



2 | REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

2. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRUCIO, Fernando L, e SANO, Hironobu, “*Associativismo intergovernamental: experiências brasileiras*”, Ed. IABS, Brasília, 2013;
- EMPLASA, “*Finanças Públicas e Capacidade de Investimento da Macrometrópole Paulista*”, São Paulo, 2012;
- FINBRA, Ministério da Fazenda, Secretaria do Tesouro Nacional, Finanças Municipais, 2000 a 2013;
- FNP [Frente Nacional de Prefeitos], “*g100 – Municípios Populosos com Baixa Receita per capita e Alta Vulnerabilidade Socioeconômica*”. Vitória, ES: Aequus Consultoria. Abril de 2015;
- IBGE, Pesquisas de Perfil dos Municípios Brasileiros (MUNIC), 2011 e 2015;
- RAMALHO, Ana Maria F, “*Autonomia e Cooperação: os Desafios da Gestão Metropolitana*”. Tese de doutoramento, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2009;
- TCE-RJ, Estudos Socioeconômicos dos Municípios, 2015;
- ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – campos e estimativas de produção do pré-sal;
- Aequus Consultoria - Anuário Finanças dos Municípios Fluminenses, 2016;
- Fundação Oswaldo Cruz – A saúde no Brasil em 2030: prospecção estratégica do sistema de saúde brasileiro: desenvolvimento produtivo e complexo da saúde, 2013;
- GECIV - Grupo Executivo do Complexo Industrial das Ciências da Vida do Estado do Rio de Janeiro, 2015;
- FGV Projetos – Estudo das Potencialidades Econômicas Regionais do Estado do Rio de Janeiro, 2011;
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – Produto Interno Bruto dos Municípios 2013;
- ____ – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – População dos municípios brasileiros 2015 e estimativas;
- MAXIQUIM ASSESSORIA DE MERCADO. Desempenho e comportamento competitivo da indústria de transformação de plásticos do Estado do Rio de Janeiro, 2009;
- Ministério do Trabalho e Emprego – Cadastro Geral de Empregados e desempregados, junho, 2016;
- Sistema FIRJAN – Anuário da Indústria de Petróleo no Rio de Janeiro / Panorama 2016.



| APÊNDICE

APÊNDICE 01

Reunião de integração técnica da equipe de especialistas com a coordenação do PDUI

Durante os dias 5 e 6 de setembro, realizou-se em Curitiba, Paraná, nas dependências do escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados, uma reunião de integração técnica entre a equipe de especialistas e a coordenação do Plano Estratégico.

Durante um dia e meio, sob a orientação do Coordenador Geral Willy Müller e do Coordenador de Estratégias Jaime Lerner, os temas referentes aos sete eixos estruturantes do Plano foram debatidos e pensados a partir da visão do território metropolitano, resultando numa releitura da proposta inicialmente apresentada de macrozonas da Região Metropolitana. Além disso, foram elencadas estratégias e definidos instrumentos para cada uma das três macrozonas, a fim de estruturar propostas multifuncionais, garantindo a integração técnica entre os eixos. Esse exercício serviu também para comprovar a factibilidade das propostas que estavam sendo elaboradas individualmente por cada especialista, bem como permitiu esclarecimentos sobre pontos polêmicos que haviam surgido no decorrer da elaboração dos últimos relatórios e que envolviam a definição de pontos pertinentes a temas distintos do tratado pelo especialista.

Os principais pontos debatidos e os destaques da reunião foram encaminhados para o Diretor Executivo da Câmara Metropolitana por meio de uma carta do Coordenador Geral, enviada eletronicamente no dia 20 de setembro, copiada nas próximas páginas.



Reunião de Integração Técnica





Sr.
Vicente de Paula Loureiro
Secretaria
Câmara Metropolitana
Governo do Estado Rio de Janeiro

Prezado Vicente,

É com grande prazer que envio estas linhas para seu conhecimento. Os trabalhos do PDUJ estão sendo uma grande experiência pessoal, que aproveito a agradecer mais uma vez a possibilidade de participar com o consultor internacional, mas também estão sendo uma troca de conhecimento, intuição, dúvida e certezas entre grandes profissionais consultores e o próprio time da Câmara sob sua liderança, realmente enriquecedor. Espero que todo esse esforço imenso seja ao final um grande sucesso.

Gostaria de ressaltar e compartilhar com você alguns aspectos do debate iniciado em Curitiba, numa reunião "jarrete" realmente boa. São reflexões pessoais que coloquei também dentro do grupo, e gostaria de saber sua opinião. Em geral, mesmo pela própria dinâmica pessoal do Jaime e seu time, muito mais "arquitetos do urbanismo", fantástico "acupuntor" até nas grandes escalas do planejamento, ou por o próprio calendário dos produtos, tinha a sensação de ter passado muito rápido por algumas questões que considero importantes, sem ser extraordinárias. Estou-me referindo a uma leitura muito primária e básica do que representa um Plano Diretor.

Esse tipo de documento como você bem sabe é tendente a um grau de abstração obviamente necessária, por vários motivos: por resumindo pela profundidade conceitual dos temas tratados e as possíveis soluções sempre de caráter sintético, é também pela linguagem própria dos especialistas, incluídos nós os arquitetos com aquela deformação que o nosso saber nos deu o desenho.

Muitas vezes escutei o Jaime reclamar de esta falta de simplicidade e com razão. Os documentos são uma referência sintética que deve estabelecer prioridades e cumprir com as responsabilidades da missão, mas ao mesmo tempo será um documento de caráter público, uma oportunidade de colocar as grandes e elevadas questões do planejamento na discussão mais horizontal e participativa. Um documento público e político ao fim, destinado a ser entendido por muitas e diferentes escalas da sociedade. Discutido por ela.

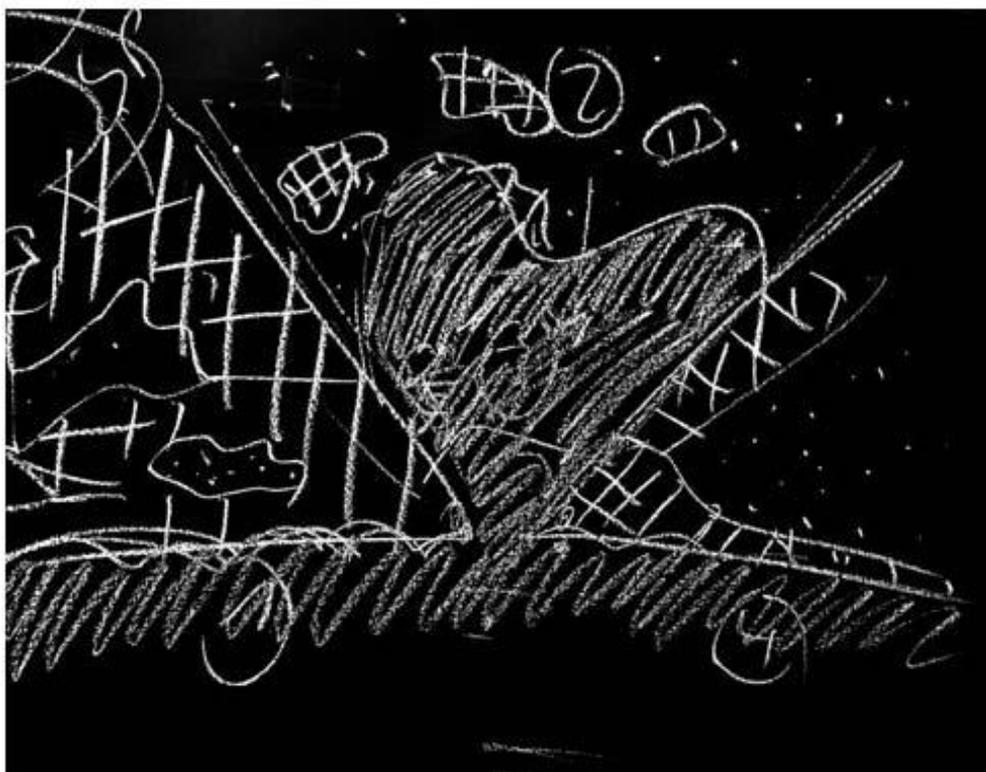
É claro que uma das formas que temos de nos colocar numa linguagem menos especializada e nos avançar ainda sem ter grandes certezas nas definições dos pre-desenhos, das especulações materiais, tentando dar forma imediata as intuições - muitas de elas baseadas em profundas convicções e grandes experiências. Nada a discutir, acredito nessa metodologia do ida e volta, do que nós no IIAO chamamos de reflexão multiescalar, e como eu gosto de falar, de aquele movimento da retina do olho para enfocar e des-enfocar, adaptando-nos a um zoom in ou zoom out permanente e metodológico.

Mas ao mesmo tempo estou convencido que essas ideias gráficas, esse pensamentos formalizados, precisariam como Plano Diretor com vocação de instrumento público e político, algumas outras referências, algumas "chaves" comunicativas de maior simplicidade ao mesmo tempo que potencial ideográfica para ser retidas não com um, aquelas coisas que não precisam de ser decifradas de forma complexa, nem ter muita fé na experiência profissional de cada um para acreditar nelas, sem falar só de uma parte sino colocando todas elas de uma vez.

Essas ideias gráficas comunicativas, até com vocação de "populares", no melhor sentido da palavra, são chaves que facilitam muito o trânsito pela fase árida do planejamento escrito, e ajudam a receber os projetos formais como muito mais coerentes e necessários. Lembra-se que quando o Oriol Bohigas explicou para um jovem prefeito que estava a ponto de ganhar os JJOO para Barcelona, (Pascual Maragall), ele desenhava num guardanapo um simples esquema: dentro dos rios a cada lado, a montanha acima e o mar abaixo, um óvalo imperfeito com quatro grandes manchas: era a ideia força de como desenvolver Barcelona aproveitando esse evento. Tudo o mundo entendeu, não precisaria de muitas explicações, que era obviamente muito mais complexa.

Quero com partir essa ideia, que já venceu no workshop de Curitiba: qual seria esse guardanapo do PDU no Rio? Porque se podemos simplificar o Plano num guardanapo, a batalha da comunicação pública - política - tem mais chances de ser bem conduzida. Para mim, uma das ferramentas que podemos utilizar de forma bem simples é estabelecer a priori qual é a leitura mais óbvia do território, aquela que sai da forma da paisagem resultante entre natureza e urbanidade: Numa realidade como Rio, marcante até a exageração de essa força expressiva entre os dois opostos, com vertente em escenografia social esse conflito até em cartões postais. Não existe outro caso igual no mundo (talvez poderia dizer algo igual e contrário ao mesmo tempo de Hong Kong) e não deveria ser considerado banal aquilo que está no imaginário coletivo, na identidade marcada de onde sou, onde moro, aonde vou. Possui toda a experiência comunicativa previa antes de começar a falar nada do Rio.

Nesse sentido, eu considero, e peço desculpas pela longa argumentação, que deveríamos tentar fazer essa leitura básica baseada na realidade "postal" do território. Muitas vezes os desejos ocultam a tozudez da realidade, como é o caso da Baía de Guanabara que mais que um integrador que irradia atração para seu centro de gravidade em todo seu perímetro (algo que se lê de forma subliminal em todos os croquis do pre-desenho articulando a imagem da Baía Recuperada), deveríamos ver que sai do Rio Metropolitano que segue regras simples: Qual é a relação do território entre natureza e urbanidade, e qual é a vocação de cada espaço?



Uma leitura do Rio Metropolitano desde esse ponto de vista dá como resultado um mapa distinto dos desejos: aparecem três áreas, três macro-zonas com marcado caráter específico, bem diferenciado.

Área 1, o Rio Capital, o Porto, e a vocação de desenvolvimento urbano seguindo os trilhos, a relação com São Paulo e o território interior, a conquista das orlas, vocação de densidade urbana, a Baixada Fluminense como paradigma de novas centralidades.

A NATUREZA ENVOLVIDA DE URBANIDADE.



Área 2; a região central, espaço do meio-ambiente, a bacia da baía de Guanabara, a relação metropolitana com as serras, a vocação de proteção meio-ambiental sustentável.

A URBANIDADE ENVOLVIDA DE NATUREZA

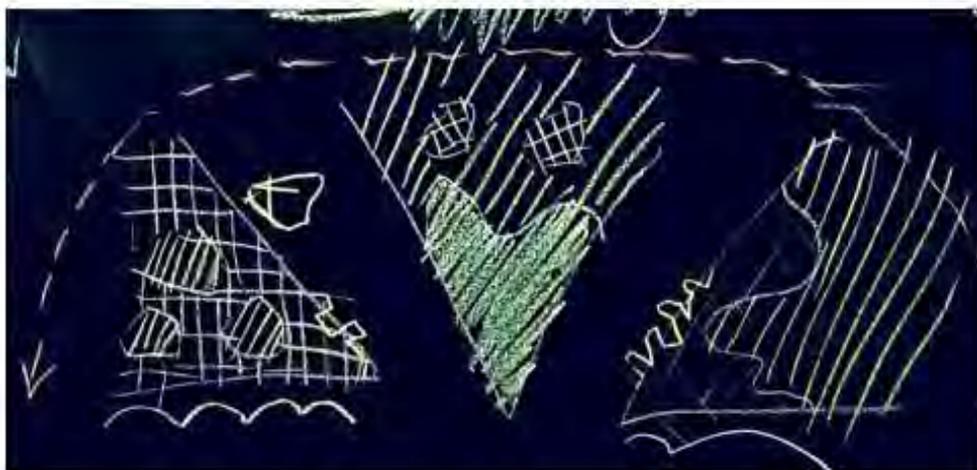


Area 3: O Polo Niterói-São Gonçalo, o triângulo do norte, a vocação das indústrias navais, o espelho assimétrico do Rio Capital: Niterói não é Rio, São Gonçalo não é A Baixada, e Maricá não é a Barra. O que não foi, que é distinto é deveria ser outro no futuro.

