



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input checked="" type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

RIO DE JANEIRO POLICÊNTRICO: FRONTEIRAS E FRAGMENTAÇÕES - FACES DA SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL

Policentric Rio de Janeiro: Borders and fragmentations – faces of sócio-spatial urban segregation

Rio De Janeiro policêntrico: Fronteras y fragmentación – caras de la segregación socio-espacial

CARVALHO, Thereza Christina Couto (1)

(1) Professora Dra. do PPGAU/UFF, RCORT, Rede de Cooperação em Ordenamento Territorial e Espaços Públicos, thereza.urbanismouff@gmail.com



RIO DE JANEIRO POLICÊNTRICO: FRONTEIRAS E FRAGMENTAÇÕES - FACES DA SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL

Policentric Rio de Janeiro: Borders and fragmentations – faces of sócio-spatial urban segregation

Rio De Janeiro policêntrico: Fronteras y fragmentación – caras de la segregación socio-espacial

RESUMO

Esta comunicação apresenta resultados da pesquisa iniciada em 2011, com apoio do CNPq, aplicando procedimentos desenvolvidos em outra pesquisa financiada pelo CGEE/MCT. Contou com a colaboração, no período 2011/12, do então bolsista PIBIC, hoje Arquiteto, Fabiano Prates Ravaglia, e do então bolsista mestrando Rafael Ramos Koury, assim também como, no período 2012/2013, do doutorando Marcelo Lyra de Souza Brasil e da pesquisadora Professora Dra. Eloísa Carvalho Araújo (UFF). Em 2014 agrega-se a participação da pesquisadora Dra. Janaina Mendonça Fernandes da FGV atualmente em estágio Pós-Doc no PPGAU/UFF.

Pretende-se contribuir ao debate, focalizando a dimensão físico-territorial do crescimento anunciado como novo patamar de desenvolvimento econômico do Estado do Rio de Janeiro. As extensas bordas daqueles grandes empreendimentos e suas conexões com a rede de escoamento da sua produção, mediante corredores viários urbanos e rodoviários que estruturam o território, juntamente com as desconexões, os hiatos e enclaves que apresentam na relação com os núcleos urbanos complementares, são alguns dos aspectos que distinguem essas bordas. A grande extensão física da área objeto, e a precariedade dos bancos de dados disponíveis, ampliam as dificuldades de análise ao mesmo tempo que estimulam a reflexão sobre o tema.

Palavras-chave: impactos territoriais; morfologia urbana; equidade ambiental; Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

PALAVRAS-CHAVE: *impactos territoriais; morfologia urbana; equidade ambiental; Região Metropolitana do Rio de Janeiro.*

ABSTRACT

This paper presents results of research initiated in 2011 with support from CNPq, applying procedures developed in other research funded by CGEE / MCT. It was assisted in the period 2011/12, the then market PIBIC today Architect, Fabiano Prates Ravaglia, and then fellow graduate student Rafael Ramos Koury, so as, in the period 2012/2013, the doctoral candidate Marcelo Lyra de Souza Brazil and researcher Professor Dr. Eloisa Carvalho Araújo (UFF). In 2014, adds the participation of researcher Dr. Janaina Fernandes Mendonça FGV currently in Post-Doc in the stage PPGAU / UFF.

It is intended to contribute to the debate, focusing on the physical-territorial dimension of growth announced as new level of economic development of the State of Rio de Janeiro. Extensive edges of those large enterprises and their connections to the drainage system of production through urban road corridors and road that structure the territory, together with the disconnections, gaps and enclaves which have in relation to the additional urban centers, are some aspects that distinguish these edges. The large physical size of the area object, and the precariousness of available databases, amplify the difficulties of analysis while stimulating reflection on the subject.

KEYWORDS: *territorial impacts; urban morphology; environmental equity; Metropolitan Region of Rio de Janeiro.*



RESUMEN

Este trabajo presenta los resultados de las investigaciones iniciadas en 2011 con el apoyo del CNPq, aplicando procedimientos desarrollados en la otra investigación financiado por CGEE / MCT. Fue asistido en el período 2011/12, el entonces comercializar PIBIC hoy Arquitecto, Fabiano Prates Ravaglia, y luego el estudiante graduado compañero Rafael Ramos Koury, así como, en el período 2012/2013, el doctorando Marcelo Lyra de Souza Brasil y profesor investigador Dr. Eloisa Carvalho Araújo (UFF). En 2014, se suma la participación de la investigadora Dra. Janaina Fernandes Mendonça FGV actualmente en post-doc en la etapa PPGAU / UFF.

