

PEDUI RMRJ





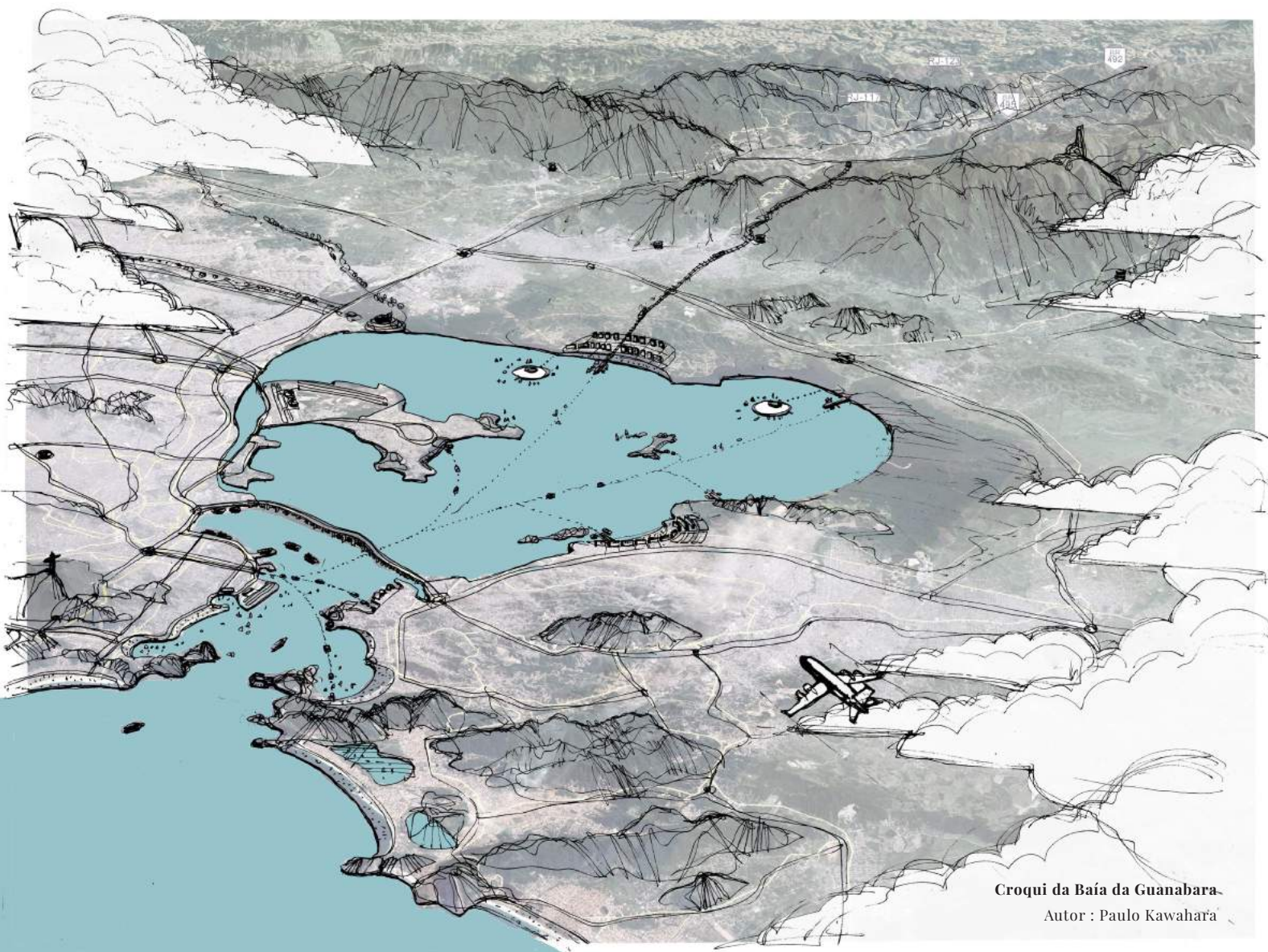
jaime lerner
arquitetos associados



Câmara Metropolitana
do Rio de Janeiro



**PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO
INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO**
Resumo Executivo



Croqui da Baía da Guanabara
Autor : Paulo Kawahara

A palavra do Governador



As atividades para a retomada do planejamento e da governança da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, adormecidas há pelo menos 35 anos, desde a extinção do organismo legal de gestão, a FUNDREM, foram retomadas a partir de 2014 com a criação da Câmara Metropolitana de Integração Governamental e a articulação com o Banco Mundial, que permitiu a absorção de ampla gama de novos conhecimentos, troca de experiências com outros países e outras regiões metropolitanas e de capacidades antes restritas e insuficientes para a formulação de políticas públicas capazes de se converterem em inclusão social, redução das desigualdades e no ordenamento do desenvolvimento urbano em áreas metropolitanas.

As atuais configurações da economia mundial globalizada estimulam novas hierarquias urbanas que situam as aglomerações metropolitanas como os principais centros de produção econômica e, conseqüentemente, atraindo populações qualificadas, setores econômicos de ponta, infraestruturas estratégicas, centros de alta tecnologia e inovação, assim como eventos de nível internacional.

Aumentam as responsabilidades das cidades metropolitanas que concentram os atrativos desta globalização, assim como seus impactos negativos como segregação espacial, complexa gestão dos patrimônios natural e construído e infraestruturas saturadas.

É preciso desenvolver modelos compartilhados de organização metropolitana que permitam estabelecer políticas de melhoria da competitividade econômica, da gestão ambiental, da coesão sócio territorial, além dos serviços públicos essenciais como mobilidade e transporte, saneamento, coleta e destinação final de resíduos sólidos, gestão dos recursos hídricos, a partir de uma visão dos interesses supra municipais. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com toda a sua pujança econômica e social, carecia 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 e criação de empregos.

Neste sentido o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, ora concluído, propõe 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.

A conclusão deste Plano e sua entrega à sociedade e à Assembleia Legislativa na forma de Projeto de Lei para aprovação configura um relevante passo resultante deste esforço, visando resgatar o planejamento da 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.

Rio de Janeiro, junho de 2018

Luiz Fernando de Souza Pezão
Governador do Estado do Rio de Janeiro

Um senso de propósito para a metrópole



Apesar de existir de fato há décadas, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro nunca dispôs de um senso de propósito. Uma espécie de fermento das circunstâncias a fez crescer contínua e desordenadamente. Esforços meritórios de planos setoriais ou mesmo de planos diretores das cidades que a compõem tentaram orientar tal modelo de desenvolvimento. Não foram felizes. Pior, em alguns casos propuseram mais do mesmo, consagrando como resultado um território com excessiva concentração de oportunidades no núcleo principal, abraçado por um entorno fraturado por desigualdades sociais, urbanísticas e econômicas.

Os indicadores de qualidade de vida que separam, por exemplo, Laranjeiras de Belford Roxo, entre tantos outros disparates sócio-espaciais da região, apontam para o desafio principal ao se planejar uma metrópole, grande, complexa e ainda desordenada como a nossa: o de mudar o modelo, como no slogan adotado “modelar a metrópole”. Indicando claramente que precisamos mudar para melhorar, e não continuar insistindo em melhorar para mudar as condições de vida praticadas por sua imensa maioria da população. Condenada entre outras mazelas a consumir o maior tempo médio nos deslocamentos casa trabalho em todo o cenário metropolitano brasileiro.

Como, o que, onde e quando mudar? Para responder a estes desafios o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado, inédito, agora entregue, teve seu foco na sociedade metropolitana, assumindo em primeiro lugar que só teremos uma metrópole justa, equitativa e sustentável na exata medida em que cravarmos prioridade permanente na promoção da coesão sócio-territorial. Nos mais de 300 polígonos identificados pelo plano, onde vivem perto de 2,7 milhões de cidadãos metropolitanos, estão concentradas as mais notáveis carências sociais, urbanísticas e econômicas e são também os locais com os mais altos índices de violência.

Sem justiça e paz nunca haverá desenvolvimento. É inadiável apontar onde se deve agir e já. Merecem destaque nesse esforço de predizer o futuro metropolitano as estratégias essenciais e estruturantes às transformações desejadas. Uma delas é de promover sua polinucleação, estimulando a distribuição mais equânime dos serviços no território. Desde o seu surgimento, salientes centralidades já despontavam a leste e oeste do seu núcleo principal. Com o passar dos anos algumas delas demonstraram ter potencial para ajudar, dentre outras tarefas, na redução da necessidade dos longos e custosos deslocamentos na região.

Fazer dos trilhos a trilha do desenvolvimento urbano mais coeso e denso, aperfeiçoando contínua e cumulativamente os serviços de transporte interligando, em rede, o núcleo e as principais centralidades metropolitanas propostas, é outra estratégia importante. Compreendendo, entretanto, que o adensamento imobiliário ao longo desses corredores e, sobretudo, ao redor das estações mais dinâmicas, acompanhados de estímulos à diversificação dos usos e integração com outros modais, são políticas indispensáveis ao desenvolvimento desta estratégia, tanto quanto as melhorias operacionais tecnológicas do sistema de transporte em si.

Juntando as duas diretrizes acima o plano ainda prevê a implantação de estruturas de mobilidade transversais, rompendo de vez com a lógica radial, matriz do desenvolvimento territorial metropolitano e estimulador, inclusive, do espraiamento da área urbana. Ir de Nova Iguaçu a Caxias, ou a Campo Grande, sem precisar passar pelo Rio antes, é exemplo deste desejo de conectividade entre as principais centralidades.

Reinventar as Baías, Lagoas e Rios da região são estratégias que propõem devolver à população metropolitana os cursos e espelhos d'água que tanto a caracterizam e, em alguns casos, até foram responsáveis pelo seu povoamento. Implantar cinturões sanitários às margens destes corpos

hídricos é a fórmula apontada no plano para que no curto e médio prazo se possam obter resultados positivos na despoluição e conseqüente aproveitamento mais nobre desse patrimônio natural e simbólico, tão maltratado pelo modelo de desenvolvimento adotado. Voltar-se de frente para a Baía, com projetos de orlas em Caxias, São Gonçalo e Magé, são olhares que o Plano orienta e incentiva.

Mas é imprescindível, neste esforço de marcar encontro com o futuro e chegar lá de fato, que se consiga retomar a governança da região para garantir o desenvolvimento mais harmônico e igualitário da metrópole. Ele se dará, no que é de fato estruturante, mediante políticas de estado, e não deste ou daquele governo; otimizar ao máximo os recursos para a consecução dos programas de ação prioritária indicados no plano e assegurar ambiente de concertação política capaz de fazer os ajustes e alinhamentos necessários ao longo da implantação de cada uma das ações previstas.

Esta metrópole tem tudo para não ser socialmente tão desigual, urbanisticamente tão injusta e economicamente tão concentradora. Basta que um pacto, ao redor de um senso de propósito obtido por amplas e vigorosas consultas à população, seja firmado pela sociedade metropolitana e formado em um guia para um futuro de paz, coesão, oportunidade para todos e em todos os cantos da metrópole.

Vicente Loureiro

Diretor Executivo

Grupo Executivo de Gestão Metropolitana

Câmara Metropolitana de Integração Governamental

Dedicamos este esforço de retomada ao Planejamento Urbano Metropolitano ao arquiteto Maurício Nogueira Batista, precursor desta empreitada, ainda nos anos 70 do século passado na extinta Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a Fundrem

Jaime Lerner



As páginas aqui apresentadas sintetizam a rica e profunda imersão no contexto da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, fruto da atitude do Governo do Estado em promover a construção de uma visão compartilhada de futuro, sob a coordenação competente e dedicada da Câmara Metropolitana.

Tivemos a felicidade de participar desse importante momento em que a metrópole busca definir esse cenário conjunto: um instrumento para catalisar os esforços de toda a sociedade em prol de um Desenvolvimento Urbano Integrado, alicerçado em três grandes diretrizes que se apropriam dos ativos singulares e superlativos da cultura e da geografia dessa que é a mais encantadora das metrópoles brasileiras: os trilhos da história; a baía reinventada; o arco metropolitano. Essa tríade pode oportunizar um desenvolvimento mais equânime, com novos protagonismos e caminhos, dentro de uma visão de acolhimento da diversidade e celebração da integração.

Planejamento é um processo e o que aqui apresentamos é tão somente seu capítulo introdutório, um guia para a construção da Metrópole do Século XXI que a RMRJ quer e pode ser. Acredito que inovar é começar, portanto, vamos fazer acontecer!

Jaime Lerner

Willy Müller



Rio de Janeiro, de novo.

Um Plano para uma regeneração!

Um Plano significa coletar dados, revisar as genealogias do território, estabelecer diretrizes e, por fim, colocar em ordem as ameaças e as potencialidades, passando por uma longa etapa de diagnósticos, outra mais criativa de imaginar os futuros plurais do território, e finalmente uma etapa mais interativa para que esse conjunto de ideias cumpram com o objetivo final: ser útil à sociedade.

Um Plano de Desenvolvimento Urbanístico é uma obra de dimensão extraordinária tanto no sentido físico quanto no sentido temporal. As próprias dimensões de análises e os níveis de conhecimentos específicos são imensamente complexos, que vão desde abordagens estratégicas e teóricas até a definição de ações de transformação territorial, passando pelos programas de atuação.

Mas também chamo a atenção nesta etapa do trajeto interativo do Plano, quando o papel se dissolve nas aspirações coletivas dos cidadãos, sobre aquele esforço de sínteses necessário para ser entendido pelos sujeitos desse planejamento: a própria sociedade. Precisamos trabalhar numa linguagem comum para que esses desafios de primeira ordem sejam assumidos e liderados a partir de agora pelos cidadãos, pelas as prefeituras, pela Câmara Metropolitana e pela sociedade civil.

Essa foi uma das experiências mais gratificantes da minha vida, entre outros motivos, por ter sido coordenador desta extraordinária equipe.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro terá um aliado no PDUI para essa regeneração necessária.

Willy Müller



Lagoa de Piratininga vista do Parque da cidade de Niterói

Fotografia: Érika Poletto

ÍNDICE

PREFÁCIO	
A palavra do Governador Luiz Fernando Pezão	03
Um senso de propósito para a metrópole - Vicente Loureiro	04
Jaime Lerner	06
Willy Müller	07
APRESENTAÇÃO	10
ANTECEDENTES	14
01 A CONSTRUÇÃO PARTICIPATIVA DO PLANO ESTRATÉGICO	18
02 A METRÓPOLE QUE TEMOS	24
Panorama Geral	24
A formação da RMRJ e sua base ambiental	31
Dinâmica econômica e populacional	34
A expansão da metrópole e as demandas por vida, trabalho e mobilidade	38
O panorama de gestão pública e da governança metropolitana	45
Síntese do diagnóstico metropolitano	48
As cinco macrorregiões para o planejamento metropolitano	52
03 A METRÓPOLE QUE QUEREMOS	54
O novo desenho da metrópole	56
A visão de futuro e a pauta dos eixos estratégicos	64
Pontos-chave da visão de futuro	70
Os objetivos metropolitanos	74
A construção de cenários	76
04 A METRÓPOLE QUE FAREMOS	82
Destaque dos programas de ações prioritárias	84
a) Uma Estrutura Urbana Polinucleada	85
b) Os Trilhos e Trilhas da Metrópole	88
c) Coesão Sócioterritorial	96
d) Valorização da Baixada Fluminense e do Leste Metropolitano	97
e) Produção de moradias e contenção do espraiamento urbano	104
f) A “reinvenção das baías”	108
g) O Arco Agroecológico	116
h) Expansão econômica	117
i) O Patrimônio Natural e Cultural	118
j) Governar a metrópole	128
A Reconfiguração Espacial Metropolitana	130
O Macrozoneamento Metropolitano	132
Zonas de Interesse Metropolitano	134
A Implementação do Plano	136
a) Elementos-chave das Estratégias de implementação	136
b) Os Instrumentos de Implementação	138
O caminho até 2040	140
FICHA TÉCNICA	142
Referências bibliográficas	142
Grupos consultivos	143
Consórcio Quanta Lerner	150
Governo do Estado do Rio de Janeiro	152
Anexos	153

A apresentação

“Uma cidade não é medida pelo seu comprimento e largura, mas pela amplitude de sua visão e pelo alto de seus sonhos.”

Herb Caen



Medida. Amplitude. Visão. Alto. Sonhos.

Palavras que sintetizam dois anos de trabalho que procurou trazer à luz a premência, a pertinência, a oportunidade de se colocar no âmago da reflexão e do debate sobre os caminhos de desenvolvimento futuro do Rio de Janeiro a dimensão metropolitana, e as questões relativas ao seu planejamento, sua gestão, e à colaboração intermunicipal.

Medida e amplitude que procuraram, com respaldo técnico conjugado a um processo participativo, compreender e dimensionar, nos eixos definidores do trabalho, os desafios e as oportunidades desse território. Desafios e oportunidades que inspiram uma visão de futuro compartilhada, um sonho que enleva e eleva as aspirações dessa que é a mais icônica das metrópoles nacionais, sinônimo de brasilidade, destino de desejo, decantada em verso, prosa e música mundo afora.

A ressurgência do tema metropolitano na agenda governamental do país, após décadas de anomia, ganhou tração com a criação da Câmara Metropolitana de Integração Governamental, por iniciativa do Governo do Estado do Rio de Janeiro, que, apoiada no que preceitua o Estatuto da Metrôpole (Lei nº 13.089/2015), e colocou-se na vanguarda desse movimento ao capitanear um processo colaborativo, participativo e técnico para a elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. É o primeiro estudo com esse escopo de abrangência, elaborado na história da metrópole fluminense, que desenvolvido pelo consórcio Quanta- Lerner, contou com financiamento do Banco Mundial.

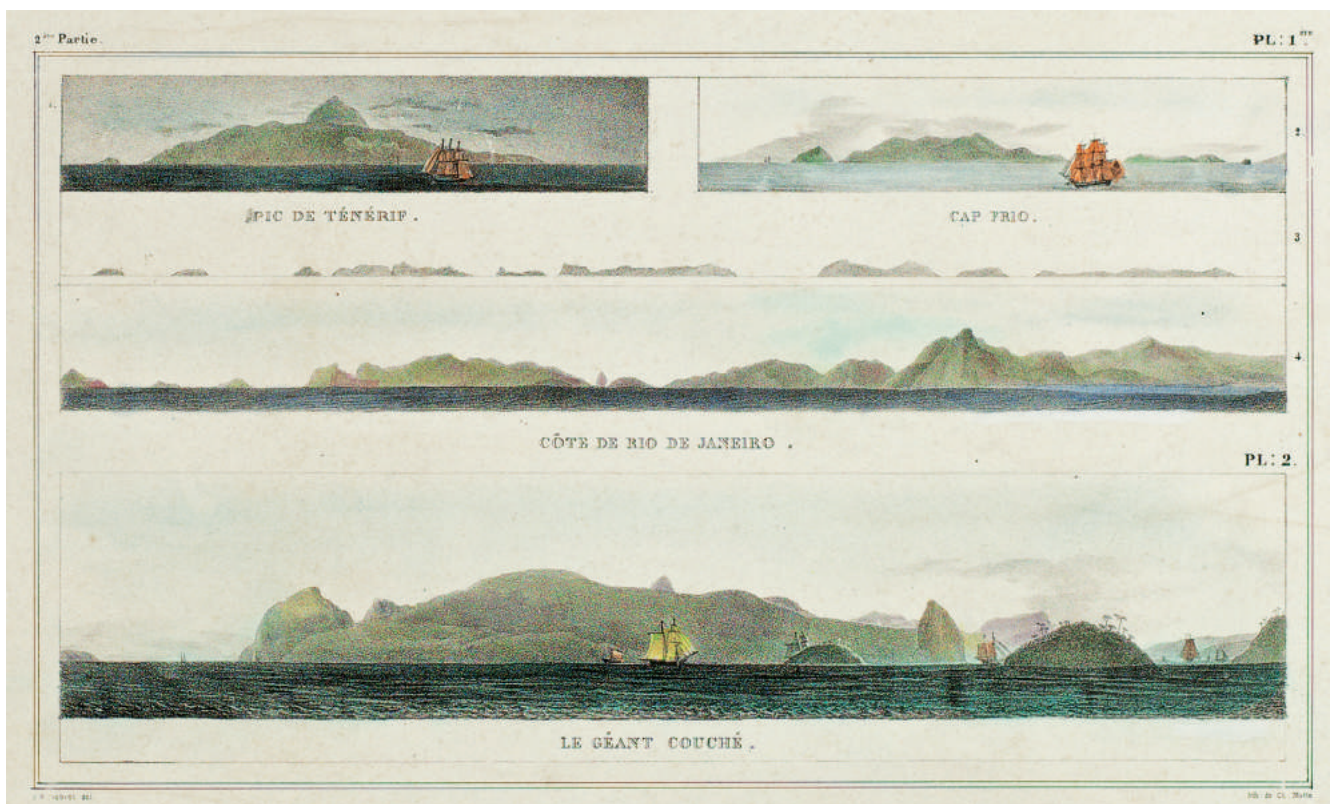
O Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado representa uma oportunidade ímpar de “modelar” a metrópole à imagem e semelhança de seus desejos, potencialidades e possibilidades, modelagem essa estruturada metodologicamente nos temas fundamentais de **reconfiguração espacial e centralidades, saneamento e resiliência ambiental, habitação e equipamentos sociais, mobilidade, valorização do patrimônio ambiental, construído e cultural, e expansão econômica e gestão pública**. É o guia dos caminhos traçados e que agora deverão ser trilhados para a realização do cenário desejado pela sociedade, no qual a metrópole fluminense abraça seu passado e confronta seu presente na busca de seu amanhã. É, assim, um trabalho de apropriação de legados, realidades e esperanças materializados em uma geografia única e exuberante.

O conteúdo, ora compartilhado, almeja refletir e disseminar o resultado desse esforço intenso e emocionante, fruto de uma imersão profunda no rico e desafiador universo da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Dar a conhecer o mosaico que foi construído ladrilho a ladrilho por milhares de mãos ao longo desses meses de trabalho, cada qual ofertando a sua contribuição na composição do conjunto de cenários, estratégias e instrumentos que pautarão as decisões governamentais nos anos futuros e que serão referência para toda a sociedade fluminense. O Plano Metropolitano¹ conforma uma poderosa ferramenta para o desenvolvimento econômico, social e urbano regional, mobilizador de um sentimento de pertencimento metropolitano dos cidadãos e das instituições do Estado do Rio de Janeiro.

Sonhar é atributo humano e alimento de nossas aspirações. Sonhemos. Mas não só com o amanhã, mas com o agora. O futuro é agora; colhemos hoje os acertos e erros do passado, e hoje semeamos o porvir. Portanto, o futuro desejado é o presente. A proposta é que o Plano Metropolitano, aqui pactuado, seja o seu instrumento.

**O sonho de uma metrópole que se move em direção a novos horizontes
Que desafia seus limites
Que transporta, que conta sua história e que imagina o que virá
Que alimenta o essencial; que permite vencer a corrida contra o tempo
Uma metrópole conectada, empreendedora ao ponto da inovação
Uma metrópole para aprender, para fazer florescer o conhecimento
Para sair, compartilhar, descobrir
A metrópole imaginada é aquela que se constrói a cada dia por cada um
O sonho de uma metrópole que desafia os limites e deixa revelar o potencial de cada indivíduo
Uma metrópole que brilha no mundo
Uma metrópole de oportunidades
Uma metrópole para transmitir; inventar e reinventar; para o encontro
O sonho de uma metrópole onde se possa crescer, com identidade, pertencimento e coexistência.**

¹ Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado - PDUI, segundo a denominação do Estatuto da Metrópole; na RMRJ se denominou Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado - PEDUI, doravante chamado de Plano Metropolitano ou pelo apelido "Modelar a Metrópole".



Costa do Rio de Janeiro c.1834-1839
Autoria: Jean Baptiste Debret (1768-1848)
Acervo: Instituto Moreira Salles

Antecedentes

“Planejamento urbano não garante a felicidade. Mas mau planejamento urbano definitivamente impede a felicidade”

Jan Gehl



Para construirmos uma metrópole equilibrada, socialmente justa e solidária, onde seus habitantes possam viver e morar, trabalhar e interagir de forma produtiva e lúdica, há que se vencer um sem número de impedimentos, que dizem respeito tanto às intervenções físico-espaciais quanto aos aspectos relativos à valorização dos lugares de referência e ao resgate da autoestima de sua população.

Com o firme propósito de fazer frente aos desafios impostos por uma histórica ocupação desordenada e incompatível com a dignidade dos seus habitantes, e diante da necessidade urgente de qualificação e de redução das desigualdades do território metropolitano, o Executivo estadual instituiu, em agosto de 2014, a Câmara Metropolitana de Integração Governamental, com a finalidade de estabelecer as condições de governança para os assuntos de interesse comum metropolitano, e elaborar e implementar Plano Metropolitano, observadas as estratégias adequadas ao alcance de uma organização territorial mais equânime e justa.

Esse propósito do Governo do Estado foi embasado, desde o início de 2013, pelo julgamento no Supremo Tribunal Federal da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI nº 1.842), cujo Acórdão, em se referindo inicialmente ao Rio de Janeiro, estabeleceu a competência compartilhada (Estados e Municípios), de caráter intergovernamental, para deliberar sobre as funções públicas de interesse comum metropolitano. O já referido Estatuto da Metrópole, de janeiro de 2015, também destaca, dentre outros aspectos, a relevância do planejamento e da gestão metropolitana, oferecendo suporte legal às intervenções que se processem nessas instâncias territoriais.

Esses dois diplomas jurídico-legais, de alcance nacional, se somaram e proporcionaram ambiente favorável para que o Estado do Rio de Janeiro desse passos importantes na construção de uma Governança Metropolitana. A criação da Câmara e a contratação do Plano Metropolitano permitiram que os estudos e pesquisas, realizados no decorrer de quatro anos consecutivos de intenso debate com a sociedade se materializassem em propostas concretas, municinando o Estado do Rio de Janeiro de um elenco de ações estruturantes e articuladas entre si, para o trato RMRJ.

O processo de constituição das regiões metropolitanas no Brasil, a definição das funções públicas de interesse comum, e o exercício de seu respectivo planejamento e gestão, conforme os parágrafos anteriores permitem vislumbrar, é um tema de absoluta premência, mas ainda em construção no contexto nacional. Remonta à institucionalização das nove primeiras regiões metropolitanas, em 1973; às alterações introduzidas pela Carta Constitucional de 1988, quando a atribuição de sua criação passa da União para os Estados; para chegar aos aperfeiçoamentos presentemente proporcionados pelo Estatuto da Metrópole.

Nesse contexto cabe destacar também que a, partir dos anos 2000, com a promulgação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), a criação do Ministério das Cidades (2003), a aprovação da Lei dos Consórcios Públicos (Lei nº 11.107/2005) e a Campanha Plano Diretor Participativo (2005-2006), o tema metropolitano voltou à cena, pois os problemas de muitos municípios no país já não podiam mais ser resolvidos isoladamente.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi instituída em 1974 pela Lei Complementar nº. 20. No ano seguinte, o governo do estado criou a Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – FUNDREM. Durante os seus quinze anos de existência, a Fundação, além de promover convênios de assistência técnica para a elaboração dos planos diretores em todos os municípios da RMRJ, se pautou por coordenar programas e projetos de interesse local, bem como por viabilizar estudos e pesquisas pertinentes ao equacionamento dos problemas da região. Os recorrentes conflitos de competência entre a instituição e as administrações municipais, no entanto, acabaram por desgastar o órgão que, a partir da redemocratização do país e da conquista de maior autonomia conferida ao poder local, foi gradativamente perdendo poder político. Em 1989, apesar de sua relevante trajetória, a FUNDREM foi

extinta por iniciativa do Executivo estadual.

A partir da extinção da FUNDREM, estabeleceu-se um hiato no exercício de um planejamento integrado e articulador de intervenções no Rio de Janeiro. Desde então, nenhum outro órgão com a responsabilidade específica pelo planejamento do território metropolitano foi constituído.

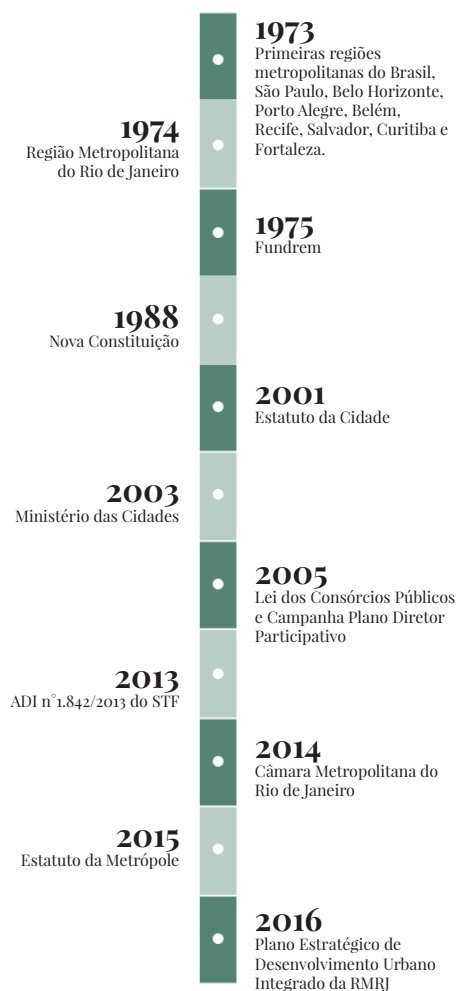
Transcorrem assim vinte e cinco anos para que o planejamento da metrópole assumisse novamente proeminência na agenda do executivo estadual. Retoma-se, em 2014, o debate sobre o exercício das funções públicas de interesse comum, que pressupõe o ordenamento do território metropolitano, cujo processo de crescimento e expansão, somado aos investimentos em infraestrutura, deverá estar submetido a critérios e orientação compartilhados.

Refere-se, ainda, aos serviços de saneamento, incluída a destinação dos resíduos sólidos, a meso e a macrodrenagem das águas pluviais, além do tratamento de água e esgoto e o acesso universal à água potável, essenciais à vida, concorrem decisivamente para a manutenção da saúde, minimizam custos operacionais e garantem a sustentabilidade do território metropolitano, em largo espectro.

Uma terceira função pública de interesse comum, corresponde à mobilidade urbana, exercida por intermédio de modais de alta e média capacidade, onde o transporte coletivo por metrô, trens, barcas, BRT e VLT são os que melhor respondem à escala metropolitana.

A quarta função diz respeito às ações de resiliência aos impactos, previsíveis e recorrentes, ocasionados por atividades antrópicas e pelos efeitos adversos das mudanças climáticas. A peculiaridade geográfica do território metropolitano, localizado em recôncavo²

² O termo recôncavo é originalmente usado para designar o conjunto de terras, em forma de arco, situado em torno de qualquer baía. O Recôncavo baiano é exemplo notável desse tipo de estruturação físico-geográfica.



Setembro | 2015

- **Lançamento de Projeto.** Anúncio do Consórcio Quanta-Lerner como vencedor da concorrência internacional do Banco Mundial para elaborar o Plano Estratégico.

2016

- **Início do Plano.** Constituição de Comitês e Conselho, Oficinas e processo participativo, Diagnóstico e Visão de Futuro.

2017

- **Elaboração do Plano.** Câmara Metropolitana lança a nova Cartografia da RMRJ. Definição de Cenários e Programas de Ações Prioritárias

2018

- **Conclusão do Plano.** Após processo participativo, o PDUI/RMRJ foi entregue.

e banhado por duas baías presentes na região, a da Guanabara e a de Sepetiba, torna-se terreno propício a inundações, que tendem a se aguçar com a intensidade da precipitação das chuvas estivais, potencializando a ocorrência de tragédias, que acarretam perdas humanas, ambientais e patrimoniais.

Às demais, vem juntar-se uma quinta e última função, que proporciona maior agilidade à consecução das que a antecedem, tornando-se imperativa a implantação de serviços de comunicação digital, que ao permitir a articulação de dados e informações, asseguram uma maior eficiência à governança do território metropolitano, inclusive ao atendimento às demandas locais da população. Cabe destacar que dessas cinco funções principais derivam os eixos temáticos estruturantes para o desenvolvimento do Plano Metropolitano. O trabalho do consórcio Quanta-Lerner, de acordo com o Termo de Referência lançado pelo Governo do Estado, com o respaldo do Banco Mundial, foi pautado por três eixos principais (Reconfiguração Espacial e Centralidades; Expansão Econômica; Valorização do Patrimônio Natural e Cultural) e três eixos setoriais (Mobilidade; Habitação e Equipamentos Sociais; Saneamento e Resiliência Ambiental). A natureza flexível da metodologia participativa permitiu, no decorrer dos estudos, incorporar um novo eixo, transversal aos demais, que foi o de Gestão Pública.

Paralelamente, e também visando o cumprimento das cinco funções mencionadas, fez-se necessária a realização de um minucioso levantamento aerofotogramétrico, o que permitiu a construção de uma cartografia própria da RMRJ, com as mesmas especificações técnicas da existente para a cidade do Rio de Janeiro. Esse trabalho proporcionou a montagem do primeiro mapa metropolitano, produzido pela Câmara Metropolitana de Integração Governamental e divulgado em agosto de 2017, onde se vê com nitidez a formação geográfica da RMRJ, além dos tipos de ocupação mais expressivos que incidem sobre o seu território.

Em seu conjunto, delinea-se uma ação pública que transcende o limite de Política de Governo para se alçar a Política de Estado, que é a envergadura necessária para o trato consistente e sustentável das funções públicas na esfera metropolitana.