A URBANIDADE ENTRE A AGUA E A NATUREZA.



Visto assim, ainda de forma muito provisional e por descobrir, o Rio Metropolitano é uma sequência de três macro-espços de ordem maior, classificados por uma leitura simples da paisagem "postal". Uma relação de porções, que precisam se identificar perfeitamente para estabelecer as vocações de cada um.



Esses diagramas, até considerados "inocentes", marcam um ponto de partida que não tem nada de inocente porque detectam tendências de ordem maior que já existem no imaginário do espaço metropolitano, marcam diretrizes claras a ser interpretadas e ajudam a os programas de atuação e os posteriores projetos de intervenção a ser digeridos de forma natural. Ao mesmo tempo alertam contra aqueles desejos da intuição que não são coerentes com cada espaço nem tem suficiente força para cambiá-lo.

Em fim, essa forma de "Torta Metropolitana", se me permite a expressão, que é com pleia com a presença do mar, e a ligação do Arco Metropolitano, deteta claramente com simples esquemas que representam as realidade dessas macro-zonas metropolitanas, em palavra do Ricardo Pontoal das *Macro-Punturas metropolitanas*: Qual é a vocação evidente de cada uma delas, é como podemos projetar seu desenvolvimento baseados no DNA mínimo: aquela relação entre geografia e sociedade que tem como resultado o habitat.



Deixo aqui essa reflexão para sua consideração, ja coloquei essa questões de forma provisional no workshop em Curitiba, e vou preparar uma material com mas elaboração e densidade de informação para o dia 6 na Câmara.

Desculpa o atrevimento de enviar de forma direta este longo mail-reflexivo e gráfico, que vou compartilhar claro com meus colegas do fim e Quanta, Jaime Lerner e os consultores.

Muito obrigado, um forte abraço,

Willy Müller
architect, principal
WMA Willy Müller Architects
Barcelona
[+34 672783365](tel:+34-672783365)
mullerwma@gmail.com
www.willymullerarchitects.com

Barcelona Urban Science Lab
Director
Founder & Professor **IAAC**
Institute for Advanced Architecture of Catalonia
Pujades 102, 08005 Barcelona
Tel: [+34 93 320 95 20](tel:+34-93-320-9520)
muller@iaac.net
www.iaac.net

A partir desse encontro técnico foram realizadas no escritório do Consórcio Quanta Lerner no Rio de Janeiro diversas reuniões entre os especialistas para aprimorar as propostas multifuncionais. O resultado desse trabalho foi apresentado no dia 7 de outubro, durante a reunião mensal do Consórcio com a Câmara, por Willy Müller, que fez a introdução, e por Paulo Canedo, que representando o grupo de especialistas, apresentou o trabalho desenvolvido. As duas apresentações estão a seguir.



PDU

ideogramas: a memória gráfica
do território

OUTUBRO 2016 - RJ

WILLY MÜLLER



workshop Curitiba









“Prefiero dibujar antes que hablar. Dibujar es más rápido y deja menos espacio a las mentiras”

Le Corbusier

RODOVIAS			
FEDERAL	ESTADUAL	MUNICIPAL	
Asfalto - 4 ou 6 lanes	Asfalto - 2 ou 4 lanes	Asfalto - 2 lanes	
Asfalto - 2 lanes de implantação			
Asfalto - 2 lanes			
ESTRADAS			
Asfalto			
Asfalto			
Asfalto			

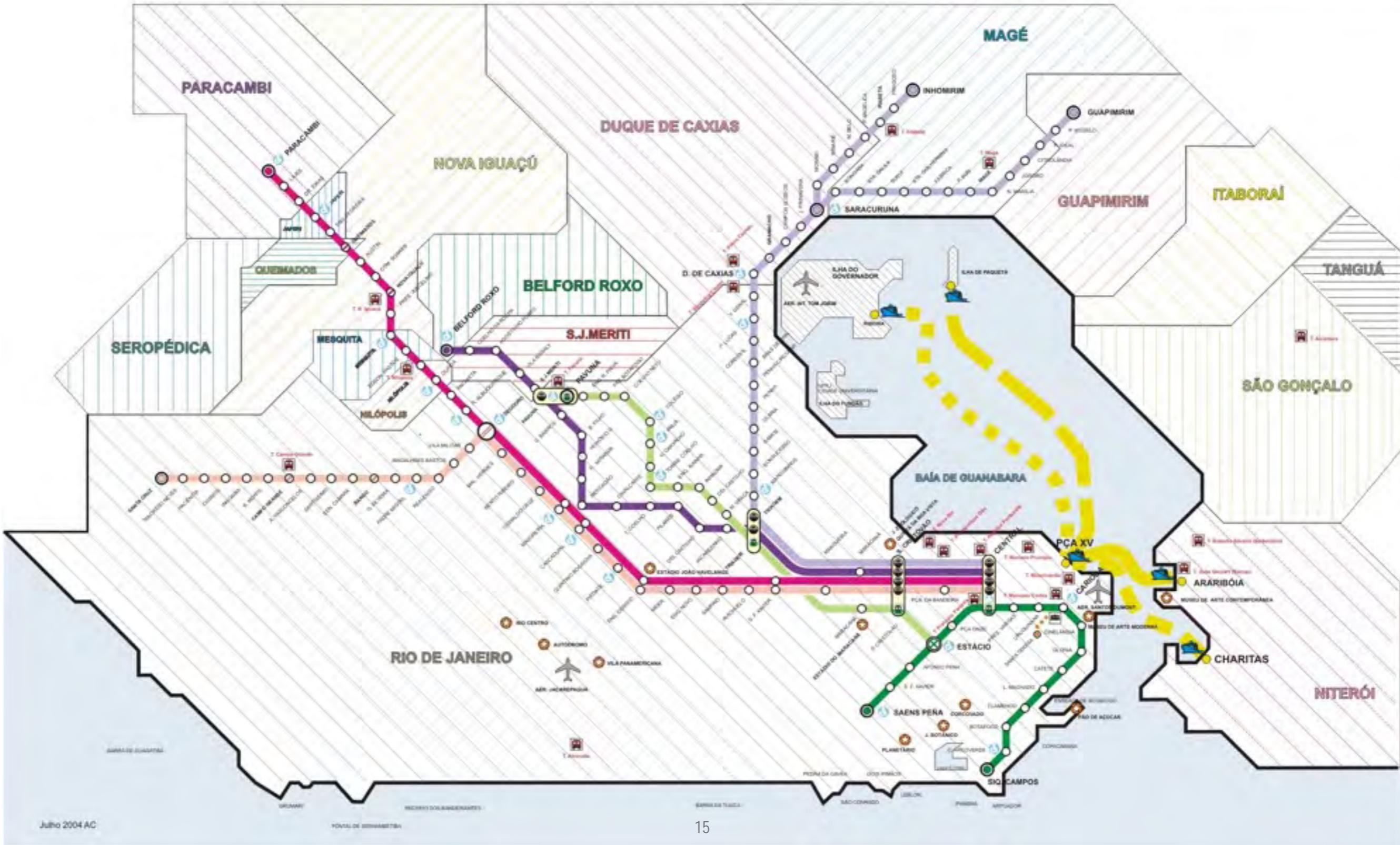
Capital	Limite Interestadual
Sede de Município	Limite Intermunicipal
Sede de Distrito	Limite de Estado de Conservação da Natureza (UCR)
Localidade	Região Metropolitanas
Rancho e Anteriores	Distância em km
Perímetro	Aeroporto
Ferrovias	Campo de Pousa
Túnel	Porto
Sede de SES- RJ	Farol
IOC - Sede das Residências de Obras e Conservação	Sede de Polícia Rodoviária Federal
Ponto de Projeção de Neve	Sede de Polícia Rodoviária Estadual
Ponto Fiscal	Ponto de Ativa Rodoviária Federal
Símbolo Desconhecido	Ponto de Ativa Rodoviária Estadual
Projeto de Política D- Direcional	Projeto de Política D- Direcional
Risco SES- RJ de rede GPS SES- RJ	Risco SES- RJ de rede GPS SES- RJ (em pontos)



SECTRAN-RJ

SISTEMA DE TRANSPORTE NA REGIÃO METROPOLITANA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

LEGENDA			
	Ramal: Sta Cruz		PCA XV / Araribóia
	Ramal: Nova Iguaçu/Paracambi		PCA XV / Charitas
	Ramal: Belford Roxo		PCA XV / Paqueta
	Ramal: Saracuruna/Magé/Guapimirim		PCA XV / Ribeira
	Linha 1: Saens Peña - Siqueira Campos - Gaveia		Lago da Carioca / Sta Teresa
	Linha 2: Pavuna - Estácio		Estações Rodoviárias
	Estações de Integração		Aeroportos
	Estações com Acessibilidade		





hanryabreu

Legenda

	Linha 1 - Coral Subway Line 1 - Orange	Metro Rio		Linha 4 - Amarela Subway Line 4 - Yellow	Rio Barra
	Linha 1 - Deodoro Train Line 1 - Deodoro	SuperVia		Linha 4 - Belford Roxo Train Line 4 - Belford Roxo	SuperVia
	Linha 1 - Aranjibia Ferry Line 1 - Aranjibia	Barcas S/A		Linha 4 - Mangaratiba Bus Line 4 - Mangaratiba	Barcas S/A
	Linha 2 - Verde Subway Line 2 - Green	Metro Rio		Linha 5 - Saracuruna Train Line 5 - Saracuruna	SuperVia
	Linha 2 - Santa Cruz Train Line 2 - Santa Cruz	SuperVia		Linha 5 - Angra dos Reis Bus Line 5 - Angra dos Reis	Rio Barra
	Linha 2 - Paqueta Ferry Line 2 - Paqueta	Barcas S/A		Linha 6 - Guapimirim Train Line 6 - Guapimirim	SuperVia
	Linha 3 - Japeri Train Line 3 - Japeri	SuperVia		Linha 6 - Charitas Ferry Line 6 - Charitas	Barcas S/A
	Linha 3 - Cocotá Ferry Line 3 - Cocotá	Barcas S/A		Linha 7 - Vila Inhomirim Train Line 7 - Vila Inhomirim	SuperVia
	Linha 3 - Azul Subway Line 3 - Blue	Metro Rio		Linha 8 - Paracambi Train Line 8 - Paracambi	SuperVia

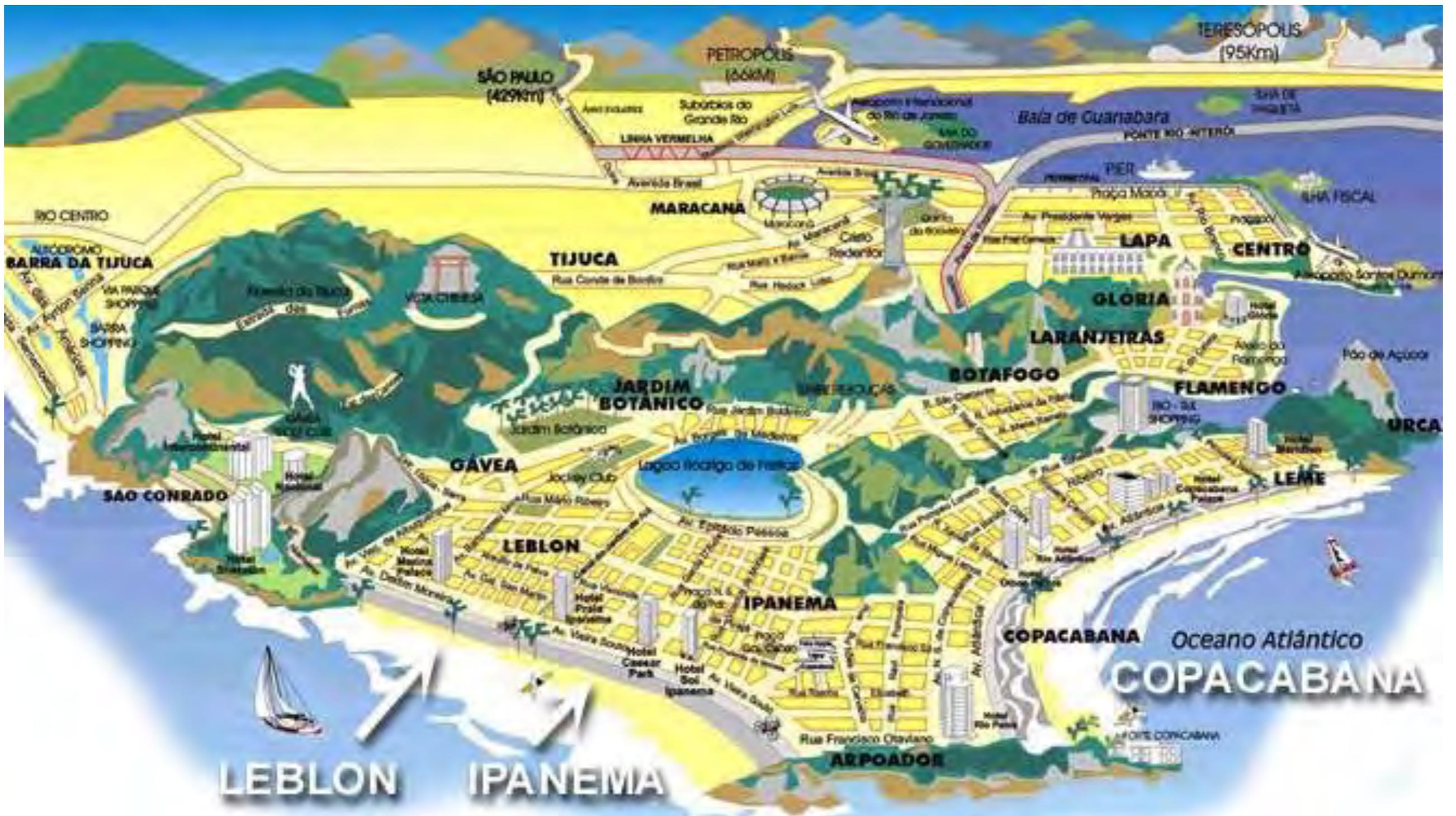
	Teleferico A Cable Car A	SuperVia
	Teleferico B Cable Car B	SuperVia
	Transoeste Transoeste SMT System	SMT
	Transcarioca Transcarioca SMT System	SMT
	Transolimpica Transolimpica SMT System	SMT

