

Julho 2013

Cooperação técnica na área de mobilidade urbana e de desenvolvimento sustentável com o Estado do Rio de Janeiro

Relatório de missão 1: Planejamento urbano



Cooperação técnica na área de mobilidade urbana e de desenvolvimento sustentável com o Estado do Rio de Janeiro

Relatório de missão 1: Planejamento urbano

Provisório

Referência nº ACH-2012-068

Julho 2013

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél.: + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax: + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Diretor geral: François Dugeny
Departamento: Gilles Antier, diretor da Missão internacional
Estudo realizado pelo I'IAU îdF : Iuli Nascimento et Eric Huybrechts
e pelo STIF: Jean-Christophe Monnet et Laurence Debrincat
Nº de referência: 10.12.27

Ilustração frontispício: Iuli Nascimento (IAU îdF)

SUMÁRIO

Introdução : objetivos da missão

A – Preparação dos instrumento de planejamento metropolitano

- Governança e evolução da concertação metropolitana sobre a planificação metropolitane
- Conteúdo da regulamentação de planejamento metropolitaine
- Avaliação ambiental do SDRIF, instrumento de acompanhamento do plano diretor metropolitano

B – Integração urbana das estações de transportes coletivos e a revitalização urbana

- Descrição dos setores estratégicos de desenvolvimento
- Os «Contratos de desenvolvimento dos territórios»

C – Metodologia para elaboração de uma visão do território metropolitano

- Resultados do seminário
- Elementos de método participativo para a elaboração de uma visão do território metropolitano
- Cartografia e dados geo-referenciados: suporte cartográfico, base de dados, realização de novos mapas

D - Continuidade da cooperação

- Dispositivo atual de cooperação do l'Etat do Rio de Janeiro na área de transportes, de planejamento urbano e de meio-ambiente

E - Comitê de pilotagem do dia 7 de junho de 2013

- Ajuda-memória do Comitê de pilotagem

INTRODUÇÃO

A primeira missão do presente Projeto de cooperação (referência nº ACH-2012-068) da Agência Francesa de Desenvolvimento com o Estado do Rio de Janeiro foi conduzida pelo IAU îdF, que enviou dois especialistas: O Sr. Iuli Nascimento, geógrafo e o Sr. Eric Huybrechts, e urbanista, do dia 3 ao dia 7 de junho de 2013. Durante essa missão abordou-se o tema do Planejamento metropolitano e urbano.

O objetivo dessa missão visava uma troca de experiências sobre os instrumentos de planejamento metropolitano analisados sob uma perspectiva de sua relação com a governança metropolitana, os modos de participação, bem como os instrumentos de planejamento estratégicos de escala intermediária. Tais instrumentos foram ainda analisados sob uma perspectiva da interface entre urbanismo e transporte.

Apresentações retratando a experiência da região Île-de-France serviram para enquadrar os debates sobre o planejamento do Rio de Janeiro, colocando as situações em paralelo, analisando o interesse dos instrumentos utilizados e as suas eventuais transposições, com os devidos ajustes das articulações entre as escalas de trabalho. A abundante produção cartográfica analítica e de orientação do SDRIF e dos “Contratos de desenvolvimento dos territórios” (CDTs) serviu de suporte para elaborar um documento sintético sobre os desafios metropolitanos da metrópole carioca. Esse documento deverá ser detalhado com a equipe local.

As visitas de campo propiciaram a análise de bairros no entorno de estações, indo além da abordagem setorial dos transportes vigente, para identificar elementos de metodologia de integração das estações ferroviárias no espaço urbano. De fato, os altos investimentos na modernização das linhas e estações de trens e metrô não geram praticamente nenhum efeito de redinamização para os bairros à sua volta. A questão da renovação urbana, relacionada com a acessibilidade, é vista como uma questão fundamental pelas autoridades brasileiras.

As reuniões de trabalho organizadas durante a missão trataram da elaboração de uma metodologia para definir uma visão do território. Essas reuniões permitiram um trabalho comum com os especialistas brasileiros sobre seus próprios instrumentos, produzindo assim um primeiro mapa situando os locais estratégicos de reabilitação da cidade existente, e a sua relação com a rede de transporte. Foi feito um primeiro diagnóstico dos desafios de desenvolvimento da metrópole, aproveitando, em especial, as experiências do Grande Paris, nos “Transit Oriented Development” americanos e no novo “Development Plan” em preparação para o “Greater Mumbai”.

O posicionamento da presente ação de cooperação, entre a conclusão do “Diálogo metropolitano” desenvolvido com o apoio do Banco mundial nos últimos três anos e o novo impulso dado ao planejamento metropolitano através de diversas iniciativas (plano estratégico, plano climático, de habitação, transportes, água, riscos...), torna pertinente a produção de um documento explicitando os desafios metropolitanos. Esse documento será o produto final da ação de cooperação. Ele será elaborado em conjunto com os parceiros brasileiros e destinado ao Comitê estratégico metropolitano, do qual o Comitê de orientação do projeto é uma emanção.

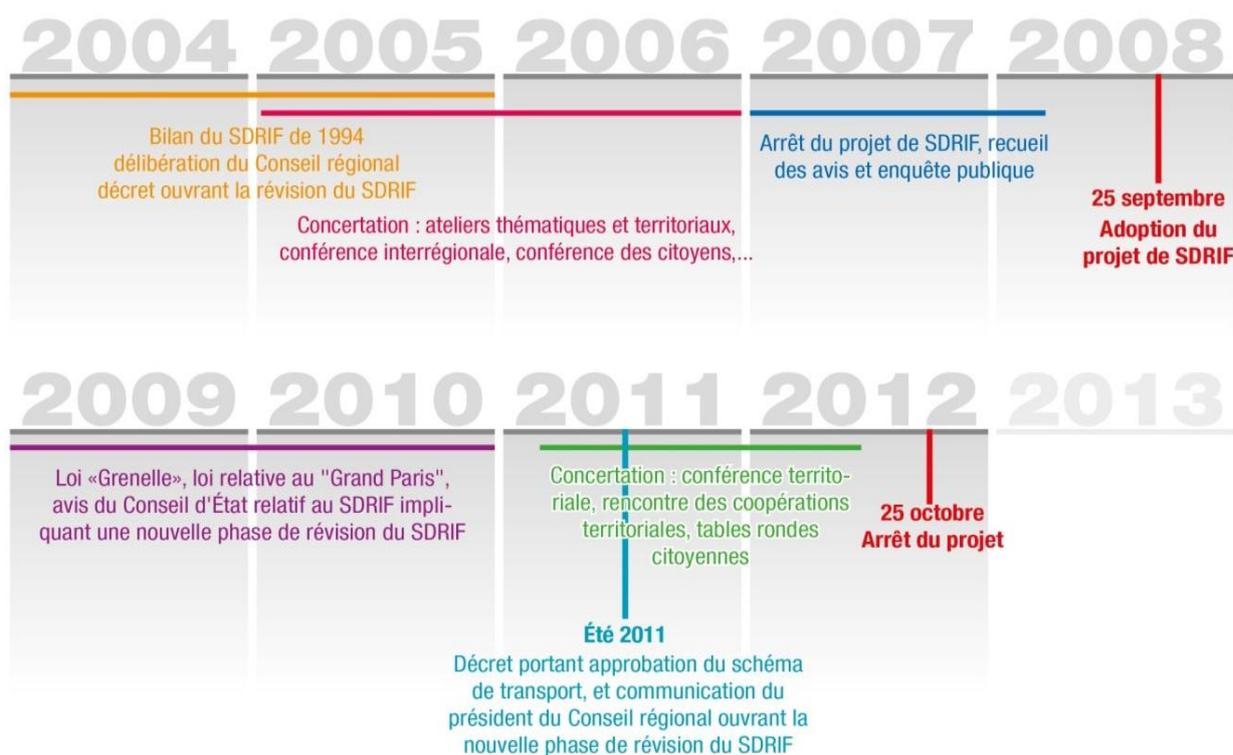
O presente relatório de missão apresenta os principais itens produzidos durante a missão.

A – PREPARAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO

A.1 - GOVERNANÇA E EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO METROPOLITANA NO PLANEJAMENTO METROPOLITANO NA RÉGIÃO ÎLE-DE-FRANCE

A experiência do processo participativo na escala metropolitana na região Île-de-France, quando da elaboração do plano diretor da região Île-de-France é rica em ensinamentos, tanto pela amplitude, como pelo vasto leque de dispositivos utilizados. Reflexo da complexidade do jogo institucional e dos desafios em pauta.

Quatro fases principais se destacam nessa experiência: tecnocrática, democrática, centralizadora, de consolidação.



Processo de elaboração do plano diretor da região Île-de-France

A primeira fase era necessariamente técnica, visando preparar elementos de compreensão para os debates sobre os desafios metropolitanos. Foi realizado um diagnóstico do plano diretor vigente (de 1994), no intuito de se levantar os resultados, os elementos positivos e os elementos negativos desse documento de planejamento. Por outro lado, representantes dos principais atores participaram de um exercício de prospectiva, durante um seminário de dois dias. Os conceitos foram organizados por grupos de maneira coerente, ajudando a destacar 4 visões diferenciadas do desenvolvimento regional, evidenciando futuros possíveis defendidos por diferentes grupos de atores. Oficinas temáticas por setores geográficos permitiram o debate sobre os desafios e as perspectivas, a nível local, e em torno de questões globais.



Oficinas por áreas: localização (com áreas contempladas) dos espaços francilianos; Questionário

A partir de 2007, o lançamento oficial da revisão do Plano diretor metropolitano assumiu uma dimensão mais política. A Região Île-de-France, responsável pela elaboração do documento, com participação do Poder Central (nacional), encontrou vários apoios para o seu projeto, ao abrir a participação a todos os atores locais. O debate democrático atingiu um grau de participação excepcional, ao promover o envolvimento de todos os atores da sociedade. Para tanto, foram quatro Oficinas temáticas foram criadas, 2 x 14 Oficinas por setor (território) para o realizar um diagnóstico e propor as orientações de desenvolvimento metropolitano, uma conferência inter-regional com a participação de 8 presidentes de Regiões do “Bassin parisien” (departamentos limítrofes à região Ile-de-France), uma conferência intermunicipal (agrupamento de municípios), uma conferência cidadã, três Fóruns, um questionário enviado a todas os locais de residência da região Île-de-France, uma comunicação ampla em toda a mídia, ajudaram a entender e compartilhar as expectativas e os desafios. Do ponto de vista legal, após os debates e a votação no Conselho Regional, o projeto de Plano Diretor da região Île-de-France foi levado para a consulta pública. Depois, uma exposição itinerante circulou por toda a região.

O Poder central (nacional) quis conferir uma maior ambição ao planejamento regional, ao expor mais dinamismo econômico gerador de emprego, maior produção de unidades habitacionais, e ao implantar um amplo projeto de transporte coletivo (metrô automático com mais de 200 km), interligando melhor os principais polos da periferia. O impulso e a visibilidade dessa ambição se deram através do lançamento de um concurso internacional, chamado “do Grande Paris”, que atraiu uma dezena de equipes multidisciplinares do mundo inteiro. A produção, notável e abundantemente ilustrada, não veio questionar os fundamentos do Plano Diretor da Região, mas trouxe complementações que concretizavam as diretrizes de desenvolvimento e ordenamento no horizonte 2030. Os estudos foram reunidos numa grande exposição pública em Paris, que recebeu dezenas de milhares de visitantes, dos quais 17.000 registraram sua opinião sobre a metrópole.

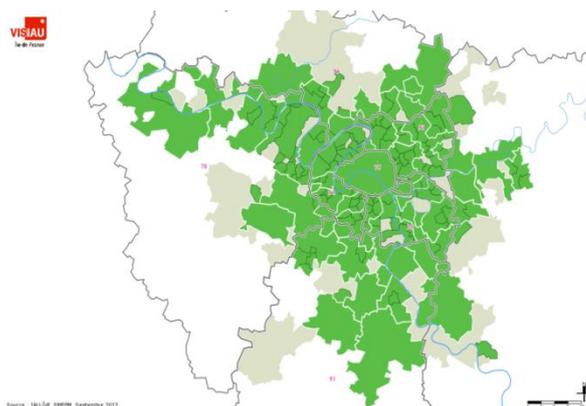


Grande Paris: metrô automático, vale do Sena, cidade sustentável

Cooperação técnica na área de mobilidade urbana e de desenvolvimento sustentável
com o Estado do Rio de Janeiro

Instituto de planejamento urbano e regional Ile-de-France – Sindicato dos transportes Ile-de-France
Relatório de missão 1: Planejamento urbano - julho 2013

Essa experiência conduziu a incorporação dos novos elementos concretos oriundos do Grande Paris, alterando a economia geral do projeto. O SDRIF alterado deverá ser aprovado em breve. A fase de consolidação do Plano regional foi também uma fase de fortalecimento de uma abordagem oriunda dos municípios, buscando desempenhar um papel mais relevante no debate metropolitano. A associação Paris-metrópole reúne hoje 152 municípios e 45 agrupamentos de municípios, os departamentos limítrofes da cidade de Paris e a Região Île-de-France, correspondendo a quase totalidade da zona urbana densa da metrópole. O debate que está transcorrendo no Parlamento visa dar um estatuto a uma nova “estrutura de planejamento metropolitano” da aglomeração densa para facilitar a realização operacional dos projetos urbanos.