O1 a construção participativa do plano

“A cidade é o lugar para troca de bens, informações e afetos”

Françoise Choay

Os desafios do planejamento e da gestão de uma metrópole contemporânea requerem o engajamento sistemático, atento e contínuo não só das instâncias de governo, mas também do setor produtivo e da sociedade civil, a partir de uma governança metropolitana que seja capaz de promover um esforço permanente de cooperação, articulação e diálogo.

A conjugação de saberes originários de distintos públicos e perspectivas, reunindo gestores, estudiosos e usuários diretos dos serviços da metrópole, se configura, crescentemente, como um elemento decisivo para a formulação e apropriação das políticas públicas em todo o mundo. Como não poderia ser diferente, tal premissa permeou as etapas do “Modelar a Metrópole”, que propõe um novo modelo de desenvolvimento para a Região, cujos alicerces resultam desses dois anos de construção do primeiro Plano Metropolitano da RMRJ.

Distintas instâncias de participação foram estabelecidas em consonância com a sequência das etapas de Elaboração do Plano Metropolitano – Diagnóstico e Visão de Futuro; Cenários; Programas de Ações Prioritárias e Instrumentos de Implementação; e Plano Integrado –, cujos desafios principais buscavam agregar diversidade, adensamento e legitimidade aos conteúdos produzidos pelos consultores do Plano desta região Fluminense. O cenário do país e em particular do Rio de Janeiro trouxeram desafios adicionais às atividades de engajamento e participação. A fragilidade institucional e a crise política e econômica do Rio de Janeiro afetaram diretamente essas atividades, assim como o próprio contexto polarizado no país que, colocava em dúvida todo e qualquer processo dialogal e participativo. Por fim, a renovação de praticamente todos os governos municipais da região, em 2017, exigiu novas e intensas rodadas de apresentação e mobilização das instâncias municipais no Plano.

Nesta conjuntura, a metodologia aplicada na participação concentrou-se principalmente no engajamento de representantes dos governos municipais e estadual, academia, organizações não-governamentais, entidades de classe, setor privado, especialistas e membros do movimento social. Essas oportunidades de encontro chegaram a reunir, de maneira qualificada, alguns milhares de pessoas diretamente em oficinas, grupos de discussão (GD), seminários, reuniões ampliadas e audiências públicas. Além disso, o processo de participação contou também com uma estratégia especialmente concebida e acompanhada dos meios digitais, com a página oficial, os boletins quinzenais, inserções no Twitter e a página no Facebook.



Estratégias Municipais

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Oficinas

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Oficinas

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Grupos de discussão

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Em resumo geral foram estabelecidos três formatos de participação.

O primeiro, de caráter continuado e validador, quando foram compostos o **Conselho Geral do Plano Metropolitano (Conselhão)**, composto por 172 participantes, entre representantes individuais e institucionais, cuja tarefa coube acompanhar as distintas etapas do Plano. Este reuniu-se em quatro oportunidades. Em seguida foi estabelecido o Comitê Municipalista Metropolitano, reunindo representantes indicados pelos vinte e um municípios da metrópole, e o Comitê Estadual Metropolitano, reunindo gestores governamentais de representação estadual. Ambos se reuniram em seis ocasiões.

A segunda instancia foi constituída por **oficinas regionais e temáticas, grupos de discussão e reuniões por segmento**, que dotaram os resultados de maior densidade, com a contribuição de uma rede de atores envolvidos diretamente com os temas que estruturam os eixos-mestres do trabalho: reconfiguração espacial e centralidades, saneamento e resiliência ambiental, habitação e equipamentos sociais, mobilidade, valorização do patrimônio ambiental e cultural, expansão econômica e gestão pública. Todos os municípios foram contemplados em pelo menos uma atividade.

A terceira etapa foi a realização da **Primeira Conferência da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**, a qual foi precedida por dez (10) pré-conferências regionalizadas, com a presença de mais de 600 participantes e a escolha de 160 delegadas e delegados para a Conferência realizada em Niterói, no dia 26 de maio de 2018. Nessa oportunidade foram votadas as ações prioritárias do Plano Metropolitano do Rio de Janeiro e eleitas as pessoas que irão compor as cadeiras do Fórum de Acompanhamento do Plano Metropolitano, cujo legado persistirá até a instalação em definitiva da governança metropolitana.

O **Conselho Metropolitano** se reuniu em quatro oportunidades, a primeira quando do lançamento do Plano, a segunda para conhecer o diagnóstico e validar a visão de futuro, a terceira para aprovação dos cenários e a quarta para validação das PAPs (Propostas de Ações Prioritárias). Todas essas reuniões foram precedidas dos encontros dos Comitês de Estratégias Municipais e Estadual, sempre visando uma ação direta do poder executivo que deve estar comprometido com o Plano.

As oficinas para definição do diagnóstico e da visão de futuro ocorreram ao longo do ano de 2016, focadas nos segmentos (governos municipais e estadual, empresarial, entidades de classe, universidades, sociedade civil, concessionárias) e nos seis eixos temáticos do Plano (saneamento, mobilidade, patrimônio natural e cultural, habitação, desenvolvimento econômico e ordenamento territorial). Nasceram daí grupos de discussão para os diversos eixos e segmentos e mais um eixo, transversal a todos, demandado pela grande presença do tema nas discussões, o eixo da Gestão Pública.

No fim da fase de diagnóstico e visão de futuro houve a integração dos diversos grupos, formando Grupos de Discussão de Integração dos Eixos. A partir desse momento, buscou-se não mais tratar os temas de forma segmentada, mas articulada e complementar. Esses grupos seguiram se reunindo em 2017 e 2018 construindo, após a definição dos cenários, as Propostas de Ações Prioritárias constantes no Plano Metropolitano.

No processo de conclusão do Modelar a Metrópole, a publicação de um Decreto do Governo Estadual definiu a instalação da Primeira Conferência Metropolitana do Rio de Janeiro, a qual foi precedida por dez pré-conferências abrangendo todo o território metropolitano, tendo como objetivo principal elencar as grandes prioridades do Plano por meio da participação direta. O mesmo decreto estabeleceu ainda o Fórum de Acompanhamento do Plano Metropolitano, composto por 45 conselheiras e conselheiros, sendo que destes, 18 foram indicados na própria Conferência como participantes da sociedade civil e movimentos sociais, cuja missão consiste em monitorar a implantação do Plano.



Conferência Metropolitana
Fotografia : André Gomes de Melo



Conferência Metropolitana
Fotografia : André Gomes de Melo



Em complemento a todo o processo de elaboração do Plano, a Câmara Metropolitana promoveu Ciclos de Debates, audiências e participou de diversos eventos e visitas a Órgãos, Entidades, além de se reunir com cada uma das Prefeituras da metrópole, buscando difundir o processo e trazer suas contribuições ao documento final. Somente no último ano de elaboração do Plano foram ultrapassadas mais de 100 participações e representações locais e regionais nos 21 municípios metropolitanos.

Os assuntos metropolitanos se aproximam cada vez mais das realidades cotidianas e urgentes das populações dos centros urbanos, e o engajamento das instituições sociais e acadêmicas são condições essenciais para a efetiva implementação do Plano Metropolitano. A garantia de um processo aberto e convidativo, combinado com uma instância de monitoramento ativa, que torne esse “modelar a metrópole” vivo e dinâmico é um desejo a ser concretizado nos próximos anos no Rio de Janeiro. Esta semente foi plantada.

02 a metrópole que temos

“O estudo de um organismo urbano só se reconhece através da dimensão histórica, que na sua intrínseca continuidade se funde com o tempo, através de uma sucessão de reações e de crescimentos a partir de um estado anterior”

Saverio Muratori



Panorama Geral

A RMRJ detém um legado histórico-cultural incomparável no cenário nacional. Na prospecção da memória edificada desta metrópole desvelam-se camadas da história da nação, e sucedem-se no espaço os registros da ocupação pré-cabralina, da sede do Brasil Colônia, da chegada da Família Real Portuguesa, da capital do Império que depois se estabelece como da República; os resultados de reformas urbanas como as promovidas por Pereira Passos, Carlos Sampaio, Carlos Lacerda, que remodelaram o Centro e expandiram para o norte, o sul e o oeste as possibilidades de urbanização; as marcas do ordenamento administrativo peculiar que fez coincidir os limites do Distrito Federal com os do município do Rio de Janeiro, sendo nessa época Niterói, do outro lado da Baía da Guanabara, a capital do Estado; as consequentes relações de polaridade que afetaram os territórios dos municípios adjacentes a essas duas centralidades moldando, associados à presença estruturante dos trilhos do trem e de suas estações, a ocupação do subúrbio carioca, a Baixada Fluminense, e mesmo a ligação entre Niterói e Maricá.

A realidade presente é marcada pela superposição de ativos e passivos que, em seu cotejamento, determinam contrastes em termos de qualidade de vida nos diversos subespaços da metrópole. Há déficits a serem sanados em todas as frentes, acentuados por uma conjuntura econômica desafiadora, mas é fato que o Rio de Janeiro foi recipiente de investimentos significativos, capitaneados pela vitrine dos Jogos Olímpicos realizados em 2016. Ainda que não tenham atingido a plenitude de seus objetivos, ficou o legado de obras tão necessárias de mobilidade urbana – BRT, VLT –, o início da revitalização da área portuária com o Porto Maravilha; empreendimentos culturais de vulto como o Museu de Arte do Rio (MAR), a Cidade das Artes, o Museu da Imagem e do Som (MIS) e o Museu do Amanhã, compondo um importante patrimônio que precisa ser também apropriado pela metrópole.



Entrada da Baía da Guanabara vista de Santa Teresa - 1880

Fotografia: Marc Ferrez

Acervo: Instituto Moreira Salles

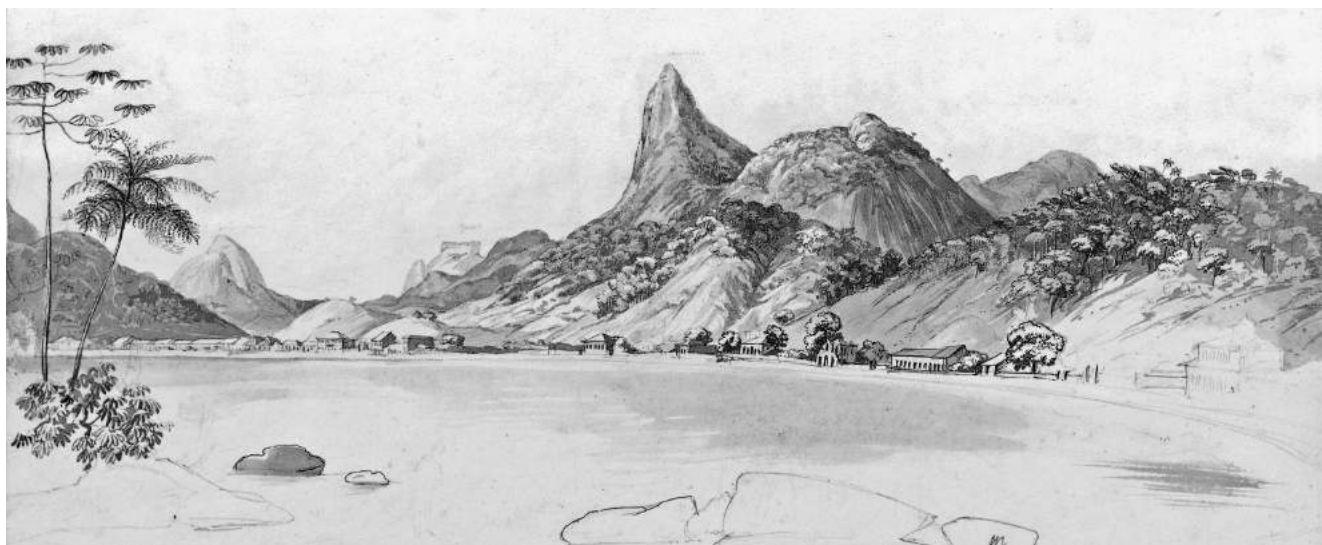


Entrada da Baía da Guanabara vista de Santa Teresa - 2017

Fotografia: Érika Poletto

Assim, a cidade do Rio de Janeiro quer reforçar seu papel de polo turístico e cultural em nível mundial, devendo ser equacionadas formas de se estender esses benefícios, desconcentrando-os, para o acesso aos demais municípios da RMRJ. Ainda que a capitalidade do município polo seja inerente às relações metropolitanas, a do Rio de Janeiro apresenta particular condição de hipertrofia. Como contraponto, na dimensão econômica e de infraestrutura inversões de vulto se destacam: o complexo portuário de Itaguaí, as possibilidades do COMPERJ em Itaboraí, em que se pesem as limitações atuais, e o Arco Metropolitano, que promove a ligação entre esses potenciais polos regionais, abrindo um eixo de acesso e integração para a metrópole e novos horizontes para os municípios.

Agrega-se a esse conjunto o protagonismo dos superlativos componentes naturais da região, da sua geografia, que, entre verdes, montanhas, vales; baías, rios, lagoas e mares, oferecem cenários que marcam de forma indelével não só a identidade fluminense, mas a própria imagem reconhecida do Brasil no mundo. A paisagem resultante das componentes do meio natural e antrópico é um imbricamento que se espelha também na dimensão cultural e imagética do viver “carioca”, que aproxima cidade e natureza com qualidade de vida. Esse imbricamento, por outro lado, também explicita os déficits em saneamento ambiental que carecem de equacionamento, bem como o descompasso das oportunidades do usufruto dos ativos ambientais nas áreas periféricas da metrópole.



Vista da Praia de Botafogo, Rio de Janeiro (1823)

Autoria: Johann Moritz Rugendas

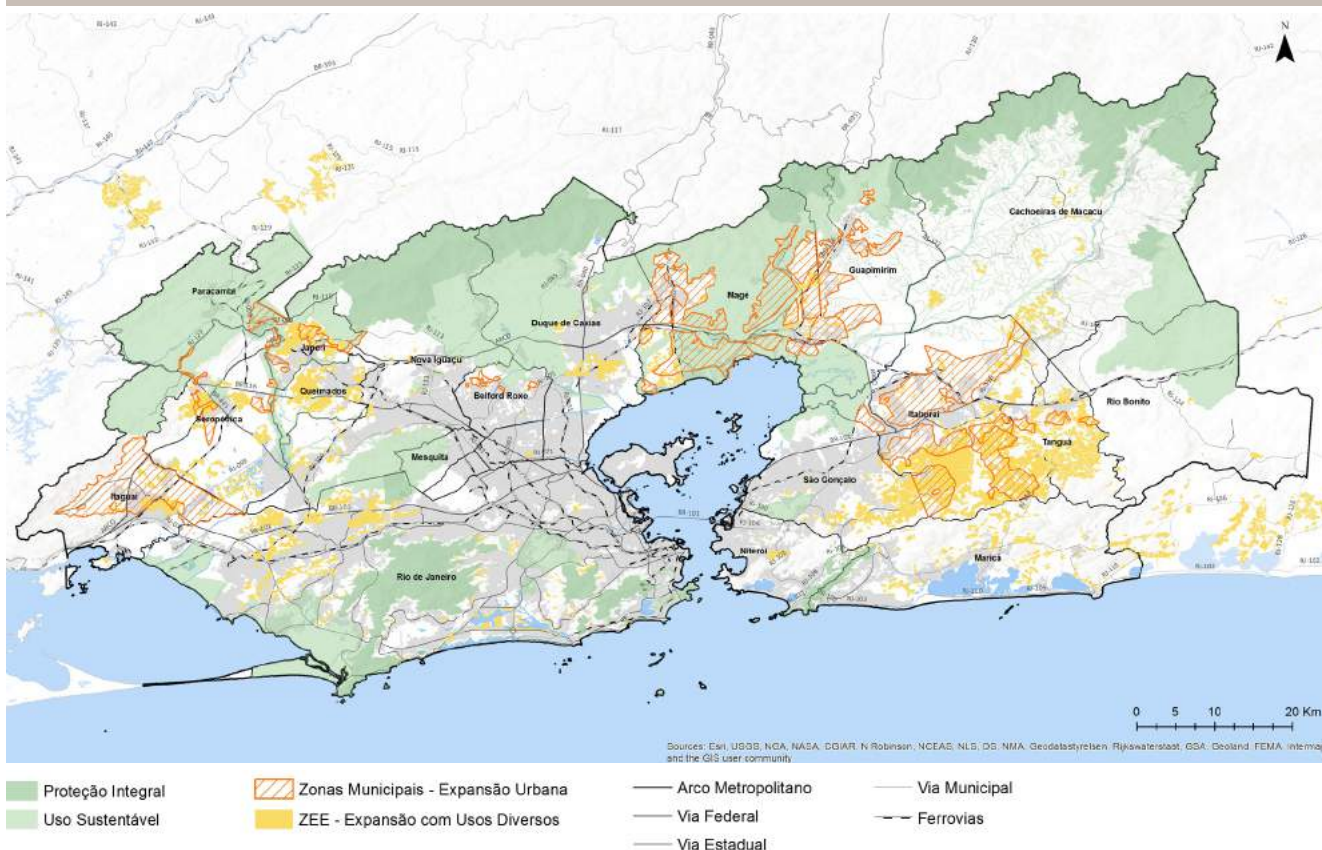
Acervo: Instituto Moreira Salles

Com seus 21 municípios, a RMRJ é uma das regiões metropolitanas mais importantes do mundo, cercada de verde por todos os lados e concentrando a maior parte da riqueza, empregos e renda do estado.

De seu território de 6,7 mil km², há uma parcela, estimada em torno de 26%, comprometida com as atividades urbanas, convivendo com 36% de áreas destinadas à preservação ambiental presentes no CNUC - Cadastro Nacional de Unidades de Conservação, ao que se somam as áreas de preservação protegidas unicamente por legislações municipais. A configuração desse patrimônio ambiental confere à região sua singularidade, não só por sua significação ecológica, como também por seu conjunto paisagístico e expressão cênica. No restante do território encontram-se áreas voltadas às práticas agrícolas e pastoris, localizadas, sobretudo, nas periferias norte, leste e oeste da região, incluindo-se aí parte do território da capital.

Mas, apesar desses inúmeros ativos naturais e sociais, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro perdeu sua força econômica nos últimos anos, e grassam marcantes desigualdades tanto nas relações de centro-periferia quanto nos espaços intraurbanos das áreas mais dinâmicas. Formou-se um cenário de extrema concentração na região central da metrópole, para onde convergem os principais eixos de mobilidade e onde se localizam os melhores serviços. Falta de saneamento e degradação ambiental, alagamentos frequentes, saturação dos eixos de mobilidade, déficit habitacional são alguns dos efeitos gerados por esse modelo de expansão urbana e de desenvolvimento socioeconômico que acabou ampliando, de forma única, as desigualdades territoriais, econômicas e sociais, transformando-se em um dos principais obstáculos para a gestão e o planejamento metropolitanos. Não são poucos nem pequenos os desafios para se construir uma metrópole coesa, próspera, ambientalmente saudável e solidária, aspirações que permeiam a elaboração do Plano. As principais condicionantes e potencialidades da metrópole foram analisadas em detalhe dentro nos temas da reconfiguração espacial e centralidades urbanas, expansão econômica, valorização do patrimônio natural e cultural, mobilidade, habitação e equipamentos sociais, saneamento e resiliência ambiental e gestão pública.

O desenho de um exuberante anfiteatro que abraça praticamente todo o território, formado pela Serra do Mar, um recôncavo penetrado por duas baías – Guanabara e Sepetiba – algumas serras e um conjunto de morros internos.



Mapa Metropolitano da expansão urbana
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Pão de Açúcar visto da enseada de Botafogo, Rio de Janeiro
Fotografia: Érika Poletto

A formação da RMRJ e sua base ambiental

A partir de sua conformação original de 1974, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro sofreu diversas modificações no decorrer dos anos. Sucessivas leis estaduais e as atribuições conferidas aos Estados na Constituição de 1988 foram alterando seus limites. Hoje, compõem a RMRJ os municípios de Belfort Roxo, Cachoeiras de Macacu, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Rio Bonito, Rio de Janeiro, Seropédica, São Gonçalo, São João de Meriti e Tanguá.

Se o recorte administrativo da metrópole é datado em décadas, a ocupação desse espaço regional conta uma história em séculos. 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 sobrepostos por ferrovias, fábricas, aterros, túneis, orlas, largas avenidas, jardins históricos, condomínios de luxo e favelas dentro de um território que viveu, em posição proeminente, a construção do Brasil.

O polo metropolitano é a cidade do Rio de Janeiro, primeira capital do país e, como mencionado, palco de diversas reformas urbanas que ampliaram seu território a partir dos trilhos dos trens, em uma expansão urbana que partiu do mar para o subúrbio e para uma região conhecida como Baixada Fluminense. Do outro lado da Baía, Niterói que já sediou a capital do Estado, constitui outra importante centralidade. Outras foram se conformando ao longo da história, e a sua compreensão foi objeto de estudo em profundidade no desenvolvimento do trabalho.

Com extensas áreas verdes e parcialmente banhada pelo mar, a Região Metropolitana compreende áreas de proteção e preservação ambiental em suas partes mais altas, tendo logo abaixo uma faixa que representa a região agroecológica da metrópole. Nas terras mais baixas e próximas ao litoral encontra-se a área urbanizada, que sofre

com problemas de alagamentos frequentes, agravados pela falta de saneamento e pela degradação ambiental. Completam sua formação geográfica uma extensa costa marítima, com costões e praias, além de um alongado sistema de lagoas ligeiramente afastado e em paralelo ao litoral. Grandes extensões de Mata Atlântica, incluindo a maior floresta urbana do mundo, a Floresta da Tijuca, estão aí localizadas.

A questão do saneamento na RMRJ, assim como na economia, é diversa e desigual. Os atuais índices de atendimento de abastecimento de água se apresentam, de forma geral, como satisfatórios. Contudo, em municípios da periferia da metrópole e da Baixada Fluminense há aqueles em que as redes gerais de abastecimento só chegam a 40% dos domicílios, e mais da metade da água captada e tratada se perde pelo caminho. A segurança hídrica da metrópole é frágil, marcada pela 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. O resultado é dolorosamente visível na qualidade ambiental das águas da metrópole, seja em seus rios, lagoas, lagos e baías.

No que diz respeito aos 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 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 urbano 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. Apesar de 36% do território total da metrópole 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 Cadastro, pela falta de delimitações georreferenciadas, ou pelo atraso na elaboração de planos de manejo.

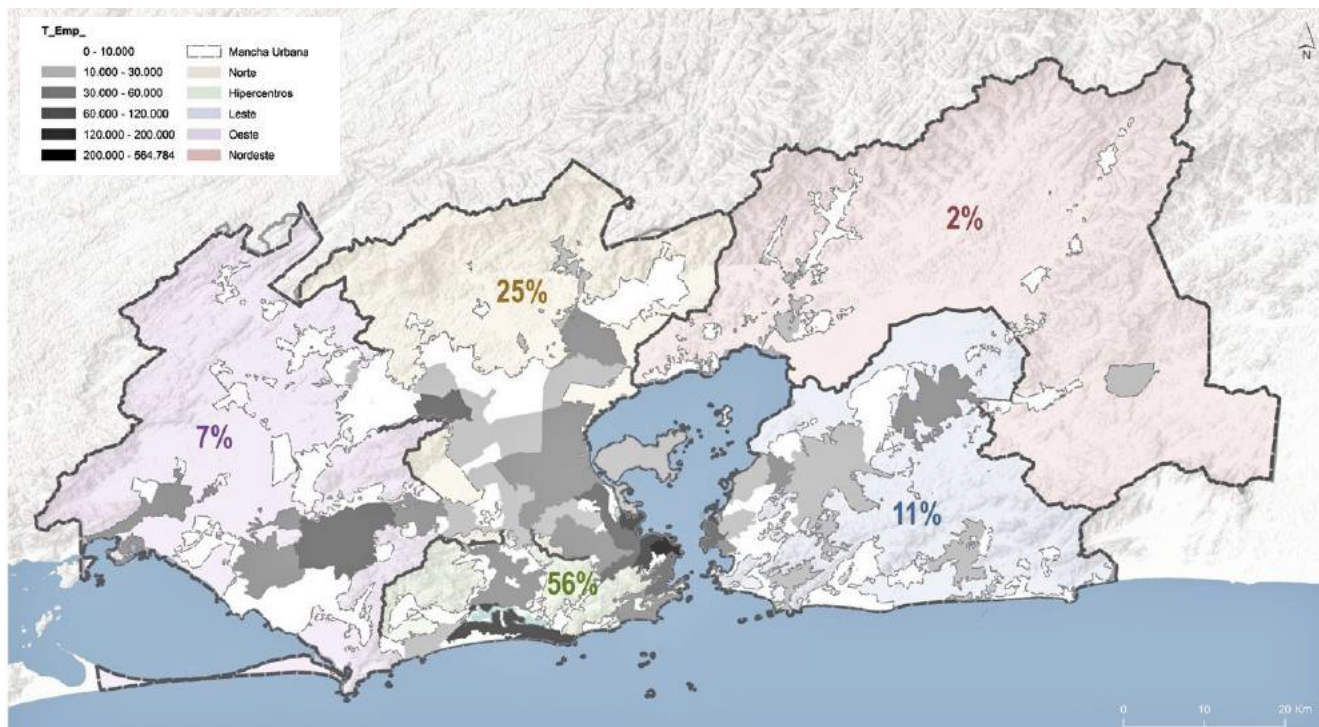
À salvaguarda do patrimônio natural soma-se o cuidado ao patrimônio cultural, riquezas imanentes dessa Metrópole. Se o Rio de Janeiro e Niterói conseguiram um relativo reconhecimento desses ativos, os demais municípios metropolitanos vivem uma realidade de atraso no que diz respeito à aplicação de leis de tombamento, delimitação de áreas de amortecimento de bens tombados, registro de bens imateriais e sobretudo compreensão do significado de uma convivência equilibrada entre o presente e a história; o humano e o natural.

Dinâmica econômica e populacional

Em termos econômicos, a RMRJ é a segunda maior área metropolitana e o segundo polo econômico do Brasil e de todo o Hemisfério Sul, com um Produto Interno Bruto (PIB) da ordem de R\$ 405 bilhões, que representam cerca de 64% do PIB total do Estado do Rio de Janeiro.

A economia metropolitana possui características heterogêneas, tanto em termos sociais quanto em relação à produtividade. Comungam do território regional 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.

Três quartos do PIB metropolitano estão alocado na cidade do Rio de Janeiro. Se compararmos a RMRJ com as demais do país, concluímos que a cidade do Rio de Janeiro concentra espacialmente o maior número de oportunidades econômicas (empregos, negócios, etc.) dentre todas as regiões metropolitana brasileiras.



Total de Empregos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

À essa hipertrofia das centralidades mais dinâmicas no espaço da metrópole (particularmente Centro, Barra da Tijuca, Niterói) somam-se aos desafios do campo econômico a falta de confiança de empresários na economia local, a inexistência de planejamento, a falta de infraestrutura – em especial de transportes e de saneamento – e os problemas de segurança pública, que impedem a dinamização da economia da região. Acrescido a isso, o foco prioritário em um único setor para a economia regional (petróleo e gás) não foi capaz de proporcionar os retornos financeiros esperados e, na ausência de outra estratégia econômica, acabou por gerar uma crise em todo o Estado. Outras vertentes de desenvolvimento, como as áreas da logística internacional – onde podemos citar ativos importantes como as Baías de Sepetiba e Guanabara e o Aeroporto Internacional do Galeão – Antônio Carlos Jobim, mas também a saúde e o turismo, operam muito aquém das suas possibilidades. Padece, portanto, a metrópole, tanto com a concentração das atividades econômicas no território, quanto com sua concentração funcional.

Essa concentração tem ainda um outro efeito agravante em um cenário de crise. Pelo peso que a RMRJ tem na economia do Estado, esta sofre mais intensamente os impactos conjunturais das crises econômica, financeira, fiscal, social e política que afetam o país e o estado. Da redução da atividade econômica decorrem uma série de externalidades, como o aumento da violência e o desgaste dos equipamentos, infraestruturas e serviços públicos, que por sua vez geram novos problemas para a retomada do crescimento econômico. A compreensão ampla do quadro atual é necessária para que se possa modifica-lo, encontrando as medidas capazes de promover avanços em todas as áreas da economia de maneira sinérgica.



Municípios da RMRJ

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Em termos populacionais, a RMRJ abriga 12,4 milhões de habitantes (IBGE, 2017), dos quais 99,5% estão concentrados nas áreas urbanas. Mais da metade destes, aproximadamente, vive no município do Rio de Janeiro.

A tabela abaixo, especificando a área de cada município e o número de seus habitantes, permite aferir a relação entre a população e a superfície do território e, perceber, ainda, as diversas formas de ocupação do espaço territorial metropolitano.

Municípios	População Projeção (2016)	Área (ha)	Densidade (Hab./ha)	% da População em relação a RM
Belford Roxo	494.141	7.895	62,59	4,01
Cachoeiras de Macacu	56.603	95.514	0,59	0,46
Duque de Caxias	886.917	46.711	18,99	7,19
Guapimirim	57.105	35.848	1,59	0,46
Itaboraí	230.786	42.974	5,37	1,87
Itaguaí	120.885	28.220	4,28	0,98
Japeri	100.562	8.165	12,32	0,82
Magé	236.319	39.080	6,05	1,92
Maricá	149.876	36.169	4,14	1,22
Mesquita	171.020	4.117	41,54	1,39
Nilópolis	158.319	1.936	81,77	1,28
Niterói	497.883	13.374	37,23	4,04
Nova Iguaçu	797.435	52.072	15,31	6,47
Paracambi	50.071	19.088	2,62	0,41
Queimados	144.525	7.568	19,1	1,17
Rio Bonito	57.963	45.981	1,26	0,47
Rio de Janeiro	6.498.837	119.999	54,16	52,71
São Gonçalo	1.044.058	24.850	42,01	8,47
São João de Meriti	460.541	3.513	131,09	3,74
Seropédica	83.667	26.512	3,16	0,68
Tanguá	32.703	14.308	2,29	0,27
Região Metropolitana	12.330.216	673.894	18,3	

Municípios da RMRJ

Fonte: Câmara Metropolitana de Integração Governamental

Por outro lado, é importante frisar a redução nas taxas de crescimento demográfico na região, o que significa um dado positivo se olharmos para o futuro, para o horizonte de propostas que o Plano Estratégico deverá contemplar.

O fato novo dessa amostragem se traduz no crescimento da população idosa, fenômeno esse que já se observava nos países centrais, mas que começa também a alcançar outras partes do mundo. No Brasil, logo após a II Guerra, por volta de meados dos anos 1950, alcançando o início dos 1970, o país registrou um verdadeiro boom de bebês, coincidindo com o processo acelerado de urbanização e metropolização. Hoje, esses índices se invertem, convive-se com uma população que chega aos 60, 65 anos de idade, demandando políticas públicas e serviços compatíveis com suas necessidades e expectativas.

Esse aspecto merece particular atenção, porquanto a inclusão do contingente crescente de população idosa requer ações e programas diferenciados, que envolvem a qualificação e especialização dos serviços de saúde, de mobilidade e transportes, de entretenimento e lazer. Se fizermos uma projeção para os próximos 20 anos, ao chegarmos a 2040, data da finalização do Plano Estratégico, teremos algo em torno de um terço de adultos com 65 anos ou mais.

Paralelamente, e em virtude do avanço das conquistas científicas e tecnológicas, observa-se a mudança de hábitos e comportamentos, apontando para a redução do tamanho das famílias, o aumento do número de pessoas vivendo só, o já mencionado crescimento da população da terceira idade, o que faz com que nosso olhar se dirija atento para a questão urbana e da moradia, tendo em vista o descompasso existente entre os índices de incremento demográfico e as taxas de crescimento do estoque imobiliário, que deverá, com o correr dos anos, se acentuar. Por outro lado, e a depender da pertinência e do sucesso das estratégias adotadas pelo Plano, poderemos ter uma distribuição espacial mais compacta e confortável, que possibilite assentamentos humanos próximos às principais centralidades, aos corredores de transportes, servidos por infraestrutura básica e adequados às necessidades da população. Porém, caso o atual modelo de desenvolvimento urbano persista, teremos que nos adaptar a situações mais graves do que as que já estão postas.

A expansão da metrópole e as demandas por vida, trabalho e mobilidade

A dinâmica populacional da metrópole se materializa no espaço construído. Com um estoque de moradias que atingiu 4 milhões de unidades em 2010, e que cresce numa média de 70 mil unidades ano, a metrópole fluminense expressa, de forma aguda, a síntese do quadro de grandes desigualdades socioespaciais que caracteriza a urbanização brasileira. A RMRJ é marcada pela existência de pequenas ilhas de moradias de alto padrão, dotadas 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 ao ano – quase o equivalente à área de um município como São João de Meriti –, dificultando a oferta de infraestrutura e serviços e aumentando seus custos de manutenção. Ainda assim, verifica-se 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; e elevada precariedade urbanística (por exemplo, ruas sem identificação e/ou sem pavimentação, drenagem, pavimentação, calçadas, esgotos a céu aberto) que atinge mais de 1 milhão de habitações.

Assim, ao nos determos sobre a correlação entre os aspectos demográficos e a urgência por moradias dignas, vistas lato sensu, nos referimos não só à qualidade na sua produção, mas, também, à necessidade de renovação, na melhor das hipóteses, de mais de um quarto do estoque de imóveis, hoje existentes, para o horizonte dos próximos 20 anos, coincidindo com o término da implantação do Plano Metropolitano, em 2040. Logo, precisaremos construir perto de um milhão de novas unidades habitacionais e, ao mesmo tempo, reverter a lógica perversa de dispersão urbana, indutora também da ausência de serviços de infraestrutura, que tanto penalizam seus habitantes.