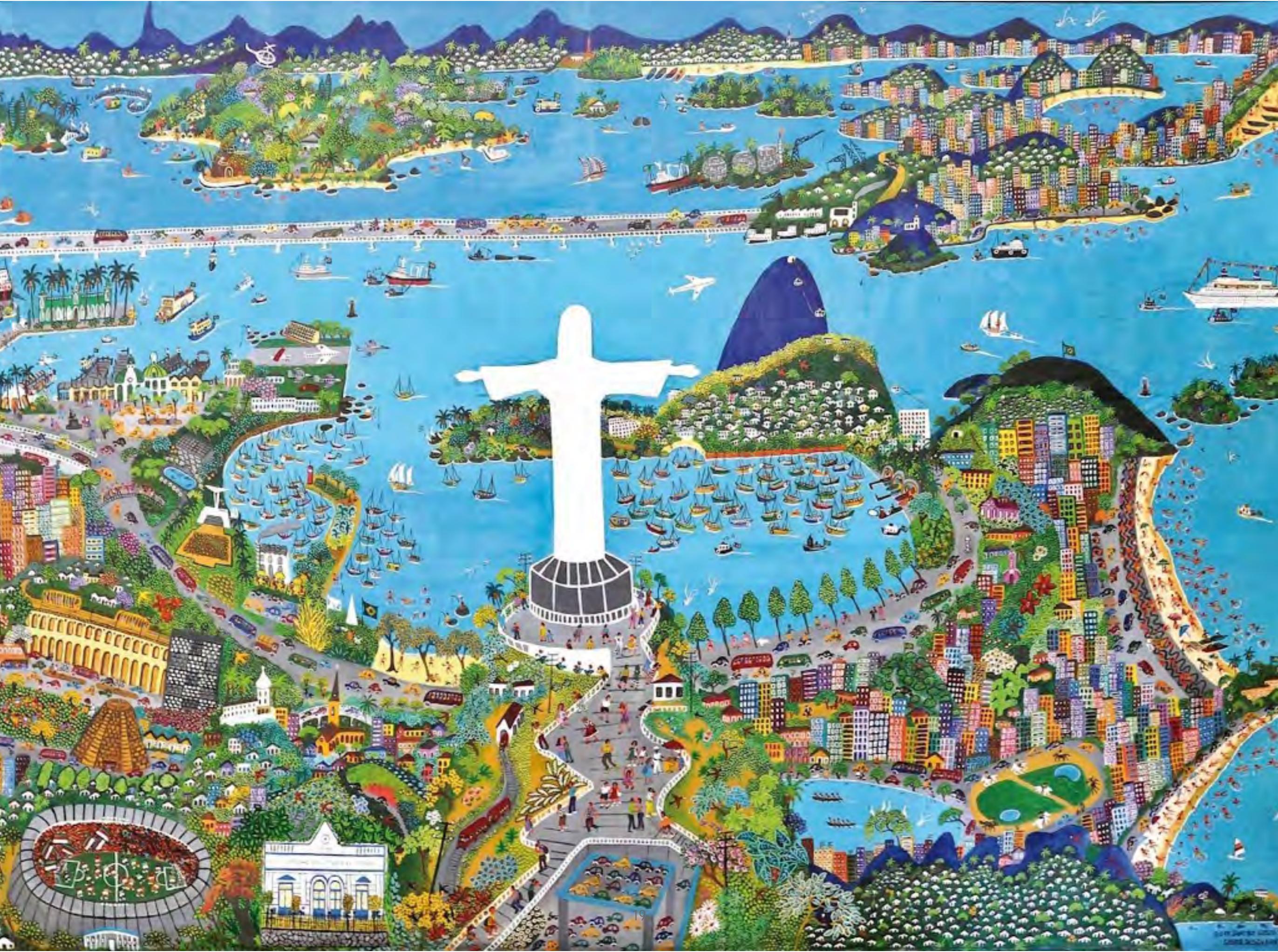
	Estação Station
	Estação de Integração - Grátis Integration Station - Free
	Estação de Integração - Tarifada Integration Station - Paid
	Estação de Ônibus Bus Station
	Bicicletário Bike Parking Station
	Estações com elevador Stations with elevator
	Linha de Barcas/Catamarãs Ferry Line

Informações Úteis

	Barcas S/A www.barcas-sa.com.br	0800 721 1012
	Metrô Rio www.metrorio.com.br	0800 595 1111
	SuperVia www.supervia.com.br	0800 726 8404
	Rio Barra S.A. www.riobarra.com.br	(21) 2532-1726
	Metrô www.metro.com.br	(21) 2333-0000
	SMTR www.smtr.br	1748
	Agetransp www.agetransp.com.br	0800 285 9796













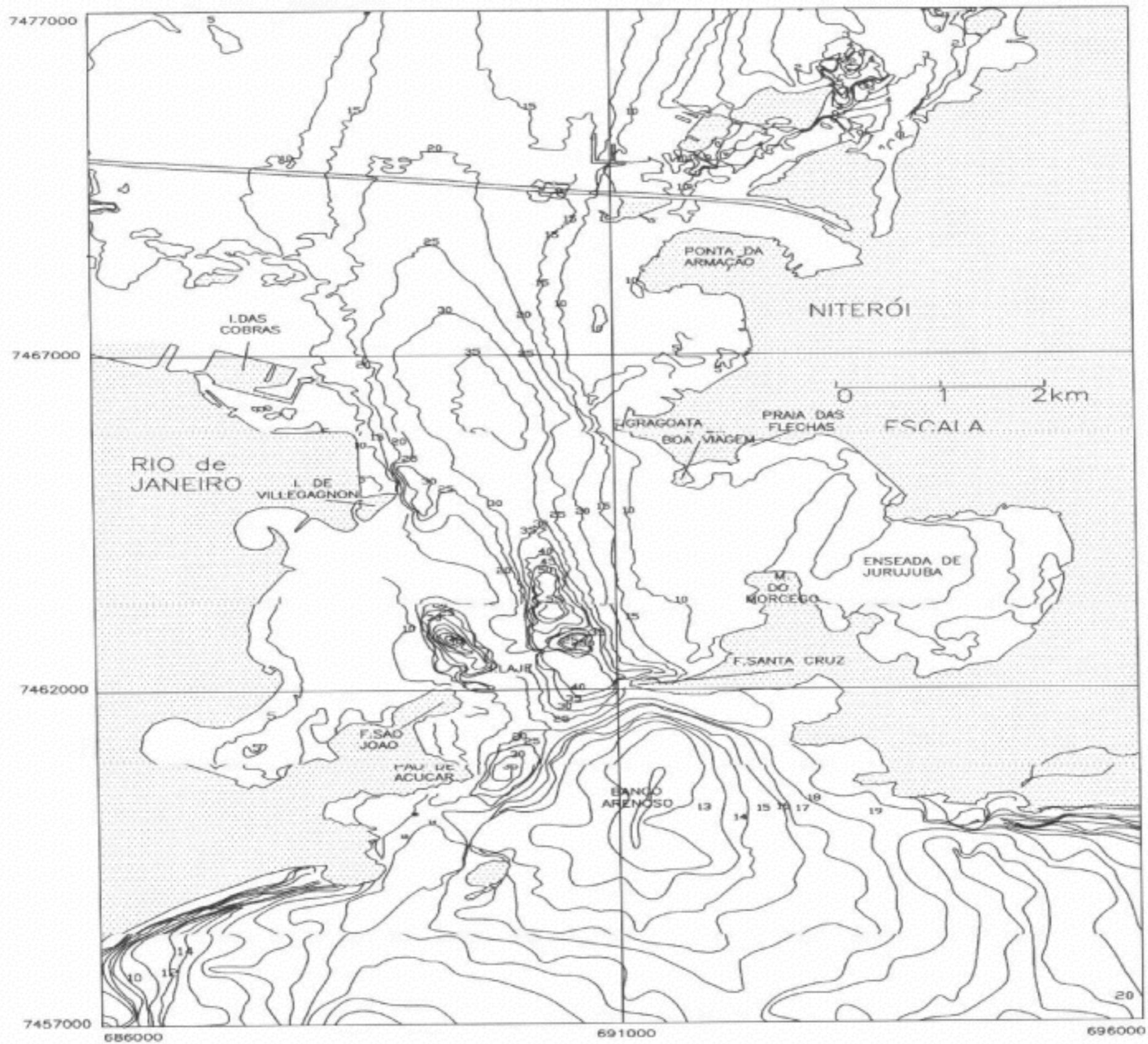
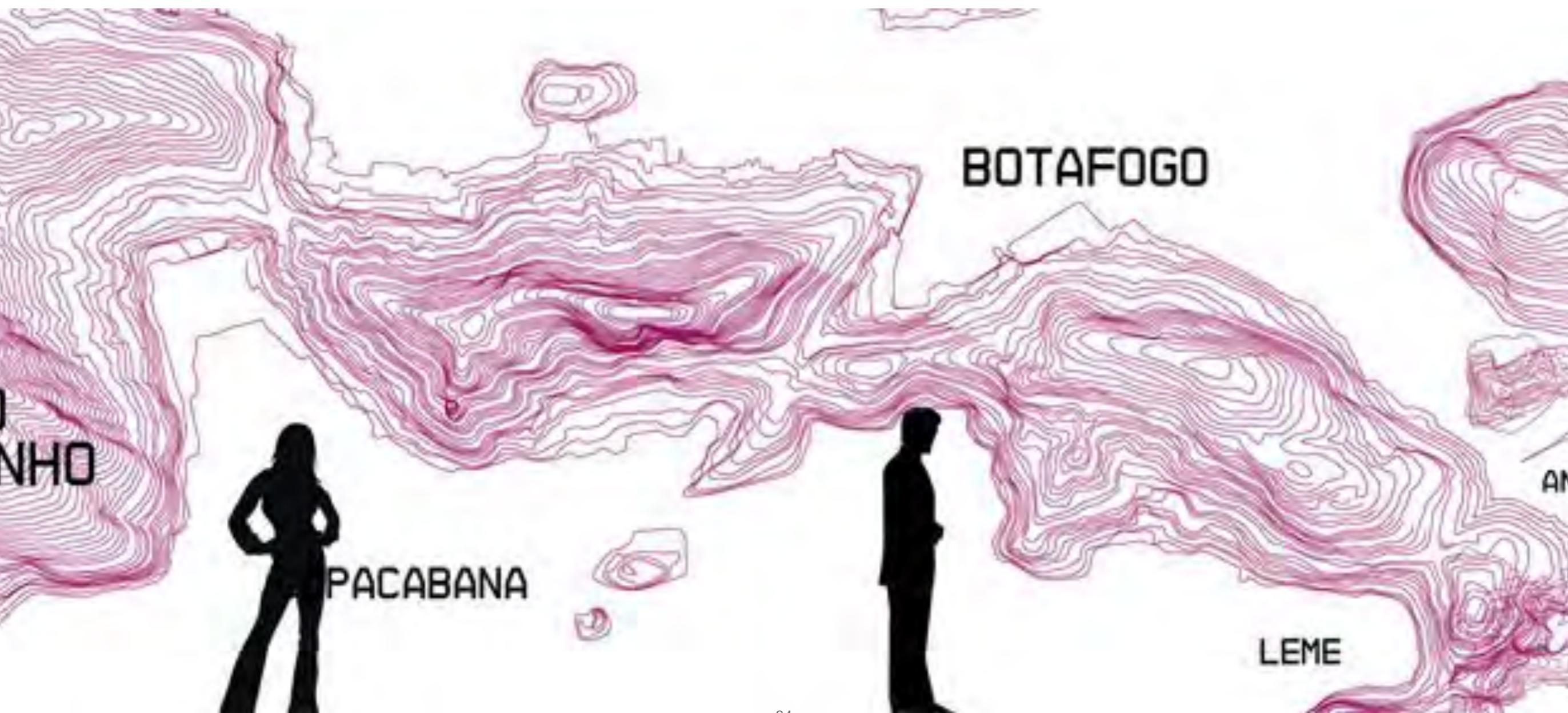
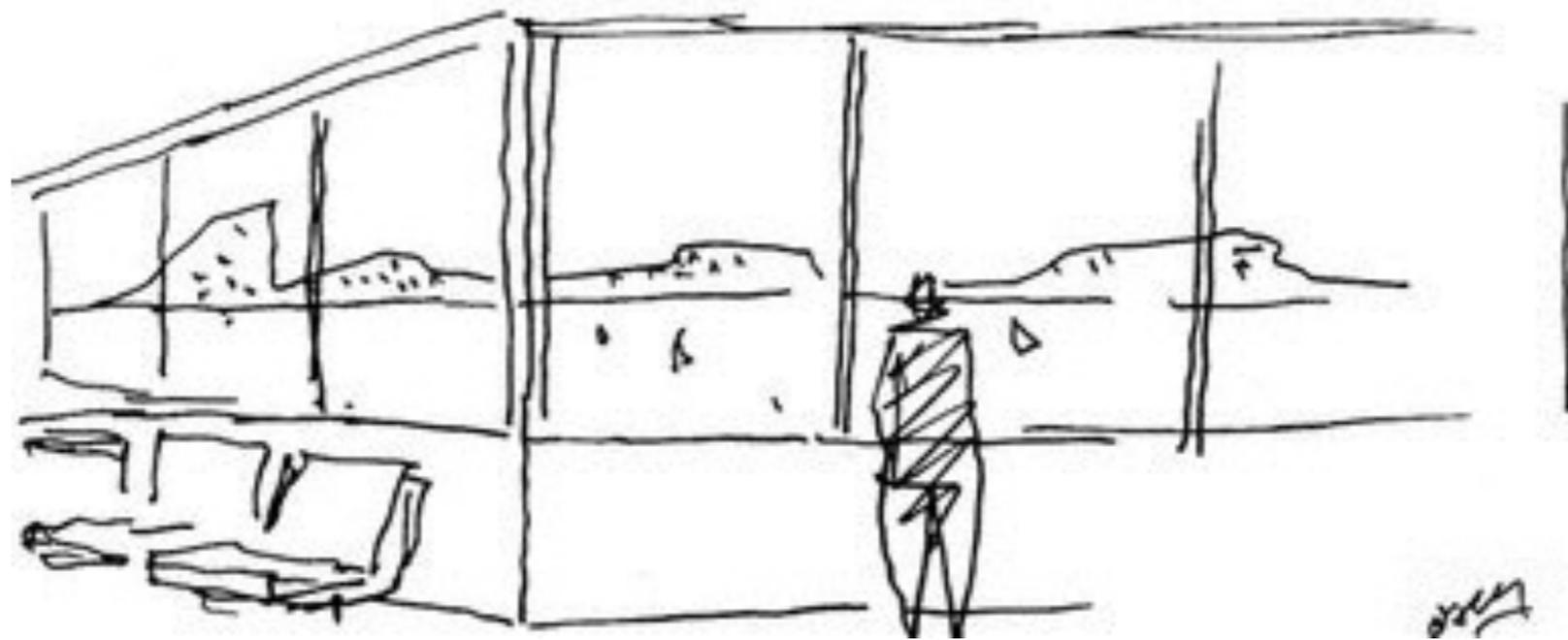