Paris-metrópole: uma iniciativa dos municípios da zona densa para participar ao debate metropolitano e agir de forma operacional

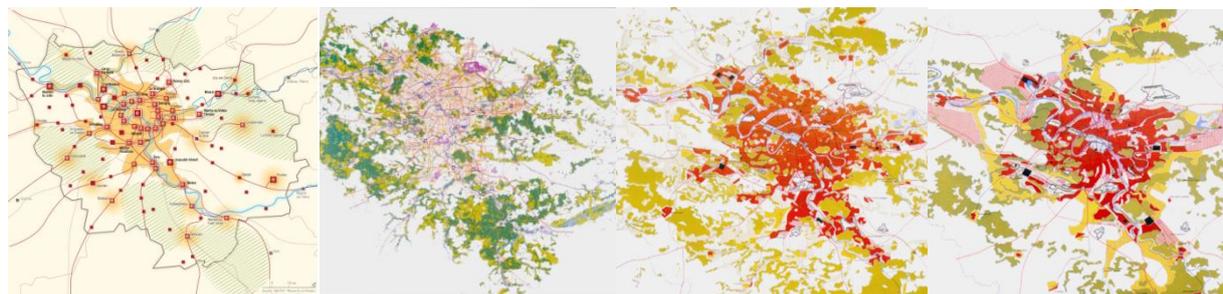
Essa experiência ilustra que um debate metropolitano pode ser desenvolvido de modo eficiente na escala de uma metrópole com mais de 10 milhões de habitantes. A multiplicidade de atores, complexa e contraditória, pode gerar iniciativas que aumentam os elementos de um debate metropolitano, lançando mão de novos instrumentos ou mobilizando de maneira diferente os atores políticos e a engenharia (concurso internacional). De fato, a produção de um documento estratégico relevante pode gerar uma dinâmica política e institucional com consequências multidimensionais: por exemplo, o Grande Paris se tornou rapidamente referência mundial em termos de planejamento metropolitano, e é hoje replicado por grandes metrópoles mundiais. A dinamização dos atores dos territórios, em todas as níveis, (Pode central, região, departamentos, municípios, atores econômicos, culturais e sociais) ficou fortalecida à medida que o Plano diretor evoluiu na produção do seu conteúdo.

O debate público mobiliza os atores, apoiando-se numa produção técnica negociada. É preciso, portanto, implantar um amplo dispositivo técnico, tanto na própria administração, quanto na engenharia metropolitana, para se criar as condições de produção dos subsídios técnicos necessários para o debate entre os atores, e difundir uma ampla comunicação próxima dos cidadãos. Um instrumento técnico permanente, do tipo “Agência metropolitana de urbanismo”, capaz de conduzir a elaboração e a execução do planejamento metropolitano se revela indispensável para responder as exigências da forte demanda da produção técnica complexa necessária para estimular o debate.

A.2 - CONTEÚDO DAS NORMAS DO PLANEJAMENTO METROPOLITANO

O SDRIF 2014, em fase de elaboração, foi apresentado durante a missão de enquadramento. Foi importante apresentar nessa fase, apresentar mais detalhadamente os modos de representação espacial das normas propostas pelo plano diretor, em relação ao contexto de descentralização francesa.

O planejamento metropolitano na região Île-de-France conheceu uma forte evolução ao longo dos últimos cinquenta anos. As décadas de sessenta e setenta produziram planos diretores (1965, modificado e aprovado em 1976) elaborados e aplicados pelo Poder Central (nacional). A descentralização implantada gradualmente, desde 1983, alterou a distribuição das competências entre diferentes níveis administrativos, levando a uma nova forma de se produzir os documentos de planejamento metropolitano.



Planos diretores de 2013, 1965, 1976, 1994

Nesse novo contexto, o planejamento metropolitano não poderia se impor às competências das escalas locais. O princípio de subsidiariedade deve ser respeitado. Novas articulações devem ser encontradas para se afirmar os objetivos fundamentais de desenvolvimento sustentável na escala metropolitana e garantir a conformidade dos projetos e políticas desenvolvidos localmente. Os documentos locais de urbanismo precisam manter uma conformidade com o Plano Diretor metropolitano, mas devem deixar margens de manobra à esfera local para tomar decisões que sejam compatíveis com os objetivos metropolitanos.

Isso tem uma incidência direta na definição das normas produzidas pelo Plano Diretor metropolitano. Se, de um lado, medidas de proteção estritas devem ser fixadas e localizadas no território (proteção das florestas, dos corredores ecológicos...). Por outro lado, delinear contornos espaciais precisos destinados ao desenvolvimento econômico e à urbanização, é menos evidente.

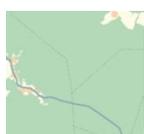
Para o SDRIF em fase de elaboração, tomou-se o partido de integrar no documento (mapa) de destinação geral dos territórios os elementos incentivo, visando adensar a cidade existente, organizar as expansões em função da acessibilidade das áreas, proteger os espaços naturais e agrícolas. As normas aplicáveis no âmbito do novo plano diretor metropolitano são aceitáveis, tendo em vista a divisão das competências entre esferas administrativas.

Essa experiência se diferencia das que estabelecem regras mais estritas, com Planos Diretores elaborados e aplicados em contextos mais dirigistas. Essa experiência pode se assimilar à complexidade das relações do contexto descentralizado existente atualmente no Estado do Rio de Janeiro. Esse tipo de representação permite iniciar um processo de planejamento metropolitano articulado com agentes municipais (competências locais) dotados de fortes competências na área de planejamento regional, de urbanismo e de meio ambiente.

Proteção ambiental



Preservar o espaço agrícola



Preservar as áreas florestais e os espaços naturais

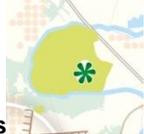


Considerar os espaços aquáticos (lagos, rios, lagoas...)

consideração os corpos d'água



Preservar as continuidades ecológicas



Preservar e criar áreas verdes / e de lazer



Limitar a urbanização com frentes urbanas

Urbanização existente



Espaços urbanizados a serem otimizados (adensamento + 10%)



Espaços a serem adensados no entorno de estações (adensamento + 15%)



Espaços com alto potencial de adensamento (aumento da densidade)

Expansões urbanas



Áreas de adensamento preferencial (vermelho: 1 círculo = 25 ha.)



Áreas de urbanização condicional (amarelo: 1 círculo = 25 ha.): linha de transporte prévia



Áreas de urbanização próximos das estações de trens (+ 5% da zona urbana do município)



Entorno urbano das centralidades (+5% do território municipal)



Expansão moderada das cidades pequenas e de médio porte (+5% do território municipal)

A metrópole carioca está prestes a resgatar o planejamento metropolitano. O “Diálogo metropolitano” apoiado pelo Banco mundial mostrou a dificuldade em mobilizar os atores num contexto altamente descentralizado. Até o momento, a abordagem foi principalmente informativa, com a apresentação de problemáticas de outras metrópoles em diferentes países (Nova Iorque, Cingapura, Tóquio, Paris, Londres, Berlin, Madri...) e no Brasil.

Atualmente, faz-se necessária uma abordagem participativa mais dinâmica para envolver os diferentes atores em um debate mais amplo. Isso exigirá a criação de um dispositivo para alimentar esses debates apoiados nas análises e propostas técnicas já existentes, e desenvolver ao mesmo tempo uma comunicação muito abrangente sobre a questão metropolitana. Está sendo cogitada a contratação de consultorias para a produção de documentos de planejamento metropolitano. Por conseguinte, a administração precisará se dotar de um instrumento técnico específico para orientar os debates e os estudos necessários (diretrizes, validações, capitalização) para no futuro, implementar e monitorar a evolução das políticas de planejamento propostas (monitoramento, indicadores...).

Da mesma forma, a administração estadual do Rio de Janeiro deverá criar uma equipe pluridisciplinar específica para orientar os debates (seminários, oficinas, fóruns, mesas-redondas...) com todos os representantes das coletividades locais, e em um âmbito mais amplo representantes da esfera inter-regional e também internacional. Ao mesmo tempo, essa equipe deverá desenvolver uma campanha de comunicação com o objetivo de promover o planejamento e favorizar o envolvimento da sociedade civil nesse processo.

AVALIAÇÃO AMBIENTAL, INSTRUMENTO DE MONITORAMENTO DO PLANO DIRETOR METROPOLITANO

A metodologia utilizada para a realização do SDRIF Île-de-France serviu como suporte para trazer elementos de orientação à equipe do Rio de Janeiro. Primeiro, foram propostas cinco grandes diretrizes para a elaboração de um Projeto territorial para a Região metropolitana do Rio de Janeiro, bem como a identificação dos locais de conflito entre o desenvolvimento urbano e o meio ambiente, durante a elaboração das propostas de ordenamento urbano. Trata-se de identificar os grandes desafios ambientais, os elementos com impactos negativos, e propor meios de reduzi-los, para prever compensações às ações implementadas, mitigando seus impactos negativos sobre o meio ambiente.

Definir claramente as grandes diretrizes de desenvolvimento da Região metropolitana do Rio de Janeiro ajudará a identificar os desafios e a estabelecer melhor as metas durante a elaboração do projeto espacial:

- 1 – Promover a transição social, econômica e ambiental;
- 2 – Horizonte do Projeto territorial: 2015/30;
- 3 – Aprimorar a qualidade de vida cotidiana da população;
- 4 – Fortalecer o funcionamento metropolitano, consistente com o funcionamento urbano da cidade
- 5 – Identificar as áreas de interesse metropolitano

A tabela abaixo propõe elementos para evitar, reduzir ou compensar os impactos negativos do Projeto territorial para a região metropolitana sobre o meio ambiente. É dividida em quatro grandes temáticas:

- Grandes desafios ambientais
- Elementos com impactos negativos
- Elementos para reduzir os impactos negativos
- Compensações que podem resultar das ações implementadas

TABELA 1: Desafios ambientais e recomendações

Medidas para evitar, reduzir ou compensar as consequências negativas do plano diretor sobre o meio-ambiente

Grandes desafios ambientais	Elementos de incidências negativas	Redução das incidências negativas	Compensação das incidências negativas
Mudança climática	<ul style="list-style-type: none"> - Busca de uma compacidade urbana de forma a favorecer a rede de energia - Diversidade urbana e proximidade dos locais de trabalho e/ou domicílio - Articulação urbanismo/transporte: Ajustamento da capacidade de desenvolvimento às possibilidades de 	<ul style="list-style-type: none"> - Reforçar e orientar o desenvolvimento moderado dos pequenos centros urbanos e dos vilarejos - integração racional das grandes infra-estruturas rodoviárias - Integração das prerogativas a serem consideradas para as áreas de riscos, principalmente de 	

	<p>acessibilidade de transportes coletivos (localização dos setores de urbanização preferencial, subordinação de urbanização condicional, evolução das frentes urbanas)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desenvolver uma política ambiciosa de novas infra-estruturas para os transportes - Assegurar e manter as instalações portuárias e plataformas logísticas multimodais para permitir uma intensificação dos fluxos de transportes de mercadorais marítimo e rodoviário) - Preservar as atividades nas margens dos rios - Reservar locais para o desenvolvimento dos equipamentos de recuperação e de distribuição de energia local renovável; desenvolver uma rede de energia - Manter ou criar stores de retenção das águas pluviais para prevenir as grandes enchentes 	<p>inundação para os bairros já implantados ou em projeto</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nas áreas lindeiras as plataformas fluviais, densificar em prioridade os equipamentos de retenção das águas pluviais - Manter e reforçar a integração dos elementos água/solo/vegetação em áreas urbanas, limitando a formação de ilhas de calor - Imposição de uma regulamentação determinando uma distância das faixas arborizadas para reduzir os riscos de incêndios - Desenvolvimento de equipamentos urbanos de proximidade nas áreas urbanizadas para limitar a mobilidade 	
<p>Consumo de espaços agrícolas, florestas e vegetação natural</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Propor um modelo de cidade compacta e densa permitindo economizar espaço e recursos em energia 	<ul style="list-style-type: none"> - Delimitação de frentes urbanas rígidas em fronteiras, principalmente de áreas de atividade agrícola, e 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Construção de ¾ de habitações nas áreas já urbanizadas e em renovação, e ¼ nas áreas de expansão - Densificação global, não só para os locais de residências mas também para os novos equipamentos com o objetivo de aumentar a densidade média dos espaços urbanizados dos municípios - Polarização do desenvolvimento urbano para beneficiar os polos de centralidade das áreas rurais 	<p>secundariamente de áreas de vegetação com uma qualidade paisagística submetidas a uma pressão urbana. Isso deverá ser integrado no “mapa de destinação geral dos solos” para o conjunto do território da RMRJ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prescrição de uma densidade mínima na escala dos bairros das áreas de urbanização preferencial e condicional , por exemplo 35 habitações/hectare em média - Definição de setores de densificação preferencial inscritos no “mapa de destinação geral dos solos” nas diferentes partes do território - Orientação da localização dos equipamentos comerciais de forma a limitar o consumo de espaço, a controlar o fluxo rodoviário, e de garantir a qualidade do meio-ambiente - Localização das atividades econômicas polarizadas nos eixos de desenvolvimento urbano bem irrigadas por um sistema de transporte com o objetivo de controlar e 	
--	--	---	--

		preservar os espaços naturais	
Prevenção e valorização dos recursos naturais	<ul style="list-style-type: none"> - Manter os equipamentos de tratamento (de águas usadas, de lixo domiciliar, de energia...), evitando dessa forma a rejeição na periferia da aglomeração central (aplicação do princípio de proximidade) - Reconhecimento e valorização da rede hidrográfica como um elemento estratégico e de coerência das ações de governança de planejamento regional - Propor um projeto espacial integrando uma “cintura de verdura”, tentativa de consolidar a trama de vegetação e de atividade agrícola regional - Consolidação das grandes penetrantes agrícolas e florestais; reafirmação do conceito de cintura verde; reforçar uma rede estratégica de entidades agrícolas centrais..) - preservação das continuidades e interações devendo integrar o “mapa de destinação geral dos solos” (ecológicas, agrícolas, vegetação 	<ul style="list-style-type: none"> - Controlar as incidências da urbanização e das novas infra-estruturas viárias sobre o assoreamento das águas fluviais - Proposição de uma trama verde composta por espaços agrícolas, espaços florestais e vegetação natural, de maneira a assegurar uma continuidade ecológica - Reforçar e orientar as novas urbanizações com uma distância de pelo menos 50 metros dos limites de vegetação florestal ou natural, inscritas em diferentes pontos do “mapa de destinação geral dos solos” - Controlar o acesso dos recursos em material do sub-solo para garantir uma maior autonomia e diminuir a dependência regional e os impactos provocados pela importação dos materiais de construção de outras regiões - Exigir uma grande qualidade ambiental 	<ul style="list-style-type: none"> - Reconquistar os espaços com um potencial ecológico de pelo menos 10% da superfície em espaço natural para restabelecer um corredor ecológico - Reconstituição de uma continuidade ecológica: todo espaço arborizado, florestal ou natural sacrificado para a criação de uma infra-estrutura ou para extração de materiais de construção devem ser compensados