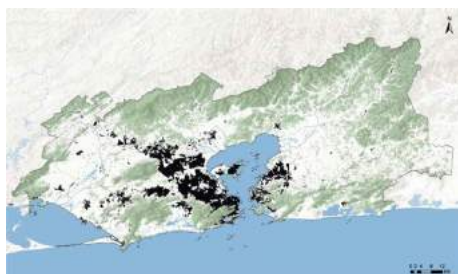
Ao destacarmos a temática da moradia, sempre entendida em seu amplo espectro, o fazemos por estar intimamente ligada ao modelo de desenvolvimento urbano que se pretenda adotar para a RMRJ,



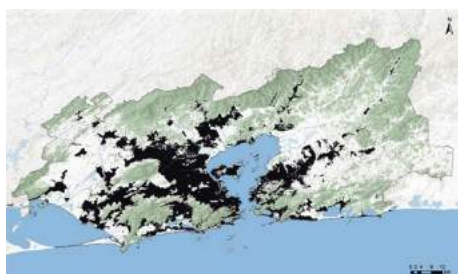
Expansão Urbana RMRJ (1888)
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Expansão Urbana RMRJ (1930)
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Expansão Urbana RMRJ (1975)
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



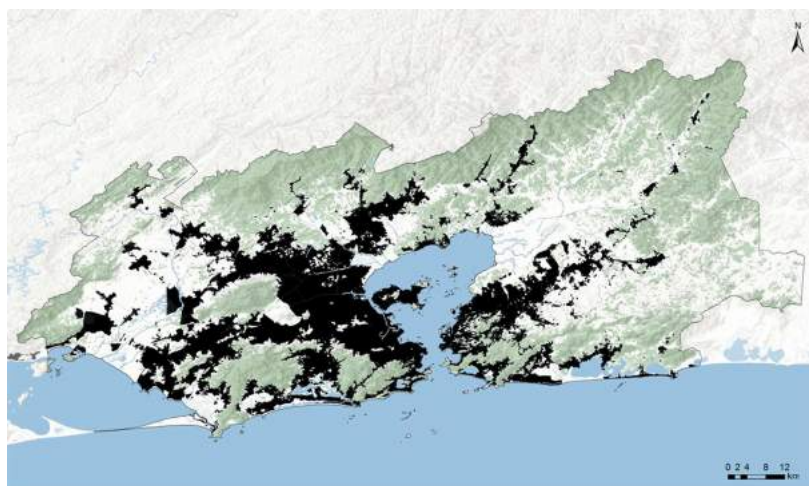
Expansão Urbana RMRJ (1994)
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

apoiado no esforço conjunto das autoridades municipais e estaduais, articuladas aos procedimentos das companhias e concessionárias de serviços públicos, para a obtenção de respostas adequadas e factíveis.

Aqui, retratamos o processo de expansão da mancha urbana metropolitana, indicada no mapa abaixo, que, nas últimas duas décadas, se estendeu significativamente, o que ajuda a visualizar a magnitude desse processo de expansão que se tem verificado, mas também a oportunidade de se direcionar essa força de crescimento a favor do desenho de metrópole desejado.

A maior parte dessas ocupações, indiscriminadas e espontâneas, propicia o surgimento de favelas, de loteamentos periféricos e outras espécies de assentamentos precários e informais, que conduzem seus habitantes a áreas distantes e desequipadas, o que acentua a ausência de atendimento e fornecimento de água potável, via rede pública de distribuição, de coleta e tratamento de resíduos sólidos, de transporte coletivo e, em decorrência à má gestão do território metropolitano.

Assim, a opção por uma moradia digna, não circunscrita a quatro paredes e um telhado, insistimos, extrapola esse limite, e se remete para além da ampliação de estoques, conduzindo a um aproveitamento mais eficiente da infraestrutura já disponível, particularmente a de transportes. O que se deseja, é possibilitar uma



Expansão Urbana RMRJ (2007)
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

ocupação do território, onde a distribuição espacial equilibrada da população permita o acesso qualitativo, não só à infraestrutura, mas, também, às centralidades, aos pontos de concentração de serviços e de empregos.

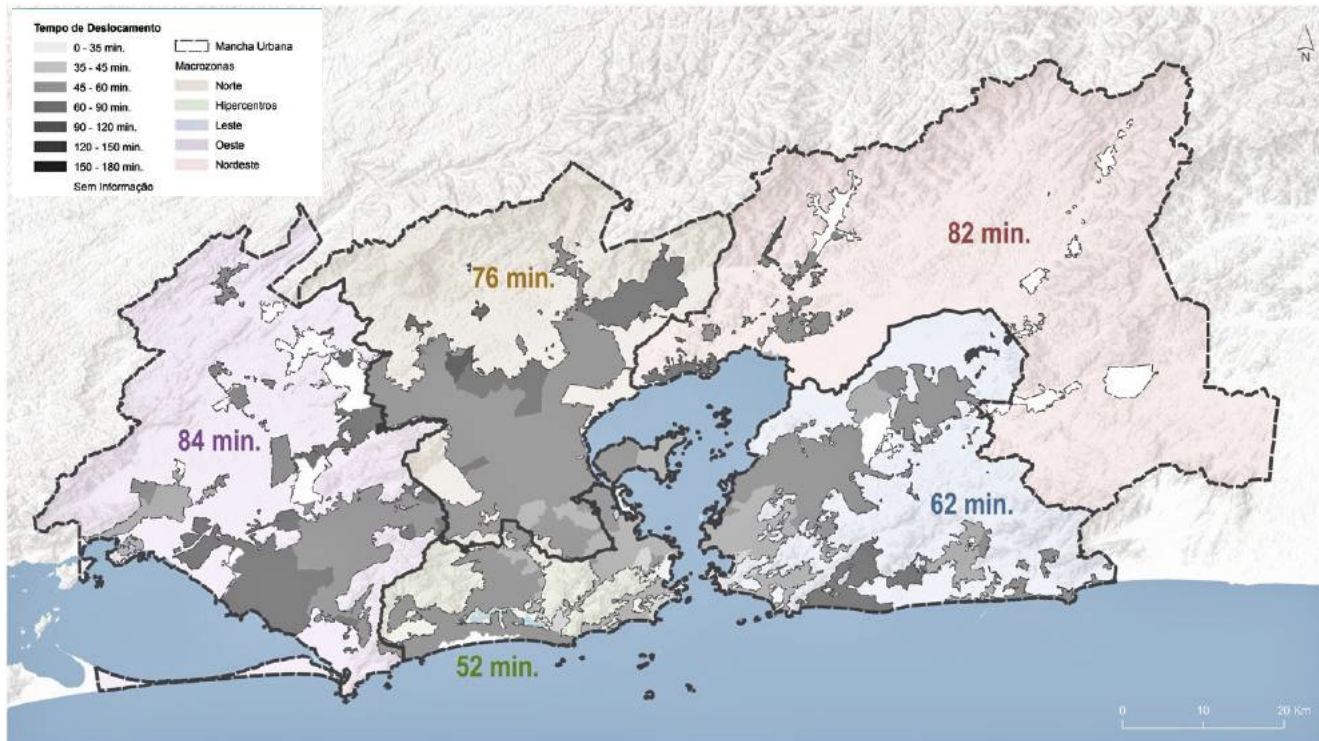
Essa abordagem ajudará a combater outra característica que não nos orgulha. A RMRJ é a região do país, onde as pessoas gastam mais tempo nos deslocamentos casa-trabalho-casa. Como visto, de nossa configuração geográfica, que se estende entre o mar e a montanha, cantada em prosa e verso por sua beleza, derivou uma expansão disforme, geradora de altos custos sociais e financeiros. Estima-se um deslocamento diário de dois milhões de pessoas da periferia em direção ao hipercentro da metrópole, o equivalente ao que acontece na noite do Réveillon de Copacabana, a maior festa do país. Esse modelo insustentável, quer do ponto de vista social e ambiental, quer do financeiro, penaliza as populações da periferia metropolitana, impõe expressivos custos, sobrecarregando o Estado, que com a adoção do programa de bilhete único, se vê impelido a elevar, periodicamente, os níveis de subsídio. A concentração excessiva de oportunidades de emprego e serviços no núcleo metropolitano – a cidade do Rio de Janeiro, gera também um desmedido dispêndio, financeiro e de tempo, que precisa ser enfrentado se quisermos construir uma metrópole mais justa e equânime.

Esse recorde inglório da metrópole fluminense é quantificado nos 141 minutos (dados do PDTU para 2012) gastos em média nesses translados. Em um ano, isso representaria quase 36 dias da vida de uma pessoa que se esvaem nesses percursos, tempo que se subtrai da produtividade, do lazer, do convívio com a família, dos estudos. E por mais que se dispusesse de todos os recursos técnicos e financeiros necessários para se construir uma rede de mobilidade seguindo o estado da arte, ainda sim os deslocamentos seriam longos, posto que a infraestrutura e a operação do transporte são apenas uma parte da equação.

Como visto, as distâncias a serem percorridas na metrópole para o atendimento das demandas cotidianas são longas, não só por questões geográficas e de infraestrutura, mas porque as oportunidades de trabalho e de atendimento de serviços públicos, como de saúde, estão distribuídas no espaço de forma muito desequilibrada. Apesar de todos os investimentos feitos nos últimos anos, os grandes eixos do

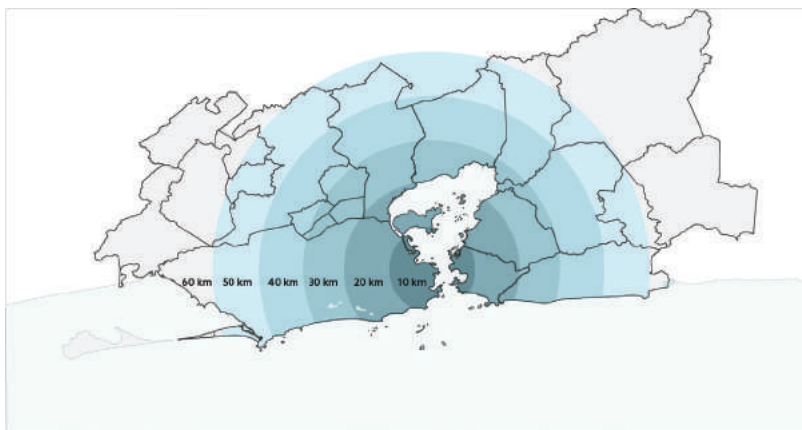
transporte público regional seguem saturados, e assim continuarão, posto que não é necessariamente uma demanda por transporte que está sendo atendida, mas sim por vida. Esse desperdício humano expresso em tempos de deslocamento é, portanto, o sintoma agudo de uma doença do metabolismo dessa metrópole, de um tecido urbano disfuncional em que oportunidades de emprego, de lazer, de estudo, de saúde precisam ser reorganizadas.

Seguindo o propósito de melhor compreensão da dinâmica territorial metropolitana, convém examinar como se comportam as densidades.



Mapa Tempo Médio de Ida e Volta ao trabalho de transporte coletivo
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

O mapa e quadro abaixo ilustram a forma como a população se distribui no território, demonstrando que há uma pequena concentração de população, de aproximadamente 15%, localizada em um raio de 10 km a partir do Largo da Carioca, ponto central do Rio de Janeiro, cuja abrangência inclui as áreas do Centro do Rio, a Zona Sul, parte da Zona Norte, o Centro e a Zona Sul de Niterói e seu entorno imediato. Essas áreas, consideradas como as mais bem servidas de infraestrutura, transportes e equipamentos sociais, apresentam também índices de aproveitamento elevados, avaliados como os melhores da região metropolitana.



Densidade Habitacional na RM

Fonte: Câmara Metropolitana de Integração Governamental

População (Ano 2010) – Raio	Habitantes	Área (km²)	Área (ha)	Dens. (Hab./ha)
10 km do Centro do Rio de Janeiro	1.945.899	165	16.596	117,25
10 - 20 km do Centro do Rio de Janeiro	3.302.535	508	50.853	64,94
20 - 30 km do Centro do Rio de Janeiro	3.193.084	921	92.165	34,64
30 - 40 km do Centro do Rio de Janeiro	1.861.796	1.303	130.383	14,27
40 - 50 km do Centro do Rio de Janeiro	992.333	1.404	140.192	7,07
50 - 80 km do Centro do Rio de Janeiro	652.069	2.387	238.771	2,73

População da RMRJ

Fonte: Câmara Metropolitana de Integração Governamental

Mas, na medida em que esse raio avança, a cada 10 km, percebe-se a queda do padrão da infraestrutura instalada, da qualidade do transporte e dos equipamentos sociais ofertados, ao mesmo tempo em que a densidade também se reduz. O que se constata é o progressivo aumento do nível dos problemas verificados, que se soma ao declínio de densidade, quanto maior for o afastamento do núcleo inicial. Quando, então, se atinge distâncias mais expressivas, de 40 a 50 km, a densidade torna-se também mais rarefeita, e a fragilidade dos serviços de infraestrutura acompanha essa trajetória descendente. Essas áreas são aquelas mesmas que receberam maior número de assentamentos precários nas últimas duas décadas e onde o processo de expansão da mancha urbana mais se acentuou, como se pode averiguar na ilustração anterior. É importante verificar, no diagrama, que entre os 20 e 40 km acham-se concentrados os maiores desafios, os maiores passivos urbanísticos e ambientais e, porque não dizer também, os sociais e econômicos, do território metropolitano.

Verifica-se que, para a construção de uma metrópole socialmente justa e economicamente sustentável, o foco das políticas públicas deve se dirigir, prioritariamente, para as duas calotas que se desenham a partir dos 20 km do Largo da Carioca, alcançando os 40 km, que correspondem a Zona Oeste e o extremo oeste do Rio de Janeiro, onde se situa a Baixada Fluminense, o fundo da Baía da Guanabara, Magé e Guapimirim e, ainda, parte considerável do leste metropolitano, composto por São Gonçalo, Itaboraí, Maricá e Niterói. A ilustração mencionada evidencia, de forma clara, esses desafios elencados. Cabe ainda mencionar o papel que os eixos viários de desenvolvimento, tais como o Arco Metropolitano, a Avenida Brasil e a BR 101, assumem nas áreas de concentração de atividades econômicas consagradas no território da RMRJ, que, como tal, carecem de estímulo e de tratamento compatível com sua relevância.

Avançando na compreensão dessas fragilidades sócio-territoriais no cenário da metrópole, buscou-se inspiração a Carta de Bairros e Zonas de Interesse Prioritário de Lisboa para selecionar um conjunto de variáveis que nos ajudassem a localizar e quantificar os espaços que precisam receber a atenção urgente e prioritária do estado na construção das ações do Plano, que nas etapas das propostas foram destacadas como zonas de coesão sócio-territorial. Foram selecionados para tal três índices de grande reconhecimento e amplitude: o Índice de Vulnerabilidade Social do IPEA; o Índice de Tipologia Intraurbana do IBGE, e o Índice de Desenvolvimento Humano do PNUD, cada qual com um conjunto abrangente de indicadores que cobrem, dentro de suas particularidades, questões de infraestrutura, características socioeconômicas e de escolaridade, saúde e longevidade. Para cada um desse índices verificou-se a espacialidade dos piores indicadores (condições de vida, desenvolvimento humano, vulnerabilidade social) que, sobrepostos, revelaram o quadro de precariedade em que vivem quase 2,7 milhões de pessoas – cerca de 23% da população da metrópole – em uma área próxima a 40 mil hectares (quarenta mil campos de futebol). São áreas em que a violência, o tráfico, as milícias dão o tom do cotidiano, ao invés da oferta de educação, saúde, transporte, lazer. E também onde os custos marginais da precarização urbana – ligações clandestinas de luz, água, de serviços de tv a cabo, por exemplo – se verificam com maior intensidade. Realidades todas que precisam ser ponderadas no justo equacionamento dos custos de produção e reprodução da metrópole.

A delimitação desses territórios vulneráveis explicita um cenário de históricas desigualdades a ser reconhecido e enfrentado pelos governos e pela sociedade metropolitana. Paralelamente à concentração de investimentos, tanto quantitativos quanto qualitativos no núcleo, em detrimento do conjunto da metrópole ao longo do tempo, a

configuração do território metropolitano segue um padrão de ocupação e expansão urbana resultante da contínua exclusão da população de baixa renda de áreas centrais da cidade em direção às periferias e franjas urbanas. Combinados, esses movimentos históricos e políticos resultam em extensas áreas periféricas ocupadas pela população de baixa renda a partir de processos informais de loteamento de terras e autoconstrução de moradias. O mesmo se verifica nas encostas de morros das áreas centrais, configurando um contexto de proximidade territorial e distância social, expresso, por exemplo, pelas favelas localizadas na Zona Sul.

Alguns números que ilustram essa realidade, enquanto no município do Rio o índice de pessoas vivendo com meio salário mínimo é de 20,9%, na Baixada Fluminense ele se aproxima dos 34%. Nas favelas de Vigário Geral e do Complexo do Alemão, são de 43,6% e 39,8%, respectivamente, o percentual dos moradores que vivem com até meio salário mínimo. A faceta da renda, contudo, é apenas uma das variáveis que ilustram os contrastes da metrópole, e mesmo os contrastes não são homogêneos. Embora as áreas vulneráveis da RM possuam deficiências sistêmicas em comum, elas guardam também especificidades e revelam camadas mais sutis de desigualdade, nos níveis inframunicipais e locais, apontando para a existência de um território significativamente heterogêneo a ser trabalhado.

ZONA DE COESÃO SÓCIO-TERRITORIAL							
MUNICÍPIO	ÁREA COMPROMETIDA COM ATIVIDADES URBANAS (HA)	ZONA COESÃO SÓCIO TERRITORIAL TOTAL (HA)	% ÁREA DE ZCST NA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO	POPULAÇÃO TOTAL (ZCST)	DENSIDADE MÉDIA (HAB./HA)	POPULAÇÃO TOTAL NAS ÁREAS URBANAS	% POPULAÇÃO VIVENDO NAS ZCST
BELFORD ROXO	6.408,70	4.098,30	63,9	317.543	77,48	480.026	66,2
DUQUE DE CAXIAS	15.238,60	5.331,10	35	404.333	75,84	847.801	47,7
GUAPIMIRIM	2.716,10	539,9	19,9	17.565	32,54	51.025	34,4
ITABORAÍ	9.488,60	4.613,10	48,6	156.955	34,02	215.529	72,8
ITAGUAÍ	4.464,50	810,6	18,2	31.415	38,76	112.212	28
JAPERI	2.460,60	1.831,80	74,4	76.263	41,63	93.252	81,8
MARICÁ	8.612,60	883,3	10,3	20.802	23,55	127.172	16,4
MAGÉ	7.668,40	3.514,50	45,8	153.956	43,81	225.931	68,1
MESQUITA	1.427,60	67,3	4,7	15.739	233,97	168.153	9,4
NITERÓI	6.296,30	91,2	1,4	16.587	181,82	483.745	3,4
NOVA IGUAÇU	12.871,50	6.536,10	50,8	455.330	69,66	783.161	58,1
PARACAMBI	652,4	52,4	8	8.654	165,28	42.375	20,4
QUEIMADOS	2.787,20	1.463,90	52,5	98.729	67,44	138.346	71,4
RIO DE JANEIRO	59.344,50	2.222,20	3,7	600.862	270,39	6.281.883	9,6
SÃO JOÃO DE MERITI	3.488,30	370,2	10,6	77.563	209,49	458.957	16,9
SÃO GONÇALO	13.476,30	3.625,10	26,9	227.200	62,67	997.672	22,8
SEROPÉDICA	3.475,80	1.083,10	31,2	26.428	24,4	72.641	36,4
TANGUÁ	1.178,40	918,4	77,9	24.861	27,07	28.795	86,3
TOTAL - RM	166.360,60	38.052,40	22,9	2.692.996	70,77	11.869.710	22,69

Zona de Coesão Sócio-Territorial

Fonte: Câmara Metropolitana de Integração Governamental

O panorama da gestão pública e da governança metropolitana

Chega-se assim ao crucial aspecto da gestão pública e da governança metropolitana, fundamentais para que o plano possa prosperar; para que a consecução das diretrizes, estratégias e objetivos propostos efetivamente se façam cumprir.

As dificuldades nestas áreas estão no mesmo patamar dos demais desafios da metrópole. Tão relevante foi essa constatação, inclusive a partir das contribuições do processo participativo, que esse tema acabou sendo incluído como um eixo estruturante transversal no desenvolvimento dos trabalhos.

A metrópole que temos ainda não conta com um esquema de governança que atenda os critérios definidos pelo Supremo Tribunal Federal. Esse órgão de última interpretação constitucional, analisando o aspecto de gestão metropolitana, deliberou pela necessidade de compartilhamento interfederativo de decisões e iniciativas em todas as funções públicas de interesse comum, ou seja, tudo aquilo que implicar impacto metropolitano.

Também ficou claro que os municípios integrantes da metrópole que temos ainda não conseguem cooperar entre si de forma habitual, deixando a competitividade apenas como uma atividade com relação a outras regiões metropolitanas. No curto e médio prazo, é a solidariedade intermunicipal, com apoio do governo estadual, que poderá deslançar um processo de desenvolvimento sustentável, a partir de investimentos estratégicos que propiciem uma redução progressiva das desigualdades territoriais, pois esta é uma das características mais marcantes do território metropolitano que vivenciamos.

As análises conduzidas apontam, também, para uma gestão municipal que é muito heterogênea em qualidade, embora todos os municípios tenham acesso aos mesmos instrumentos de gestão e planejamento. Insinua-se que um dos elementos faltantes é a vontade política de realizar melhoras com continuidade incremental, por exemplo, onde cada quadriênio de gestão adota prioridades que são melhoradas e ampliadas nos quadriênios seguintes. As estruturas fisco-tributárias municipais ainda são muito dependentes de transferências das esferas estadual e federal, e não há estímulos para que os municípios desenvolvam um esforço adicional para reforçar seus recursos

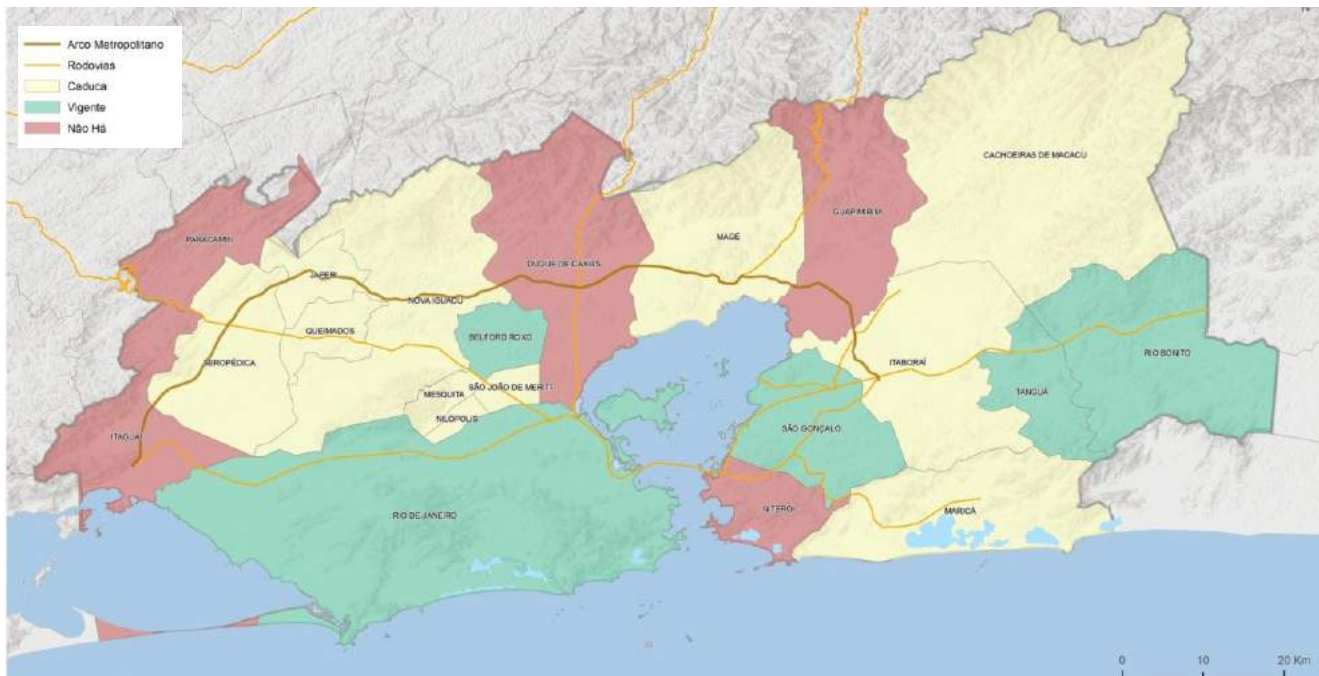
próprios, apesar da oferta de plataformas e cursos com esse objetivo.

Ainda não existe, dentro do Governo Estadual, uma “territorialização” dos investimentos que dê visibilidade aos programas que beneficiam a RMRJ, o que contribui para sua contínua “invisibilidade” na percepção das pessoas. Existe abundância de boa informação, acessível em portais abertos, mas faltam estímulos para que as autoridades municipais as incorporem em seus processos de análise e tomada de decisões. Por outro lado, a utilização das plataformas digitais para a interação com a população não é ruim, havendo disponibilidade desses serviços e intenções de melhora.

Os municípios ainda apresentam carências básicas que não podem ser atendidas apenas pelos esquemas tradicionais de financiamento, pois ou não possuem recursos próprios suficientes, ou não geram caixa suficiente para poder devolver recursos eventualmente recebidos por empréstimo reembolsável. Esse cenário é pouco encorajador para a alavancagem de recursos adicionais, sendo que apenas 3 municípios, entre os 21 da Metrópole, poderiam avançar nesse sentido. A qualificação básica do quadro de servidores municipais é insuficiente para a utilização eficiente das novas ferramentas tecnológicas de apoio ao planejamento urbano, embora a região metropolitana disponha de uma ampla gama de estabelecimentos de ensino e pesquisa para esse propósito.

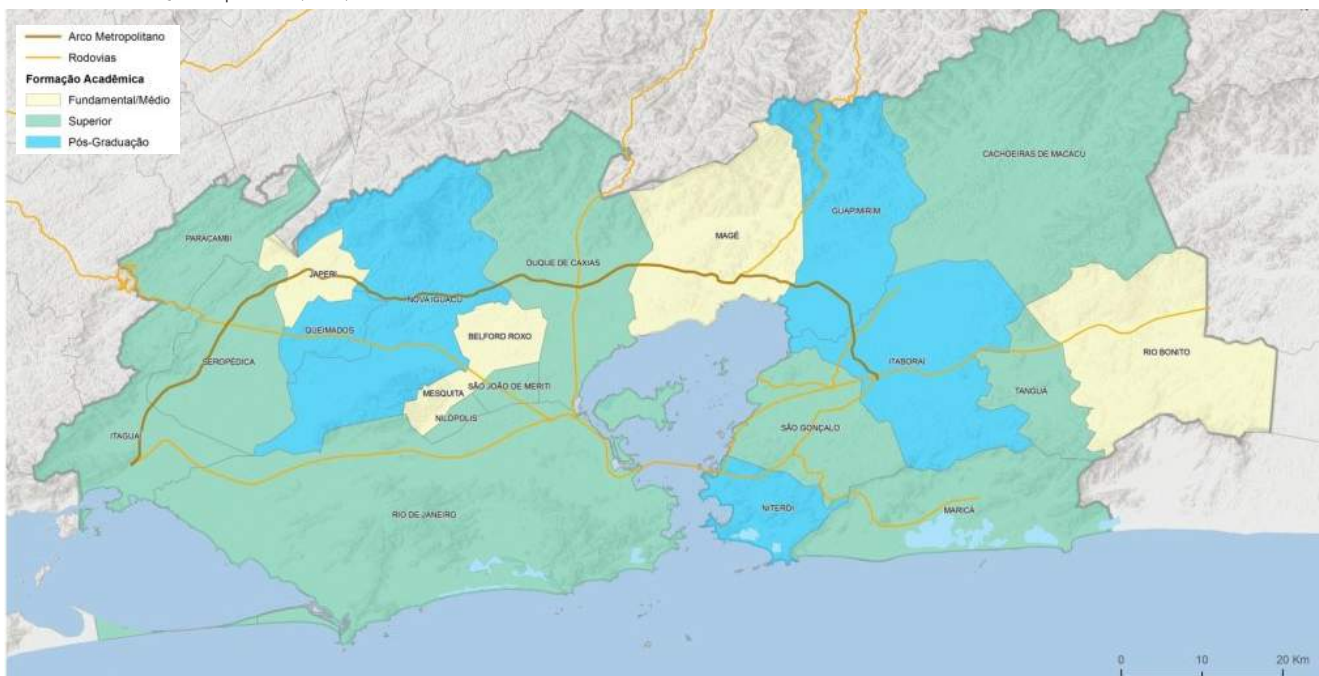
Finalmente, constatou-se que, apesar da grande disponibilidade de capital intelectual e criativo na sociedade civil metropolitana, e de iniciativas pontuais para conseguir alguma agregação, ainda não existe uma plataforma organizada para fazer convergir esse potencial no direcionamento da solução ordenada dos problemas territoriais, financeiros, socioeconômicos e de gestão operacional da região metropolitana.

Ao trilhar os caminhos de elaboração do Plano foi possível constatar que, para a materialização da visão de futuro a ser construída, para se alcançar sucesso nas estratégias a serem selecionadas, o fortalecimento da capacidade de gestão pública desempenha papel decisivo para consolidar conhecimentos e aglutinar forças, em um ambiente efetivo de integração e cooperação, que dê suporte à governança metropolitana.



Vigência/ Atualidade da cobrança de contribuição de melhoria na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Formação Acadêmica do Gestor Municipal encarregado de Planejamento Urbano na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

DIAGNÓSTICO METROPOLITANO

RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL E CENTRALIDADES URBANAS

- Espreadimento da mancha urbana, com acelerada expansão da periferia;
- Infraestrutura radial de transportes, privilégios ao transporte individual motorizado;
- Carências de infraestrutura urbana, principalmente na periferia metropolitana;
- Forte concentração de empregos e renda na região central e litorânea (Centro, Barra da Tijuca e Niterói);
- Diferentes lógicas de ordenamento territorial adotadas por municípios contíguos;
- Áreas ambientalmente frágeis ainda desprotegidas, sem amparo da legislação;
- Diversas cavas resultantes da extração de areia com impactos negativos no meio ambiente;
- Necessidade de ampliação de fontes de recursos hídricos para o abastecimento da população;
- Fragilidade dos mecanismos municipais de controle do uso e da ocupação do solo, contribuindo para a expansão das ocupações informais;
- Descompasso entre leis complementares de uso e ocupação do solo e planos diretores; planos diretores defasados em relação aos prazos legais;
- Ausência de planejamento que oriente o crescimento urbano da Região Metropolitana e os investimentos em infraestrutura;

- Desarticulação do planejamento e gestão de transportes entre Estado e Municípios, o que contribui para a falta de integração física, operacional e tarifária;

EXPANSÃO ECONÔMICA

- Desequilíbrio e concentração na capital de riquezas, empregos, equipamentos, comércio, logística, saneamento, urbanização e equipamentos;
- Baixo aproveitamento de ativos econômicos estratégicos, em especial as Baías da Sepetiba e Guanabara e o Aeroporto Galeão;
- Crise fiscal e econômica e dependência do petróleo; há espaço para novas instalações nos diversos municípios;
- Subutilização do potencial de logística, em especial nos Portos de Itaguaí, Rio de Janeiro, Maricá e Niterói e Arco Metropolitano;
- Subutilização das oportunidades relativas ao complexo da saúde, com potencial no Corredor Tecnológico já existente e no Complexo de Guaratiba;
- Inovações abaixo do potencial e pouca interação academia/empresariado;
- Baixa qualificação da mão de obra;
- Turismo concentrado na capital e subaproveitado;
- Potencial desperdiçado em relação à Economia Criativa, com setores subutilizados;
- Potencial agropecuário subutilizado em diversos municípios da RM.



Esquisse de la Ville et du Port de Rio de Janeiro

Autoria: Antoine François Tardieu

Acervo: Instituto Moreira Salles

VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL

- Falta de reconhecimento do patrimônio material e imaterial (exceto Rio e Niterói);
- Atraso em relação à aplicação de leis de tombamento, à delimitação de áreas de amortecimento de bens tombados, e ao registro de bens imateriais;

- Cadastro (CNUC) não está em constante atualização, falta georreferenciamento;
- Necessidade de mitigar problemas relacionados ao aquecimento global;
- Pouca conscientização da população do valor do patrimônio cultural;

MOBILIDADE

- Tempo de deslocamento excessivo (especialmente para o transporte público);
- Desigualdade intrarregional - municípios periféricos muito dependentes dos mais centrais (Rio e Niterói), e pouco conectados entre si;
- Ciclo vicioso que precisa ser rompido, em função da oferta de empregos e de melhores serviços públicos, as demandas de transporte são majoritariamente para o Centro do Rio de Janeiro;
- Privilégios para o transporte individual, que se torna mais rápido que o coletivo;
- Cobrança excessiva ao usuário de transporte público, necessidade de mais formas de financiamento para o sistema;
- Irracionalidade na distribuição territorial e de horários nas linhas de ônibus (e consequente sobrecarga);
- Ausência de integração institucional - gestão interna, transparência e controle social, integração entre municipalidades e integração metropolitana;
- Necessárias soluções de transportes mais sustentáveis em relação ao meio ambiente;

HABITAÇÃO E EQUIPAMENTOS SOCIAIS

- Elevado déficit habitacional quantitativo, com cerca de 400 mil unidades habitacionais (10% dos 4 milhões de domicílios);
- Aproximadamente 520 mil domicílios em aglomerados subnormais já identificados;
- Cerca de 700 mil unidades habitacionais com algum tipo de inadequação (infraestrutura, fundiária, outras);

- Mais de 1 milhão de domicílios estão em ruas sem identificação e/ou sem bueiro/boca de lobo; 665 mil em vias sem pavimentação; cerca de 284 mil com esgoto à céu aberto;
- Ampliação da mancha urbana, cerca de 30 km² por ano;
- Produção de moradia social recente não integrada à dinâmica urbana, suas oportunidades de trabalho, serviços públicos e infraestrutura;
- Demanda por simplificação de normas, procedimentos e assistência técnica para produção habitacional;
- Ausência ou descontinuidade nas fontes de financiamento para políticas habitacionais;
- Ausência de planejamento para situações específicas: idosos, imóveis históricos, moradia no centro;
- Ausência de programas governamentais que aproveitem o grande potencial representado pela auto construção habitacional das famílias, financiando-a, orientando-a e racionalizando-a.