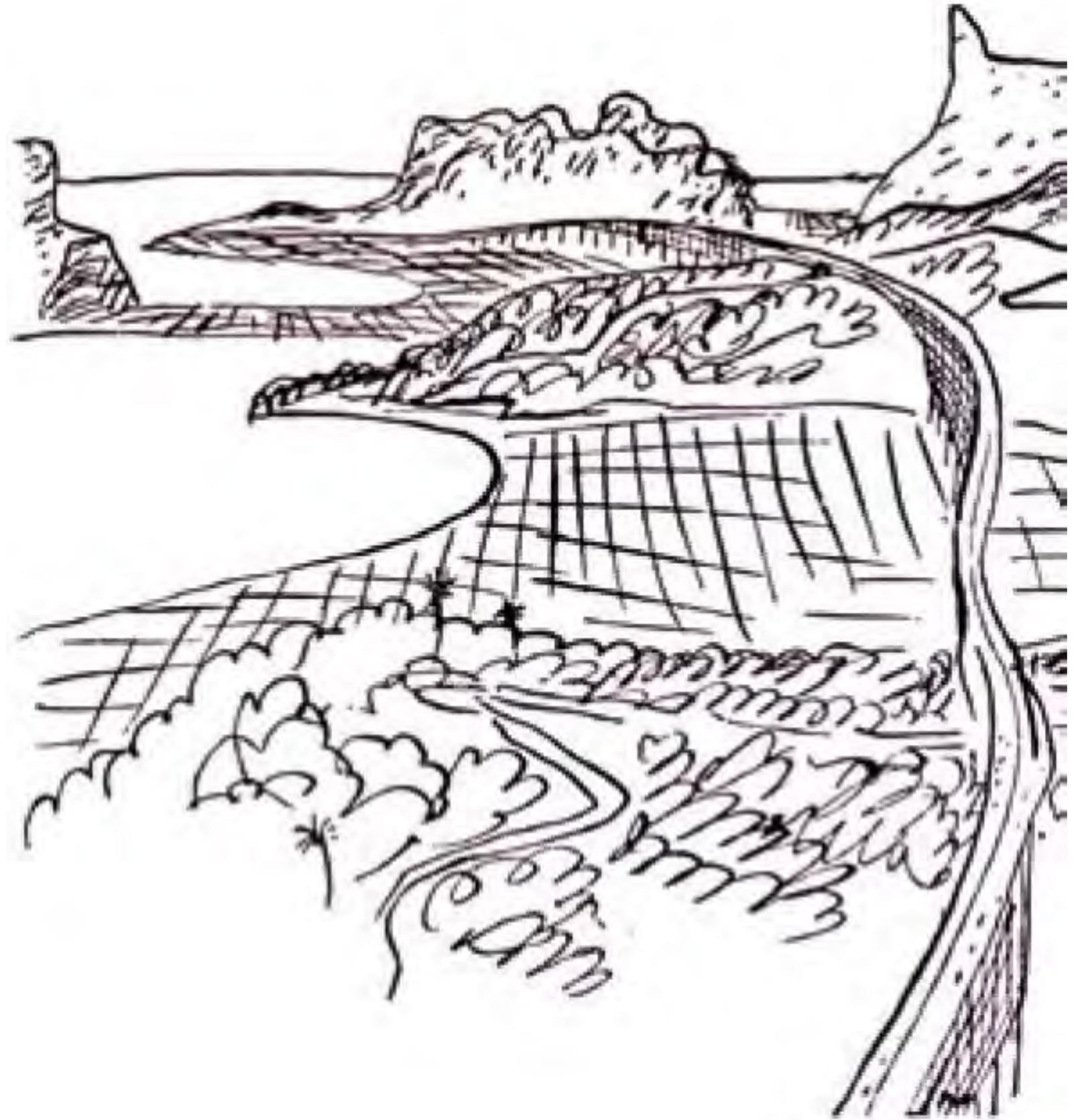
Fig.19: Mapa de batimetria da Baía de Guanabara.
Fig.19: Bathymetric map of the Guanabara Bay.



