



Caderno Metropolitano

4

Modelar a metrópole

Construindo um modelo para a metrópole

Plano em desenvolvimento

MENSAGEM DO GOVERNADOR

O Brasil e o Estado do Rio de Janeiro atravessam uma grave crise econômica e administrativa, com a retração da economia, a queda da arrecadação de impostos e o refluxo dos preços do petróleo, propiciando um cenário que vem colocando a economia fluminense numa das piores situações, talvez inédita na história.

Dentro desse contexto, temos que buscar formas de investimento e financiamento fora dos canais governamentais, em parceria com o setor privado, constituindo um novo modelo de gestão, apoiado nas ferramentas que a tecnologia da informação nos disponibiliza e nos instrumentos jurídicos previstos no Estatuto das Cidades e no Estatuto das Metrôpoles.

Com a criação da Câmara Metropolitana de Integração Governamental estimulamos a retomada das ações articuladas de planejamento e governança da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, cujo território reúne 75% da população fluminense e cerca de 70% das atividades econômicas do estado.

Esta Região, com toda a sua pujança econômica e social, carece de instrumentos e ferramentas de planejamento institucional e territorial para alavancar o seu desenvolvimento de forma planejada e articulada entre os seus 21 municípios, potencializando a sua capacidade de gestão do território, crescimento econômico sustentável, criação de empregos, etc.

Ademais o Estatuto da Metrópole institui a obrigatoriedade de que os Estados elaborem o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado para as Regiões Metropolitanas, estabelecendo as diretrizes para as políticas relativas às funções públicas de interesse comum fixadas em Lei.

Neste sentido estamos elaborando, com o apoio do Banco Mundial através do Programa PROGESTÃO 2, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, na busca por um modelo de metrópole – ou uma rede de cidades - mais compacta e eficiente, inclusiva, equitativa e sustentável, com diversidade de atividades institucionais, econômicas e sociais.

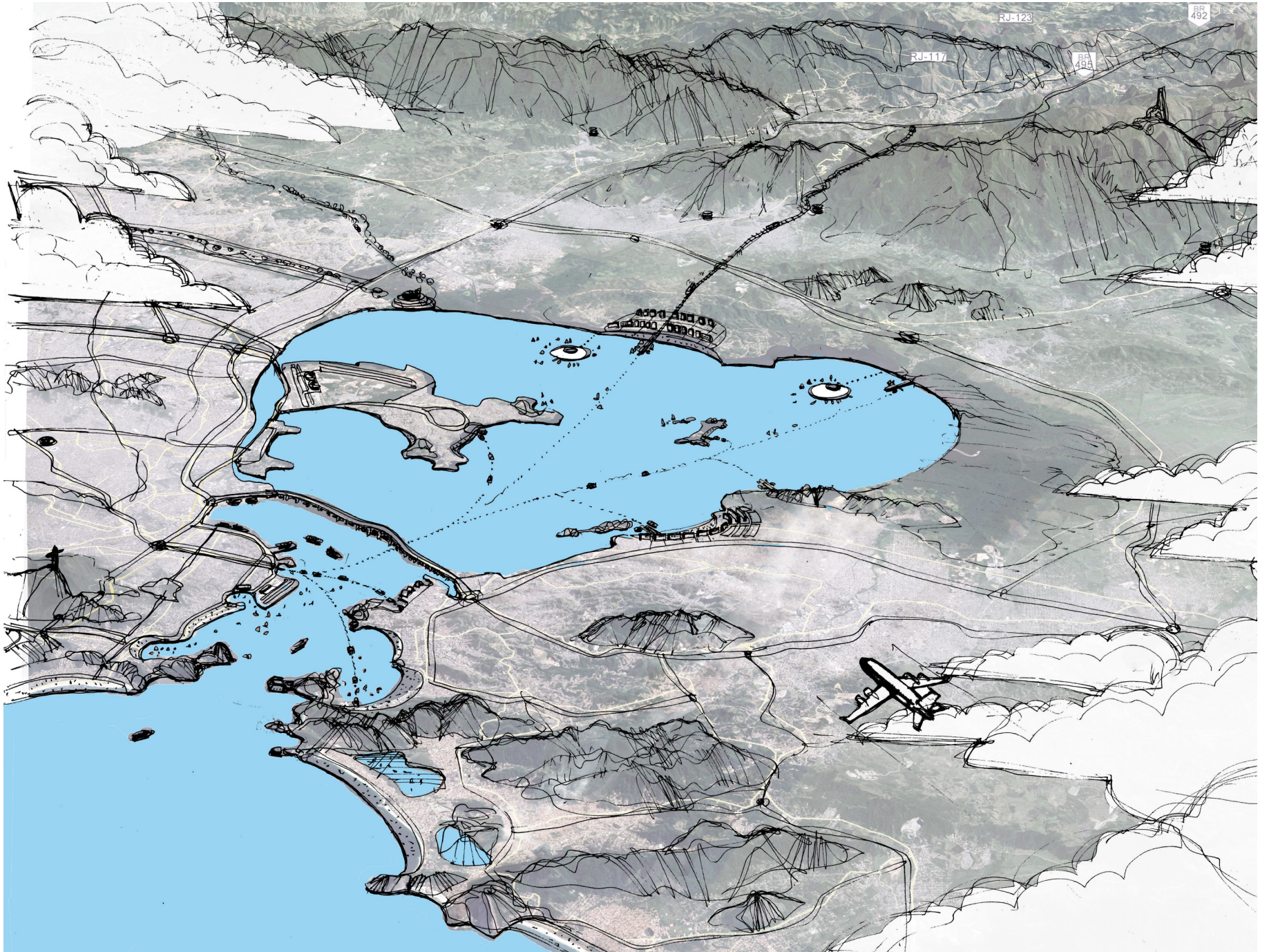
Esta publicação, que ora disponibilizamos para a população fluminense e para os atores que atuam no seu território, resume a trajetória para a consecução destes objetivos, apresenta o diagnóstico, a visão de futuro e os subsídios para os cenários, conforme previsto até esta fase do Plano e já induz preliminarmente as principais ações estruturantes necessárias para a consecução destes objetivos, juntando, ainda, o mapa síntese desta fase dos estudos.

A conclusão deste Plano, prevista para 2017, e sua apresentação à Assembleia Legislativa na forma de Projeto de Lei para aprovação, configuram um relevante passo resultante deste esforço, visando resgatar o planejamento desta Região e criar os instrumentos e ferramentas que permitirão alavancar o seu desenvolvimento de forma planejada e articulada, e potencializar o crescimento econômico sustentável desejado.



Luiz Fernando Pezão

Governador do Estado do Rio de Janeiro



APRESENTAÇÃO

O processo contínuo e acelerado da urbanização dos últimos 60 anos, acompanhado do expressivo incremento populacional, introduziu na cena mundial a presença de aglomerações urbanas e conurbações, cujos limites territoriais, de difícil demarcação, algumas vezes se sobrepõem, constituindo-se, em alguns casos, verdadeiras megalópoles. Segundo estimativas do Banco Mundial¹, as grandes e médias cidades deverão abrigar, em 2030, cerca de quatro bilhões de residentes, o dobro do contingente humano aferido no ano 2000, acrescendo aos problemas não equacionados, novos obstáculos decorrentes da ausência de políticas articuladas e resilientes, dirigidas ao ordenamento do território em escala local, metropolitana e regional.



Fato é que a população urbana triplicou nos últimos anos, que as cidades ocupam hoje áreas, cujas dimensões equivalem a países, que a região metropolitana de Los Angeles, por exemplo, abriga 7.9 milhões de pessoas, a de Nova York cerca de 18.2 milhões, a Grande Cidade do México possui população estimada em 21.5 milhões, a Grande São Paulo ultrapassa os 20 milhões e, a do Rio de Janeiro, com 12.280.703 milhões de habitantes², é a segunda maior do Brasil, a terceira da América Latina e a 20ª maior do mundo³.

Sem dúvida, o fenômeno urbano ocupa cada vez mais espaço de destaque na agenda de interesses, tanto das lideranças das instituições públicas e privadas quanto da dos habitantes dessas localidades, preocupados que estão no encaminhamento de soluções que ofereçam respostas aos desafios acumulados, impostos pela vertiginosa urbanização.

Por outro lado, a inegável importância das cidades, quer do ponto de vista da ocupação do seu espaço físico e da implantação dos serviços de infraestrutura a elas inerentes, quer do papel econômico, social e cultural que desempenham, impõem iniciativas que contemplem aspectos relativos a novas instâncias espaciais de planejamento, organização e gestão. Compatibilizar as funções públicas e serviços de interesse comum aos municípios e localidades que as integram, por meio da implementação de ações e redes de assistência colaborativa, articuladas e solidárias, que resgatem o conceito de região e otimizem investimentos, ampliam, em qualidade, o espectro dos resultados obtidos e a se obter.

O Estado do Rio de Janeiro convive com a retomada do processo do planejamento e de institucionalização de sua gestão metropolitana, tema que permaneceu cerca de 30 anos distante da pauta política do Estado, após a extinção da FUNDREM em 1990. Esforços compartilhados têm sido realizados pelo Executivo estadual, municípios e sociedade civil para que se promova a reorganização do território metropolitano e se obtenha uma efetiva governança, integrada, solidária e participativa, na RMRJ.

O nosso trabalho, iniciado há dez anos, na então Subsecretaria de Projetos de Urbanismo Regional e Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro, e agora desenvolvido pela Câmara Metropolitana de Integração Governamental vem se pautando por revigorar e estimular iniciativas relativas ao planejamento e à gestão, materializadas na contratação do Plano Estratégico da Região e no envio à Assembléia Legislativa de Projeto de Lei Complementar, que dispõe sobre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sua composição, organização e gestão, define as funções públicas e serviços de interesse comum e, cria a Agência Executiva da Região Metropolitana.

Assim, o Governo do Estado do Rio de Janeiro, sempre com o propósito de estreitar e fortalecer os laços de interlocução com a sociedade contribuinte e usuária do espaço urbano-metropolitano, publica mais um número do Caderno Metropolitano, cujo conteúdo, desta vez, focaliza os caminhos percorridos na elaboração do Plano Estratégico da RMRJ, seus eixos estruturantes, cenários e seu processo participativo, tendo em vista o alcance de um novo e estimulante horizonte para a MetrÓpole fluminense.

¹ BANCO MUNDIAL, Relatório Anual, 2014.

² IBGE, 2010.

³ IBGE, Censo 2010.

Vicente Loureiro

Diretor Executivo

Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Estado do Rio de Janeiro





ÍNDICE

ENCONTROS E OFICINAS	08
RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL	12
EXPANSÃO ECONÔMICA	20
SANEAMENTO AMBIENTAL	30
MOBILIDADE	36
PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL	42
HABITAÇÃO	48
GESTÃO URBANA	55
PROJETOS MULTIFUNCIONAIS	60
SUBSÍDIOS PARA ESCOLHA DE CENÁRIOS	74

CONTEXTO E ESTRATÉGIA



Enfrentando um contexto especialmente adverso, para a mobilização de indivíduos e instituições fluminenses, em função de um cenário de forte crise política e econômica no país e no Estado do RJ, combinada com a realização das Olimpíadas e ciclo eleitoral municipal, que disputavam atrações e atenção dos partícipes metropolitanos.

Além dos desafios próprios do ano de 2016 no Rio de Janeiro, a estratégia da participação nesta fase inicial do Plano Modelar a MetrÓpole precisa incluir processos articulados entre ampliar a reflexão e práticas metropolitana de maneira convergente com a cultura e atuação marcadamente municipalista das políticas públicas. Para tanto, apoiou-se em três pilares fundamentais:

- Mapear atores relevantes e disponíveis do diálogo metropolitano, buscando assegurar equilíbrio dos segmentos, aprofundamento temático e capilaridade territorial.
- Elaborar estrutura de participação alternando instâncias fixas e encontros circulantes com foco temático ou territorial.
- Priorizar nesta fase ambientes de escuta qualificada e substanciosa, buscando adensar e extrair dos debates propositivos com o objetivo de criar uma onda positiva de reflexões e conexões entre atores metropolitanos.

Objetivos a serem alcançados

- Assegurar ao menos uma atividade em cada um dos municípios metropolitanos;
- Desenvolver mecanismo tecnológico que promova a circulação da informação e contribuições dos cidadãos metropolitanos;
- Contribuir na formação de uma identidade metropolitana fluminense;
- Gerar sentimento de cooperação entre gestores municipais e estaduais, membros da sociedade civil e do setor privado - promovendo a apropriação do plano metropolitano.

RESULTADOS DA PARTICIPAÇÃO

- Mais de 800 ações sugeridas pelos participantes nas oficinas e encontros ampliados, que ajudam a adensar substancialmente o conteúdo do Plano;
- Mais de 30 pequenos grupos de discussão, que durante duas ou três horas debatiam a metrópole desejada em 2040;
- Mais de 1700 participações registradas nas atividades do Plano Metropolitano através de oficinas, encontros ampliados, grupos de discussões e atividades de conselhos consultivos;
- Efetiva participação do plural dos diferentes segmentos presentes na Região Metropolitana, sejam do segmento público, social e privado;
- Utilização de metodologia focada em escuta qualificada e transformativa;
- Participação das principais universidades do Estado do Rio - UFRJ, IPPU, COPPE, UFF, UFRRJ, UNIRIO, UERJ, PUC, FGV, IBMEC, ESTACIO, UNIGRANRIO, representada por professores, mas também com uma participação importante de estudantes de pós-graduação;
- Presença de mais de 100 organizações sociais de tamanhos, temas e territórios distintos. Algumas com debates Metropolitanos como - IETS, Rio Como Vamos, Casa Fluminense, Inst. Baía da Guanabara, ITDP, Conservação Internacional, Onda Verde, Fase, e outras com aportes locais como associações juvenis, religiosas e de desenvolvimento.

	conselho consultivo	comitê municipalista	comitê estadual	encontros ampliados	oficinas regionais	oficina	grupos	TOTAL	%
sociedade civil	78			75	162		57	372	22%
academicos	42			30	64		67	203	12%
empresariado	35			44	35		51	165	10%
concessionaria	28			13	14		37	92	5%
governo municipal	66	57		47	178		61	409	24%
governo estadual	37		45	38	76		64	260	15%
governo federal	5			5	4			14	1%
legislativo	3			1	11	18		33	2%
sem identificação						167		167	10%
total	294	57	45	253	544	185	337	1715	100%

- Municípios presentes: Berford Roxo, Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niteroi, Nova Iguaçu, Queimados, Rio Bonito, Rio de Janeiro, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica, Tanguá.

- Municípios ausentes: Paracambi.

MOBILIDADE

- Articulação dos modais
- Ampliação ciclovias
- Expansão do metrô (São Gonçalo e Nova Iguaçu)
- Implementação de rotas hidroviárias

INFRAESTRUTURA

- Ampliar as condições de conectividade
- Potencializar o suporte de logística
- Melhoria nas vias

SEGURANÇA

- Reforço de policiamento em áreas de adensamento urbano e nas principais vias

GESTÃO REGIONAL

- Investimento na formação do corpo técnico das prefeituras
- Melhoria no acesso aos serviços e equipamentos públicos
- Uso de novas tecnologias

SANEAMENTO

- Acesso a água e tratamento para 100% das pessoas em 2040
- Uso múltiplo da Baía de Guanabara e Baía de Sepetiba

PLANEJAMENTO

- Adequação dos planos diretores
- Estímulo a novas centralidades
- Fortalecimento de mecanismos de monitoramento e avaliação

Além destes temas foram registradas muitas citações e referências a questões de desigualdade, transparência, participação e ações pedagógicas.

UMA METRÓPOLE CÊNICA DE IDENTIDADE SÓCIO-TERRITORIAL

Baias, montanhas, praias, lagoas e cachoeiras. Uma geografia que se impõe sobre a urbanidade, sobre o seu desenho de ocupação.

Uma metrópole cujo sistema natural é sua característica específica, é aquilo que a identifica e pelo quê todo cidadão se vê identificado.

O Ordenamento Territorial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro segue os processos históricos dos diferentes ciclos econômicos; a ocupação do território a partir da sua interação com as condicionantes naturais; as infraestruturas urbanas; as transformações no quadro políticoadministrativo e seus rebatimentos espaciais.



POSICIONAMENTO NACIONAL

Rio de Janeiro, Metr pole Nacional (1)

- Na maioria das rela es de comando e controle investigadas em aspectos hierárquicos, bem como em aspectos de liga es horizontais, a metrópole fluminense se posiciona no primeiro nível do sistema urbano nacional;
- Polo de particular dinâmica no cenário brasileiro, terreno de oportunidades para conexões internas e internacionais;
- Despontam voca es nos aspectos da gestão pública e privada, produ o de informa es e conhecimento, comércio e serviços avançados.

Rio de Janeiro, Metr pole Nacional (2)

- Capitaneia um sistema urbano de quase 21 milhões de pessoas (5 capitais regionais, 15 centros sub-regionais, 25 centros de zona e 264 municípios);
-   época do trabalho a rede da cidade do Rio de Janeiro respondia por 11,3% da popula o do país e 14,4% do PIB nacional.
- O PIB per capita era da ordem de R\$ 15 mil no centro e R\$ 14,8 mil nos demais municípios (São Paulo - R\$ 21,6 mil / R\$ 14,2 demais).

Rio de Janeiro, Metr pole Nacional (3)

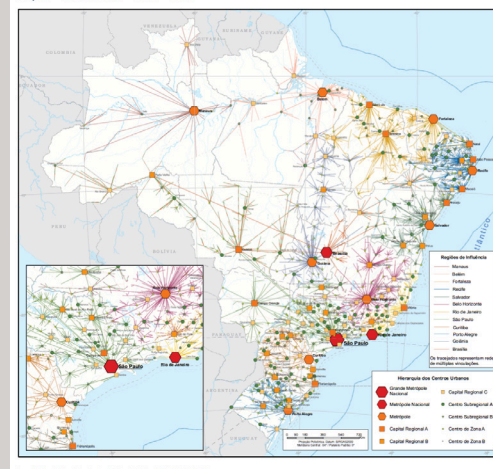
- Fragilidades: a "excessiva" primazia do município polo no ambiente metropolitano, do qual decorre uma certa atrofia em termos da oferta de serviços públicos (educa o, saúde) e da localiza o de segmentos econômicos dinâmicos em boa parte dos demais municípios que compõe a metrópole;
- A pouca expressão do setor agropecuário no contexto metropolitano

Concentra o Urbana do Rio de Janeiro (4)

- Na capital encontram-se 87 sedes das maiores empresas do país, porém, na periferia, apenas oito e, no restante do estado, somente duas.
- Nas duas maiores concentra es urbanas do país apresentam deslocamentos para trabalho e estudo em um patamar acima de 1 milhão de pessoas. No "Rio de Janeiro/RJ", destacam-se as liga es entre Niterói e São Gonçalo; Duque de Caxias e Rio de Janeiro e entre Nova Iguaçu e Rio de Janeiro; a 30% para estudo.

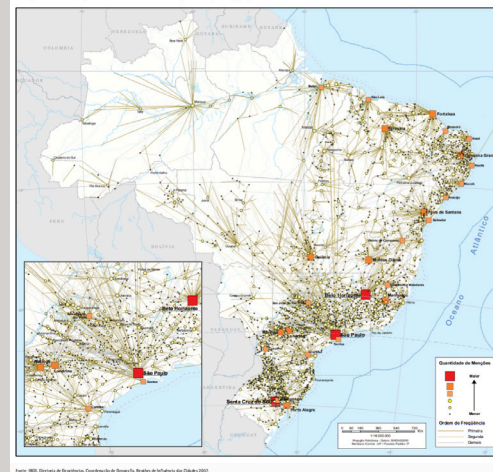
Rio de Janeiro, Metr pole Nacional (1)

Mapa 1 - Rede urbana - Brasil - 2007



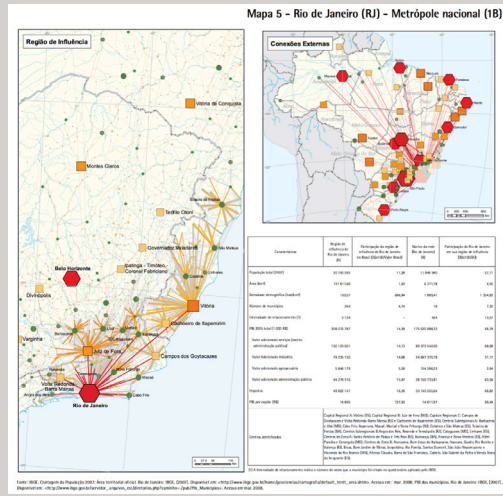
Rio de Janeiro, Metr pole Nacional (2)

Mapa 73 - Origem dos insumos da produ o agropecuária - Brasil - 2007

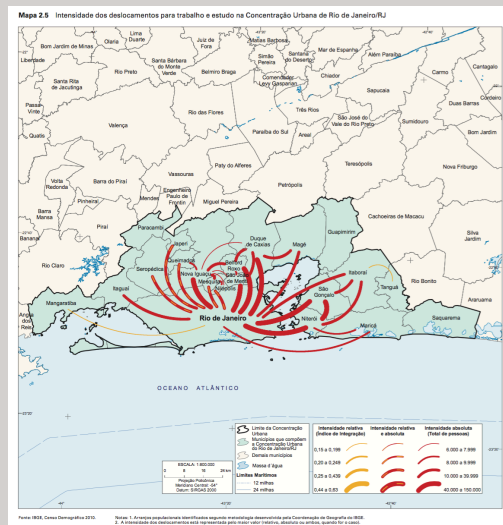


MACRO AMBIENTES

Rio de Janeiro, Metr pole Nacional (3)



Concentra o Urbana do Rio de Janeiro (4)



Três forma es geomorfológicas

1. Setor Litorâneo

- Saneamento Ambiental • Balneabilidade • Paisagem litorânea • Crescimento linear •  reas mais urbanas • Prote o das áreas naturais remanescentes • Equil rio ambiental/ Atividades econômicas

2. Setor das Baixadas

- Saneamento Ambiental • Adensamento urbano • Diversidade urbana

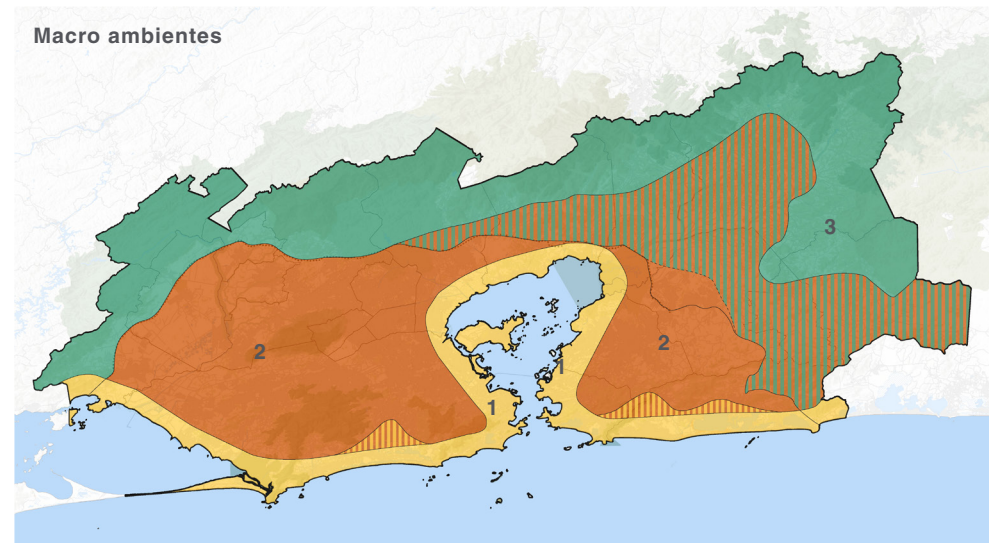
- Aproveitamento de supraestruturas • Crescimento linear

3. Setor da Serra do Mar

- Zona de Prote o e Expansão Restrita • Saneamento Ambiental

- Condicionamento de crescimento urbano • Segurança alimentar

- Segurança hídrica • Crescimento Polinucleado



MACRO REGIÕES

Grupo 1 – Composto pelos municípios do Rio de Janeiro e de Niterói

Destaca a compreensão e o respeito às complexidades urbanas dessas duas cidades, com reconhecimento das escalas de serviços presentes nessas capitalidades, polos, centros políticos históricos;

Grupo 2 – Composto pelos municípios do Rio de Janeiro (AP3), da Baixada Oeste e Magé

Grupo 3 – Composto pelos municípios de Niterói e demais municípios da região leste: eixo de crescimento de Niterói

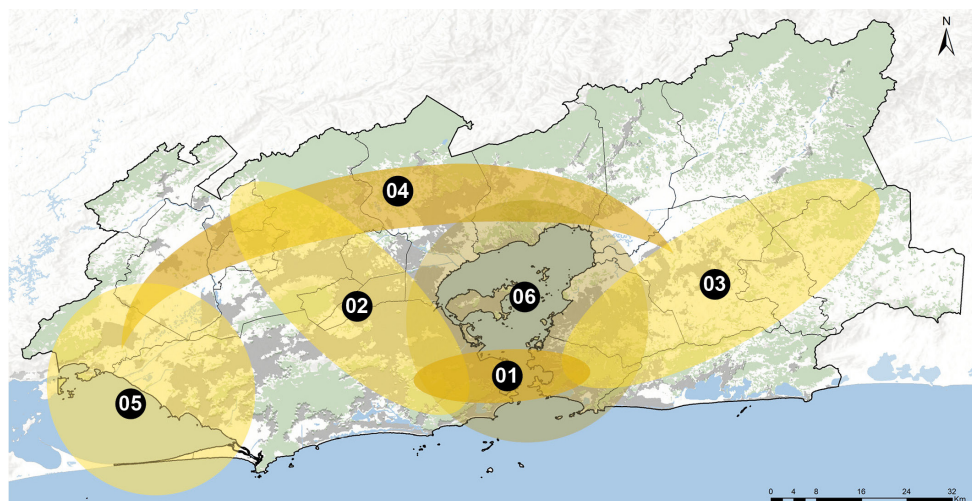
Integram ainda o grupo, mais especificamente por questões ambientais, os municípios de Cachoeiras de Macacu e Guapimirim, visando enfatizar a criação de políticas que garantam o abastecimento da região de Maricá, impactos do COMPERJ