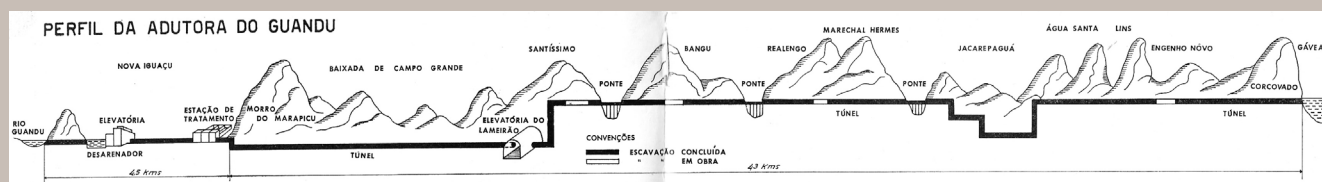
SANEAMENTO E RESILIÊNCIA AMBIENTAL

- 87% dos domicílios da RM contam com abastecimento de água por rede geral e 10% com poço ou nascente;
- O abastecimento de água por rede geral é muito baixo (até 40% dos domicílios) em municípios da periferia como Maricá, Itaboraí, Magé e Baixada Fluminense;
- Perdas de água acima de 30% em média, chegando a 50% em municípios da Baixada Fluminense;
- Fragilidade da segurança hídrica, dependência excessiva de rio Paraíba do Sul, reservação reduzida;
- Elevado consumo de água per capita e desigualdade na distribuição de água disponível;

- 83% dos domicílios da RM contam com coleta de esgoto por rede de esgoto ou pluvial; 7% usam fossa;
- 38.6% da população metropolitana não é atendida por rede de coleta de esgoto, e outros 31,4% tem rede de coleta, mas sem tratamento;
- Cobertura da coleta de Resíduos Sólidos Urbanos alcança índices maiores que 90%;
- Lixões de Belford Roxo, Guapimirim, Cachoeiras de Macacu, Itaboraí, Tanguá, Rio Bonito e Maricá não apresentam processos de remediação;
- Somente 7 municípios metropolitanos (Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu e Rio de Janeiro) possuem coleta seletiva;
- Há concentração de inundações no Rio de Janeiro (canais do Mangue e do Cunha), Baixada Fluminense (rios Iguaçu-Sarapuí, Estrela e canal de Magé) e São Gonçalo (rios Alcântara, Imboaçú e Guaxindiba);
- A infraestrutura de macrodrenagem existente não é suficiente para evitar as inundações;
- Os municípios a leste da Baía de Guanabara, apresentam índices baixos de atendimento por microdrenagem;
- As mudanças climáticas trazem como riscos a intensificação de eventos extremos e o avanço dos oceanos (especialmente Baixada);

GESTÃO PÚBLICA

- Ausência de governança metropolitana formal, com participação de municípios e sociedade;
- Inexistência de arranjos para atuação conjunta (consórcios intermunicipais, interfederativos, outros);
- Municípios e estado agem para atender interesses próprios, ao invés de atuar em conjunto pela RMRJ;
- Falta de eficiência e transparência na gestão pública, gastos sem planejamento ou base técnica;
- Baixa qualificação do funcionalismo público (especialmente em municípios menores);
- Quadro fiscal do estado e dos municípios não permite a realização de investimentos necessários;
- Municípios com grande dependência das transferências intergovernamentais; necessidade de ampliação de receitas;
- Arrecadação própria dos municípios insuficiente (melhoria dos cadastros imobiliários/multifinalitários);
- Necessidade de fundo metropolitano e parcerias para captação de recursos;
- Ausência de articulação de plano diretor, planos setoriais e outros e instrumentos de planejamento;



Perfil da adutora do Guandu (1965)

Fonte: Gastão Cruls - Aparência do Rio de Janeiro

As cinco macrorregiões para o planejamento metropolitano

O leque de desafios a superar, aliado ao levantamento das potencialidades presentes no território da metrópole, trouxe para o debate a definição de cinco macrorregiões de planejamento, apresentadas no mapa abaixo, e que servem de síntese ao esforço de compreensão da metrópole que temos.

A primeira macrorregião, localizada no extremo Oeste, abrange um potencial proveniente das atividades logísticas, das zonas e polos já estabelecidos de processamento industrial, vinculados, sobretudo, ao Porto de Itaguaí. Merece também destaque a retroárea do Arco Metropolitano, situada ao redor de Seropédica e Itaguaí, o conjunto do distrito industrial de Queimados, Japeri, Seropédica, alcançando, inclusive, o município de Paracambi. Todas essas localidades estão muito próximas umas das outras, sendo que as três primeiras são limítrofes e demonstram uma capacidade de desenvolvimento industrial e logístico digno de particular atenção.

A segunda macrorregião compreende o setor Norte do município do Rio. Território compacto e qualificado, exhibe grande adensamento populacional, sendo integrado pelos subúrbios da Central do Brasil, da Leopoldina e, praticamente, toda a Baixada Fluminense. No que se refere às atividades econômicas, essa macroárea, composta por Madureira, Méier, Nova Iguaçu e Duque de Caxias, assim como Nilópolis, Belford Roxo, Mesquita e São João do Meriti, exhibe um pujante comércio, que a torna centralidade dinâmica na oferta de empregos e de prestação de serviços.

Outra macrorregião de planejamento de expressão relevante, definida no Plano, corresponde ao Hipercentro da cidade do Rio de Janeiro, cujas potencialidades conjugam atividades de pesquisa, inovação tecnológica e serviços complexos, desenvolvendo-se, sobretudo, pelo território do Centro e do Porto do Rio de Janeiro, pelo da Zona Sul, por parcela da Zona Norte, da Tijuca, da Barra da

Tijuca. Essa macrorregião abriga em torno de 75% de empregos e 85% de leitos hospitalares de toda a RMRJ.

Em que pese a excessiva concentração, o que se pretende para essa macrorregião é que prospere o potencial que lhe é inerente, próprio a um grande centro metropolitano, ao mesmo tempo em que receba investimentos que melhor a qualifique, dotando-a, por exemplo, de conexão aeroportuária.

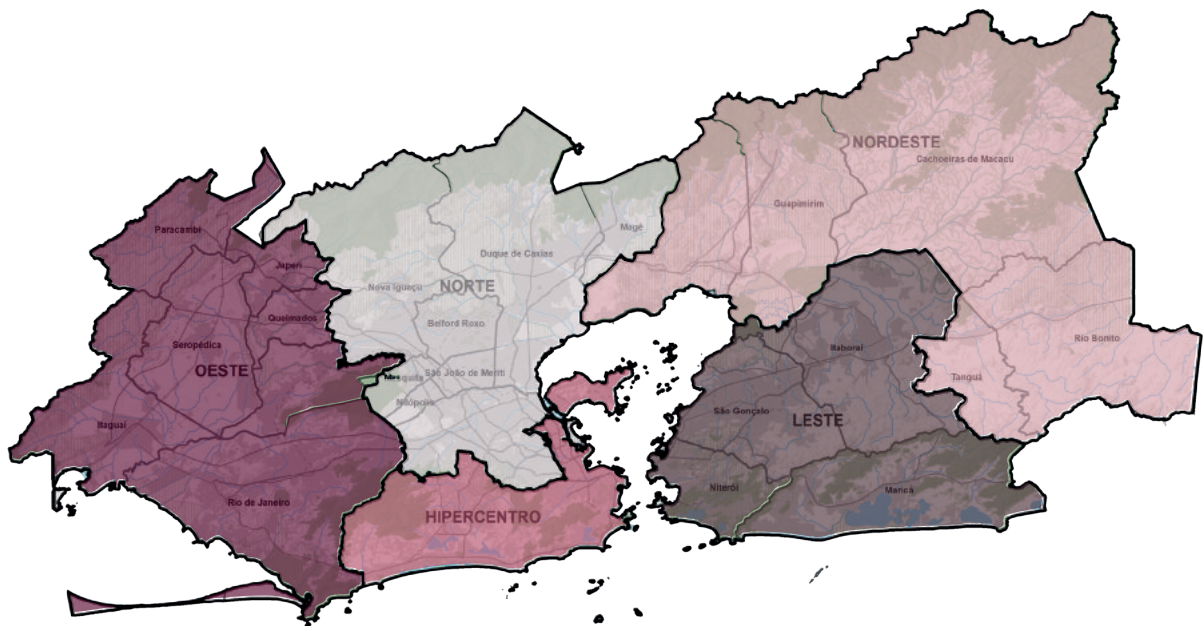
Situada a Nordeste da RMRJ, a quarta macrorregião se sobressai das demais por suas atividades rurais, que se expressam na produção de alimentos e na segurança hídrica, fundamentais à manutenção da vida. Um dos grandes desafios das cidades metropolitanas, no mundo, é o de garantir a proximidade da produção de alimentos ao consumo. No caso específico das glebas do nordeste metropolitano, além de assegurarem proteção às áreas verdes e sensíveis à proteção e preservação ambiental, viabilizam o acesso à água potável para uma população que ultrapassa os dois milhões de habitantes e permitem conter a expansão, indiscriminada e aleatória, que transforma áreas rurais em urbanas, evitando-se o danoso espraiamento da metrópole.

Vista pelo prisma das oportunidades econômicas, as áreas rurais além de produzir alimentos, proporcionam a oferta de produtos de melhor qualidade, orgânicos, por exemplo, evitando-se a importação de perecíveis, procedentes de outros Estados da federação, o que acarreta custos logísticos e operacionais (ICMS), que os encarecem. Se bem aproveitadas, as áreas rurais do nordeste metropolitano concorrerão para a geração de emprego e renda, mediante o preparo e distribuição de refeições diárias para as escolas públicas municipais e estaduais, hospitais e outros estabelecimentos, inclusive os da empresa privada.

Por fim, a macrorregião de planejamento Leste que, com estreita relação com a cadeia petroquímica

em virtude da exploração do pré-sal, da presença da refinaria do COMPERJ, somadas às atividades de construção naval (estaleiros), localizadas em Niterói e São Gonçalo, podem e devem ser estimuladas, tendo em vista a retomada da competitividade perdida na oferta de serviços e empregos para a região.

A definição das cinco macrorregiões de planejamento não só foi útil à síntese do diagnóstico da metrópole, subsidiando a formulação a visão de futuro e dos cenários do Plano Estratégico, conforme veremos a seguir, como permite o posterior monitoramento sobre a efetividade e pertinência das medidas e propostas contidas no Plano.



OESTE	NORTE	HIPERCENTRO	LESTE	NORDESTE
Logística, polos e zonas de processamento industrial	Pesquisa, inovação, tecnologia e serviços complexos	Adensamento, compactação, integração e qualificação urbana	Centro de serviços urbanos do leste metropolitano e cadeia Petroquímica	Desenvolvimento rural, segurança hídrica e alimentar

Mapa das Macrorregiões de Planejamento
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

03 a metrópole que queremos

“A alma de uma cidade, a força vital que a faz respirar, progredir, existir - reside em cada um dos seus cidadãos, em cada homem que nela aplica e nela esgota o sentido de sua vida”.

Jaime Lerner

Melhor compreendida a “*metrópole que temos*”, os esforços se voltaram à construção da “*metrópole que queremos*”, a construção conjunta da visão de futuro e dos cenários que permitirão “modelar” o futuro da metrópole à imagem e semelhança de seus desejos, potencialidades e possibilidades e que indicarão, por meio do Plano Metropolitano, os caminhos que depois deverão ser trilhados para sua realização. Em suma, traduzir a resposta fundamental a qualquer processo de planejamento – o que se quer alcançar, e como chegar lá.

Durante essa construção, uma série de estratégias concomitantes precisaram ser articuladas, a fim de que se estabelecessem canais sólidos que conduzissem a conhecer, de forma profunda e sistemática, os anseios da sociedade em seus diferentes recantos, de forma a confrontar, corrigir, complementar e enriquecer premissas que norteiam a concepção dos estudos. Procedeu-se assim, para a construção da Visão de Futuro, à criação e implantação de uma metodologia participativa por intermédio de uma série de canais de comunicação, consulta e participação, cujas interações alimentaram, enriqueceram e fortaleceram o trabalho técnico. Maiores detalhes sobre a metodologia de participação e comunicação estão descritos em seu título próprio.

Outra tarefa foi concertar, de forma ampla e estratégica, o conhecimento acumulado em planos e projetos já existentes, as expectativas dos diversos setores, em um conjunto sinérgico de iniciativas que se fortalecem mutuamente e potencializassem os esforços de consecução do sonho compartilhado. Concerto esse realizado com o acompanhamento e envolvimento imprescindível da Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Governo do Estado.

Como produto desses dois esforços, emergiu o ideal compartilhado a ser perseguido pelo Plano Metropolitano:

“Uma metrópole sustentável, com serviços urbanos universalizados, equilibrada em sua estrutura, inteligente e eficiente em seu desenvolvimento, com foco no combate às desigualdades, integrando as pessoas, o patrimônio natural e o construído.”

O novo desenho da metrópole

Da investigação conduzida para a construção da Visão de Futuro há que se desvelar o “desenho” dessa metrópole, a estrutura integrada de vida, trabalho e mobilidade que irá nortear o seu desenvolvimento nas próximas décadas. Esse exercício requer múltiplas lentes de análise, que simultaneamente absorve uma leitura territorial, com suas múltiplas abordagens e a pauta dos seis eixos estratégicos do trabalho - Reconfiguração Espacial e Centralidades, Expansão Econômica, Valorização do Patrimônio Natural e Cultural, Mobilidade, Habitação e Equipamentos Sociais, Saneamento e Resiliência Ambiental, mais o eixo transversal de Gestão Pública que foi agregado.

Naturalmente, esses temas não exaurem toda a problemática da metrópole, mas, conforme definido pelo Termo de Referência que orientou a proposição desses trabalhos, são os mais estratégicos, tangíveis e com rebatimentos espaciais. O escopo do Plano Metropolitano está circunscrito ao tema do desenvolvimento urbano integrado. As questões sociais são abordadas em ações complementares, na medida em que há propostas de provisão de infraestrutura urbana e implantação de equipamentos e serviços sociais nas áreas de saúde, educação e cultura, inclusive de maneira associada aos projetos de urbanização e regularização de assentamentos precários.

Esse desenho esboçado se apoia nas características ambientais da região, no estudo da formação geopolítica da metrópole e seu rebatimento socioeconômico, pautando arranjos espaciais com características diferenciadas. É ainda moldado pelas relações de centralidade entre os municípios metropolitanos, intercâmbios de pessoas, bens e serviços condicionados pelos laços históricos, base econômica, oferta de infraestrutura e equipamentos. Sem prejuízo de outros aspectos, se sobressaem três elementos: **a Baía de Guanabara; os Caminhos de Ferro e o Arco Metropolitano.**



Baía da Guanabara, Trilhos/trilhas e Arco Metropolitano

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Na Visão de Futuro que emerge, a Baía de Guanabara desponta reinventada – passado, presente e futuro; legado e vanguarda; patrimônio e inovação. O lócus da gênese da metrópole é sua vitrine do amanhã, o emblema de suas novas escolhas. A Baía exhibe a síntese da relação ambiental-histórica-urbana que levou a cidade do Rio de Janeiro a ser considerada patrimônio cultural da humanidade pela Unesco, e que agora com o Plano se expandirá aos demais municípios que a margeiam. É fundamental para o desenvolvimento sustentável

do território que a Metrópole “faça as pazes” com sua natureza e sua história, que entenda que sua proteção e valorização não são acessórias, mas determinantes de suas possibilidades futuras. A despoluição da Baía (que por consequência envolve todo o cuidado ambiental com os fluxos que a alimentam) materializa uma mudança de paradigma e possibilita sua reinvenção.

A Baía da Guanabara é elemento integrador dos municípios que com ela têm contato. Utilizando o potencial ambiental e cenográfico de uma baía despoluída, áreas estratégicas na orla desses municípios oferecem os pontos de interface e a possibilidade de síntese entre o mundo terrestre e aquático, urbano e natural, associando desenvolvimento imobiliário controlado, espaços públicos, lazer, vida social e cultural, atividades portuárias bem como um amplo conjunto de outras atividades econômicas.

A cidade vai atrás do trilho e da memória. Em nenhuma parte do Brasil isso é tão claro e de leitura tão evidente quanto na RMRJ, particularmente nas Macrozonas Norte e Oeste, lembrando que a Estrada de Ferro Maricá, que fazia a ligação a partir de Niterói, também participou da estruturação territorial do leste da metrópole. Na Visão de Futuro, os caminhos do trem são a trilha para o amanhã: “recolocar a metrópole nos trilhos” é parte fundamental da solução de moradia, mobilidade, oferta de equipamentos sociais e de espaços de lazer no âmbito metropolitano. O trem e suas estações historicamente já são elementos constitutivos da estrutura, da memória e da identidade da RMRJ. Mas hoje esse elemento estruturador é também um grande divisor. Um novo olhar para essas áreas revela o imenso potencial de transformá-las em espaços ativos, positivos; em uma nova paisagem de eixos bem desenhados de crescimento urbano capazes de acomodar muitas novas moradias, pequenos comércios/serviços em áreas já servidas por infraestrutura. É a materialização do ideal de integração de vida, trabalho e mobilidade. Ideal esse que precisa ser expandido para as regiões da metrópole que não são atingidos pela malha ferroviária, na forma da estruturação de novos ou melhorados eixos/ligações de transporte.

O Arco Metropolitano é também um traço de união da metrópole, encurtando distâncias, favorecendo soluções de logística regional e abrindo novas perspectivas de desenvolvimento para os municípios por ele perpassados em porções estratégicas de seus territórios. É

também um importante elemento do ordenamento territorial da RMRJ como um todo, confirmando sua topografia ao tangenciar em grande medida as bases da Serra dos Órgãos, e estabelecendo um limite físico a um uso urbano mais intensivo e evidenciando as potencialidades de outras vocações essenciais – hídrica, agrícola, turística, ambiental. Configura-se como um imenso ‘guarda-chuva’ que induz espacialmente a implantação e desenvolvimento de grandes empreendimentos retroportuários, industriais e logísticos; complementado pelo vetor radial em direção aos complexos do Aeroporto do Galeão e do Porto do Rio. A ele se somam outros importantes eixos rodoviários, como a Avenida Brasil, a Rodovia Mário Covas, a Rodovia Presidente Dutra e a BR 040, e o Arco Ferroviário, que conecta os portos e faz ligações com as principais regiões do país. Esse expressivo conjunto enfatiza o reconhecimento da logística como elemento econômico importante e confere ao tema grandes possibilidades para o desenvolvimento social e econômico dos municípios periféricos, ampliando a oferta de empregos descentralizada no território da RMRJ.

Outros aspectos territoriais são importantes de serem considerados na Visão de Futuro, além do trinômio acima destacado. A **Baía de Sepetiba** enfrenta o desafio de equilibrar a ampliação das atividades portuárias, industriais e urbanas no seu entorno com a revalorização de suas comunidades pesqueiras, a recuperação e a preservação ambiental e cultural das ilhas da Madeira e Itacuruçá, da Restinga de Marambaia e das praias Guaratiba e Sepetiba. As áreas de transição entre o fundo da Baía de Guanabara e a Serra do Mar também se veem pressionadas pela expansão urbana, assim como a região de Maricá e seu patrimônio natural e cultural, formado pelo conjunto

de serras, lagos e praias.

A RMRJ tem limitações sérias com relação à disponibilidade hídrica, e também é altamente dependente de alimentos produzidos alhures para atender às suas necessidades. Assim, compõe também a visão de um futuro mais sustentável para a metrópole desenvolver estratégias de valorização do solo não-urbano para a proteção de seus recursos ambientais, de suas águas; e a adoção de práticas agrícolas adequadas às características da região em sintonia com técnicas contemporâneas de produção orgânica, em pequenas propriedades, com maior valor agregado, incorporadas à oferta turística, contribuindo para aumentar as alternativas econômicas e a segurança alimentar na Região.

Ao final dessa leitura, o território se apresenta como perspectiva estruturadora da futura reconfiguração espacial uma sucessão de “arcos”: o Arco da Serra do Mar, com suas unidades de proteção integral; o Arco Rural, onde se vocacionam, por exemplo, medidas para fortalecer a segurança alimentar da metrópole e conter a expansão da mancha urbana; o Arco Metropolitano rodoviário; o Arco Ferroviário de uso compartilhado pelo setor produtivo e para mobilidade ao redor da Baía de Guanabara; o Arco Ecológico das Baías de Guanabara e Sepetiba, e os maciços da Tijuca, Pedra Branca, a Serra de Tiririca e de Maricá, que têm um papel ecológico, econômico e social. Funcionalmente, ao Arco Metropolitano foram somados os chamados eixos de desenvolvimento econômico e de serviço, a Av. Brasil e as rodovias Mário Covas, Presidente Dutra e BR 040.

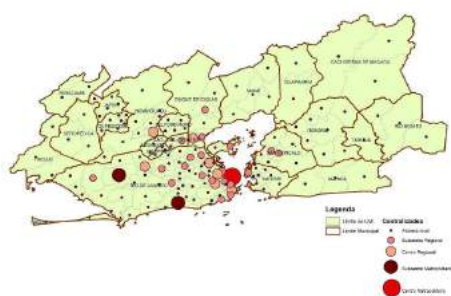
Ainda do ponto de vista territorial, há também que se considerar a identificação e a classificação das

³A configuração e as tendências das centralidades urbanas da RMRJ são de extrema importância para a compreensão da evolução da Região. O referido estudo, realizado pelo Instituto de Estudos do Trabalho e Sociedade, desenvolveu um Índice de Centralidade para avaliar essas relações, analisando cinco componentes: densidade de emprego, densidade de empresas, densidade de deslocamentos, densidade de matrículas e diversidade da atividade econômica. As centralidades são, portanto, áreas de alta concentração de atividade econômica, intensa circulação de pessoas e diversidade econômica.

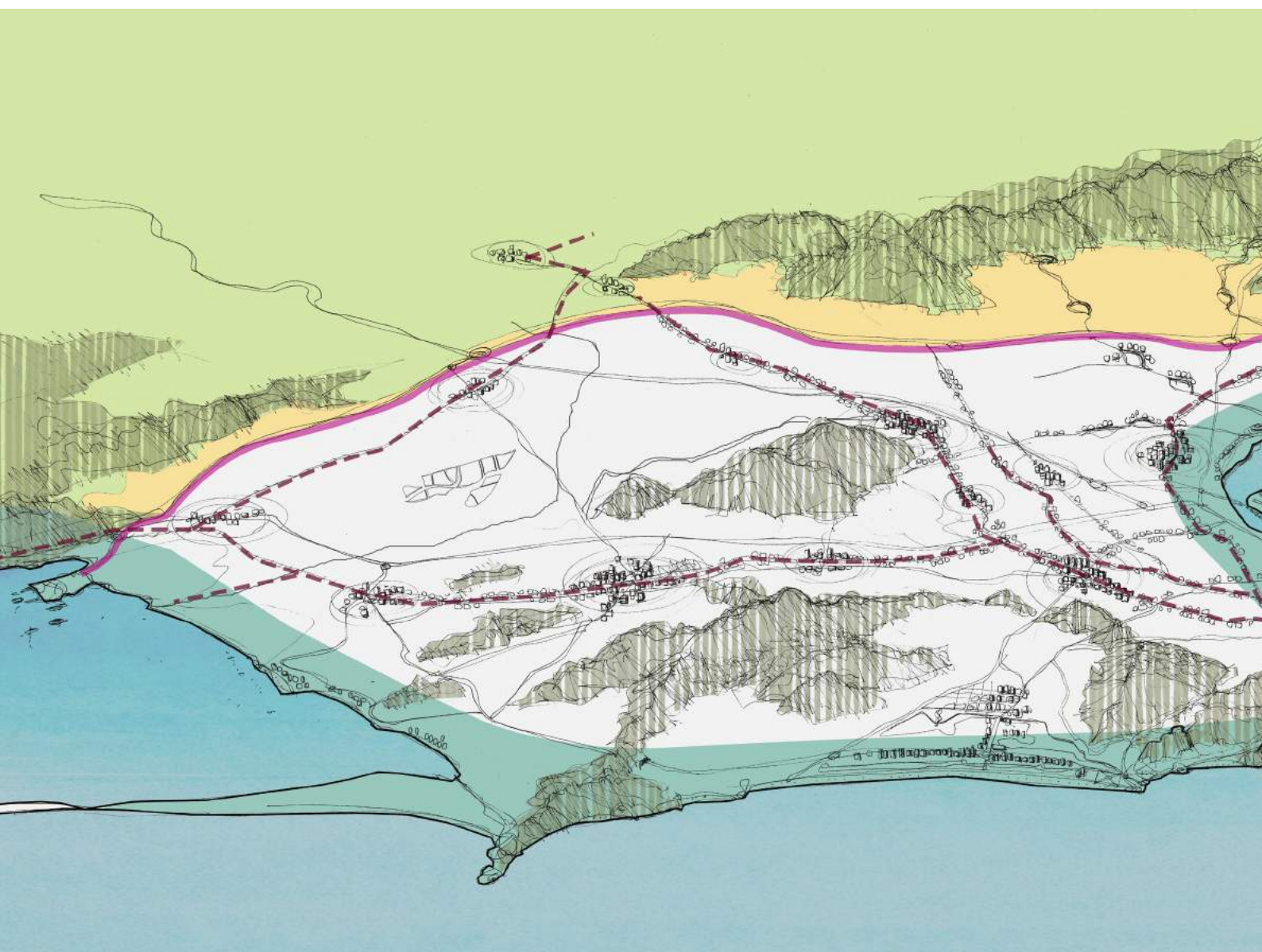
centralidades urbanas, cuja análise foi grandemente enriquecida pelo trabalho Estudo das Centralidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro⁷. Dentro dessa trama linear dos eixos principais do transporte público e das grandes vias de acessibilidade regional há pontos nodais, núcleos, que, estruturados, fortalecem a identidade de cada município dentro da metrópole. Ainda que por suas diversas características haja uma hierarquia intrincada e complexa entre essas centralidades, cada qual se fortalece por pertencer ao todo e por suas singularidades. São notadas centralidades urbanas de maior expressão, destacando-se Niterói, uma referência para Macrozona Lestes da RM, e um grupo de centralidades localizadas a uma distância intermediária entre o Centro do Rio de Janeiro e a periferia, sendo mais relevantes a Barra da Tijuca e Campo Grande (dentro do município do Rio de Janeiro), Duque de Caxias, Nova Iguaçu e São Gonçalo. Outro grupo de centralidades, embora em menor escala, tem grande importância para a estruturação do território metropolitano, destacando-se Madureira, Santa Cruz, Itaguaí, Queimados, Jardim Primavera, Magé, Itaboraí e Maricá. Há que se considerar que estas centralidades se inserem numa mancha urbana onde é possível notar um dégraté na qualidade da infraestrutura, onde há maior qualidade urbanística no Centro e acentuada precariedade na periferia da metrópole. Complementa essa visão, o pontilhado de aglomerados subnormais, pulverizados em toda a RM.

A visão territorial se complementa, diante das possibilidades de adensamento urbano, ao longo dos eixos de transporte de média e alta capacidade, uma questão essencial para a metrópole. Uma forma urbana coesa, onde a densidade é trabalhada a favor da qualidade dos espaços construídos e da paisagem, do uso eficiente do solo e das infraestruturas, é aspecto fundamental da sustentabilidade metropolitana: diminui a pressão expansionista da mancha urbana, o consumo de energia e de tempo em deslocamentos, a ociosidade de ativos imobilizados, bem como minimiza a pressão sobre os recursos naturais e permite conservar a terra para outras finalidades, como a agrícola/rural e de proteção ambiental.

Percebe-se ainda que duas narrativas se entrelaçarão nesse mosaico regional: a metropolitana – o todo; e a municipal – esta construída para cada localidade e pertencente a ela. Enriquecer as narrativas locais por meio de reforços em suas bases econômicas e capacidade de gestão, bem como por intervenções que alimentem a autoestima

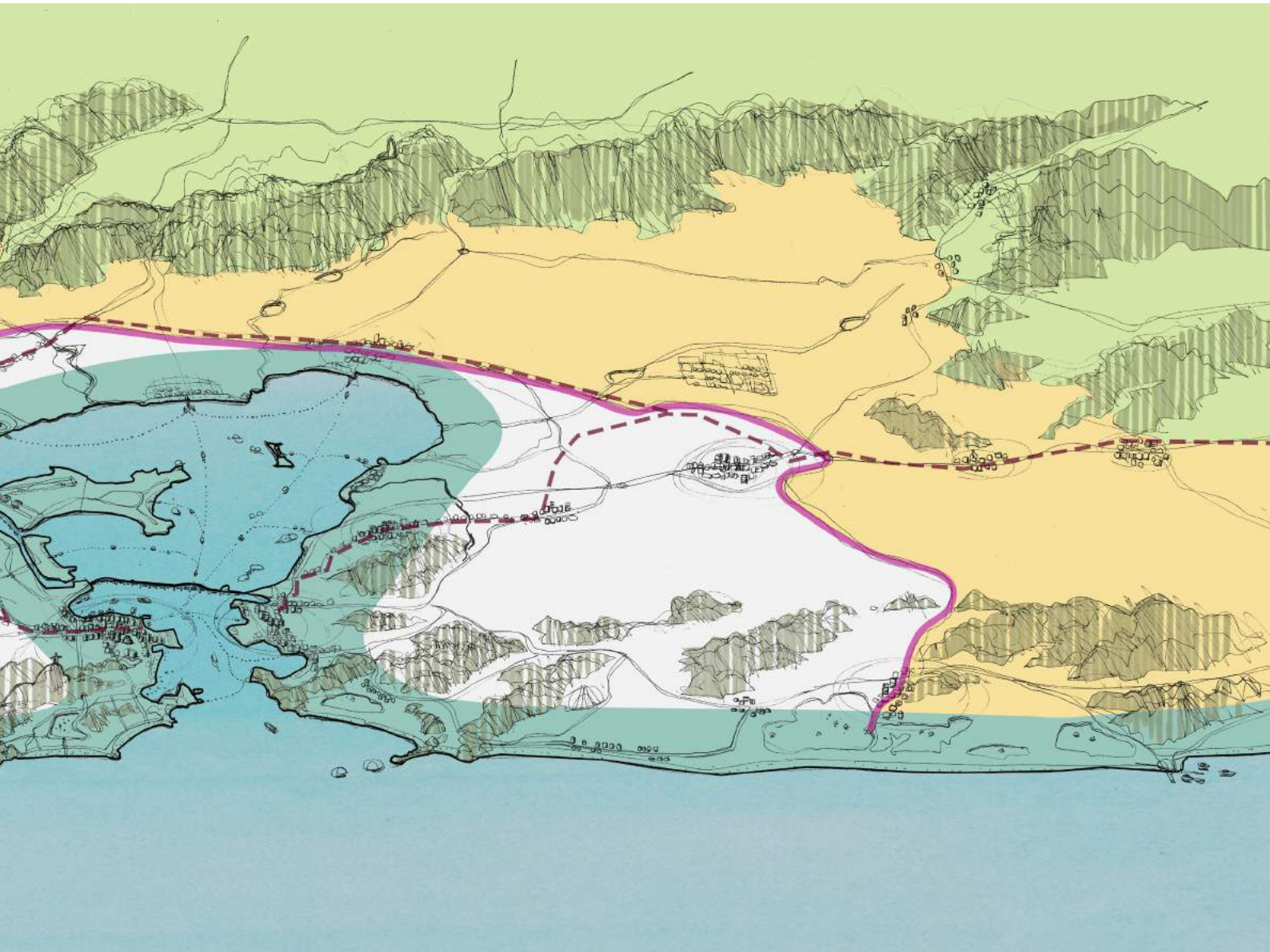


Mapa de Hierarquia das Centralidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro
Fonte: IETS



O novo desenho da Metrópole

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



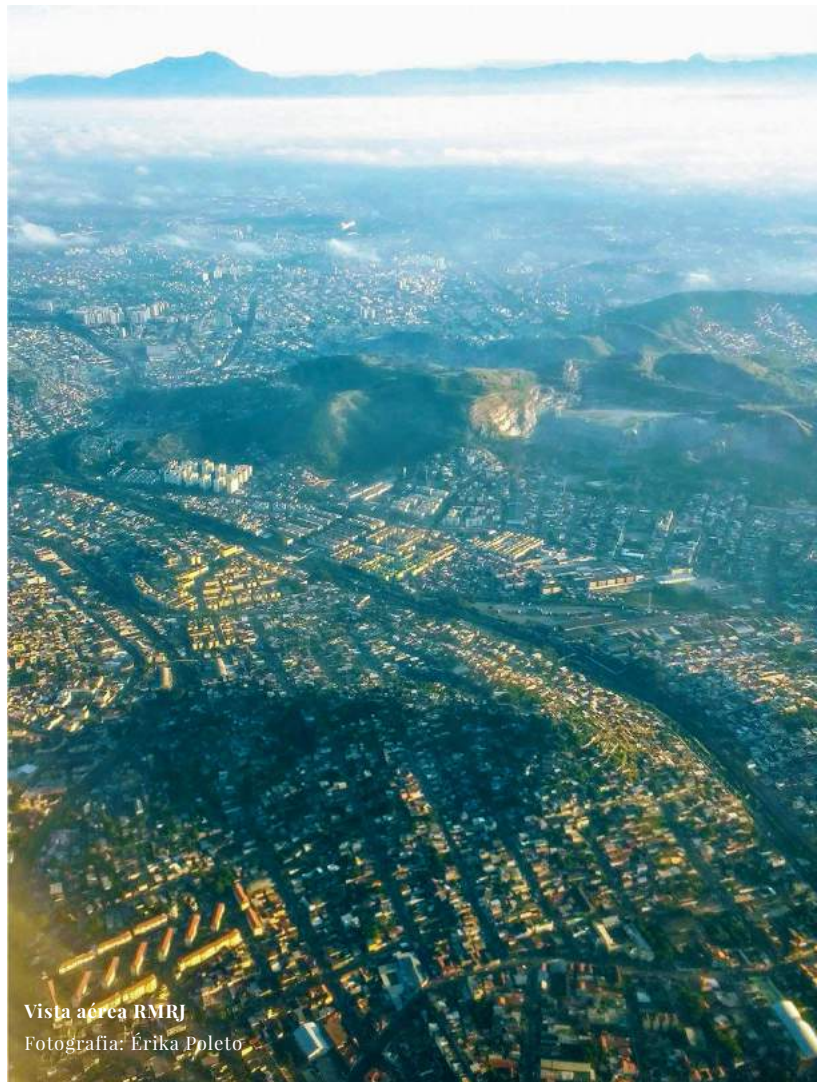
de seus cidadãos – identidade, patrimônio material e imaterial – são essenciais à construção de um modelo que melhor equilibre o desenvolvimento urbano. Conforme se verificou na análise da mancha urbana, há um decréscimo na qualidade da infraestrutura urbana, do centro para a periferia, além de diversos segmentos/pontos pulverizados de aglomerados subnormais.