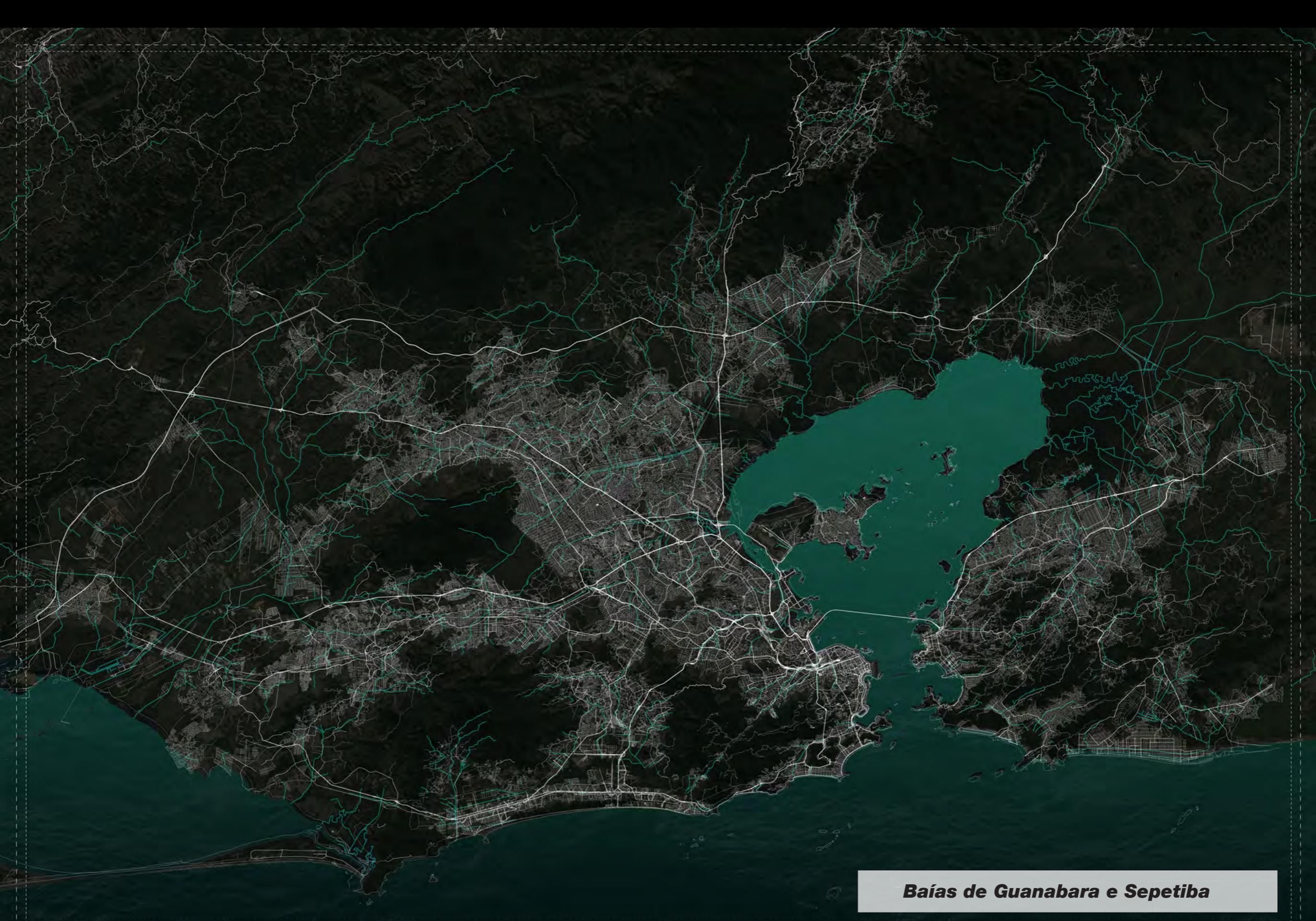




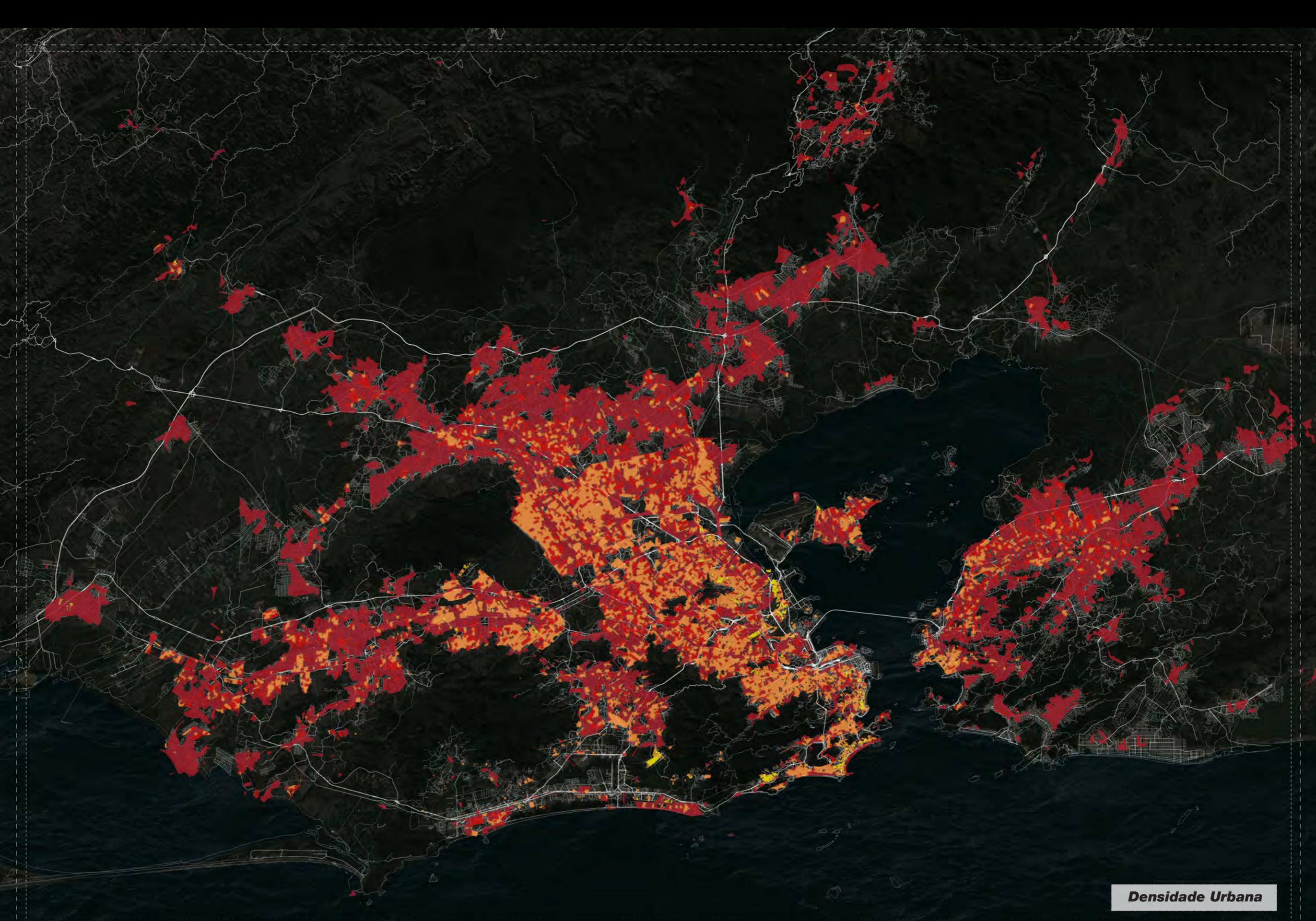




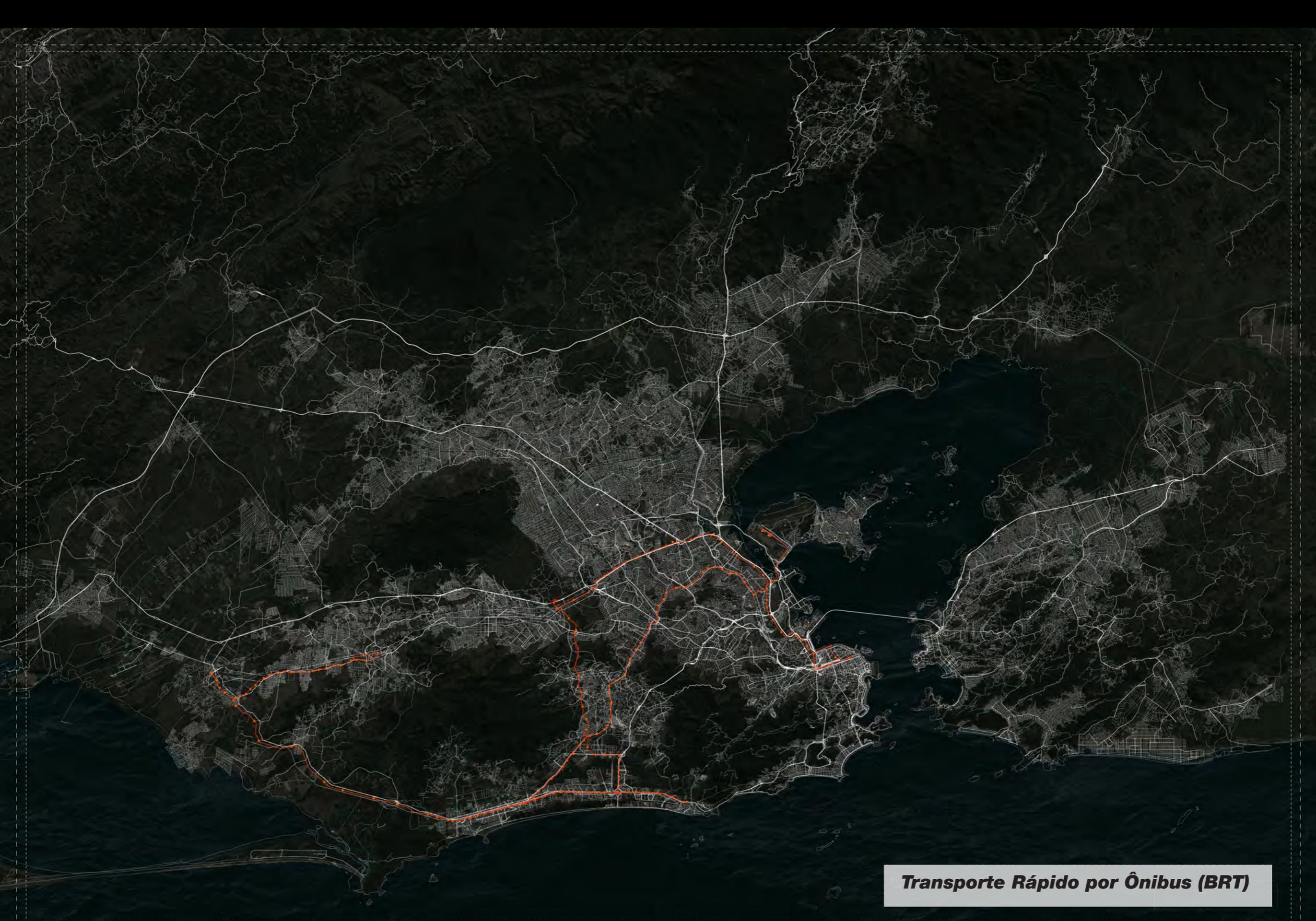




Baixas de Guanabara e Sepetiba



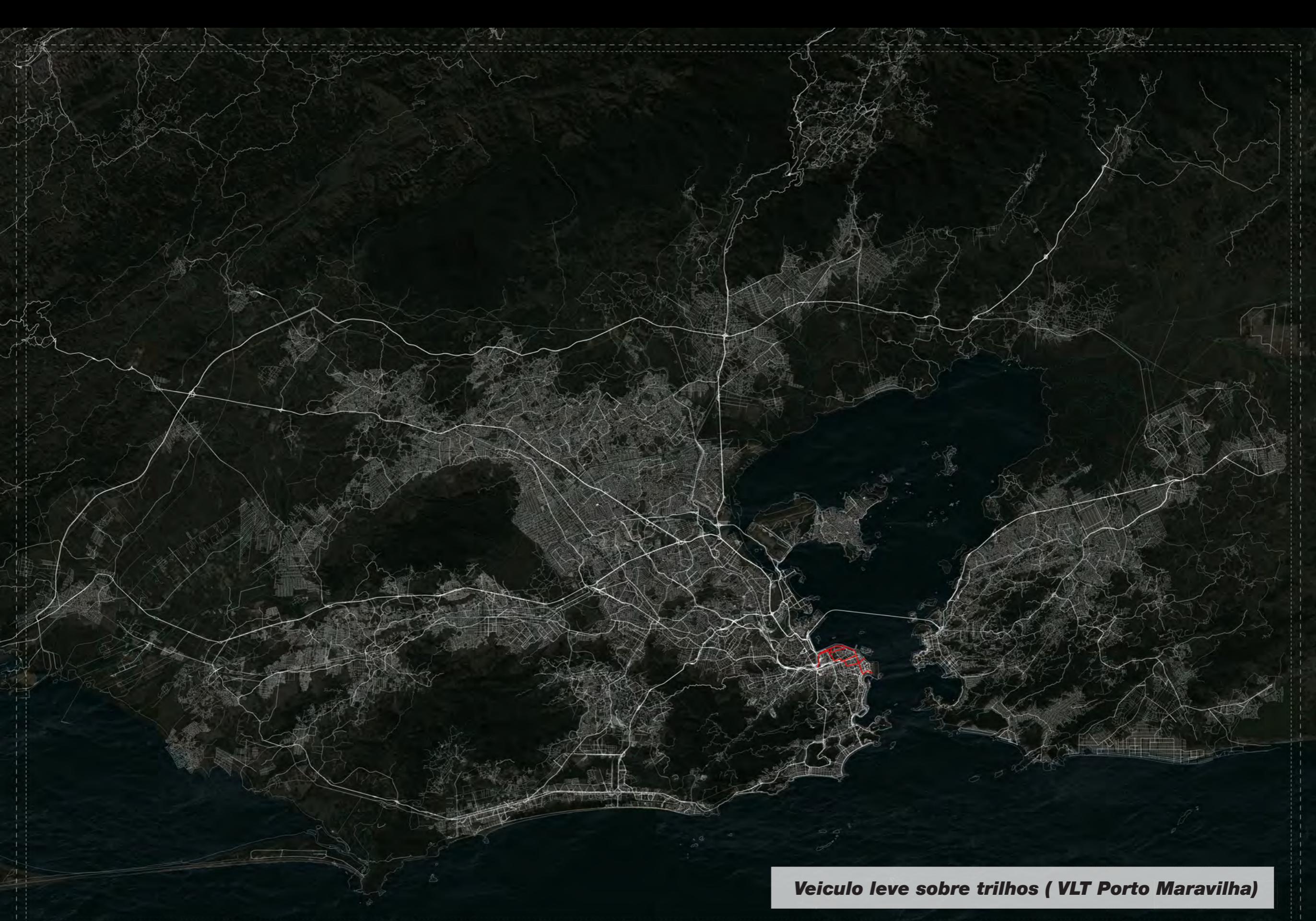
Densidade Urbana



Transporte Rápido por Ônibus (BRT)



