



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| ☒ Ambiente e Sustentabilidade | ☐ Crítica, Documentação e Reflexão | ☐ Espaço Público e Cidadania |
| ☐ Habitação e Direito à Cidade | ☐ Infraestrutura e Mobilidade | ☐ Novos processos e novas tecnologias |
| ☐ Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Metropolização do espaço: Reflexões sobre um projeto rodoviário

Space metropolization: Reflections about a highway project

Metropolización del espacio: Reflexiones sobre um proyecto de carretera

ARAUJO, Eloisa Carvalho de (1);

RUFINO, Wagner Barboza (2)

(1) Professora Doutora, UFF, PPGAU/EAU, Rio de Janeiro, RJ, Brasil; email: eloisa.araujo@gmail.com

(2) Professor Mestre, UFRJ, PROURB/FAU, Rio de Janeiro, RJ, Brasil; email: wagnerrufino3@gmail.com

Metropolização do espaço: Reflexões sobre um projeto rodoviário

Space metropolization: Reflections about a highway project

Metropolización del espacio: Reflexiones sobre um proyecto de carretera

RESUMO

Este artigo pretende contribuir com algumas reflexões sobre a temática do desenvolvimento sustentável na Região Metropolitana do Rio de Janeiro a partir de uma abordagem integradora e estratégica na qual o projeto do Arco Metropolitano se insere como promotor de uma mecânica de relacionamento interurbano nas cidades e região de influência. Na qualidade de projeto rodoviário, além de elo estruturador da mobilidade, o Arco Rodoviário se apresenta como essencial para a articulação entre os principais núcleos urbanos e o rearranjo espacial da sua área de abrangência. Em síntese, a dimensão extraterritorial do Arco situa a discussão das iniciativas municipais e estaduais dentro de um contexto de governança ambiental com repercussões na formulação de políticas públicas, sobretudo, as que visam o enfrentamento das mudanças climáticas e a promoção do direito à cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento, desenvolvimento sustentável, governança ambiental, políticas públicas

ABSTRACT

This paper contributes to some reflections on the theme of sustainable development in the Rio de Janeiro Metropolitan Region from a strategic and integrated approach in which the Metropolitan Highway Arch project falls as promotor of interurban dynamics on its influence area. The Highway Arch can be seen as an essential element in the relationship between the major urban centers and the spatial rearrangement of its range region - in addition to its mobility functions. In summary, the Highway Arch extraterritorial dimension situate the discussion of state and local initiatives within a context of environmental governance that influence the formulation of public policies, especially those aimed at tackling climate change and promoting the right to the city.

KEY-WORDS: Planning, sustainable development, environmental governance, public policies

RESUMEN

Este trabajo contribuye a algunas reflexiones sobre el tema del desarrollo sostenible en la Región Metropolitana de Río de Janeiro a partir de un enfoque estratégico e integrado en el cual el proyecto del Arco Metropolitano es promotor de una dinámica de relaciones entre las ciudades y sus regiones de influencia. Como un proyecto vial, el Arco se presenta como esencial para la articulación entre los principales centros urbanos y la reordenación espacial de su área de cobertura. En resumen, la dimensión extraterritorial del Arco pone la discusión de las iniciativas estatales y locales en el contexto de la gobernanza ambiental que influyen en la formulación de políticas públicas, en especial las destinadas a hacer frente a los cambios climático y a la promoción del derecho a la ciudad.

PALABRAS-CLAVE: Planificación, Desarrollo sostenible, Gobernanza ambiental, Políticas públicas

1 INTRODUÇÃO

O pensamento e planejamento do espaço em escala metropolitana se impõem como fatores determinantes na abordagem das questões relativas às transformações dos territórios urbanos brasileiros. Apesar da importância – e do peso econômico e social – dos espaços metropolitanos no país, o padrão dominante parecer ser o da desarticulação entre municípios envoltos em dinâmicas radicalmente sobrepostas. Tal padrão representa importante entrave para políticas que visem garantir os direitos fundamentais contidos naquilo que Cavallazzi (2007) define como um feixe de direitos que configura o direito à cidade¹, rebatendo-se em passivos incorporados ao processo de urbanização que acabam por afetar negativamente a transformação da paisagem, a mobilidade, a segurança e a vida das pessoas.