Grupo 4 – Arco Metropolitano e Rio de Janeiro AP5

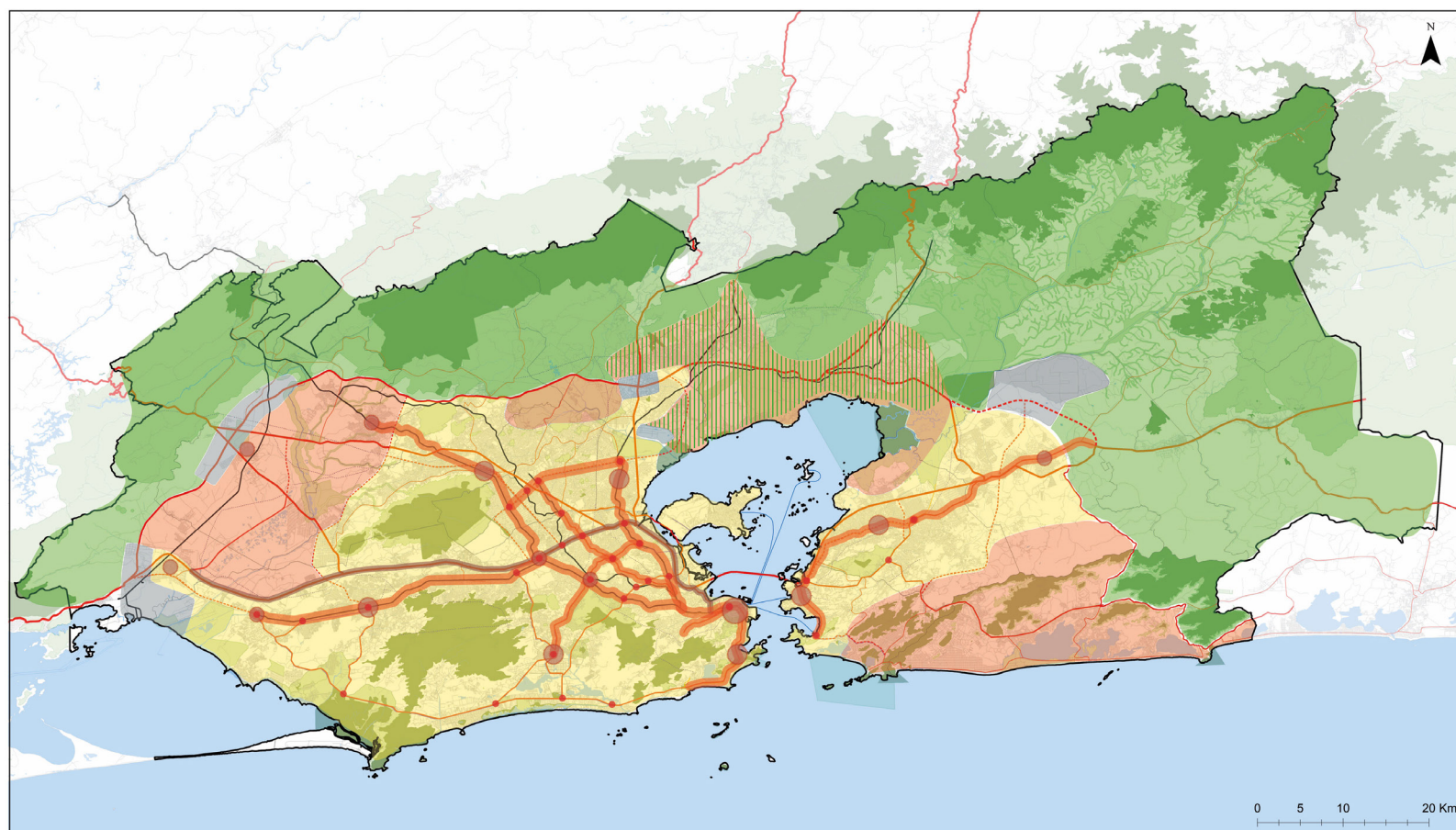
Compreender os impactos na dinâmica sócio-territorial dos municípios atingidos, com a geração de novos deslocamentos de pessoas e de bens e serviços. Desafios e cuidados à pressão de ocupação nas áreas a montante do Arco e Impactos do COMPERJ.

Grupo 5 – Porto de Sepetiba e AP5 do Rio de Janeiro

Foco no Porto de Sepetiba e sua integração com os bairros da Zona Oeste do Rio de Janeiro – AP5. Estudos para a implantação das políticas ambientais visando a maior sustentabilidade da Baía de Sepetiba.



MAPA DE USOS PREDOMINANTES E EIXOS DE ADENSAMENTO



Consolidação da Ocupação Urbana
Uso Controlado
Uso Industrial e de Logística

Uso Rural
Eixos de Adensamento
Eixo de Serviços (Av. Brasil)

Centralidades
Nós Logísticos
Centralidades Autônomas

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO E VISÃO DE FUTURO

A ocupação do território da Região Metropolitana do Rio de Janeiro segue a lógica da sua geografia e da busca pelo acesso e pela proximidade das oportunidades de emprego, dos serviços e dos equipamentos urbanos oferecidos nas porções mais estruturadas das áreas urbanas, resultando em uma acomodação progressiva e fragmentada ao sistema natural formado pelas baías, montanhas, praias, lagoas e rios. Também foi conduzida, em diferentes momentos históricos, pelos principais eixos de mobilidade, que convergem sobretudo em direção ao Rio de Janeiro e Niterói .

Às assimetrias socioeconômicas encontradas no território metropolitano soma-se a expressiva concentração de empregos, de equipamentos públicos de maior porte e de instituições de ensino superior no município polo. Uma extensa parte do território metropolitano é constituída por áreas que ainda são predominantemente rurais, como ocorre nas porções leste e norte da RMRJ. As áreas predominantemente urbanas encontram-se em ambos os lados da Baía de Guanabara, com maior abrangência no seu lado oeste. Obras e empreendimentos relativamente recentes contribuíram para uma nova dinâmica metropolitana, como é o caso do Porto de Itaguaí e do Arco Metropolitano, eixo de logística e elemento distribuidor e articulador de atividades econômicas e regiões.

Em que pese o processo de conurbação observado na região, no que concerne a gestão integrada do território, de modo geral os planos diretores municipais - e, por consequência, as orientações e instrumentos legais relacionados ao uso do solo, sistema viário e proteção do meio ambiente, entre outros - são elaborados de forma a contemplar apenas o território de cada município, sem que seja prevista uma articulação mais efetiva das políticas de ocupação do território com os municípios vizinhos.

Como visão de futuro busca-se uma Região Metropolitana formada por uma rede de cidades compacta e eficiente, inclusiva, equitativa, diversa e sustentável, adensada nas centralidades e ao longo dos eixos de transporte de passageiros de maior capacidade, promovendo assim a proximidade entre moradia, trabalho e transporte, o fortalecimento de uma estrutura metropolitana policêntrica, o estímulo ao uso misto, e a oferta de equipamentos e espaços públicos nas centralidades e junto aos “nós”, pontos de intersecção dos principais eixos urbanos e de transferência multimodal.



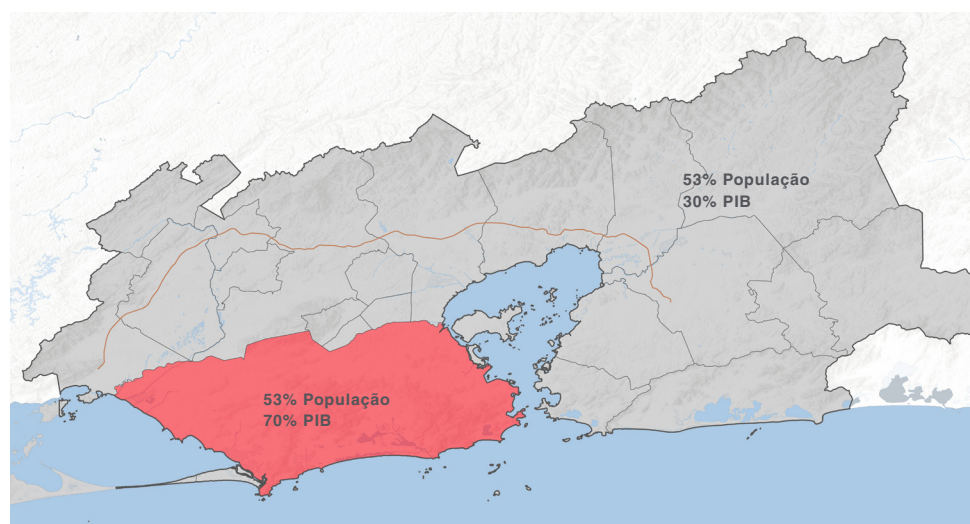
TABELA SÍNTESE

RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL E CENTRALIDADES	
DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
Formatar uma estrutura policêntrica com o fortalecimento da rede de centralidades urbanas propostas.	Incentivar o fortalecimento e a valorização das centralidades urbanas propostas (Campo Grande, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, São Gonçalo, Madureira, e outras a selecionar), visando, entre outros, qualificar a infraestrutura urbana e oferecer opções de moradia, trabalho e acesso a equipamentos públicos.
	Promover a complementariedade e a conectividade entre as centralidades propostas e seu entorno (como Duque de Caxias-Nova Iguaçu; Campo Grande-Santa Cruz-Itaguaí; e Niterói-São Gonçalo-Itaboraí, entre outros).
	Promover a formação e fortalecimento da rede urbana mediante a integração entre as centralidades propostas e outras centralidades existentes.
Conter o espraiamento urbano e promover uma urbanização mais coesa	Incentivar o adensamento urbano orientado nas centralidades urbanas propostas, centralidades urbanas existentes nível 3, 4 e 5 e outras áreas a definir.
	Incentivar o adensamento urbano orientado junto aos principais eixos de mobilidade e nos principais nós (pontos de intersecção dos eixos de mobilidade).
Buscar a aproximação entre moradia e trabalho, bem como de serviços e equipamentos públicos para a população	Estimular a ocupação urbana diversificada, com uso misto de habitação, comércio e serviços, especialmente ao longo dos principais eixos de mobilidade, nas centralidades propostas, centralidades existentes nível 3, 4 e 5, principais nós (pontos de intersecção dos eixos de mobilidade) e outras áreas a definir.
	Promover a ocupação habitacional próximo às áreas e/ou atividades geradoras de emprego com potencial de expansão econômica, como o porto de Itaguaí, Comperj e outros núcleos de desenvolvimento.
Estimular a ocupação de vazios urbanos em áreas urbanas consolidadas.	Promover a ocupação dos vazios urbanos ao longo dos principais eixos de mobilidade, junto às estações ferroviárias da Zona Norte e Oeste do Rio de Janeiro e da Baixada Fluminense, e outras áreas a definir, respeitadas as condicionantes ambientais e institucionais.
	Incentivar a ocupação das áreas urbanas consolidadas previstas nos planos diretores municipais, considerando as diretrizes metropolitanas.
Preservar os ambientes de fragilidade ambiental e as áreas rurais	Desestimular e conter a ocupação urbana e as atividades incompatíveis nas áreas de fragilidade ambiental.
	Desestimular e conter a ampliação dos perímetros urbanos sobre as áreas rurais e áreas com fragilidade ambiental.
Valorizar a Baía de Guanabara	Estimular a criação e a valorização de ocupações urbanas na orla da Baía de Guanabara, respeitados as condicionantes ambientais.
	Valorizar e proteger comunidades tradicionais na orla da Baía de Guanabara.
	Promover atividades turísticas relacionadas à natureza e ao patrimônio cultural e natural da Baía de Guanabara.
Fortalecer instrumentos de gestão urbanísticos e de políticas públicas relativas ao tema.	Promover a integração entre as diretrizes metropolitanas e os instrumentos de planejamento urbano, de políticas setoriais e orçamentário, das esferas federal, estadual e municipais.

EXPANSÃO ECONÔMICA

Toda cidade precisa responder à pergunta:
“**de que vivem seus habitantes?**”

O grande desafio para construir uma visão de futuro para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro no que concerne à sua expansão econômica pressupõe conciliar e fortalecer os distintos perfis econômicos dos municípios a ela pertencentes. É transformar as dependências existentes em uma rede colaborativa, é projetar no território as condições para melhor equilibrar a geração e fixação das atividades socioeconômicas.



UMA METRÓPOLE, DUAS BAÍAS E TRÊS PORTOS COM 10 TERMINAIS

Quantas cidades com suas regiões de abrangência apresentam essa natureza com tantas potencialidades?

Fazer desses atributos naturais parte dos componentes de desenvolvimento sócio-econômico da RMRJ é um dever.

Políticas voltadas para a ecologia e sustentabilidade, economia, cultura, integração metropolitana, turismo e lazer, expansão urbana e paisagem.

PLATAFORMA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Segundo centro econômico do Brasil e da América do Sul, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro possui a estrutura necessária (embora ainda não suficiente) para se estabelecer como uma referência global, bem como as condições necessárias para atingir a liderança em vários segmentos econômicos na América do Sul.

Com a presença de grandes empresas brasileiras com atuação em diversos países do mundo, como a Vale (mineração) e grandes empresas multinacionais com atuação no Brasil (em especial de telecomunicações), a RMRJ possui grande oferta de infraestruturas que a tornam um dos principais hubs logísticos do Atlântico Sul e de localização estratégica (que garante redução do tempo de deslocamento total de mercadorias marítimas de até três dias em relação a outros portos concorrentes) e a qualidade de sua rede de infraestruturas.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro é uma plataforma logística de classe internacional por natureza, responsável pela movimentação de cargas de 26 estados e com conexão para com mais de 100 países de todos os continentes. A plataforma logística metropolitana do Rio de Janeiro, segundo estimativas das entidades governamentais (Secretaria Especial de Portos, Ministério dos Transportes, Companhia Docas do Rio de Janeiro, Empresa Brasileira de Infraestrutura aeroportuária – Infraero), de operadores portuários e aeroportuários e entidades representativas do setor, poderá chegar a 2040 movimentando 500 milhões de toneladas de cargas, frente às 130 milhões registradas em 2014. Em termos de passageiros do transporte aéreo a estimativa é saltar de 26,6 milhões para 100 milhões.

O Porto do Rio de Janeiro tem como área de influência direta os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, São Paulo, o sudoeste de Goiás e o sul da Bahia. Em menor intensidade, o porto do Rio tem participação no comércio exterior de outros 20 estados. O porto possui o maior cais contínuo de contêineres da América do Sul, 30 mil empregos diretos e indiretos.

O Complexo Portuário da Baía de Sepetiba concentra um dos mais importantes complexos portuários do Brasil, com os portos de Itaguaí, do Sudeste da Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA). A importância do complexo pode ser medida pela sua movimentação. Somente o Porto de Itaguaí movimentou 127,3 milhões de toneladas em 2014, sendo o 3º porto brasileiro em volume (toneladas movimentadas), o 4º em valor transacionado, com US\$ 25,5 bilhões, e o 9º em movimentação de contêineres, com 251,3 mil TEUs.

O Porto de Niterói foi o 10º porto brasileiro em volume movimentado em 2014, com 10,6 milhões de toneladas (0,3 milhões acima do Porto do Rio de Janeiro), e o 14º em valor movimentado, com US\$ 7,2 bilhões. É um porto de exportação, em especial de petróleo e óleos brutos. Dentre as vantagens da integração logística, destaca-se o Arco Metropolitano, com o forte impacto de redução no custo de transporte. O Arco gerará grandes efeitos positivos sobre o PIB, arrecadação de impostos, população, emprego e comércio exterior na Região Metropolitana, além dos impactos sobre a reordenação do espaço urbano.



Porto de Itaguaí



Porto de Itaguaí

ECONOMIA DA SAÚDE

Um setor que ganhará grande destaque na Região Metropolitana do Rio de Janeiro nas próximas décadas é o Complexo da Economia da Saúde, que integra o denominado Corredor Tecnológico Metropolitano, formado por empresas privadas de setores intensivos em tecnologia e pesquisa, por universidades e centros acadêmicos, por instituições públicas de pesquisa e desenvolvimento e por centros de inovação ligados às forças armadas.

Outras duas atividades que ganharão destaque nas próximas décadas serão a cadeia da indústria de defesa e segurança, altamente tecnológica e de um impacto ainda não explorado na economia fluminense, apesar do grande potencial, e a diversificação mais intensa da cadeia do petróleo (ligada a medicamentos, cosméticos, produtos de limpeza – todos relacionados ao complexo da saúde – plásticos, alimentos e tecidos sintéticos).

Este complexo pode ser construído através de articulações dos interesses empresariais e de saúde, com foco nas estratégias de inovação e de competitividade das indústrias e dos serviços de saúde, para consolidar um complexo industrial de bem-estar.

ECONOMIA DO TURISMO

Considerando os dados do Anuário Estatístico 2016 - Ano Base 2015, do Ministério do Turismo, o Rio de Janeiro foi a porta de entrada de 1,376 milhão de turistas estrangeiros. Em 2016, devido aos Jogos Olímpicos, este número deverá atingir 2 milhões.

A expectativa é de que, com a exploração econômica das novas modalidades de turismo em outros municípios metropolitanos, a Região Metropolitana atinja, em 2040, um número próximo de 4 milhões de turistas estrangeiros, se consolidando como um dos principais destinos do turismo internacional. A tendência é de forte

crescimento do transporte marítimo de passageiros. A expectativa é de que alavancado pelos eventos internacionais, que se iniciaram com a Jornada Mundial da Juventude e seguiram com Copa do Mundo de 2014, Jogos Olímpicos de 2016 e outros eventos, o número de turistas nas temporadas de transatlânticos salte dos 565 mil registrados na temporada 2015-2016 para dois milhões em 2040, atraídos por novas atrações, como a revitalizada Zona Portuária, área de cultura e lazer, incluindo o Museu do Amanhã e o centro histórico, na cidade do Rio de Janeiro.

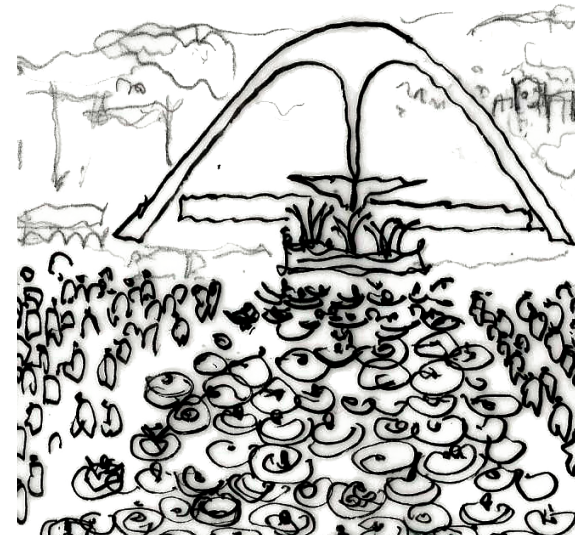
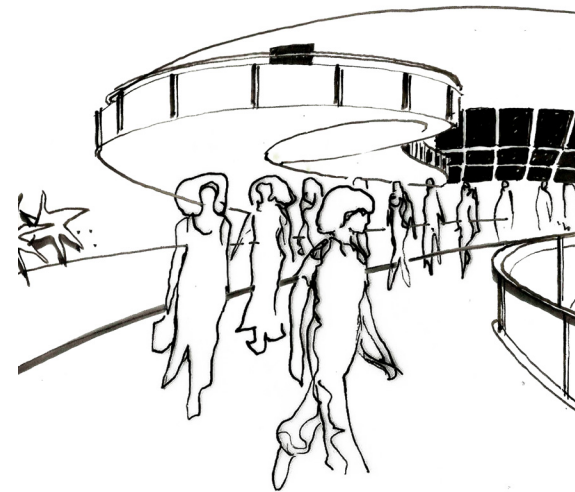
Além disso, ganham destaque atrações menos conhecidas da Região Metropolitana, mas de grande interesse e pouco exploradas, como o ecoturismo e o turismo de aventura na Baixada e no Leste Fluminense, o turismo rural no extremo leste, além do turismo cultural e de negócios na capital.

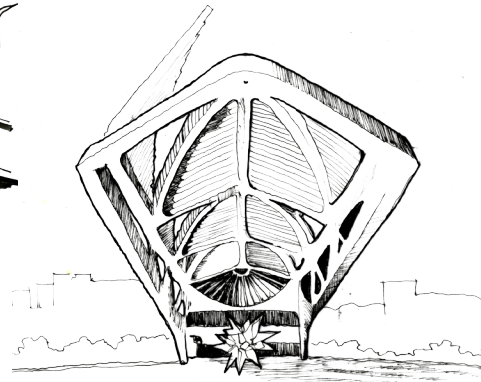
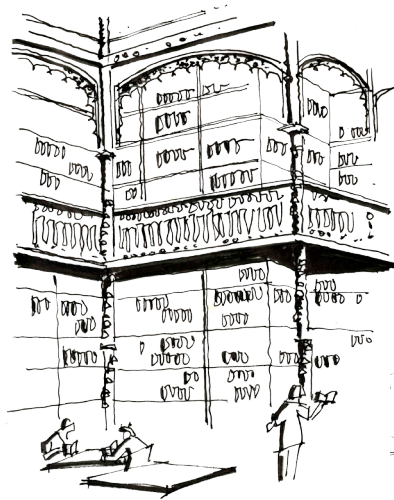
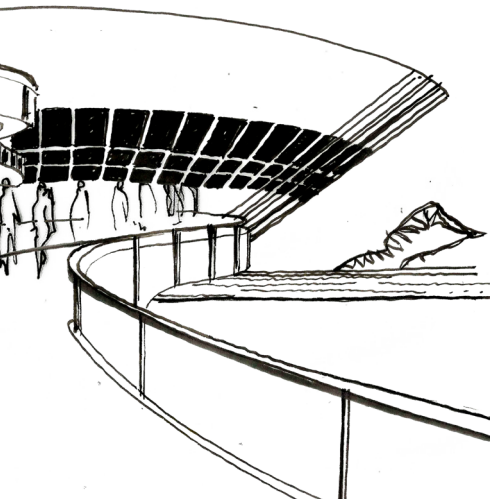
UMA ECONOMIA QUE PARECE TER NASCIDO DO ESPÍRITO CARIOCA

Economia Criativa. Setor que em 2012 empregava 90 mil trabalhadores e um sem número de trabalhos para os quais não existem registros formais: réveillon, carnaval e outras atividades sazonais, com rebatimento em dezenas de segmentos econômicos. A Região Metropolitana possui potencial para se consolidar, junto com a Capital, como um polo da Economia Criativa:

natureza história arquitetura
música moda p&d
biblioteca arte cinema

Geração de Emprego e Renda, Desenvolvimento de conteúdos de Pertencimento e Desenvolvimento de Senso de Comunidade.





USOS ECONÔMICOS DA BAÍA

Logística portuária: os portos do Rio de Janeiro e Niterói e os terminais da Petrobras nas ilhas da Baía, além dos terminais privados de indústrias localizadas em São Gonçalo e Niterói.

Indústria naval: concentrada em Niterói, mas com atividades em São Gonçalo, Rio de Janeiro - e em menor escala e de forma artesanal, voltada para construção, recuperação e manutenção de embarcações de pesca, especialmente de madeira, em Duque de Caxias e Magé - a indústria naval, muito dependente do setor de petróleo, pode se expandir com o setor náutico, de pesca e de defesa e segurança, buscando novos segmentos de atuação.

Transporte de passageiros: vocação natural da Baía, o transporte de passageiros é incipiente comparado com o volume que movimentava até a década de 1970.

Pesquisa e desenvolvimento: o entorno da Baía concentra o corredor tecnológico, em especial do setor de biotecnologia do complexo da saúde, os principais centros acadêmicos e centros de Pesquisa e Desenvolvimento do estado (alguns do país).

Pesca: São seis mil toneladas por ano, que movimentam um importante mercado pesqueiro, com aproximadamente três mil pescadores. A estruturação da indústria de pesca na Baía e no estado, pode ser realizada através do projeto de R\$ 85 milhões da Cidade da Pesca, em Itaoca.

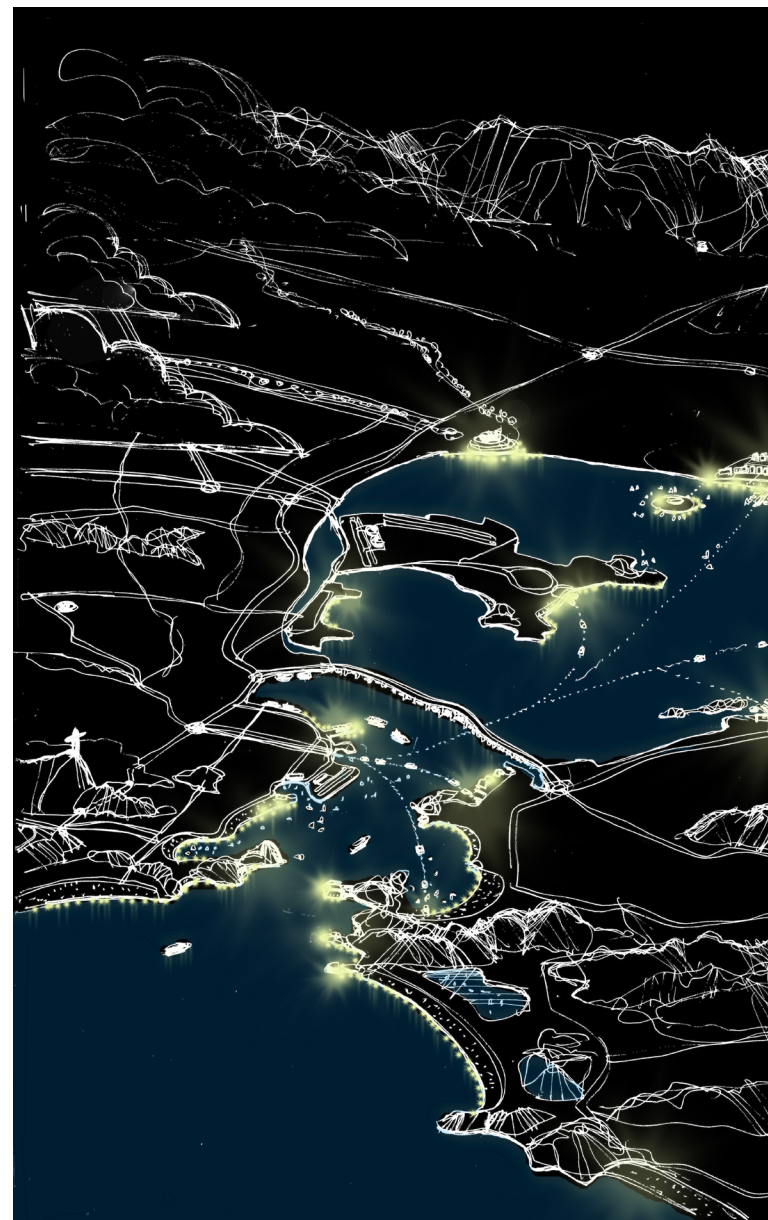
Turismo: plano específico que envolva não apenas os cruzeiros (cujo destino não é a Baía, mas sem esta seriam inviáveis) passeios de barco (saveiros e iates, em especial), mas também atividades que englobem navegação.