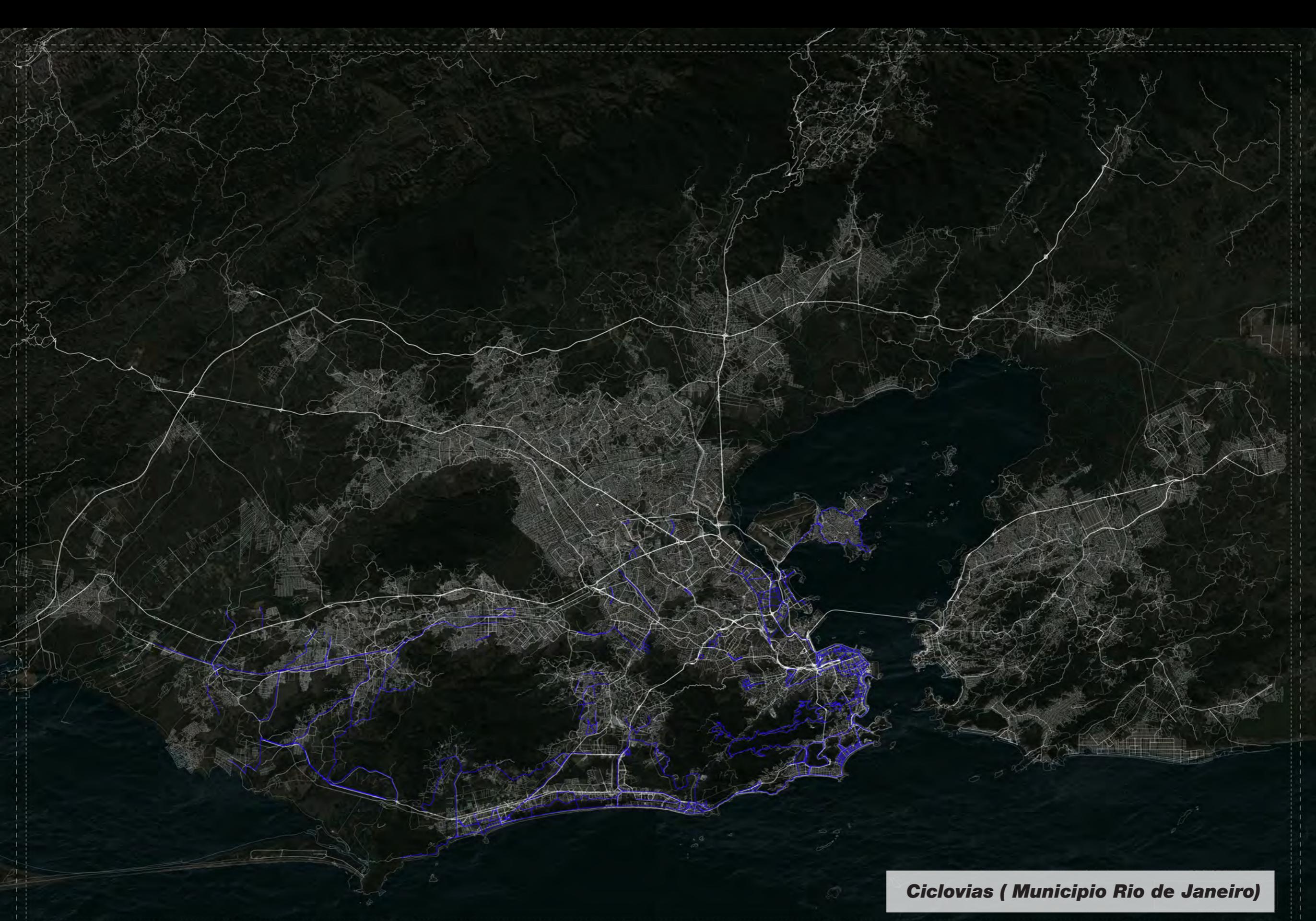
Arco Metropolitano



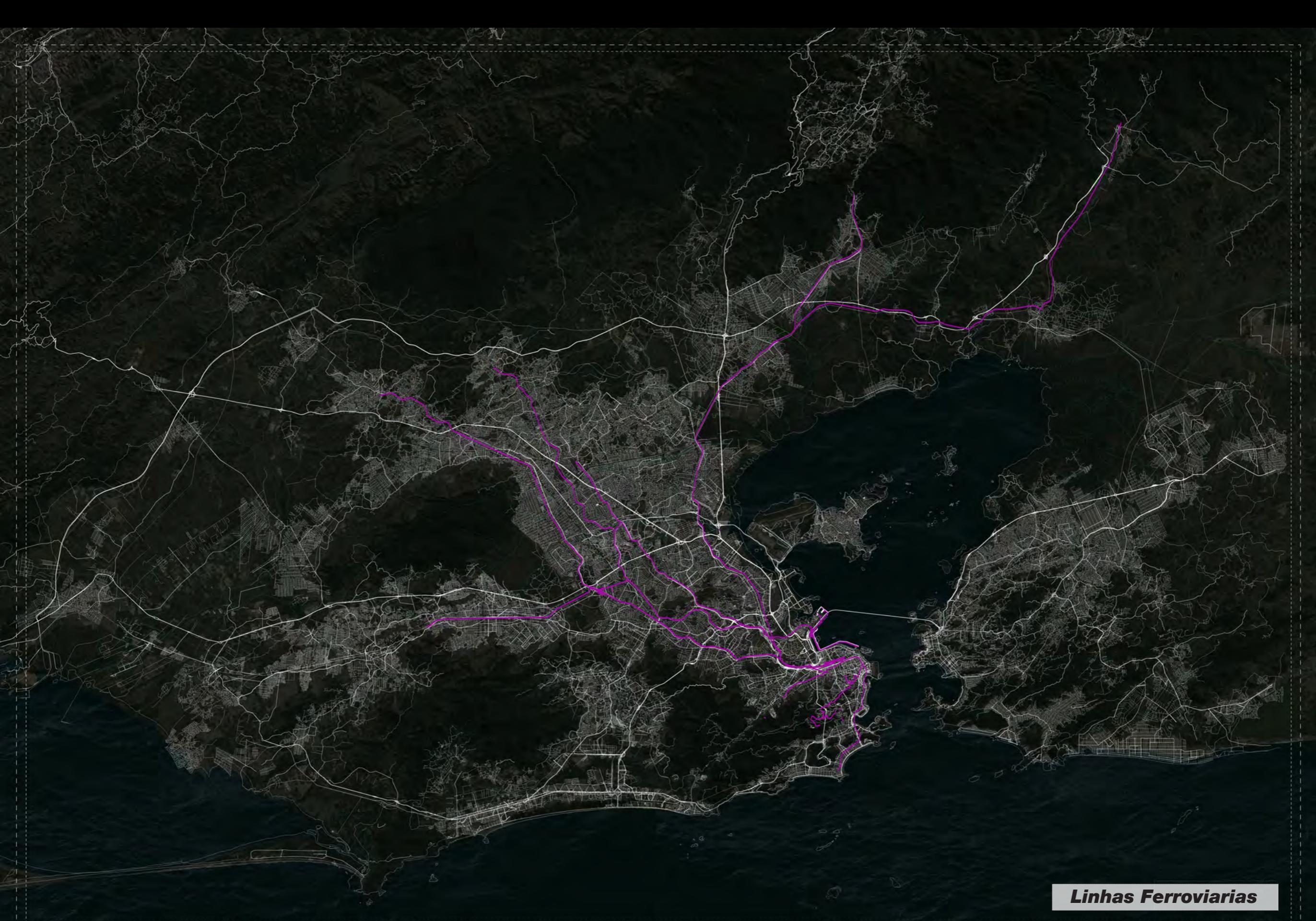
Veículo leve sobre trilhos (VLT Porto Maravilha)



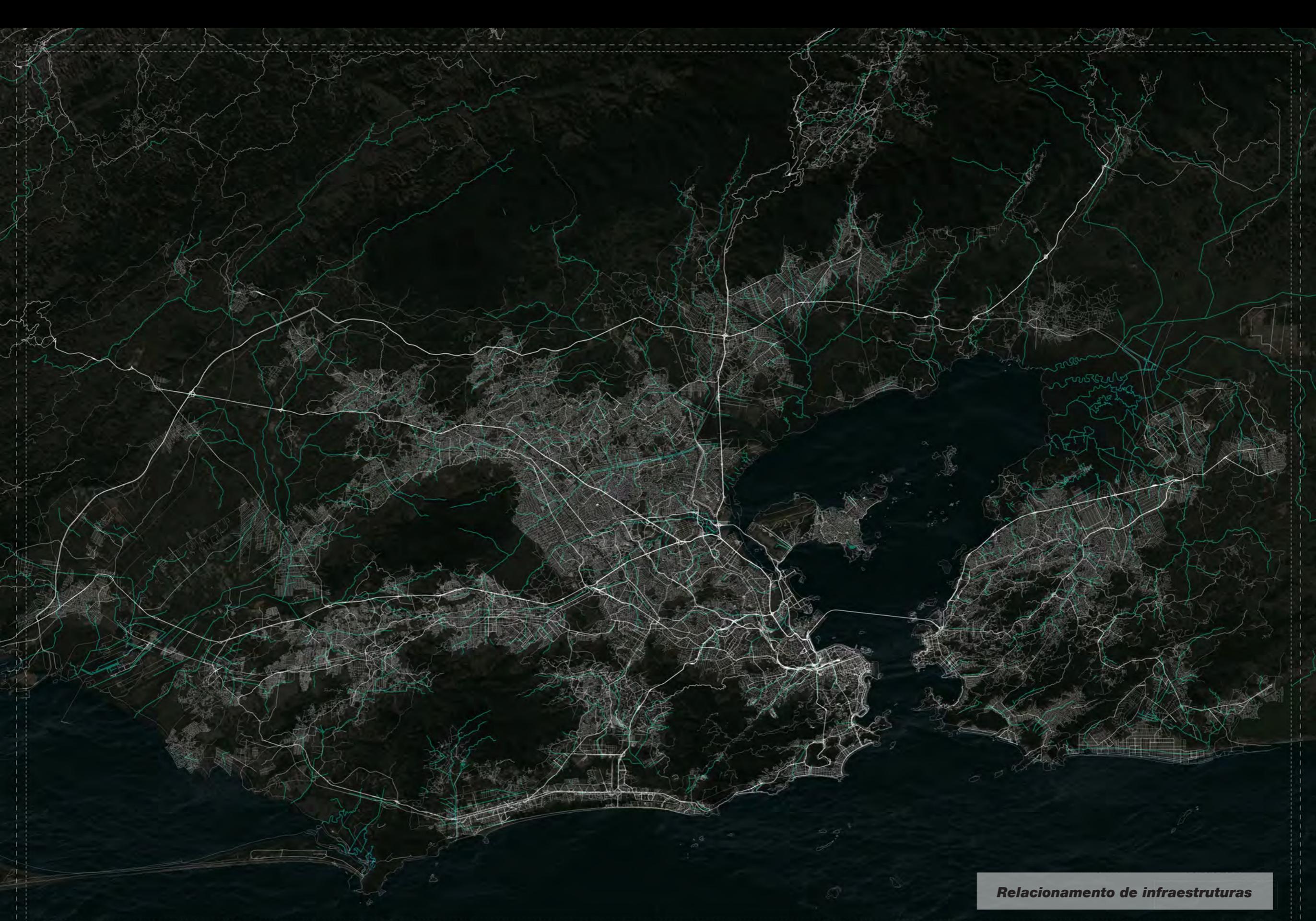
Assentamentos informais



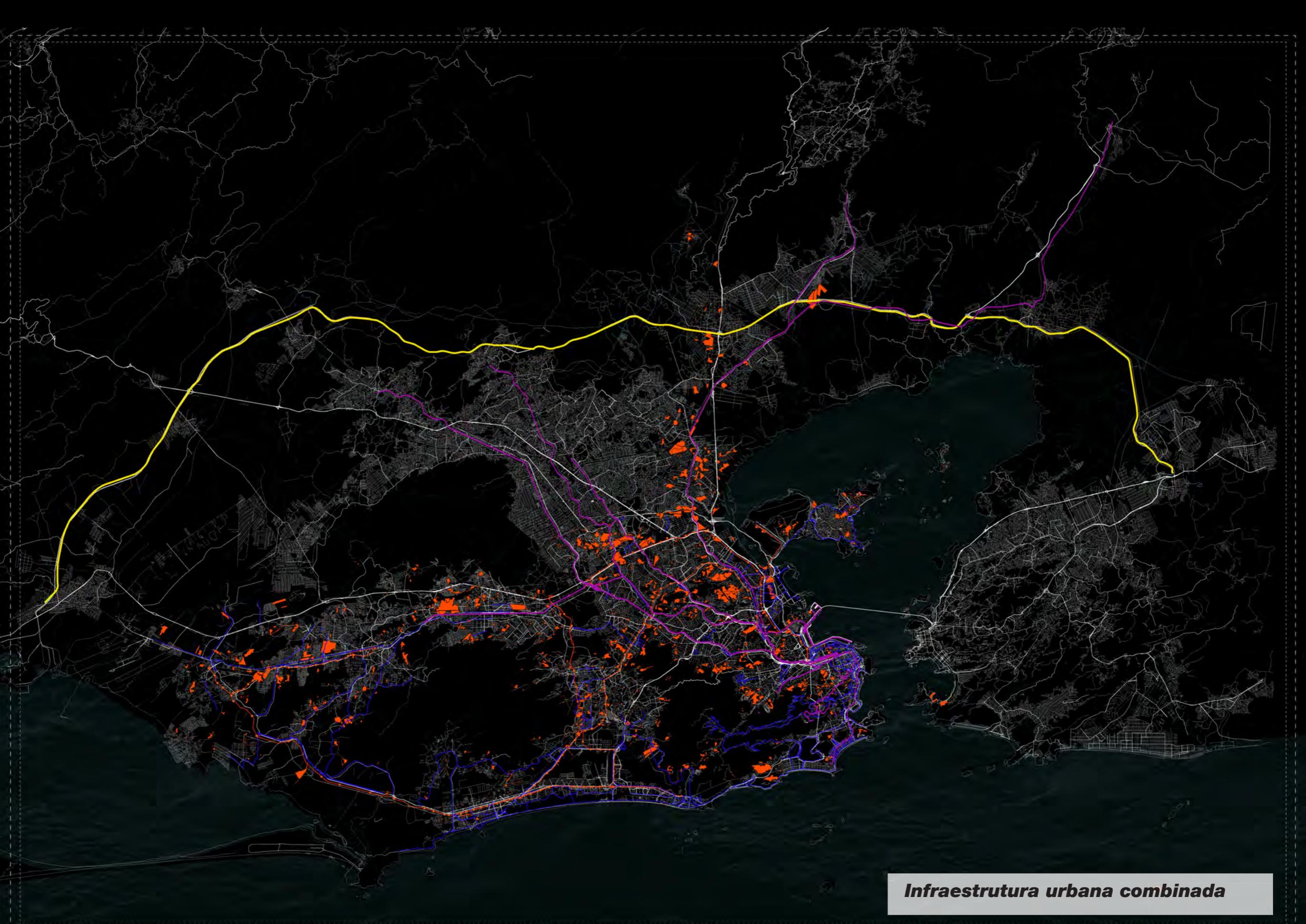
Ciclovias (Municipio Rio de Janeiro)