O objetivo do presente artigo é trazer algumas reflexões que localizam as novas dinâmicas urbanas presentes no desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro a partir de uma abordagem integradora e estratégica. Destaca-se, nesse sentido, o projeto do Arco Metropolitano como promotor de uma mecânica de relacionamento interurbano nas cidades e em sua região de influência em um contexto de promoção do diálogo entre o direito à cidade e o enfrentamento das mudanças climáticas, como parte integrante de uma agenda da sustentabilidade nas políticas setoriais.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro abriga hoje um número expressivo de projetos de grande impacto sobre o território, como o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) em Itaboraí, a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) em Sepetiba, a ampliação da planta industrial da Companhia Siderúrgica Nacional em Itaguaí e a implantação da nova planta de gás da Petrobrás em Maricá, além do terminal portuário de Minas Gerais e das instalações previstas pela Usiminas em Seropédica, como projetos anunciados.

O projeto do Arco Metropolitano, de cunho urbano-regional, liga em sua extensão de 142 km o Porto de Itaguaí à Itaboraí, onde se localiza o COMPERJ. Constitui-se numa operação complexa, onde permeiam diferentes dimensões da realidade do território metropolitano e de seu entorno expandido. Como elemento de articulação entre os principais núcleos urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, possibilitará a redefinição espacial na sua área de abrangência.

Na qualidade de projeto rodoviário, devido às características do seu traçado, o Arco Metropolitano exercerá três funções distintas de transporte, a saber: dará acesso de/para o Porto de Itaguaí a toda malha rodoviária do país através dos cinco grandes eixos conectados ao projeto, Rodovias Rio/Santos, Rio/São Paulo, Rio/Belo Horizonte/Brasília, Rio/Bahia e Rio/Vitória; permitirá a ligação transversal entre os cinco grandes eixos rodoviários que convergem para o Rio de Janeiro sem que seja necessário utilizar a conexão pela Avenida Brasil, Ponte Rio - Niterói, Rodovia Niterói - Manilha e a já saturada malha viária de Niterói; aumentará a acessibilidade entre os municípios vizinhos ao Arco Metropolitano, que atualmente só se conectam através dos eixos rodoviários que convergem para o Rio de Janeiro.

¹ Cavallazzi (2007, p:02) conceitua o direito à cidade como: “(...)o núcleo de um sistema composto por um feixe de direitos que inclui o direito à moradia, à educação, ao trabalho, à saúde, aos serviços públicos, ao lazer, à segurança, ao transporte público, à preservação do patrimônio cultural, histórico e paisagístico, ao meio ambiente natural e construído equilibrado, implícita a garantia do direito à cidades sustentáveis (...)”.

O Arco Rodoviário se apresenta como um elemento que parece anunciar uma nova organização do espaço que se desenha no território metropolitano. Desenho este que poderá implicar em decodificar a natureza de novas institucionalidades, a natureza e implicações verificadas entre mercado, sociedade e espaço, cujo papel do Estado é preponderante, assim como a natureza das aproximações decorrentes da estratégia de localização dos investimentos².

Com efeito, ao configurar-se a implantação do conjunto de investimentos citados acima, deverão ser estimados e ordenados os novos limites da região delineados pelo Arco e as decorrências dos significativos impactos e externalidades econômicas, socioambientais e urbanísticas que deverão ser adequadamente avaliadas com vistas a sua articulação, verificação e consecução.

Os impactos reais desse volume e diversidade de investimentos sobre a realidade local e regional, as potencialidades econômicas que permitam o desenvolvimento sustentável da região, a necessidade de investimentos complementares em infraestruturas, as interfaces dos diversos projetos com a realidade local e a necessidade de promover a indispensável concertação que potencialize o objetivo estratégico do conjunto destes investimentos, são tarefas indispensáveis que o poder público estadual precisa promover, para permitir um desenvolvimento estratégico e sustentável da região.

A partir do contexto acima descrito a região e cidades sob influência do Arco Metropolitano – em processo de rápida urbanização – revelam preocupações com questões como saúde ambiental, eficiência energética e habitabilidade. O cenário de um empreendimento desta escala traz como exigência para as cidades envolvidas a necessidade de se incluir a temática da sustentabilidade no planejamento do futuro urbano da região.