Su objetivo es contribuir al debate, centrado en la dimensión física territorial de crecimiento anunciado como nuevo nivel de desarrollo económico del Estado de Río de Janeiro. Bordes extensas de esas grandes empresas y sus conexiones con el sistema de drenaje de la producción a través de corredores viales urbanas y carreteras que estructuran el territorio, así como las desconexiones, lagunas y enclaves que tienen en relación con los centros urbanos adicionales, son algunos aspectos que distinguen a estos bordes. El tamaño físico grande del objeto de área, y la precariedad de las bases de datos disponibles, amplifican las dificultades de análisis al tiempo que estimula la reflexión sobre el tema.

PALABRAS CLAVE: *impactos territoriales; morfología urbana; equidad ambiental; Región Metropolitana de Río de Janeiro.*



1. INTRODUÇÃO

A cidade do Rio recebeu, em 2009, 1,3 bilhões de reais em Transferências Intergovernamentais da União e dois bilhões em Transferências Intergovernamentais do Estado. Entre as principais impulsos para o desenvolvimento da capital e da região metropolitana, destacam-se os Programas de Aceleração do Crescimento 1 e 2, que se materializaram em diversos investimentos em infraestrutura industrial interligados por um Arco Metropolitano. Em uma ponta do arco, está sendo construído o porto de Itaguaí (praticamente no mesmo local onde seria construído do Porto de Sepetiba), na outra, o Complexo petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ). Ao todo, a expectativa de investimento em infraestrutura na RMRJ até 2020 é superior a R\$ 73 bilhões. A exploração de petróleo em águas profundas no Estado foi, sem dúvida, o grande catalizador destes processos, não só pelo que resultou em pagamentos de royalties aos municípios diretamente afetados, mas pela perspectiva de consolidação do conjunto de equipamentos industriais associados.

A Cidade Olímpica, projeto estratégico para a cidade do Rio de Janeiro eleita para sediar os jogos de 2016, além da final da Copa do Mundo de 2014, estabelece metas para a materialização de uma série de projetos urbanos até 2020, busca valorizar a cidade em suas variadas dimensões. O título do documento, “O Rio mais Competitivo e Integrado”, prenuncia os eixos principais do Plano: integração dos diferentes setores da cidade através de faixas de trânsito rápido (BRTs) e Monotrilho, integração de algumas favelas à cidade formal mediante a urbanização (Morar Carioca), e grandes investimentos na infraestrutura empresarial e turística da cidade (Centro de Convenções, reforma dos aeroportos, entre outros). Os investimentos previstos para o Morar Carioca é de R\$ 7,6 bilhões, em três etapas que devem contemplar diversos bairros da cidade. Os três BRTs (Bus Rapid Transit) – Transcarioca, Transolímpica e Transoeste – e a linha do monotrilho irão custar outros R\$ 6,26 bilhões. O Centro de Atividades Esportivas corresponde a um investimento de R\$ 1,4 bilhão e, finalmente, a requalificação urbanística da zona portuária, intitulada Porto Maravilha, será responsável por um investimento total de R\$ 7,7 bilhões, oriundos da venda de Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPACs).

Com o Censo 2010 do IBGE, é possível avaliar os primeiros resultados do grande volume de investimentos, que começam a transformar significativamente alguns dos municípios da RMRJ. Nota-se um crescimento do PIB do setor industrial dos municípios entre 2000 e 2009, com maior expressão para Duque de Caxias (200% de crescimento), Itaboraí (143%), Itaguaí (230%) e Maricá (172%). Estes municípios são coincidentes com os principais investimentos do Arco Metropolitano, correspondendo, respectivamente ao Complexo Petroquímico RioPolímeros, ao COMPERJ, ao Porto e ao PLANGÁS (Plano de Aceleração da Produção de Gás). A População destes municípios também se multiplicou na última década. Em Maricá, o crescimento foi de 66%, em Itaguaí, 33%. As taxas de crescimento do PIB do setor de serviços acompanhou o ritmo da indústria, incrementado pelo aumento do salário

mínimo em mais de 300% no Estado, acima da média nacional. O maior acesso ao crédito também contribuiu para os maiores rendimentos deste setor, que em Duque de Caxias aumentou 207% de 2000 a 2009. Na capital, entraram em circulação mais de 280 mil carros entre 2005 e 2010 (21% de aumento).