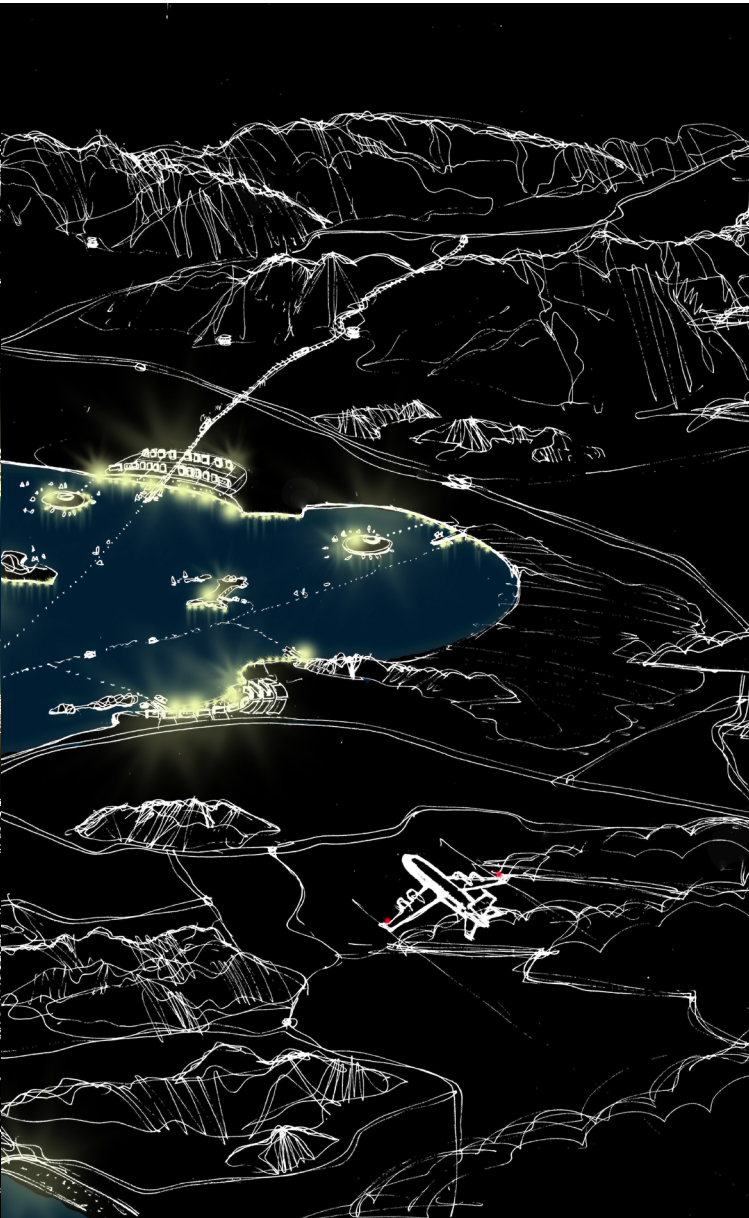
É de fundamental importância a criação de roteiros ambientais e históricos com passeios pelos manguezais preservados e visitas aos Fortes na entrada da Baía e ao Porto da Estrela, em Magé.

PLATAFORMA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

A Baía de Guanabara é a segunda do país em extensão, com aproximadamente 380 km² de superfície e 131 km de perímetro, sendo formada por cerca de 2 bilhões de m³ de água.

Em seu entorno estão alguns dos municípios mais populosos e ricos do estado do Rio de Janeiro.





Grande parte de sua vista para o mar é urbanizada, seja com uso habitacional ou indústria (portos do Rio de Janeiro e Niterói e terminais privados no Rio de Janeiro, Niterói e São Gonçalo, além de ilhas em seu interior e pequenos píeres particulares).

A área mais preservada é a Área de Proteção Ambiental de Guapimirim. A Baía de Guanabara é ainda um dos principais pontos turísticos do Brasil e tida como uma das baías mais linda do mundo, atraindo anualmente milhões de turistas e profissionais em atividades de cruzeiro, esportes náuticos, pesquisa e outros.

IMPACTOS ECONÔMICOS DA DESPOLUIÇÃO

Apesar de sua importância a Baía de Guanabara sofre com o despejo de esgoto in natura das cidades em sua área de influência, que se estende além daquelas em seu entorno imediato para todas cujos rios são afluentes da Baía. Há ainda grande quantidade de resíduos industriais, especialmente combustíveis, petróleo e águas inservíveis das atividades de navegação, além de resíduos sólidos de toda espécie.

Um estudo do Instituto Trata Brasil (Benefícios Econômicos da Expansão do Saneamento à Sociedade dos Municípios da Baía de Guanabara) mostrou que o quadro de degradação da Baía pode ser revertido por uma óptica além da ambiental, mas econômica e que a sociedade e os municípios do entorno da Baía de Guanabara podem ter ganhos econômicos elevados com a universalização do saneamento básico.

Turismo: valorização das atividades econômicas que dependem de condições ambientais adequadas, como é o caso do turismo. Na região da Baía de Guanabara, a universalização traria ganhos diretos no turismo de R\$ 51 milhões por ano, o que equivale a um aumento de riqueza de quase R\$ 1,53 bilhão a longo prazo.

Mercado imobiliário: a valorização dos imóveis poderia chegar a R\$ 4,1 bilhões na região como um todo.

Aumento na renda do trabalhador: o saneamento traria também um incremento médio de R\$ 74,86 na renda mensal do trabalhador da região, ou seja, mais R\$ 4,7 bilhões na economia local.

Educação: o saneamento reduziria o atraso escolar e a falta das crianças na escola proporcionando melhor formação aos adultos. Estima-se que a universalização do saneamento traria um incremento de R\$ 3,3 bilhões na folha de rendimentos dos futuros trabalhadores.

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO E VISÃO DE FUTURO

A economia metropolitana do Rio de Janeiro possui características heterogêneas, tanto em termos sociais quanto em relação à produtividade. Em relação aos aspectos sociais, existem áreas com rendas altas, ampla oferta de serviços e infraestrutura, que contrastam com outras de rendas médias e extremamente baixas, com problemas de ofertas de serviços, infraestrutura e segurança. Já em relação às atividades econômicas, trata-se da segunda maior economia metropolitana do Brasil e de todo o Hemisfério Sul, que, no entanto, apresenta problemas como a grande concentração de empregos no centro do município do Rio de Janeiro - com pequena concentração em outras áreas, a falta de confiança de empresários na economia local, a inexistência de planejamento, a falta de infraestrutura (em especial de transportes) e os problemas de segurança, que impedem a dinamização da economia da região. Acrescido a isso, o foco dado num único setor para a economia regional (petróleo), não foi capaz de proporcionar os retornos financeiros esperados e, na ausência de outro plano econômico, acabou por gerar uma crise econômica em todo o Estado.

Para reverter esse quadro, se faz imprescindível uma gestão pública eficiente, com enfoque no planejamento estratégico de curto, médio e longo prazos. Para modificar o quadro econômico apresentado, em um primeiro momento, é preciso gerar atrativos para induzir as atividades econômicas consideradas estratégicas, fornecendo novos recursos para o governo. Posteriormente, é necessário que esses recursos sejam distribuídos para a população, com melhorias de infraestrutura, mais empregos e políticas sociais bem executadas. Somente dessa forma será possível reduzir ao longo do tempo o enorme passivo socioeconômico existente na região.

Nesse sentido, para o desenvolvimento da metrópole, busca-se encontrar setores capazes de se espalhar nas diferentes áreas do território metropolitano (reduzindo as desigualdades sociais existentes) e descobrir potenciais econômicos para dinamizar a economia metropolitana, de maneira sinérgica com as atividades de toda a região, com destaque para quatro setores essenciais para a visão de futuro da metrópole: logística, turismo, pesquisa e desenvolvimento (em especial ligados à economia da saúde) e economia criativa. É importante compreender que a evolução desses setores servirá como um gancho, atraindo diversas outras atividades espalhadas pelo território metropolitano.

TABELA SÍNTESE

EXPANSÃO ECONÔMICA	
DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
Incentivar políticas econômicas que visem apoiar a consolidação de centralidades secundárias, favorecendo a polinucleação da Região Metropolitana.	Incentivar a capacitação de novos núcleos urbanos com infraestruturas sociais e de negócios (comércio, serviços, saúde e educação, principalmente), de forma a gerar condições de atender às demandas locais e reduzir as viagens pendulares de longa distância na RMRJ.
Transformar a RMRJ numa plataforma logística de nível internacional, integrando-a ao comércio global de produtos e serviços, aproveitando as infraestruturas críticas (portos, aeroportos, conexões nacionais, tecnologias da informação e comunicação – TIC).	Estimular a capacitação das infraestruturas críticas e ampliar a qualidade das conexões nacionais, aumentando a capacidade dos Portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro e integrando as principais rodovias, como a BR-101, com locais de entrada e saída de cargas da metrópole.
	Incentivar o aumento da oferta de áreas de apoio logístico na retroárea das infraestruturas críticas, criando retroáreas para os Portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro (no entorno do Arco Metropolitano), reduzindo os custos de armazenagem de cargas dentro do território metropolitano.
Transformar a RMRJ num centro internacional de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação, aproveitando a infraestrutura existente de universidades e centros de pesquisa públicos e privados, além de atrair outros, e também o perfil regional, enfatizando as cadeias de inteligência dos setores de Óleo e Gás, economia da saúde, defesa e segurança e naval.	Colaborar para um aumento das linhas de conexões marítimas e, especialmente, aéreas, para ganhar mercado como “portão” internacional de negócios do Brasil.
	Incentivar ações para consolidar o Corredor Tecnológico, faixa que concentra as instalações de ensino, pesquisa, desenvolvimento e inovação, incluindo a adoção de legislação específica voltada a incentivar a instalação de indústrias da cadeia, em especial em áreas de grande potencial e baixa exploração devido a restrições de zoneamento.
Transformar a RMRJ em um polo internacional de turismo, ampliando a imagem para além da cidade do Rio de Janeiro e estruturando segmentos pouco explorados, em especial negócios & eventos, aventura, esportivo, náutico, científico & intercâmbio, histórico e religioso.	Promover a criação de um “Mapa do Turismo” da RMRJ, identificando os pontos de interesse em todos os municípios, as infraestruturas existentes e apoiar empreendedores na implantação de negócios voltados a explorar o setor.
	Articular a criação de um calendário turístico, com eventos que explorem cada uma das atividades e estimulem o turismo intrametropolitano, potencial pouco explorado pela visão de que “turista é quem vem de fora”.
Ampliar a marca da RMRJ como centro nacional da economia criativa, avançando nas relações internacionais através da integração com áreas de pesquisa, desenvolvimento e inovação (P, D & I) voltadas para indústria, serviços de engenharia, design e produção cinematográfica, importante para a consolidação internacional da marca da RMRJ e do país.	Incentivar uma política metropolitana para estimular as atividades ligadas à economia criativa, em especial aquelas que garantem maior inserção socioeconômica de famílias de baixa renda, como o artesanato, inserindo no calendário turístico eventos e feiras para o setor.
	Articular, em parceria com centros de ensino e empresas, projetos de inovação tecnológica voltada para a 4ª Revolução Industrial (impressão 3D, realidade aumentada, ciberprodução e ciberatividades), inovações na área de geração de energia.
	Sensibilizar a criação de programas de ensino nos níveis acadêmico e profissionalizante para os setores de maior valor agregado e estimular o intercâmbio internacional, de forma a tornar a RMRJ um “destino de cérebros”

SANEAMENTO AMBIENTAL

“O tema drenagem e inundações urbanas deveria preceder a organização do espaço, devido ao seu caráter estruturante.”

Paulo Canedo

SUSTENTABILIDADE ENVOLVE: O SOCIAL, O ECONÔMICO E O AMBIENTAL

De forma livre pode-se compreender como cidade sustentável aquela que cumpre, ao longo do tempo e com um balanço positivo, as funções sociais que dela se espera, com qualidade de vida e de moradia para todos os seus habitantes, garantindo o acesso distribuído a serviços e recursos essenciais, integrando o ambiente construído com o ambiente natural, mas reconhecendo os limites impostos por este último, sendo resiliente e segura e economicamente viável.

RESILIÊNCIA ENVOLVE

- **a capacidade de um sistema continuar resistindo, mesmo quando submetido a condições limites (acima daquelas de projeto);**
- **a capacidade do sistema se recuperar funcionalmente de forma rápida, para continuar oferecendo seus serviços;**
- **a capacidade do sistema se recuperar estruturalmente de danos sofridos.**

A utilização adequada dos recursos naturais e a preservação do ambiente urbano constituem o atendimento da função social e ambiental pela propriedade urbana:

- na preservação das atividades humanas e da paisagem urbana relacionadas com a propriedade urbana de acordo com as normas de proteção ambiental, urbanísticas e de posturas municipais;
- na utilização da infraestrutura e do espaço construído urbano (áreas, edificações, infraestrutura e vias), em intensidade compatível com sua respectiva capacidade de suporte;
- no uso dos recursos naturais da cidade (água, solo, subsolo, ar, fauna e flora), garantindo meios para a sua conservação e preservação, cujo respeito deve ser observado pelas atividades humanas desenvolvidas na cidade.

DRENAGEM URBANA COMO EIXO ESTRUTURANTE

planejamento urbano deve-se desenvolver com base no reconhecimento das relações físicas, ambientais, históricas, sociais, econômicas, legais e institucionais, que ocorrem, de forma sistêmica, em um núcleo da sociedade.

As cheias urbanas geram danos a edificações e a equipamentos urbanos, degradam e empobrecem áreas sujeitas à inundações, geram perdas associadas à paralisação de negócios e serviços, interrompem a circulação de pedestres e de sistemas de transportes, são potenciais veículos de difusão de doenças, afetam e são afetadas pela coleta e disposição de esgotos e resíduos sólidos urbanos.

O sistema se fragiliza, os riscos e os prejuízos crescem e forma-se um ciclo: o rio, que tem sua bacia modificada, se degrada e sofre inundações, que, por sua vez, agridem de volta a cidade, causando a ruptura de vários serviços urbanos e diversas perdas econômicas, degradando a própria cidade, como resposta.

Deste modo, as inundações e alagamentos urbanos surgem como um elemento de disrupção dos serviços urbanos, de redes de infraestrutura, do funcionamento de equipamentos comunitários e do sistema de habitação. Sob o ponto de vista da discussão de integração do ambiente construído com o ambiente natural, sugere-se que o tema drenagem e inundações urbanas deve preceder a organização do espaço, devido ao seu caráter estruturante.

A perspectiva de incorporar conceitos de sustentabilidade ambiental no processo de repensar o crescimento da cidade abre um diversificado conjunto de oportunidades a serem explorados como soluções integradas em um contexto multidisciplinar. A conjugação das ações no tecido urbano, tendo o controle de uso do solo como pano de fundo, e no corredor fluvial, com foco no rio como síntese do território, combina esforços no caminho de uma construção mais sustentável para o funcionamento das cidades, tomando esse eixo como estruturante da paisagem.

A seguir, são citados os pontos mais ambientalmente fragilizados da RMRJ e indicadas soluções que, quando possível, colaboram também com a solução de problemas de origens sanitárias, viárias, habitacionais, paisagísticas e de lazer, sendo divididas em quatro grupos. Além disso, as propostas com origem na solução de problemas de drenagem que geraram oportunidades de integração no território metropolitano, são apresentadas no item referente aos Projetos Multifuncionais.

PONTOS VULNERÁVEIS A ENCHENTES

- 01 Complemento das obras para a diminuição de cheias da Praça da Bandeira (zona norte do Rio de Janeiro)
- 02 Barragem de cheia das duas Pedreiras no rio Imboaçú (São Gonçalo)
- 03 Barragem do rio Registo, afluente do rio Capivari em Xerem (Caxias)
- 04 Dois Reservatórios do Guerenguê (Zona oeste do Rio)
- 05 Obras na Bacia do rio Acari (Zona Norte do Rio junto a D. de Caxias)

LOCAIS COM SOLUÇÕES BEM INTEGRADAS

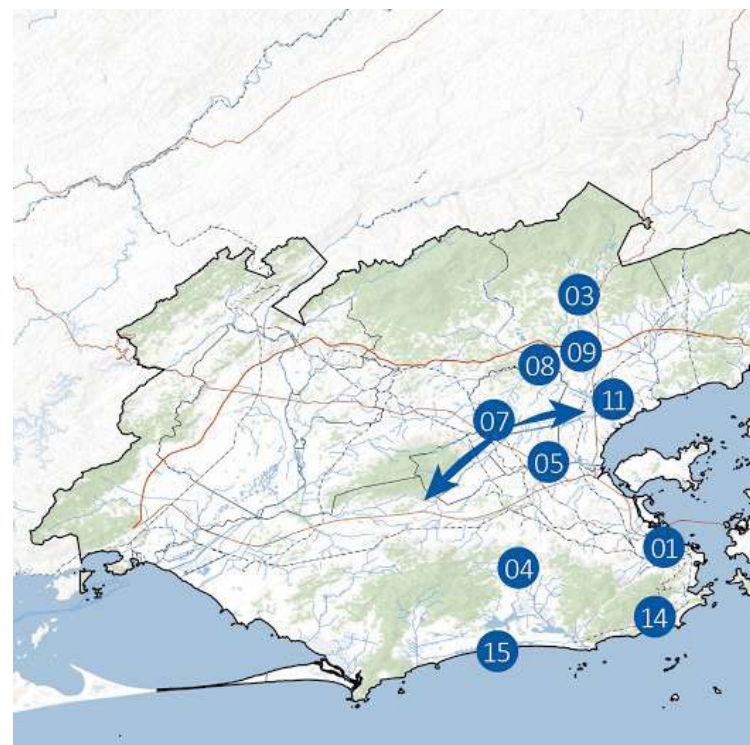
- 06 Canal do rio Alcantara (São Gonçalo)
- 07 Polders do rio Sarapuí e a Transbaixada 1 (Intermunicipal)
- 08 Barragem do Capivari e Transbaixada 2 (B. Roxo e Duque de Caxias)
- 09 Cidade dos meninos (Duque de Caxias)
- 10 Sistema do rio Saracuruna e Arquinho (Duque de Caxias)
- 11 Gleba “Campo-da-Bomba em frente a Reduc/ Caxia (D. de Caxias)

OBRAS DE SEGURANÇA HIDRICA

- 03 Barragem do rio Registo, afluente do rio Capivari em Xerem (Duque de Caxias)
- 12 Barragem Juturnaiba para Segurança Hidrica do Leste da Baía e a construção da barragem Guapi-açu (Niterói, Itaboraí, Tanguá, Rio Bonito)
- 10 Sistema do rio Saracuruna e Arquinho (Duque de Caxias)

AÇÕES DE RECUPERAÇÃO DE FORTE IMPACTO AMBIENTAL

- 13 Empresa Metropolitana Coletora de Lodo de ETE (RMRJ)
- 14 Lagoa Rodrigo de Freitas / Jardim de Alah (Zona Sul do Rio)
- 15 Lagoa de Marapendi / Barra da Tijuca (Zona Oeste do Rio)



SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO E VISÃO DE FUTURO

A questão do saneamento na Região Metropolitana do Rio de Janeiro é diversa e desigual. Os atuais índices de atendimento de abastecimento de água se apresentam, de forma geral, como satisfatórios, apesar dos altos valores de perdas em linhas e da intermitência do serviço em várias regiões, esta última causada pela falta de reservação de água bruta. Ressalta-se ainda a forte dependência das águas do Paraíba do Sul e a falta de redundância no sistema, com possíveis mananciais alternativos, de menor porte, não explorados ou sequer inventariados. Já a qualidade do sistema de coleta e tratamento de esgoto doméstico é absolutamente insuficiente para proporcionar habitantes e ambiente saudáveis, ficando claro que a adequação do esgotamento sanitário está muito distante de todas as metas. Percebe-se que os índices de coleta são um pouco maiores que os de tratamento, mas há inúmeras conexões indevidas com o sistema de drenagem, que não permitem nenhum tipo de defesa aos corpos d'água receptores destes despejos.

No que diz respeito ao setor de resíduos sólidos, embora ainda sejam necessários esforços para aumentar os índices de coleta, o fator mais preocupante não é a cobertura do serviço, mas sim a disposição inadequada irregular nos lixões, sejam os existentes ou até mesmo os fechados, que ainda precisam de remediação, além do fato de que a produção de lixo é alta, os índices de reciclagem são baixos e os resíduos da construção civil praticamente não são reaproveitados. Por fim, em decorrência de problemas da ocupação irregular do território metropolitano, excesso de densificação e de impermeabilização do tecido e insuficiência e, até mesmo, ausência de espaços livres, o sistema de manejo de águas pluviais da região é um dos pontos mais preocupantes, com os constantes alagamentos e inundações que assolam parcelas consideráveis da população e que fazem imprescindíveis o planejamento e a realização de ações integradas no setor de saneamento, que garantam a resiliência ambiental da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O sistema de espaços livres e o conjunto de unidades de conservação são, para a RMRJ, reservas fundamentais da discussão do controle de inundações, da valorização ambiental e do incremento de resiliência urbana.

A questão da gestão do saneamento na RMRJ é marcada por sua complexidade e ineficiência, principalmente no que diz respeito aos setores de água e esgotos, onde os principais desafios técnicos parecem equacionados. A indisponibilidade de recursos financeiros e a falta de integração e de responsabilidade dos órgãos responsáveis pelos setores se mostram um desafio ainda maior na situação atual. A cobrança pelos serviços em todos os setores atualmente não é capaz de fornecer sustentabilidade financeira, inviabilizando uma melhor implantação, operação e manutenção dos sistemas e não há compromisso claro com os resultados.

Vista a realidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, espera-se que, nos próximos 25 anos, seja possível alcançar a universalização dos serviços de saneamento - conforme previsto na Lei de Saneamento de 2007 - criando condições para um saneamento amplo, integral e inclusivo, conseqüentemente, proporcionando uma vida digna para a população metropolitana; que sejam preservados e valorizados os espaços livres da metrópole, reconhecendo sua imensa importância para a manutenção de um meio ambiente saudável e para o bom funcionamento do setor de manejo de águas pluviais, criando também condições para favorecer as conectividades ambientais, e funcionando como pulmão verde de uma Região Metropolitana mais desenvolvida, sustentável e resiliente, fomentando o equilíbrio entre o ambiente natural e o construído, com foco na revitalização e na valorização do último.