	<p>natural e de lazer, espaços de respiração)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evitar as rupturas do espaço florestal pelas infra-estruturas lineares 	<p>para a exploração dos recursos dos materiais do sub-solo</p>	
<p>Qualidade de vida, saúde e bem-estar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Buscar um melhor equilíbrio entre “local de residência/local de trabalho/equipamentos serviços/rede de transporte/mobilidade” na escala regional, levando em conta todos as modalidades de transportes - Criar as possibilidades de deslocamentos de forma ativa (marcha a pé e em bicicleta) - Evitar a localização de áreas de habitação e de equipamentos próximos de setores sensíveis à poluição atmosférica provocada pelas novas grandes infra-estruturas rodoviárias - Preservar os pequenos espaços arborizados nos centros urbanos - Conservar e valorizar os espaços públicos arborizados existentes 	<ul style="list-style-type: none"> - Evitar ocupações em áreas de risco tecnológico e de incômodos sonoros. - Evitar uma atividade agrícola em áreas de incômodo sonoro proveniente de zonas de atividades (porto ou aeroporto) e/ou em áreas com risco de enchentes. Evitar todo tipo de ocupação em áreas contaminadas (habitação, equipamentos, espaços públicos de lazer...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Criar uma trama verde com o objetivo de diminuir as carências em espaços públicos arborizados para compensar a densificação das áreas urbanas. Essa trama deverá ser transcrita no “mapa de destinação geral dos solos” - Desenvolver uma oferta de espaços públicos de proximidade (10 m² por habitante) - Compensação quando houver mudanças de ocupação de espaços arborizados e de lazer por outro tipo de utilização

Para a elaboração de um Projeto territorial metropolitano, é importante avaliar o estado inicial do meio ambiente, os desafios e os impactos positivos e negativos.

Durante a missão no Rio de Janeiro (junho de 2013) sobre planejamento estratégico, foi apresentada ao Comitê de orientação uma primeira proposta de identificação dos principais impactos previsíveis de um “Projeto territorial de desenvolvimento regional” sobre o meio ambiente. Para tanto, seria bom ter condições de avaliar a situação ambiental inicial (cf. tabela a seguir).

- Mudanças climáticas
- Grandes paisagens e espaços abertos (vegetação natural, vegetação de parques e jardins...)
- Recursos naturais e patrimônio
- Qualidade de vida e bem-estar

TABELA 2: Desafios ambientais

As grandes orientações de um Plano diretor : Desafios, projeto espacial et objetivos

- 1 - Favorisar a transição social, econômica e ambiental
- 2 - O projeto espacial: horizonte 2016/30
- 3 - melhorar a vida cotidiana da população
- 4 - Consolidar o funcionamento da região metropolitana em coêrencia com o funcionamento da cidade
- 5 - Identificar os territórios de interesse metropolitano

Principais incidências previsíveis de um Plano diretor no meio-ambiente (estado inicial do meio ambiente)

Domínio	Desafios ambientais	Incidências prováveis positivas	Incidências prováveis negativas
Mudança climática	<p>- Aumento da presença das ilhas de calor urbano devido a evolução climática</p> <p>- Luta contre les GEE - Gestão da demanda em energia (residencial e transportes)/valorização do potencial das energias renováveis</p> <p>- Luta contre o GEE – preservação dos solos naturais</p>	<p>- Orientação regulamentar para se limitar a impermeabilização dos solos</p> <p>- Preservar os bosques, florestas, mangues e zonas úmidas que têm um papel importante na mudança climática (absorção de CO2)</p> <p>- Reforçar a trama verde da aglomeração</p> <p>- Dispositivos favoráveis para uma melhor demanda e utilização de energia nos transportes urbanos</p> <p>- Dispositivos favoráveis para uma melhor utilização de energia nas novas construções e valorização da rede de energia existente</p> <p>- Dispositivos favoráveis a preservação dos solos naturais</p> <p>- Consumo limitado dos espaços naturais em favor de uma compatidade do desenvolvimento</p>	<p>- Aumento do fenômeno da formação de ilhas de calor urbano provocadas pela densificação urbana</p> <p>- Aumento do crescimento estimado da população produtora de GEE</p> <p>- Rítmo importante de construção e de consumo de energia</p> <p>- Funcionamento da rede de transportes com um grande consumo de energia</p>

Cooperação técnica na área de mobilidade urbana e de desenvolvimento sustentável com o Estado do Rio de Janeiro

<p>Grandes paisagens e espaços abertos (vegetação de parques e jardins)</p>	<p>- Consumo de espaços naturais, parques e jardins, degradação de manguezais</p> <p>-Funcionamento dos espaços naturais, parques, praças e espaços públicos abertos ao públicos</p> <p>- Manutenção das áreas verdes em zonas urbanas densas</p> <p>- Respeito das grandes paisagens, reestruturação dos espaços verdes/tratamento de transição</p>	<p>urbano</p> <p>Redução do ritmo anual da extensão urbana</p> <p>Funcionalidade dos espaços abertos integrados ao projeto (com vocação ecológica, agrícola, florestal e de lazer)</p> <p>- Fragmentação limitada pela compacidade do desenvolvimento urbano nas redondezas das estações de trens, de metrô ou de polos urbanos</p> <p>- Fragmentação do espaço limitada com um número reduzido de projetos de infra-estruturas em superfície</p> <p>- Orientação regulamentar para limitar a impermeabilização dos solos</p> <p>- reforçar ou criar uma trama verde da aglomeração</p> <p>- Proposição de um limite bem definido da área urbana (compacidade, frentes urbanas, evitar a urbanização dos grandes vales, evitar a polarização do desenvolvimento urbano em áreas rurais, controlar o desenvolvimento difuso nas pequenas cidade e vilarejos...)</p>	<p>- Densificação importante estimada para as áreas urbanas</p> <p>- Importância dos projetos de conexões ferroviárias com impactos difíceis de serem avaliados</p> <p>Densificação importante estimada para as áreas urbanas</p> <p>- Urbanização importante nos vales e nos longos das vias férreas, inclusive nos vales sensíveis do ponto de vista paisagístico e ecológico</p> <p>- Risco de disparição de uma possível leitura do espaço provocado por uma densificação urbana mal controlada</p>
<p>Recursos naturais e patrimoniais</p>	<p>- Biodiversidade de qualidade/continuidade ecológica/ecossistema aquático e zonas úmidas</p>	<p>- Reservatório de biodiversidade preservados ou a ser preservados (criar dispositivos de proteção das áreas de interesse do ponto de vista da fauna e da flora)</p>	<p>- zonas de interesse (fauna e flora) próximos ao setores de desenvolvimento urbano</p> <p>- Incitação a desenvolver os transportes por via</p>

	<p>- Qualidade das águas/colleta e tratamento das águas usadas et pluviais</p> <p>- Alimentação em água potável</p> <p>- Preservação do potencial agrícola/produção agrícola de proximidade</p>	<p>- Espaces agrícolas, bosques e florestas protegidas</p> <p>- Preservação das formações florestais vizinhas às áreas urbanas</p> <p>- Número importante de continuidades ecológicas inscritas no “mapa de destinação geral dos solos” que devem ser protegidas</p> <p>- Orientação regulamentar das zonas úmidas para evitar a disparição e/ou degradação desses espaços</p> <p>- Orientação regulamentar para evitar a artificialização das margens de rios , eventualement suscitar o restauro</p> <p>- O crescimento da população poderá desequilibrar o sistema hidrográfico, atualmente disponível mas a vulnerabilidade dos rios devido à mudança climática pode se acentuar (redução do nível das águas)</p> <p>- Orientação regulamentar para diminuir a impermeabilização das margens dos rios</p> <p>- Reabertura dos rios urbanos</p> <p>- Napas freáticas estratégicas a ser protegidas</p> <p>- Desenvolvimento adaptado em função da capacidade em alimentação de água potável</p> <p>- Preservação dos espaços agrícolas e das grandes penetrantes dessa</p>	<p>aquática com os equipamentos de acompanhamento</p> <p>- Algumas zonas impactadas por setores de urbanização preferencial.</p> <p>- Risco de aumento do “escoamento das águas pluviais em areas urbanas” devido as suas densificações, e por consequência a poluição das águas superficiais</p> <p>Pressão da captação da água potável em setores de regiões sensíveis</p> <p>- Consumo previsível de espaços agrícolas para absover o Previsão do copnsimo</p>
--	---	---	---

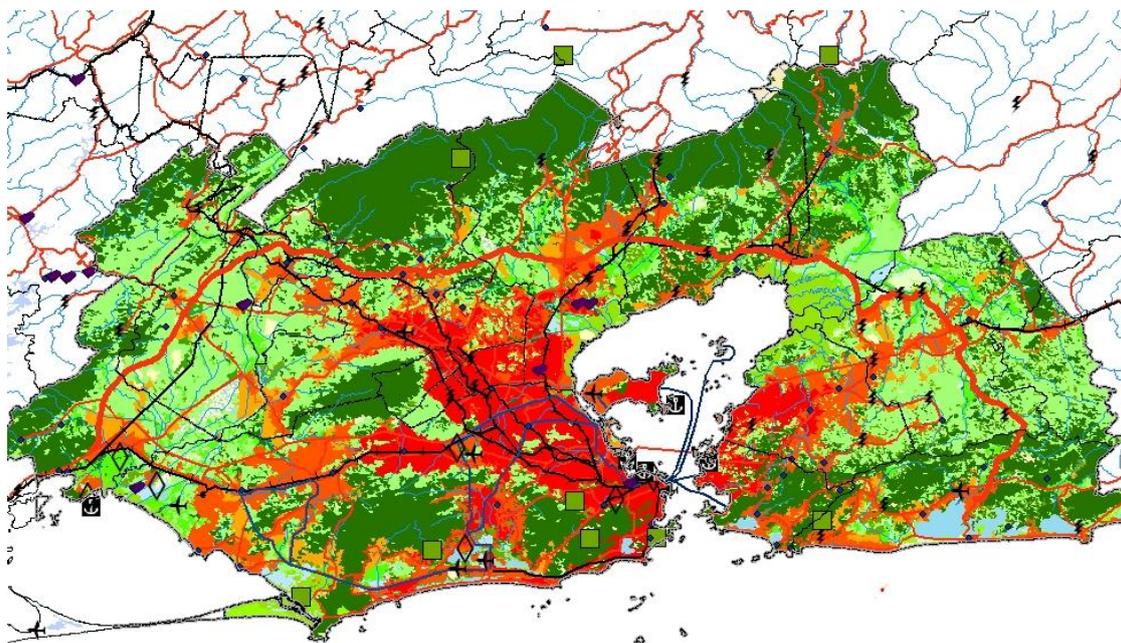
Cooperação técnica na área de mobilidade urbana e de desenvolvimento sustentável com o Estado do Rio de Janeiro

	<p>- Multifuncionalidade das florestas - Acessibilidade aos recursos dos materiais do sub-solo/desenvolvimento de materiais alternativos (recicláveis, não minerais..)/ logística e distribuição de materiais.</p>	<p>atividade nas áreas Preservação dos espaços agrícolas e das grandes penetrantes agrícolas em zonas urbanas facilitando a continuidade ecológica inscrita no “mapa ambiental”</p> <p>- Espaços florestais preservados servindo de reservatórios de biodiversidade -preservação dos limites florestais e a urbanização - Orientações regulamentares para se evitar rupturas provocadas pelas grandes infra-estruturas terrestres, ou propor medidas de compensação, como a reconstituição de uma continuidade ecológica - Orientações regulamentares favoráveis ao manejo racional das florestas e o respectivo desenvolvimento de equipamentos necessários - Reforçar a trama verde da Região metropolitana de maneira a evitar as pressões sobre as florestas periurbans da região - Regularizar e manter a acessibilidade das jazidas de areia e de outros materiais de construção de interesse regional - Organização logística favorável ao abastecimento da parte central da cidade em material de construção por via aquática</p>	<p>dos espaços agrícolas para absorver a extensão urbano estimado</p> <p>Aumento da pressão sobre as florestas periurbanas abertas ao público (efeito da densificação e da capacidade de desenvolvimento - Continuidade do bloqueio das florestas pela urbanização - Rarefação dos recursos em materiais de construção (granulat) - Risco de importação de uma parte considerável desses materiais causando impactos em outras regiões, como as terras raras, por exemplo - Ritmo de construção elevado que não pode ser assegurado pelas usinas de cimento ou outro tipo de material de construção</p>
--	--	---	--