Ao mesmo tempo, o modelo de desenvolvimento adotado, a concentração de investimentos em setores econômicos e nas escalas definidas, gerou o crescimento da pobreza. O aumento foi considerável na maior parte dos municípios da RMRJ. Em Itaguaí, o percentual de pessoas com rendimento domiciliar per capita mensal até 1/2 de salário mínimo (R\$ 255,00) em 2010 foi de 48,30%, mais de 22 pontos superior ao registrado em 2000. Na capital, o aumento foi de 7,4% registrando 20,7% da população em estado considerado de pobreza em 2010.

Nesse contexto, prevaleceram por muito tempo as relações de atração e mobilidade definidas pela primazia de um núcleo central - a cidade do Rio de Janeiro, sobre os municípios vizinhos. Assim configurou-se o modelo espacial monocêntrico (dominante) vs. periferia, com características de expansão, agregada por contiguidade e continuidade, hierarquizada pela qualidade desigual dos serviços urbanos e das tipologias urbanísticas e arquitetônicas. Definia-se, inicialmente, a dinâmica metropolitana desigual no território designado como RMRJ.

Hoje, esse quadro de forças e de padrões espaciais mudou significativamente. Uma nova configuração espacial definida pelo enfraquecimento do núcleo original, em processo de fragmentação, e pela produção intencional de novas centralidades, indica uma tendência para o policentrismo descontínuo reforçada por novas relações com a periferia herdada agora marcada pela inserção recente de polos monofuncionais de produção e de atração relativa.

Esse novo quadro de forças convive ainda com o modelo estelar policêntrico cujos processos de expansão do município central ao longo de quatro eixos de agregação definidos pelas estradas que ligam o Rio de Janeiro à Itaguaí e Angra dos Reis; à conurbação Barra Mansa/ Volta Redonda na direção de São Paulo; à Belo Horizonte e Brasília passando por Petrópolis e Nova Friburgo, e à Campos de Goytacazes passando por Macaé, Cabo Frio e demais municípios que pontuam a região litorânea. Outro fator de inovação na dinâmica descrita certamente se constitui no novo arco rodoviário, ligação potencialmente determinante de futuras alternativas espaciais rádio concêntricas.

2. ANTECEDENTES: DIMENSÕES TERRITORIAIS PARA O PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL.

Este trabalho se insere no âmbito de aplicação do projeto multidisciplinar aprovado pelo CGEE/MCT denominado "Avaliação de Sustentabilidade de Projetos para o Estudo da Dimensão Territorial do Planejamento Governamental", 2007/2008,

realizado por meio de parceria entre as IES UFF/UFRJ/UnB. O propósito daquele projeto multidisciplinar foi investigar a relação entre medidas de sucesso do desenvolvimento econômico com o desenvolvimento social, a participação do poder público e a preservação ou conservação de áreas de relevância ambiental. Os resultados daquela pesquisa produziram um Índice de Equidade Ambiental, IDEA, agregando quatro dimensões – social, econômica, institucional e da natureza, posteriormente aplicado nos vários Estados da Federação. Foram submetidos à equipe técnica do Ministério do Planejamento, aprovados e posteriormente publicados sob a forma de um documento síntese de 250 páginas, ao final de 2008. Este projeto dá continuidade à pesquisa iniciada com o projeto PIBIC 2011 cujo objetivo é a aplicação do referido procedimento de avaliação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, RMRJ, à luz dos mesmos propósitos que nortearam a pesquisa anterior. Uma quinta dimensão está sendo aqui explorada, somada as quatro anteriormente adotadas – a dimensão físico-territorial das bordas e conexões desses grandes empreendimentos com a rede de corredores viários urbanos e rodoviários que estruturam o território.