Fortalecer essas singularidades, construir uma metrópole polinucleada, significa dotar as centralidades metropolitanas das condições necessárias para reduzir as desigualdades socioeconômicas na oferta de infraestrutura e de equipamentos sociais; promover densidades habitacionais maiores nas centralidades estruturadoras do território; estimular a diversidade de usos no tecido urbano, com diferentes extratos da população, onde possam conviver habitação, comércio, serviços e unidades produtivas; e atender as demandas por equipamentos de infraestrutura urbana econômica e social, incluindo todos os aspectos de moradia.

É fator componente de grande importância desse desenvolvimento urbano equilibrado, desse desenho de metrópole, a dimensão do espaço público. Se a cidade é o cenário do encontro, o refúgio da solidariedade, é em boa medida porque seus espaços coletivos possibilitam a “mistura”, a convivência das diferenças e dos diferentes, a fricção que gera a energia, a centelha da criatividade, da inovação que marca a vida da urbe. No imaginário regional, as grandes paisagens naturais de praia e montanha, palcos diletos do lazer, do esporte, da vida social e cultural em partes de seu território, integram a percepção e a realidade dos espaços públicos. Com uma natureza presente de forma tão imponente, relevante e expressiva no cenário metropolitano, é importante que esses ambientes possam, de acordo com suas aptidões, ser, em parte, incorporados ao desenho dos espaços de convívio coletivo da metrópole, outra estratégia para maior sustentabilidade e qualidade de vida.

Finalmente e em síntese, a reorganização territorial que se serve dos núcleos dinâmicos de sua hierarquia urbana para fortalecer uma rede de cidades policêntrica, compacta e eficiente; que cria uma estrutura urbana adensada nas centralidades e ao longo dos eixos de transporte de passageiros de maior capacidade, promovendo assim a proximidade entre moradia, trabalho e mobilidade; que promove o uso misto, e a oferta ampla de infraestrutura urbana e social

permeada por espaços públicos de qualidade; que tem zelo e apreço por seu patrimônio ambiental e cultural; e que se lança por trilhas econômicas inovadoras, criativas e prósperas não pode, sob pena de ver soçobrar suas aspirações de futuro, deixar de olhar com especial atenção as áreas da metrópole – as pessoas da metrópole – em situação de maior vulnerabilidade e risco. Esses quase 2,7 milhões de cidadãos metropolitanos – mas que ficam à margem da plenitude da cidadania – são determinantes na construção da metrópole coesa desejada – coesão essa que tem sua dimensão territorial, mas que, sem a amálgama da coesão social, não se sustentará.

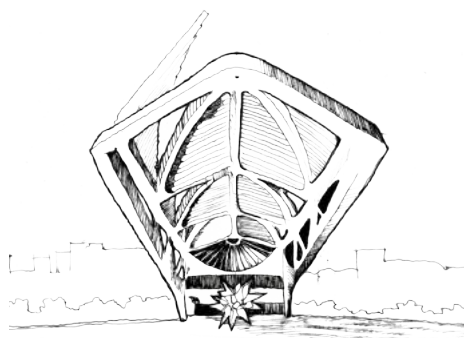


Vista aérea RMRJ
Fotografia: Érika Poletto

A visão de futuro e a pauta dos eixos estratégicos

A Visão de Futuro delineada tem também pauta e desdobramentos relacionados aos Eixos Estratégicos que permeiam o Plano.

Nos horizontes de **Expansão Econômica** que se deseja perseguir, não são poucos os ativos presentes na região, que se destaca como porta de entrada do Brasil por suas infraestruturas portuárias (Porto do Rio de Janeiro, Niterói, o Complexo da Baía de Sepetiba, além do potencial de Jacaré) e de articulação, devido a sua localização estratégica entre o Sul/Sudeste/Nordeste e pelo cruzamento em seu território das principais rodovias nacionais. A diversidade econômica representada na cadeia petrolífera, no comércio internacional, na pesquisa e desenvolvimento em serviços especializados como ensino, saúde, turismo. Explorar esses ativos em sua plenitude e complementá-los com os elementos faltantes em termos de capital humano e físico é premissa basilar do estudo. Transformar a região em seu conjunto em uma plataforma logística de classe internacional; reinventar a cadeia petrolífera em seus usos mais nobres; fortalecer alavancar o complexo da economia da saúde, alavancada por instituições de ponta como a Fiocruz e o Instituto Vital Brasil, entre outras tantas; abraçar de forma ampla e profunda a indústria do turismo; se alçar como metrópole do conhecimento e se enredar num setor que tem profunda sintonia com o espírito carioca – *a economia criativa* – são os caminhos já delineados e que a RMRJ tem total condição de trilhar. Busca-se, assim, desenvolver setores capazes de se espalhar nas diferentes áreas do território metropolitano, participando na redução das desigualdades sociais existentes, e descobrir potenciais.



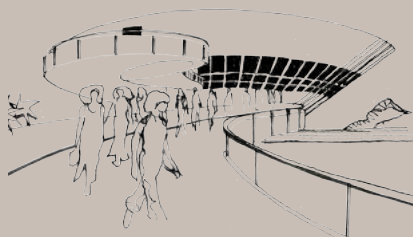
Museu do Amanhã, Rio de Janeiro
 Autoria: Lucas Roni de Lacerda

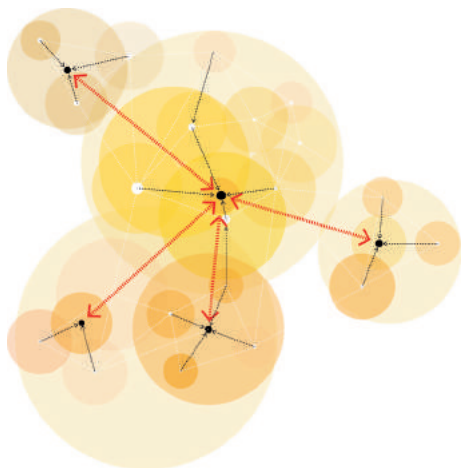
UMA ECONOMIA QUE PARECE TER NASCIDO DO ESPÍRITO CARIOCA

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 BIBLIOTECA ARTE CINEMA

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

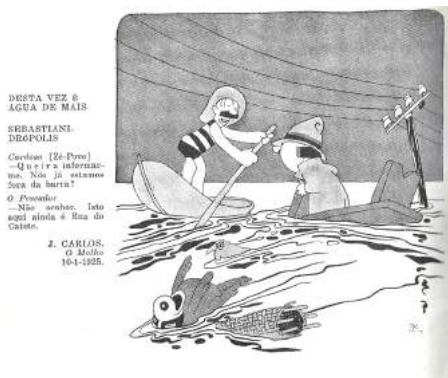




Reiterando os aspectos da **Mobilidade**, avançar na construção de uma rede integrada, multimodal, acrescentando à trama radial existente uma estrutura de transversais, incluindo os conceitos de enraizamento, articulação e integração, quebrando a lógica radial vigente, favorecendo a conexão de centralidades secundárias entre si e com suas vizinhanças. A proposta visa encurtar distâncias, criando novas alternativas, racionalizando deslocamentos. O uso complementar dos diferentes modais – aquaviário, ferroviário, metroviário, rodoviário – melhora as condições de mobilidade, incluindo os não-motorizados, a partir de melhorias fundamentais no desenho urbano (calçadas, arborização, ciclovias) para a criação de espaços convidativos. Mais importante, a melhor solução de mobilidade é moradia e trabalho juntos, formando uma rede integrada de urbanidade com densidade e complexidade de serviços.

A visão de futuro reconhece os eixos estruturantes de mobilidade que conduziram a ocupação do território da RMRJ – as já destacadas ferrovias, posteriormente complementados pelas linhas do metrô –, mas também os eixos rodoviários, enfatizando os mais importantes, a Avenida Brasil, que se prolonga no lado Leste da RM pela Rodovia Mário Covas, as rodovias Washington Luiz e Presidente Dutra e o Arco Metropolitano. Esses eixos estruturantes são predominantemente radiais e se dirigem para a região do centro da metrópole, onde há maior concentração de emprego e renda. Mais recentemente, foram implantados novos eixos na RM, orientados para a região da Barra da Tijuca, localizada na Zona Oeste, onde há maior dinâmica imobiliária, de comércio e de serviços, o que inclui a Linha Amarela, destinada ao uso de automóveis, as vias de BRT Transoeste, Transcarioca e Transolímpica, e o Metrô Linha 4.

Esses eixos metropolitanos, predominantemente radiais, devem ser complementados por novos eixos transversais, formando uma trama de mobilidade melhor articulada e mais completa, ao longo dos quais se pode, em situações adequadas, promover o adensamento urbano prevendo-se uma ocupação com uso misto de habitação, comércio e serviços, acompanhada da ampliação da oferta de equipamentos e serviços públicos, buscando romper a lógica do movimento radial para a região central da metrópole.



Charge sobre alagamento no Rio de Janeiro (1925)
 Autoria: J. Carlos
 Fonte: Gastão Cruls | Aparência do Rio de Janeiro

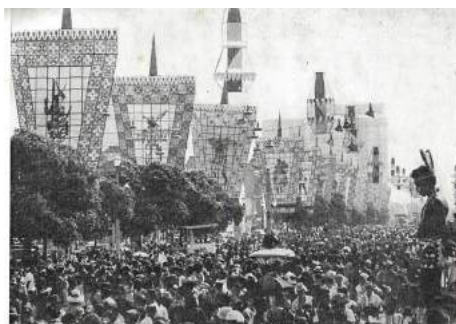
Na vertente do **Saneamento e Resiliência**, a Visão de Futuro está vinculada diretamente à valorização do meio ambiente, ao território que circunda as áreas urbanas da metrópole, à qualificação das baías de Guanabara e Sepetiba, à proteção dos recursos hídricos, e aos investimentos em resiliência ambiental. A reflexão sobre as águas, seus caminhos e seus usos são determinantes nesse eixo.

O desejo de uma metrópole resiliente passa por medidas estruturantes de drenagem, da escala macro à micro, cujo equacionamento passa necessariamente pelas condições de cada bacia hidrográfica, especialmente em um cenário de câmbio climático. Grandes contingentes populacionais sofrem periodicamente com problemas recorrentes de inundações e deslizamentos, causando prejuízos ao patrimônio individual e coletivo, bem como à saúde pública. Essas perdas erodem os recursos da região e afetam negativamente sua capacidade de resiliência.

Aliado a estratégias adequadas de ordenamento territorial, investimentos em drenagem são fundamentais ao futuro saudável da metrópole. Passa também por medidas que fortaleçam a segurança hídrica regional, observando a relação uso do solo versus disponibilidade, e a conseqüente necessidade de se protegerem as áreas de mananciais, como o rio Guapiaçu; que busquem reservas alternativas para o abastecimento da indústria; e que implantem programas que reduzam perdas físicas na rede de água e conscientizem o consumo. Não se pode falar verdadeiramente em sustentabilidade sem uma atuação consistente também nas outras vertentes do saneamento. Assim, por exemplo, o sonho de uma Baía Limpa requer rios limpos, que requerem investimentos em coleta e tratamento de esgoto, assim como em coleta e disposição adequados dos resíduos sólidos; e, ainda, em educação ambiental.



Igreja São Francisco Xavier, Niterói
Fotografia : Érika Poletto

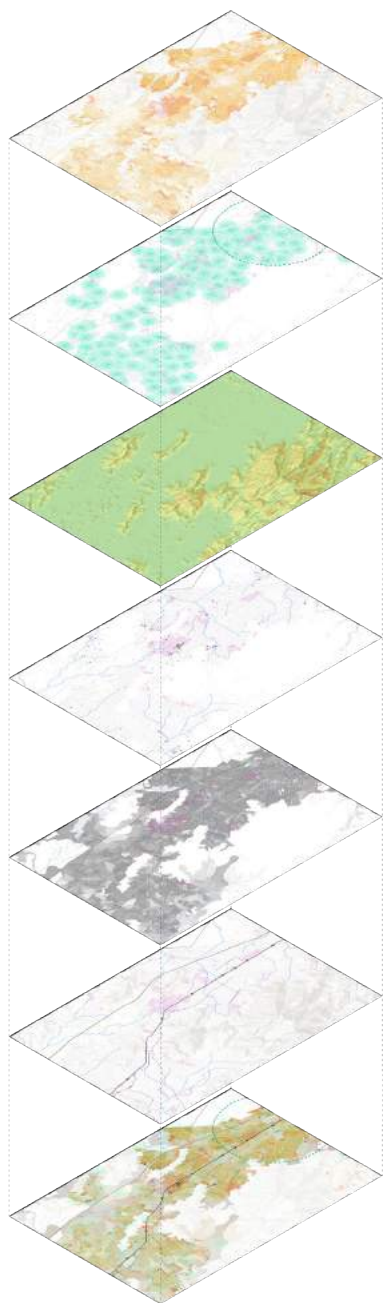


Carnaval do IV centenário do Rio de Janeiro
Fonte: Gastão Cruls | Aparência do Rio de Janeiro

O território singular da RMRJ conta a história de notáveis encontros entre cenários naturais exuberantes e indivíduos que nesse endereço escolheram depositar seus sonhos e deixar florescer seus talentos. A abordagem de **Valorização do Patrimônio Natural e Cultural** metropolitano busca identificar e retomar as experiências únicas que ali se deram nos diversos campos do saber e que se expressam, ao longo da história e no presente, de forma notável, nas diversas facetas do engenho humano - na arte e na arquitetura; na música e na dança; no cinema e no teatro; no direito, na economia, na medicina...- ao mesmo tempo em que preserva as riquezas de seu meio natural.

Compreendem o futuro dessa metrópole de coexistência a valorização econômica de suas áreas verdes enquanto zonas de prestação de serviços ambientais; a conectividade ecológica estabelecida entre os remanescentes florestais da metrópole, com aumento da cobertura vegetal de Mata Atlântica; a proteção dos mananciais e do solo; e a sustentabilidade financeira e respeito a fronteiras das Unidades de Conservação, sustentabilidade essa que também precisa ser buscada para a manutenção de bens culturais materiais e imateriais.

Nessa visão de futuro as especificidades locais são valorizadas como elementos de identidade e prosperidade. O município de Magé será fortalecido enquanto centro ambiental, cultural e turístico da metrópole, para formação de tríade com Rio de Janeiro e Niterói. As paisagens litorâneas das Baías de Guanabara e Sepetiba equilibram em harmonia atividades portuárias, desenvolvimento econômico e usos ambientais e culturais. Integram ainda esse panorama de desejo a sustentabilidade e o respeito aos conjuntos insulares e lagunares que compõe a metrópole; a manutenção e valorização de paisagens culturais que integrem ruínas de importância histórica e espaços livres significativos; e a revitalização de paisagens de entorno de estações de trem suburbano, de modo a valorizar a história da ocupação do território, em detrimento da homogeneização e desqualificação da paisagem.



Matriz de análise multicritério
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Quanto ao componente da **Habitação e Equipamentos Sociais**, reitera duas estratégias que, em seu âmago, atendem a duas premissas norteadoras na visão de futuro: levar “cidade” – entendida pela plena oferta dos atributos da urbanidade – onde há apenas moradia, e levar moradia onde tem cidade; e conformar uma metrópole sem periferia, entendida como um território coeso e solidário, no qual as vulnerabilidades socioeconômicas e ambientais sejam paulatinamente sanadas.

A primeira das estratégias objetiva ofertar a infraestrutura associada a equipamentos públicos de assistência social, além de oportunidades de trabalho e renda em assentamentos precários, de forma que todos atinjam 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 a redução progressiva da desigualdade na RMRJ. Concorrente para o sucesso dessas estratégias é a aplicação, por parte dos governos municipais e com decisivo apoio do Estado, dos instrumentos urbanísticos do Estatuto da Cidade na viabilização das grandes e estratégicas intervenções urbanísticas e habitacionais.

A segunda nas estratégias destaca investir na produção de moradias em localidades urbanizadas, dotadas com equipamentos sociais, promovendo-se maiores densidades nas áreas onde há mais disponibilidade de infraestrutura e mobilidade. Para tanto, há que se utilizar um amplo leque de formatos e processos produtivos – como aluguel, construção progressiva, melhoria ou complementação de unidades já existentes –, considerando as características do crescimento demográfico, que se estabiliza a longo prazo; do perfil de renda da população, que concentra o déficit nas camadas de maior vulnerabilidade; e da composição familiar, cujas perspectivas são de redução do número de habitantes por domicílio. Nessa perspectiva, o poder público passa a atuar como facilitador – responsável e consciente – das iniciativas de indivíduos e de empresas que visam a produção de moradias, racionalizando normas urbanísticas e procedimentos burocráticos, além de prover assistência técnica sistemática para a autoconstrução por grupos de menores recursos técnicos e financeiros.

Finalmente, se a sustentabilidade deve equacionar faces que refletem questões econômicas, sociais, ambientais e de **Gestão** cabe, a esta última, a impreterível missão de capitanear o “fazer acontecer”. À materialização da Visão de Futuro da metrópole se faz imprescindível uma gestão pública eficiente e uma governança representativa, engajada e sólida, capazes de atuar de forma estratégica na consecução de cenários de curto, médio e longo prazos. A Câmara Metropolitana é um agente primordial nesse processo, palco de articulação política, técnica, administrativa. Fóruns para a construção de convergências, tais como Conselhos, onde se façam presentes, cada qual nas suas especificidades, as esferas política, técnica e da Sociedade Civil Organizada, devem ser organizados. Regimes especiais podem ser criados para, com responsabilidade, minimizar entaves burocráticos. Por outro lado, o fortalecimento da massa crítica (socioeconômica, técnica, administrativa) nos municípios também é necessária. A RMRJ do futuro é aquela em que cada município, com autonomia e solidariedade, trabalha em conjunto em prol do desenvolvimento equilibrado da metrópole. Como ponto de partida, o equacionamento da Governança Metropolitana e a aprovação do Plano passos estratégicos para a efetiva implementação das propostas e ações da metrópole que teremos.

É importante também ressaltar que todos os eixos e pontos-chave da visão de futuro estão em perfeita consonância com os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).



Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)

Fonte: ONU

Pontos-chave da visão de futuro

Em síntese, em uma itemização bastante objetiva, a metrópole que queremos tem como propósitos norteadores da visão de futuro os seguintes pontos-chave, os quais servirão para subsidiar os Programas de Ações Prioritárias do Plano, tais como:

1. Implantação de um **modelo de desenvolvimento** que busque promover a distribuição espacial das atividades produtivas e a inclusão econômica da população de baixa renda, a fim de alcançar maior coesão social e equilíbrio territorial na Região Metropolitana do Rio de Janeiro;
2. Consolidação de uma **rede de centralidades urbanas** capaz de assegurar a polinucleação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, valorizando a periferia, superando a extrema concentração de atividades econômicas e equipamentos públicos no hipercentro, reduzindo as desigualdades territoriais;
3. Promoção das **potencialidades econômicas** de todo território metropolitano, valorizando a cadeia produtiva do óleo e gás; os ativos turísticos relativos ao patrimônio natural, cultural e histórico; a economia criativa; os investimentos provenientes da saúde; entre outros ativos, de forma a gerar desenvolvimento em toda Região Metropolitana do Rio de Janeiro;
4. Distribuição mais equânime e equilibrada dos **equipamentos de saúde, educação, cultura, lazer, segurança e de oportunidades de emprego e renda**, hoje concentrados no município sede da região metropolitana, evitando o deslocamento da população em busca de trabalho e atendimento social, combatendo as deseconomias causadas pela hipercentralidade da região;
5. Contenção da **expansão urbana espraiada e precária** da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, evitando a substituição de áreas rurais da periferia por assentamentos precários, direcionando o crescimento urbano para áreas da região metropolitana dotadas de infraestrutura e sistemas de transporte, promovendo a ocupação de vazios urbanos e o adensamento dessas áreas;
6. Implantação de **infraestrutura de mobilidade** capaz de assegurar transversalidade e conectar centralidades de uma mesma região e sua vizinhança, incluindo projetos multifuncionais na Baixada Fluminense e Leste Metropolitano, bem como, ampliar os investimentos em transporte coletivo e ativo em detrimento de grandes obras viárias e transporte individual motorizado;
7. Produção de **unidades habitacionais** capazes de suprir o déficit habitacional quantitativo e qualitativo existentes, a serem localizadas em áreas que já possuam infraestrutura e equipamentos, e promoção da regularização urbanística e fundiária de assentamentos precários (loteamentos irregulares, aglomerados subnormais, conjunto habitacionais degradados, entre outros);
8. Implantação de infraestrutura e aprimoramento da **gestão do saneamento ambiental**, de forma a garantir abastecimento de água regular em toda Região Metropolitana do Rio de Janeiro, coleta e tratamento de esgoto sanitário (considerando o sistema de tempo seco), implementação de infraestrutura de manejo de águas pluviais, coleta e destinação adequada de todos os resíduos sólidos, privilegiando os projetos integrados e as medidas presididas pelo viés da sustentabilidade;
9. Valorização do **ambiente natural** da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, alcançando a despoluição dos recursos hídricos, incluindo as baías de Guanabara e Sepetiba e os sistemas lagunares, a manutenção das áreas de preservação ambiental, a criação de novas unidades de conservação ambiental e o desenvolvimento sustentável das áreas periurbanas e rurais;

10. Conferir à Região Metropolitana do Rio de Janeiro um nível adequado de **resiliência** para alcançar segurança hídrica no abastecimento de água, controle de inundações decorrentes de eventos climáticos extremos, mitigação de riscos de escorregamento de encostas em áreas habitadas, coleta e tratamento de esgotos sanitários e destinação adequada de resíduos sólidos, evitando doenças relacionadas a falta de saneamento básico e à poluição dos corpos hídricos;

11. Valorizar a gestão plena e integrada do **patrimônio cultural** material e imaterial; da paisagem cultural; das formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; atividades culturais, artísticas, criações científicas e tecnológicas; obras de arte; objetos; documentos; entre outros meios, de modo a promover o desenvolvimento socioeconômico da população da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

12. Reinventar a **Baía da Guanabara** promovendo sua recuperação e preservação ambientais e do seu entorno, o resgate e a preservação do patrimônio histórico, das comunidades tradicionais e dos valores culturais presentes na sua orla, aproveitando seus ativos para promover o desenvolvimento e a integração da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

13. Constituir a **Governança Metropolitana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**, priorizando a cooperação entre os Municípios, o Estado e a União, valorizando o planejamento e o alinhamento de planos e programas, buscando maior convergência e eficiência no gasto público, viabilizando a ampliação de receitas e a obtenção de recursos para o desenvolvimento de toda a região;

14. Incorporar a participação da **sociedade civil** organizada no processo de gestão metropolitana, inclusive em decisões sobre o planejamento, formulação, orçamentação, implementação, monitoramento, avaliação e revisão de políticas públicas de interesse da população da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

15. Incentivar a Construção de uma **identidade metropolitana**, primeira etapa de um juízo mais estreito de pertencimento à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, promovendo o conhecimento e o reconhecimento da região, como um ente comum para seus habitantes.



Pôr-do-sol na Ilha de Paquetá
Fotografia: Érika Poletto



Os objetivos metropolitanos

Despontaram também, considerando-se de forma importante as contribuições do processo de construção participativa, a síntese dos seguintes Objetivos Metropolitanos.

OM-1	FORTALECIMENTO E DIVERSIFICAÇÃO DA BASE ECONÔMICA	1.1. Adensar cadeias produtivas existentes (petróleo e gás, e pesquisa, desenvolvimento e inovação)
		1.2. Diversificar a base econômica
		1.3. Estruturar uma política metropolitana de desenvolvimento econômico integrado
		1.4. Alinhar a produção com os modelos de desenvolvimento sustentável
		1.5. Produzir internamente novas tecnologias (em especial as ligadas ao complexo da saúde e ao desenvolvimento sustentável)
OM-2	GERAÇÃO DE EMPREGOS E ATIVIDADES ECONÔMICAS DE FORMA A EQUILIBRAR ESPACIALMENTE A METRÓPOLE	2.1. Proporcionar infraestruturas de produção, comunicação e logística ao longo da Metrópole
		2.2. Criar uma política de qualificação da mão-de-obra (em especial de pesquisa, desenvolvimento e inovação, e produção)
		2.3. Reduzir a desigualdade de renda na Metrópole por meio da redução do desequilíbrio na oferta de emprego versus local da moradia
		2.4. Elevar a receita tributária do Estado e dos municípios (e garantir estabilidade) em função de maior e mais diversificada produção econômica
		2.5. Fomentar o surgimento de zonas industriais e tecnológicas nos municípios com menor densidade econômica
		2.6. Aumentar a produção agrícola, contribuindo para a geração de renda e para a segurança alimentar da Metrópole
OM-3	DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS E RELAÇÕES QUE PROPICIEM BASES INOVADORAS DE PRODUÇÃO	3.1. Proporcionar infraestrutura e legislação necessária para geração de inovação
		3.2. Atrair mão-de-obra qualificada, capaz de gerar inovação
		3.3. Adaptar mão-de-obra às novas tecnologias, provenientes da 4ª revolução industrial
		3.4. Consolidar marca da RMRJ como polo de conhecimento capaz de atrair atividades econômicas de toda natureza
OM-4	AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DOS MUNICÍPIOS PARA IMPLEMENTAÇÃO DE UMA POLÍTICA HABITACIONAL INTERGRADA	4.1. Promover projetos habitacionais de interesse social (prioritariamente em pontos estratégicos do território, estabelecendo novas parcerias entre o Estado e municípios)
		4.2. Racionalizar e simplificar as normas de gestão e controle urbanístico
		4.3. Gerenciar dados georreferenciados
		4.4. Organizar e manter, junto com as prefeituras, base atualizada de um sistema para lançamento, armazenamento e recuperação dos dados de gestão urbanística
OM-5	CRIAÇÃO DE NOVAS MODALIDADES DE INTERVENÇÕES HABITACIONAIS NO TERRITÓRIO	5.1. Requalificar antigas edificações comerciais, industriais e de outros tipos que perderam uso ou foram abandonadas, localizadas em pontos estratégicos do território, para aproveitamento em projetos habitacionais de interesse social
		5.2. Criar um patamar mínimo de adequação urbanística e qualidade ambiental entre os bairros da RMRJ, complementando a infraestrutura e os equipamentos sociais, e implementando paralelamente medidas para a utilização compulsória de terrenos ociosos existentes nas localidades beneficiadas
		5.3. Elevar a qualidade da infraestrutura urbana, aumentando a densidade de ocupação das áreas urbanas em pontos estratégicos do território
		5.4. Implementar novos empreendimentos habitacionais de interesse social em bairros já consolidados, dinamizando alternativas que contemplem o aluguel social e moradias para famílias com idosos
		5.5. Produzir projetos habitacionais urbanística e socialmente integrados que contemplem, além de moradias para diferentes faixas de renda, instalações geradoras de trabalho e renda
		5.6. Oferecer moradia para todos, por meio de medidas como incentivo a assistência técnica para a autoconstrução por grupos de menores recursos
		5.7. Atender famílias em situação de risco, seja eliminando os riscos ou oferecendo às mesmas alternativas de relocação, podendo isso ocorrer por meio da reativação de programas de urbanização e regularização fundiária de assentamentos informais
OM-6	GERAÇÃO DE NOVAS FONTES DE RECURSO PARA OS PROGRAMAS HABITACIONAIS	6.1. Promover condições boas para obtenção de moradia para os interessados na obtenção de financiamento habitacional
		6.2. Oferecer recursos orçamentários para fundos de habitação de interesse social
		6.3. Aproveitar as mais valias - surgidas em função das ações do setor público - em benefício de investimentos habitacionais de interesse social e de equipamentos sociais, aplicando os instrumentos do Estatuto da Cidade
		6.4. Induzir a ocupação de lotes vazios, por meio de Imposto Territorial Progressivo sobre esses lotes
OM-7	REDUÇÃO DA ESTRUTURA RADIAL DOS DESLOCAMENTOS METROPOLITANOS	7.1. Reduzir o tempo médio de viagem
		7.2. Reduzir a distância média de viagem
		7.3. Promover o desenvolvimento de novas regiões, por meio de uma rede hierarquizada de centralidades
		7.4. Obter uma gestão compartilhada do sistema de transporte
OM-8	OTIMIZAÇÃO DOS RECURSOS EM MOBILIDADE	8.1. Reduzir investimentos em "grandes" obras de infraestrutura viária
		8.2. Aumentar a eficiência na operação do transporte coletivo
		8.3. Reduzir os gastos com transporte por parte do usuário
		8.4. Obter novas formas de financiamento do transporte público