O artigo encontra-se dividido em mais cinco seções. A segunda insere a dimensão territorial como orientadora das ações de planejamento. A seguinte situa a problemática da crise a partir da densificação de lugares e da desarticulação das ações que sustentam a produção do espaço. A quarta apresenta a necessidade de novos sentidos à integração dos diferentes espaços locais como uma imposição de um projeto na escala regional. A quinta discorre sobre as novas relações de poder entre municípios e sobre as exigências de se lidar com as pressões causadas pela ocupação territorial e pelos impactos urbano-ambientais dos projetos industriais associados. E, por último, a sexta sugere, a partir do compartilhamento do território sob influência do Arco Metropolitano – a incorporação de novos arranjos institucionais, que reflitam interesses metropolitanos, sobretudo, aqueles que venham a incorporar uma agenda da sustentabilidade nas políticas públicas.

2 O ARCO E A DIMENSÃO TERRITORIAL

A Política Nacional sobre Mudança do Clima, instituída através da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009 e da sua regulamentação através do Decreto nº 7.390, de 09 de dezembro de 2010, sobressai-se como um importante instrumento para impulsionar o Estado brasileiro a combater o aquecimento global e surge em um cenário pós-Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas de Copenhague, e pós- Rio+20, que reclamam por maiores ações

² Reflexões discutidas por Eloisa Carvalho de Araujo no II Seminário Nacional Metrôpole: Governo, Sociedade e Território, Participação Social e Dinâmicas Espaciais & Colóquio Internacional Metrôpoles e Perspectivas, realizado em 2007, na UERJ, através do artigo “A Metrôpole de Múltiplas Faces”.

governamentais nesta área. A nova lei apregoa a adoção de programas de gestão pública socioambiental por parte do governo brasileiro, a partir de medidas existentes, ou a serem criadas, que estimulem o desenvolvimento de processos e tecnologias, que contribuam para a redução de emissões e remoções de gases de efeito estufa, bem como para a adaptação.

Nesse sentido, a indicação do estudo da dimensão territorial para o planejamento, tomando por base a região e cidades sob influência do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, pretende não apenas situar que o ordenamento territorial exigido não pode prescindir de objetivos, como o da sustentabilidade e o da qualidade ambiental (ALMEIDA & SOARES, 2009), mas também a partir da análise da profunda imbricação entre desenvolvimento e território, que a avaliação da sustentabilidade se torne exigência para os setores públicos e planejadores urbanos (ROAF & CRICHTON & NICOL, 2009).

Com base na bibliografia consultada, o método que nos parece ser mais apropriado para apoiar estudos e pesquisas em um contexto de governança ambiental deve ser capitaneado pela atuação dos planejadores urbanos, diante da complexidade dos problemas de impacto e de desempenho envolvidos. Assim, o projeto do Arco Metropolitano, de âmbito regional, essencial para a articulação entre os principais núcleos urbanos e o rearranjo espacial da sua área de abrangência, nos direciona a indagar as seguintes questões: Quais são os impactos desse empreendimento nas finanças e na infraestrutura dos municípios locais, como saúde, educação, rede de esgotos, fornecimento de água, gás, eletricidade, implicações nas políticas de uso do solo, ambientais, de transporte, de destinação final de resíduos, entre outras? Quais são os impactos desse empreendimento na formulação de políticas públicas, sobretudo, as de enfrentamento das mudanças climáticas?

O desafio não nos parece ser apenas de ordem tecnológica, mas também de natureza social, institucional e política. Assim, a regulação de uso do solo e dos serviços urbanos, a disseminação de informação e mobilização da sociedade civil e o fortalecimento das instituições públicas são algumas das questões que fazem parte do arcabouço teórico e metodológico para enfrentar as mudanças climáticas.