2.1 Perspectivas de futuro

O estabelecimento de acordos transversais entre união, estado e município marcam o primeiro decênio do século XXI para a RMRJ. A cidade do Rio recebeu, só em 2009, 1,3 bilhões de reais em Transferências Intergovernamentais da União e dois bilhões em Transferências Intergovernamentais do Estado. Entre as principais impulsos para o desenvolvimento da capital e da região metropolitana, destacam-se os Programas de Aceleração do Crescimento 1 e 2, que se materializaram em diversos investimentos em infraestrutura industrial interligados por um Arco Metropolitano. Em uma ponta do arco, está sendo construído o porto de Itaguaí (praticamente no mesmo local onde seria construído do Porto de Sepetiba), na outra, o Complexo petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ). Ao todo, a expectativa de investimento em infraestrutura na RMRJ até 2020 é superior a R\$ 73 bilhões. A exploração de petróleo em águas profundas no Estado foi, sem dúvida, o grande catalizador destes processos, não só pelo que resultou em pagamentos de royalties aos municípios diretamente afetados, mas pela perspectiva de consolidação do conjunto de equipamentos industriais associados.

A Cidade Olímpica, projeto estratégico para a cidade do Rio de Janeiro eleita para sediar os jogos de 2016, além da final da Copa do Mundo de 2014, estabelece metas para a materialização de uma série de projetos urbanos até 2020, busca valorizar a cidade em suas variadas dimensões. O título do documento, “O Rio mais Competitivo e Integrado”, prenuncia os eixos principais do Plano: integração dos diferentes setores da cidade através de faixas de trânsito rápido (BRTs) e Monotrilho, integração de algumas favelas à cidade formal mediante a urbanização (Morar Carioca), e grandes investimentos na infraestrutura empresarial e turística da cidade (Centro de Convenções, reforma dos aeroportos, entre outros). Os investimentos previstos para o Morar Carioca é de R\$ 7,6 bilhões, em três etapas que devem contemplar diversos bairros da cidade. Os três BRTs (Bus Rapid Transit) – Transcarioca, Transolímpica e

Transoeste – e a linha do monotrilho irão custar outros R\$ 6,26 bilhões. O Centro de Atividades Esportivas corresponde a um investimento de R\$ 1,4 bilhão e, finalmente, a requalificação urbanística da zona portuária, intitulada Porto Maravilha, será responsável por um investimento total de R\$ 7,7 bilhões, oriundos da venda de Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPACs).

A Região Metropolitana do Rio vem se configurando como um espaço potencial de atração de investimentos. Nestas circunstâncias, os fatores ambientais e sociais são secundários nas tomadas de decisão. Apesar de alguns avanços pontuais, se evidencia o agravamento de diferenças sociais e da expansão urbana desordenada no território.

2.2 Perspectivas de equidade social

Nesse cenário econômico privilegiado, e altamente concentrador, a pobreza aumentou consideravelmente na maior parte dos municípios da RMRJ. A população residente em favelas cresceu em praticamente todos os municípios da RMRJ, com taxas muitas vezes superiores ao crescimento demográfico. Na capital, do total de 465 mil pessoas que se somaram à população, 300 mil vivem em aglomerados subnormais. O problema da favelização pode ser parcialmente atribuído à valorização da terra ocasionada pelos investimentos em infraestrutura. Em Niterói, o crescimento da população nestas áreas foi de mais de 60%. Embora as prefeituras tenham feito algum avanço na adequação das redes de esgoto em relação à proporção dos domicílios atendidos, o lançamento inadequado de esgoto em córregos, lagoas, praias e no subsolo ainda constitui um fator de intensa degradação ambiental. Além disso, o padrão disperso de urbanização – orientado por um mercado imobiliário ansioso por explorar a valorização ocasionada pelos investimentos externos – dificulta ainda mais a adequação das redes de saneamento às crescentes demandas da população. Mesmo com algum avanço, a proporção de domicílios com saneamento adequado em Itaboraí ainda corresponde a modestos 21%. Em Maricá, município que apresentou retrocesso neste fator, o atendimento adequado atingiu apenas 12% dos domicílios em 2010, dois pontos a menos do que em 2000.