TABELA SÍNTESE - PARTE 01

SANEAMENTO E RESILIÊNCIA AMBIENTAL	
DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
Abastecimento de Água	
Aumentar a segurança hídrica a partir da busca por novos mananciais.	<p>Promover a implantação da barragem do Rio Major Archer e utilizar a barragem do Rio Saracuruna, ambas para abastecimento humano da região de Duque de Caxias. A REDUC, hoje atendida pela barragem do Rio Saracuruna, passaria a utilizar água de reuso.</p> <p>Promover a utilização de parte do volume do Reservatório de Lajes como reserva estratégica do complexo industrial localizado em Itaguaí.</p> <p>Promover a utilização da barragem de Juturnaíba, por meio da sua recuperação e reforma, como alternativa complementar de abastecimento para a região leste da Baía de Guanabara, no longo prazo.</p> <p>Promover a implantação de barramentos junto a Serra do Mar, de modo a reforçar a disponibilidade hídrica da RMRJ</p>
Diminuir as perdas de volume de água.	Promover a criação de um Programa de Redução de Perdas visando implantar dispositivos, como válvulas redutoras, e reservatórios para diminuir pressões excessivas na rede de abastecimento; substituir tubulações deterioradas das redes de abastecimento e das adutoras; e melhorar o sistema de participação popular na fiscalização de perdas.
Realizar atividades de gestão e de ordem institucional, pertinentes ao mandato metropolitano	Estabelecer diretrizes e colaborar na elaboração de planos setoriais que abordem o setor de Abastecimento de Água.
Esgotamento Sanitário	
Adotar captações de tempo seco e evoluir a coleta de esgoto sanitário à medida que surgirem recursos financeiros capazes de custear a implantação e operação dessas redes de coleta com separador absoluto.	Promover a implantação escalonada da rede de esgotamento sanitário ao longo do tempo, partindo da lógica do sistema unitário e da captação em tempo seco, associada à interceptação da rede de drenagem por um cinturão.
Encontrar novas alternativas que permitam obter os elevados investimentos que são demandados pelo setor de Esgotamento Sanitário.	Promover a criação da EMPRESA METROPOLITANA COLETORA DE LODO DE ETE para coletar o lodo de cada ETE da RMRJ.
Organizar a informação ambiental e desenvolver a solidariedade da sociedade em torno da consciência ecológica e da preservação dos recursos hídricos.	Promover a adoção do conceito do poluidor-pagador e destinar a receita correspondente às efetivas ações corretivas, como a construção de estações de tratamento de esgoto.
Realizar atividades de gestão e de ordem institucional, pertinentes ao mandato metropolitano	Estabelecer diretrizes e colaborar na elaboração de planos setoriais que abordem o setor de Esgotamento Sanitário.
Manejo de Resíduos Sólidos	
Reduzir, reutilizar e reciclar o volume dos resíduos sólidos, aumentando a vida útil dos aterros sanitários e diminuindo os custos de disposição final.	<p>Incentivar a elaboração de Planos de Coleta Seletiva para os municípios da RMRJ e participação no Programa Coleta Seletiva Solidária (PCSS) do Estado.</p> <p>Incentivar a elaboração do Plano de Gerenciamento Integrado de Resíduos da Construção Civil (RCC) para os municípios da RMRJ e a reciclagem deste tipo de resíduo, com incentivo a investimentos para estruturação de novas Usinas de Beneficiamento e Reciclagem dos RCCs ou fortalecimento das existentes.</p> <p>Incentivar que os municípios da RMRJ façam parte de forma integrada de um Sistema Metropolitano de Logística Reversa.</p>
Destinar adequadamente os rejeitos de resíduos sólidos, fomentar alternativas para recuperação dos aterros desativados e apresentar alternativas para a destinação final.	<p>Promover a retomada do programa de eliminação de lixões, criar alternativas para a remediação dos lixões e sua integração com o entorno urbano.</p> <p>Promover a Incineração e a Gaseificação como alternativa para destinação dos rejeito de residuos sólidos, estimulando a possibilidade de aproveitamento energético.</p>

TABELA SÍNTESE - PARTE 02

Incrementar a sustentabilidade financeira do setor, diminuindo as despesas atuais das prefeituras, viabilizando sua operação da melhor forma possível.	Promover a revisão da cobrança por este serviço
Realizar atividades de gestão e de ordem institucional, pertinentes ao mandato metropolitano.	Promover a elaboração e estabelecer diretrizes para a elaboração do Plano Metropolitano de Resíduos Sólidos.
Manejo de Águas Pluviais	
Promover soluções de drenagem (barragens, reservatórios, outros) para mitigar problemas de alagamento em áreas urbanas e habitacionais, entre outros benefícios para regiões de alcance.	Promover a transformação dos grandes canais do Mangue e da Francisco Eugenio em reservatórios de espera de cheia, com controle de comportas e bombeamento junto à foz, na Rodoviária, beneficiando também a região da Praça da Bandeira e o Porto do Rio, evitando assim sistemáticas dragagens junto à foz do Canal do Mangue (no Porto), com parada de operação portuária.
	Promover a implantação de uma barragem para mitigar enchentes do rio Imboáçu, transformando centenas de residências em área de risco em residências seguras, diminuindo a pressão habitacional.
	Promover a descarga de parte das águas do Córrego Calombé para o Rio Pilar por meio de um canal extravasador e, posteriormente, inundar áreas livres nas margens do Rio Pilar localizadas acima do Arco Metropolitano, para resolver os problemas de inundação na bacia do Rio Pilar.
	Promover a implantação de uma barragem no Rio Registro para mitigar os problemas de alagamentos de Xerém e armazenar água para reforço do abastecimento populacional.
Realizar atividades de gestão e de ordem institucional, pertinentes ao mandato metropolitano	Estabelecer diretrizes e colaborar na elaboração de planos setoriais que abordem o setor de Manejo de Águas Pluviais.
Resiliência Ambiental	
Realizar ações de recuperação ambiental de forte impacto.	Promover o saneamento da Baía de Guanabara por meio da universalização da coleta e tratamento de esgotos, da coleta e disposição final adequada dos resíduos sólidos e do funcionamento adequado das redes de águas pluviais.
	Incentivar a melhoria da qualidade das águas da Lagoa Rodrigo de Freitas, que já possui área urbana contribuinte saneada e com um cinturão sanitário totalmente instalado para coleta de águas de lavagem de ruas.
	Incentivar a redução do tempo de saneamento da área urbana contribuinte da Lagoa de Marapendi, trabalhando no trecho intermediário da lagoa (atual APA).
	Apoiar a criação de um parque na bacia do Rio Guapimirim, com o objetivo de mitigar os sinais de erosão trazidos por obras de canalização, por meio da remeandrização do rio ou a implantação de obras para controle dos sedimentos.
Realizar atividades de gestão e de ordem institucional, pertinentes ao mandato metropolitano	Estabelecer diretrizes e colaborar na elaboração de planos setoriais que abordem o setor de Redução de Risco.

MOBILIDADE

Ao considerar as questões conceituais e estruturais, temos como pré-requisitos para a reestruturação da mobilidade:

- Reduzir a estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos, tendo como objetivo a redução dos tempos e das distâncias das viagens, o incentivo de novas centralidades e maior integração na gestão do transporte entre municípios.
- Otimizar o uso de recursos em mobilidade; investindo em ligações transversais ao invés de estimular um constante aumento da capacidade de corredores já saturados.
- Reorientar o uso do transporte individual motorizado, ampliando e integrando com modais não motorizados e reduzindo a emissão de poluentes.

Deve-se investir em modos de média e alta capacidade tão caros à formação da RMRJ, que são os modos metro, ferro e aquaviários e, naturalmente dentro de limites, o rodoviário.

A importância desses modos para formação da metrópole está no imaginário coletivo de toda a sociedade metropolitana.

O incentivo dos modos coletivos deve ser pensado em sintonia com transporte motorizado, ou seja, integrando-os à rede de transporte coletivo.

A consolidação de polos emergentes observados na distribuição atual de viagens (linhas de desejo), bem como a promoção de outros centros que se deseja estimular.

De forma esquemática, o modelo a ser proposto se apresentará em forma de uma estrutura temporal. A relação entre a distância e tempo de um determinado deslocamento deve atender ao respectivo tempo ótimo. O tempo ótimo se dá por uma curva de distribuição de tempo de viagem.

Essa distribuição se ultrapassada, os respectivos deslocamentos devem se adequar à distribuição proposta ou serem reorientados desde que haja condição (atividades), para a centralidade seguinte. A capacidade de abranger determinada área de influência é dada pela hierarquia da centralidade; quanto maior seu nível, mais distantes poderão ser os deslocamentos.

A influência dos centros não ocorre de forma simétrica, pois a infraestrutura e os serviços de transportes disponíveis alteram o tempo de deslocamento. A busca por um modelo com distribuição ótima dos tempos de viagem em nível metropolitano tem como objetivo estimular que os deslocamentos se dirijam para os centros mais próximos.

Essa nova distribuição dos deslocamentos, além de reforçar o papel de centralidades secundárias e terciárias, se beneficia da infraestrutura existente para estimular e adensar o uso e a ocupação de áreas próximas aos corredores dotados de boa infraestrutura e serviço de transportes.

MODELO “POLINUCLEADO LINEAR”

Modelo estruturador da mobilidade é o de “Oportunidades Intervenientes”: relação entre mobilidade e distância/ tempo está associada ao crescimento de oportunidades intervenientes até seu destino.



PILARES DA VISÃO DE FUTURO

- Estruturas existentes: alternativas para realizar os deslocamentos.
- Distribuição de tempo e oportunidades intervenientes: análise de possíveis alterações socioeconômicas e demográficas da população e a localização das atividades no território.

Como método de análise foram escolhidos cenários de desenvolvimento associados à dinâmica demográfica e à ocupação do território. As linhas contemplam os cenários de Desenvolvimento Urbano (demográficos, socioeconômicos e de uso e ocupação de solo) atual e o a ser proposto pelos outros eixos. Parte-se do princípio que os outros eixos irão desenvolver dois cenários:

- Conservador (segue a tendência atual)
- Reestruturação (criação de novos polos etc.)

Nas colunas estariam os cenários de atuação específica em Mobilidade:

- Tendência atual (radiocêntrico, etc.)
- Mudança padrão de mobilidade (modelo benchmarking e incentivo aos modos coletivos)

Os cenários 2 e 4 apresentam elementos importantes de trabalho e análise, pois o de Cenário 2, ao admitir um planejamento urbano inconsistente, exigiria, exclusivamente dos transportes, o desenvolvimento polinucleado da visão futuro apresentada, incentivando a reorientação dos fluxos e minimizando, portanto, as impedâncias da continuidade do atual processo de crescimento. O outro (Cenário 4) agiria no sentido de reforçar e dinamizar o crescimento urbano, potencializando o modelo de crescimento proposto no cenário de reestruturação pautado pelos outros eixos.

Os Cenários 1 e 3 dariam a comparação para avaliar se os dois outros cenários responderiam bem ou não à visão de futuro da mobilidade.

Também ajudariam a esclarecer a necessidade de eventualmente rever a própria lógica do planejamento de transportes.

Cenários de Desenvolvimento Urbano	Cenários de Mobilidade	
	Tendência Atual	Padrão Distribuição Tempo e Oportunidades Intervenientes
Conservador	Cenário 1	Cenário 2
Reestruturação	Cenário 3	Cenário 4

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO E VISÃO DE FUTURO

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro apresenta uma estrutura radial de transporte, concentrando os fluxos nos principais corredores viários, saturando-os e reduzindo a qualidade da mobilidade da metrópole, como resultado da escolha de um sistema de transporte com diretriz radial, cujo alvo principal (senão único) é a redução dos tempos de viagem ao centro da capital, e a construção de autoestradas urbanas, nas quais os transportes coletivos não têm prioridade alguma, ajudando a promover o espraiamento urbano do território metropolitano e a aumentar a dependência das diversas centralidades da região ao centro da cidade do Rio de Janeiro, fazendo com que os polos locais somente sejam atendidos de modo indireto, dificultando na integração entre eles.

Além disso, há problemas de desarticulação no planejamento, na gestão e na operação do sistema de transportes, resultando na falta de articulação entre os diferentes modais, que não formam uma rede com referências e elementos comuns - sistema tarifário, nível de serviço, sistema de informação, padrão de oferta etc. - mas um sistema fragmentado, com mercados arbitrariamente divididos e protegidos por regulamentações ultrapassadas que dificultam a mobilidade na RMRJ.

Para reverter o processo de expansão urbana e a desarticulação, a mobilidade esperada para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro deverá ser composta por uma rede de transporte coletivo estruturada, capaz de romper a orientação radial, promovendo deslocamentos transversais, conectando os diversos sub-centros entre si e com a vizinhança, diminuindo o tempo de deslocamentos, melhorando a qualidade de vida dos habitantes da RMRJ e apoiando as transformações do território e a construção de uma metrópole sustentável, compacta e equilibrada.

O eixo Mobilidade, em consonância com os demais eixos do PDUI, visa aumentar o nível de **enraizamento** das atuais e novas centralidades, de **integração** com a vizinhança, **dominância** regional, e, principalmente, reduzir a **dependência** da cidade do Rio de Janeiro de uma forma geral.

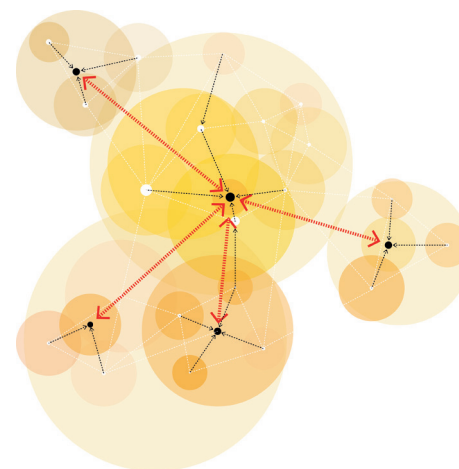


TABELA SÍNTESE

MOBILIDADE	
DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
Reduzir a estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.	Incentivar a redução da dependência da RMRJ em relação às centralidades de 1º Nível – Centro Rio e Barra da Tijuca – evitando aumento indiscriminado da capacidade e extensão das vias e serviços nessa configuração.
	Incentivar a ampliação do enraizamento e Integração entre as centralidades Regionais (2º Nível), Locais (3º Nível) e sua vizinhança – Projetos de Vias e Serviços “Transversais”.
	Incentivar à Gestão Compartilhada do Sistema de Transporte entre os municípios com elevado nível de integração.
Otimizar os recursos em mobilidade.	Reduzir investimentos em grandes obras de infraestrutura viária (evitar espraiamento e dependência).
	Incentivar maior eficiência e integração na operação do transporte coletivo (redes integradas e complementares orientadas para o desenvolvimento dos Centros Regionais).
	Incentivar que o financiamento do transporte público se viabilize por meio de toda a sociedade (ie. captação de valorização imobiliária, taxa de utilização da via pública, imposto sobre combustível, etc.).
Reorientar o uso do transporte individual motorizado.	Incentivar o uso sustentável do espaço viário, com vista à melhoria socioambiental.
	Incentivar a consolidação da divisão modal existente, com prioridade ao transporte público e não motorizado.
	Promover a integração modal por meio de rotas de pedestres e ciclistas articuladas com outros modais.
	Promover a ampliação dos investimentos em transportes coletivos de alta e média capacidade.
	Promover a redução das emissões de poluentes: restrição de circulação, mudança matriz energética, etc.
Participar da gestão de planos, licitações concessões, e outros aspectos institucionais da mobilidade de interesse metropolitano.	Colaborar com a elaboração, aprovação e fiscalização da implantação do Plano Metropolitano de Mobilidade e dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana.
	Aprovar editais de licitação de serviços de transporte público de caráter metropolitano e de operação ou concessão de gestão de vias de impacto metropolitano.
	Aprovar planos e projetos de alteração de traçado ou de gestão das vias que impactem os corredores metropolitanos localização e alteração de terminais de cargas e de passageiros e de outras infraestruturas de mobilidade urbana.

DIAGNÓSTICO PATRIMÔNIO

A RMRJ compreende em seu território singular riqueza em patrimônio, registrando marcas de uma história que pertence a todo brasileiro.

Foi realizado um inventário minucioso em relação aos bens de interesse do patrimônio cultural e natural da RMRJ, sendo analisada a situação de divulgação de sua existência realizada pelas diversas instâncias de gestão do governo (federal, estadual, municipal) e, em alguns casos, seu uso atual e estado de conservação.

Assim, foi possível estabelecer as tipologias de paisagens a serem valorizadas, recomendações relativas à atuação das prefeituras nos processos de salvaguarda, sugestões de novos usos para edifícios e áreas de conservação de acordo com vocações regionais identificadas.

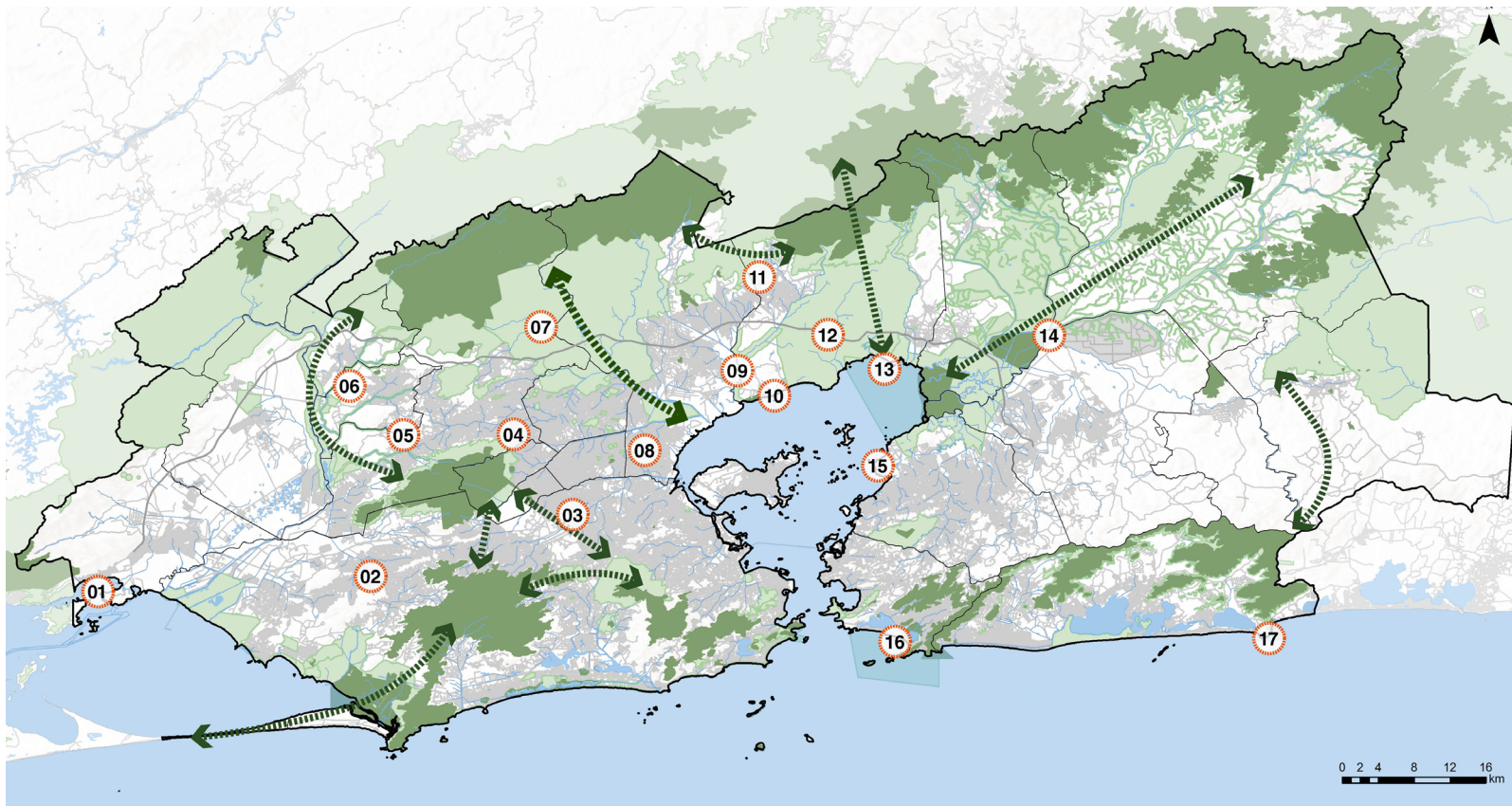
Por exemplo, apresentam-se a seguir as possíveis tipologias de paisagem cultural na RMRJ:

Possíveis tipologias de paisagem cultural na RMRJ:

- Antigas estruturas militares litorâneas;
- Conjuntos históricos nas margens de rios;
- Áreas de pesca artesanal;
- Praça central de conjunto urbano;
- Conjunto urbano em áreas próximas a serras;
- Antigos conjuntos fabris;
- Entorno de estação de trem de subúrbio;
- Obras hídricas e entorno;
- Antigas fazendas.

Convento São Boaventura - Itaboraí





legenda

- | | | |
|---------------------------------------|---|------------------------------------|
| 01- Ilha da Madeira (Itaguaí) | 08- Estação Duque de Caxias | 15- Itaoca (São Gonçalo) |
| 02- Estação Campo Grande | 09- Ruínas Vila de Estrela (Magé) | 16- Itaipu (Niterói) |
| 03- Estação Marechal Hermes | 10- Guia de Pacobaíba (Magé) | 17- Ponta Negra (Maricá) |
| 04- Estação Nova Iguaçu | 11- Vila Inhomirim (Magé) | |
| 05- Estação Queimados | 12- Suruí (Magé) | |
| 06- Ruínas Leprosário (Queimados) | 13- Piedade (Magé) | |
| 07- Ruínas Vila Iguassu (Nova Iguaçu) | 14- Ruínas Convento São Boaventura (Itaboraí) | ↔ Eixos de conectividade Ambiental |

Igreja de São Francisco Xavier - Niterói



SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO E VISÃO DE FUTURO

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro compreende singular riqueza em patrimônio natural, cultural material e imaterial, distribuídos em 673.462 ha com cerca de 340 km lineares de costa. As formações da Serra do Mar, Maciços Litorâneos e Gráben da Guanabara, cobertas por florestas características da Mata Atlântica (florestas ombrófila densa, estacional semidecidual e mista) em conjunto com mangues, sistemas lagunares, rios, extensas praias e as Baías de Guanabara e Sepetiba foram submetidas desde o início da história colonial do Brasil a transformações derivadas do povoamento do território por conquistadores portugueses, holandeses, franceses, ingleses, escravos africanos e os próprios povos nativos do período pré-cabralino. Sambaquis, fortificações militares, aquedutos, portos, engenhos de açúcar, cortiços, conventos e igrejas se sobrepõem a ferrovias, fábricas, aterros, túneis, orlas, largas avenidas, jardins históricos, condomínios de luxo e favelas dentro de um território que viveu as dinâmicas políticas de ter sido sede do Vice-Reinado, capital do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, capital do Distrito Federal, Estado da Guanabara e capital do Estado do Rio de Janeiro.

Do território total da RMRJ, apenas Rio de Janeiro e Niterói caminham em direção satisfatória de reconhecimento da riqueza de seu patrimônio natural e cultural – o que não significa capacidade de salvaguarda. À margem desse processo, os demais municípios metropolitanos vivem uma realidade de atraso no que diz respeito à aplicação de leis de tombamento, delimitação de áreas de amortecimento de bens tombados, registro de bens imateriais e sobretudo compreensão do significado de uma convivência equilibrada entre homem e natureza. Ademais, apesar de 36% do território total integrar o conjunto de Unidades de Conservação cadastradas no CNUC – Cadastro Nacional de Unidades de Conservação, há extensas áreas de fragilidade ainda não protegidas, seja pela falta de integração ao CNUC, falta de delimitações georeferenciadas ou atraso em elaboração de planos de manejo.

A visão de futuro para o patrimônio natural e cultural da Região Metropolitana compreende: cenário de emissões de Gases de Efeito Estufa em quantidades compatíveis com o cumprimento da meta do Acordo de Paris; implantação de sistema que valorize economicamente as áreas verdes da metrópole enquanto zonas de prestação de serviços ambientais; conectividade ambiental estabelecida entre os remanescentes florestais da metrópole, com aumento da cobertura vegetal de Mata Atlântica; proteção dos mananciais e do solo; sustentabilidade financeira e respeito a fronteiras das Unidades de Conservação; sustentabilidade financeira para manutenção de bens culturais materiais e imateriais; paisagens litorâneas das Baías de Guanabara e Sepetiba divididas de forma harmônica entre atividades portuárias, desenvolvimento econômico e usos ambientais e culturais; manutenção e valorização de paisagens culturais que integrem ruínas de importância histórica e espaços livres significativos; revitalização de paisagens de entorno de estações de trem suburbano; fortalecimento do município de Magé enquanto centro ambiental, cultural e turístico da metrópole, para formação de tríade com Rio de Janeiro e Niterói.

TABELA SÍNTESE - PARTE 01

VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL	
DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
Patrimônio Natural	
Manter a biodiversidade da metrópole, proteção dos diversos ecossistemas do bioma da Mata Atlântica, incluindo a salvaguarda da água e dos solos enquanto patrimônio natural;	Estimular a criação de uma APA Estadual integrando as APAs da Bacia do rio Macacu, Guapi-Guapiaçu e Suruí, tendo em vista remanescentes de florestais de Mata Atlântica.
	Ampliar o limite da APA Gericinó-Mendanha, englobando a área do Campo de Gericinó, promovendo reflorestamento da área.
	Incentivar a transformação de trechos da APA de Petrópolis e da APA do Suruí em unidades de conservação de proteção integral.
	Propor a ampliação da área da APA Guandu e promover a elaboração de Plano de Manejo e outras medidas de gestão da área.
	Promover a criação de novo mosaico de unidades de conservação na região de Niterói, Maricá e São Gonçalo
	Estimular a recuperação e uso do Aterro de Gramacho e implantação de parque de lazer.
Conectar fragmentos de Mata Atlântica por meio de eixos de conectividade ambiental ao longo de rios, áreas livres, faixas de cobertura vegetal existentes, APPs, áreas fragilizadas, e unidades de conservação.	Estimular a conexão de fragmentos de floresta por meio da criação de reservas legais em propriedades rurais, criação de novas unidades de conservação em espaços naturais.
	Estimular a consolidação do Eixo APA do Alto Iguaçu e Rebio do Tinguá como conector ambiental e desenvolver projeto de recuperação de mananciais
	Reforçar caráter de recuperação ambiental da área de Rio Bonito entre Maricá e Serra do Barbosão.
Associar soluções de macrodrenagem e segurança hídrica à conservação de bens naturais e culturais.	Estimular a criação ou implantação de pequenas represas nas encostas da Serra do Mar/ Turismo e Lazer.
	Estimular a elaboração de Zoneamento Ecológico Econômico para o reservatório de Guapiaçu e região.
	Promover a recuperação ambiental nas cavas de Seropédica e criação de Parque e Área de Preservação Ambiental.
Definir o planejamento territorial a partir das condicionantes naturais: bacias hidrográficas, corredores de biodiversidade, relevo etc.	Incentivar o desenvolvimento sustentável de áreas agrícolas para fortalecimento de municípios menos urbanizados da metrópole, visando conter o espraiamento e proteger recursos naturais.
	Estimular a criação de circuitos turísticos e rotas em áreas verdes de preservação ambiental.
Criar ou fortalecer e democratizar instrumentos de gestão do patrimônio natural.	Incentivar a elaboração de planos de contingência para as áreas de risco das baías.
	Incentivar a elaboração de planos de manejo de todas as unidades de conservação (novas e existentes) no território metropolitano.
	Promover a conscientização da população sobre a importância dos recursos naturais
	Promover adequação da legislação que deram origem as UCs criadas antes a lei do SNUC e o decreto que o regulamentou.
Patrimônio Cultural	
Promover a conscientização da população sobre a importância dos bens culturais, consciência do papel de cada geração enquanto fiel depositária do patrimônio	Apoiar a conservação de imóveis de interesse histórico, especialmente os de propriedade privada, através de oportunidades de financiamento revalidadas no intervalo de tempo correspondente às necessidades de manutenção.
	Incentivar a requalificar imóveis de interesse do patrimônio cultural para habitação de interesse social
	Incentivar a conversão da Vila Marechal Hermes e sua estação de trem em Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC)

TABELA SÍNTESE - PARTE 01

Preservação do patrimônio cultural material e imaterial: formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais.	Estimular a delimitação de conjuntos urbanos de interesse arquitetônico e histórico, com diferenciação entre imóveis a preservar integralmente, parcialmente e zonas de amortecimento.
	Estimular a criação de calendário metropolitano de eventos culturais.
Criar ou fortalecer e democratizar instrumentos de gestão do patrimônio cultural.	Estimular a criação de um banco de dados georreferenciado para monitoramento que integre informações de patrimônio cultural das esferas federal, estadual e municipal; além de registro de bens imateriais dos 21 municípios da RMRJ.
	Estimular a utilização de um Fundo Metropolitano com linhas de financiamento para ações de interesse do patrimônio cultural, com enfoque na restauração de bens de interesse privados.
	Estimular a criação de programas de capacitação institucional para inscrição de projetos em linhas de financiamento.
	Estimular a criação de programas de capacitação profissional para elaboração de projetos e atuação em restauração de bens culturais.
	Estimular a regulamentação do instrumento de Transferência de Potencial Construtivo.
	Promover a criação de uma lista de bens em estado avançado de deterioração, para que haja prioridade em ações de restauro.
	Promover condições legais e cadastros que relacione imóveis de interesse histórico sem uso e pequenos empreendedores em busca de sede para atividades de economia criativa
Paisagem Cultural	
Preservar porções do território metropolitano em que elementos de patrimônio natural e cultural, material e imaterial, configuram cenários de valor atualmente ameaçados por conflitos econômicos, ambientais e sociais.	Promover estudos para viabilizar a delimitação de porções do território consideradas paisagens culturais.
	Promover a elaboração de estudos sobre regulação da poluição visual para áreas delimitadas como paisagem cultural.
	Estimular a preservação de comunidades pesqueiras que ainda habitam áreas litorâneas.
Valorização, em especial, dos sistemas de paisagens culturais da Baía de Guanabara; da Baía de Sepetiba e do litoral de Maricá.	Estimular a preservação de comunidades pesqueiras que ainda habitam áreas litorâneas.
	Estimular a criação de novo terminal pesqueiro público na Baía de Guanabara, considerando estudos pertinentes.
	Estimular o monitoramento e adequação do projeto da Cidade da Pesca, considerando o já existente.
	Estimular a integração turística e de lazer entre os antigos portos marítimos e fluviais localizados no fundo da Baía de Guanabara.
	Promover a chancela da Paisagem Cultural (estadual ou municipal) para área da Reserva Extrativista de Itaipu e áreas adjacentes.
	Estimular a preservação das paisagens de interesse histórico e ambiental de Itaguaí (Ilha da Madeira, Itacuruçá e Coroa Grande).
	Estimular a preservação dos atributos naturais, paisagísticos e biológicos, da área de Ponta Negra em Maricá, assim como manutenção das atividades de pesca artesanal da região
Criar ou fortalecer e democratizar instrumentos de gestão das paisagens culturais metropolitanas.	Estimular a criação de roteiros temáticos de visitação que unam as formações naturais e locais de interesse histórico na RMRJ
	Estimular a requalificação urbana e paisagística como estratégia indutora da revitalização das áreas centrais próximas às estações dos trens suburbanos.
	Promover estudos sobre a regulação da poluição visual e padronização de equipamentos para comércio ambulante no entorno de estações de interesse dos trens de subúrbio.



