecendo as condições mínimas de conforto e segurança aos foliões e expectadores.

Da perspectiva urbanística, o local tem um acesso difícil para o crescente número de espectadores e sambistas que acorrem, durante o carnaval, à Intendente Magalhães. A acessibilidade ao local é limitada a ônibus, vans e carros particulares, para os quais há poucas alternativas de estacionamento.

Do ponto de vista das arquibancadas distribuídas ao longo dos 380 metros de pista, a sua montagem e desmontagem é considerada uma solução improvisada e até mesmo inadequada. As arquibancadas montadas em estrutura tubular têm claros limites quanto ao número de assentos disponíveis, deixando uma grande parcela do público assistindo aos desfiles de pé. O custo cumulativo de montagem e desmontagem das arquibancadas, financiado pela Riotur, empresa de turismo da Prefeitura Municipal, é bastante significativo, e deve ser levado em conta, considerando que este gasto de recurso público não gera benefícios de longo prazo.

Outros aspectos que merecem atenção são:

(a) o posteamento da rede de cabos de alta tensão e de telefonia ao longo da pista de desfiles, torna-se um verdadeiro percurso de obstáculos, dado que os carros alegóricos e os destaques carnavalescos que levam são sujeitos a imprevistos que podem ocasionar acidentes;

(b) inexistente espaço demarcado para os vendedores ambulantes, o que causa transtornos e uma circulação desordenada do público que comparece aos desfiles – estimado entre 45 a 55 mil pessoas, durante os três dias de carnaval.

Nesse sentido, a AESCRJ está identificando áreas disponíveis, para a realocação do desfile das escolas de samba – um local permanente, a ser localizado, a princípio, no bairro de Deodoro, com acessibilidade e mobilidade em relação ao sistema de transporte público. Trata-se, também, de dar início à formulação de um projeto arquitetônico adequado ao programa de criação e produção do Carnaval. O projeto da Passarela Popular

do Samba tem previsto em seus espaços os barracões (oficinas), salas de treinamento e um auditório. A passarela e arquibancadas terão uma moderna estrutura com cabines e espaços comerciais, restaurantes, e estúdio de gravação, tudo dentro das diretrizes preconizadas pela Riotur.

Pelas razões expostas acima, a AESCRJ convocou um grupo de técnicos especializados no campo de urbanismo, arquitetura, *design* e economia de carnaval, para conduzir o processo contido na presente proposta. Urge destacar que o objetivo estratégico é o de estabelecer um endereço permanente para o desfile das escolas dos grupos C, D e E, a partir do ano de 2013. A associação também objetiva concentrar

as atividades culturais, artísticas e de capacitação dos jovens, nos espaços a serem criados.