A proporção da população sofrendo de pobreza extrema (menos de ¼ de salário mínimo por mês), no entanto, não se alterou significativamente, possivelmente, devido a medidas de auxílio federal (bolsa Família, entre outras). Mesmo assim, os índices de extrema pobreza (e sobretudo o volume de pessoas nestas condições, absolutamente inadequadas à dignidade humana) ainda são muito altos – 16% em Japeri e 12,6% em Belford Roxo, por exemplo. Para Alva, no mundo contemporâneo, os mecanismos que antes reduziam as diferenças sociais tais como a família não nuclear, o estado assistencialista, a beneficência pública, já não são conciliáveis com as modernas economias capitalistas, inseridas no mercado internacional. Assim, salvo a solidariedade entre os mais pobres, as diferenças sociais estariam bem mais evidenciadas, e a pobreza constituiria um fator mais intenso de degradação social.

3. O CENÁRIO TENDENCIAL: A LÓGICA ESPACIAL PONTUAL, SETORIAL E FRAGMENTADORA

A constituição recente (2011) do Comitê Executivo de Estratégias Metropolitanas, composto por representantes de todas as secretarias estaduais, além de outros participantes convidados, permitiu ao Poder Público, retomar os temas do planejamento e da gestão metropolitanos. Dentre os múltiplos propósitos que animam as reuniões mensais daquele comitê destaca-se a proposição de um novo desenho organizacional e de uma nova modelagem espacial para a região metropolitana. Diversos conferencistas nacionais e internacionais foram convidados a participar desse debate em andamento por meio das palestras que realizaram em diferentes seminários e oficinas de trabalho organizadas para esse fim. A participação dos membros do Comitê nesses eventos tem crescido em quantidade e qualidade, acrescentando conteúdo analítico que a experiência diária da gestão lhes facultava. Com base na análise desses vários relatos foram identificadas algumas tendências inerciais no atual, a seguir apresentadas.

3.1 O crescimento econômico da RMRJ

Desequilíbrio de serviços e oportunidades provocado, inclusive, pelo crescimento acelerado de alguns setores da economia do estado, em pontos específicos do território, concentrando elevadas quantidades de capital, tecnologia, interesses empresariais, visibilidade mundial e demandas específicas sobre serviços de infraestrutura e recursos naturais. O foco da atenção política no município do Rio de Janeiro e, mais recentemente, em vizinhos estratégicos, como Itaboraí e Itaguaí, aliada à histórica concentração dos postos de trabalho na cidade do Rio de Janeiro, à baixa atividade de outros setores econômicos sobreviventes ou emergentes em outros pontos do território metropolitano, à fragilidade institucional das Prefeituras são alguns dos possíveis fatores explicativos da malha viária deficiente, do tratamento e distribuição de água tratada insuficientes, do saneamento básico precário enfim, da ocupação desordenada do solo na região.

O investimento no Estado é, neste contexto, aparentemente orientado pela lógica espacial do capital privado. O predomínio deste enfoque está subjacente ao desequilíbrio estrutural intra-regional acima referido, à concentração espacial de investimentos e de oportunidades de emprego e evolução, gerando deseconomias na alocação de recursos e desigualdades sócio-espaciais expressivas onde alguns municípios ficam com o bônus dos investimentos e outros com o ônus. A ausência de planejamento e da gestão integrados para a região põe em risco o excepcional patrimônio ambiental que caracteriza a RMRJ ao mesmo tempo que permite, por omissão, iniquidades na qualidade de vida.

3.2 Perspectivas de desenvolvimento sócio-econômico-ambiental e territorial

Com a descontinuidade das políticas metropolitanas passadas, as condições de governabilidade nessa escala territorial fragilizaram-se. A ação do Poder Público, frágil

e fragmentada, define-se nas intervenções setoriais e pontuais sem visão da região. Acresce como agravante a atuação do governo federal que intervêm diretamente no município e nem sempre trabalha de maneira cooperativa com o Estado. Dentro do governo estadual de coalizão, várias secretarias atuam de maneira individual sem uma linha mestra entrelaçando as ações, prevalecendo políticas setoriais e locais sem articulação entre si - falta tradição e mecanismos de estímulo à cooperação metropolitana.