Segundo Pentinat (2012), as regiões metropolitanas são particularmente vulneráveis à mudança climática em razão do elevado número populacional, do alto grau de atividade econômica, da infraestrutura apresentada e da concentração de população carente. A autora ressalta que, sobretudo nestas áreas, os riscos combinam-se com as vulnerabilidades. Harvey (2011) em sua obra *“Espaços de Esperança”* vai contra a ideia de que nos encontramos à beira de algum colapso, ou mesmo de que estamos prestes a lidar com limites intransponíveis. Para o autor, o que deve ser considerado, no contexto atual, é que a sociedade urbana é afetada não só pelas mudanças físicas como também por alterações que nós mesmos induzimos. O que nos aproxima, segundo o mesmo autor, para a constituição de visões alternativas sobre o enfrentamento da crise ambiental.

3 CRISE – RARIDADE GERADA

Em outro olhar, do ponto de vista espacial, a produção do espaço metropolitano se tornou funcional e fragmentada. Seu adensamento acabou por produzir congestionamento e densificação de lugares, corroborando para a formação de uma crise. Crise esta revelada por uma raridade artificialmente construída do espaço. Segundo Harvey (2011, p.07): “O capital é o sangue que flui através do corpo político de todas as sociedades que chamamos de

capitalistas” – e a crise nada mais é do que a desaceleração ou interrupção deste fluxo que garante o funcionamento das organizações que sustentam a reprodução do capital.

Uma vez que as cidades são espaços fundamentais do sistema, verificamos uma relação direta entre as formas de produzi-las e geri-las com o surgimento de crises, assim como com as formas de se reagir às crises. O que nos chama a atenção é que, historicamente, projetos urbanos e a urbanização *per se* serviram de instrumentos de tais reações. Segundo Harvey (2011, p. 137): “(...) As conexões entre urbanização, a acumulação do capital e a formação de crises merecem análise cuidadosa”.

As maiores regiões metropolitanas do país (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte) apresentaram redução no ritmo de crescimento de suas populações já a partir da década de 1980, conforme fica evidenciado na tabela a seguir.

Tabela 1 – População Regiões Metropolitanas de SP, RJ e BH – 1970/2010

Regiões Metropolitanas	1970	1980	1991	2000	2010
São Paulo	8.139.730	12.588.725	15.444.941	17.878.703	19.672.582
Rio de Janeiro	6.891.521	8.772.265	9.814.574	10.792.518	11.711.233
Belo Horizonte	1.658.482	2.609.520	3.436.060	4.819.288	5.413.627

Fonte: IBGE, Censos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010 – Compilação própria

Contudo, a reestruturação da economia e do espaço urbano, assim como a elevação do padrão de vida e consumo, seguem demandando grandes investimentos em infraestrutura. Estes territórios são espaços cruciais para a implementação de governança colaborativa. Apesar do discurso da competitividade global conduzir cidades à busca por investimentos de forma individual, a cooperação na promoção dos ativos regionais é o elemento que tem a capacidade de incrementar a inserção dos territórios nos âmbitos nacional e internacional.

Neste cenário, onde o planejamento e a política urbana passam a se constituir em verdadeiros desafios no contexto metropolitano, a região de influência do Arco Metropolitano, com os investimentos que nela se localizam – catalisando o desenvolvimento e organizando os fluxos no território da fronteira de expansão da economia metropolitana – assumem estratégica importância social e econômica para o Estado do Rio de Janeiro.

4 COMPROMISSOS POSSÍVEIS

Perde importância o critério de tamanho de território e ganha sentido a integração dos diferentes espaços locais de portes variados em um tecido único, integrado, interdependente e interligado por densa rede de fluxos, desencadeadora de novas centralidades metropolitanas.

Para Rodrigues (2012), se o planejamento é um processo social, o planejamento considerado como inovador e/ou alternativo faz parte de uma totalidade que merece destaque, sobretudo, porque o revela como uma ferramenta que destaca contradições e conflitos no tempo e no espaço. Tomando como exemplo o direito à moradia, como direito humano conforme apresentado no artigo 6º da Constituição Federal de 1988. Não parece ter sido modificada substancialmente a forma de produção e a apropriação de moradias em sua decorrência – sobretudo ao nos depararmos com frequentes movimentos de despejos e desapropriações por

conta da implantação de Grandes Projetos Urbanos, observamos que o direito à propriedade prevalece sobre o direito à moradia e sobre a função social da propriedade.