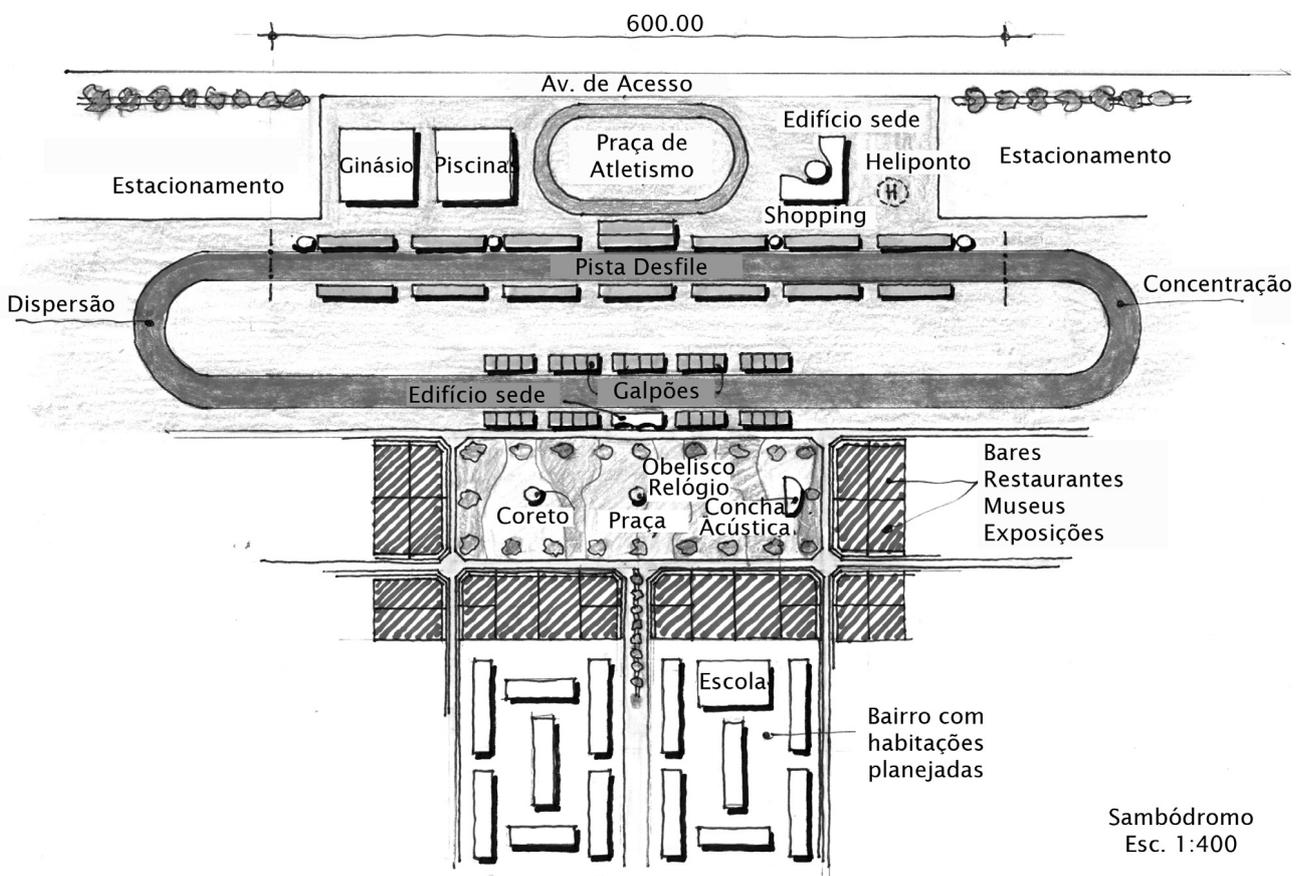
LOCALIZAÇÃO PREFERENCIAL: EIXO DE MADUREIRA-DEODORO

A proposta do projeto executivo para a implantação da Passarela Popular do Samba, em um local a ser escolhido e designado pelas autoridades, de preferência seria no eixo de Madureira-Deodoro, na Zona Norte do Rio de Janeiro. Deve ser elaborado considerando:

1. O esquema urbanístico de implantação, baseados em estudos de mobilidade e inserção da Passarela Popular do Samba na comunidade local, estruturando o

Figura 1

A **Passarela Popular do Samba** dos grupos C, D e E do Carnaval do Rio de Janeiro ocupará um espaço central na área escolhida para sua edificação. O equipamento estará inserido numa malha urbana compacta, com um bairro residencial de qualidade (projeto “Minha casa, minha vida”); centro comercial com praça de alimentação e concha acústica; do outro lado, será erguida uma Vila Olímpica com piscinas, quadras, pistas para atletismo e campo de futebol.



bairro numa área compacta com vocação para atrair e formar novos talentos artísticos e musicais, oferecendo um novo ponto de encontro da cultura carioca tanto aos populosos bairros adjacentes, quanto à Baixada Fluminense;

2. A equipe se propõe a preparar um pacote completo de projetos, incluindo o arquitetônico detalhado e estrutural, instalações elétrica e hidráulica, drenagem e paisagismo;

3. Oferecer a supervisão do desenvolvimento dos componentes de projeto e acompanhamento de obras.

A implantação da Passarela Popular do Samba deve ser analisada sob triplo enfoque: **(i)** identificar a localização mais adequada para a proposta do projeto em relação à mobilidade e acessibilidade do público, bem como protagonistas e fôlões do desfile das escolas de samba;