OM-9	REORIENTAÇÃO DO USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO	9.1. Consolidar a divisão modal existente, com prioridade ao transporte público e não motorizado
		9.2. Ampliar a integração modal por meio de rotas de pedestres e ciclistas
		9.3. Ampliar investimentos em transporte de baixa e média capacidade
		9.4. Reduzir emissões de poluentes
OM-10	MELHORIA DA QUALIDADE DOS DESLOCAMENTOS	10.1. Melhorar a segurança dos deslocamentos
		10.2. Proporcionar possibilidade de acesso por todos da sociedade
		10.3. Estimular a utilização de modos de transportes ativos
OM-11	CRIAÇÃO DE CONDIÇÕES PARA UM SANEAMENTO AMBIENTAL AMPLO E A INTEGRAÇÃO DE AMBIENTE NATURAL E CONSTRUÍDO, COM FOCO EM SUA REVITALIZAÇÃO E VALORIZAÇÃO	11.1. Aprimorar os sistemas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário, buscando a universalização
		11.2. Reduzir perdas do sistema de abastecimento de água, e incentivar o uso sustentável da água com redução do consumo
		11.3. Reduzir o déficit previsto para o setor de abastecimento de água, buscando novos mananciais
		11.4. Melhorar a cobertura de distribuição da rede de esgotamento sanitário, buscando soluções para o efetivo funcionamento de suas redes e evitando lançamentos não previstos cruzados com as redes de drenagem
		11.5. Melhorar a qualidade ambiental do corpo hídrico receptor, em complementação ao controle do processo de tratamento, por meio do fomento de medidas que controlem o produto final do tratamento de esgoto
		11.6. Evitar inundações, aprimorando o Sistema de Manejo de Águas Pluviais, integrando soluções de drenagem aos espaços livres, criando oportunidades de incremento de biodiversidade e revitalização urbana
		11.7. Garantir o correto funcionamento do sistema de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, com destinação final adequada
		11.8. Integrar o ambiente natural e construído da Metrópole, priorizando soluções multisetoriais
OM-12	ALCANÇAR RESILIÊNCIA E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL	12.1. Combater a insegurança hídrica da Metrópole
		12.2. Reduzir a geração de resíduos sólidos e aumentar a quantidade de atividades de reciclagem
		12.3. Solucionar falhas dos sistemas de esgotamento já implantados
		12.4. Proteger e viabilizar áreas com Potenciais Ambientais
		12.5. Possuir estrutura capaz de controlar os riscos pertinentes à Resiliência Ambiental
		12.6. Gerar conectividade dos fragmentos ambientais
OM-13	GARANTIR A INTEGRIDADE E A COEXISTÊNCIA DOS BENS DO PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL DA RMRJ	13.1. Identificar e reconhecer os bens patrimoniais da Metrópole, e os gerir de maneira integrada
		13.2. Conscientizar a população sobre a importância dos bens patrimoniais, papel de cada geração enquanto fiel depositária do patrimônio
OM-14	CONCILIAR AS DINÂMICAS PERTINENTES AO PLENO DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO E AS CONDIÇÕES DE PRESERVAÇÃO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL	14.1. Tornar os elementos do Patrimônio Natural e Cultural referências para o planejamento e ordenamento territorial metropolitano
		14.2. Atribuir valor econômico aos bens patrimoniais edificados
		14.3. Valorar e valorizar potencial econômico de ativos naturais e culturais metropolitanos
OM-15	PROMOÇÃO DA UTILIZAÇÃO DOS BENS DO PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL PELA POPULAÇÃO DA RMRJ	15.1. Desenvolver socioeconomicamente comunidades tradicionais, com o uso de bens patrimoniais para este fim
		15.2. Tornar os bens patrimoniais parte do cotidiano das pessoas
OM-16	DESENVOLVIMENTO DE REDE COLABORATIVA ENTRE OS MUNICÍPIOS DA RMRJ	16.1. Instituir governança formal metropolitana
		16.2. Fortalecer o órgão metropolitano
		16.3. Gerar capacidade de planejamento integrado metropolitano
		16.4. Alinhar o PDUI com programas de investimento municipais, estaduais e federais
		16.5. Integrar as diretrizes metropolitanas e os instrumentos de planejamento urbano e de políticas setoriais das esferas federal, estadual e municipais
OM-17	MELHORIA DA AUTONOMIA (FISCAL E GESTÃO) DE CADA MUNICÍPIO DA RMRJ	17.1. Promover bases sustentáveis para alavancagem de recursos financeiros e sua utilização eficiente
		17.2. Garantir equidade nas decisões que os municípios tomem em âmbito metropolitano
		17.3. Prover capacidade de planejamento para cada município da metrópole
OM-18	AMPLIAR A QUALIDADE DE VIDA PARA O CIDADÃO METROPOLITANO	18.1. Prestar melhores serviços à população
		18.2. Ampliar a adoção de políticas públicas integradas e a eficiência do gasto público
OM-19	INCLUSÃO DA SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA NO PROCESSO DECISÓRIO DE DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO (INCLUINDO A FORMULAÇÃO, IMPLEMENTAÇÃO E CUSTEIO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS)	19.1. Integrar a sociedade civil organizada com o planejamento metropolitano e municipal
		19.2. Integrar processo de planejamento retroalimentado por avaliações periódicas com acompanhamento cidadão
OM-20	GARANTIR O ACOMPANHAMENTO DO CIDADÃO NO PROCESSO DE AVALIAÇÕES DA IMPLEMENTAÇÃO DO PDUI	20.1. Disponibilizar espaços e ferramentas que permitam diálogo entre o poder público e a sociedade
		20.2. Ampliar e divulgar a transparência na agenda de decisões de âmbito metropolitano
OM-21	GARANTIR ESPAÇOS DE PARTICIPAÇÃO (PRESENCIAL E WEB) E MANTER TRANSPARÊNCIA DE GASTOS E AÇÕES	21.1. Promover uma gestão de informação com base georreferenciada e acesso público
		21.2. Elaborar indicadores (metropolitanos) de monitoramento e <i>accountability</i>
OM-22	PROMOÇÃO DE UMA ESTRUTURA DE CRESCIMENTO RACIONAL MAXIMIZANDO O USO DA INFRAESTRUTURA DISPONÍVEL	22.1. Conter o espraiamento urbano
		22.2. Promover uma estrutura urbana mais compacta e eficiente
		22.3. Equilibrar a distribuição dos usos, funções e equipamentos no âmbito metropolitano

A construção dos cenários

		RITMO DE CRESCIMENTO DA EXPANSÃO ECONÔMICA			
		RUIM (-)	TENDÊNCIAL (-)	PROVÁVEL (+)	ALVO (+)
GESTÃO PÚBLICA QUALIDADE DO GASTO	+	MELHOR QUALIDADE DE GESTÃO EVITARIA RETROCESSO	ALGUM GANHO EM QUALIDADE	BOM, COM EFICIÊNCIA	ÓTIMO, COM EFICIÊNCIA
	0	POSSÍVEL RETROCESSO	MANTÉM O CRESCIMENTO OU RETROCESSO FISCAL (NERCIA)	BOM, MANTENDO QUALIDADE DOS GASTOS	ÓTIMO, COM CUSTO ALTO DESNECESSÁRIO
	-	RECESSO COM MAIOR BRECHHA DE DESIGUALDADE	ALGUMAS PERDAS DE QUALIDADE E DE OPORTUNIDADES	MELHORIAS, COM DSECONOMIAS E CUSTOS DESNECESSÁRIOS	INEFICIÊNCIA, COM INCHAÇOS INDESEJÁVEIS

Cenário Curto Prazo

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner

		RITMO DE CRESCIMENTO DA EXPANSÃO ECONÔMICA			
		RUIM (-)	TENDÊNCIAL (-)	PROVÁVEL (+)	ALVO (+)
GESTÃO PÚBLICA QUALIDADE DO GASTO	+	MELHOR QUALIDADE DE GESTÃO EVITARIA RETROCESSO	ALGUM GANHO EM QUALIDADE	BOM, COM EFICIÊNCIA	ÓTIMO, COM EFICIÊNCIA
	0	POSSÍVEL RETROCESSO	MANTÉM O CRESCIMENTO OU RETROCESSO FISCAL (NERCIA)	BOM, MANTENDO QUALIDADE DOS GASTOS	ÓTIMO, COM CUSTO ALTO DESNECESSÁRIO
	-	RECESSO COM MAIOR BRECHHA DE DESIGUALDADE	ALGUMAS PERDAS DE QUALIDADE E DE OPORTUNIDADES	MELHORIAS, COM DSECONOMIAS E CUSTOS DESNECESSÁRIOS	INEFICIÊNCIA, COM INCHAÇOS INDESEJÁVEIS

Cenário Médio Prazo

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner

		RITMO DE CRESCIMENTO DA EXPANSÃO ECONÔMICA			
		RUIM (-)	TENDÊNCIAL (-)	PROVÁVEL (+)	ALVO (+)
GESTÃO PÚBLICA QUALIDADE DO GASTO	+	MELHOR QUALIDADE DE GESTÃO EVITARIA RETROCESSO	ALGUM GANHO EM QUALIDADE	BOM, COM EFICIÊNCIA	ÓTIMO, COM EFICIÊNCIA
	0	POSSÍVEL RETROCESSO	MANTÉM O CRESCIMENTO OU RETROCESSO FISCAL (NERCIA)	BOM, MANTENDO QUALIDADE DOS GASTOS	ÓTIMO, COM CUSTO ALTO DESNECESSÁRIO
	-	RECESSO COM MAIOR BRECHHA DE DESIGUALDADE	ALGUMAS PERDAS DE QUALIDADE E DE OPORTUNIDADES	MELHORIAS, COM DSECONOMIAS E CUSTOS DESNECESSÁRIOS	INEFICIÊNCIA, COM INCHAÇOS INDESEJÁVEIS

Cenário Longo Prazo

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner

Do amadurecimento da visão de futuro, nas suas diversas dimensões, derivou a necessidade de se construir cenários que apontassem os caminhos a avaliar e, eventualmente, seguir. Essa etapa estratégica da elaboração do Plano se consubstanciou em cenários de curto (4 anos), médio (12 anos) e longo prazo (25 anos), os quais tem duas importantes variáveis como diretrizes: o ritmo de crescimento econômico que se vislumbra no futuro (ruim, tendencial, provável e alvo) e a qualidade da gestão pública. Esses cenários foram alimentados pelos pontos-chave e objetivos do plano, construídos a partir da metrópole que temos, a fim de configurar a metrópole que queremos da qual, por sua vez, derivaram estratégias e propostas de ação para se chegar à *metrópole que faremos*.

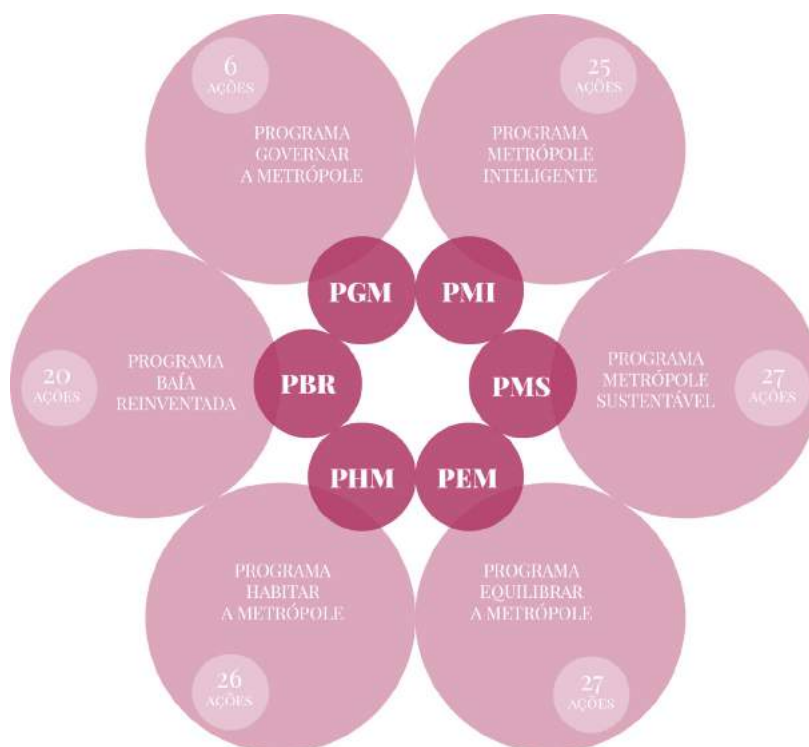
Há que se destacar que em um primeiro momento, as perspectivas de ação não se mostravam muito otimistas, dada a crise fiscal que se abateu sobre o Estado do Rio de Janeiro, aconselhando cautela na seleção dos cenários, tornando-os menos ambiciosos, porém factíveis.

Das discussões que se sucederam, dois pontos de convergência puderam ser destacados: que o alcance do sucesso das estratégias selecionadas estará condicionado ao fortalecimento da capacidade de governança, tanto dos organismos locais quanto dos setoriais; e que a governança desempenha papel decisivo para consolidar conhecimentos e aglutinar forças, em um ambiente efetivo de integração e suporte mútuo. Assim, em um cenário de curto prazo no qual os recursos financeiros disponíveis são limitados, o fortalecimento da governança, que requer sobretudo recursos humanos, de planejamento e de gestão, pode ser o alicerce da ação inicial.

Em seu conjunto, os exercícios de análise e prospecção realizados apontaram para a forte necessidade de reconfiguração espacial da metrópole a partir de um novo macrozoneamento que dê conta das heterogeneidades desse território, e de um conjunto de ações prioritárias dentro de todos os eixos estratégicos trabalhados no Plano. Tais elementos deram origem a programas transversais que abrangem diversos projetos multifuncionais para o desenvolvimento de toda a RMRJ.

São atividades capazes de articular propostas que se complementam e de criar sinergias territoriais que tenham importância estratégica para o desenvolvimento da metrópole.

Os seis Programas de Ações Prioritárias, que contemplam 131 iniciativas, foram organizados por áreas temáticas e reúnem as principais medidas para a implementação do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, representando um esforço de articulação multissetorial no entorno de pontos-chave considerados estratégicos e relevantes para o para o desenvolvimento da RMRJ. Os Programas são denominados: Programa Equilibrar a Metrópole – PEM; Programa Habitar a Metrópole – PHM; Programa Metrópole Inteligente – PMI; Programa Metrópole Sustentável – PMS; Programa Baía Reinventada – PBR; Programa Governar a Metrópole – PGM. De uma maneira geral, os PAPS buscam corresponder à metrópole que queremos formulada no processo participativo de elaboração do Plano, na perspectiva de consagrar os objetivos metropolitanos, alcançando a desejada visão de futuro em esforço compartilhado na metrópole que faremos.



Programas de Ação Prioritárias
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner



Transporte - Infraestrutura Rodoviária

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Transporte - Rede integrada de transporte de passageiros

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Transporte - Macrorrede

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Ambientes naturais

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



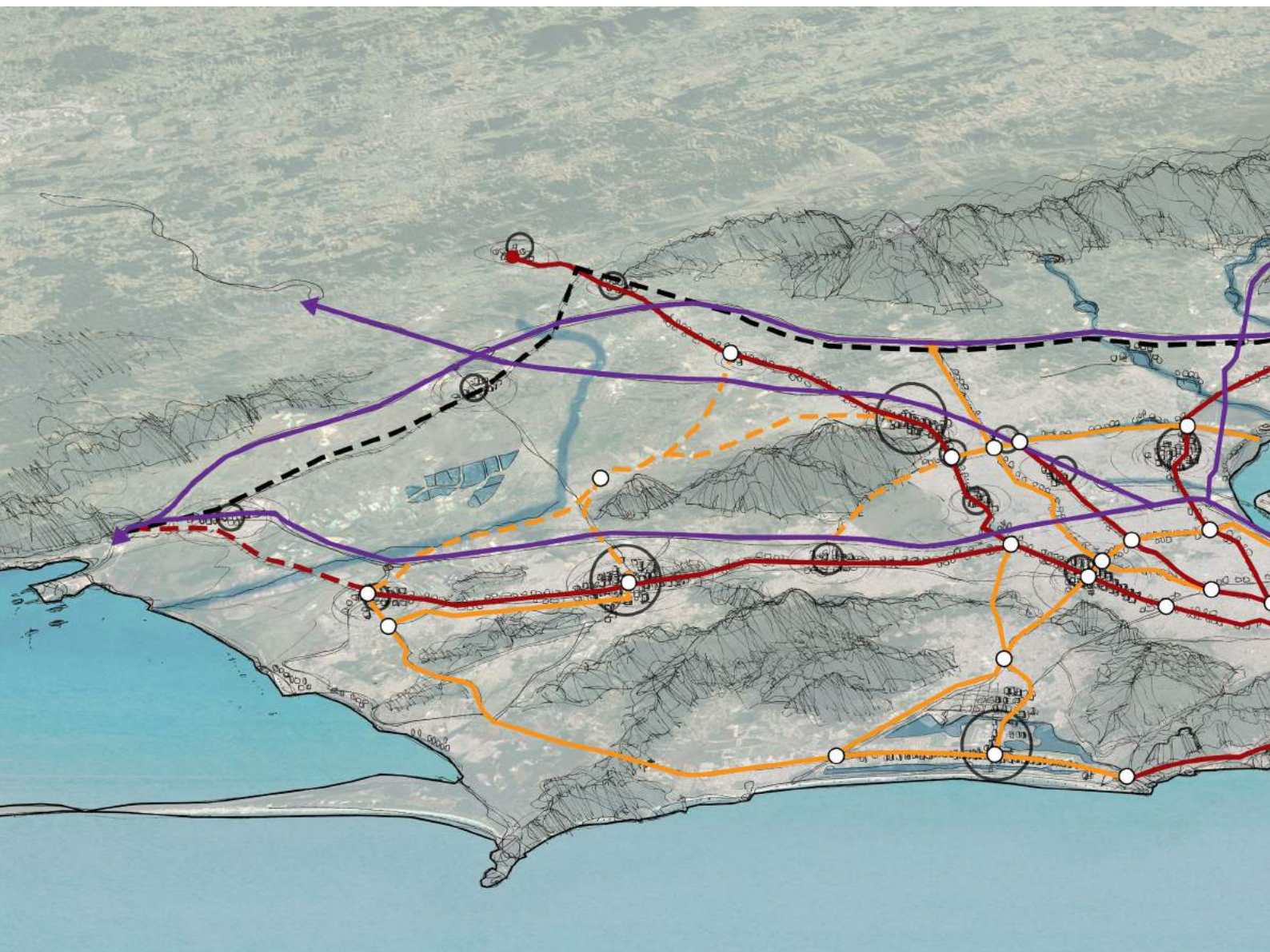
Saneamento e resiliência ambiental

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Centralidades

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Visão de Futuro

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



O4 a metrópole que faremos

“É necessário encontrar o equilíbrio certo entre o controle da experiência espacial e uma liberdade para permitir que as coisas aconteçam.”

Alvaro Siza



Por mais completos que sejam os diagnósticos, por mais ricos que sejam os processos de participação, por mais consistente que seja a visão de futuro e os cenários elaborados, a prova definitiva do sucesso de um plano é “fazer acontecer” suas intenções. Inovar é começar – não necessariamente porque se tenha que criar algo “inédito”, mas porque a materialização das expectativas, as sinergias do processo criativo se nutrem da concretude do fazer.

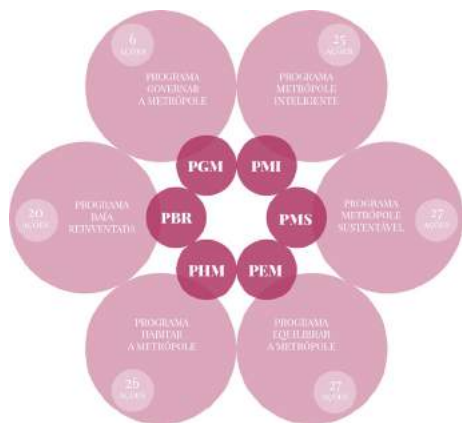
O Plano Metropolitano é arrojado na proposição de suas ações, não por um entusiasmo pueril, mas pela convicção de que, a despeito de contingências desafiadoras que o estado do Rio de Janeiro atravessa, a força dos ativos presentes na região, a pertinência do sonho construído, e a sensibilização imanente ao processo colaborativo que foi instaurado, têm condições de prevalecer em um cenário de médio e longo prazo.

Como dito, são mais de 130 iniciativas, organizadas nos seis Programas de Ações Prioritárias, todos atrelados ao território a partir das Macrorregiões de Planejamento definidas. Esse conjunto de ações alimenta e é alimentado pela estratégia de Reconfiguração Espacial Metropolitana e suas Macrozonas e Zonas de Interesse Metropolitano, cada qual com um conteúdo específico. Há, ainda, todo um roteiro delineado para a implantação do Plano, composto por estratégias, instrumentos, programas complementares e próximos passos.

Assim, serão destacadas algumas das propostas mais emblemáticas, de forte apelo simbólico, caráter multisetorial e grande abrangência territorial, recordando que estão disponíveis para consulta no site do modelar a metrópole os documentos completos que apontam o conjunto das ações propostas no Plano Metropolitano. Cabe recordar que, também na priorização das ações, a participação da sociedade civil, por meio das Conferências, foi complementar às definições do nível técnico. Os Programas de Ações Prioritárias estão conectados aos eixos estruturantes e transversal do trabalho, os quais formaram o quadro analítico do Plano. Estão organizados em seis vertentes, quais sejam: Programa Governar a Metrópole; Programa Metrópole Inteligente; Programa Metrópole Sustentável; Programa Equilibrar a Metrópole; e Programa Baía Reinventada. Cada um deles destaca seu respectivo conjunto de áreas de atuação e ações definidas.

Em seu conjunto, a implementação das iniciativas, programas e ações do Plano deverá impactar positivamente toda a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, beneficiando especialmente a população de média e baixa renda e os moradores da periferia, a fim de garantir a universalização do acesso a moradia e a infraestrutura social e urbana, reduzindo desigualdades e ampliando o equilíbrio territorial, melhorando a qualidade de vida de todos habitantes da metrópole.

DESTAQUES DOS PROGRAMAS DE AÇÕES PRIORITÁRIAS



Programas de Ações Prioritárias
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner

PROGRAMA METRÓPOLE INTELIGENTE (PMI)

- Logística e indústria
- Pesquisa e inovação
- Economia criativa
- Patrimônio Cultural
- Patrimônio Ambiental
- Turismo e cultura

PROGRAMA METRÓPOLE SUSTENTÁVEL (PMS)

- Apoio às atividades rurais
- Coleta e tratamento de esgoto sanitário
- Preservação e conectividade ambiental
- Recuperação de baías e lagoas
- Promover segurança hídrica

PROGRAMA EQUILIBRAR A METRÓPOLE (PEM)

- Fotelecimento centralidades periferia
- Projetos multifuncionais em eixos transversais
- Mobilidade entre centro da periferia e seu entorno
- Geração de emprego e equipamentos sociais
- Contenção do espraiamento urbano

PROGRAMA HABITAR A METRÓPOLE (PHM)

- Saneamento básico e drenagem
- Urbanização e regularização fundiária
- Adensamento no entorno das ferrovias
- Parques e transporte ativo
- Arco metropolitano: controle do entorno

PROGRAMA BAÍA REINVENTADA (PBR)

- Cinturão de esgotamento sanitário
- Revitalização de portos e paisagens culturais
- Outorga de transporte aquaviário
- Proteção e conectividade ambiental
- Preservação e gerenciamento costeiro da baía

PROGRAMA GOVERNAR A METRÓPOLE (PGM)

- Gestão pública
- Governança metropolitana

A | Uma estrutura urbana polinucleada

A criação de uma estrutura urbana polinucleada na Região Metropolitana do Rio de Janeiro é uma premissa fundamental do Plano e deverá revigorar a cidade, com base em novo modelo de desenvolvimento, uma tendência mundial que propõe a consolidação de uma rede de centralidades capaz de superar a extremada concentração de atividades econômicas, investimentos e equipamentos públicos na região central da metrópole, de maneira a reduzir as desigualdades territoriais e, com isso, promover a melhoria da qualidade de vida da população. Vale lembrar que o Macrozona Hipercentro Metropolitano concentra mais de 60% dos empregos, cerca de 50% dos equipamentos de saúde de média e alta complexidade e, recebeu quase que a totalidade da última grande leva de investimentos públicos realizados no Rio de Janeiro, no bojo dos grandes eventos realizados na cidade, tendo a frente as Olimpíadas. No entendimento do Plano, é necessário combater as deseconomias geradas pela hipercentralidade do núcleo metropolitano, o que sobrecarrega o limitado sistema de mobilidade metropolitano e, por outro lado, incentiva o crescimento informal e desordenado da periferia, em regiões que não contam com os investimentos necessários em infraestrutura urbana e equipamentos sociais.

A fim definir uma rede de centralidades para a RMRJ, foram considerados um conjunto de fatores: (i) o estudo elaborado pelo Sebrae/IETS¹, que estabeleceu níveis de importância para a rede urbana existente, utilizando dados referentes à atividade econômica e educacional; (ii) a distribuição geográfica das centralidades de forma equitativa na RMRJ, promovendo a autonomia de cada uma das regiões metropolitanas, confirmando as centralidades indicadas nas Macrozonas de Planejamento; (iii) a possibilidade do agrupamento de centralidades por região, reforçando as conexões entre

elas e buscando a complementariedade e cooperação entre as mesmas; e (iv) relação e apoio às propostas de desenvolvimento econômico. Para alcançar os propósitos de estruturação e equilíbrio territorial, o Plano propõe reforçar um conjunto de centralidades urbanas, de forma a configurar, a médio prazo, uma rede urbana qualificada, com disponibilidade de comércio, serviços, equipamentos públicos e sociais, além de parques e áreas de lazer.

Realizada as análises indicadas, o PDUI concluiu por apoiar o fortalecimento de um grupo de centralidades urbanas de maior porte, quais sejam, Campo Grande, Niterói, São Gonçalo, Nova Iguaçu e Duque de Caxias; prometeu fortalecer Madureira, no Subúrbio do Rio de Janeiro, além de um segundo grupo de centros que formam um arco mais distante da região central, composto por Santa Cruz, Itaguaí, Seropédica, Queimados, Jardim Primavera, Magé, Itaboraí e Maricá. Apesar das razões que conduziram à proposição do seu fortalecimento serem distintas, no seu conjunto, todas essas centralidades contribuirão para o equilíbrio metropolitano e para a autonomia das regiões, conforme pode ser verificado no mapa de centralidades a seguir.

Ao observar o papel dessas centralidades, verifica-se que Madureira tem grande importância na estrutura metropolitana em função da sua localização, disponibilidade de meios de transporte, e pela possibilidade de desempenhar uma função de articulação urbana entre a Zona Norte, Barra da Tijuca e a Baixada Fluminense. No vetor que segue a partir do Centro em direção à Zona Oeste (Taquara, Realengo, Bangu, Campo Grande e Santa Cruz) se propõe o fortalecimento da centralidade de Campo Grande, que tem grande dinamismo, fortalecendo suas relações com Barra da Tijuca, Bangu, Santa Cruz e Itaguaí. Na Baixada Fluminense, propõe-se fortalecer as centralidades de Nova Iguaçu e Duque de Caxias, que tem liderança na região, envolvendo os

municípios de Nilópolis, Mesquita, São João do Meriti e Belford Roxo. Na Macrozona Leste da metrópole, propõe-se o fortalecimento e articulação entre as centralidades de Niterói e São Gonçalo/Alcântara, num primeiro momento, mas também com Itaboraí, eixo fortemente dependente da implantação da Linha 3 do Metrô. Ainda na região Leste da metrópole, o apoio à centralidade de Maricá visa oferecer suporte ao acentuado crescimento dessa porção do território metropolitano. As centralidades de Magé e Jardim Primavera teriam como principal função articular as áreas urbanas localizadas na porção Noroeste e Norte do território metropolitano, bem como servir de apoio às proposições relacionadas à valorização da Baía de Guanabara nessa região. As centralidades de Queimados, Seropédica e Itaguaí, por sua vez, cumprem um papel estruturador no limite da Macrozona Oeste.

Visando o fortalecimento das centralidades selecionadas, o Plano propõe dotar as centralidades de melhores condições urbanas, com especial atenção para: (i) geração de oportunidades de emprego e renda e ampliação de negócios e distribuição de tributos; (ii) implantação de infraestrutura urbana e qualificação urbanística; (iii) implantação de equipamentos sociais de média e alta complexidade, nas áreas de saúde, educação, cultura e lazer; (iv) ampliação da densidade urbana e habitacional; (v) estímulo à diversificação de usos do solo (habitação, comércio, serviços e unidades produtivas) e de extratos de renda da população; (vi) ampliação da articulação de centralidades vizinhas entre si, com seu entorno imediato e com a sua região.

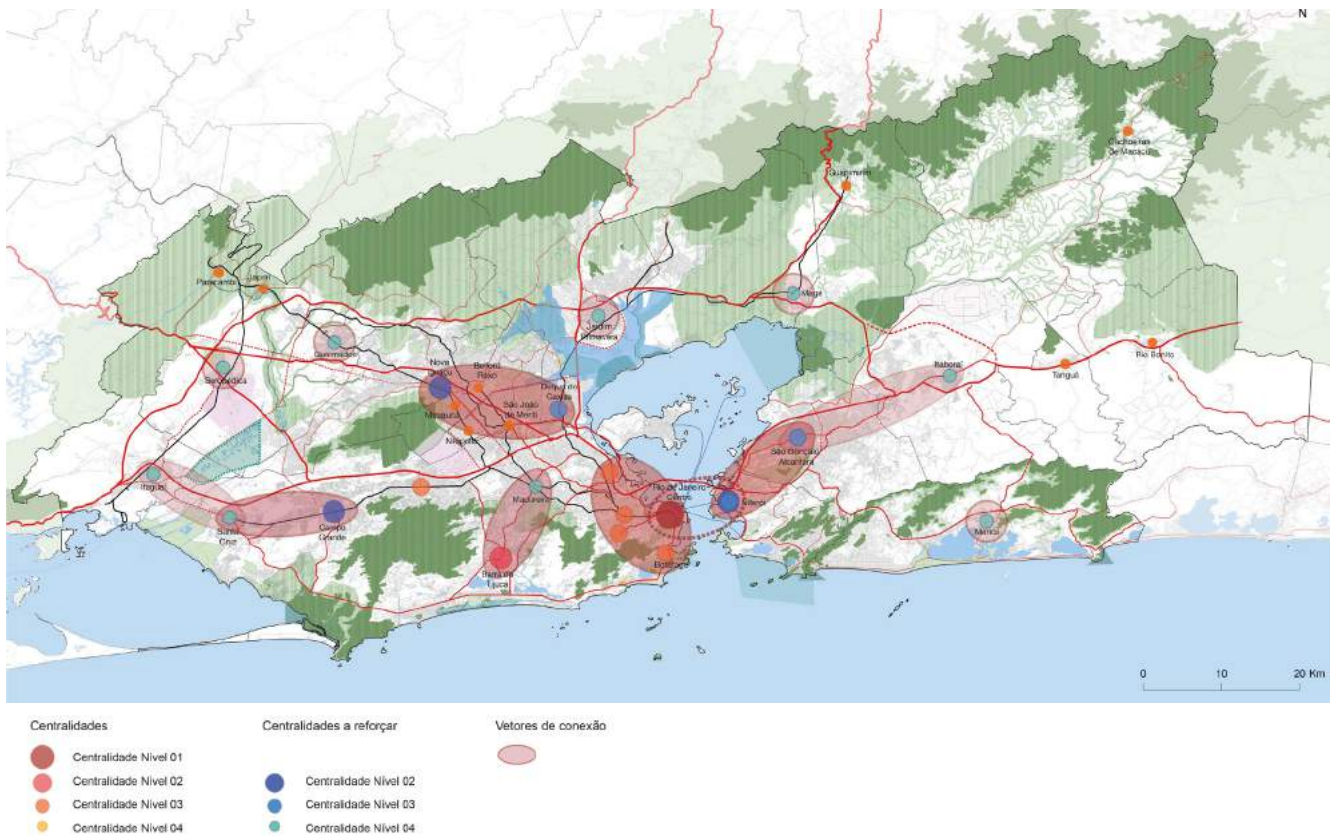
A fim de viabilizar o fortalecimento das centralidades selecionadas, o Plano inclui ações que tratam, por exemplo, de promover a revisão e o alinhamento de Planos Diretores Municipais com as diretrizes metropolitanas; promover incentivos fiscais e o apoio ao empreendedorismo para desenvolvimento de

atividades econômicas; revisar planos setoriais das áreas sociais como saúde e educação para promover a descentralização de equipamentos; disponibilizar áreas públicas para implantação de equipamentos sociais e projetos habitacionais; promover projetos habitacionais de interesse social e de mercado popular nas centralidades urbanas; promover a utilização de vazios urbanos, com apoio de instrumentos dos Estatutos da Cidade e das Metrópoles; apoiar a implantação de projetos de transporte coletivo e eixos transversais que favoreçam a conexão das centralidades apoiadas pelo Plano e os bairros vizinhos; apoiar a valorização e requalificação do sistema ferroviário, das estações ferroviárias e de seu entorno urbano.

Espera-se como resultado da polinucleação urbana da metrópole a redução das desigualdades territoriais na Região Metropolitana e a redução da dependência dos municípios em relação ao Centro do Rio de Janeiro e da necessidade dos deslocamentos em direção ao Hipercentro, tanto em número de viagens como em distância percorridas, principalmente pela população de menor renda. A oferta de equipamentos sociais, por exemplo, deverá reduzir significativamente o elevado percentual de deslocamentos intermunicipais para estudo e serviços de saúde que, conforme aponta o diagnóstico da RMRJ, alcançam cerca de 50% das viagens realizadas diariamente pelos trens urbanos. Espera-se que a polinucleação promova inclusão econômica e social de um expressivo contingente populacional da Região Metropolitana, ampliando as possibilidades de acesso a oportunidades de emprego e renda.

É importante sublinhar que, apesar de não constar no grupo de centralidades a serem fortalecidas, o PDUI reconhece a importância histórica e econômica do Centro do Rio de Janeiro e suas articulações com a Zona Sul (do município do Rio), Zona Leste (Niterói),

Zona Norte, por meio dos sistemas de metrô e trens suburbanos, Ilhas do Fundão e do Governador (aeroporto/universidade) e áreas contíguas formadas pela área do Porto e imediações, fortalecidas pelas obras de revitalização urbana (Porto Maravilha). Constam no Plano uma série de ações que visam o desenvolvimento da região Central, incluindo o apoio a implantação de projetos habitacionais e de interesse social, e projeto de desenvolvimento do entorno da Central do Brasil, com base na metodologia de Transporte Orientado para o Desenvolvimento, “T.O.D.”. Ainda no município do Rio de Janeiro, o Plano identifica a crescente importância da centralidade da Barra da Tijuca, que têm grande dinamismo econômico nas últimas décadas, principalmente devida aos setores imobiliários e de serviço.



Mapa de centralidades

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

B | Os Trilhos e Trilhas da Metrópole

O Plano Metropolitano reconhece os Trilhos e Trilhas da Região Metropolitana, que conduziram a ocupação do território, especialmente os eixos ferroviários nas Zonas Norte e Oeste da metrópole, formados pelos trens suburbanos, posteriormente complementados pelas linhas do metrô, mas também os eixos rodoviários, destacando-se os mais importantes, a Avenida Brasil, que se prolonga no lado Leste metropolitano pela Rodovia Mário Covas, e as rodovias Washington Luiz e Presidente Dutra. Esses eixos estruturantes são predominantemente radiais e se dirigem para a região central, onde há maior concentração de emprego e renda. Mais recentemente, foram implantados novos eixos orientados para a região da Barra da Tijuca, também localizada na Macrozona Hipercentro, onde há maior dinâmica imobiliária, de comércio e de serviços, o que inclui a Linha Amarela, destinada ao uso de automóveis, e as vias de BRT Transoeste, Transcarioca e Transolímpica, além do Metrô Linha 4. Nos últimos anos, foi ainda construído o Arco Metropolitano, cujo principal papel é favorecer o transporte e a logística.