Dessa forma, para lidar com demandas reprimidas, emergenciais ou potenciais, um quadro referencial de condicionantes ao desenvolvimento do projeto pode ser vislumbrado através do planejamento da diferença. Este quadro visa recuperar as áreas cortadas pela rodovia e integrá-las ao espaço da região, valorizando e integrando os espaços produtivos e/ou potencialmente produtivos vinculados a um contexto diversificado de oportunidades.

5 PAISAGEM, IMPACTOS E NOVAS POSTURAS

É preciso perceber o todo na leitura e interpretação da paisagem existente, nos modelos urbanos decorrentes da implantação do projeto e na análise de seus impactos socioambientais e efeitos na qualidade ambiental e de vida. Para Silva (2012) as reações provocadas pela rodovia irão estabelecer uma nova relação de poder entre os municípios, e, portanto, uma nova forma de lidar com as pressões causadas pela ocupação territorial e com os impactos urbano-ambientais dos projetos industriais associados.

A discussão que se abre a partir das considerações acima se centra, sobretudo, na indicação do estudo da dimensão territorial para o planejamento à luz do desenvolvimento sustentável e das mudanças climáticas considerando a vulnerabilidade dos sistemas urbanos e o direito à cidade. Por trás da proposta de sustentabilidade para a região na qual o discurso político do projeto do Arco Metropolitano se ampara, outros projetos deverão ser enfrentados, seja em função dos problemas em relação às desigualdades sociais e à pobreza, à violência e aos custos ambientais.

Ora, sabemos que a Constituição Federal de 1988 ao conferir o direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e o Estatuto da Cidade, ao estabelecer no seu artigo 2º das diretrizes gerais da Política Urbana a garantia do “direito às cidades sustentáveis”, o ordenamento jurídico passa a estruturar-se de forma a permitir a proteção deste direito, apresentando uma série de princípios considerados relevantes para a compreensão do direito ambiental – dentre os quais destacamos o princípio da precaução. Este princípio deve ser adotado quando houver ameaça de danos sérios ou irreversíveis, de modo que se rompa com o mito da certeza e da segurança, e se cumpra a função de antecipar a ação diante do risco.

É fato que a mudança do clima traz vários dilemas para os tomadores de decisão e habitantes em nível local, regional e nacional. Entre estes, impactos sobre o espaço urbano e as necessárias adaptações e prevenções de forma a produzir subsídios que contribuam para a formulação de políticas públicas e ações para seu enfrentamento. Estas mudanças vão requerer ações para se adaptar o uso e ocupação do solo, assim como os sistemas de infraestruturas de saneamento e drenagem. Por outro lado, apresentando-se como essencial no caráter preventivo, insere-se a necessária revisão dos padrões de transportes, geração e distribuição de energia e disposição de resíduos. Na perspectiva de abordagens distintas, o que precisa se definir é a capacidade de se preparar para e de se enfrentar as demandas que estão por vir – é a capacidade de se realizar.

Existe, sem dúvida, um quadro de expectativas em relação a essas questões. Seria oportuno ressaltar as especificidades da região e das cidades e suas relações com os projetos, convergindo para políticas públicas de desenvolvimento. Segundo Cardoso e Araujo:

(...) o projeto de implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro passou a ser definido não somente pelo poder público e empresas envolvidas, como também, de maneira geral, capturou o desejo da população dos municípios que serão diretamente atingidos por este grande empreendimento, estabelecendo desta maneira, uma subjetividade hegemônica na qual se passa a conquistar cada vez mais adesão à instalação da rodovia e se questiona cada vez menos os impactos ambientais e socioespaciais inerentes a este processo, atraída sobretudo pela promessa de vivenciar e ser coadjuvante desta “era futura” de transformações e dinamização da vida e economia no leste fluminense. (CARDOSO & ARAUJO, 2012, p:113)

Diante desse contexto a reflexão que se coloca está relacionada a dois principais eixos de discussão. O primeiro diz respeito a como conciliar o desenvolvimento sustentável do território, considerando seu transbordamento para fora da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com ambientes tecnológicos potenciais. O segundo se propõe a compreender como participar das vantagens da integração regional que o Arco irá promover.