Ordenar o território exige, portanto, obrigatoriamente, conhecer o território na diversidade dos seus recursos nas várias dimensões que o caracterizam assim como, também, os padrões de usos e de ocupação do solo que emergem das práticas de apropriação constatadas. Não existe consenso a respeito do melhor conjunto de indicadores para avaliação da qualidade de um determinado espaço considerando as suas múltiplas dimensões. A complexidade das interações entre sociedade e meio ambiente costuma provocar um embotamento da análise, sobretudo quando se refere aos bens imateriais proporcionados pela natureza, tais como a fruição de paisagens e lugares. Os grandes investimentos de capital que, recentemente, têm privilegiado a RMRJ, deflagraram, sobre as áreas onde estão localizados, novos padrões de produção e de consumo do espaço urbano e regional, com características físicas e territoriais muito distintas das pré-existentes, cujos impactos sobre a qualidade das relações com as populações moradoras locais e vizinhas ainda estão por serem avaliados. escala, com a instalação de complexos petroquímicos que ocupam largas extensões territoriais, gerando enormes e muito longas áreas de bordas, ou franjas, cujas conexões intencionais com os municípios onde se inserem resumem-se, em muitos casos, à mais ou menos intensa utilização das estradas estaduais ou federais que lhes servem de canais de acesso e escoamento da produção.

Com a implantação do Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro – COMPERJ , no município de Itaboraí, no leste fluminense, cresce a quantidade de moradias improvisadas pelas pessoas atraídas pela perspectiva de emprego na construção civil que a implantação do empreendimento industrial exige

Localizado no município de Itaboraí, região metropolitana do Rio, o Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro caracteriza-se por uma planta que tem na produção de resinas termoplásticas e combustíveis seu foco. Busca, não só consolidar o Rio de Janeiro como grande concentrador de oportunidades de negócios no setor, mas também estimular a instalação de indústrias de bens de consumo que têm nos produtos petroquímicos suas matérias-primas básicas.

4. DIMENSÕES DE CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL: MORFOLÓGICA, SOCIAL E ECONÔMICA.

O objetivo deste tópico é contribuir ao debate sobre a metrópole que queremos, qual será a sua imagem prestigiosa que nos abrigue a todos e que nos alimente a vitalidade urbana e humana, com orgulho, dignidade e substância.

Esse propósito orientou o exame comparativo de diferentes contextos territoriais, e seus distintos planos de articulação, dentro da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, à luz da sua morfologia, e das diferentes espacialidades que produz, aqui entendidas como categoria multidimensional e multi-escalar de análise abrangendo três conjuntos de atributos a seguir elencados.

4.1 Dimensão morfológica

O primeiro conjunto de atributos trata das relações de complementaridade, positivas e negativas, entre o processo dinâmico da formação de novos polos econômicos setoriais de atração específica e as centralidades, pré-existentes e emergentes, no território metropolitano. Define-se na escala territorial mais abrangente das inter-relações entre as localizações predominantes dos empregos, a acessibilidade e o transporte coletivo, na estruturação urbana do território da região metropolitana, nas suas repercussões espaciais, tanto positivas quanto negativas, tais como predominâncias, primazias, congestionamentos e sobrecargas variadas das redes de infraestruturas instaladas.

O segundo conjunto de atributos detalha a escala espacial focalizando as centralidades existentes, nas suas dimensões multifuncionais e identitárias, distinguindo os espaços públicos, equipamentos e referências culturais que as caracterizam. Traz ao debate a necessidade de investimentos públicos e privados na valorização de lugares de referência nas várias cidades que configuram a rede polinucleada existente, realçando as tipologias que as caracterizam, suas respectivas identidades, seus patrimônios construídos e naturais, e os espaços públicos de convivência, identidade e articulação, que ajudam a definir e consolidar as respectivas hierarquias de centralidades.

Realçam, os atributos mencionados, a importância do fortalecimento e valorização das novas centralidades, ampliando e potencializando as relações espaciais e funcionais que aquelas estabelecem entre si e que pontuam e articulam a RMRJ. O tema da conectividade é condição para a materialização destes objetivos contemplando o transporte ágil, eficiente e de baixo custo, tanto para pessoas quanto para cargas assim como estratégias de redução do pico de utilização, de descentralização dos pólos geradores de tráfego, de compatibilização dos meios de transporte para fins de integração e de adequação da política tarifária.