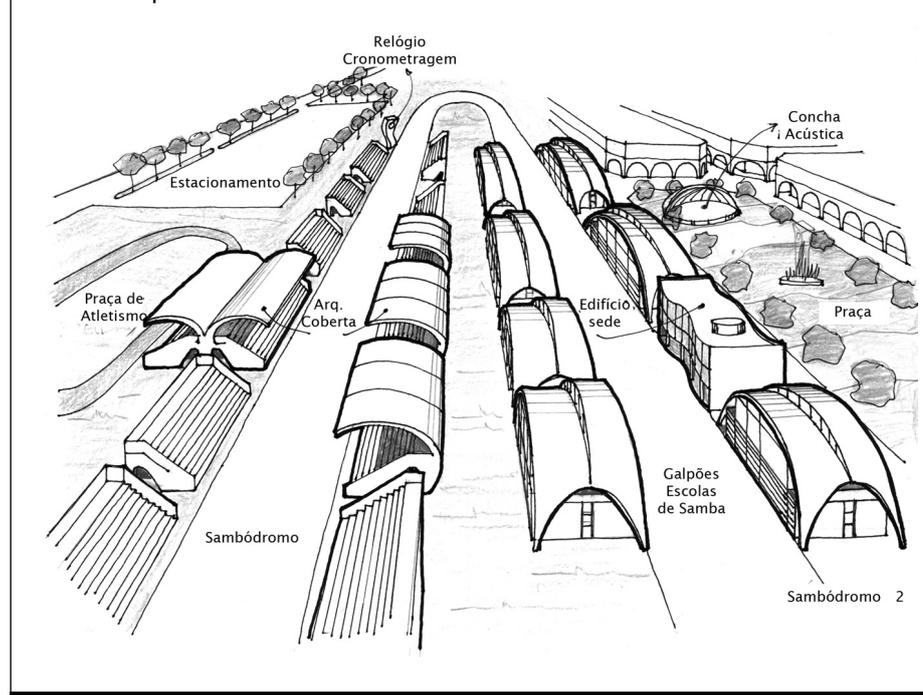
(ii) dotar a estrutura de espaços para atividades de formação e capacitação de jovens e adolescentes, com o objetivo de induzir, através da cultura, oportunidades de trabalho e renda; **(iii)** o projeto deve ter a marca da sustentabilidade, da inovação no desenho urbano e na arquitetura, cobrindo as áreas de eficiência energética, redução na pegada de carbono (*carbon footprint*) através de solução de arquitetura verde, captação de águas pluviais e seu reaproveitamento para esgotamento sanitário, limpeza e irrigação dos jardins, uso de iluminação LED, proposta de circulação separada para pedestres, bicicletas e automóveis/ônibus.

Para a consecução desta proposta, as seguintes atividades serão desenvolvidas pelos proponentes técnicos, na seguinte ordem sequencial:

- Elaboração de Termos de Referência (TdR) para o conjunto de estudos de viabilidade urbanística, arquitetônica e de circulação/mobilidade no entorno, e um levantamento das potencialidades de desenvolvimento e expansão da economia solidária na área de influência do proposto Sambódromo do Povo;
- Elaboração do programa básico norteador do projeto;
- Estudos de localização – identificação de áreas através de visitas de campo e realização de uma agenda de consultas, sob orientação da direção da AESCRJ, com autoridades públicas e privadas, na identificação de área(s) compatível com as exigências e normas da RioTur para o desfile das escolas de samba;
- Preparação da matriz “Passo a Passo” de atividades de planejamento a serem realizadas no processo de preparação do conceito urbanístico e arquitetural.

Figura 2

Os barracões das escolas de samba, onde serão montados os carros alegóricos e os adereços, ficarão adjacentes à passarela, permitindo manobra dos carros alegóricos e acesso desimpedido para a concentração e dispersão ao final do desfile. Obeliscos com o relógio *Timension* (criado pelo designer Hans Donner) estarão em destaque – como cronômetros – no ponto da concentração das escolas e no ponto de dispersão. O *Timension* marcará o Novo Tempo do Samba.



CRONOGRAMA DE ATIVIDADES

As etapas abaixo estão relacionadas em sequência cronológica:

- Etapa 1: Coleta de informação e elementos essenciais para formular o programa básico, de acordo com as orientações fornecidas pela comissão técnica da AESCRJ e dos técnicos da Prefeitura, condição essencial para a subsequente formulação do projeto preliminar de arquitetura;
- Etapa 2: Apresentação do Projeto Preliminar às autoridades, em reunião a ser organizada pela AESCRJ. Com base nos comentários técnicos recebidos (acerca dos aspectos estrutural, instalações elétrica, sanitária, tratamento paisagístico do entorno, drenagem, circulação de veículos e pedestres, etc.), a equipe incorporará os comentários e sugestões ao Projeto;
- Etapa 3: Preparação do Projeto Definitivo, contendo o pacote completo plantas, cortes, detalhes e especificações exigidas

para aprovação de projetos pela Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, e de outros órgãos reguladores;

- Etapa 4: Provisão de assessoria técnica no processo de aprovação do Projeto Definitivo pelos órgãos competentes, apoiando a AESCRJ nestes trâmites;
- Etapa 5: Provisão de supervisão periódica pelos membros da equipe técnica, durante o período de execução das obras.

O cronograma físico-financeiro das etapas de trabalho deverá ser posteriormente detalhado, com informações básicas a serem colhidas pela equipe do projeto.