Nova Iguaçu

PANORAMA ATUAL

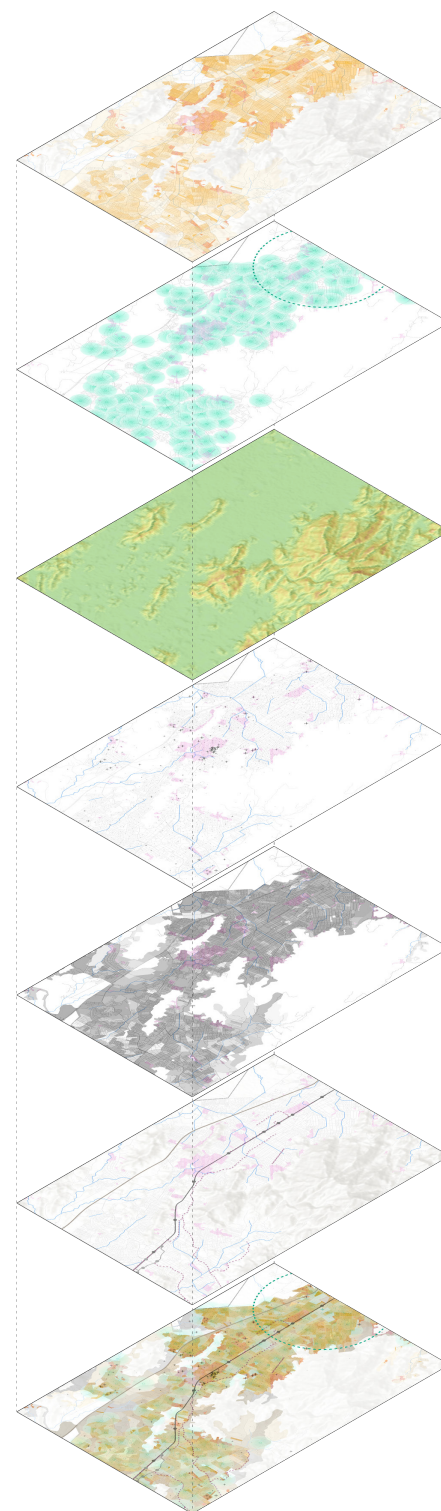
- 70 mil unidades acrescidas ao estoque de moradias da RMRJ anualmente, cerca de 27 mil (38%) correspondem a domicílios com renda de até 2 salários mínimos.
- Mesmo considerando a desaceleração do crescimento da RMRJ, estima-se que em 15 anos, teremos um acréscimo de 1,5 milhão de habitantes (equivalente a população de Niterói e São Gonçalo juntas).
- Déficit Habitacional correspondente a 7% do estoque.
- 17% das moradias apresentam pelo menos uma forma de inadequação (carência de infraestrutura; ausência de banheiro; adensamento excessivo).
- 13% das moradias se localizam em assentamentos informais/favelas.
- Mais de 230 mil unidades estão em ruas com esgoto correndo a céu aberto ou com lixo acumulado nas ruas.
- Mais de 800 mil unidades distribuem-se por ruas sem meio fio ou calçada.
- Acesso a mais de 665 mil moradias é feito através de ruas sem pavimentação.

Os desafios de governança a enfrentar são:

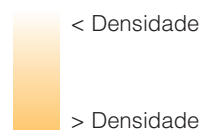
- Rigidez e elitização das normas urbanísticas;
- Alternativas de financiamento e captação de fundos para programas habitacionais;
- Hegemonia da provisão da habitação por meio da construção civil e do direito à propriedade;
- Descompasso da política habitacional com as políticas de desenvolvimento territorial legalmente instituídas;
- Desarticulação das políticas de desenvolvimento urbano entre os municípios;
- Espreadimento das cidades em áreas desprovidas de infraestrutura e serviço.

MATRIZ DE ANÁLISE MULTICRITÉRIO

- Método de análise através de dados georreferenciados, visualizados através de camadas sobrepostas;
- Criação de método para agrupamento de áreas de análise com características comuns denominadas “nucleações urbanas”;
- Distância relativa a centralidades;
- Infraestrutura: adição de dados como “áreas de lazer”, “arborização” e “lixo acumulado nos logradouros”;
- “Supraestrutura”, dados relativos à educação e a oferta de emprego (comércio/serviço).

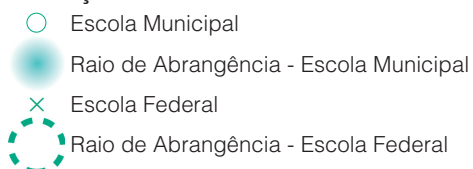


DENSIDADE DEMOGRÁFICA



SUPRAESTRUTURA

Educação

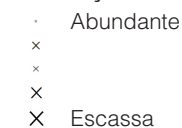


RELEVO

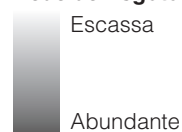


INFRAESTRUTURA

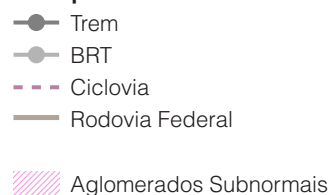
Iluminação Pública



Rede de Esgoto



Transporte Público



ELEVAÇÃO DA CAPACIDADE INSTITUCIONAL DOS MUNICÍPIOS

- Novas parcerias entre grupos de municípios - soluções urbanísticas diferenciadas e específicas;
- Racionalização e simplificação das normas urbanísticas e assistência técnica sistemática para a autoconstrução por grupos de menores recursos;
- Aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade na viabilização das grandes e estratégicas intervenções urbanísticas e habitacionais.

CRIAÇÃO DE NOVAS MODALIDADES DE INTERVENÇÕES

- Aproveitamento de antigas edificações comerciais, industriais e de outros tipos que perderam o uso ou foram abandonados e que se localizam em pontos estratégicos do território;
- Criação de um patamar mínimo de adequação urbanística e qualidade ambiental entre os bairros da RMRJ;
- Aumento da densidade de ocupação das áreas urbanas;
- Garantia que os novos empreendimentos habitacionais de interesse social surjam em bairros já consolidados;
- Produção de novas moradias, simultaneamente, a diferentes faixas de renda da população com projetos integrados urbanística e socialmente;
- Incentivo a iniciativa privada (PPPs) para que os projetos possam também oferecer espaços para instalações de atividades e geração de renda e trabalho;
- Aproveitar mais-valias geradas pela ação dos poderes públicos ao investirem em infraestrutura urbana e redes de serviços sociais.

NOVAS FONTES DE RECURSO PARA OS PROGRAMAS

- Criação do sistema de poupança prévia para os interessados na obtenção de financiamento habitacional.
- Incremento de 1% na alíquota do ICMS do Estado destinando o produto dessa arrecadação para o fundo estadual de habitação.

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO E VISÃO DE FUTURO

Com um estoque de moradias que atingiu 4 milhões de unidades em 2010, que cresce numa média de 70 mil unidades ano, a RMRJ expressa uma verdadeira síntese do quadro de grandes desigualdades sócioespaciais, existente na maioria dos centros urbanos do país; a RMRJ é marcada pela existência de pequenas ilhas de moradias de alto padrão e dotado de toda infraestrutura necessária, em áreas litorâneas ou próximas das centralidades regionais e sub-regionais, circundadas por espaços habitacionais de baixa qualidade que, ante a fragilidade ou mesmo total ausência do planejamento e controle do poder público, se expandem célere, extensiva e desorganizadamente para a periferia da região, distante dos centros de ofertas de trabalho.

Números, possivelmente conservadores, indicam que a velocidade de crescimento da mancha de ocupação metropolitana se dá a uma média de 32 km²/ano, dificultando a oferta de infraestrutura e serviços e aumentando seus custos de manutenção; um déficit de moradias da ordem de 390 mil unidades, concentrado nas faixas de menor renda; um pouco mais de meio milhão de unidades situadas em aglomerados subnormais, que se multiplicam e verticalizam em terrenos impróprios e com frequência apresentando riscos; mais 700 mil unidades com algum tipo de inadequação; elevada precariedade urbanística que atinge mais de 1 milhão de habitações em ruas sem identificação e/ou sem bueiro/boca de lobo; mais de 800 mil estão em ruas sem calçada, e/ou meio fio/guia; o acesso a mais de 665 mil é feito através de vias sem pavimentação; e cerca de 284 mil estão em vias com esgoto correndo a céu aberto.

Num cenário futuro almeja-se que as políticas públicas habitacionais não estejam limitadas apenas às soluções de produção de novas moradias, mas que também abranjam o apoio aos diversos processos pelos quais as famílias podem ter acesso a uma habitação - aluguel, construção progressiva, melhoria ou complementação de unidades já existentes, entre outras; o poder público passe a atuar como facilitador das iniciativas de indivíduos e de empresas que visam a produção de moradias, racionalizando e simplificando normas urbanísticas, removendo a burocracia e a demora de processos de licenciamento e habite-se, além de prover assistência técnica sistemática para a autoconstrução por grupos de menores recursos técnicos e financeiros; todos os bairros residenciais da metrópole, inclusive os originados em favelas e similares, tenham atingido um patamar mínimo de adequação urbanística e de qualidade ambiental, contemplando as dimensões de segurança pública e institucional, disponibilidade e regularidade de funcionamento das redes de infraestrutura, acessibilidade e proximidade das localidades de oferta de itens de consumo diário, permitindo uma grande redução da desigualdade social entre as diferentes sub-regiões e bairros de toda a RMRJ; e os governos municipais, com decisivo apoio do Estado, passem a aplicar os instrumentos urbanísticos do Estatuto da Cidade na viabilização das grandes e estratégicas intervenções urbanísticas e habitacionais.

TABELA SÍNTESE - PARTE 01

HABITAÇÃO E EQUIPAMENTOS SOCIAIS	
DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
Habitação	
Sair da escala de atuação em conjuntos habitacionais para a de bairros e sub-regiões, favorecendo, simultaneamente a redução do déficit e da inadequação habitacional e urbanística.	Estimular o desenvolvimento de projetos habitacionais integrados em bairros e localizações que apresentem condições de densificação habitacional (vazios urbanos etc.);
	Estimular a ampliação e o alcance dos investimentos na construção de novos conjuntos habitacionais a fim de promover a melhoria das condições urbanísticas nos bairros e no entorno dos mesmos
	Estimular a revitalização de bairros antigos e a reutilização de edificações abandonadas para aproveitamento habitacional
Incentivar e apoiar os municípios e agentes promotores diversos, na implementação de programas habitacionais já existentes, ou previstos no PLANHAB, mas que permanecem subutilizados.	Estimular e mobilizar financiamentos para o desenvolvimento de projetos de auto-gestão; urbanização de favelas; lotes urbanizados; cesta de materiais de construção; e regularização urbanística e fundiária, como alternativa ao modelo de produção de grandes conjuntos habitacionais.
Estimular a criação de alternativas de programas e projetos fora da rigidez normativa dos programas federais.	Identificar e direcionar fontes de recursos próprias do Governo do Estado do Rio de Janeiro para programas habitacionais.
	Estimular e promover a capacitação de municípios para a aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade e geração de recursos para os programas habitacionais.
	Estimular o desenvolvimento de programas de assistência técnica às famílias de baixa renda (autogestão e autoconstrução).
Dar atenção especial para necessidades habitacionais prioritárias das famílias que não podem assumir ou aguardar atendimentos pelos programas habitacionais convencionais.	Estimular a criação de programas permanentes para relocação de famílias moradoras em áreas de risco.
	Estimular a criação de programa habitacional para idosos.
	Estimular a criação de programas de aluguel social.
Tirar do mercado áreas situadas em regiões estratégicas antes que as mesmas venham a se valorizar em decorrência de investimentos públicos nas proximidades.	Apoiar os municípios para regulamentação e implementação de instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade e Planos Diretores.
	Estimular parcerias com proprietários para empreendimentos habitacionais.
	Estimular a criação de um fundo de terras públicas para habitação.
	Promover a demarcação de áreas de interesse metropolitano para viabilizar a desapropriação prévia de áreas onde serão implantados equipamentos sociais de interesse da metrópole.
Estimular a criação e ou fortalecimento e democratização de instrumentos de gestão do setor habitacional.	Apoiar os municípios na revisão, aperfeiçoamento e simplificação das normas de controle urbanístico.
	Incentivar a criação de Conselhos Municipais de Habitação participativos, com a representação dos diferentes atores do setor habitacional.
	Incentivar a participação dos diferentes grupos sociais na elaboração, aprovação e fiscalização dos planos locais de habitação de interesse social – PLHIS.

TABELA SÍNTESE - PARTE 02

Equipamentos Sociais	
Promover o aperfeiçoamento da gestão afim de garantir oferta de serviços adequada à demanda de grupos de usuários de equipamentos público.	Promover a criação de um sistema que integre as informações setoriais disponíveis em uma mesma base georreferenciada e possibilite a gestão da capacidade da oferta dos serviços públicos e as respectivas demandas, em função das regiões de abrangência, intra e intermunicipais.
	Incentivar as políticas setoriais a tomarem medidas que visem ajustar a oferta de serviços e equipamentos públicos.
	Promover medidas que visem garantir uma rede mínima de serviços e equipamentos públicos para todo o território metropolitano.
Direcionar a implantação e a relocação de serviços e de novos equipamentos públicos de média grande complexidade.	Incentivar a relocação ou a implantação de novos equipamentos de saúde de alta e média complexidade em centralidades secundárias da metrópole, reduzindo as pressões sobre esses equipamentos, atualmente concentrados no centro de Rio de Janeiro e Niterói.
	Estimular a oferta de cursos de formação superior, atualmente altamente concentradas na cidade do Rio de Janeiro.
	Incentivar estudos e análises pré-requisitos para a implantação de equipamentos públicos de alcance metropolitano.
	Promover a identificação e demarcação de áreas prioritárias de interesse metropolitano para implantação de equipamentos públicos regionais.
Promover a utilização de metas a fim de diminuir o desequilíbrio na oferta de serviços e equipamentos públicos	Estimular o funcionamento do sistema de saúde em rede metropolitana, com ênfase na atenção básica, para garantir medidas de prevenção.
	Promover maior atenção aos territórios em situação crítica, aqueles com educação inadequada nos dois ciclos do ensino fundamental: Ramos/Olaria, Centro de Niterói, Jardim Primavera, Centro de São João de Meriti, Alcântara, Gramacho, Centro de Duque de Caxias, Centro de Nova Iguaçu e Centro de São Gonçalo
	Estimular e apoiar políticas integradas voltadas para a melhoria dos equipamentos e serviços de educação pública.
Estimular a criação de políticas públicas integradas visando a segurança pública em todo território metropolitano.	Incentivar políticas de segurança pública que busquem garantir a infraestrutura adequada para atendimento da população em todo o território metropolitano.
	Estimular a articulação de políticas públicas federais, estaduais e municipais, de maneira a ampliar a eficiência das medidas de segurança.
	Estimular programas sociais de atuação conjunta que tenham como público alvo os jovens residentes dos territórios mais vulneráveis.

GESTÃO METROPOLITANA

Não há um Plano Nacional de Desenvolvimento Urbano que seja norteador da macrodistribuição da população e atividades no território do país. Em muitos casos, RMs foram criadas na esperança de poder receber algum recurso federal de algum fundo nacional metropolitano, que já não existe.

No Brasil e no exterior, existem diversos formatos institucionais para os órgãos de gestão metropolitana: Autarquia (Campinas, Santos, Belo Horizonte); Unidade da Administração Direta (Curitiba, Buenos Aires); Empresa Pública (São Paulo, Bruxelas); Fundação (Recife); entre outras.

Quanto ao escopo básico da ação compartilhada, os mandatos costumam incluir: mobilidade; saneamento (água, esgoto, drenagem, riscos), às vezes envolvendo o lixo, mas não sempre; habitação social; macrozoneamento, com identificação eventual de áreas de interesse metropolitano.

Na RMRJ, com 21 municípios, a preponderância do Rio de Janeiro é marcante: 17,78% do território metropolitano (maior caso individual), 52,74% da população em 2015 e 68,03% do PIB 2012; na RMS, com 39 municípios, o polo São Paulo também prepondera, representando 19,14% do território metropolitano (também é o maior caso individual), 56,74% da população e 60,91% do PIB 2012.

A RMRJ foi comparada com outras 11 RMs brasileiras (de sul a norte): Porto Alegre, Curitiba, Santos, São Paulo, Campinas, Vitória, Belo Horizonte, Goiânia, Salvador, Recife e Fortaleza. Ela teve a terceira menor taxa total de crescimento demográfico em 2000- 2010 (8,95%); tem o quinto melhor índice em 2010 de população maior de 25 anos com curso superior completo (15,60%) e o terceiro melhor índice em 2010 de curso médio completo (47,03%), sendo a melhor do Sul-Sudeste.

Os desafios de governança a enfrentar são:

- (i) como evitar que os municípios acabem sendo reféns das prioridades do Estado?
- (ii) como evitar que a região metropolitana seja refém das prioridades e interesses do município polo?
- (iii) como acordar uma estratégia de financiamento comum das prioridades metropolitanas quando elas ocorrem seletivamente no território, e não homoganeamente em todos os municípios?
- (iv) como desenvolver um espírito de solidariedade e cooperação dos municípios maiores para com os menores, sem custo para estes últimos? A possibilidade de formação de Consórcios Intermunicipais poderia ser um indicativo de encaminhamento, junto com outros formatos de consórcio.

GESTÃO MUNICIPAL

Os 21 municípios da RMRJ são bastante díspares em termos de qualidade de gestão e resultados fiscais: os indicadores mostram que não há só melhores ou só piores, mas uma grande diversidade de cenários.

Houve um bom crescimento em geral das Receitas Correntes, quando calculadas "per capita": a média metropolitana foi de 60,04%, mas a variação individual foi de 42,80% no Rio de Janeiro (único caso inferior à média) e 249,68% em Mesquita, sendo que outros 13 municípios mais que dobraram a receita corrente per capita no período 2000-2010.

Quanto ao tributo que é a própria essência da autonomia municipal: o IPTU harmonizado "por domicílio" confirma alguns esforços de atualização da planta imobiliária, como em Niterói, ou da valorização do mercado local (como em Itaguaí). Entretanto, há 9 casos em que essa relação em 2010 é menor que em 2000.

Essa "desimportância" relativa do IPTU fica ainda mais evidente ao tomá-lo como porcentagem da Receita Corrente, com valores que variam desde 0,30% (2000, em Paracambi) ou 0,47% (2010, em Japeri) até 19,92% (2000, em Niterói) ou mesmo 17,21% (2010, também em Niterói). Na média metropolitana, essa relação era de 11,88% em 2000, caindo para 8,88% em 2010.

No lado das Despesas Correntes, verificou-se que, na média metropolitana, estas em total cresceram 70,83%, mas a rubrica de "pessoal+encargos" cresceu 138,32%. A dívida ativa cresceu 223,70% e o passivo municipal cresceu 345,50%. Porém, mesmo com cenário tão adverso, os investimentos municipais conseguiram crescer 132,81%, porém de forma muito heterogênea.

Os desafios de governança a enfrentar são:

- (i) Na gestão municipal, os desafios parecem ser: como reforçar as receitas de domínio próprio sem pesar demasiado no bolso do habitante?
- (ii) Como racionalizar as despesas com pessoal+encargos (entre outras) de modo a aumentar a disponibilidade de recursos para investimentos?
- (iii) Como superar as dificuldades de reforço de receitas próprias para poder alavancar recursos extramunicipais para investimentos estratégicos? Como diminuir a dependência financeira dos municípios menores em relação às transferências (federais e estaduais)?
- (iv) Aparentemente, essas questões passam por uma melhor qualificação do funcionalismo municipal (conforme foi comentado em algumas oficinas) e mais qualificação do gasto público (idem).

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO E VISÃO DE FUTURO

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro é a segunda região metropolitana mais importante do país, mas só se distingue das demais quanto a ter a menor taxa de crescimento demográfico recente. Em diversos aspectos ela se aproxima do perfil das RMs do Nordeste. O polo metropolitano é hegemônico em concentrar empregos e renda, provocando grande desequilíbrio em mobilidade que exige subsídio para reduzir o custo das viagens mais distantes. As relações intermunicipais reconhecem um Grande Rio e uma Grande Niterói, além de uma estreita relação entre essas duas cidades, fazendo da RMRJ a única RM duocêntrica, separadas pela Baía da Guanabara que é o centro geográfico da região.

A gestão metropolitana está ausente há 24 anos e esse conceito ficou esquecido; sua governança ainda não foi instituída, aguardando aprovação na ALERJ. Em consequência, há pouca confiança dos Municípios na relação com o Estado, bem assim pouca experiência em cooperação intermunicipal, se comparada a outras RMs.

A gestão municipal tem desempenho muito variado, desde alguns casos muito eficientes até diversos casos bastante preocupantes. Há certo desprezo pelas receitas próprias e muita dependência das transferências correntes. O quadro de servidores tem qualificação insuficiente para assumir novos desafios de gestão. Há muita renúncia fiscal (IPTU) e pouco aproveitamento de apoio tecnológico para reforçar as receitas próprias.

A população reconhece que a carga fiscal é pesada em comparação com a qualidade dos serviços oferecidos e que o maior desafio para alcançar uma melhor qualidade de vida é aprimorar a gestão pública e a qualidade do gasto público. Na visão de futuro, busca-se chegar a uma Metrópole que priorize o combate às desigualdades; que integre as pessoas ao patrimônio natural e construído; cuja gestão seja custo-eficiente, participativa e solidária, com justiça socioambiental; cujos serviços urbanos sejam universalizados; que seja equilibrada em sua estruturação, inteligente em seu desenvolvimento, qualificada em seus servidores e, acima de tudo, sustentável, assumindo e mantendo um lugar paradigmático na vanguarda metropolitana.

TABELA SÍNTESE

GESTÃO PÚBLICA	
DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
Fortalecer a Agência Metropolitana e recuperar a capacidade de planejamento municipal integrado.	Promover arranjos institucionais que levem ao dinamismo metropolitano.
	Estimular o apoio dos municípios-polo aos municípios menores.
	Incentivar a cooperação sobre a competição.
Promover bases sustentáveis para alavancagem de recursos financeiros adicionais.	Inovar e reforçar estratégias tributárias.
	Aprovar a criação de Fundo Metropolitano para financiar investimentos de interesse comum.
Garantir equidade nas decisões municipais de âmbito metropolitano.	Capacitar os governos municipais para as decisões de caráter metropolitano.
	Estimular o crescimento econômico equalizado atraindo investimentos públicos e privados de modo desconcentrado e descentralizado.
Ampliar a eficiência do gasto público e das políticas públicas integradas, prestando melhores serviços à população.	Incentivar políticas públicas integradas no território.
	Reforçar a qualificação profissional e funcional dos servidores municipais.
Promover a integração eficiente da sociedade civil organizada no processo de planejamento metropolitano e municipal, bem assim seu monitoramento e avaliação.	Incentivar a gestão descentralizada de recursos e decisões, fortalecendo a relação entre os sujeitos, seus governos e seus territórios.
	Atrair instituições com foco em gestão pública para cooperar com a gestão metropolitana e municipal.
Disponibilizar espaços e ferramentas para o diálogo permanente entre o poder público e a sociedade.	Fortalecer os espaços de participação existentes e integrá-los às novas formas de participação.
	Incrementar redes de contato com segmentos da sociedade (academia, profissionais, produção, etc.)
Promover uma gestão de informação com base georreferenciada e acesso público.	Promover a utilização de indicadores de monitoramento como base para uma cultura de informação.
	Implantar Sistema de Monitoramento e Avaliação aberto ao público.