O diagnóstico elaborado pelo Plano apurou que ocorre uma baixa densidade urbana ao longo dos antigos ramais ferroviários, e também anotou a demanda por investimentos para qualificar e ampliar a capacidade de desse modal, que já transportou um número muito maior de passageiros por dia no passado, bem como, apontou a necessidade de complementar o sistema de transporte de passageiros sobre trilhos, incluindo as linhas de metrô. Ao mesmo tempo em que defende investimentos em eixos transversais de mobilidade, o Plano inclui o apoio à qualificação e complementação dos eixos ferroviários radiais, a fim de incentivar o adensamento urbano e habitacional ao longo dessas vias, cujas estações de passageiros, indutoras de núcleos urbanos que se desenvolveram ao longo do tempo, cada uma com a sua própria história e cultura, devem ser preservadas e valorizadas.

Os eixos ferroviários a serem qualificados correspondem aos ramais Deodoro – Santa Cruz, Japeri, Belford Roxo e Saracuruna. A primeira linha de trens suburbanos, a Dom Pedro II (Central do Brasil), seguido da Estrada de Ferro do Rio do Ouro, e da Estrada de Ferro



Estação Nova Iguaçu
Fotografia : Érika Poletto



Estação Nilópolis
Fotografia : Érika Poletto



Estação Duque de Caxias
Fotografia : Érika Poletto

da Leopoldina, da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, depois incorporada à Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil). As principais complementações do sistema metro-ferroviário previstas no PDUI são: a Linha 3 do metrô, que cumpre um papel estruturante na Macrozona Leste da RM, planejada para ser construído em duas etapas, a primeira de Niterói até Alcântara, onde já existe demanda de passageiros, e a segunda de Alcântara a Itaboraí; o Arco Ferroviário, adaptado para uso misto de passageiros, conectando o Centro do Rio de Janeiro a Itaboraí (COMPERJ), contornando a Baía de Guanabara, possibilitando o acesso aos municípios ao longo desse trajeto; os VLTs para Inhomirim e Guapimirim, a partir do Arco Ferroviário; o VLT para Maricá, a partir do Metro Linha 3, da Estação de Alcântara; a extensão da ferrovia de Santa Cruz até Itaguaí, complementando o acesso ao Arco Metropolitano; a extensão do pré-metrô da Pavuna, aproveitando leito ferroviário preservado na região. Além desses eixos, para uso de logística, prevê-se a conexão do Arco Ferroviário no sentido Oeste, viabilizando o acesso ao Porto de Itaguaí.

Em complementação aos eixos metropolitanos existentes, predominantemente radiais, o Plano Metropolitano prevê novos eixos transversais, compondo uma malha viária e/ou de corredores de transporte público, buscando romper a lógica do movimento dirigidos para o Centro da metrópole. Entre os eixos transversais propostos destaca-se a Interbaixada 1, ao longo do rio Sarapuí, que fortalece a conexão entre Duque de Caxias e Nova Iguaçu e aproxima diversos municípios da Baixada Fluminense, articulando o acesso à Baía de Guanabara, em Gramacho, e eixos radiais importantes, as rodovias Washington Luís e Presidente Dutra, à Via Light e, eventualmente, à Avenida Brasil. Outro eixo transversal importante nessa região é formado pela RJ 105, no seu percurso entre Jardim Primavera, em Duque de Caxias e Nova Iguaçu, se estendendo até Campo Grande, no Rio de Janeiro, possibilitando ampliar a articulação da Baixada Fluminense com a Macrozona Oeste e o eixo metropolitano da Avenida Brasil. Na Macrozona Oeste, por sua vez, destaca-se também o Eixo Alcântara, em São Gonçalo, que se estende da Praia de Itaoca, na orla da Baía de Guanabara, até a RJ 106, junto a Tribobó, cruzando a RJ 104 e a Linha 3 do metrô, em Alcântara, incorporando ainda o trecho final do VLT que deverá se estender de Maricá até a Linha 3 do Metrô.

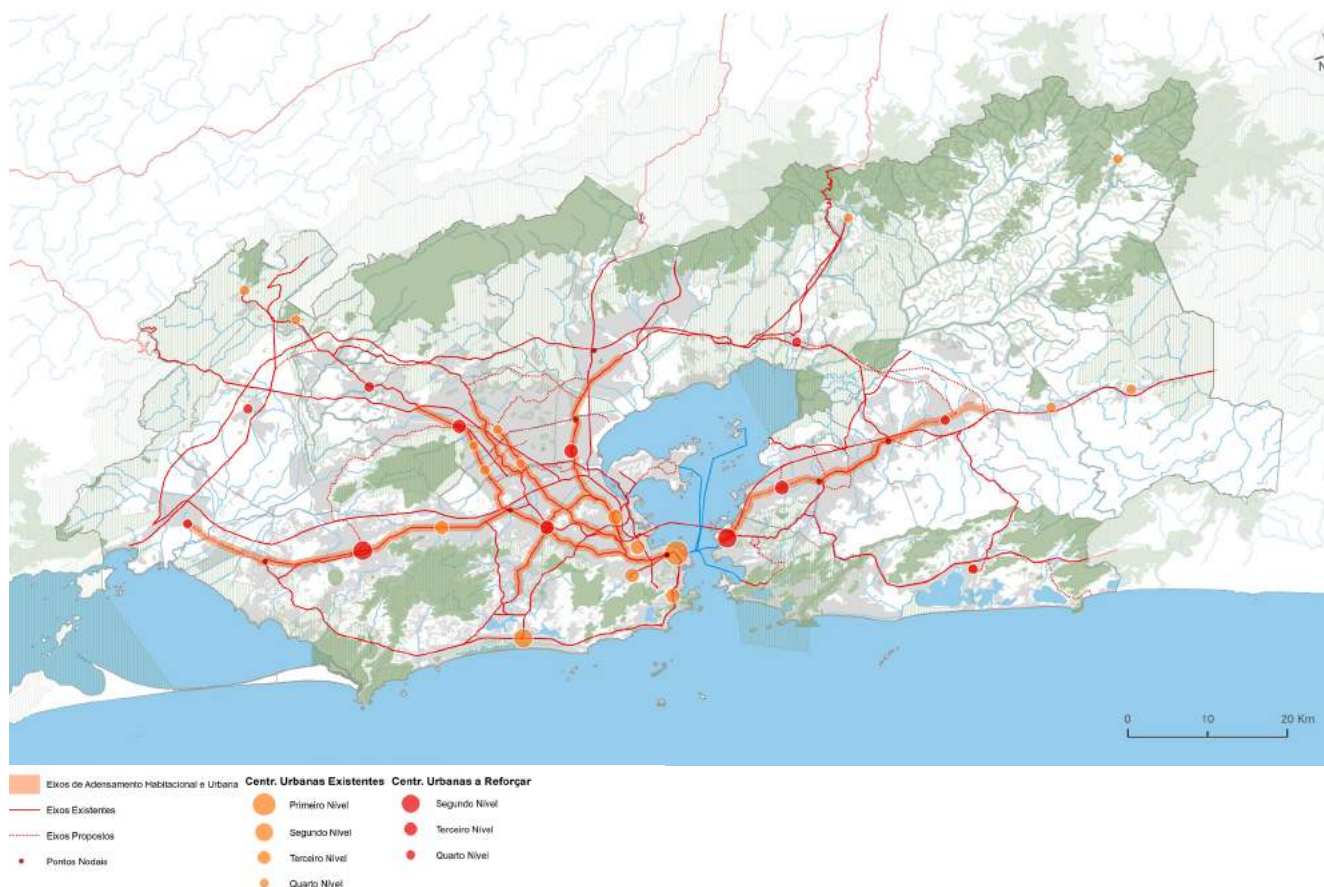
O Plano avalia que as localidades onde os esses eixos de mobilidade se

cruzam, formando pontos nodais, além de constituírem importantes locais de transbordo para os sistemas de transporte coletivo, são estratégicas para a localização de equipamentos urbanos e comunitários e poderão, de acordo com as potencialidades de cada lugar, serem fortalecidos no contexto urbano. Dentro dessa trama linear dos eixos principais do transporte público de maior capacidade e das grandes vias de acessibilidade regional, os pontos nodais podem caracterizar núcleos estruturados que venham fortalecer a identidade de cada município dentro da metrópole.

Considerados os Trilhos e Trilhas da Região Metropolitana, o Plano priorizou apoiar o adensamento urbano e habitacional ao longo do sistema ferroviário de subúrbios existente, incluindo o Metrô L3 e a linha de BRT que conecta Madureira a Barra da Tijuca. O adensamento urbano e habitacional proposto ao longo dos Trilhos e Trilhas, na mesma linha que ocorre com as centralidades urbanas a serem reforçadas, deverá ser previsto nos Planos Diretores municipais, de maneira a garantir uma continuidade espacial das políticas urbanas, promovendo-se também a diversificação dos usos nos trechos mais favoráveis. Além disso, deverão ser promovidos projetos habitacionais de interesse social e de mercado popular utilizando vazios urbanos e terrenos públicos. A valorização e a requalificação das estações ferroviárias e de seu entorno urbano serão fundamentais para o adensamento habitacional ao longo dos eixos metropolitanos.

O adensamento urbano e habitacional proposto para ocorrer ao longo dos Trilho e Trilhas considera as projeções demográficas para a RM, que indicam um período inicial de crescimento da população, que perdurará aproximadamente até o ano de 2025, e uma progressiva estabilização da população metropolitana que, em 2040, deverá estar muito próxima da atual. Prevê-se, no entanto, um aumento expressivo no número de domicílios, devido a mudança no perfil das famílias, além da necessidade de suprir o atual déficit qualitativo metropolitano. O incentivo ao adensamento e à diversificação urbana ao longo dos eixos de mobilidade deverá ser aprofundado em estudos e planos específicos mais detalhados, no sentido de se identificar os trechos em que tal recomendação poderá ser aplicada, por encontrar condições mais favoráveis, considerando as questões sociais e habitacionais, equipamentos públicos e infraestrutura, aspectos ambientais, configuração das propriedades, interesse do mercado formal, entre outras.

No processo de adensamento urbano e habitacional ao longo dos eixos, o PDUI prevê que deverá ser aplicada a metodologia de D.O.T.S., Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte, considerando a estratégia de planejamento que relaciona a valorização e o uso do solo com a implantação ou melhorias do transporte coletivo, promovendo densidades adequadas nas áreas lindeiras dos eixos ou estações de transporte modais de alta ou média capacidade a fim de ampliar o acesso da população a oportunidades de emprego e renda, serviços e equipamentos públicos.



Mapa de Eixos Radiais e Transversais
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Trem Suburbano - Estações e Entorno Comercial
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

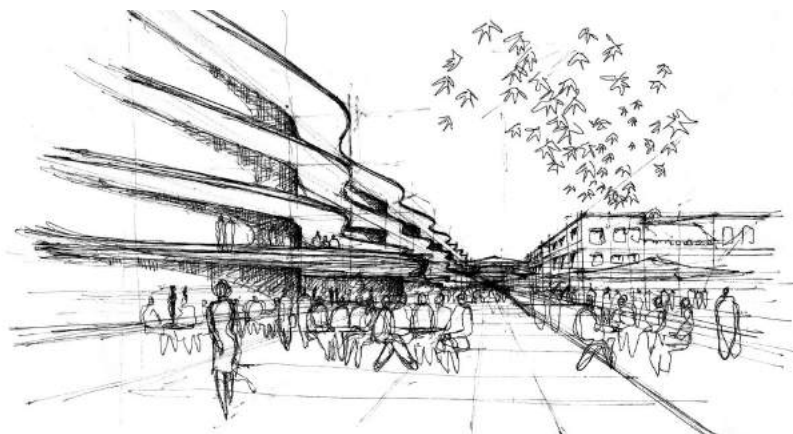


Trem Suburbano - Estações e Entorno Comercial
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Cantado em verso e prosa, o trem de subúrbio é parte substantiva da identidade da metrópole carioca, as estações e seus entornos imediatos dão realidade material e simbólica a cada bairro da cidade do Rio de Janeiro e também aos municípios da baixada fluminense.



Entorno da Estação Belford Roxo e D. de Caxias
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Trem Suburbano - Estações e Entorno Comercial
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Trem Suburbano - Novas Estações
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Preservar a escala urbana e usos comercial e de serviço característicos do entorno das estações.

Adensar e diversificar.



Qualificação das ruas comerciais

Acessibilidade, paisagismo,

Ordenamento ambulantes, carga e descarga

Integração multimodal de transporte



Uso do Espaço Aéreo

Equipamentos Sociais, Serviços e áreas de lazer



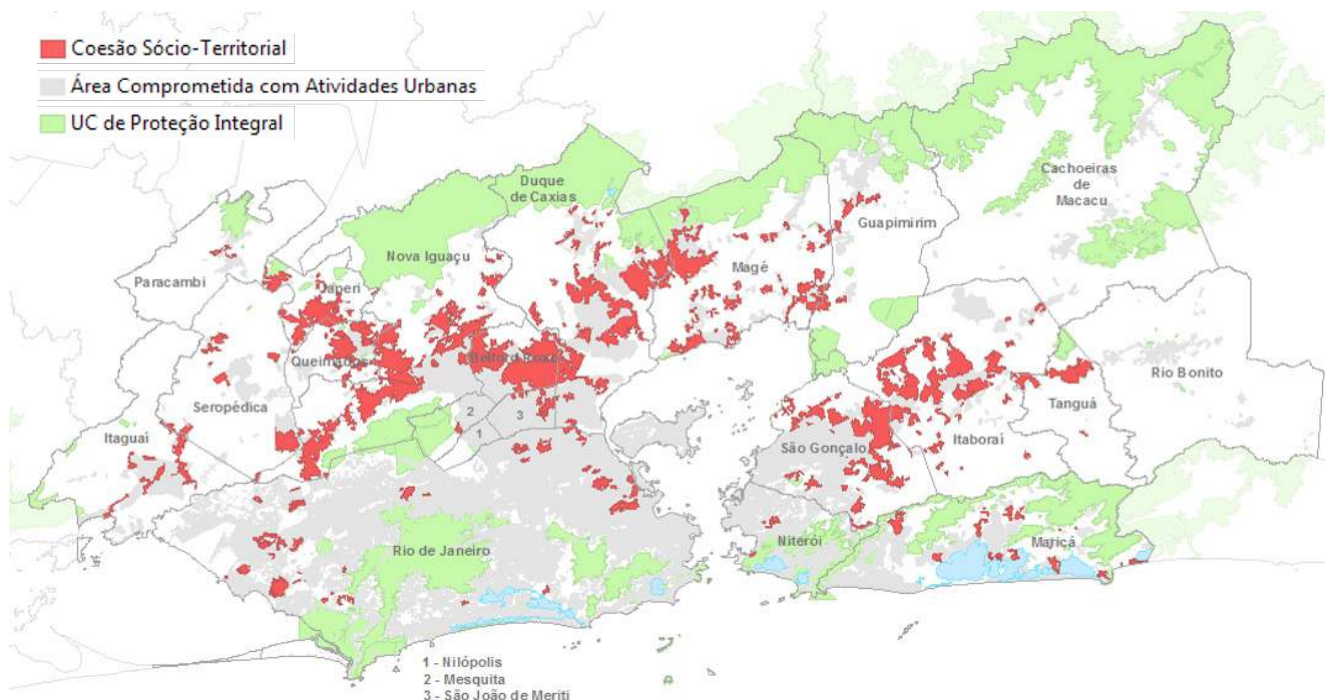
Trem Suburbano - Novas Estações
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

C | Coesão Sócio Territorial

Em outra frente, com objetivo de promover a redução das desigualdades econômicas e sociais, o Plano prevê o apoio a programas de regularização urbanística e fundiária, associada a implantação de programas sociais, de assentamentos precários localizados principalmente na periferia metropolitana, e aglomerados sub-normais, localizados em toda extensão da Região Metropolitana. O Plano visa garantir a total integração desses assentamentos ao tecido urbano já qualificado, bem como, promove a melhoria da qualidade de vida e os indicadores sociais

da população que ali reside.

Para revelar a importancia dessas medidas, foi definida uma Macrozona de Coesão Sócio-Territorial, MST, com base nos piores níveis de três importantes indicadores compostos - Índice de Vulnerabilidade Social, Tipologia Intraurbana e Índice de Desenvolvimento Humano. Essa Macrozona indica as áreas mais vulneráveis sócio-territoriais na região metropolitana, tendo sido identificados territórios que se concentram na periferia da RM e abrigam aproximadamente 2,7 milhões de habitantes distribuídos entre os 18 municípios dos 21 que compõem a metrópole. O Macrozoneamento apresentado pelo PDUI também instaura a Macrozona



Mapa de Coesão Sócio Territorial
 Fonte: Câmara Metropolitana de Integração Governamental

de Qualificação, que aponta para uma extensa mancha onde os indicadores urbanísticos são mais precários que os do núcleo central da metrópole e sua região costeira, indicando a necessidade de investimentos em infraestrutura urbana e social.

O favorecimento das regiões periféricas da metrópole passa então pela implantação de melhorias na infraestrutura urbana, compreendendo serviços de saneamento, drenagem, pavimentação, áreas de lazer, parques lineares, arborização, redes de fibra ótica, energia elétrica, qualificação dos meios de transporte existentes, principalmente as ferrovias, e implantação de novos modais de média e alta capacidade, privilegiando as conexões transversais da metrópole. Compreende ainda a implantação de equipamentos e serviços sociais, de média e alta complexidade e de alta qualidade, principalmente nas áreas educação, saúde, cultura, esporte e lazer, favorecendo a população das regiões periféricas da metrópole, qualificando o ambiente urbano.

D | Valorização da Baixada Fluminense e do Leste Metropolitano

A valorização da periferia metropolitana ganha destaque nas regiões da Baixada Fluminense e no Leste Metropolitano, com a requalificação dos eixos ferroviários e implantação da linha 3 do Metrô, respectivamente, complementada pelos projetos multifuncionais associados aos eixos transversais dos rios Sarapuí e Alcântara, conectados a waterfronts na Baía de Guanabara.

O projeto multifuncional Eixo Transversal Interbaixada I se estende do waterfront de Gramacho, na Baía de Guanabara, até o Campo de Gericinó e Nova Iguaçu, passando pelos municípios da Baixada Fluminense localizados ao longo do Rio Sarapuí. Nesse trecho,

está prevista a implantação de um conjunto de obras e serviços que inclui: um sistema de macrodrenagem e recuperação de diques contínuos ao longo do rio Sarapuí, para evitar enchentes na região; a implantação de parques fluviais e áreas de lazer em áreas inundáveis; a implantação de sistema viário e de conectividade da região, unindo a BR 040 à Via Light; a implantação de um sistema de transporte coletivo de média capacidade, integrando as localidades da região e a Baía de Guanabara, de maneira integrada aos meios de transporte já existentes, em especial os ramais ferroviários; a urbanização de assentamentos precários e construção de moradias de interesse social para reassentamento de famílias de baixa renda na própria região; projetos de cunho imobiliário e comercial visando o aproveitamento da valorização da região, baseado na metodologia de T.O.D. – Transporte Orientado ao Desenvolvimento; e a valorização das centralidades urbanas da região, como Gramacho (Estação Ferroviária), Vilar dos Teles, Belford Roxo, São João de Meriti, Edson Passos, Nilópolis, Mesquita e Jardim Primavera.

O projeto multifuncional do Eixo Transversal de Alcântara se estende do waterfront de Itaoca, na Baía de Guanabara, prossegue até a RJ 106, cruzando o Metrô Linha 3, que deverá ser o principal meio de transporte entre os municípios de Itaboraí, São Gonçalo e Niterói. O Eixo Alcântara é adotado como percurso do VLT projetado para conectar o Metro Linha 3 com o município de Maricá, o principal eixo transversal do Leste Metropolitano. Nesta região está prevista a construção de canal auxiliar para que o Rio Alcântara by-passe o manguezal da APA- Guapimirim, dirigindo as águas pluviais para o deságue do rio Imboáçu, uma obra que aliviará as cheias da bacia do Rio Alcântara. O canal extravasor funcionará como um “limite físico” para o avanço da mancha urbana na direção de Itaoca.

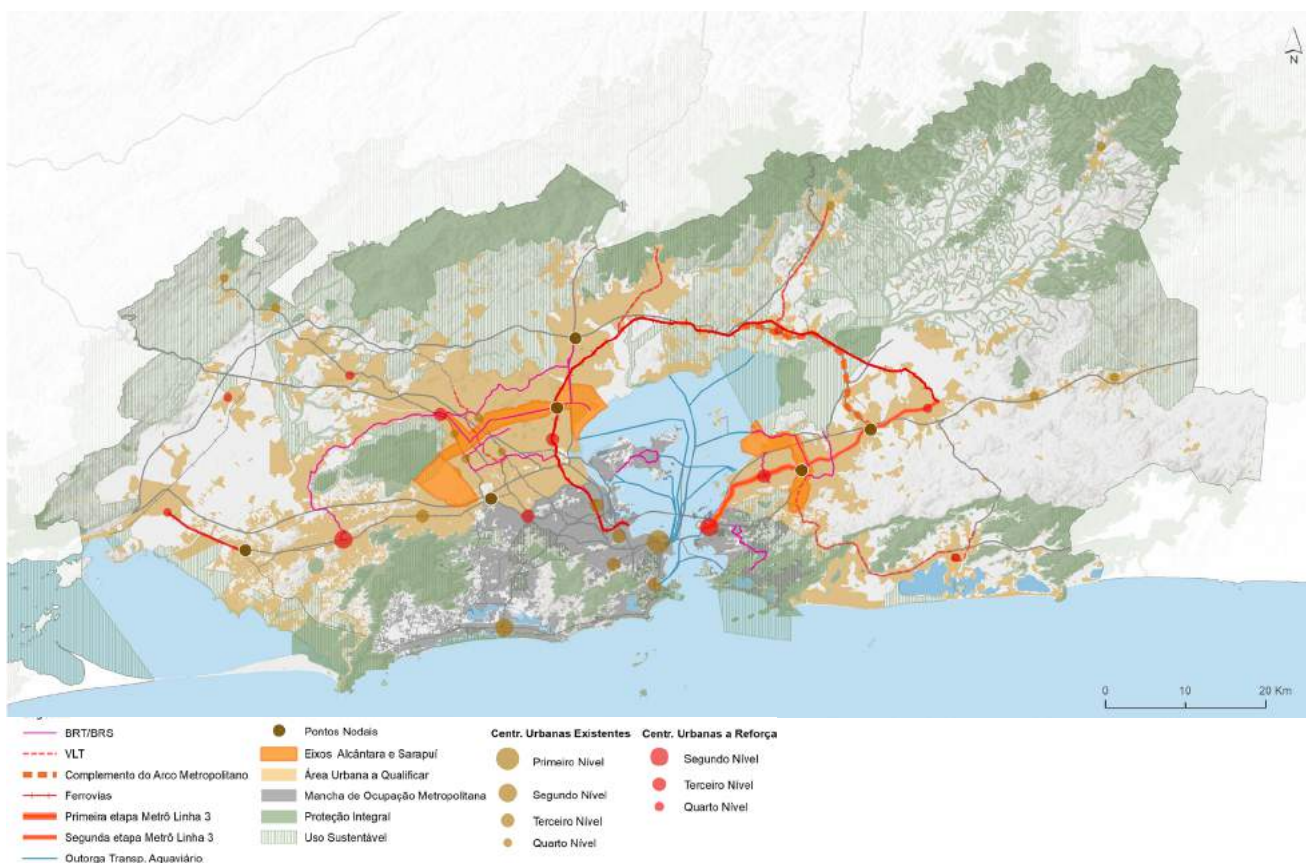
O projeto multifuncional prevê ainda: implantação de sistema viário local, área de lazer e parque fluvial, adensamento da ocupação do solo nas áreas lindeiras,

com ênfase habitacional, para aproveitamento da mais valia urbana na região por meio de Outorga Onerosa do Direito de Construir baseado na metodologia de T.O.D.; e valorização da centralidade urbana de Alcântara.

Aos Eixos Transversais de Sarapuí e Alcântara, somam-se outros projetos que visam a valorização dessas duas regiões. Na Baixada Fluminense, um conjunto de obras de macrodrenagem reduzirão as manchas de enchentes frequentes na região e possibilitarão o uso e incorporação parcial de grandes vazios urbanos como o Campo da Bomba, Cidade dos Meninos e Campo de Gericinó, áreas que, além de cumprirem função ambiental, deverão ser utilizadas para implantação de parques e áreas de lazer, projetos de desenvolvimento econômico e imobiliário, implantação de equipamentos públicos e sociais. No Leste Metropolitano, projetos de macrodrenagem também favorecerão moradores de áreas constantemente inundadas valorizando, além da área do rio Alcântara, as bacias dos rios Imboaçú e Guaxindiba. Obras de macrodrenagem também possibilitarão a implantação de projetos de uso múltiplo, aproveitando reservatórios de águas pluviais e as calhas dos rios para implantação de parques ambientais e usos industriais.

A valorização da Baixada Fluminense e do Leste Metropolitano deverá ocorrer também com a implantação de uma série de novas linhas de transporte público organizadas em eixos transversais. Na Baixada Fluminense, foi planejada a conexão da centralidade de Jardim Primavera e do Centro de Duque de Caxias com o centro de Nova Iguaçu, utilizando vias já existentes como a RJ 105. A partir de Nova Iguaçu, foi promovida a extensão do eixo transversal até Campo Grande (Rio de Janeiro), por meio da antiga Estrada Rio São Paulo. Já no Leste Metropolitano, prevê-se a implantação do Metro Linha 3, de estrutura radial que organiza toda a região, e deverá ser implantado em duas etapas, primeiro de Niterói a Alcântara e depois, de Alcântara até o município de Itaboraí, onde está localizado o COMPERJ. Foram também projetadas linhas de transporte público nas novas ligações transversais, associadas a coluna vertebral do Metrô, aproveitando seu potencial, e criando conexões com a Baía de Guanabara e com os bairros e municípios da região, destacando-se o sistema sobre trilhos até o município de Maricá. Essas ações fazem parte do Programa Equilibrar a Metrópole.

Contemplando a preservação do patrimônio natural e as demandas de caráter social em regiões da Baixada Fluminense e do Leste Metropolitano, propõe-se ainda o estabelecimento da tipologia de parques históricos em locais onde ruínas significativas sobrevivem em meio a espaços livres sem utilização, assim como a requalificação urbanística do entorno das estações de trem. Iniciativas de caráter ambiental contemplam também na região leste a criação de um mosaico de unidades de conservação na região dos municípios de Maricá, São Gonçalo e Niterói e a criação de um plano de desenvolvimento regional para Guapiaçu, em Cachoeiras de Macacu.



Programas de Ações Prioritárias Equilibrar a Metrópole (PAP - EM)
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Meio Ambiente: parque linear com drenagem e tecnologias ambientais - 'frente' para o Rio Sarapuí

Mobilidade: conexões transversais e longitudinais

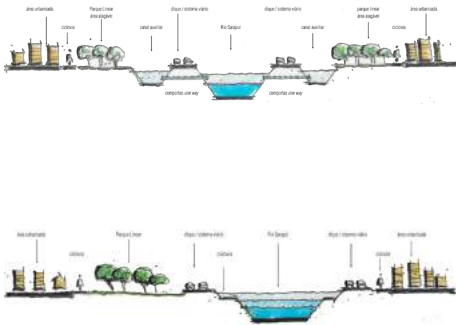
Habitação: nova área de desenvolvimento - requalificação urbana

Centralidades: uso misto com comércio, serviços e transporte integrado

Instrumentos: Operação Urbana Consorciada, Land Readjustment, Potencial Construtivo, incentivos fiscais.



Eixo Ambiental Sarapuí/Transbaixada
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Uso para parque nos períodos de estiagem.

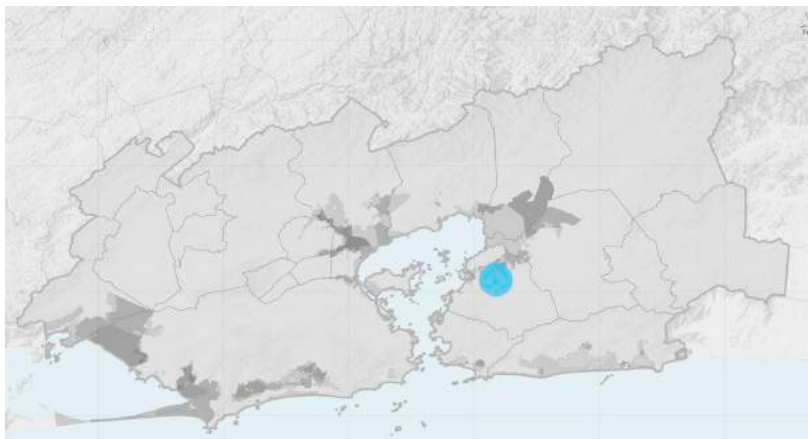
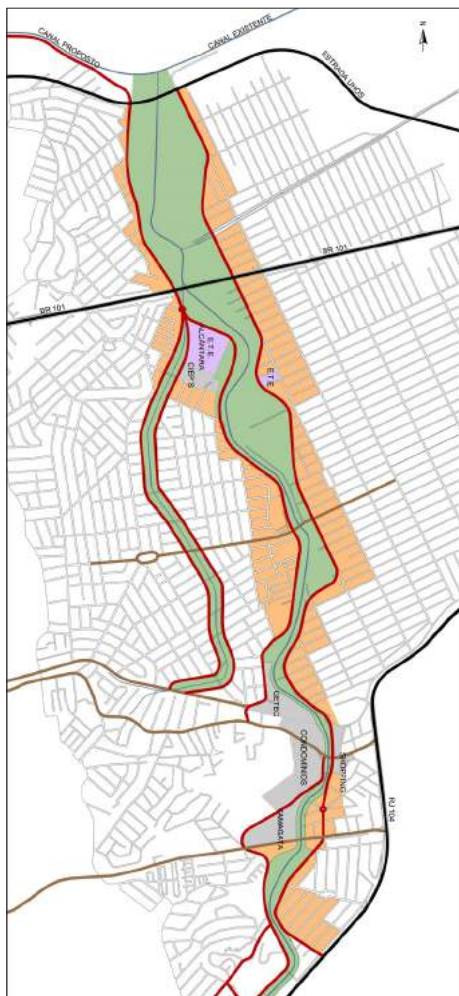


Uso para alagamento nos períodos de cheia.



Eixo Ambiental Sarapuí/Transbaixada
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Proposta que envolve diferentes tempos, diferentes bairros, diferentes economias e um conjunto de obras que visam criar novos ambientes urbanos qualificados. Prevê a implantação de canal extravasor paralelo a Estrada de Urros para a macrogrenagem da região e criação de um grande eixo ambiental que se estende do Rio Alcântara a Ilha de Itaoca, passando pelo antigo Aterro de S. Gonçalo para onde está prevista a criação de um parque para a comunidade.



- 01 Rio Alcântara
- 02 Canal Extravasor
- 03 Parque Ambiental de Alcântara
- 04 Ilha de Itaoca
- 05 Praia das Pedrinhas
- 06 Estação de Barcas
- 07 Metrô Linha 3

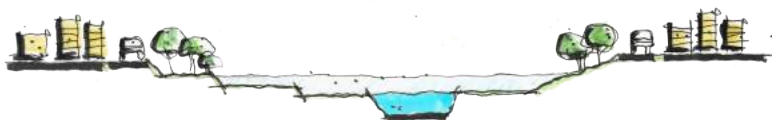
Eixo Ambiental - Rio Alcântara
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Meio ambiente: parque linear com drenagem e tecnologias ambientais -‘frente’ para o Rio Alcântara

Mobilidade: conexões transversais e longitudinais

Habitação: nova área de desenvolvimento urbano

lazer/identidade/pertencimento/esporte/saúde



Rio Alcântara - Perfil esquemático
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Canal Extravasor - Perfil esquemático
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Eixo Ambiental - Rio Alcântara
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

E | Produção de Moradias e Contenção do Espraiamento Urbano

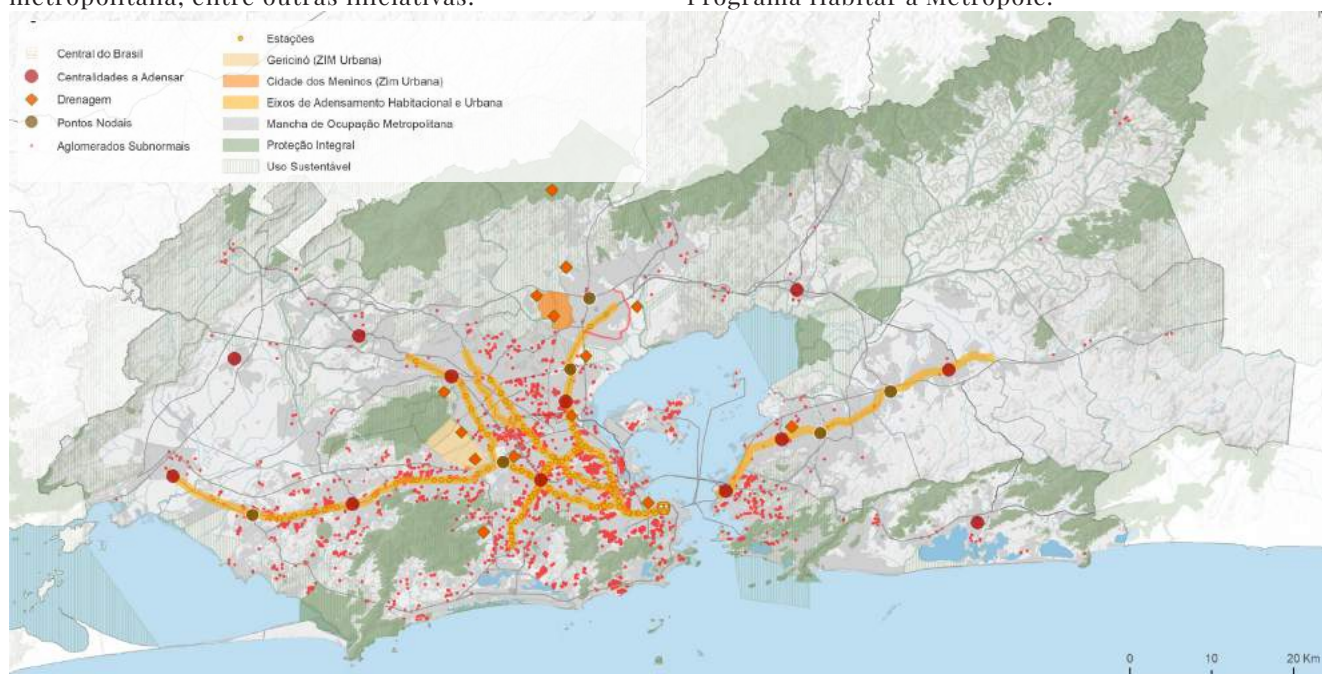
Apesar de promover investimentos na periferia metropolitana, o Plano busca conter a expansão da mancha urbana, que tem se ampliado de forma veloz e significativa. Reitera-se que este acréscimo se dá, na maioria das vezes, por meio de ocupações irregulares, em áreas sem infraestrutura urbana e social, muitas delas em terrenos com fragilidade ou restrição ambiental, sujeitas a inundações frequentes que expõem a população a uma série de riscos. Esse crescimento urbano desenfreado coloca uma demanda por infraestrutura que os municípios não conseguem atender, mas, ao mesmo tempo, permitem que ocorra sem utilizar a sua autoridade para controlar o uso e ocupação do solo. A ocupação informal da periferia também avança e consome áreas que poderiam ser utilizadas para a produção rural e a valorização ambiental da metrópole.