O terceiro conjunto de atributos olha a produção da cidade. São aqui incluídos, vale destacar, questões relativas ao estabelecimento de políticas que busquem incentivar a diversificação setorial e escalar dos diferentes polos de produção e de serviços que dinamizam a economia das cidades que integram o território metropolitano. Esses



polos se apresentam em diferentes escalas de capital, de tecnologia, de uso e ocupação do solo. Quando presentes com diversidade setorial e escalar, tendem a potencializar a economia e a induzir a ação do Poder Público na melhoria dos serviços coletivos, da infraestrutura e dos equipamentos que qualificam o solo, mediante ações diretas com os setores decisores e em articulação com a comunidade e com outras instâncias que se façam necessárias. Consubstanciam-se em políticas e arranjos de gestão voltados para o fortalecimento da governabilidade, envolvendo a diversidade de agentes produtores da cidade, incorporando oportunidades empresariais e de promoção econômica aos interesses do desenvolvimento urbano planejado e participativo.

4. 2. Dimensões social e econômica

O reconhecimento das desigualdades ambientais, econômicas, sociais e institucionais intra e inter-urbanas, no contexto do planejamento e da gestão habitacional metropolitanos, exige considerar a articulação inter-setorial, sobre bases geográficas comuns, análises conjuntas e definição de ações conjuntas coordenadas, para a otimização dos recursos investidos não somente na produção imobiliária mas, também, na produção e valorização da qualidade e vitalidade urbanas e ambientais nas áreas dos bairros dos vários municípios. O tema é crítico para a cidade do Rio de Janeiro face à localização de aterros sanitários próxima ao mar, à dificuldade de acesso dos caminhões de coleta face ao dimensionamento inadequado de certos trechos da rede viária, em particular nas áreas mais pobres da cidade “informal”.

5. FACES DA SEGREGAÇÃO: CONGESTIONAMENTOS E DESPERDÍCIOS

A prevista geração de novos postos de trabalho, em se materializando nas quantidades anunciadas, congestionará as redes de serviços urbanos hoje disponíveis. As conhecidas repercussões espaciais dessa sobrecarga já são conhecidas - a invasão de áreas ainda não ocupadas, a produção de assentamentos sem urbanidade (favelas), as apropriações clandestinas – “gatos” – de redes de abastecimento de eletricidade e água. Evitar esse futuro previsível exige a elaboração de um plano regulador do uso do solo para as áreas onde se localizam os recentes pólos de crescimento econômico setorial, também, as vezes, chamados de “novas

centralidades”. Um instrumento que estabeleça os parâmetros para investimentos na produção de moradias, de infraestrutura necessária de comunicação e transporte, de abastecimento de água e coleta de esgoto e de resíduos sólidos, assim como de áreas para armazenamento de “containers”. A ineficiência dos atuais modelos de transportes adotados tanto em nosso município quanto na Região Metropolitana termina por aumentar substancialmente o custo de deslocamento, reduzindo a competitividade das empresas instaladas em nosso município, além de ser um dos fatores que colaboram para o constante inchaço das favelas mais próximas das regiões geradoras de oportunidades. A escala dos empreendimentos determina que estes portos disponham de uma Agenda Sócio-Ambiental que priorize a proteção dos ecossistemas das baías de Guanabara e, também, de Sepetiba (Zona Oeste).

5.1 Os grandes empreendimentos industriais

Neste artigo procurou-se explorar distintos modelos espaciais de referência dentre os quais dois se destacam: a centralidade linear e o policentrismo. Ambos se apresentam como herança visível nas áreas analisadas, como prática contemporânea sobrevivendo às intervenções pontuais, e, também, como expectativa de futuro de alguns agentes. A qualificação de diferentes pontos no território, como pólos de produção e de crescimento de setores específicos da economia, tem se mostrado geradora de novas dinâmicas regionais e urbanas.

A criação incentivada de novas centralidades capazes de promover a qualificação urbano-ambiental de novas áreas, a diversidade dos usos do solo, para reduzir percursos e diminuir custos de conexão e de qualificação do solo urbano, a densificação controlada com vistas a otimização de custos de produção do conjunto de redes de infraestrutura de transporte, comunicação e provisão de serviços de saneamento, são alguns dos argumentos atratores associados a este primeiro conjunto de atributos.

5.3 Alternativas percebidas a partir de tendências atuais

As relações de atração e mobilidade definidas pela primazia de um núcleo central, a cidade do Rio de Janeiro, sobre os municípios vizinhos, configurou o modelo espacial monocêntrico x periferia, com características de expansão por contiguidade e continuidade. Assim definia-se, inicialmente, a dinâmica metropolitana no território designado como RMRJ.