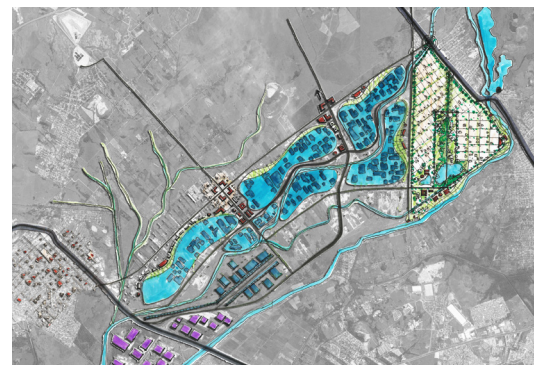
PROPOSTAS MULTIFUNCIONAIS

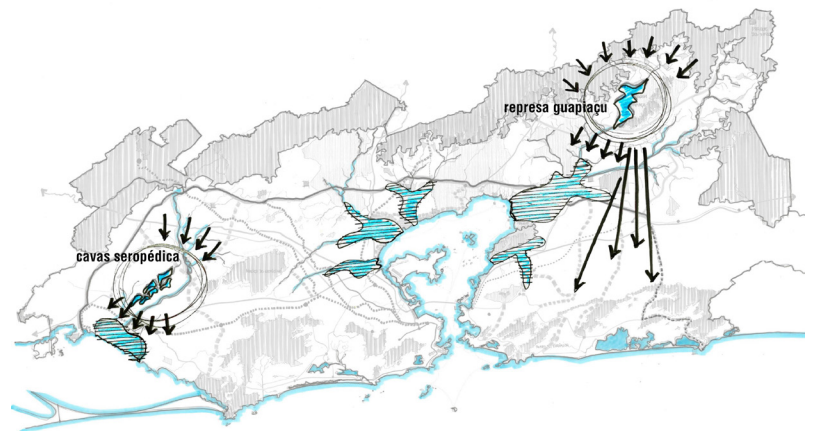
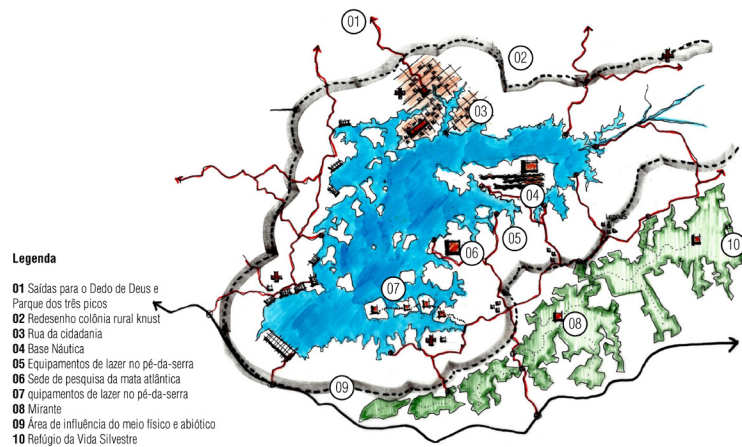
DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
<p>Associar soluções de segurança hídrica, considerando novos mananciais, e associar estas soluções à conservação de bens naturais e culturais e atividades turísticas e de lazer, a fim de promover o desenvolvimento socioambiental e econômico sustentáveis.</p>	<p>Apoiar a Implantação de pequenas represas nas encostas da Serra do Mar, na região da APA do Alto Iguaçu e do Rio Guandú, entre outras, como forma de captar água para abastecimento, controlar cheias e viabilizar projetos de turismo e lazer, nas áreas adequadas ambientalmente.</p>
	<p>Promover a implantação de uma barragem no Rio Guapiaçu, em Cachoeiras de Macacu, para minimizar o déficit vivido pelos municípios abastecidos pelo Sistema Imunana/Laranjal, buscando equacionar conflitos existentes, com a adoção de medidas de compensação para os municípios beneficiados e a criação de áreas de lazer no entorno, entre outras medidas.</p>
	<p>Promover a utilização das cavas de Seropédica, originárias da extração de areia, como armazenamento de reserva estratégica para as indústrias localizadas nas proximidades da Baía de Sepetiba, promovendo o uso múltiplo de baixo impacto ambiental, como a criação de um parque multifuncional e o reflorestamento da região, que também poderá ser utilizada como área de lazer para a população.</p>
	<p>Incentivar a criação de um circuito de turismo ecológico com acesso a cursos de água e cachoeiras em áreas adequadas para uso sustentável e conservação.</p>

Pequenas represas

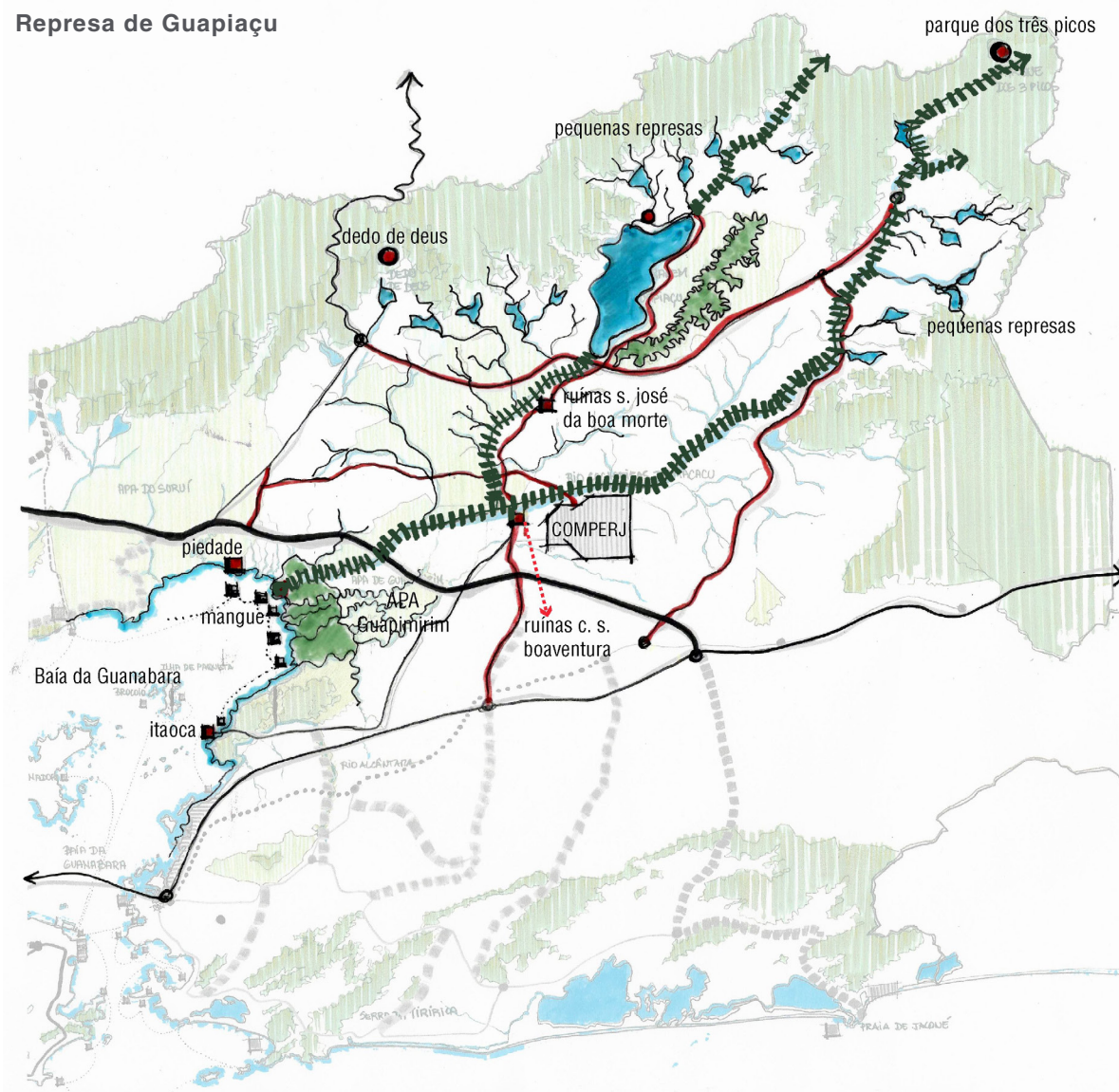


Cavas de Seropédica

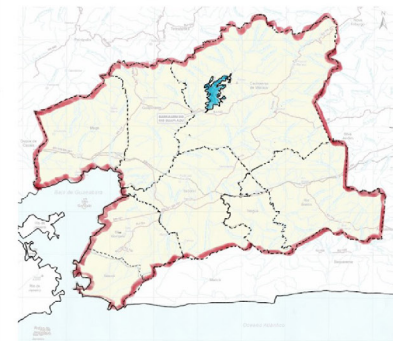




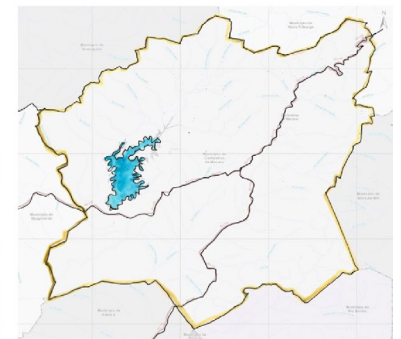
Repreza de Guapiacu



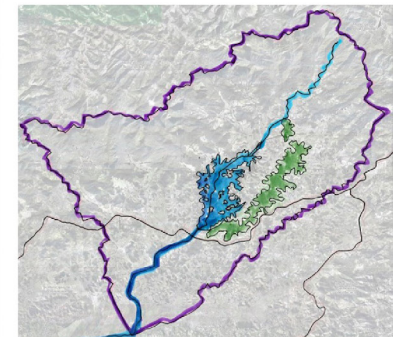
Municípios atingidos



Influência Socioeconômica

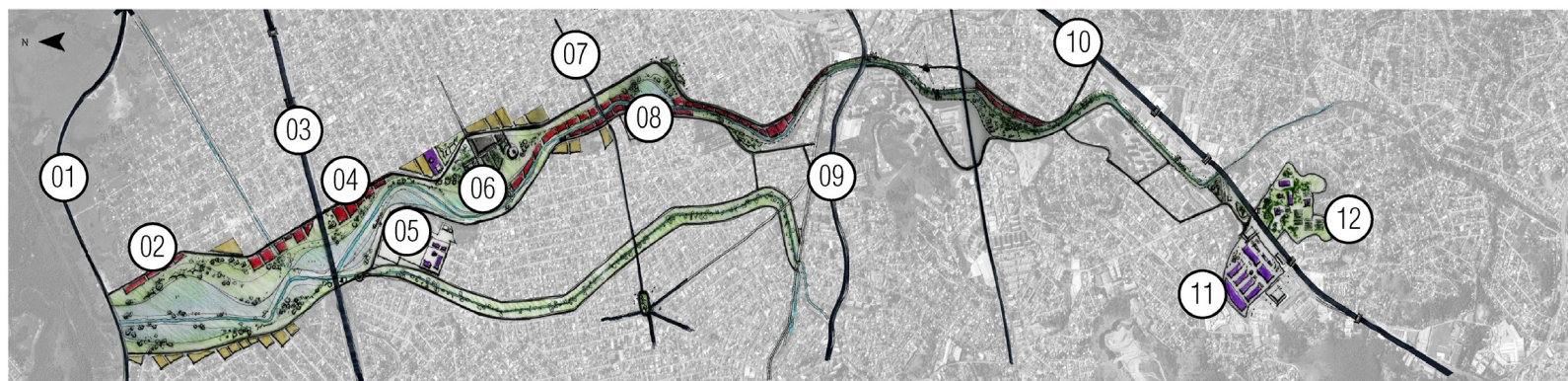


Influência indireta meios físico e biótico



PROPOSTAS MULTIFUNCIONAIS

DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
<p>Utilizar propostas de saneamento como eixo estruturante para o espaço metropolitano, associando os projetos de drenagem de águas pluviais a soluções integradas e estruturantes de uso do solo, sistema viário, transporte de passageiros, habitação, preservação ambiental e lazer e recreação, entre outros.</p>	<p>Promover a implantação de dois grandes reservatórios de cheias na cabeceira do Rio Guerenguê, junto à região da Colônia Juliano Moreira, para mitigação das cheias da localidade, permitindo também a construção de uma grande área de lazer com trilhas, áreas de recreação com 3 piscinas naturais de águas límpidas com volume total de 180.000 m3.</p>
	<p>Promover a construção de uma barragem para solucionar as enchentes na bacia do rio Dona Eugênia, permitindo a construção de um corredor verde/azul, usando o rio como eixo, permitindo a adição de volumes disponíveis para controle de cheias, novas áreas de lazer e de habitação e uma forma alternativa de abastecimento do município de Mesquita.</p>
	<p>Promover a implantação de um Canal Auxiliar para que Rio Alcântara by-passe o manguezal da APAGuapimirim, preservando-o, e formando um "limite físico" de avanço da mancha urbana na direção da APA Ao longo do rio Alcântara, prevê-se a implantação de sistema viário e hidroviário local e o adensamento.</p>
	<p>Promover a interligação dos diques nas margens do Rio Sarapuí formando um único maciço de terra em cada margem, permitindo a construção, por sobre o dique, de uma estrada em cada margem do rio (Interbaixada 1), que unirá a Via Light – Dutra – BR040, fazendo uma alternativa viária paralela ao Arco Metropolitano, além de promover a criação de inúmeros parques/área de lazer e ciclovias, alavancando o desenvolvimento urbano ordenado no coração da Baixada.</p>

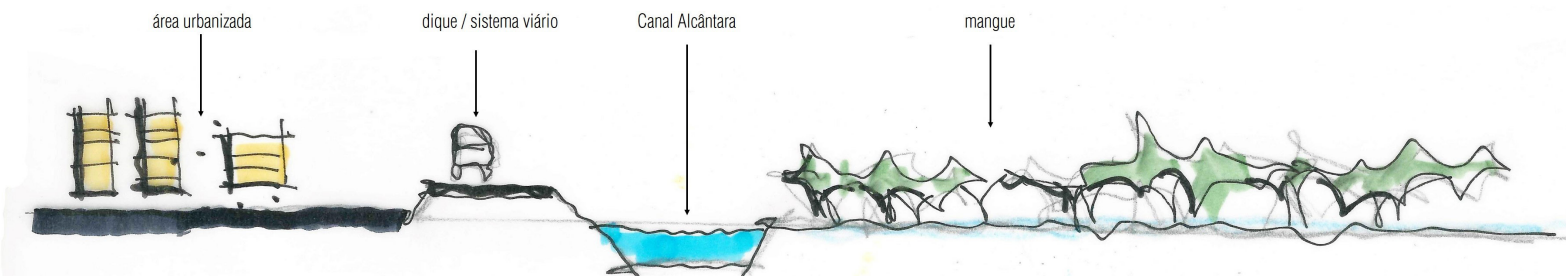
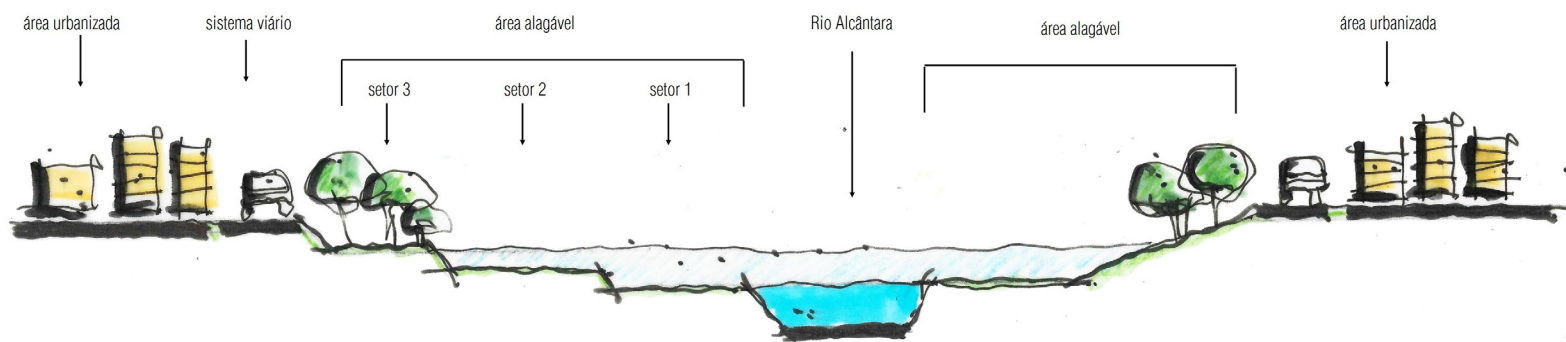


Legenda

01 Estrada Ulhos
02 Áreas alagáveis/ relocação
03 BR 101
04 Áreas alagáveis/ relocação

05 ETE e CIEP
06 Jardim filtrante
07 Conexões transversais
08 Áreas alagáveis

09 Leito da antiga estrada de ferro
10 RJ 104
11 CEASA/ MAKRO
12 Fazenda Colubandê



CANAL ALCÂNTARA

PROPOSTAS MULTIFUNCIONAIS

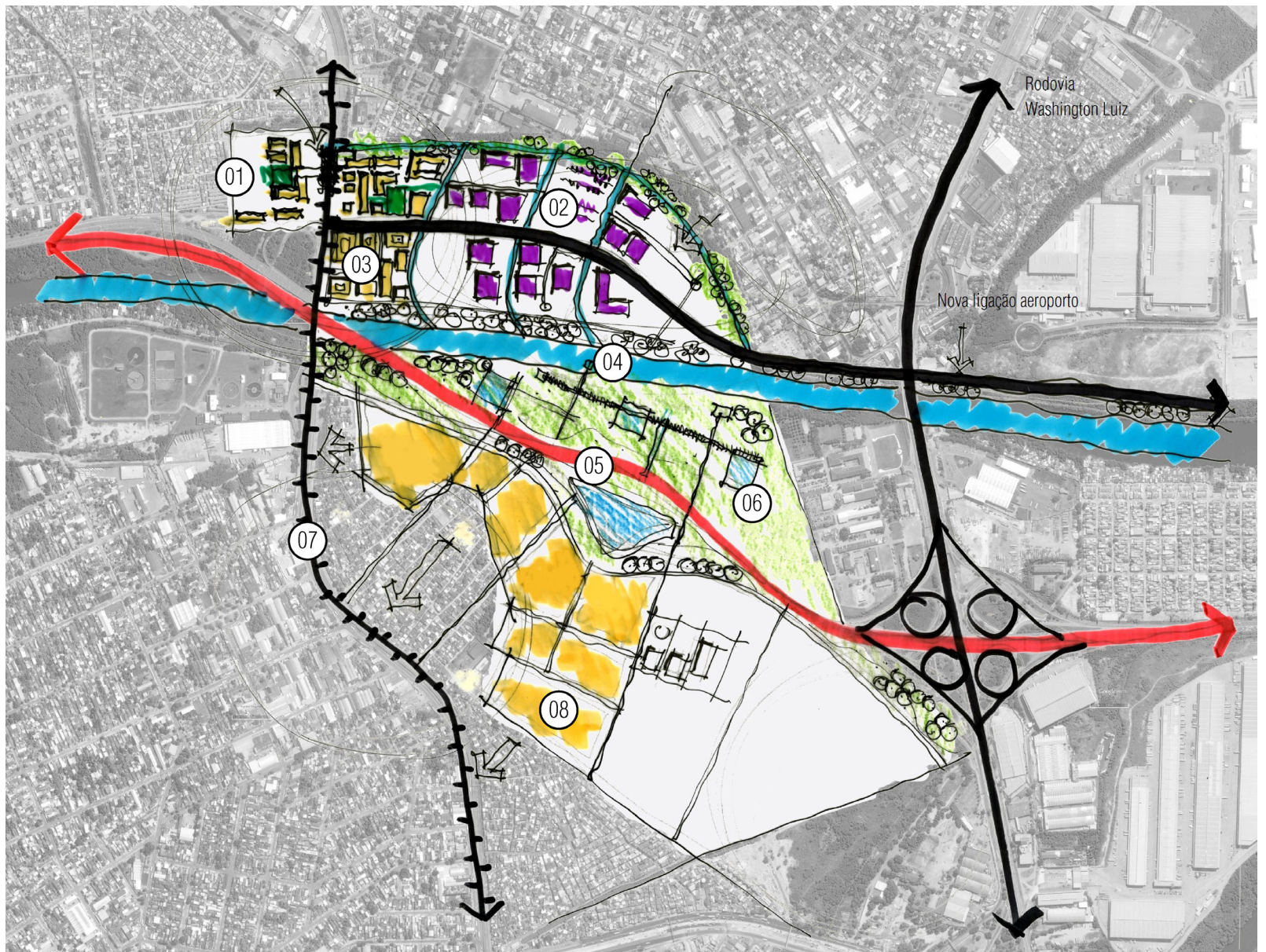
DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
<p>Utilizar propostas de saneamento como eixo estruturante para o espaço metropolitano, associando os projetos de drenagem de águas pluviais a soluções integradas e estruturantes de uso do solo, sistema viário, transporte de passageiros, habitação, preservação ambiental e lazer e recreação, entre outros.</p>	<p>Promover soluções no âmbito dos recursos hídricos para revitalização e revalorização da região portuária do município do Rio de Janeiro.</p>
	<p>Promover a consolidação dos diques do Rio Capivari e Águas Pretas para proteger os terrenos próximos às suas margens, possibilitando a implantação de um reservatório para controle de cheias, situada na junção dos dois rios, e o uso de seus diques de terra como base de via logística de transporte de cargas (Transbaixada 2), fazendo uma ligação estratégica da nova Via Kennedy com o Arco Metropolitano, desafogando trecho congestionado da BR-040.</p>
	<p>Promover a viabilidade da utilização da Gleba Cidade dos Meninos, que está hoje reservada para absorver as fortes enchentes do Rio Iguaçu, por meio da construção da barragem do Capivari que permitirá que a Cidade dos Meninos possa ter suas terras compartilhadas com outros tipos de ocupação, incluindo aí, a fundamental missão de espraiamento das cheias do Rio Iguaçu.</p>
	<p>Promover a implantação de reservatórios e parques inundáveis para solução dos problemas de enchentes no Bairro de Acari, região com frequentes inundações causadas pelas cheias do , tornando possível a construção da Rodoviária Interestadual prevista para ser instalada na região e também viabilizando novas áreas para habitação e outros usos.</p>





PROPOSTAS MULTIFUNCIONAIS

DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
<p>Utilizar propostas de saneamento como eixo estruturante para o espaço metropolitano, associando os projetos de drenagem de águas pluviais a soluções integradas e estruturantes de uso do solo, sistema viário, transporte de passageiros, habitação, preservação ambiental e lazer e recreação, entre outros.</p>	<p>Promover a implantação de um dique na margem direita do rio Saracuruna, afastado da calha principal, formando uma extensa planície de alagamento para solucionar os problemas de inundações existentes, e viabilizando uma nova via logística para transporte de cargas, conectando a área industrial da REDUC às rodovias Rio-Magé e BR-040 (Arquinho).</p>
	<p>Promover o uso múltiplo da gleba Campo da Bomba, com área de 3.000.000 m², situada às margens da BR- 040, por meio da instalação de um canal de interligação dos rios Iguaçu e Sarapuí que garantirá a função de mitigação das cheias, permitindo assim a ocupação do restante da área para fins industriais, logísticos e outros usos.</p>
	<p>Promover o uso múltiplo de uma gleba localizada próxima à foz do rio Pavuna, associando soluções de drenagem de águas pluviais com outros usos, tais como parques inundáveis, atividades industriais e de logística, e ocupação urbana de uso misto.</p>
	<p>Promover a formação de anéis integrados a partir da conexão dos principais eixos de drenagem, corredores verdes e azuis e eixos viários, a serem compostos das atuais vias expressas presentes na região metropolitana com mais 6 novos trechos, que serviriam de conexão para as vias já existentes.</p>

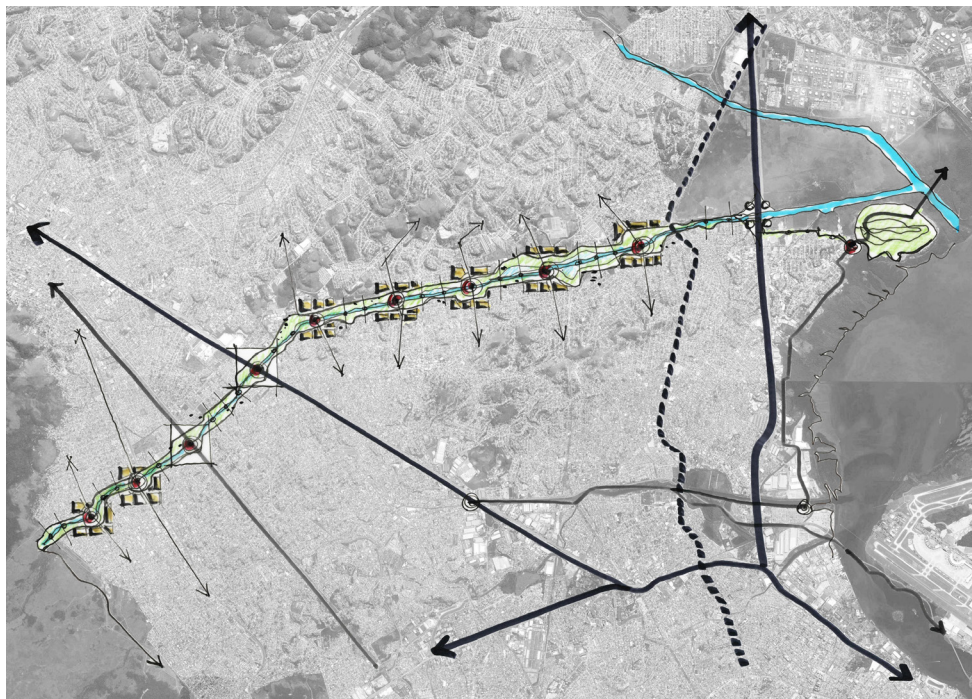


Legenda

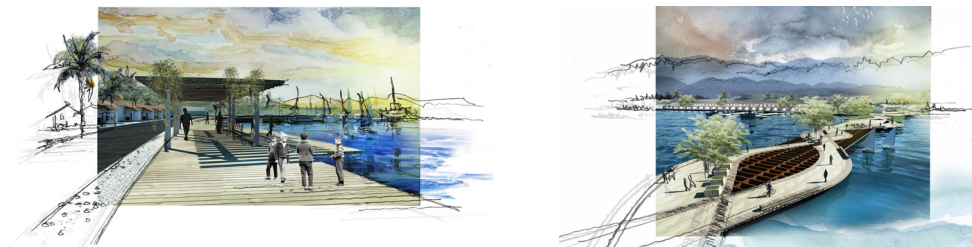
- | | |
|---|-----------------------------------|
| 01 Nova estação férrea | 05 Rio Sarapuí |
| 02 Área Industrial/ Logística | 06 Conexão Arquinho e Magé |
| 03 Requalificação urbana/ área residencial | 07 Bairro Jardim Gramacho |
| 04 Rio Pavuna | 08 Projeto Gramacho |