<p>Qualidade de vida, saúde e bem-estar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Riscos naturais (inundação, movimentos de terreno, tempestades, incêndio em florestas) e tecnológicos - Poluição do ar - Incômodos sonoros/zonas de calma - Poluição dos solos - Prevenção-valorização dos detritos urbanos/instalação de estocagem de lixos inertes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Preservação das grandes áreas de expansão das enchentes - Considerar os riscos de inundação nos projetos de renovação urbana - Implantação do desenvolvimento urbano a uma distância de pelo menos 50 metros (precaução em caso de enchentes e de incêndios) - Favorecer os tipos de transportes coletivos com a densificação das áreas urbanas - Desenvolvimento de corredores metropolitanos - Redução dos ruídos provocados pelos transportes rodoviários, principalmente os causados pelos transportes coletivos - Preservação das zonas de calma - Oportunidade para se realizar operações de urbanismo com o intuito de melhorar a qualidade dos solos -Manter os equipamentos existentes e desenvolver novos equipamentos próximos das fontes de produção (princípio de proximidade) 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de zonas urbanas em áreas de movimentos de terreno (erosão) - Densificação de zonas inundáveis - Atividades industriais a risco próximos as áreas urbanas Aumento estimado da população em áreas com alto nível de poluição - Compacidade de desenvolvimento próximos as áreas de incômodos sonoros -Aumento global dos fluxos que podem causar incômodos sonoros - Aumento das áreas de extensões urbanas próximas aos aeroportos - Risco de exposição eventual das fontes de poluição Aumento do volume de lixo domiciliar a ser tratado - Particularmente, o aumento do volume dos detritos inertes (detritos dos canteiros de obras) e que a estocagem se integra mal na paisagem, e também em relação a realização das novas infra-estruturas, produtora de detritos inertes
---	---	---	--

B – INTEGRAÇÃO URBANA DAS ESTAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO E REVITALIZAÇÃO URBANA: PARALELOS COM OS CONTRATOS DE DESENVOLVIMENTO DE ÁREA

A expansão da urbanização da metrópole carioca ficou se fez em grande parte em função do desenvolvimento das infraestruturas de transporte e das limitações impostas pela geografia (relevo, oceano, sistema lagunar). A sua evolução foi marcada pela degradação das condições de segurança, o abandono do planejamento metropolitano, já há duas décadas, e a carência de serviços urbanos. As consequências se refletiriam na insuficiente oferta habitacional, na ampliação da moradia informal e, a seguir, na sua progressiva regularização, no abandono de atividades econômicas e de residências, na criação de condomínios residências fechados na periferia mais distante.



Urbanização atual da metrópole do Rio de Janeiro.

Fonte: IAU ìdF, com a base de dados de Geoprocessamento fornecida pela CEDERJ

Hoje, o espaço urbanizado abrange vastas áreas degradadas, embora bem atendidas pelo transporte coletivo de alta capacidade (metrô, trem), representando oportunidades importantes para se renovar o espaço urbano. Os pesados investimentos realizados nos últimos anos na reforma das estações, para melhorar o serviço nos transportes, não alavancaram o desenvolvimento nos bairros do entorno das estações. Os grandes investimentos previstos nos próximos anos para incrementar a oferta de transporte não são acompanhados de uma política de planejamento urbano visando reduzir as necessidades de mobilidade, reorganizando o espaço metropolitano em consistência com o sistema de transporte reconfigurado.

Contudo, surgem projetos em áreas grandes, como o do Porto Maravilha, ou a revitalização bem sucedida do centro de Nova Iguaçu. Estão sendo estudadas alternativas para os bairros em volta da estação de São Cristóvão. A Supervia, concessionária, operadora de trens urbanos e filial da Odebrecht, planeja a construção de um shopping nas estações de trens suburbanos da Central do Brasil (38.400 m² de área comercial), Duque de Caxias (15.630 m²), Nilópolis (2.100 m²), Madureira (6.200 m²), Nova Iguaçu (14.300 m²), Bonsucesso (1.150 m²) e Belford Roxo (2.500

m²). Os projetos são estudados em função dos tempos de espera, da localização estratégica e da proximidade da clientela local. O retorno sobre o investimento está avaliado em 8 a 11 anos, conforme os projetos.



Futuro shopping de Duque de Caxias. Fonte: Supervia

A Supervia está preparando mais projetos em Campo Grande, Pavuna/São João de Meriti, Santa Cruz, Méier e Bangu. Por fim, foram identificados lotes disponíveis nos arredores das estações, para a construção de shoppings em Arquias Cordeiro (9.314 m²), Cosmos (9.115 m²), Santa Cruz (126.115 m²), Guapimirim (23.000 m²), Paciência (3.000 m²), Imbariê (6.000 m²), Vila Inhomirim (2.000 m²), Engenheiro Pedreira (1.400 m²) e Japeri (12.800 m²).



Lote disponível contíguo à estação Cosmos

Os empreendimentos irão contribuir para incrementar a oferta comercial em locais de fácil acesso. No entanto, eles foram projetados sem integração com os bairros do entorno. Não foram levados em consideração a sua acessibilidade por modais não motorizados (também chamados de modais ativos), nem eventuais transformações das áreas urbanas. Tais projetos não estão integrados em projetos urbanos mais amplos, na escala dos bairros, pois a maioria dos municípios não possui planos nem regulamento urbanístico (apenas o Rio de Janeiro, Nova Iguaçu e Duque da Caxias têm). As secretarias municipais de urbanismo emitem os alvarás de construção desses projetos, aplicando regras específicas para os terrenos do patrimônio público da rede ferroviária, na maioria dos casos, sem documento orientando sobre o seu dimensionamento, a avaliação do seu impacto ou possibilitando a promoção de uma dinâmica urbana coerente.

A visita de campo permitiu de se ter uma ideia clara do grau de degradação dos bairros localizados nas cercanias das estações. Na maioria, são bairros residenciais pouco densos, de casas individuais e indústrias em parte abandonadas (Maria da Graça), e parcialmente invadidas. Existem diferenças entre os dois lados dos ramais ferroviários, estes servindo como fronteiras para territórios sob o controle da marginalidade. Os muros que cercam as ferrovias se constituem em verdadeiras barreiras físicas e visuais que fragmentam o espaço urbano.

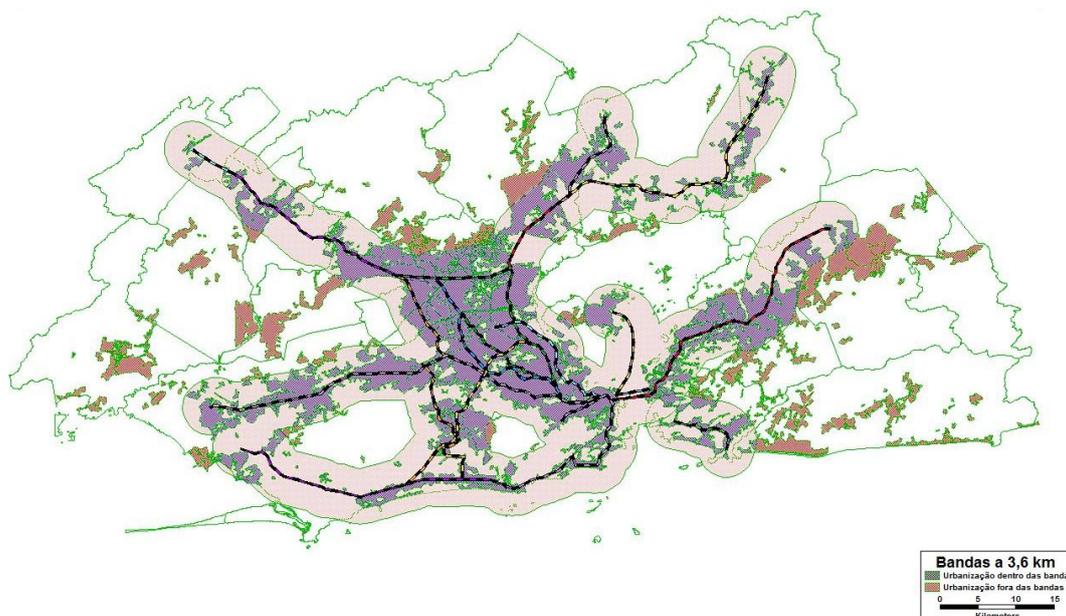


Muros da rede ferroviária, loteamentos degradados e favelas nos subúrbios cariocas.

Segundo a SETRANS, a rede de transporte principal (trem, metrô, BRT) combinada com as linhas alimentadoras dos sistemas de ônibus, vans e táxis de proximidade, poderá atender 79% da zona urbana (83%, considerando o Arco metropolitano). Uma análise sobre a população atendida daria um patamar mais elevado de atendimento. Essa análise global se escora em análises mais apuradas sobre os bairros da área central do Rio, que indicam que uma rede local alimentadora colocaria as estações da linha troncal a menos de 15mn. Os grandes esforços ensejados na área dos transportes irão alterar os tempos de viagem e a acessibilidade de vastas áreas da metrópole. Permanecerão mal atendidas cerca de 20% das áreas urbanizadas existentes, além de parte das futuras expansões urbanas.

O reforço na acessibilidade contemplará principalmente a área central da metrópole e alguns corredores de desenvolvimento, sustentados nas redes de transporte de alta capacidade. A integração transversal entre linhas de BRT e ramais ferroviários cria as condições para o fortalecimento das centralidades, numa visão “multicêntrica” da metrópole. A intensificação urbana ao longo desses corredores e, principalmente, em torno dos polos de integração dos sistemas de alta capacidade é condicionante para a melhor eficiência do sistema de transporte, ao promover a coerência entre as funções urbanas e as densidades, através da acessibilidade. Existem hoje boas oportunidades de transformação do espaço urbano e as novas linhas de transporte de alta capacidade vão propiciar novas oportunidades.

Durante a missão, foi realizada uma oficina visando identificar áreas estratégicas de transformação urbana (ver mais à frente). A redinamização dos espaços urbanos melhor atendidos pelo transporte deve ajudar a aproximar locais de residência e de emprego, e a posicionar os serviços em torno dos polos de transportes, reduzindo as necessidades de longos deslocamentos. As operações urbanas no centro da cidade terão impactos sobre a diminuição da expansão urbana. O IAU îdF está desenvolvendo uma análise complementar para avaliar o potencial de transformação dos bairros no entorno das estações, considerando a quantidade de passageiros que recebem e as densidades de população residente.



Atendimento das áreas no entorno dos vetores de transporte de alta capacidade. Fonte: SETRANS

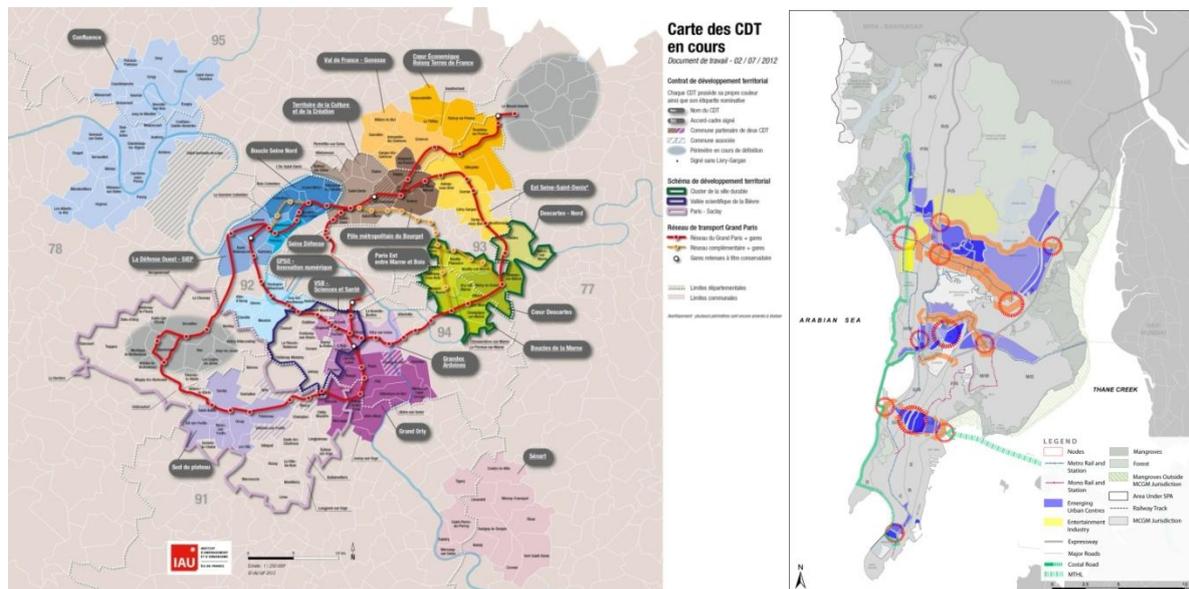
O urbanismo se escora em dois instrumentos para promover a transformação dos espaços urbanos: a regulamentação urbanística e as operações urbanas. O regulamento de urbanismo permite administrar as transformações urbanas caso a caso (lote por lote), dentro de uma proposta geral. A sua eficácia permanece dependente de iniciativas individuais. As operações urbanas, por sua vez, permitem controlar o desenvolvimento de um bairro (qualidade, formas urbanas, funções), mais requerem recursos consideráveis (técnicos, institucionais e financeiros), o que só pode se aplicar em áreas com desafios cruciais.