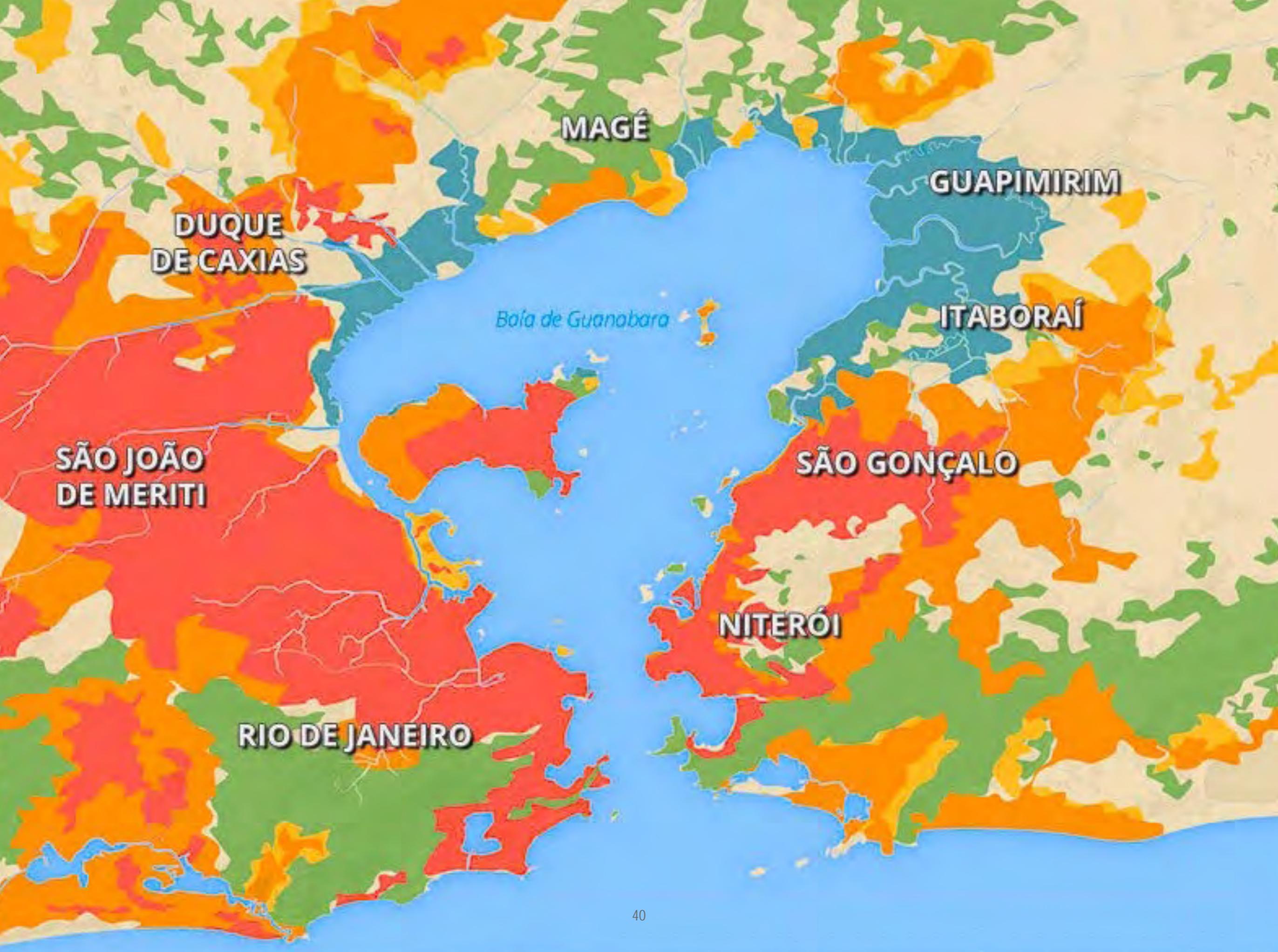
Linhas Ferroviarias



Relacionamento de infraestruturas



Infraestructura urbana combinada



**DUQUE
DE CAXIAS**

MAGÉ

GUAPIMIRIM

Baía de Guanabara

ITABORAÍ

**SÃO JOÃO
DE MERITI**

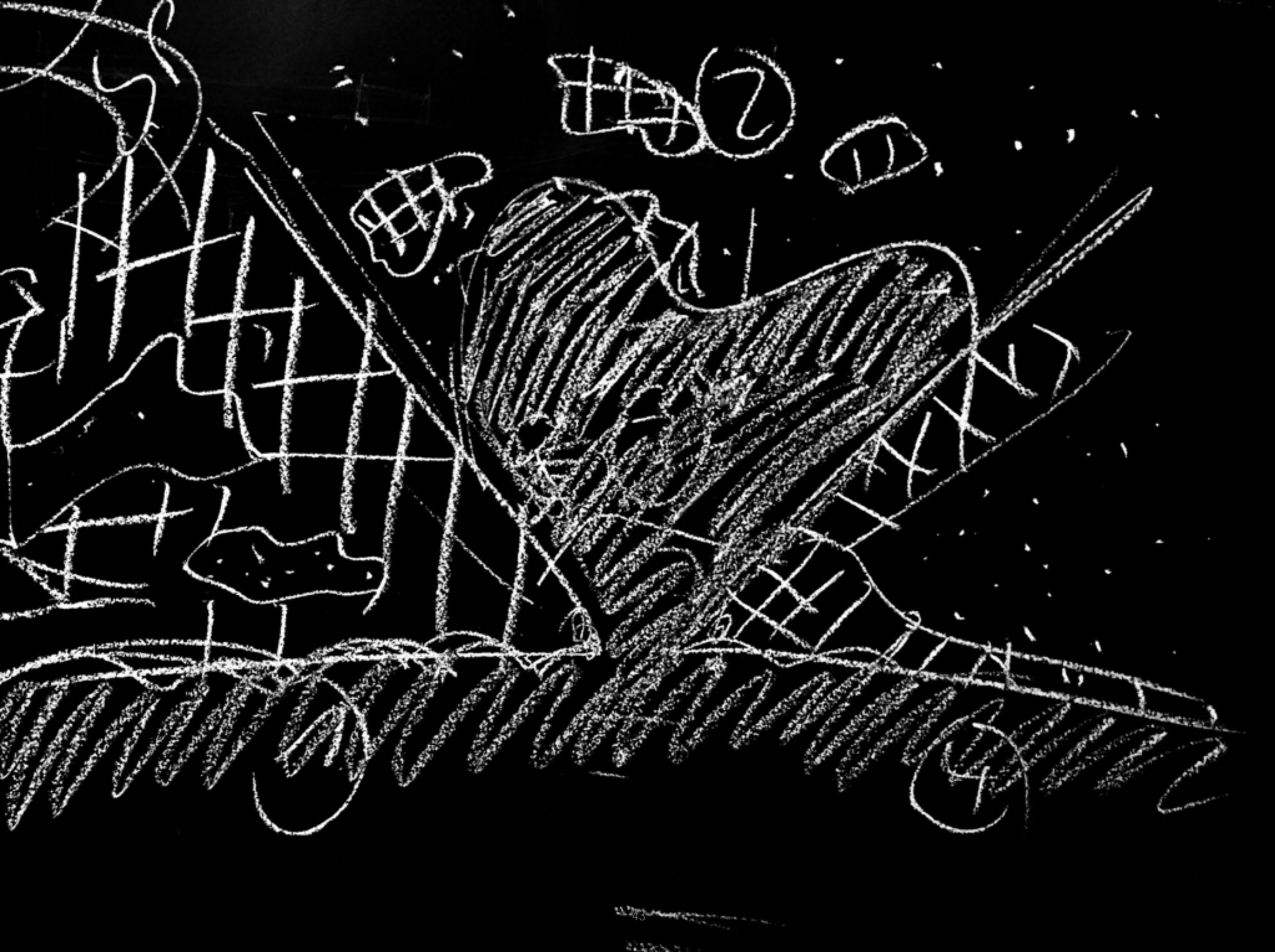
SÃO GONÇALO

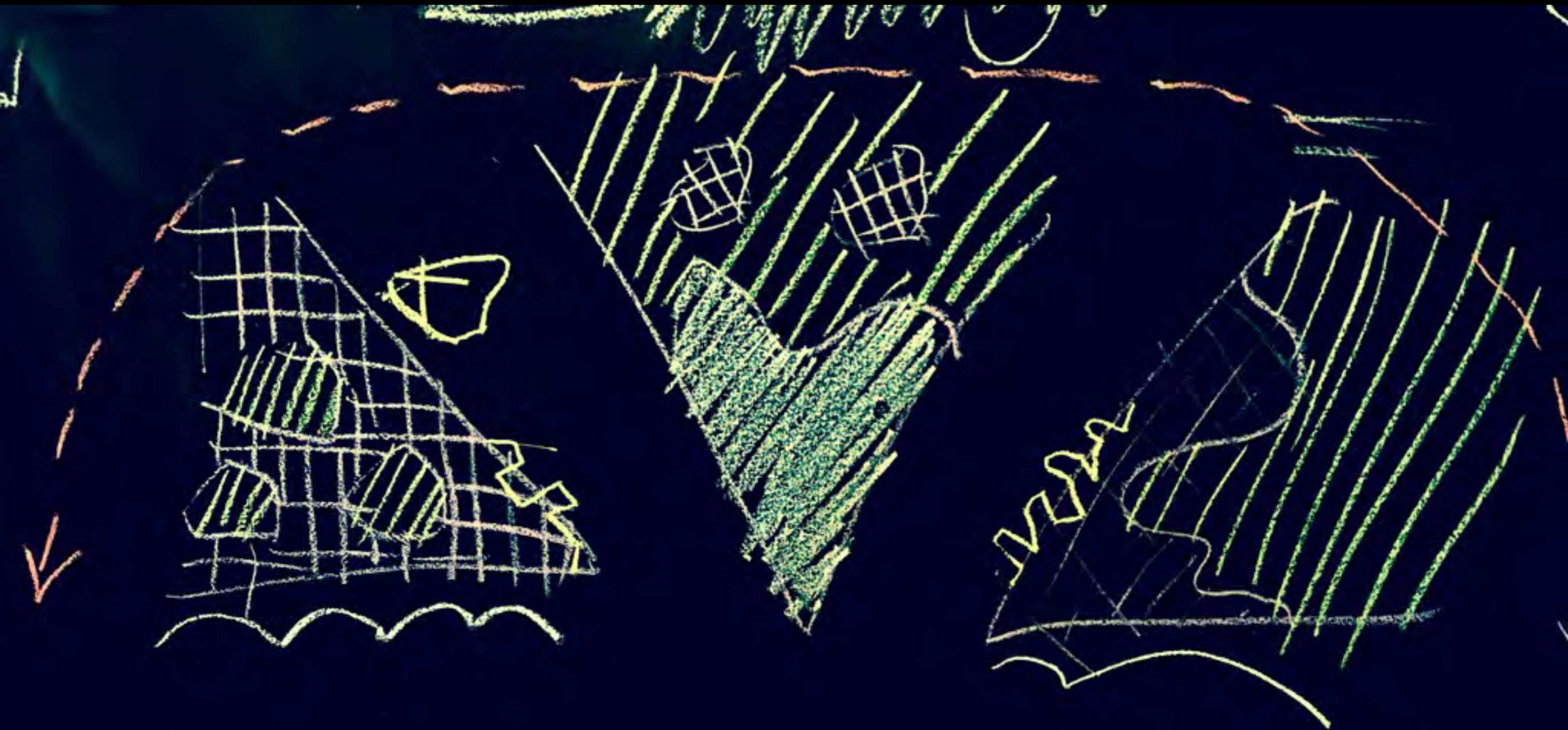
RIO DE JANEIRO

NITERÓI













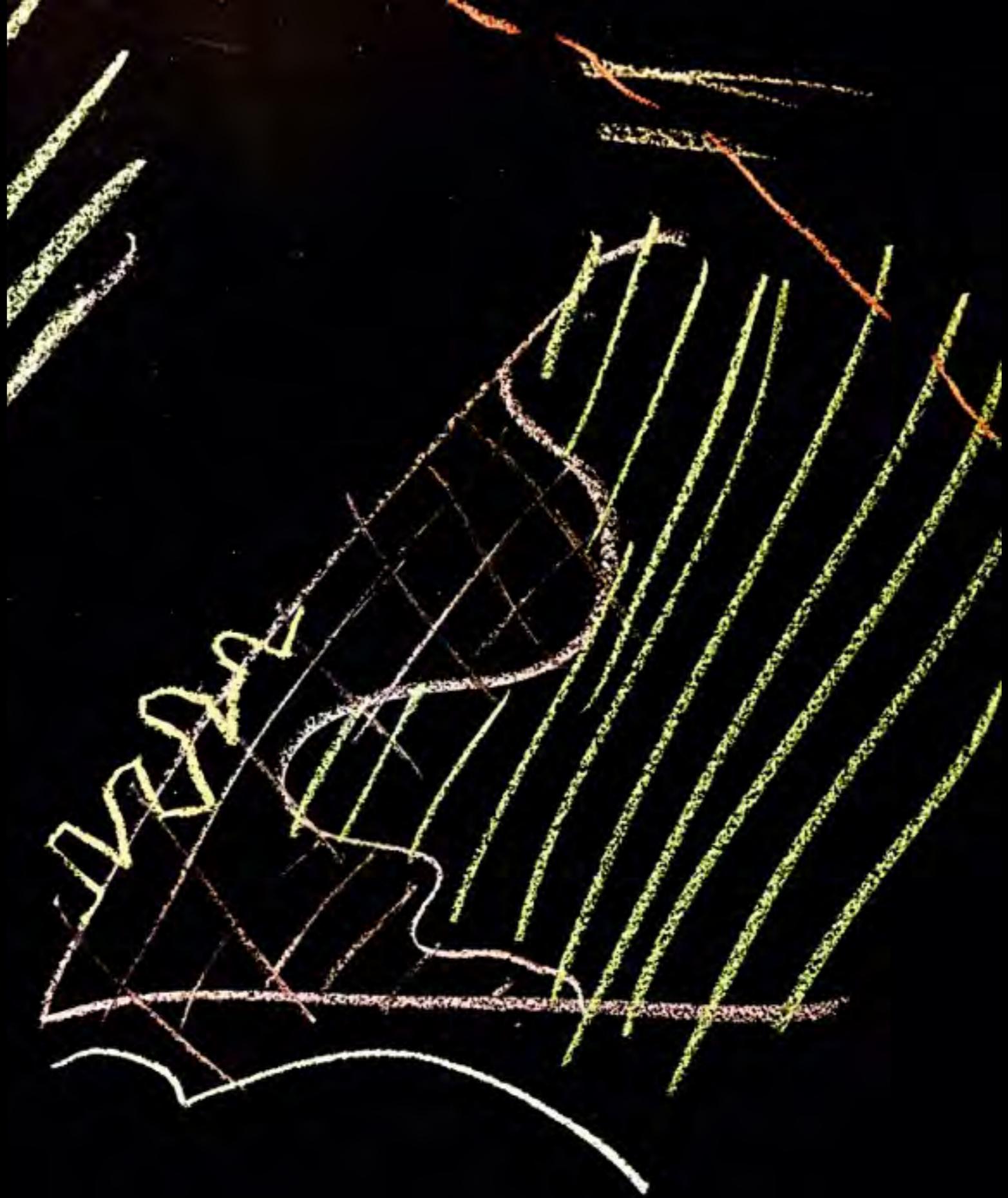
MCZ2

MCZ1

MCZ2











MCZ1

MCZ2

MCZ3