O projeto do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro terá de ser considerado na medida em que esta nova rodovia alterará substancialmente todos os fluxos de veículos na região metropolitana, sobretudo no tocante ao transporte de cargas, transformando-se em alternativa de ligação com o oeste metropolitano, com destaque para a ligação entre o COMPERJ (em Itaboraí), ao Porto de Itaguaí, à Baixada Fluminense e ao interior do território nacional. A circulação de pessoas também é um importante fato a ser considerado, uma vez que o espaço do deslocamento passa a ser cada vez mais um espaço de realização da vida.

A expectativa dos impactos que deverão registrar-se nos territórios dos municípios cortados³ pelo projeto rodoviário abrange resumidamente: o aumento populacional súbito, migratório, atraído pelas oportunidades industriais e com as repercussões sociais e urbanas nas estruturas dos serviços públicos – educação e saúde – além dos aspectos voltados para o ordenamento do solo e expansão da cidade e a convivência funcional das cidades afetadas com os Complexos Industriais e o próprio Arco Metropolitano, acrescida da intermodalidade do transporte de cargas e pessoas.

Estas observações abrangem o conjunto de situações envolvendo as mudanças que acontecerão na oferta e demandas de serviços de todas as ordens, os descontroles e pressões sobre o solo que deverão afetar os conjuntos urbanos, os territórios regionais, os processos naturais, o perfil social da população, interações entre as necessidades estabelecidas nos níveis superiores da funcionalidade – os segmentos portuário, siderúrgico, e o da petroquímica – e a interfuncionalidade local e regional de pessoas e cargas.

6 REPERCUSSÕES POSSÍVEIS

As novas propostas para a região devem trabalhar simultaneamente com as diferentes escalas que conformam esta realidade, principalmente em relação às áreas urbanas mais diretamente envolvidas com a dinâmica prevista nos cenários projetados para a área. Espera-se que ao compartilhar do mesmo espaço regional, que os planejadores urbanos reúnam escalas, temáticas e estratégias de viabilidade diferenciadas através do desenvolvimento de intervenções que se definam como estruturantes na organização do território. E como aponta Teixeira (2008), a incorporação da agenda da sustentabilidade nas políticas setoriais dependerá da vontade política dos governos e/ou do poder de pressão da sociedade civil.

³ O Arco Metropolitano ligará as cidades fluminenses de Itaboraí, Guapimirim, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí.

Nesse caso, sugere-se pensar na incorporação de um arranjo institucional a partir da subdivisão do território sob influência do Arco Metropolitano em sub-regiões, possibilitando múltiplas possibilidades de gestão, cujo reatamento sócio espacial reflita interesses metropolitanos. Ao mesmo tempo, que este novo arranjo institucional seja capaz de ser operacionalmente viável em pelo menos três dimensões: estratégica, gerencial e decisória.

A partir desta visão, como menciona Souza (2007) e Pentinat (2012), três aspectos tornam-se fundamentais no contexto das agendas direcionadas, sobretudo, ao enfrentamento das mudanças climáticas, são eles a saber: tornar públicos indicadores que mostrem a dimensão do problema; eventos que mostrem como a situação se repete ou é decorrente de desastres naturais; assim como o retorno das políticas em vigor que mostram a necessidade de revisão e de correções.

A partir da leitura da Política Nacional sobre Mudanças do Clima e Gestão Pública Socioambiental, se verifica que os planos setoriais podem incluir projeções de emissões de gases de efeito estufa para 2020, metas de redução, medidas que deverão ser adotadas e indicadores para avaliar a efetividade das ações.

No entanto, caminhos ainda precisam ser percorridos na perspectiva de readequar as iniciativas governamentais às demandas da sociedade e, de maneira contínua, incorporar novas ações e metas.

7 CONCLUSÃO

Ao observarmos o projeto do Arco Metropolitano, buscamos dar relevo à importância da dimensão regional/metropolitana no pensamento da cidade contemporânea brasileira, apontando aspectos importantes que dizem respeito às questões ambientais e às reflexões sobre o direito à cidade, intrínsecas a um projeto desta envergadura. Reconhecendo a complexidade e as lacunas na articulação dos territórios metropolitanos no Brasil, foram lançadas algumas perspectivas importantes que podem servir como diretrizes para a produção de políticas públicas.