A maioria dos municípios da metrópole carioca não possui regulamento urbanístico. Porém, a Prefeitura do Rio, onde vive metade da população metropolitana, estabeleceu um Plano de urbanismo, com uma regulamentação. Também é o caso de Nova Iguaçu e Duque de Caxias. Contudo, os documentos urbanísticos dos diversos municípios não dialogam entre si. De fato, as transformações urbanas do território metropolitano são administradas de modo fragmentado, por território, e compartimentado, por setor (transporte sem urbanismo...).

Operações de urbanização de favelas, habitação de interesse social e revitalização de bairros (Porto Maravilha, locais olímpicos...) convivem com uma multiplicidade de operações privadas. Surgem como ações descoordenadas, sem articulação entre si. Produzem espaços preparados para receber funções urbanas, muitas vezes mistas, e participam das transformações da cidade. Com isso, é preciso se debruçar sobre a escala intermediária, no intuito de introduzir consistência entre essas operações, tanto para limitar os riscos dos investimentos privados, como para racionalizar os investimentos públicos, em especial no transporte e nas redes de infraestruturas.

A experiência franciliana do Grande Paris e dos “Contratos de desenvolvimento dos territórios” (CDT) pode servir como referência para trabalhar nessa escala intermediária. O projeto do Grande Paris associa a realização de mais de 200 km de metrô automático na periferia a um vasto projeto de intensificação urbana, que vai além das concepções mais limitadas dos “Transit oriented developments” americanos, cujos reflexos no urbanismo são localizados (ver Curitiba ou Tóquio, com os corredores de adensamento restritos aos eixos de transporte). O adensamento, no projeto do Grande Paris, envolve áreas mais amplas do que o entorno imediato das estações e dos corredores de transporte de alta capacidade. Estes contemplam as zonas urbanizadas onde

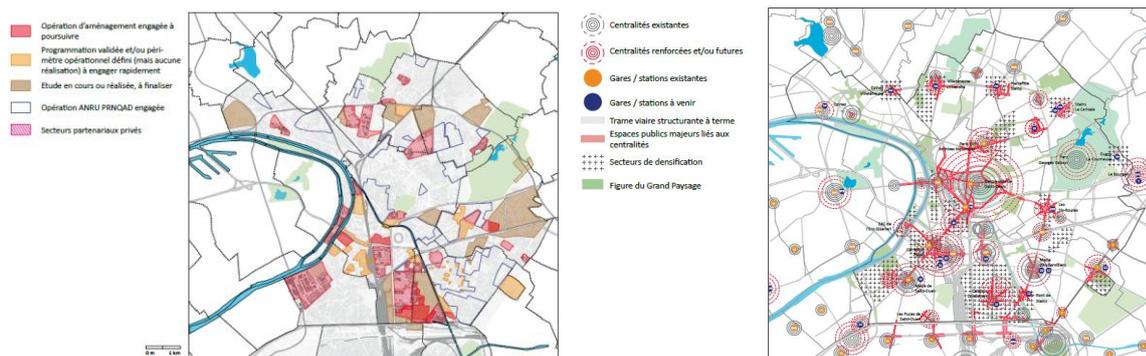
existem desafios de transformação urbana relacionados com a acessibilidade proporcionada pela rede de transporte de alta capacidade. O IAU está desenvolvendo um conceito semelhante para o “Development Plan of Greater Mumbai”.



O Grande Paris e os Contratos de território – Locais que receberão as transferências de densidade do Development Plan do Greater Mumbai. Fonte: IAU îdF/Egis Geoplan

Os CDT são, acima de tudo, projetos em escala intermediária negociados entre os entes locais e o Estado (nacional) para articular de modo consistente os projetos de ordenamento. Cada um abrange vários municípios e algumas dezenas de quilômetros quadrados. Nos CDT, são elaboradas dentro de um marco comum várias operações de ordenamento e de projetos de infraestruturas.

A intenção inicial dos CDT era desenvolver polos econômicos fortes (10 clusters), nas áreas em volta das estações do Grande Paris, através de uma parceria operacional entre as Prefeituras, os agrupamentos de municípios e o Estado (nacional). Hoje, estão sendo construídos 23 CDT, contemplando 4,8 milhões de habitantes, com base num projeto de território que envolve o Estado (nacional) e os municípios. Ambicionam gerar 25.000 empregos e desenvolver 250.000 m² de escritórios, 270 hectares de áreas de atividade e 400.000 m² de comércio, ao ano (por 20 anos). Incorporaram os objetivos de adensamento e construção de unidades habitacionais do Plano Diretor metropolitano (SDRIF). Os CDT incluem um projeto estratégico de desenvolvimento sustentável, objetivos e prioridades, determinam os modelos de parceria para a execução do programa de ação, as condições de execução, monitoramento e avaliação. Constituem-se em Planos, definindo ações prioritárias (25 a 50 fichas de projeto por CDT) que permitem estabelecer orçamentos e firmar parcerias para realizar os projetos.



CDT da Plaine commune (Norte de Paris). Fonte: IAU îdF

Por exemplo, o CDT da *Plaine commune* cobre 4.700 hectares. Localizado ao Norte de Paris, o seu território é cortado por uma autoestrada (A1), 3 linhas de RER, uma linha ferroviária, três linhas de metrô e uma linha de VLT, a ser complementada por mais duas. A realização do metrô automático do Grande Paris Express aumentará a acessibilidade do território e promoverá as relações de periferia a periferia. O CDT pretende articular de modo consistente as 90 operações de ordenamento territorial em andamento e as 24 operações de reabilitação urbana, que irão transfigurar metade da área nos próximos anos.

O equacionamento das centralidades existentes e das oportunidades propiciadas pelas áreas reconversíveis e o fortalecimento da rede de transporte, possibilita planejar um amplo programa de investimento, alicerçado numa estratégia para a ação: programação do ordenamento territorial, estrutura dos espaços públicos (malha viária, áreas verdes), equipamentos, redes de infraestruturas, formas urbanas.

Os CDT são negociados entre os municípios e com o Estado (nacional). O processo participativo promove o diálogo entre os atores, em torno de um objetivo comum: o desenvolvimento do território. Os financiamentos cruzados e a busca por mais eficiência nos investimentos incentivam os atores a construir um projeto comum. O Estado (nacional) aporta a rede de transporte de alta capacidade (Grande Paris Express) e a construção de 10.000 unidades habitacionais de interesse social nas áreas de entorno das estações do GPE, desde que contratos de territórios estejam firmados. O desafio é, ao mesmo tempo, redinamizar as operações urbanas, apurar o seu potencial de desenvolvimento, num mercado altamente competitivo, e facilitar o seu desenvolvimento, utilizando criteriosamente os investimentos públicos, com base numa estratégia compartilhada por todos os atores.

Essa experiência de condicionalidade, que obriga a definir uma visão compartilhada e uma estratégia para a ação distribuída entre os entes do território, ajuda a descompartmentar as abordagens setoriais e promove o amplo diálogo entre os entes locais e as esferas administrativas. O contexto compartimentado do urbanismo e do planejamento na metrópole carioca poderia encontrar na experiência franciliana elementos de inspiração, para superar os entraves colocados pela divisão das competências entre o Estado do Rio de Janeiro e os Municípios, e impulsionar o urbanismo, a partir de projetos abrangentes capazes de aproveitar as oportunidades propiciadas pelas melhorias na rede de transporte de alta capacidade e os extensos vazios urbanos e áreas degradadas, nas zonas de influência dessa rede.

C - CARTOGRAFIA E DADOS GEORREFERENCIADOS:

Aporte dos dados de geoprocessamento para a realização dos mapas abaixo e dos próximos: a CEPERJ.

Num primeiro momento, o mapa simplificado da ocupação do solo pode informar os locais de conflito entre desenvolvimento urbano e meio ambiente. A Oeste da região metropolitana, estão se desenvolvendo áreas de extração de areia, perto de zonas urbanas, e na beira dos rios. As areias de diversas qualidades, argilas e cascalho, representam parte considerável dos insumos utilizados nas grandes obras. A construção dos grandes empreendimentos urbanos planejados gera uma forte demanda por esses materiais, e seus efeitos podem se tornar muito prejudiciais para o meio ambiente. O aumento da demanda impõe a necessidade de preservar os recursos naturais locais não renováveis e de reduzir os danos ao meio ambiente regional. Uma operação racional desses areais e pedreiras pode se tornar um fator econômico relevante para o desenvolvimento futuro da região. Por outra parte, seria desejável o Governo estadual criar mecanismos visando reduzir os danos ao meio ambiente e recuperar os locais de extração.

A expansão urbana ocorre em direção ao Oeste e ao Noroeste da Baía da Guanabara. Ela diminui ao Norte, impedida pela Serra do Mar, e se espraia para Leste, Niterói e São Gonçalo. A maior parte das concentrações urbanas a Oeste (Baía de Sepetiba) apresenta alta densidade populacional, como Itaguaí, Nova Iguaçu, Campo Grande, Santa Cruz, Queimados, Seropédica. As zonas urbanas de Santa Cruz, Nova Iguaçu e Itaguaí sediam atividades químicas, termelétricas, indústrias siderúrgicas e metalúrgicas. Via de regra, complexos petroquímicos representam grandes riscos tecnológicos. É recomendável prever um “Plano de prevenção de riscos” no entorno de tais áreas industriais, como em Itaguaí, por exemplo, a Oeste, e no Comperj, em construção. Cabe identificar o tráfego dos fluxos de matérias perigosas e evitar que transitem em zona urbana.

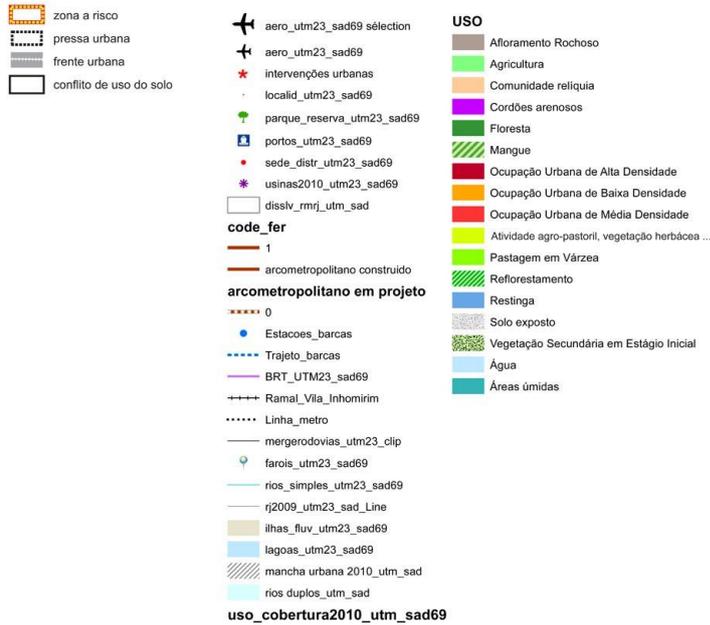
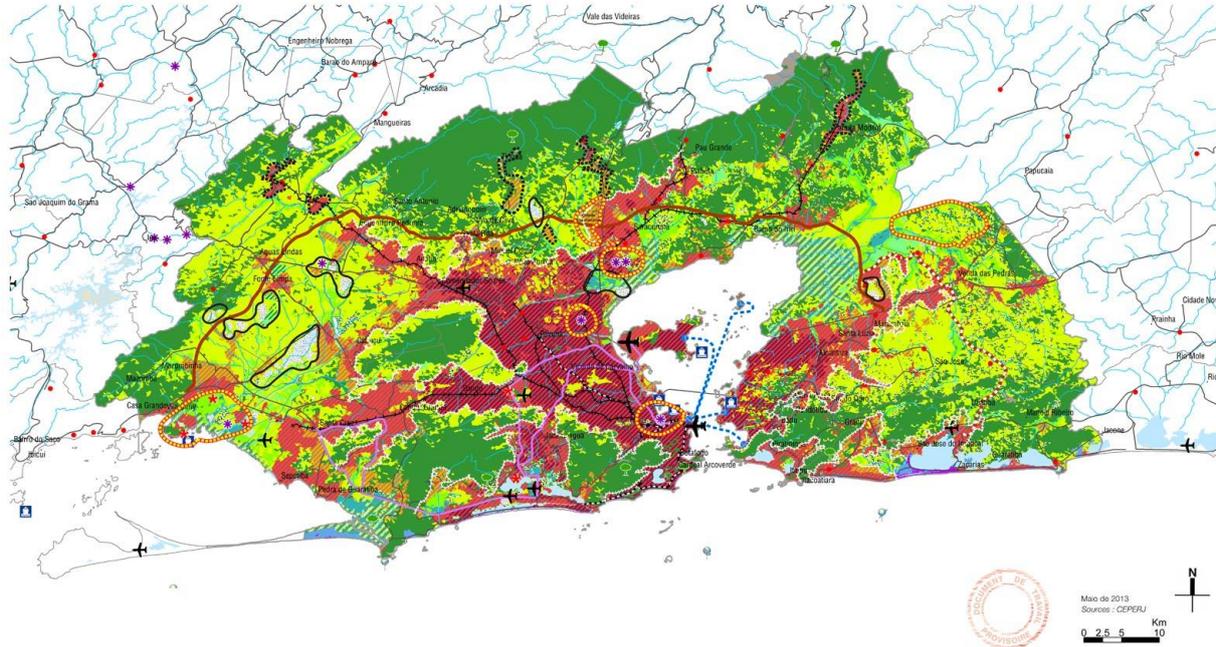
O fenômeno da expansão urbana acarreta o aproveitamento das áreas de vegetação natural. Existem dois tipos de unidades de conservação ambiental, de proteção federal e estadual. Apesar desses dois níveis de proteção, as florestas da região metropolitana ficaram cercadas pela urbanização. Ao Norte, verifica-se ainda a fragmentação das áreas preservadas que vão sendo tragadas pela expansão urbana.