PROPOSTAS MULTIFUNCAIONAIS

DIRETRIZES	PROPOSTAS PRELIMINARES
<p>Estimular a criação de ocupações urbanas junto à orla da Baía de Guanabara.</p>	<p>Promover a ocupação da orla da Baía de Guanabara em Duque de Caxias, no trecho localizado entre os rios Pavuna e Sarapuí, associando propostas relacionadas à proteção dos manguezais ali existentes e, nas áreas passíveis de ocupação, propostas de criação de parques e da ocupação urbana de uso misto, com a inclusão de novas alternativas para a habitação.</p>

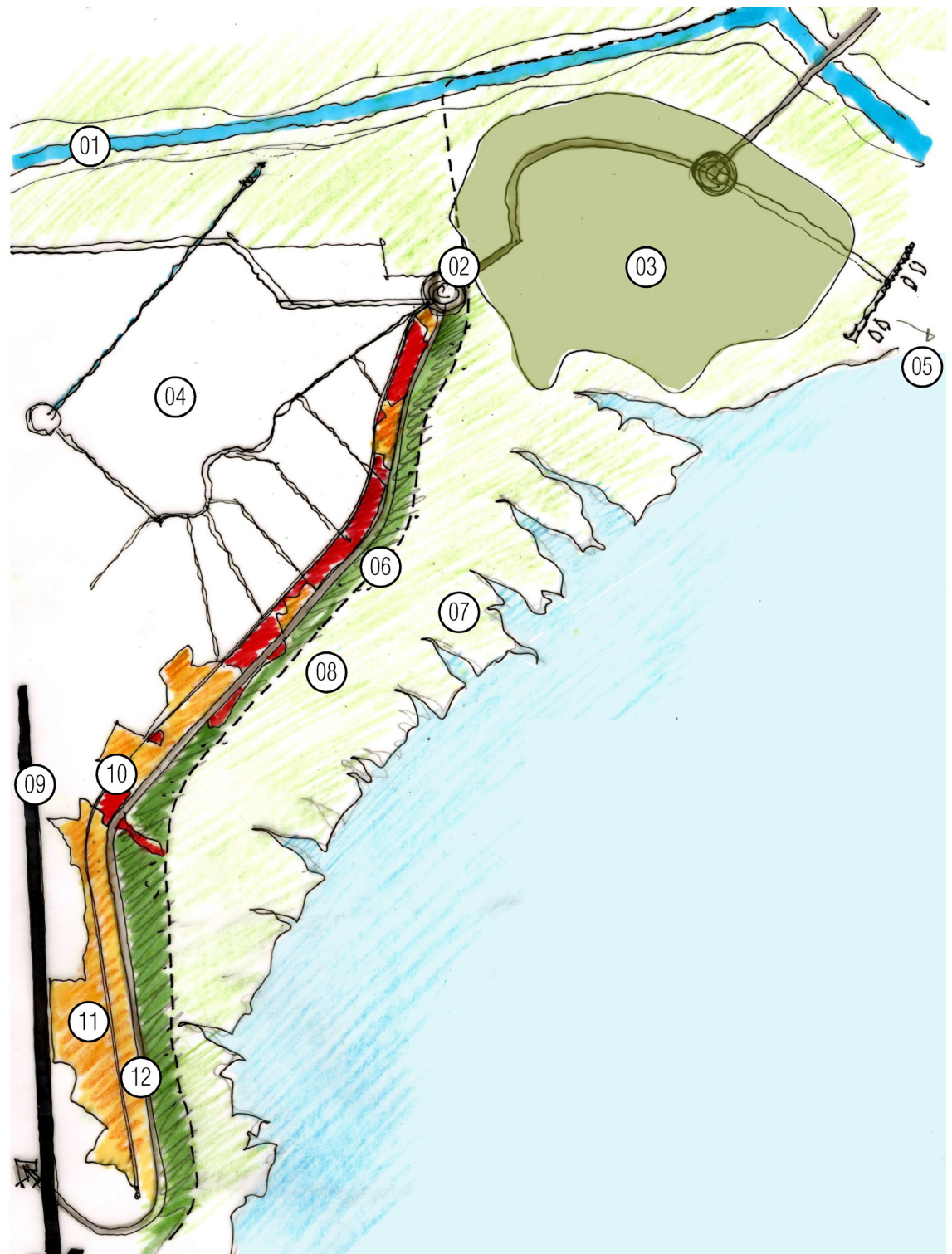


Eixo Ambiental Sarapuí - Transbaixada/Eixo Ambiental



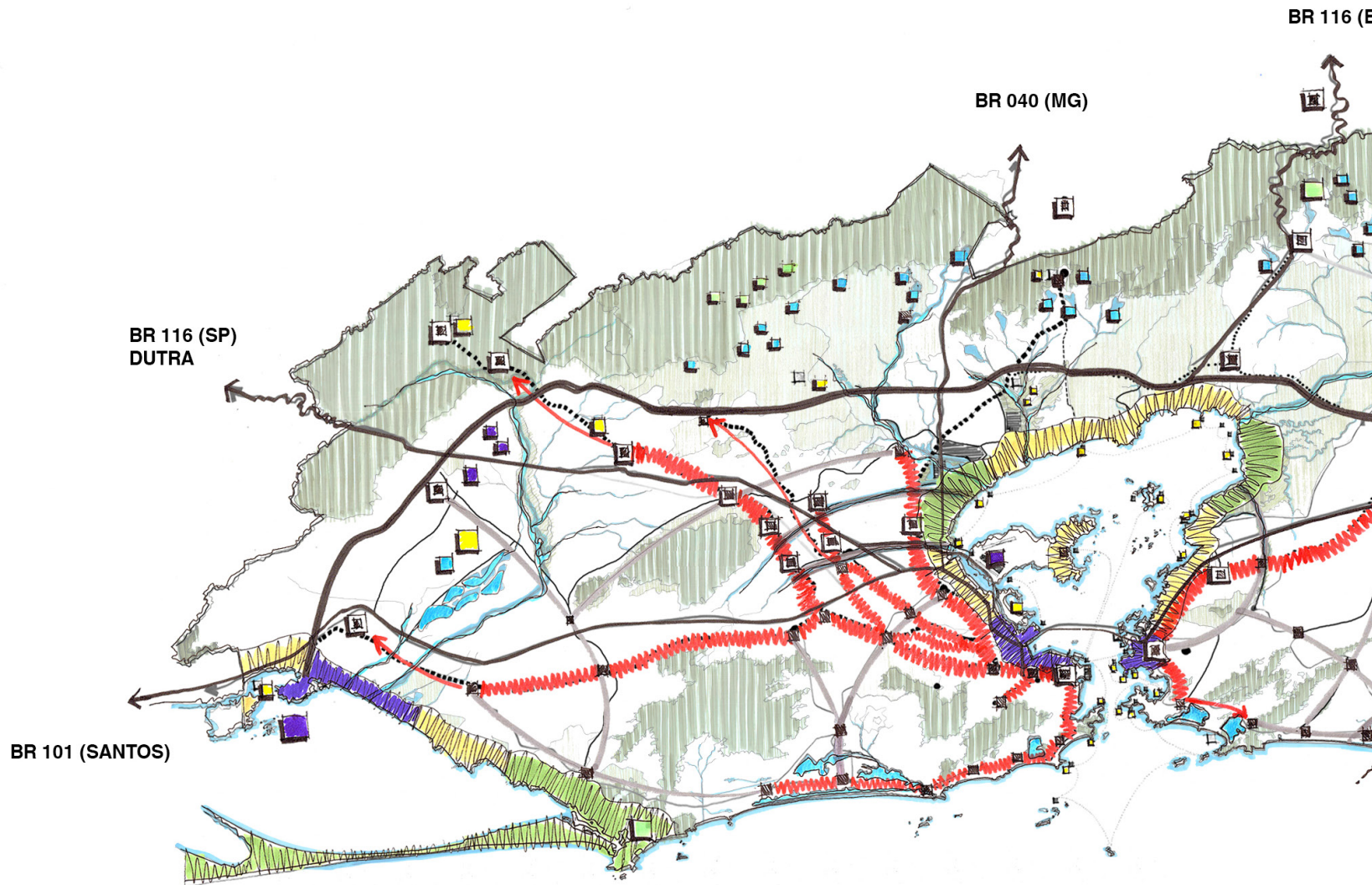
Propostas para a Baía

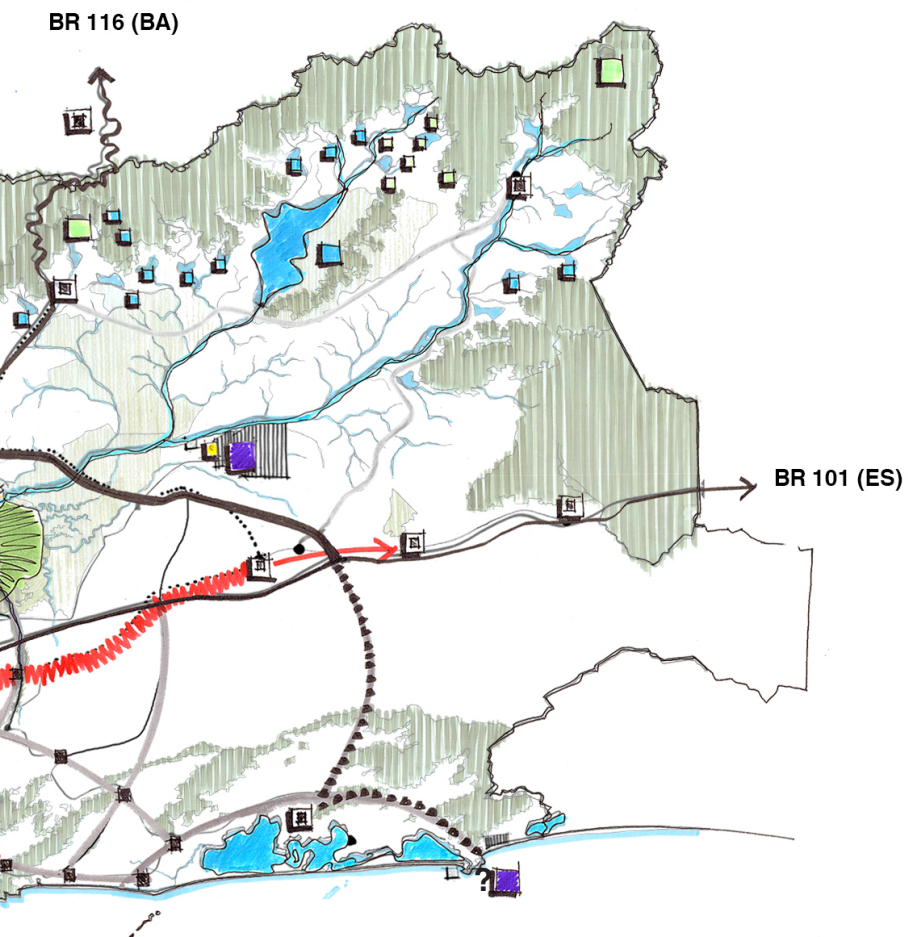
Parque Metropolitano do Gramacho



Legenda

- 01 Rio Sarapuí
- 02 Conexão Arquinho e Magé
- 03 Bairro Jardim Gramacho
- 04 Projeto Gramacho
- 05 Bairro Jardim Gramacho
- 06 Conexão por barcas
- 07 Parque Metropolitano da Orla
- 08 Limite APP do Mangue
- 09 Rodovia W. Luiz
- 10 Relocação (própria região)
- 11 Área Urbanizável
- 12 Sistema viário estruturante





LEGENDA

-  ARCO METROPOLITANO
-  RODOVIAS FEDERAIS
-  CONEXÕES TRANSVERSAIS
-  LINHA FÉRREA: ADENSAMENTO E RENOVAÇÃO
-  MUNICÍPIOS RMRJ E ARREDORES
-  POLOS INTERMODAIS DE DESENVOLVIMENTO
-  PORTOS + AEROPORTOS + INDÚSTRIA E LOGÍSTICA
-  RESERVA HÍDRICA ESTRATÉGICA
-  MARCOS - PATRIMÔNIO AMBIENTAL
-  MARCOS - PATRIMÔNIO CULTURAL + RUÍNAS
-  CORPOS HÍDRICOS FUNDAMENTAIS
-  BAÍA REINVENTADA: PROJETOS MULTIFUNCIONAIS
(DESENVOLVIMENTO URBANO + LOGÍSTICA + MEIO AMBIENTE)
-  SERRA DO MAR + BASE AMBIENTAL
-  CONETIVIDADE AMBIENTAL
-  NÚCLEOS URBANOS
-  EIXOS E POLOS URBANOS

SUBSÍDIOS PARA ESCOLHA DE CENÁRIOS

Para apresentar um melhor entendimento da construção de cenários e escolhas dos elementos com os quais trabalhar, é importante realizar uma revisão histórica do quadro socioeconômico que impacta a região, aliado a escolhas de gestão para planejar um futuro prolífico para a metrópole.

Iniciamos o processo de análise pela década de 1990, período no qual o Rio de Janeiro estava em situação econômica ruim, baixa qualidade da gestão pública e crise financeira, com avanço rápido das desigualdades, impactando a forma como a ocupação metropolitana e os bolsões irregulares se implantaram. Acelerou-se, neste período, a concentração econômica na cidade do Rio de Janeiro em relação à Região Metropolitana e o estado. O estado do Rio de Janeiro demorou para apresentar sinais claros de recuperação, em particular devido a problemas de gestão pública nos governos Anthony Garotinho, Benedita da Silva e Rosinha Garotinho.

A década de 2000 para a economia global foi, segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial, um período de expansão global inédito nas quatro últimas décadas. Apesar de grandes desastres naturais e do terrorismo ter se estabelecido como a grande ameaça à paz, substituindo a guerra fria, e ameaçando a economia e os fluxos globais, a taxa de crescimento mundial, entre 2003 e 2006, foi de 4,9%. A perspectiva era manter este patamar de crescimento nos anos seguintes, o que não ocorreu devido à bolha imobiliária dos Estados Unidos e seus efeitos tóxicos na economia global.

A primeira década do milênio também foi marcada por uma acelerada expansão dos países em desenvolvimento, que cresceram em média duas vezes mais que as economias avançadas. O destaque foi a economia chinesa, que cresceu em média 10,4%. O período teve um avanço de todo o conjunto dos países em desenvolvimento. De modo geral, 38% do aumento no resultado global foram originados nessas regiões, bem acima dos 22% da produção mundial.

Nos países desenvolvidos, a Europa Ocidental teve um "momento destaque" em 2006, quando o PIB alcançou um crescimento de 2,6% na área do euro, a maior taxa desde 2000 e quase o dobro obtido em 2005. Maior economia da Europa, a Alemanha foi o principal propulsor, devido ao vigoroso crescimento das exportações e um forte investimento gerado pela melhoria na competitividade e saúde corporativa. Novamente, desta vez no setor privado, destaca-se a gestão como principal fator de equilíbrio e crescimento. Já no Japão, a economia se recuperou, devido principalmente a maiores investimentos em tecnologias.

Além disso, o país recuperou espaço no mercado global de alto valor agregado e passou a instalar matrizes de suas empresas em seus principais centros consumidores, como os Estados Unidos. A economia, que esteve virtualmente estagnada na década de 1990, em função do colapso do mercado de ações e da bolha imobiliária (que precedeu em ensinamentos não aprendidos do que viria a ocorrer nos estados Unidos e depois na Europa) se recuperou.

A América Latina registrou, de 2004 a 2006, os três anos de crescimento mais forte na região desde a década de 1970. Mesmo a África, impulsionada pelo quadro de forte crescimento global, teve resultados bastante positivos. No período, houve incremento de fluxos de capital, crescimento da produção petrolífera e o incremento da demanda por mercadorias não-energéticas de produção no continente. Entretanto, a crise dos subprimes já começava a mostrar seus sinais em 2006, com a bolha imobiliária dos Estados Unidos. O mercado desse setor já apresentava sinais de declínio. O estoque de casas novas não vendidas atingiu o maior nível em 15 anos, e em 2006 a taxa de retração da construção residencial foi 1% abaixo do crescimento real do PIB nos EUA.

A crise financeira originada no mercado imobiliário norte-americano a partir de 2007 atingiu proporções só comparáveis à Grande Depressão de 1929. A principal causa foi a globalização comercial e financeira. Esta globalização, somada ao peso dos EUA na economia mundial, propagou a crise internacionalmente. Após a falência do quinto maior banco de investimentos norte-americano (Lehman Brothers), a crise assumiu caráter sistêmico, quando seus efeitos passaram a ser percebidos na economia brasileira, mesmo com o discurso da "marolinha" defendido pelo então presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Como consequência da desvalorização cambial, da elevação do Risco Brasil, da interrupção das correntes internacionais de comércio e dos demais eventos que se seguiram, a economia brasileira entrou em um processo de desaceleração já no último trimestre de 2008, do qual resultou a recessão observada em 2009.

A crise internacional não foi sentida de imediato no Brasil e nos estados. O principal motivo para esta blindagem foi a situação externa da economia brasileira, com um nível elevado de reservas (superior a US\$250 bilhões) e uma dívida pública desdolarizada. Os efeitos, entretanto, começaram a aparecer no último quadrimestre de 2008, com a desvalorização do real frente ao dólar. Os efeitos negativos da depreciação cambial ocorreram mediante o encarecimento do crédito externo (que, entre outras coisas, precariza a situação das empresas nacionais endividadadas em moeda estrangeira ou dependentes de crédito externo).

A inflação e a deterioração dos termos de troca também foram sentidos. A desvalorização do real impactou a economia brasileira através da imposição de perdas significativas a um conjunto de empresas que vinham especulando com derivativos cambiais.

A partir de 2009, a crise econômica já estava instalada, mas a política de endividamento das famílias (alinhada aos programas de renda do governo federal e dos governos do estado e da cidade do Rio de Janeiro) mascaravam seus impactos. Ao mesmo tempo, eram feitas grandes apostas no pré-sal, como um futuro contratado para o Brasil, para o estado do Rio de Janeiro e seus municípios. As descobertas de petróleo e gás na camada Pré-Sal das Bacias de Campos e, especialmente, de Santos, destacaram ainda mais o setor. Mesmo com os impactos da crise mundial e do petróleo que provocaram atrasos na exploração e produção da camada Pré-Sal, foram mantidas as apostas que influenciaram outros setores importantes da economia fluminense, especialmente a indústria naval, que se mobilizou quase que inteiramente para atender às demandas da Petrobras e outras petroleiras, abandonando outros setores. A dependência cobrou um preço alto na década seguinte, quando o investimento não deu os resultados esperados.

Nessa época, havia um sinal de alerta do próprio pré-sal, pois houve uma mudança na política de royalties em uma guerra dos estados não produtores de petróleo, que afetou mais duramente o Rio de Janeiro. Especialistas já apontavam em 2010 que não era garantido que o Estado do Rio de Janeiro se beneficiaria de maneira expressiva com essas descobertas e com a produção esperadas. O primeiro impacto foi a mudança no marco regulatório – reduzindo a arrecadação de royalties e participações especiais do Rio de Janeiro –, além disso, a dificuldade em preparar a infraestrutura adequada para receber novos investimentos e o movimento de outros Estados, principalmente São Paulo, para atrair empresas do setor petróleo para seus territórios foi notória.

Apesar dessas ameaças, o Estado do Rio de Janeiro não repensou seu modelo de desenvolvimento para fazer dessa nova província petrolífera a mola propulsora do desenvolvimento do Estado. Essas bases não eram só econômicas, mas também socioambientais, investindo em instrumentos de planejamento e inserção regional. Não houve uma definição de estratégias, especialmente para atrair e reter investimentos da exploração e produção de petróleo da camada Pré-Sal. Com uma Visão Estratégica clara, seria possível se apropriar dos

benefícios do petróleo para investir no desenvolvimento regional mais equilibrado e na melhoria da qualidade de vida da população fluminense.

Faltou uma Visão Estratégica baseada no adensamento e no aumento de competitividade da cadeia produtiva do petróleo. Ações como: a implantação de um novo polo de operações na região metropolitana; a criação da infraestrutura especializada para a exploração e produção do petróleo da camada pré-sal; e o fortalecimento da indústria de bens e serviços em conjunto com a superação de desafios tecnológicos de produção que exigiam recursos humanos com elevada qualificação não foram realizadas. Todo esse esforço que não ocorreu por falta de planejamento e pela aposta do valor do petróleo pelo petróleo fez com que não houvesse mobilização tanto dos governos municipais, estadual e federal quanto das empresas e organizações voltadas para o setor de petróleo na articulação e criação de um ambiente de negócios propício ao desenvolvimento do setor.

Outro problema foi não pensar nos efeitos do crescimento da economia do petróleo no território fluminense de forma a criar estruturas adicionais que permitissem aliar o crescimento econômico ao desenvolvimento social e ambiental. O forte crescimento da atividade petrolífera (previsto à época) traria grandes impactos no espaço regional - o que exige desde a criação de infraestrutura urbana que abrigasse novas empresas e trabalhadores dessa indústria até a injeção de mais recursos públicos, advindos das compensações e impostos arrecadados. Caso esse aumento de receita fosse bem empregado, poderia contribuir para a melhoria do bem-estar social e para a geração de riqueza fora da atividade petrolífera por meio da dinamização de outros setores econômicos mais afeitos às vocações regionais. Entretanto, nada foi feito. Novamente houve uma falha de gestão, desde o planejamento à falta de resposta aos problemas quando estes se faziam presentes.

Dessa forma, ignorou-se a necessidade de elaboração de estratégias de inserção regional que funcionassem como uma alavanca do desenvolvimento local de forma a propiciar uma espiral positiva de desenvolvimento econômico e social distribuído no território. Ações executivas reconhecidamente de longo prazo deveriam ter sido articuladas politicamente ainda na primeira metade da década de 2000, quando já se conhecia o potencial da camada pré-sal. Sem este processo, a falha de planejamento e a gestão insipiente permitiu que fosse tirada do Rio de Janeiro a oportunidade de promover maior desenvolvimento econômico e social por meio de novas cidades petróleo.

O Rio de Janeiro perdeu, na época, o maior capital político de sua história recente junto ao Governo Federal. Essa situação conferia possibilidades para decisões e definições políticas que propiciassem o desenvolvimento local no longo prazo.

Perderam-se, também, as condições de se fortalecer politicamente o Estado para a atuação em outras frentes. Concomitantemente, perdeu-se a oportunidade de promover o desenvolvimento de bens, serviços e tecnologia, vocação internalizada do Rio de Janeiro, hoje um dos pilares do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI). Os governos estadual e municipais não se preocuparam em reconhecer os potenciais locais ligados ao setor de óleo e gás e intensificar as iniciativas necessárias para que os setores se fortalecessem e adquirissem competitividade internacional, de forma que o Estado do Rio de Janeiro e sua Região Metropolitana pudessem disputar não apenas o mercado interno, mas também mercados mundiais de alto potencial sob a ótica de geração de valor, como é o caso, por exemplo, do pré-sal da costa oeste da África.

A formação técnica e a inovação tecnológica, que deveriam ter ganhado relevância, foram ignoradas. Não houve, além da criação de um polo na Cidade Universitária do Fundão, ligado à UFRJ, nenhum processo estruturado pelo estado para incentivar a parceria entre universidades, centros de pesquisa e indústrias. Essas políticas poderiam criar mecanismos que facilitassem a aceleração da inovação e que ela pudesse ser gerada a partir de demandas de mercado, atuais ou futuras, preferencialmente dentro das próprias empresas. Não houve a necessária articulação institucional para atuação no campo da política industrial.

A manutenção da conjuntura internacional do mercado de óleo e gás, com o baixo preço do barril e políticas de redução do petróleo na matriz energética (especialmente combustível por ser uma fonte suja de energia) tende a reduzir nas próximas décadas o espaço do petróleo na economia global.

A aposta no petróleo como principal fonte de recursos se mostrará um caminho equivocado e não trará sustentabilidade para os municípios. Neste sentido é preciso buscar alternativas para o aproveitamento do setor, como indutor da diversificação da matriz econômica da RMRJ e do estado. Os recursos gerados pelo petróleo não precisam ser destinados para cobrir gastos correntes, mas sim para programas de desenvolvimento

educacional e científico, assim como na melhoria da infraestrutura de saúde e segurança pública. O petróleo continuará a ser importante, mas apenas como indutor da diversificação da matriz econômica.

Em seguida, são apresentados Cenários – Estimativas da Expansão do PIB dos municípios até 2040.

Dentro do contexto de cenários, apresentamos possibilidades de evolução da economia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro para o período do PDUI. Nesta parte, estimaremos a evolução do PIB em três cenários: tendencial (ritmo igual da expansão econômica), provável (aumento do ritmo de crescimento da economia) e ruim (piora no ritmo do crescimento econômico).

No cenário tendencial a evolução esperada é de que os municípios, puxados pelo estado, somente comecem a dar sinais de recuperação a partir de 2020, com a retomada de maior controle sobre as contas públicas e melhoria de gestão. Neste cenário, os municípios poderiam recuperar a capacidade de investimentos diretos de pouca intensidade em 2025, quando o PIB médio metropolitano retornaria ao registrado em 2010.