Um foco mais direto nas mudanças climáticas e seus impactos nas cidades vêm sendo pauta de países em desenvolvimento em pleno processo de urbanização e/ou de ampliação das fronteiras de seus territórios já urbanizados. Esse direcionamento exigirá uma adaptação das abordagens e da gestão ambiental urbana. Adaptar-se significa, entre diversas outras providências, rever planos diretores, cumprir à risca leis que restringem a ocupação do solo, rever o traçado de estradas que passam por encostas, investir em sistemas de saúde para combater os males causados por inundações, aumentos de temperatura e queda de umidade do ar, aumentar a limpeza das ruas, reforçar defensas na orla marítima e criar mais áreas verdes para permitir não só maior drenagem da água da chuva como uma refrigeração natural nas cidades em combate às ilhas de calor⁴.

O que verificamos atualmente é que as abordagens das agências multilaterais reconhecem a importância de melhorias e investimentos em habitação, visando a vida e o bem-estar das

⁴ Ideias presentes no artigo “Adaptação às mudanças do clima: tema para políticas públicas”, de Amália Safatle, In: <http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI4199105-EI6780,00-Adaptacao+as+mudancas+do+clima+tema+para+politicas+publicas.html>, visitado em 03 de março de 2014.

populações pobres, assim como, na eliminação de veículos altamente poluentes, melhoria do transporte público e monitoramento mais intensivo da qualidade do ar.

De todo modo, há a necessidade de coordenação política com as agências nacionais de transporte, água e meio ambiente. Nesse caso, o papel do urbanista deve ser o de incorporar estas atividades às políticas públicas municipais.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Flávio Gomes de & SOARES, Luiz Antônio Alves (Orgs.). Ordenamento Territorial. Coletânea de Textos com Diferentes Abordagens no Contexto Brasileiro. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.
- ARAUJO, E. C. A Metrópole de Múltiplas Faces. In: Anais do II Seminário Nacional Metrópole: Governo, Sociedade e Território, Participação Social e Dinâmicas Espaciais & Colóquio Internacional Metrópoles e Perspectivas, Rio de Janeiro: UERJ, 2007.
- CARDOSO, A. L.; ARAUJO, F. S. A via expressa das políticas públicas no Rio de Janeiro: Reflexões acerca dos impactos do Arco Metropolitano. In: OLIVEIRA, F. L.; CARDOSO, A. L.; COSTA, H. S. M.; VAINER, C. B. (Orgs.) Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.
- CAVALLAZZI, R. L. O Estatuto Epistemológico do Direito Urbanístico Brasileiro: Possibilidades e Obstáculos na Tutela do Direito à Cidade. Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico, n.13. Ago/Set de 2007.
- HARVEY, D. Espaços de Esperança. São Paulo: Edições Loyola, 2011.
- HARVEY, D. O Enigma do Capital e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.
- PENTINAT, S. B. A governança urbana de mudanças climáticas: respostas locais a desafios globais. In: Cavallazzi, R.L., Paraizo, R.C. (Orgs.). Patrimônio, ambiente e sociedade: novos desafios espaciais. Rio de Janeiro: PROURB/FAU/UFRJ, 2012.
- ROAF, S.; CRICHTON, D.; NICOL, F. A adaptação de Edificações e Cidades às Mudanças Climáticas – um guia de sobrevivência para o século XXI. Porto Alegre: Bookman, 2009.
- RODRIGUES, A. M. Planejamento e Política Urbana – desafios no contexto metropolitano. In: FERREIRA, A. et all. (Orgs.) Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais. Rio de Janeiro: Consequência, 2012.
- SILVA, J. M. P. Percepção e transformação da paisagem: planejamento, apropriação e ações públicas na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. In: TANGARI, V.R.; REGO, A. Q.; MONTEZUMA, R. C. M. (Orgs.). O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro: integração e fragmentação da paisagem metropolitana e dos sistemas de espaços livres de edificação. Rio de Janeiro: PROARQ/FAU/UFRJ, 2012.
- SOUZA, C. Estado da arte da pesquisa em políticas públicas. In: HOCHMAN, G.; ARRETICHE, M. & MARQUES, E. Políticas públicas no Brasil. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2007.
- TEIXEIRA, A. C. Até onde vai a participação cidadã? *Le Monde Diplomatique Brasil*, 2(7): 6-7, 2008.