Na área ambiental, devem ser considerados quatro desafios ou metas importantes:

- 1 – Implantar mecanismos de mitigação e adequação às mudanças climáticas, diminuir a vulnerabilidade da região aos eventos climáticos (ressacas, enchentes, ondas de calor) e preservar a biodiversidade local;
- 2 – Limitar o consumo e a fragmentação da vegetação natural e criar áreas verdes, para manter a continuidade do ambiente natural da região. Monitorar e controlar a expansão urbana;
- 3 – Controlar o aproveitamento sustentável dos recursos naturais: manter a qualidade das reservas hídricas, promover a agricultura de proximidade na região metropolitana, o desenvolvimento das energias alternativas, travar a perda de biodiversidade;
- 4 – Promover a qualidade de vida e o bem-estar, através da redução dos riscos naturais e tecnológicos, da remediação dos locais e solos contaminados, da preservação do acervo construído e da paisagem...

No tocante ao território, é preciso promover a continuidade ecológica das partes Norte e Sul da região metropolitana, além de penetrações agrícolas e de vegetação natural.

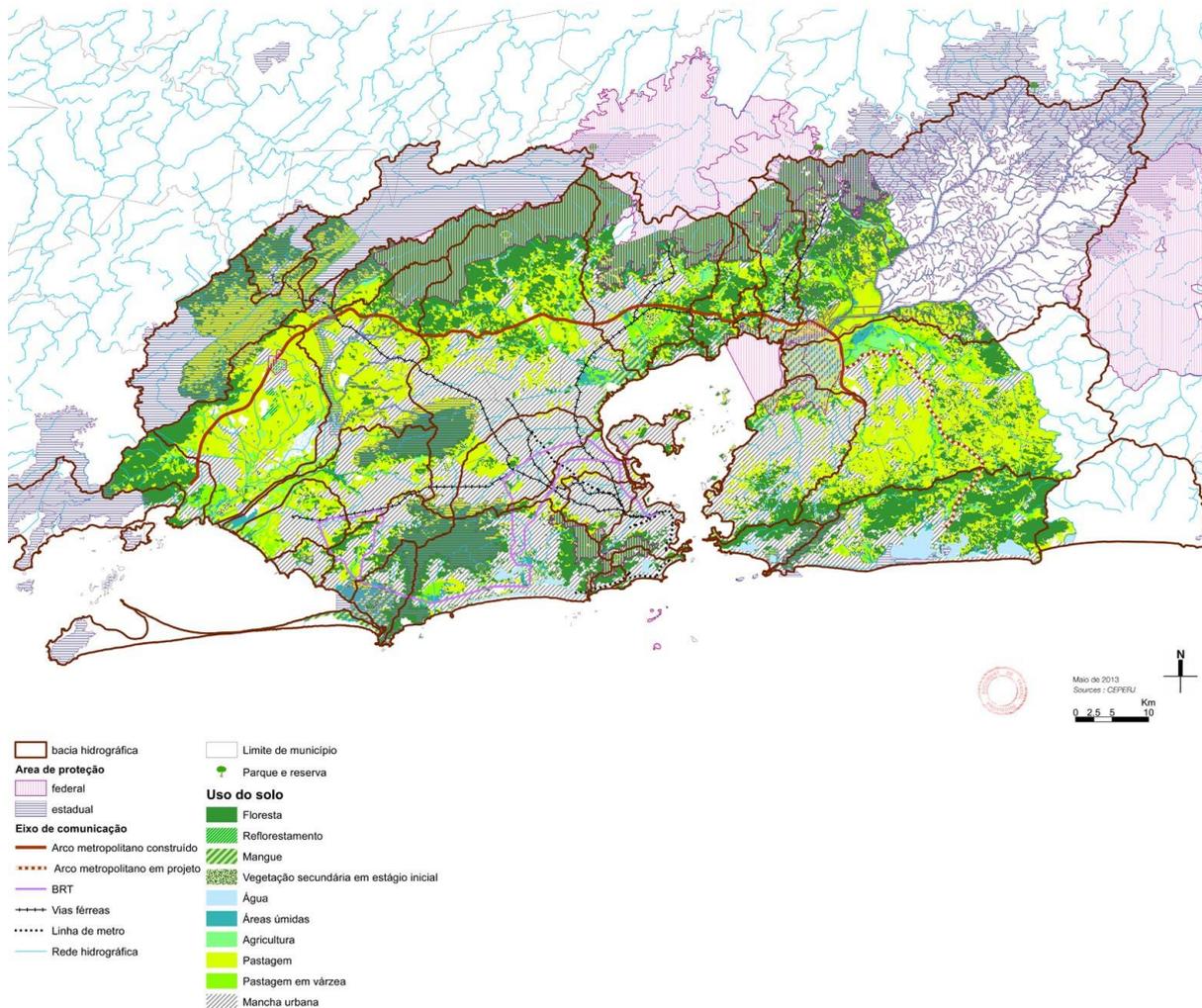
Alcançar esses objetivos contribuiria para a diminuição das desigualdades territoriais em toda a região metropolitana.



Áreas de conflito entre urbanização e desafios ambientais – Fonte: IAU îdF 2013

Região Metropolitana do Rio de Janeiro

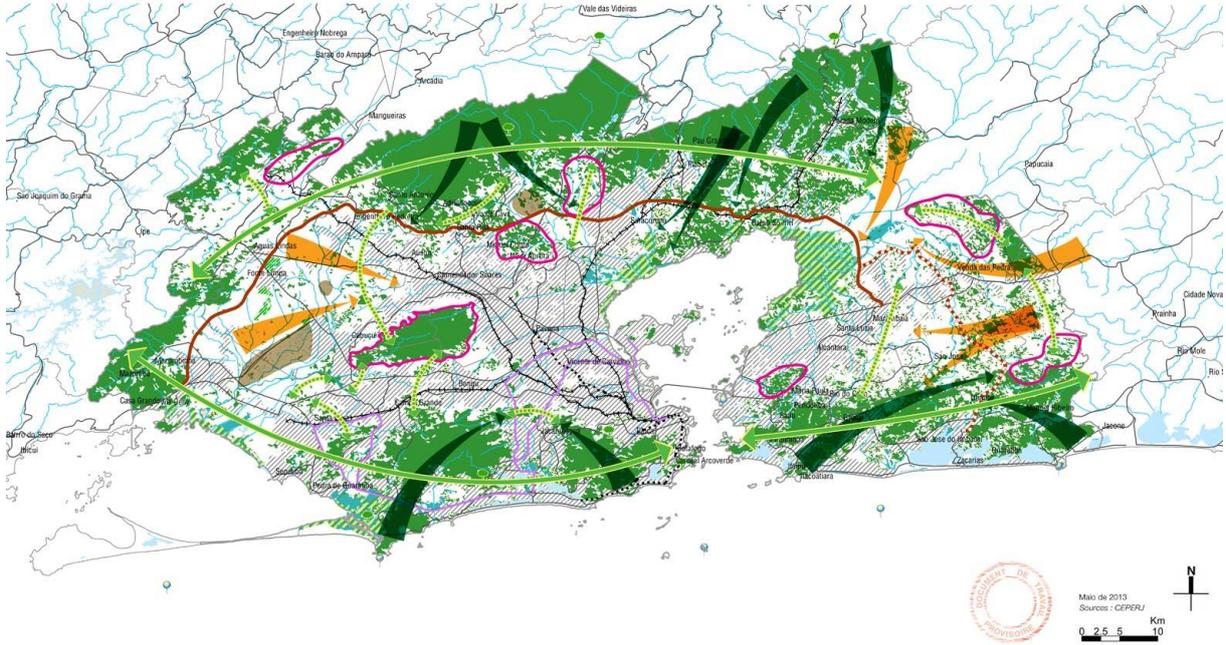
Documento de trabalho



Unidades de conservação - Fonte: IAU idF, 2013

Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Documento de trabalho



Desafios de preservação ambiental – Fonte: IAU îdF, 2013

D – IDENTIFICAÇÃO DE LOCAIS ESTRATÉGICOS

Áreas de Especial Interesse - Reestruturação urbana

Durante a semana de realização de uma missão do IAU e em visitas a selecionados locais da RMRJ foram preliminarmente identificadas 15 áreas de especial interesse para estudos – cujo foco é reestruturação. Além disso, há ainda duas áreas diferenciadas de especial interesse cujo foro seria a ordenação de uma nova ocupação, em processo de formação.

As áreas são preliminares e poderão sofrer alterações em função de novos dados, características de homogeneidade e heterogeneidade, e eventuais restrições de uso do solo por questões de proteção ambiental.

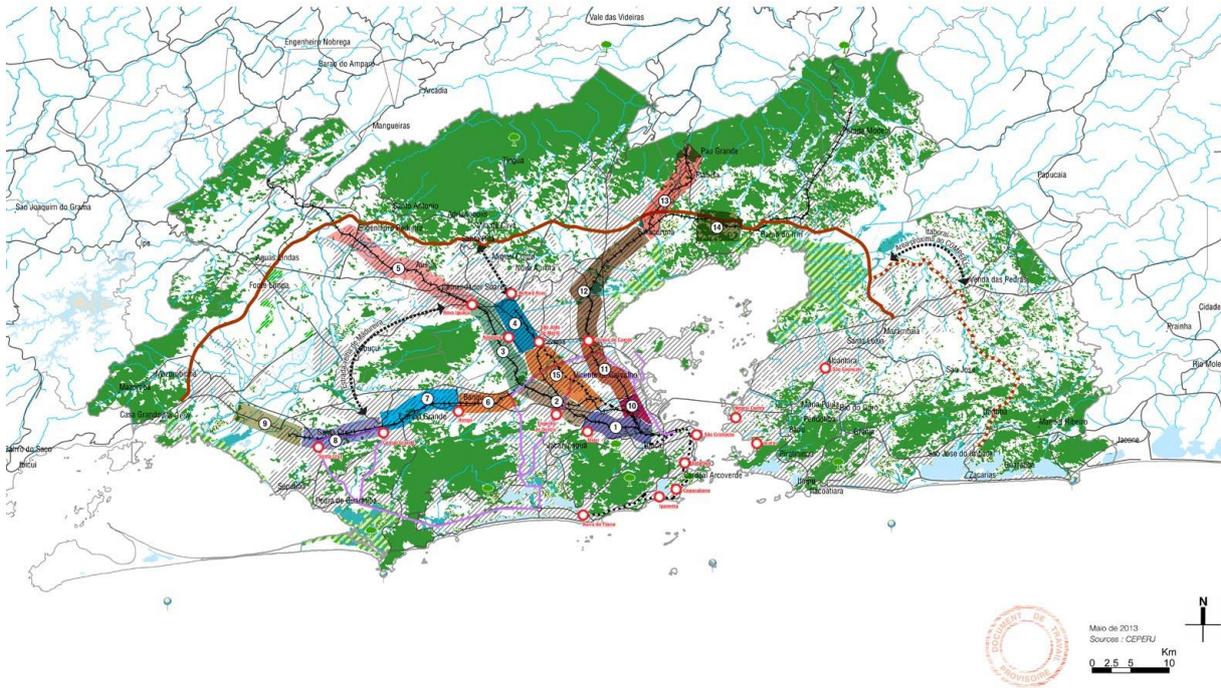
O objetivo da seleção destas áreas deve-se aos seguintes fatos:

- 1- A RMRJ teve seu crescimento essencialmente focado ao longo das linhas férreas;
- 2- As linhas férreas inicialmente tiveram um papel de transporte de carga, mas foram indutoras da ocupação e crescimento (exceção da área da zona oeste litorânea – Barra da Tijuca – Recreio e Madureira – Barra - crescimento com base em corredores rodoviários);
- 3- As atividades econômicas e que permitiram uma ocupação no entorno das linhas férreas foram essencialmente armazéns de distribuição, varejo de secos e molhados, pequenos comércios e serviços residências;
- 4- Ao longo dos eixos da ferrovia surgirão centros urbanos, centrados nas estações que floresceram em comércio e serviços, mas declinarem na ocupação residencial na área mais imediata das estações;
- 5- Com a falência do modelo de ocupação das áreas no entorno, e com a escalada da violência registrada no Rio de Janeiro ao longo de quase 4 décadas, as áreas entre os centros urbanos estraram em acelerado processo de degradação com o abandono do entorno para qualquer atividade e o conseqüente declínio da demanda por transporte;
- 6- A população procura outras áreas Barra / Jacarepaguá / Baixada e ocorre o processo de favelização do entorno;
- 7- Os projetos sociais e de ocupação (recuperação do controle do solo – segurança pública) se concentra na Zona Sul (exceto caso de Mangueira);
- 8- Têm-se hoje áreas no entorno de um sistema de transporte de massa, que recebe grandes investimentos de recuperação, mas que ainda não potencializa a ocupação destas áreas lindeiras e próximas a área mais central da RMRJ, inclusive;
- 9- Têm-se pesados custos de transporte e deseconomias de escala sociais enormes (a população em geral viaja grandes distâncias nos deslocamentos *casa – trabalho*).

Além dos aspectos acima a característica da RMRJ com o seu centro e ainda, principal polo de geração de empregos localizado na extremidade próximo ao litoral, gera viagens pendulares, e concentradas no sentido fluxo. O custo da infraestrutura de transportes é enorme e com grande ociosidade e desbalanceamento de rede. É preciso, pois reestruturar as áreas lindeiras localizadas entre centros urbanos, gerando um mix de atividades complementares com os centros próximos de modo a reorganizar a ocupação, gerar viagens de curta distância e no sentido do contra fluxo, adensar a cidade e reduzir os custos de transporte, tornar as áreas mais agradáveis e verdes, hoje o território é muito árido, enfim ocupar a metrópole ao longo dos eixos de transporte.

Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Documento de trabalho



- polo de desenvolvimento - centralidade
 - ◄→ conexões de transports a ser criada
- Áreas de especial interesse - Reestruturação urbana**
- ① São Cristóvão / Maracanã – Engenho de Dentro
 - ② Engenho de Dentro – Madureira – Deodoro
 - ③ Deodoro – Nilópolis – Nova Iguaçu
 - ④ Pavuna – Belford Roxo
 - ⑤ Nova Iguaçu – Queimados – Japeri
 - ⑥ Magalhães Bastos – Bangu
 - ⑦ Bangu – Campo Grande
 - ⑧ Campo Grande – Santa Cruz
 - ⑨ Santa Cruz – Itaguaí
 - ⑩ São Cristóvão – Bonsucesso
 - ⑪ Bonsucesso – Duque de Caxias
 - ⑫ Duque de Caxias – Saracuruna
 - ⑬ Saracuruna – Vila Inhomirim
 - ⑭ Área de Magé
 - ⑮ Maria da Graça – Pavuna

● localid_utm23_sad69	— mergerodovias_utm23_clip	USO
● parque_reserva_utm23_sad69	● farois_utm23_sad69	■ Floresta
□ dissiv_rmjrj_utm_sad	— rios_simples_utm23_sad69	■ Reflorestamento
— arcometropolitano construido	— rj2009_utm23_sad_Line	■ Mangue
— arcometropolitano em projeto	■ ilhas_fluv_utm23_sad69	■ Vegetação Secundária em Estágio Inicial
— BRT_utm23_sad69	■ lagoas_utm23_sad69	■ Água
— Ramal_Belford_Roxo	■ mancha urbana 2010_utm_sad	■ Áreas úmidas
— Linha_metro	■ rios_duplos_utm_sad	
	■ uso_cobertura2010_utm_sad69	

Descrição das Áreas Definidas preliminarmente

1 -São Cristóvão / Maracanã – Engenho de Dentro

Trata-se de área mais próxima ao Centro do Rio. No ponto inicial têm-se hoje em implantação grandes projetos de estações, mas voltadas para os grandes eventos. O local é próximo a estádios esportivos, a um parque municipal (onde são realizados grandes shows e eventos), ao ZOO, e a segunda maior universidade do Estado.

Na outra extremidade tem-se um estádio desportivo, onde também são realizados jogos, competições e eventos. Mas seu entrono é bastante degradado. Próximo a Engenheiro de Dentro há o Meier que é o grande pólo de comércio e serviços desta área. Seu forte apelo são comércio e serviços médicos e hospitalares, além de educação (universidade privada).

Mas entre estes polos a região é de grande degradação, com destaque para a questão da cidade dividida na qual o muro da ferrovia atua como uma verdadeira barreira de segregação, resultando em um lado um pouco menos degrada que o outro. Neste território têm-se casas unifamiliares de classe média, comércio de portas fechadas, em edificações abandonadas,

Cooperação técnica na área de mobilidade urbana e de desenvolvimento sustentável com o Estado do Rio de Janeiro

Instituto de planejamento urbano e regional Ile-de-France – Sindicato dos transportes Ile-de-France
Relatório de missão 1: Planejamento urbano - julho 2013

calçadas estreitas, ausência de verde, favelização, desorganização urbana. Em iniciativas isoladas encontram grandes serviços de carros e concessionárias de revendas que aproveitaram os baixos preços dos imóveis e construíram grandes instalações.

Acredita-se que numa análise preliminar a reestruturação poderia estar focada em atividades complementares da área esportiva, atividades que gerem conhecimento e se aproveitem das universidades, pólo de moda, centros de medicina diagnóstica, serviços de suporte ao comércio, farmacoquímica.

2 - Engenho de Dentro - Madureira - Deodoro

O grande pólo desta área é Madureira (local servido por duas estações ferroviárias distantes aprox.. 300 metros – em duas linhas distintas).

O local entre Eng. de Dentro e Madureira encontra-se menos degradado, mas a ocupação é basicamente residencial e densidade muito baixa. Há uma universidade e algumas fábricas na Piedade.

Madureira é ainda um nó da rede de transporte de massa e será atravessada pela linha de BRT, em construção. O nível de favelização é baixo. Há um processo de reestruturação com a implantação de um parque municipal ao longo de uma das linhas de trem e na faixa non edificandi da linha de transmissão de energia.

A região entre Madureira e Deodoro encontra-se mais degradado, e basicamente residencial de classe média baixa, com imóveis de muito pouco valor.

Deodoro é uma área militar, e com a instalação da oficina da ferrovia. Há ainda um parque de lazer aquático próximo a estação de trem. Há uma área de favela próxima a estação no limite da área militar.

3 - Deodoro – Nilópolis – Nova Iguaçu

Trata-se de uma área fora do Município do Rio de Janeiro, atravessando e outros localizados na área comumente chamada de baixada. A exceção do entrono de Nova Iguaçu e em menor escala Nilópolis o entrono é residencial, com pequenos comercio, em geral supermercados, padarias, comércio de bairro. O padrão construtivo é de classe média baixa. Há ainda um cemitério e um campo de futebol de um time do Rio.

Em Nova Iguaçu há um forte comércio, e concentração de serviços. Como sempre o muro divide a cidade. No lado direito da ferrovia sentido subúrbio há uma forte verticalização crescente de imóveis residências de classe média e média / alta ocupada com serviços principalmente de educação e médicos. Do lado esquerdo há um forte comércio de rua, numa área recentemente reestruturada. Um pouco mais afastados da estação há um terminal de ônibus (não integrado) e uma grande shopping.

4 - Pavuna - Belford Roxo

Outro pólo dentro desta área é a localidade de Pavuna / São João de Meriti na fronteira entre os Municípios do Rio (Pavuna) e o último. Trata-se de um nó da rede de transportes, mas que atua de forma totalmente desintegrada e desarticulada.

Há um forte comércio popular na região e cruzamento no ponto central com a ferrovia, em nível que representa grande perigo, que merece um estudo para construção de viaduto e aproveitar a oportunidade da intervenção e reurbanizar e reorganizar o espaço que é muito entrópico. De modo geral tem-se a ocupação por comércio, grande presença de comércio ambulante, e espaço urbano desestruturado.

Finalmente a área termina no município de Belford Roxo. Trata-se de um município com forte presença industrial, principalmente petroquímica. Mas a ocupação no centro é de comércio de baixa renda, com algumas áreas ainda ocupadas por comércio e ocupação ilegal próximo a estação. As residências de baixa renda são mais periféricas o que obriga o deslocamento até o centro para a integração com o trem, sendo as transferências realizadas de forma totalmente desorganizada e sem facilidades adequadas.

5 - Nova Iguaçu – Queimados – Japeri

São áreas basicamente residências de classe média baixa e popular. Há uma grande ausência de serviços, e uma grande desorganização urbana. Calçadas, iluminação e em geral a infraestrutura urbana é extremamente deficiente. Existem áreas de bolsos de pobreza mais afastadas. Grandes distâncias entre as estações e sistema de transporte, saúde e educação deficientes. Ausência de verdes, e áreas de lazer.

Em Queimados há um distrito industrial com grandes indústrias, mas localizado distante da ferrovia.

A partir de Queimados a distância entre as estações aumenta e o entorno às vezes adquire ares rurais. Há grandes vazios que podem ser ocupados por residências e serviços de saúde e educação e utilidade públicas hoje inexistentes.

6 - Magalhães Bastos – Bangu

Área iniciando após área militar, embora ainda haja alguma área militar em Realengo. Trata-se basicamente de uma ocupação residencial de baixa renda, com um processo de favelização Horizontal. É uma região desprovida de serviços, áreas verdes e de lazer, serviços públicos, infraestrutura, saúde e educação.

Bangu é o grande pólo da região com um forte comércio e um shopping de grande porte em frente à estação de trem.

Como nas demais áreas o muro da ferrovia é uma grande barreira de integração da cidade.

7 - Bangu – Campo Grande

Campo Grande é o grande pólo comercial e de serviços da região. Mas não é muito verticalizado, ainda. O Comércio floresceu de forma entrópica. O centro de Campo Grande será terminal de uma linha de BRT.

Ao redor de campo grande foram criados diversos condomínios de baixa renda que abrigaram os moradores das favelas que foram retiradas da Zona Sul, nos anos 1960. Longe do eixo de transporte e sem infraestrutura estas áreas entraram rapidamente em degradação se constituindo em muitos casos em bolsões de violência.

A necessidade de ligação entre estas áreas e o centro de Campo Grande fez surgir um transporte tronco alimentador destas estas áreas até o centro de Campo Grande. Em consequência o acesso ao centro deste bairro é congestionado e muito confuso, precisando de uma organização.

Decorrente do comércio, e, outros locais, bolsas de ocupação de classe média surgiram condomínios fechados de classe média. Também não servidos por meios de transporte, mas neste caso gerou-se um grande tráfego de carros para o centro de Campo Grande provocando grandes engarrafamentos.

Há área de violência principalmente em Senador Camará e nas localidades mais afastadas (conjuntos residenciais).

8 - Campo Grande – Santa Cruz

Basicamente ocupação vertical de baixa renda, com grandes vazios urbanos e favelização horizontal. São áreas basicamente dormitórios (exceção de Santa Cruz), com ausência de serviços e infraestrutura urbana. Há vazios urbanos.

Há uma grande área de tensão social e violência em Tancredo Neves, e muito próxima a vazios urbanos. A distância entre as estações é grande.

Na localidade de Santa Cruz há um polo centralizador com algum comércio e serviços com foco na classe média baixa.

A localidade é terminal do serviço de trens e BRT, mas a integração entre os modais é muito pequena e fisicamente inadequada, embora esteja em projeto a construção de facilidades para este finalidade.

9 - Santa Cruz – Itaguaí

Trata-se de uma área residencial de baixa renda, com a proposição de construção de condomínios de baixa renda. Ao final há um distrito industrial com algumas indústrias em operação (siderúrgicas e petroquímicas entre outras).

O sistema de transporte é rodoviário, e esta em estudo a reativação de uma antiga ligação ferroviária, cuja faixa de domínio encontra-se parcialmente ocupada.

O trecho em parte é percorrido por uma ferrovia que transporta minério e produtos siderúrgicos acabados.

Em Itaguaí estão previstos serem instalados alguns empreendimentos industriais, com elevado grau de automação. Há um crescimento na cidade que se desenvolve num ritmo acima da média do Estado, gerando novas construções, comércio e serviços para a classe média. Educação, saúde e lazer são deficientes. A violência ainda não é um grande problema, que o crescimento costuma trazer.

10 - São Cristóvão – Bonsucesso (diretriz ao longo do ramal de Saracuruna)

No início na direção do subúrbio têm-se as instalações esportivas, porém do outro lado da via. Há um parque e o ZOO que se encontram ao lado da linha férrea. Logo a seguir tem-se a área da mangueira com uma série de instalações industriais completamente abandonadas. Neste caso a favela, e as instalações estão lado a lado, o que pode de algum modo implicar numa eventual restrição de futuras ocupações, devendo merecer especial atenção.

A seguir tem-se início uma área que foi objeto de ações do PAC, a instalação de projetos sociais de requalificação das moradias, e elevação da via férrea eliminando a segregação da cidade (certamente a um custo elevado que será difícil replicação). Neste local estão sendo construídas além das habitações algumas áreas de lazer e centros sociais de ocupação de jovens (nenhum deles voltados para ciências do conhecimento, apenas arte e esportes). Em Bonsucesso há um pequeno comércio de bairro, e nesta estação há o Teleférico do moro do alemão.

11 - Bonsucesso – Duque de Caxias

Seguindo a linha do trem em direção aos subúrbios mais distantes tem-se este trecho com ocupações basicamente residencial de classe média baixa, com algum comércio local, e algumas ilhas de ocupação de classe média. O corredor de trem segue muito próximo a Av. Brasil, e tem-se, pois a localização de algumas instalações de armazéns de distribuição, ocorrendo tráfego pesado de caminhões. Na extremidade da área a uma grande favela, com um histórico de violência, com sinais de alguma melhoria. A área termina na Av. Brasil onde passará uma linha de BRT que estará integrada a estação de trem.

12 - Duque de Caxias – Saracuruna

Nesta área junto ao Centro de Caxias tem-se um grande pólo de comércio e serviços. Ocorreu recentemente um pequeno processo de reurbanização na área imediata da estação, mas uma ação insuficiente em sua escala para se melhorar a organização do meio ambiente urbano, que pelo elevado volume concentrando serviços e comércio torna a área com uma qualidade de ocupação sofrível. Trata-se de uma área com razoável verticalização, mas majoritariamente comercial. Um pouco mais afastado há algumas áreas residenciais de classe média.

A partir desta estação o entorno torna-se basicamente horizontal, com ocupação residencial de classe baixa, muito pouca infraestrutura, ausência de serviços e pequenos comércios de bairros, até a localidade de Saracuruna, onde ocorre a transferência entre sistemas de trens. Próximo a esta área existe uma refinaria, com uma área de proteção ambiental e o tráfego intenso de caminhões, e a existência de instalações industriais de pequeno e médio porte em atividades de suporte a refinaria.

13 - Saracuruna – Vila Inhomirim

Trata-se de uma área ainda em processo de organização, com ocupação de residências de baixo poder aquisitivo, extremamente árida, e com ausência de serviços, existindo alguns poucos comércios de bairro. Faltam pavimentação, abastecimento de água e escoto, iluminação

pública. Na localidade de Piabetá há um pouco mais de concentração de comércio e alguns poucos serviços. Há próximo ao centro uma praça que se constitui numa das poucas áreas verdes do local.