PARCERIA PÚBLICO PRIVADA – PPP
Considerando que haveriam duas alternativas pensadas para a implantação da Passarela Popular do Samba, o orçamento da proposta irá significativamente variar, quanto a insumos técnicos necessários, nos seguintes casos:

(a) como parte integrante do projeto do novo autódromo proposto para a construção em Deodoro – a equipe iria contribuir para a formatação do programa e o planejamento da proposta da passarela e da organização dos espaços contidos na estrutura e;

(b) como parte integrante de um dos equipamentos esportivos planejados para servir na realização de jogos militares e/ou olímpicos em Deodoro.

Entendemos que uma Parceria Público Privada (PPP) pode coroar este projeto que ficará como um legado da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos. Este equipamento, fundamental para a requalificação do carnaval da Zona Norte, deve servir aos grandes eventos esportivos. Após os Jogos Olímpicos de 2016, ele ficará sob administração da Associação das Escolas de Samba da Cidade do Rio de Janeiro, para assegurar o uso adequado do complexo, a operação e a manutenção da obra a ser executada.

A proposta da construção da Passarela Popular do Samba responde a uma demanda real articulada pela AESCRJ e das populações das Zonas Norte e Oeste da cidade do Rio de Janeiro e da Baixada Fluminense. O programa prevê a inserção de uma estrutura de arquibancadas, vestiários e facilidades para a formação de músicos, dançarinos e artistas, um ponto de encontro dos cariocas com a tradição do samba. O conjunto será integrado a um novo bairro residencial completo com acesso aos equipamentos sociais e esportivos. O propósito deste projeto é promover e ampliar oportunidades de capacitação de novos talentos na cultura e no esporte. Os autores do projeto entendem que, no caso dos Jogos Olímpicos, trata-se de um ponto de partida e não de chegada para o Brasil desenvolver atletas de rendimento.

A concepção do projeto prevê retorno dos investimentos, através dos componentes orientados para a política de habitação, espaços comerciais e de serviços. Embora o principal legado seja social, cultural e esportivo, o projeto também prevê o uso de novas tecnologias de arquitetura verde para a sua sustentabilidade.

NOTAS

1. Prestes Filho, Luiz Carlos (Org.). *Cadeia Produtiva da Economia do Carnaval*. Rio de Janeiro: E-papers, 2009. p. 122.

Luiz Carlos Prestes Filho

Idealizador e Coordenador Geral do Projeto

Edmundo Souto

Arquiteto

Hans Donner

Designer

Ephim Shluger

Arquiteto/Urbanista

INTELIGÊNCIA EMPRESARIAL

NÚMERO 35 ■ 2011
ISSN 1517-3860

Publicação do CRIE

Centro de Referência em Inteligência
Empresarial da Coppe/UFRJ



Editor

Marcos do Couto Bezerra Cavalcanti
Crie/Coppe/UFRJ

Conselho Editorial

André de Faria Pereira Neto – Fiocruz
Anne-Marie Maculan – PEP/Coppe/UFRJ
Claudio D'Ippolito – Neict/UFF
Eduardo Costa – DCC/UFGM
Gilson Schwartz – ECA/USP
Guilherme Ari Plonski – FEA/USP
Helena Lastres – RedeSist/IE/UFRJ
Ivan da Costa Marques – NCE/UFRJ
Lia Hasenclever – IE/UFRJ
Raquel Borba Balceiro – Gestão do
Conhecimento/Petrobras
Renata Lebre La Rovere – IE/UFRJ
Rogério Valle – Sage/Coppe/UFRJ
Sarita Albagli – Ibict
Silvio Meira – Cin/UFPE e C.E.S.A.R

Agradecimentos a Carlos Magno, Carlos Monte, Célia David, Chico Buarque de Hollanda, Empresa Aquarius, Ferreiro Itália, Fórum Comunitário do Porto, José Alberto Alves dos Santos, José Luiz da Valle (Zequinha), Mariana Volker, Otavio Avancini, Ricardo Medina, Robson Portaria

Coordenação editorial

Luiz Carlos Prestes Filho

Diagramação

Lívia Krykhtine

Ilustração da capa

Mariana Moraes

Edição de textos

Thaiz Garcez e Rodrigo Lima Prestes

Revisão técnica

Sergio Cidade Rezende e Clarissa Machado

Revisão de textos

Helô Castro

Tradução

Clarissa Machado

Impressão

J. Sholna

Tiragem

1.000 exemplares

© CRIE/E-papers, 2011. É proibida a reprodução ou transmissão desta obra, ou parte dela, por qualquer meio, sem a prévia autorização dos editores. Impresso no Brasil.