Em 2030 o PIB retomaria aos patamares de 2013, último dado oficial disponível, e iniciaria um período de crescimento, maior capacidade de investimento direto e resultados mais robustos, com os governos podendo assumir a condição de desenvolvedores locais. Neste cenário, o período até 2030 deveria ter um grande foco na estruturação das condições para atrair investimentos privados (planejamento e melhoria da qualidade e da gestão pública), no curto prazo, o que implicaria em reformas administrativas, fiscais e de legislação, em especial de zoneamento e planos diretores.

O segundo momento será preenchido pela exploração das condições de atratividade criadas pelas reformas executadas no primeiro momento. Ou seja, quanto mais atrasarem as reformas, mais lenta e difícil será a recuperação dos municípios. No terceiro momento os municípios estarão aptos a aproveitar os resultados das ações do primeiro e segundo momentos, com a retomada da capacidade de investimento direto, que servirá para avançar em setores e que o setor privado não investiu no segundo momento. Isso será fruto tanto da melhoria da qualidade da gestão e do ambiente de negócios no primeiro quanto do aumento da arrecadação por conta dos investimentos privados do segundo momento.

É importante ressaltar que, em todo este período, não se pode ignorar a importância e influência do investimento do governo federal (supõe-se que o governo do estado manterá, neste cenário, condições tão adversas quanto os municípios metropolitanos), em especial em habitação, saneamento, mobilidade, educação e saúde.

O cenário provável depende tanto da maior ação dos governos quanto da melhoria da gestão pública e de uma atuação forte de governança por parte da Câmara Metropolitana na coordenação de projetos de interesse comum. É necessário agir em conjunto com o governo do estado, também melhorando sua gestão e governança, em especial combatendo as crises fiscal, financeira, política e de confiança. Caso isso seja feito, a evolução esperada é mais rápida.

Neste cenário, os municípios também dão sinais de recuperação a partir de 2020, dependendo do controle sobre as contas públicas e melhoria de gestão. A capacidade de investimentos diretos poderia ser recuperada em antes de 2020, quando o PIB médio metropolitano estaria próximo ao registrado em 2013, último dado disponível. Em 2025 o PIB já estaria 8,9% acima do registrado em 2013 e os municípios poderiam iniciar um período de crescimento, com capacidade de investimento direto e resultados mais robustos. Neste cenário, até 2020 os municípios devem se concentrar na estruturação das condições para atrair investimentos privados (planejamento e melhoria da qualidade e da gestão pública), o que implica em reformas administrativas, fiscais e de legislação, em especial de zoneamento e planos diretores.

O segundo momento, mais curto, que se estenderia até 2025, seria preenchido pela exploração das condições de atratividade criadas pelas reformas executadas no primeiro momento. No terceiro momento, a partir de 2025, os municípios estarão aptos a aproveitar os resultados das ações dos primeiros e segundo momentos, com a retomada da capacidade de investimento direto.

Embora se busque evitar, não se pode ignorar o risco das condições econômicas se deteriorarem nos próximos anos e da retomada ser mais lenta e danosa aos municípios metropolitanos. No cenário ruim, fruto direto do agravamento das crises fiscal, financeira, política, de confiança

(nos três níveis de governo) e do petróleo, haverá crise, o que afastará o setor privado. No que tange aos municípios, a ação mais direta e eficaz a ser tomada é a reforma administrativa e fiscal, de forma a reduzir gastos e aumentar a arrecadação. Neste cenário os municípios não adotam estas medidas no curto prazo, comprometendo todo o fluxo de recuperação regional. Ao mesmo tempo, essa inatividade em relação às correções de rumo da gestão pública é mantida nos níveis estadual e federal, gerando um efeito em cascata que é mais sentido sobre os municípios. Em especial, os mais populosos, que são mais dependentes de repasses e transferências para setores vitais, como saúde e educação, além de setores diretamente dependentes do estado, como segurança pública.

Neste cenário os municípios mantêm, em 2030, um PIB inferior ao registrado em 2013, patamar só alcançado por volta de 2035, quando começam a recuperar a capacidade de investimentos diretos. A falta da “arrumação” da casa no primeiro momento, até 2020, afasta investidores privados e o conjunto de crises provoca a perda de negócios já instalados, o que agrava a situação na década de 2020.

Estas estimativas serão úteis no decorrer da etapa de cenários, pois permitirão a construção de diferentes formas de planejamento para a metrópole. Como o futuro é incerto, é importante ter opções para trabalhar de acordo com as mudanças de conjuntura políticas, de gestão e sócio econômicas.

Não apenas na RMRJ, mas na maior parte do país, os municípios estão às voltas com despesas que não se comprimem tanto e receitas que não crescem devido à atual crise econômica. Porém, mesmo depois de passada essa crise, os municípios não vão conseguir retomar o ritmo de proporcionalidade entre receitas e despesas observado antes da crise: estas sempre vão crescer assimetricamente mais, em razão dos salários, previdência e outros custos sociais. Além do esforço de melhor arrecadação tributária, será necessário adotar novos paradigmas de financiamento de obras e investimentos, tanto adotando todos os instrumentos já disponíveis de parcerias interfederativas e com o setor privado, como explorando instrumentos inovadores na ótica financeira e no aproveitamento do dinamismo urbanístico e econômico, quando houver.

Além disso, os estudos de situação e desempenho fisco-tributário dos 21 municípios da RMRJ mostrou a grande disparidade entre eles nesse quesito, muito embora exista capacidade de investimento e endividamento em alguns deles, como Rio de Janeiro, Niterói e Duque de Caxias, se bem que em níveis distintos. A qualidade da gestão e seus resultados também é muito variada, conforme demonstram os indicadores da FIRJAN, do TCERJ, MPF, CGU, etc., onde Niterói, por exemplo, aparece com destaque nacional.

Entretanto, a média geral dos governos locais na RMRJ (e no Brasil em geral) indica pouca capacidade de investimentos e muita dependência das transferências federais (FPM) e estaduais (ICMS, IPVA), as quais estão correlacionadas com o vigor e a amplitude da economia: havendo alguma recessão ou estagnação, a arrecadação desses tributos diminui, como também a arrecadação dos próprios tributos municipais (ISS, por exemplo), provocando uma situação difícil para o orçamento, já que as despesas de pessoal só tendem a crescer. Nesse contexto, algumas prefeituras já mobilizam com sucesso recursos junto ao setor privado, utilizando o mecanismo das parcerias público-privadas (PPP).

Por outro lado, diversos estudos setoriais já apontaram as dificuldades enfrentadas por muitos governos estaduais, incluindo falhas de avaliação e gestão na concessão de benesses e incentivos fiscais que levaram o Estado do Rio de Janeiro (entre alguns outros) a enfrentar a pior crise de sua história. Como exemplo, a Instituição Fiscal Independente (IFI)³, órgão de assessoria do Senado Federal, acaba de publicar o relatório de acompanhamento fiscal (RAF) de março de 2017 com a situação dos Estados. Nesse relatório, está indicado explicitamente que o Estado do Rio de Janeiro “só conseguiria zerar seu déficit primário entre os anos de 2024 e 2025, sendo que o nível de resultado primário de referência, de 10% da receita, seria alcançado apenas em 2029⁴”. Portanto, não é razoável ter esperanças de muito apoio financeiro do Estado na primeira metade do período de implementação do PDUI, sendo mais frutífero buscar apoio nas esferas federais e nas parcerias com o setor privado, organismos multilaterais, subsídios cruzados e outras formas inovadoras.

Nesse contexto, os primeiros anos de implementação terão que se apoiar, forçosamente, nas possibilidades dos governos municipais e suas

parcerias, seja com o governo federal, seja com o setor privado. A única chance de apoio do Estado, nesse período inicial, seria a mobilização de ativos que este porventura tenha, à semelhança do que está sendo feito em São Paulo, com a constituição de um Fundo Imobiliário que possa garantir e subsidiar tanto empréstimos como cofinanciamentos, reforçando as parcerias interfederativas (em consórcio ou não) tanto com os municípios como com o governo federal, que dispõe de um expressivo e sub utilizado patrimônio imobiliário que deveria ser disponibilizado para projetos de desenvolvimento da Região Metropolitana.

A Gestão Pública e a Governança Metropolitana, por sua vez, são fundamentais para a construção e escolha de cenários futuros, uma vez que esta é uma variável que depende de equações e escolhas políticas da população e dos gestores públicos, ao contrário da variável econômica, muito mais complexa, cuja previsibilidade é mais incerta e depende de fatores exógenos, fora do controle e da governabilidade dos sujeitos locais. Nesse sentido, cabe ressaltar alguns aspectos, já comentados ao longo da elaboração desse Plano.

Um elemento igualmente importante a ponderar é a composição municipal da RMRJ. Entre as muitas emendas de plenário apresentadas por ocasião dos debates do PLC 10/2015, diversas delas se referiam a esse tema. Por um lado, algumas propunham a inclusão de Petrópolis que, de alguma forma, tem certa relevância para os municípios da franja serrana e tem uma indiscutível relação com o Rio de Janeiro, além de contribuir em parte com seus rios para o abastecimento da Baía da Guanabara (embora este não seja seu escoadouro principal).

Por outro lado, apareceram dúvidas quanto à participação dos municípios mais a leste, como Rio Bonito e Tanguá, cujo relacionamento principal se dá com vizinhos externos à atual RMRJ, muito embora existam vinculações com a porção leste da RMRJ (Grande Niterói). Houve inclusive algum questionamento sobre a participação de Cachoeiras de Macacu nesse desenho; porém, com a demonstração da necessidade absoluta do reservatório de Guapiaçu, faz sentido manter esse município no conjunto metropolitano, até porque essa intervenção vai provocar novos modelos de uso e ocupação do solo, com relevância para a segurança alimentar da região, acompanhando nesse tema outros municípios vizinhos.

Este último elemento poderia ser uma justificativa para a manutenção de Rio Bonito e Tanguá no pacote metropolitano, até porque eles orbitam também pelo núcleo de Itaboraí, especialmente quando houver a retomada operacional do COMPERJ.

Enquanto não houver um esquema formal de governança para a RMRJ, a ser adotado pela ALERJ – para o qual existe a proposta do Projeto de Lei Complementar 10/2015, em debate – será difícil avançar em um processo estável e previsível de tomada de decisões, gestão compartilhada e financiamentos solidários. De qualquer forma, pareceria que a principal “raison d’être” da futura Agência Metropolitana não é executar obras (ainda que ela precise ser ouvida quanto a isso se o território beneficiado for a RMRJ), mas sim de estimular a cooperação intermunicipal e interfederativa, bem assim incentivar a modernização e uso eficiente de todos os instrumentos de planejamento territorial, urbanístico, ambiental e financeiro, contribuindo inclusive com insumos e capacitação para melhor fortalecimento municipal integrado.

É necessário romper o paradigma atual do individualismo municipalista local e enfrentar com entusiasmo o aprendizado de somar esforços com os vizinhos e tentar construir um municipalismo mais custo-eficiente. Há bons exemplos dessas parcerias em outras RMs e não existe razão para que esse êxito não se repita na RMRJ. Já existem alguns casos no setor de saúde, bastante animadores. É claro que vai demandar tempo e esforços de coleguismo e solidariedade entre Prefeitos/as, mas quanto mais demorar esse arranque, tanto mais vai demorar o sucesso. E nesse entretempo, os custos do individualismo vão crescer mais que as receitas próprias, diminuindo ainda mais os saldos livres para investir em obras e serviços de interesse da população, sejam esses de âmbito estritamente local ou de impacto metropolitano.

Um dos arranjos possíveis é a figura do Consórcio Público, tanto intermunicipal como interfederativo, este nos termos do Estatuto da Metrôpole. Será necessário tomar cuidado para fazer do Consórcio uma ferramenta operacional que diminua os custos individuais e chegue aos

resultados desejados, sem transformá-lo em uma burocracia paralela que pode custar até mais caro do que a ação individual, como parece estar acontecendo ultimamente com o Consórcio do Grande ABC, que tem sido uma das estrelas-guia desse modelo, junto com o consórcio de transporte público em Recife, outros para os resíduos sólidos, etc. Cabe destacar que não precisa existir apenas um grande arranjo envolvendo todos os 21 municípios: é perfeitamente razoável considerar a possibilidade de coexistência entre diversos arranjos, tanto uni-setoriais como multi-setoriais, sendo que um mesmo município poderia participar de mais de um desses arranjos, segundo sua necessidade e conveniência operacional. O cuidado a ter, neste caso, é não exagerar na quantidade de arranjos paralelos, vindo a resultar em uma pesada burocracia operacional pela multiplicidade deles.

Conclui-se assim, que as propostas de cenários devem ser elaboradas não para “acertar” previsões do futuro, mas sim para melhorar a base de informações e a compreensão sobre decisões que precisam ser tomadas no presente para assegurar objetivos futuros. Visões estruturadas de futuro são fundamentais para definirmos as ações estratégicas de longo prazo, médio e longo prazo, indispensáveis para alcançarmos um cenário futuro possível, diante das diversas oportunidades e desafios de uma Região Metropolitana em transformação. O maior desafio, no entanto, é não confundir um futuro possível com um futuro desejado, contudo, irrealizável. Para isso precisamos reconhecer nossas limitações, garantindo que as ações propostas são a base para o futuro possível, caso contrário, sem rumo definido ou com ações descoordenadas, poderemos reproduzir equívocos do passado e nos distanciarmos da direção do desenvolvimento almejado. É importante, ainda, a garantia que, tanto os cenários quanto a visão de futuro, serão difundidas como parte indissociável do exercício da cidadania, visando a mobilização da sociedade para o desenvolvimento da Região Metropolitana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Agenda 21. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1997.

BRASIL. Agenda Habitat. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1998.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil 1988. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2000.

BRASIL. Estatuto da cidade: Lei n. 10.257 de 2001. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

BRASIL. Estatuto das Metrôpoles: Lei n. 13.089 de 2015. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2015.

BRASIL – STF – Acórdão ADI 1842 – Brasília: Supremo Tribunal Federal, 2014

ESTADO do RIO de JANEIRO. Plano do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, Governo do Estado Rio de Janeiro, 2007.

ESTADO do RIO de JANEIRO. Plano Estadual de Habitação de Interesse Social (PEHIS) - Governo do Estado Rio de Janeiro, 2012.

ESTADO do RIO de JANEIRO. Termos de Referência para a Reestruturação Urbana de Áreas no Entorno da Estação de Queimados – TOD Queimados, Governo do Estado Rio de Janeiro, 2013.

ESTADO do RIO de JANEIRO. Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – PDTU/RMRJ, Governo do Estado Rio de Janeiro, 2012/2013

ESTADO do RIO de JANEIRO. Plano Estratégico de Logística e Cargas – PELC - RJ 2045 , Governo do Estado Rio de Janeiro, 2017.

MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO – Planos Diretores Municipais – 2002/2012

IBGE. Censo Demográfico. Rio de Janeiro, 1960.

IBGE. Censo Demográfico. Rio de Janeiro, 2010.

As fotos e ilustrações utilizadas são do Consórcio Quanta/Lerner





GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

SECRETARIA DE ESTADO DE
GOVERNO

Luiz Fernando Pezão - Governador
Francisco Dornelles - Vice Governador

Afonso Henriques Monnerat Alves da Cruz - Secretário
Vicente de Paula Loureiro - Diretor Executivo da Câmara Metropolitana de Integração Governamental

COORDENAÇÃO E FISCALIZAÇÃO
GRUPO EXECUTIVO DE GESTÃO
METROPOLITANA

Paulo César Costa - Diretor Executivo Adjunto da Câmara Metropolitana de Integração Governamental
Luiz Firmino Martins Pereira - Superintendente de Planejamento
Gerard Andres Fischgold - Superintendente de Projetos
Afonso Junqueira Accorsi - Coordenador de Planejamento

EQUIPE TÉCNICA
GRUPO EXECUTIVO DE GESTÃO
METROPOLITANA

Ana Paula Sant'Anna Masiero - Engenheira Civil
Bruno Jorge Vaz Sasson - Engenheiro Cartográfico
Carmem Lúcia Petrágli - Engenheira Civil
Christiane Lemos Ammon - Arquiteta e Urbanista
Jelcy Willekems Trigueiro Filho - Técnico em Planejamento
José Carlos de Souza - Administrador
Juliana Vasconcellos - Geógrafa
Márcia da Costa Ribeiro Campos - Arquiteta e Urbanista
Marcus Galvão Fernandes de Vasconcelos - Jornalista
Milton de Mello Bastos - Arquiteto e Urbanista
Nelson Caldeira - Administrador
Pedro Motta Lima Cascon - Arquiteto e Urbanista
Solange Maria de Freitas Bezerra - Assistente Social
Vera Lúcia Sanches França e Leite - Arquiteta e Urbanista
Wagner Azeredo Fortunato - Arquiteto e Urbanista
Waldir Perez - Geógrafo

CONSULTORES
GRUPO EXECUTIVO DE GESTÃO
METROPOLITANA

Paulo Aguiar - Urbanismo
Victor Zveibil - Sustentabilidade Ambiental e Social

CONSÓRCIO QUANTA/LERNER

EQUIPE CHAVE

Willy Müller - Coordenador Geral
Jaime Lerner - Coordenador de Estratégias / Especialista em Planejamento Urbano
Roberto Smith - Especialista em Economia
Alberto Maia da Rocha Paranhos - Especialista em Administração Pública
Rômulo Dante Orrico Filho - Especialista em Transportes
Paulo Canedo de Magalhães - Especialista em Saneamento Básico

COORDENAÇÃO

Taco Roorda - Coordenador Técnico
Kelson Senra - Coordenador Técnico
Jaime Lerner - Coordenador de Estratégias / Especialista em Planejamento Urbano
José de Ribamar Sousa - Coordenador Gerencial
Marina Cabreira Bastos - Coordenadora Administrativa
Willy Müller - Coordenador Geral
Cid Blanco Junior - Gerente Geral

EQUIPE TÉCNICA

Alberto Maia da Rocha Paranhos - Especialista em Administração Pública
Taco Roorda - Especialista em Planejamento do Território
Nerêo Cardoso de Mattos Júnior - Especialista em Direito Urbano
Paulo Canedo de Magalhães - Especialista em Saneamento Básico
Pedro Daniel Strozemberg - Especialista em Mecanismos de Participação
Ricardo Duarte Pontual - Especialista em Habitação
Riley Rodrigues de Oliveira - Especialista em Economia
Rômulo Dante Orrico Filho - Especialista em Transportes
Valéria Figueiredo Bechara Elias - Especialista em Patrimônio Histórico e Cultural

EQUIPE DE APOIO

André Sales Sousa | Apoio Técnico em Arquitetura e Urbanismo
Antonio Krishnamurti Beleño de Oliveira | Apoio Técnico em Saneamento
Ariadne dos Santos Daher | Apoio em Desenvolvimento Reconfiguração Espacial e Centralidades
Augusto Rodrigues | Apoio em Pesquisas
Barbara Schlösser | Apoio em Desenvolvimento Reconfiguração Espacial e Centralidades
Bruna Peres Battemarco | Apoio Técnico em Saneamento
Carolinne Rodrigues | Apoio em Mídias Sociais e Cobertura de Eventos
Danielle Schappo | Apoio em Desenvolvimento Reconfiguração Espacial e Centralidades
Debora Ciociola | Apoio em Desenvolvimento de Projetos
Edgard Reis Santana | Apoio em Desenho Técnico de Geoprocessamento
Érika Poletto | Apoio em Desenvolvimento Valorização Patrimônio Natural e Cultural
Fabiana Moro Martins | Apoio em Pesquisas
Fernando Antonio Canalli / Apoio em Desenvolvimento de Projetos
Felipe Guerra | Apoio em Desenvolvimento de Projetos
Gianna de Rossi | Apoio em Pesquisas
Guilherme Leiva | Apoio Técnico em Mobilidade
Guilherme Szczerbacki Besserman Vianna | Apoio em Economia
Ígor Godeiro de Oliveira Maranhão | Apoio Técnico em Mobilidade
Isabel Sanchez | Apoio em Desenvolvimento Valorização Patrimônio Natural e Cultural
Jeniffer Cristina da Costa | Apoio em Desenho Técnico
Lucas Roni de Lacerda | Apoio em Desenvolvimento de Projetos
Lyvia Cleide Moura Chaves | Apoio Técnico em Geografia e Geoprocessamento
Marina Benício Baptistão Suhett | Apoio Técnico em Arquitetura e Urbanismo
Marina Schulman | Estagiário de Arquitetura e Urbanismo
Paulo Kawahara | Apoio em Desenvolvimento Reconfiguração Espacial e Centralidades
Pedro Geaquinto | Apoio Técnico em Mobilidade
Renata Alves Moreira | Apoio Administrativo

GRUPOS CONSULTIVOS

COMITÊ CONSULTIVO

Sergio Magalhães
Thereza Carvalho
Mauro Osório da Silva
Manuel Thedim
Pedro da Luz Moreira
José Gustavo de Souza Costa
José Marcelo Zacchi
Carlos Fernando Andrade
Pedro Celestino da Silva Pereira Filho
Teresa Serra
Elkin Dario Velasquez Monsalve
Luiz Paulo Correa da Rocha
Willian Aquino
José Luís Alqueres
Luiz Cesar Queiroz Ribeiro

CONSELHO CONSULTIVO PDUI

Abel Alves Rochinha	Daniel Marques	José Luiz Natal Chaves	Paulo Manoel Protasio
Abrahão Roberto Kauffmann	Delmo Ernesto Morani	José Miguel da Silva	Paulo Pereira de Gusmão
Aercio Barbosa de Oliveira	Demetre Anastassakis	José Paim	Pedricto Rocha
Affonso Henriques da Cruz	Denis Gustavo Macedo	Jose Raymundo Romeo	Pedro Jonsson
Agnaldo Fernandes	Denis Gustavo Macedo	José Simões Pessôa	Raymundo de Oliveira
Alberto Lodi	Dora Alcântara	Julio Cesar Antunes	Rayne Ferretti Moraes
Aldair Alves de Sousa	Édison Carlos	Lelis Marcos Teixeira	Regina Amélia Oliveira
Aldemir Bendine	Edite Beloch	Leonardo Espíndola Dias	Rejane Dutra Fernandes
Alexandre de Bonis	Edivaldo Souza Cabral	Lúcia Léa Tavares	Reynaldo Barros
Alexandre Gomes Diniz	Edma Aparecida Gaspar	Luís Antônio Lindau	Roberto Dantas Guerra
Alexandre José Campos	Edson Watanabe	Luiz Augusto da Rocha	Roberto Leher
Alfredo Sirkis	Eduarda La Roque	Luiz Edmundo Leite	Rodrigo Goulart Vieira
Ana Carolina Pinto de Nigris	Eduardo Cardoso	Luiz Euler Carvalho de Melo	Rodrigo Henriques
Ana Maria Horta Veloso	Eduardo Eugenio Vieira	Luiz Fernando Santos Reis	Rodrigo Lopes (i.m.)
Anderson Bácia Zanon	Elizabeth Cristina Lima	Luiz Martins	Rodrigues Mascarenhas
André Correa	Elvio Gaspar	Márcia Vera de Vasconcellos	Rogério de Aragão do Valle
André Soares Bianche	Ephim Shluger	Marcio Fortes	Rogério Frota Melzi
Ângela M. Gabriella Rossi	Estefani Bordim	Márcio de Moraes e Silva	Ronaldo Jorge de Alcantara
Angelo Monteiro Pinto	Flávio Medrano de Almada	Marco Antônio Fireman	Rosângela Bello
Anibal Sabrosa da Costa	Flávio Vilela Ahmed	Marco Antônio Vaz Capute	Rosiska Darcy
Antonio José Almeida Bastos	Francisco Negreiros Filho	Marco Tulio Moraes da Costa	Rubem Cesar Fernandes
Antonio Luiz Barboza Correia	Geiza Rocha	Marcus de Almeida Lima	Rubens Andrade
Antônio Luiz Vidaurre Franco	Gênisis Pereira Torres	Maria da Conceição Ribeiro	Ruy Garcia Marques
Armando Carlos de Pina Filho	Georgia Pessoa	Maria Silvia Bastos Marques	Ruy Rocha Veloso
Armando Ivo Abreu	Giovanni Guidone	Maria Teresa Serra	Sávio Bittencourt
Armando Stroseberg	Helil Cardozo	Mária Moscateli	Semeão Curado
Arnaldo Barcellos Neto	Hélio Vanderlei Coelho Filho	Murilo Portugal	Sérgio Besserman Vianna
Aspásia Camargo	Humberto Luiz de Lemos	Nelmo Coelho Linhares	Sergio Marcolini
Augusto da Cunha Raupp	Israel Klabin	Nilio Ovidio Lima Passos	Sidney Luiz de Matos Mello
Axel Graef	Itamar Silva	Nilton da Fonseca Filho	Silvio Carvalho
Bartíria Perpétua da Costa	Jerônimo de Moraes Neto	Nireu Cavalcante	Sônia Antunes
Bernardo Rossi	Jessé Souza	Noêmia Figueiredo	Tatiana Vaz Carius
Carlos Antonio Pascoal	João Alberto Galvani	Odilio de Jesus Ferreira	Thereza Lobo
Carlos Ivan Leal	João Batista Dias (i.m.)	Olímpio Alves dos Santos	Verena Vicentini Andreatta
Carlos Minc	João Paulo de Matos	Ondemar Dias Junior	Vicente Giffoni
Celso Athayde	Joaquim Andrade	Orlando Santos Diniz	Victor Mozart Serra
César Mastrangelo	Jorge Gama de Barros	Pablo Cerdeira	Viviane Mosé
Cezar Vasquez	Jorge Luiz de Melo	Padre Bruno	Waldeck Carneiro
Clarisse Cunha Linke	Jorge Luiz Vieira da Silva	Paulo Cezar Martins Ribeiro	Washington Farjado
Cláudio Martins de Jesus	Josafá Carlos de Siqueira	Paulo Ferrais	Wilson Silva Beserra
Comte Bittencourt	José Bismark de Souza	Paulo Gadelha	Yara Valverde Pagani
	José Iran Peixoto Junior		