A partir desta localidade, o entorno adquire algumas características rurais, com grandes espaços vazios.

Trata-se de uma região a cerca de 40 km do centro do Rio, mas que devido a um serviço de transporte de qualidade ainda não pode ser totalmente ocupada. Por ser uma área de pé de serra tem água mais abundante, algumas áreas de proteção, muito verde e um clima mais agradável.

14 - Área de Magé

Trata-se de um núcleo distante do Centro da RMRJ. É muito mal servido por sistema de transporte, mas próximo à estação há áreas disponíveis que podem ser utilizadas de forma mais imediata para projetos residências e de pequenos serviços que ainda não existam na Cidade, uma vez que esta é pouco conectada aos demais centros urbanos da RMRJ.

15 - Pilares – Maria da Graça

Trata-se de uma área atendida pela linha férrea do ramal de Belford Roxo e Linha 2 (alias 1B) do Metro.

O principal pólo desta região é a localidade de Madureira (atendida pela estação de Mercadão), seguida pelas localidades de Irajá (Metro) e Pavuna / São João de Meriti e Belford Roxo.

A região teve a sua ocupação basicamente com origem industrial, e residencial para atender a indústria. Com o processo de violência, as indústrias migraram em sua quase totalidade gerando galpões industriais vazios e abandonados ao longo do trecho.

Uma das primeiras reestruturações de reocupação de indústrias vazias é o caso do complexo Novo América, em Del Castilho. De uma fabrica de tecidos abandonada a área foi ocupada por um shopping que já concluiu sua segunda fase de expansão, e estão em construção no terreno do complexo diversos edifícios que abrigarão serviços (alguns já em funcionamento) e até mesmo um hotel. Mas, mesmo neste caso pode ser observada a questão do muro separando a cidade. Se de um lado já há a recuperação do outro na mesma localidade há uma grande área de favela, com ausência total de serviços.

Há região tem alguns pontos de ocupação residencial de classe média, por exemplo, em Maria da Graça, mas com presença de indústrias e muito poucos serviços, e como é lugar comum ausência de áreas verdes e de lazer.

Ao longo da linha do trem a situação é maior em degradação e abandono. Um exemplo de extrema degradação trata-se da área do Jacarezinho, local de extrema degradação de ocupação, qualidade de vida, abandono e ausência de regras mínimas de convivência. Como outro exemplo desta situação, mas em menor degradação, pode-se destacar a localidade de Cavalcanti, que muito embora ao lado de Madureira, um grande pólo regional, está totalmente degradado e mostra claros sinais de decadência urbana.

Há uma grande presença de favelas ao longo das linhas e claros sinais de presença de áreas violentas. Em alguns pontos têm-se algumas iniciativas isoladas de retomada do crescimento com o aparecimento de construções para a classe média.

No caso desta área tem-se que há não somente o muro da ferrovia, mas também do Metro para a segregação da cidade. Nos locais onde há as iniciativas isoladas pode muito bem constatar a cidade dividida, ou seja, do lado onde não há favelas, tem-se sinais de casos isolados de recuperação, enquanto que nos outros há a degradação.

Áreas apontadas como de interesse em processo de crescimento

Estrada de Madureira de Nova Iguaçu a Campo Grande

É uma área ligando a Baixada do Rio de Janeiro com a Zona Oeste. Hoje tem alguma ocupação principalmente residencial, mas com inúmeros loteamentos em processo de licenciamento que deverá resultar num crescimento para o horizonte do estudo. Como ainda está em processo de ocupação, uma organização desta ocupação pode ser interessante, antes que esta ocupação prossiga de forma desordenada.

Itaboraí – Área próxima ao COMPERJ

Trata-se de uma área próxima ao complexo do Comperj e seu entroncamento com a rodovia BR -101 (ligando o Sul ao Nordeste – passando pelo litoral do país) e o Arco Rodoviário, ora em processo de implantação e que deverá ser principalmente uma via expressa, segregada focada na carga em deslocamento entre o norte e sul do país sem que a mesma precise atravessar áreas mais centrais da RMRJ.

Um processo de organização desta ocupação deverá ser objeto de considerações na sua organização, pois experiências anteriores no país demonstram que áreas similares tendem a ter uma ocupação desordenada e por população de baixa renda que vive a margem de grandes empreendimentos por não ter qualificação suficiente para obter uma melhor posição de trabalho no mercado que resulta do projeto, e que acaba por se fixar próxima ao local, para atender e prestar serviços que requerem baixa qualificação e remuneração.

Outras Áreas

Certamente que existem outras áreas na RMRJ que poderiam ser objeto de estudos. Estas áreas seriam: Barra – Recreio / Santa Cruz – Recreio / Niterói – Itaboraí entre outras.

Mas, como foi mencionado no início o foco na seleção das áreas de especial interesse do estudo foram às áreas lindeiras aos corredores de trem e Metro (zona do subúrbio) onde o entorno está degradado e requer estudo de reestruturação, requalificação de forma a se criar um plano de ocupação, na verdade uma regra de uso, um marco estabelecido que permitisse no longo prazo adensar a cidade, reduzir seus custos, melhorar a qualidade de vida das pessoas, direcionar as diversas áreas da cidade para suas novas vocações principalmente regatando a autoestima dos moradores, gerando atividades que agreguem valor e conhecimento.

E - CONTINUAÇÃO DA COOPERAÇÃO

O presente projeto de cooperação constitui-se numa primeira etapa, no intuito de construir uma parceria de longo prazo com o Estado do Rio de Janeiro. A cooperação tem como temática a articulação entre as políticas de transporte e de urbanismo, e se apoia em trocas de experiência entre as duas metrópoles. As profundas transformações esperadas na mobilidade devem servir de suporte para reimpulsionar o planejamento metropolitano e urbano do Rio de Janeiro, em todas as escalas do território.

Os parceiros aventaram diversas configurações. Essa cooperação poderá assumir a forma de ações conjuntas do IAU/STIF junto ao Governo do Estado, ou de ações separadas. A questão principal é o financiamento dessas ações de cooperação, que irá determinar o formato do compromisso entre as partes. Estas podem procurar se agregar a cooperações institucionais existentes, a ações pontuais de médio prazo, ou construir novos modelos de cooperação.

O Estado do Rio participa de diversas redes e ações de cooperação que poderiam servir como suporte para prosseguir com a atual ação de cooperação, ora financiada pela AFD. A Casa Civil entrará em contato com as diversas redes para avaliar as possibilidades de financiamento na área do transporte, do planejamento urbano e do meio ambiente. São as redes de regiões R20 (Schwarzenegger, Califórnia) em torno da economia verde, Climate group (Marc Couber, CEO em Londres), como parte do programa Aliança dos Estados e Regiões em prol da revolução climática, NRG4SD e a Organização Mundial das Regiões Unidas (M. Fogart, Azuay-Ecuador).

Paralelamente, agências de desenvolvimento bilaterais e multilaterais estão envolvidas em alguns projetos e estão preparando outros. A JICA está posicionada nos sistemas de transporte inteligente, ao passo que a cooperação alemã focaliza o transporte de carga e a organização da logística. O Banco Mundial estaria prestes a lançar uma série de licitações relacionadas com diferentes aspectos do planejamento metropolitano (plano estratégico, plano climático, plano de deslocamentos, política habitacional, gerenciamento dos riscos naturais...). Por outro lado, ofereceu financiar, através de um resíduo de financiamento, um estudo para um projeto piloto de ordenamento urbano em torno de uma estação ferroviária, baseado numa metodologia praticada no Japão.

Das conversas mantidas durante a missão, parecem emergir duas possibilidades para a continuação da ação de cooperação: participando de licitações para estudos de planejamento metropolitano, em diversas áreas, ou para assessorar o gerenciamento dos mesmos; ou, assessoria técnica através da cooperação apoiada por redes internacionais de regiões.

Num caso como no outro, será necessário se inserir no âmbito de convênios de cooperação firmados pelo Estado do Rio de Janeiro, já que o IAU e o STIF são órgãos técnicos que podem fornecer uma assessoria técnica, mas não têm condições de suprir política ou financeiramente tais ações de cooperação.

F - COMITÊ DE ORIENTAÇÃO DE 7 DE JUNHO DE 2013 PM

Principais elementos do Comitê de orientação do projeto de cooperação:

1 - Lembrando os objetivos da missão

- Missão nº1 sobre planejamento urbano e metropolitano
- Trocas sobre a articulação entre urbanismo e transporte em diferentes escalas

2 – Conteúdo da missão

Método de planejamento metropolitano: o caso da Île-de-France

- Planejamento metropolitano (cf. pwp missão 1): SDRIF
- Processo participativo metropolitano (pwp): SDRIF, Grande Paris, Paris Métropole, CDT
- Escala intermediária: Contratos de território (cf. texto do CDT *Plaine commune*)
- Instrumento de monitoramento-avaliação (pwp): Avaliação ambiental

Visitas de campo em volta de estações de metrô e de trem

- Reforma de estações ferroviárias e de metrô da periferia e do serviço transporte
- Projetos imobiliários na faixa de domínio da concessionária (SuperVia)
- Projetos privados de antigas plantas industriais (Nova América)
- Inconsistência da integração intermodal (Madureira...)
- Áreas degradadas no entorno das estações (Quintino, Sampaio...)

Oficina sobre desafios metropolitanos

- Localização dos desafios
 - o Cidade formal (área central, centro de Niterói, Zona Sul e Barra da Tijuca)
 - o Periferias degradadas (favelas, loteamentos dos anos 1920-1940, indústrias desativadas...)
 - o Expansões urbanas difusas
 - o Eixos de desenvolvimento industrial
 - o Arco intermediário Noroeste e Arco metropolitano
 - o Areais
 - o Litoral
 - o Áreas inundáveis
 - o Corredores ecológicos
- Identificação dos desafios
 - o Proteção: áreas naturais, patrimônio, enchentes, deslizamentos,
 - o Dinâmica: desenvolvimento econômico, urbanização, infraestruturas, centralidades no entorno das estações,
 - o Sociais: segurança, necessidades habitacionais, equipamentos de saúde pública, sociais, educativos, culturais,
 - o Urbanos: bairros degradados/abandonados, potencialidades; relação cidade e transporte, adensamento das periferias.

Preparação da reunião com o Secretário Estadual e o Banco Mundial

- Pwp “Rumo a uma Carta metropolitana”

Documentação fornecida

- Caderno IAU Estratégias metropolitanas
- Caderno IAU Urbanismo de projeto
- Contrato de território de *Plaine commune*
- Em breve: envio de uma publicação do IAU sobre revitalização de bairros de estações ferroviárias

Cooperação técnica na área de mobilidade urbana e de desenvolvimento sustentável
com o Estado do Rio de Janeiro

Instituto de planejamento urbano e regional Ile-de-France – Sindicato dos transportes Ile-de-France
Relatório de missão 1: Planejamento urbano - julho 2013

3 – Evolução do projeto

Comitê de orientação

- Comitê de orientação SEOBRAS, SETRANS, Casa Civil, AFD, IAU

Produtos

- Relatório de missão
- Preparação de um documento “Desafios metropolitanos cidade e transporte” de apoio ao Comitê estratégico metropolitano
- Preparação de cartografia sobre desafios metropolitanos (estrutura urbana, dinâmicas urbanas, desafios ambientais, sociais, econômicos, territoriais)
- Preparar elementos metodológicos sobre revitalização de bairros de estações ferroviárias.

O Estado fornecerá a seguinte documentação:

- Bases de dados georreferenciados (ver lista)
- Diálogo metropolitano

Cooperação

- Continuação das conversas visando identificar de novos apoios para essa cooperação técnica (R20, Climate group, NRG4SD, Organização das Regiões Unidas, projetos Banco Mundial, Fasep...)

Próximas missões

- o Julho: Missão 2: Governança dos transportes STIF/IAU
- o Outubro: delegação carioca em Paris:
- o Novembro Missão 3: Interface Urbanismo transporte STIF/IAU
- o Trocas entre delegações para produzir o documento “Rumo a um planejamento estratégico”.

RELAÇÃO DE PESSOAS ENTREVISTADAS

CASA CIVIL

Daniele Marino Lelles Abib Nepomuceno, Assessora de Financiamentos Externos

Bruno de Queiroz Costa, assessor de cooperação internacional, Serviço de Relações internacionais

Pedro Spadale, Subsecretário de Relações internacionais

SETRANS

Júlio Lopes, Secretário Estadual de Transportes

Waldir Peres, Superintendente de gestão, Agência Metropolitana dos Transportes Urbanos

José Carlos Leitão, Assessor

Henrique Dornelas Abelha Futuro, Assessor

SEOBRAS

Vicente Loureiro, Subsecretário, responsável pelos projetos urbanos regionais e metropolitanos

Milton de Mello Bastos, Assessor

Gerard Fischgold, Superintendente

Vera França Leite, Urbanista

Affonso Accorsi, Assessor

CEPERJ

Marta Bebianno Costa, Gerente de Projeto, CEPERJ

Banco mundial, transporte

Hiraoki SUZUKI, Lead Urban specialist, Finance, Economics and Urban development, World Bank

Fábio Hischhorn, Infrastructure consultant, Latin America and Caribbean Region, World Bank

SUPERVIA

Michele Santa Ritta Pietsch, Coordenadora do projeto olímpico, Chefe de projeto Rio Olympics, Supervia/trens urbanos

José Eduardo Fernandes Pereira, Gerente imobiliário Transvia