Marketing e assinaturas

E-papers Serviços Editoriais
<http://www.e-papers.com.br>

Abstracts

A agenda de eventos de Inteligência Empresarial pode ser consultada no *site* <http://www.crie.ufrj.br>.

Análise e contextualização do projeto Porto Maravilha *Analyzing and putting into context the Porto Maravilha project*

In an introductory manner, the article allows the reader to comprehend the ambitions and the structuring of the Porto Maravilha project. We can understand the importance of the revitalization of the Port Zone and its impacts not only for the surrounding areas but for the entire urban flow of the city. The presentation of similar projects that became successful cases in other countries permits to think about the positive and negative aspects of this initiative.

A ideia do Porto Maravilha *The idea of Porto Maravilha*

The main theme of this text is the origin of the Porto Maravilha project. By presenting the project first sketch that dates back to the 1990's, the author shows the influence it had in the construction of the Porto Madero (Buenos Aires city, Argentina). Besides, it also examines some of the benefits provided by the maritime economy recovery.

Rio de Janeiro: história e trajetória urbana *Rio de Janeiro: history and urban trajectory*

Supported by official data, the author examines the weaknesses and advances in Rio de Janeiro since the time when the city was Brazil's capital. The analysis of this process goes up to the current urban problems and how these issues are going to influence the execution of two great international events that are to take place in the city – the Olympic Games in 2016 and the World Cup in 2014.

Inovação e tradição: potencial do Porto do Rio *Innovation and tradition: Rio de Janeiro's Port potential*

Knowledge and innovation are the key words in this article. Currently Rio de Janeiro is home to very important Creative Industries and Research Centers, contributing to the generation of a great number of professionals skilled in these areas. With the installation of cultural facilities proposed by the Porto Maravilha project, Rio de Janeiro attests its vocation to be the Knowledge Capital of Brazil.

Valongo: a ordem é preservar *Valongo: we should preserve!*

A very important moment for the history of Rio de Janeiro is being rescued. This is the theme about which the archeologist Tania Lima tells us in this interview. Located in the Port Zone of Rio de Janeiro, the ruins of Cais do Va-

longo – a former quay where black slaves were disembarked and marketed in the past – are being recuperated through local excavations. Besides adding great cultural value for the city, this work also helps the affirmation of the black identity of Rio de Janeiro.

O porto – ventre do Brasil: um passeio pelas ruínas da Pequena África *The Port – Brazil's Womb*

The article paints a historical panorama about Rio de Janeiro. Through curiosities and particularities of the history of Port Zone and its surroundings, the author aims to show the reader the importance of the material and immaterial historical patrimony still existing in this area. He also emphasizes the importance of preserving the architectonic monuments, regardless the constructions predicted in the Porto Maravilha project.

Rio de Janeiro, uma marca sustentável *Rio de Janeiro: a sustainable brand*

The World Cup in 2014 and the Olympic Games in 2016 will leave a significant legacy in terms of urban facilities and structural reorganization for Rio de Janeiro city. One of the predicted construction works is the Porto Maravilha project, which will revitalize the Port, gateway of the city, and contribute to consolidate the brand "Rio de Janeiro" out of Brazil.

Desenvolvimento social através do carnaval *Social development through carnival*

The children's samba school Pimpolhos da Grande Rio, that currently is located in one of the 'barracões' (warehouses) in the Port Zone, develops social works with children and teenagers based in the carnival culture of Rio de Janeiro. Information about this annual initiative and the way Porto Maravilha project will influence its development are the key points of this text.

Passarela Popular do Samba: Centro de Convergência Cultural e Esportiva da Zona Norte e Zona Oeste do Rio de Janeiro *Popular Samba Catwalk*

Carnival is the most popular celebration in the world, annually attracting a great number of domestic and foreign tourists to Rio de Janeiro, which generate impact in several economic sectors of the city. Thinking of it, the authors present in this article the project of the Popular Samba Catwalk, which will benefit the carnival that takes place in Madureira (Groups C, D, E) – a neighborhood in the North Zone of the city. The project aims to give visibility to this celebration, helping all the productive processes of Carnival, since its conception until the parade in the Estrada Intendente Magalhães.

Concurso Nacional de Ecovilas Sociais 2011 / 2012

Buscando soluções ecologicamente sustentáveis inovadoras para a construção de habitações urbanas e rurais de interesse ecosocial.

Informações:

www.inceden.org.br/concurso

Realização



Apoio