MCZ1







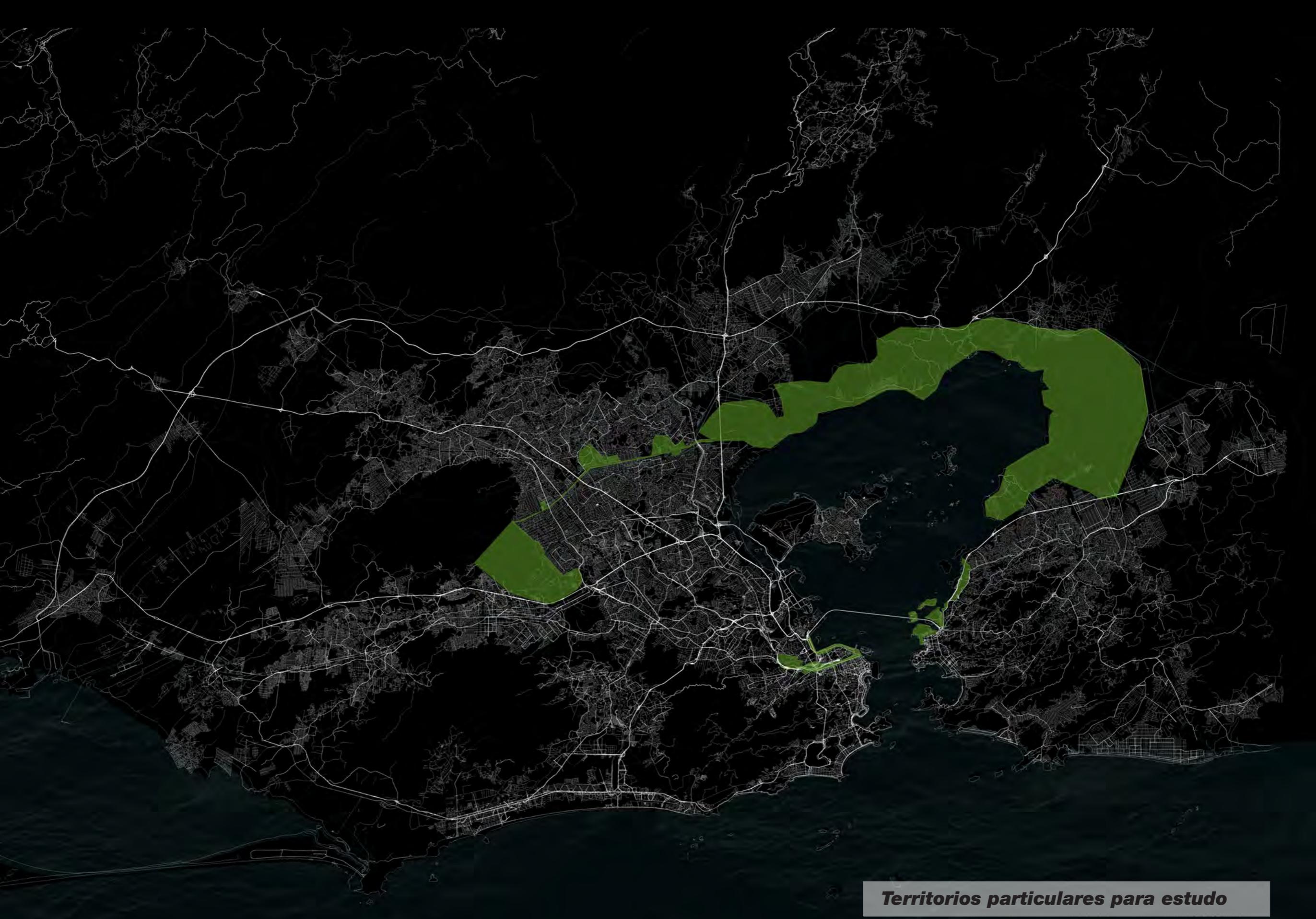
MCZ2





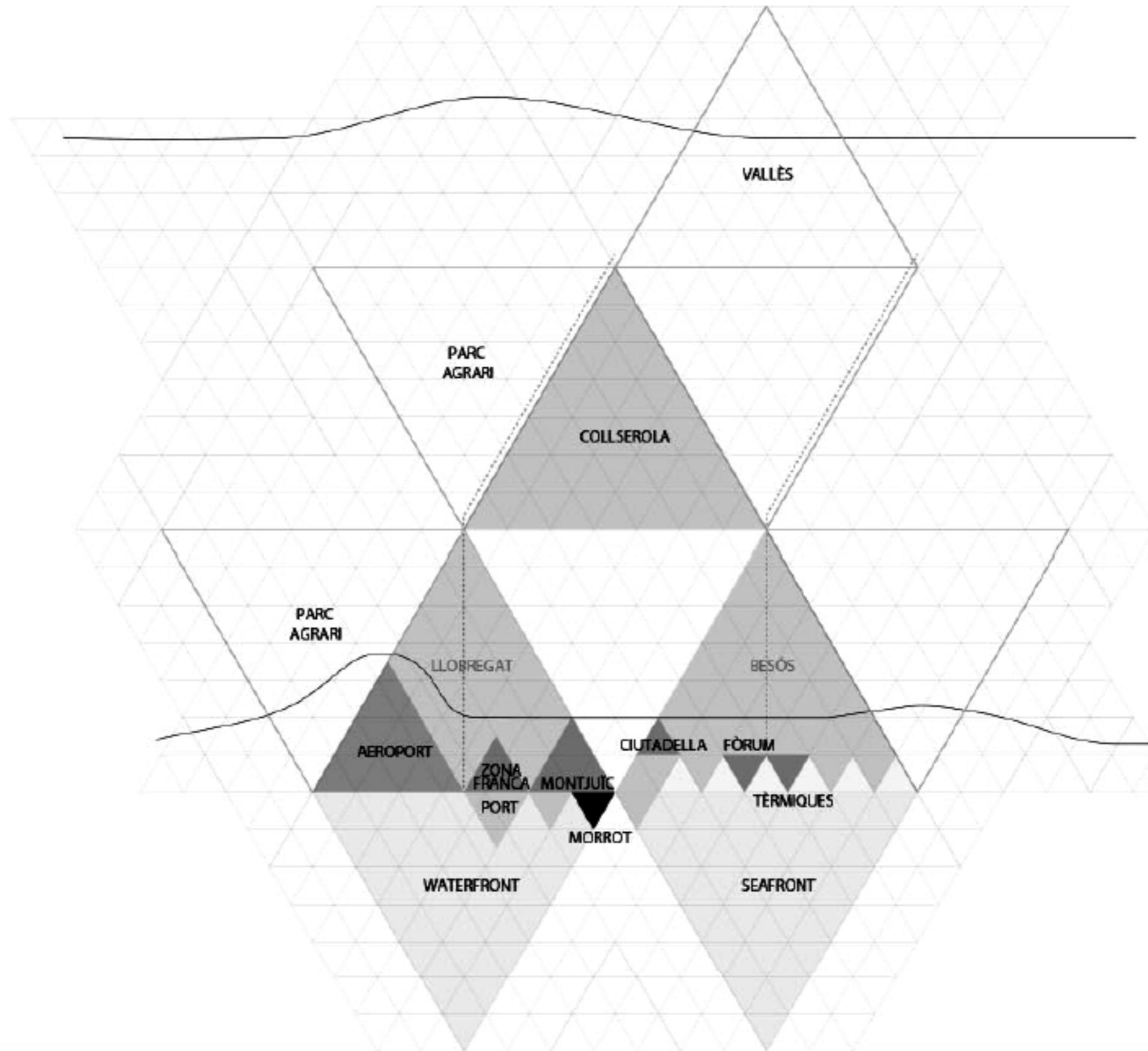
MCZ3

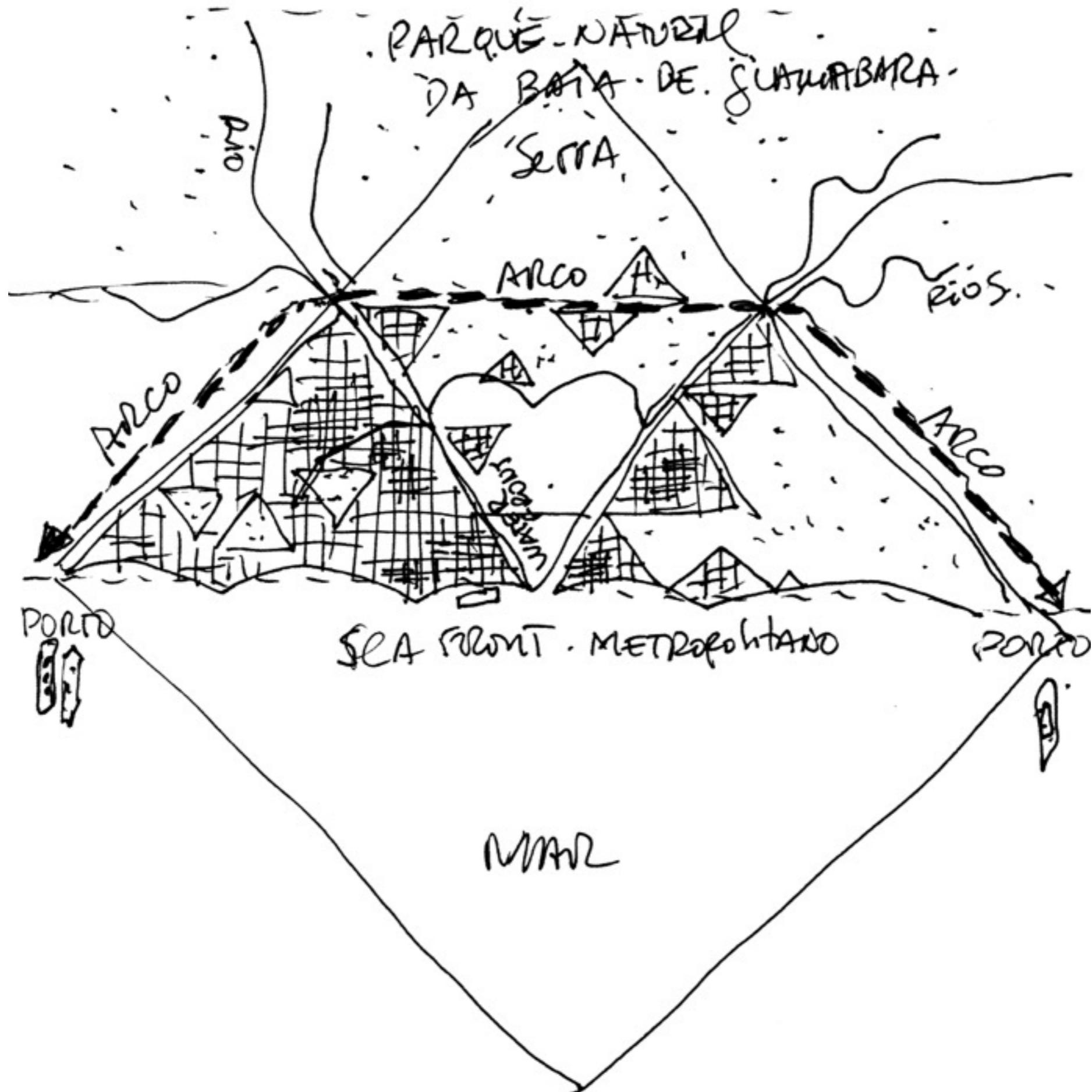




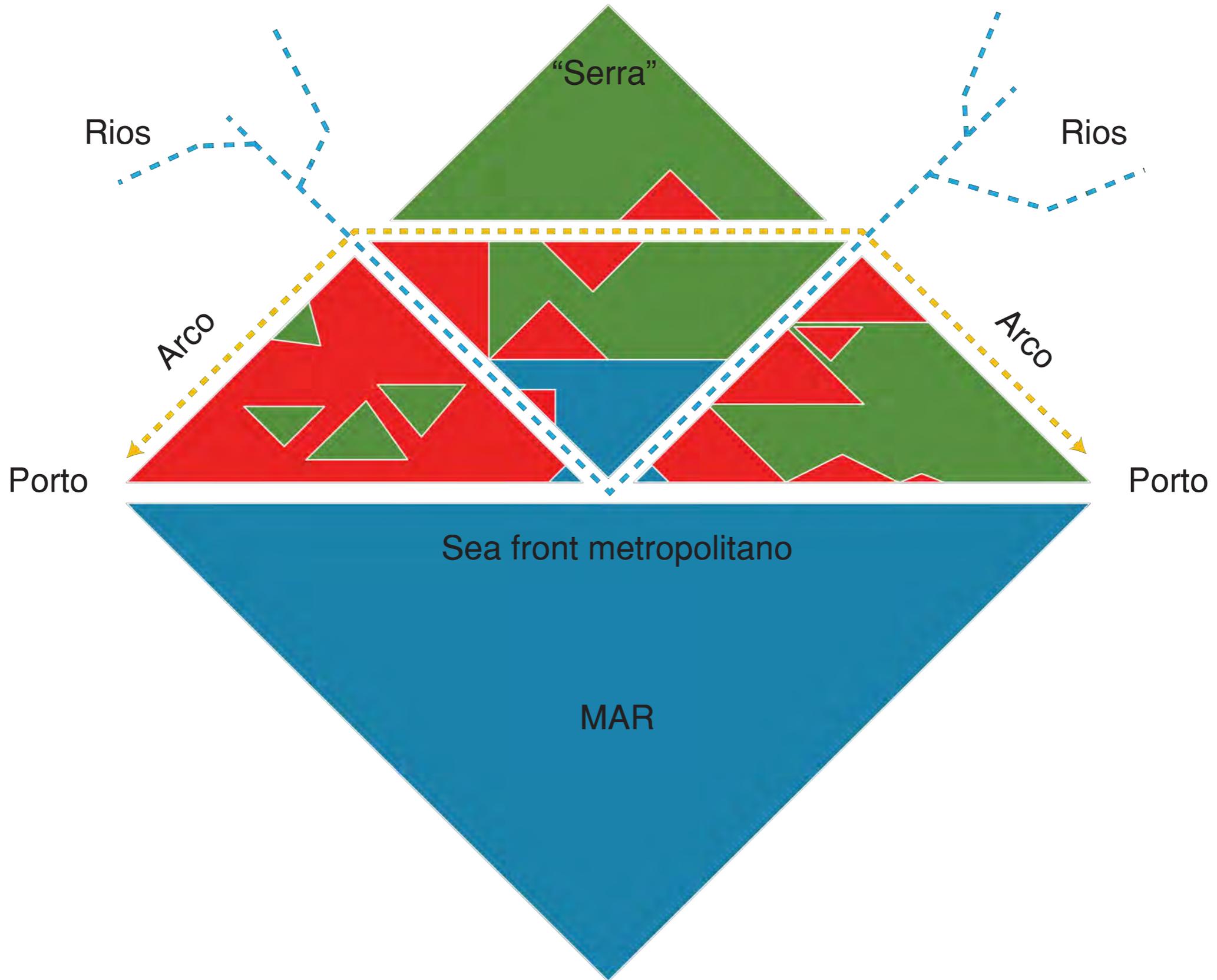
Territorios particulares para estudio







Parque Natural da
Baia de Guanabara













Câmara Metropolitana
do Rio de Janeiro



modelar a metrópole

Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado



jaime lerner
arquitetos associados