Hoje, esse quadro de forças e de espacialidades mudou significativamente. Uma nova configuração espacial definida pelo enfraquecimento do núcleo original, em processo de fragmentação, e pela produção intencional de novas centralidades, indica uma tendência para o policentrismo descontínuo, reforçada por novas relações com a



periferia marcada pela inserção recente de polos monofuncionais de produção e de atração relativa.

Esse novo quadro de forças convive ainda com o modelo estelar policêntrico cujos processos de expansão do município central ao longo de quatro eixos de agregação definidos pelas estradas que ligam o Rio de Janeiro à Itaguaí e Angra dos Reis; à conurbação Barra Mansa/ Volta Redonda na direção de São Paulo; à Belo Horizonte e Brasília passando por Petrópolis e Nova Friburgo, e à Campos de Goytacazes passando por Macaé, Cabo Frio e demais municípios que pontuam a região litorânea. Outro fator de inovação na dinâmica descrita certamente se constitui no novo arco rodoviário, ligação potencialmente determinante de futuras alternativas espaciais rádio-concêntricas.

Finalmente, cabe ressaltar como contribuição a futuras pesquisas que o território da RMRJ e da sua área de agregação tendencial, definido pelo Arco Metropolitano e pelo “colar” de município sob sua influência, hoje irrigado pelas centralidades lineares que os mencionados eixos originais de expansão urbana consolidaram - apresenta condições favoráveis à implantação de modelos espaciais híbridos polinucleados, “enlaçados” por arcos concêntricos, atravessados por corredores de ligação com as três outras grandes Metrôpoles Nacionais: São Paulo, pela Br-116, e Belo Horizonte e Brasília pela BR-040, e conectados com o mundo: pelo Porto de Sepetiba.

REFERÊNCIAS:

- ALVA, Ricardo Neira. Metrôpoles (In)Sustentáveis. Rio de Janeiro: Editora Relume Dumará, 1997.p. 46.
- BELLEN, H. M. Indicadores de sustentabilidade: uma análise comparativa. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2006.
- BRAGA et al. Índices de Sustentabilidade Municipal: o desafio de mensurar. BeloHorizonte: UFMG/Cedeplar, 2003.
- CARVALHO SANTOS, Thereza C. (coord. e org.) et ali.. Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento: Vol.VII –Avaliação de Sustentabilidade para a Carteira de Investimentos. Brasília: MP/CGEE, 2008.
- _____ e CÂMARA, João Batista (orgs.) Geo Brasil 2002- Perspectivas do meio ambiente no Brasil. Brasília: Edições IBAMA, 2002.
- CASTELLS, Manuel; HALL, Peter. Technopoles of the world. The making of 21st Century Industrial Complexes. London; New York: Routledge, 1994.
- COCO, Giuseppe (org.). A cidade estratégica: novase velhas práticasno planejamento do Rio de Janeiro: a impostura do Porto deSepetiba. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2001.
- INSTITUTO BRASILEIRO GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. CENSO 2010 – Dados preliminares. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br> Acessado em Jun 2012.
- INSTITUTO de PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. Rio de Janeiro: IPEA, 2000. Disponível em <www.ipeadata.gov.br> Acessado em Jun 2012
- NEVES, M. Rocio. Entre o higienismo e a sustentabilidade: reflexões sobre o natural e o humano nos espaços verdes urbanos. Rio de Janeiro: Tese Doutorado. PROURB, UFRJ. 2006. P.100.
- PAQUOT, T. Terre urbaine, cinq défis pour le devenir urbain de la planète. Paris: La Découverte, 2006.
- PUJADAS, R; FONT, Jaume. Ordenación y planificación territorial. Madrid: Editorial Síntesis, 1998.
- SASSEN, Saskia, The Global City. Princeton: Princeton University Press, 1991.



III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva
São Paulo, 2014

SOUTO, R.D. Avaliação do Impacto Antropogênico na Zona Costeira do Estado do Rio de Janeiro, Brasil. Rio de Janeiro: Monografia (graduação em Oceanografia). Universidade do Estado do Rio de Janeiro. 2005. il. [online] <<http://www.ivides.org/atlas/texto.php>> acessado em Jun 2012.