Enfatiza-se que a contenção do espraiamento urbano deverá ocorrer com o suporte de uma nova política de produção habitacional, de mercado popular e de interesse social, qualificada e conducente ao aproveitamento mais eficiente da infraestrutura urbana e social já disponível na Região Metropolitana, particularmente a de transportes de média e alta capacidade, e também, de acesso às centralidades urbanas, aos pontos de concentração de serviços e de empregos. Reitera-se que essa proposta deverá ocorrer com a ocupação de vazios urbanos, consideradas as vocações ambientais dessas áreas, utilizando-se instrumentos previstos nos Estatutos da Cidade e da Metrópole, bem como promovendo-se a utilização de terras públicas das três esferas de governo, atualmente sem usos adequados pela população. A utilização desses instrumentos permitirá enfrentar as restrições impostas aos programas habitacionais pelo elevado custo da terra urbana das áreas melhor localizadas. O Plano Metropolitano promoverá a construção de um amplo leque de tipos de moradia, programas e processos de produção, inspirado nos mercados formais e informais os quais apresentam alternativas e arranjos muito mais ricos e variados do que os adotados tradicionalmente nas políticas habitacionais. A necessidade dessa estratégia decorre do tamanho do desafio a ser enfrentado onde mesmo com a redução

da taxa de crescimento demográfico a demanda por novas moradias na Região, nos próximos vinte anos, alcançara cerca de 1 milhão de unidades, sendo que dessas, mais da terça parte corresponderá à moradias com renda domiciliar de até 2 SM, para qual é imprescindível o apoio direto dos programas governamentais. O acelerado aumento da proporção de idosos na população também requer que parte da oferta habitacional contemple as necessidades especiais dessa faixa.

Assim, o Plano estimula várias formas de produção habitacional abrangendo a moradia de mercado para baixa renda, para reassentamento de famílias de áreas de risco, moradias para aluguel social, moradias adaptadas para idosos, projetos de autogestão com assistência técnica, projetos em imóveis históricos, na região do centro da metrópole, projeto no entorno de estações ferroviárias e centralidades da periferia metropolitana, entre outras iniciativas.

Para o PDUI, a promoção de melhorias na qualidade da moradia da Região Metropolitana passa também por investimentos na infraestrutura e nos serviços urbanos, abrangendo os aspectos do saneamento básico, garantindo o abastecimento de água e a segurança hídrica da metrópole, a coleta e o tratamento de esgoto sanitário, a coleta e destinação adequada de resíduos sólidos, a implantação de obras de drenagem que evitem enchentes em áreas urbanas, a implantação de praças, parques e áreas de lazer, a arborização de vias e espaços públicos, a valorização do transporte ativo (bicicletas e caminhadas), enfim, as condições do entorno habitacional que garantam maior qualidade de vida para os cidadãos. Inclui-se aqui a ampliação da resiliência da população, particularmente nas áreas de baixada, cada vez mais sujeitas aos rigores das intempéries, impostos pelas mudanças climáticas. As propostas de produção de moradias e de regularização de assentamentos precários são apresentadas no Programa Habitar a Metrópole.



Programa de ações prioritárias Habitar a Metrópole (PAP - HM)

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Vista da entrada da Baía da Guanabara
Fotografia: Érika Poletto

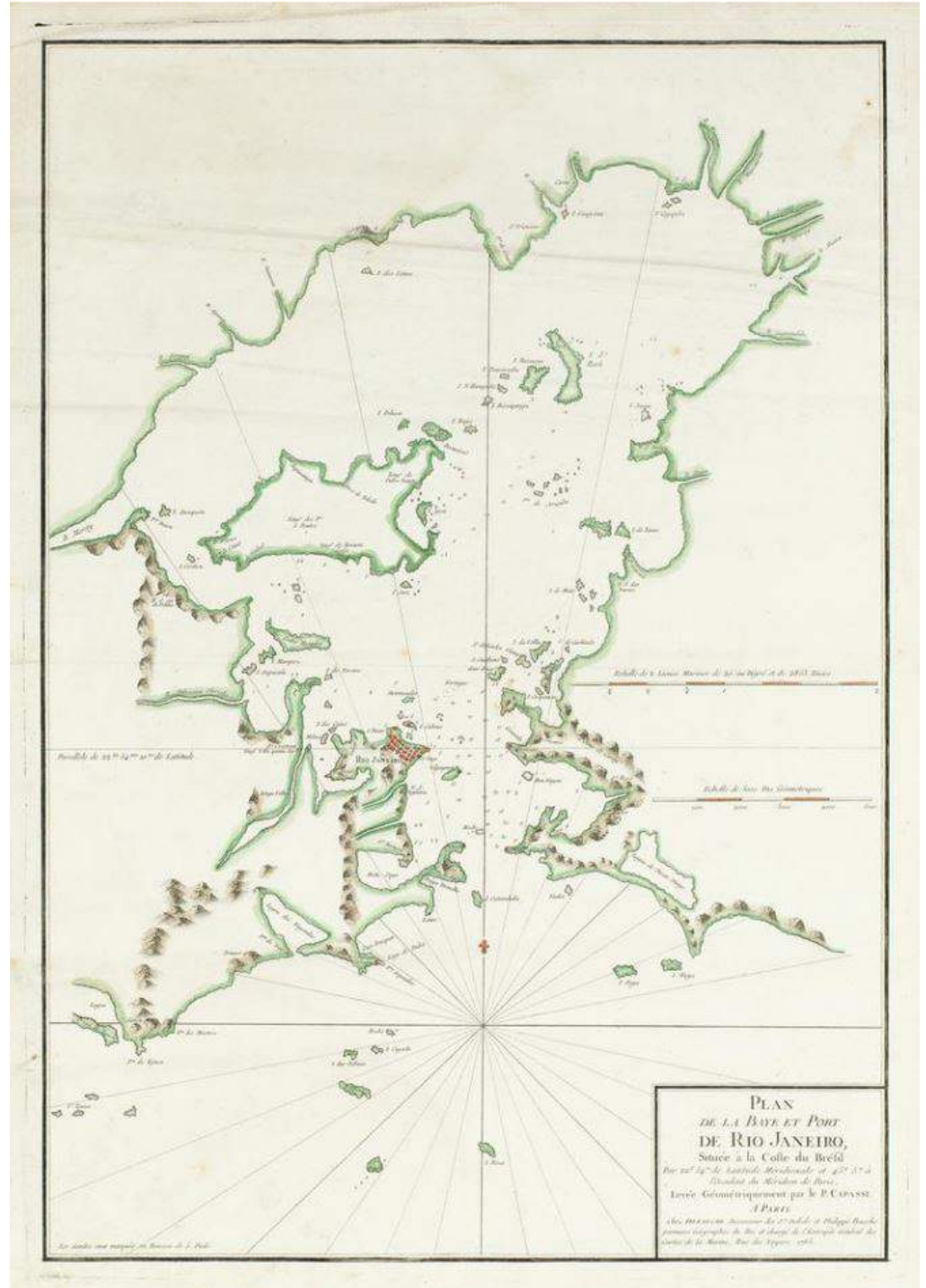


F | A “Reinvenção” das Baías

Reinventar as baías de Guanabara e Sepetiba, sobretudo a Baía de Guanabara, que se encontra no coração da Região Metropolitana, com maior ocupação urbana ao seu redor, é um dos programas prioritários do PDUI e deverá contribuir para a recuperação do patrimônio ambiental e natural, e para o desenvolvimento econômico e social de toda a região. Recuperar e valorizar as baías tem um sentido simbólico, que devolve e ressignifica seus espaços para a população, atualmente tão distanciada desse patrimônio ambiental e cultural. Ao mesmo tempo se recupera uma das mais importantes potencialidades da Região Metropolitana para o desenvolvimento econômico e social. A sua trajetória histórica e condição natural ao abrigo de portos – Rio, Sepetiba –, participa do futuro econômico da metrópole como canal de comunicação com a economia globalizada, perseguindo na incorporação de novas tecnologias e investimentos.

Um amplo conjunto de ações está previsto para favorecer as baías de Guanabara e Sepetiba visando a coexistência entre diferentes interesses nas frentes litorâneas, com enfoque estrutural na recuperação e preservação do patrimônio natural e cultural. Crescer, mas de forma respeitosa ao passado, ao presente e ao futuro. Sua recuperação ambiental deverá ocorrer a partir da despoluição das suas águas, contando com a implantação de um cinturão sanitário ao longo dos rios e das próprias baías, a fim de coletar os esgotos lançados clandestinamente nas redes de drenagem pluvial, possibilitando seu tratamento, diminuindo drasticamente o alto nível de poluição em que elas se encontram. A aposta nessa recuperação possibilita o resgate seu papel de poderoso habitat marinho, salvando ecossistemas, incluindo-se a comunidade de golfinhos, um grande símbolo das baías de Guanabara e Sepetiba e da cidade do Rio de Janeiro.

Limpas e recuperadas, certamente verão potencializados seus usos para lazer, turismo e integração metropolitana, o que está associado à valorização do patrimônio ambiental e cultural das suas cercanias. A Baía de Guanabara, por exemplo, tem um grande potencial ambiental em todo seu entorno, especialmente nos fundos do recôncavo, região menos antropizada, que se estende de Itaoca, no município de São Gonçalo, até Gramacho, em Duque de Caxias, passando pelos municípios de Magé, Itaboraí e Guapimirim.



Plan de la Baye et Port de Rio Janeiro, Située à la Coste du Brésil
Autoria: Jean Claude Dezauche
Acervo: Instituto Moreira Salles

Os territórios que circundam os fundos da Baía de Guanabara deverão ser beneficiados com a valorização das Unidades de Conservação Ambiental ali localizadas, especialmente a Estação Ecológica da Guanabara (ESEC), as Áreas de Proteção Ambiental (APAs) de Guapimirim e Suruí, entre outras unidades de conservação municipais, considerando ainda a ampliação da área preservada ambientalmente, ao incluir a criação do Parque Ambiental de Guapimirim. A valorização ambiental também se dará por meio da implantação de corredores e mosaicos ambientais que deverão promover a conexão das baías com outros ecossistemas, se estendendo até a Serra do Mar.

As ações de cunho ambiental valorizam a paisagem do entorno da baía de Guanabara e Sepetiba e se complementam com a recuperação do patrimônio histórico existente nessa região, principalmente nos municípios de Magé e São Gonçalo. O Plano prevê investimentos para a valorização das Paisagens Culturais de Guia de Pacobaíba, Piedade, Suruí, Estrela e Vila de Inhomirim, que contam com um expressivo acervo e deverão potencializar atividades turísticas e econômicas, beneficiando a população local. Prevê também ações para valorizar todo sistema insular, especialmente as ilhas de Paquetá e Brocoió.

A recuperação do patrimônio inclui os piers e atracadouros históricos de Pacobaíba e Piedade, e se soma à valorização de outros patrimônios existentes, incluindo aqueles utilizados por comunidades tradicionais de pescadores, que também deverão receber atenção e prioridade. Consta no Plano a implantação de novas infraestruturas que ofereçam suporte à criação de linhas de transporte aquaviário, a serem definidas em consonância com o setor privado. Essa é uma das formas de valorizar a Baía de Guanabara, possibilitar a integração entre municípios da Região Metropolitana e promover turismo intrametropolitano, nacional e internacional, incluindo rotas turísticas associadas ao patrimônio histórico e cultural. A

infraestrutura a ser implantada na baía de Guanabara também estimulará a utilização das águas para marinas e a prática de esportes náuticos, lembrando que esse esplendoroso espelho d'água tem sido cenário de regatas internacionais de iatismo. e que, em clubes instalados em sua orla surgiram campeões mundiais dessa modalidade esportiva.

A Baía de Sepetiba também participa desse contexto, buscando uma estratégia que conjugue de forma equilibrada seu potencial ambiental e cênico com a ampliação das atividades econômicas e as demais possibilidades de ocupação do território no seu entorno. A proposta aqui se alicerça, portanto, no equacionamento do resguardo das áreas de fragilidade ambiental - manguezais e restinga de Marambaia, na permanência da escala urbana e social das ilhas da Madeira e de Itacuruçá, na requalificação das praias de Sepetiba e Guaratiba, e no desenvolvimento disciplinado das atividades portuárias e dinâmicas afetas.

A valorização – ou reinvenção – da Baía de Guanabara tem ainda como objetivo a “construção de frentes urbanas voltadas para as linhas d'água, com a criação de cenários e ocupações urbanas que fomentem um sentimento de pertencimento por parte da população e contribuam para a criação de roteiros turísticos e de transporte; para a permanência de comunidades e atividades econômicas tradicionais; para a requalificação de antigas áreas e bairros; e para a implantação de “acupunturas” – recuperação de praias, criação de waterfronts e parques, entre outras iniciativas. Duas regiões do entorno da Baía de Guanabara são especialmente tratadas para se tornarem waterfronts, as orlas de Duque de Caxias, junto a Gramacho, e a de São Gonçalo, em Itaoca, frentes associadas aos Eixos Transversais do Rio Sarapuú (Baixada Fluminense) e do Rio Alcântara (Leste Metropolitano). E ainda, dentro da leitura das Paisagens Culturais, conceito chave para a valorização

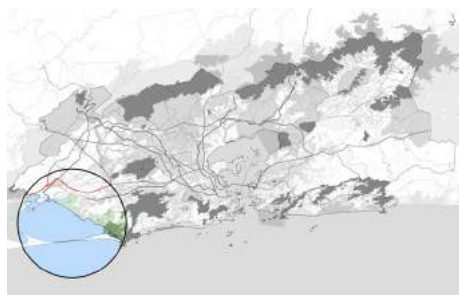
do patrimônio da metrópole, a recuperação de praias no município de Magé, a praia da Esperança junto ao píer Mauá, aquelas junto ao porto e ao pier da Piedade, a praia das Pedrinhas, em São Gonçalo, e ainda praias das ilhas de Paquetá, Governador e Fundão.

O projeto de valorização da Orla de Gramacho e de implantação do Parque do Aterro de Gramacho têm por objetivo melhorar a qualidade de vida dos moradores de baixa renda da localidade e dos habitantes de Duque de Caxias e da Baixada Fluminense, a partir da reconversão total do uso daquela área. O projeto está baseado em três vertentes: inclusão social, recuperação e preservação ambiental e qualificação urbanística e adensamento habitacional. Prevê-se a utilização de uma faixa territorial junto a baía para uso habitacional, além da implantação de um parque ambiental no antigo aterro sanitário de Gramacho, e um píer que possibilite o acesso ao transporte aquaviário.

Não menos significativo é o projeto de valorização da Orla de Itaoca, em São Gonçalo, o que implica no aproveitamento do atracadouro existente no local, construído originalmente para uso do COMPERJ, o que possibilita a implantação projetos de uso econômico da região, onde está prevista a Cidade da Pesca, uma infraestrutura importante para exploração dos recursos marinhos. A valorização de Itaoca inclui também a preservação do patrimônio histórico local, a criação de um parque ambiental onde está localizado o lixão de Itaoca. A localidade deverá ser valorizada como porto de integração das comunidades da Baía de Guanabara, especialmente com as ilhas de Paquetá e Governador, papel já exercido precariamente.



Baía da Guanabara
Fotografia: Érika Poletto



Baía de Sepetiba



- 01 Ilha de Itacuruçá
- 02 Ilha da Madeira
- 03 Praia de Sepetiba
- 04 Pedra de Guaratiba
- 05 Restinga
- 🚢 Porto



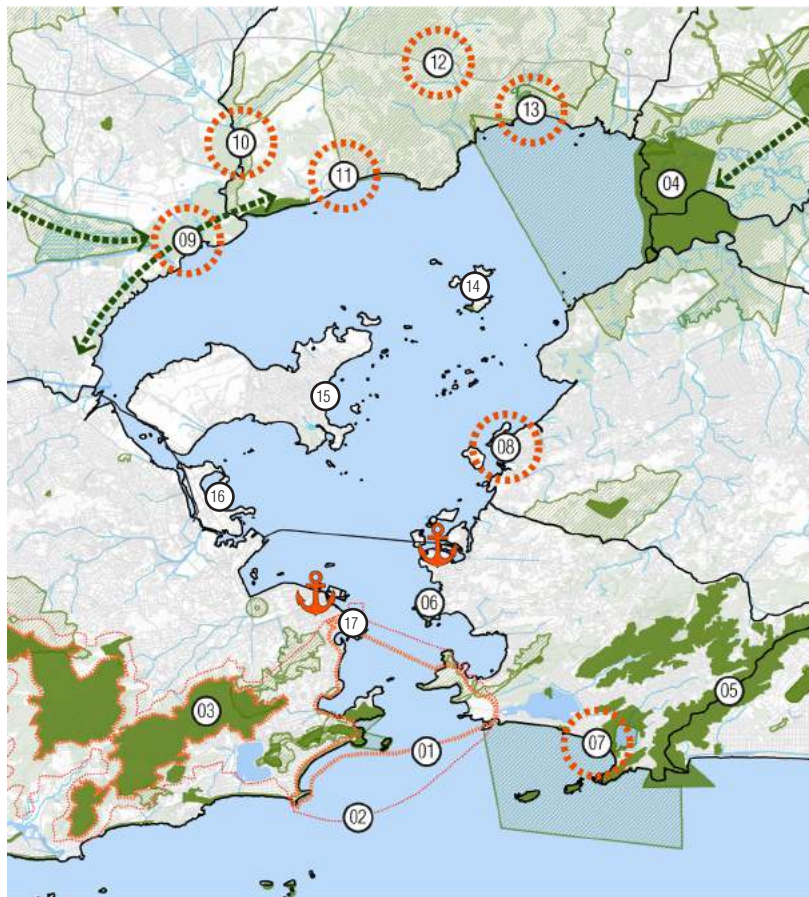
Porto de Itaguai visto da Ilha da Madeira
Fotografia : Érika Poletto



Estação Guia de Pacobaíba, Pacobaíba, Magé
Fotografia : Isabel Sanchez

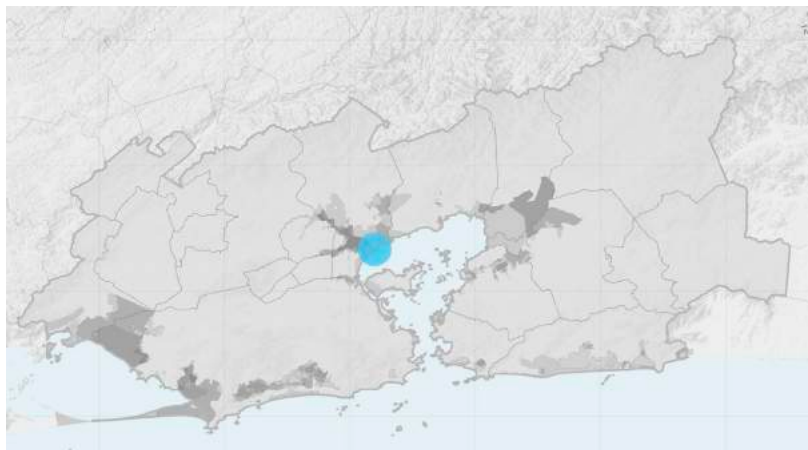


Igreja Matriz de São Nicolau do Suruí, Magé
Fotografia : Érika Poletto



- 01 Sítio da Unesco
- 02 Área de amortecimento Unesco
- 03 Parque Nacional da Tijuca
- 04 Estação Ecológica da Guanabara
- 05 Parque Estadual Serra da Tiririca
- 06 APAU de Niterói
- 07 Paisagem Cultural Itaipu
- 08 Paisagem Cultural Itaoca
- 09 Paisagem Cultural Fundo da Baía
- 10 Paisagem Cultural Estrela
- 11 Paisagem Cultural de Pacobaíba
- 12 Paisagem Cultural Suruí
- 13 Paisagem Cultural Piedade
- 14 Ilha de Paquetá
- 15 Ilha do Governador
- 16 Ilha do Fundão
- 17 Porto Maravilha
- ⚓ Portos





Parque Metropolitano de Gramacho
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Legenda

- Parque Metropolitano da Orla
- Integração de transporte + comércio + institucional
- Área Urbanizável - 15.000 unidades habitacionais
- Equipamentos institucionais
- Limite APP do Mangue
- Sistema viário estruturante/ ligação

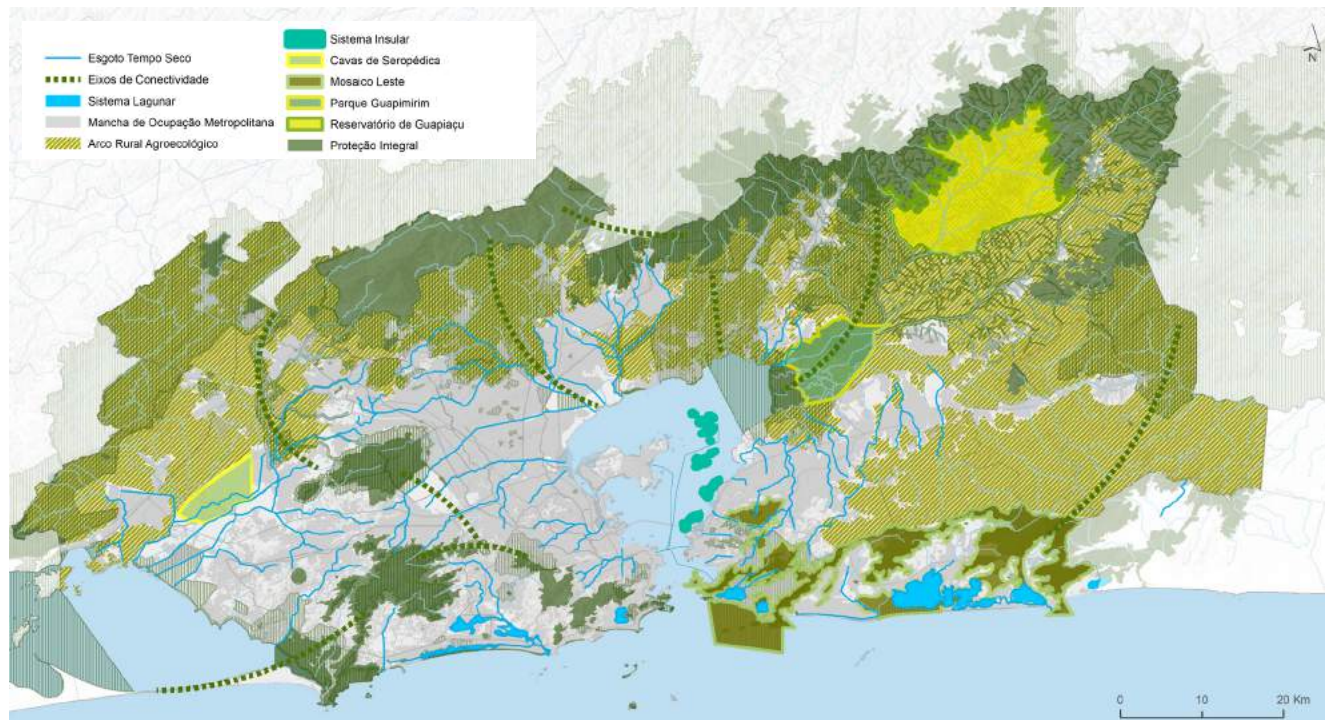
Parque Metropolitano de Gramacho
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



G | O Arco Agroecológico

Com objetivo de promover o desenvolvimento sustentável da metrópole e conter a expansão da mancha urbana, o Plano valoriza as áreas rurais do entorno da RM, o chamado Arco Rural (Agroecológico), onde deverão ser apoiadas atividades de produção agropecuária qualificada, de maneira a poder atender ao mercado da própria RM, incluindo as compras oficiais para escolas e hospitais, hoje abastecidos por produtos importados de outros estados. Mas, também, recebendo assessoria técnica para alcançar a qualidade de produção necessária a adoção de um selo de procedência, que possibilite aumentar o valor agregado dos produtos e atrair consumidores de outras localidades. Para este Arco, prevê-se ainda atividades de turismo rural, explorando o Circuito das Águas e a possível implantação de pequenos reservatórios aproveitando os recursos hídricos que nascem na Serra do Mar.

O Arco Rural Agroecológico se complementa ainda com medidas de proteção de mananciais e áreas de preservação ambiental de todo o entorno da RM e, em especial, promovendo o desenvolvimento da região da bacia do rio Guapiaçu, com objetivo de garantir o abastecimento de água do Leste Metropolitano. As ações de cunho ambiental estão localizadas no Programa Metrópole Sustentável. A leitura de macroaspectos do território se reflete ainda em propostas relativas ao patrimônio natural e cultural que complementam o objetivo máximo de contenção do espraiamento através de diretrizes aplicáveis a diversos trechos do território: o estabelecimento de uma rede de conectividade ambiental entre fragmentos de vegetação existentes – com criação de novas unidades de conservação, elaboração e implantação de planos de manejo, novos parques lineares fluviais urbanos ao longo de áreas de preservação permanente, corpos hídricos e corredores de mobilidade – e a delimitação de paisagens culturais com parâmetros para sua preservação e valorização.

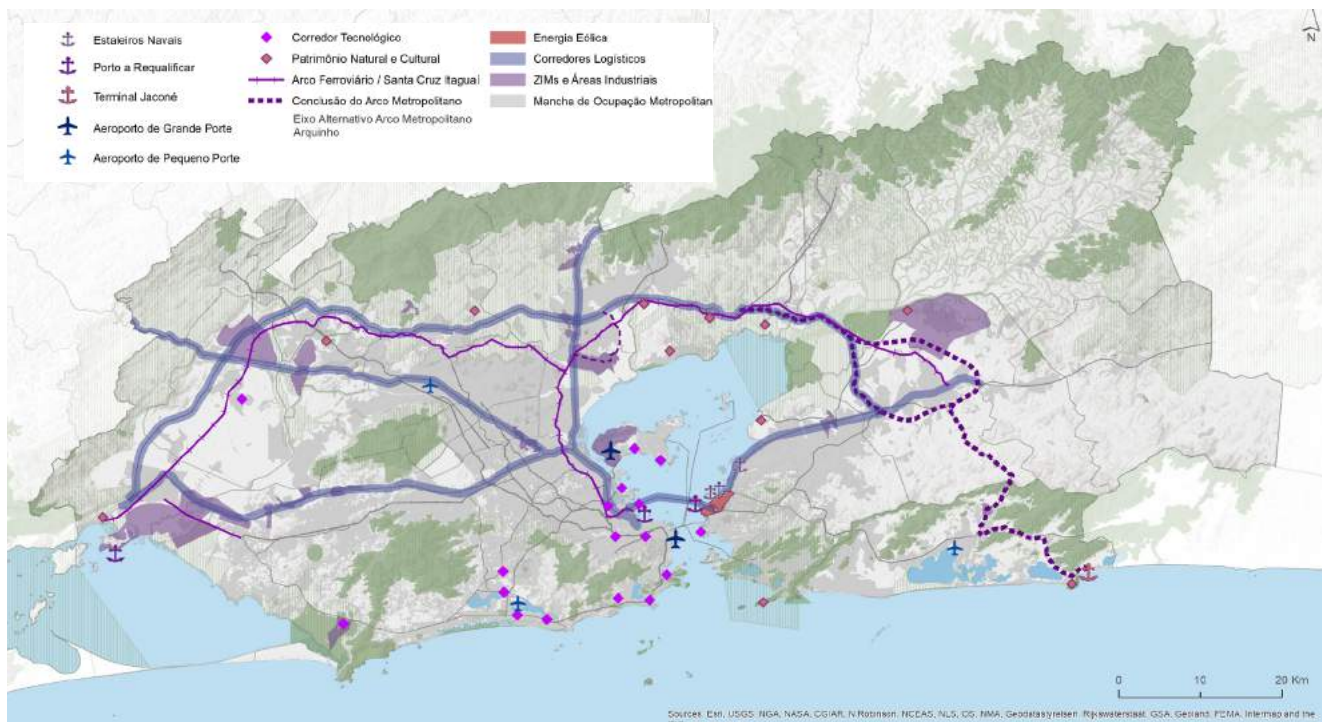


Programa de Ações Prioritárias Metrópole Sustentável
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

H | Expansão Econômica

A valorização da metrópole do Rio de Janeiro está diretamente relacionada com a criação de empregos e de oportunidades de renda nas proximidades dessas centralidades, seguindo a lógica de uma metrópole polinucleada. Nesse sentido, cabe ressaltar que o PDUI se compromete com a função estratégica do Arco Metropolitano, e apoia a implementação de atividades econômicas no seu entorno, incluindo benefícios para os distritos industriais já existentes, localizados junto ao Arco mas, também, próximos aos demais eixos de serviço da metrópole, quais sejam, a Av. Brasil e a Rodovia Mario Covas, e Rodovias BR 040 e Presidente Dutra. Além disso, o PDUI inclui a complementação da infraestrutura necessária para ampliação do papel da RMRJ como porta de acesso do Brasil e da América do Sul, o que deverá impulsionar as atividades logísticas e industriais na periferia metropolitana, particularmente

ao longo do Arco Metropolitano. Estão previstas obras de dragagem dos portos, implantação do Terminal 2, extensão do Arco Metropolitano até o município de Maricá, implantação do Arco Ferroviário, ampliação do Aeroporto do Galeão, implantação do acesso viário de Campos Elísios entre outras medidas que buscam revigorar a economia da RM, reduzindo a dependência de um único setor, instituindo novas oportunidades de emprego e renda, de maneira descentralizada. Ao mesmo tempo, o Plano apoia o desenvolvimento do núcleo central da metrópole, que é visto como centro internacional de pesquisa, desenvolvimento e inovação, devendo-se aproveitar os setores de óleo e gás, saúde, defesa, indústria naval e energia limpa e tecnologias sustentáveis, ampliando a convergência e a sinergia entre as instituições (incluindo as universidades públicas), atraindo capital humano de relevância internacional para a Região Metropolitana. Estas ações compõem o Programa Metrópole Inteligente.



Programa de Ações Prioritárias Metrópole Inteligente
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

I | O Patrimônio Natural e Cultural

As contribuições que o campo do patrimônio natural e cultural têm a oferecer aos recortes eleitos como prioritários ao Plano Estratégico foram expostas ao longo dos capítulos acima. É importante, no entanto, ressaltar, não apenas a transversalidade do assunto como também seu caráter determinante para as ações que forem conduzidas a partir desse exercício de planejamento.

As propostas do Plano relativas ao tema criam instrumentos que permitem a atuação no território no caso de conflitos e oportunidades envolvendo bens naturais e culturais. Após união das metodologias de inventário extenso e de abordagem macro territorial e análise de situações recorrentes na metrópole, buscou-se propor como a riqueza do patrimônio pode não apenas ser preservada, mas também utilizada enquanto ativo econômico, social e ambiental e histórico; ser tomada como baliza para as ações sobre o ambiente natural e construído, assim como para as atividades humanas.

Assim, há propostas dizem respeito ao aumento da cobertura vegetal da região, tendo em vista conjunturas favoráveis do uso do solo existente a corredores de biodiversidade, e a preservação e recuperação de suas águas e solos; premissas que estão presentes nas propostas do Caminho das Águas e do Arco Agroecológico.

Outras enfatizam a delimitação de paisagens culturais da metrópole, e estão presentes na requalificação dos eixos ferroviários e seu entorno; na recuperação de praias, píers, portos e ruínas junto às baías; nas propostas de criação de narrativas, roteiros e eventos, de profissionalização e financiamento, a fim de dar visibilidade a esse imenso e profícuo acervo de lugares, história, arte, pessoas, saberes e fazeres que fazem parte dessa metrópole, abrindo novos horizontes de desenvolvimento social e participando do redesenho da ocupação da metrópole.

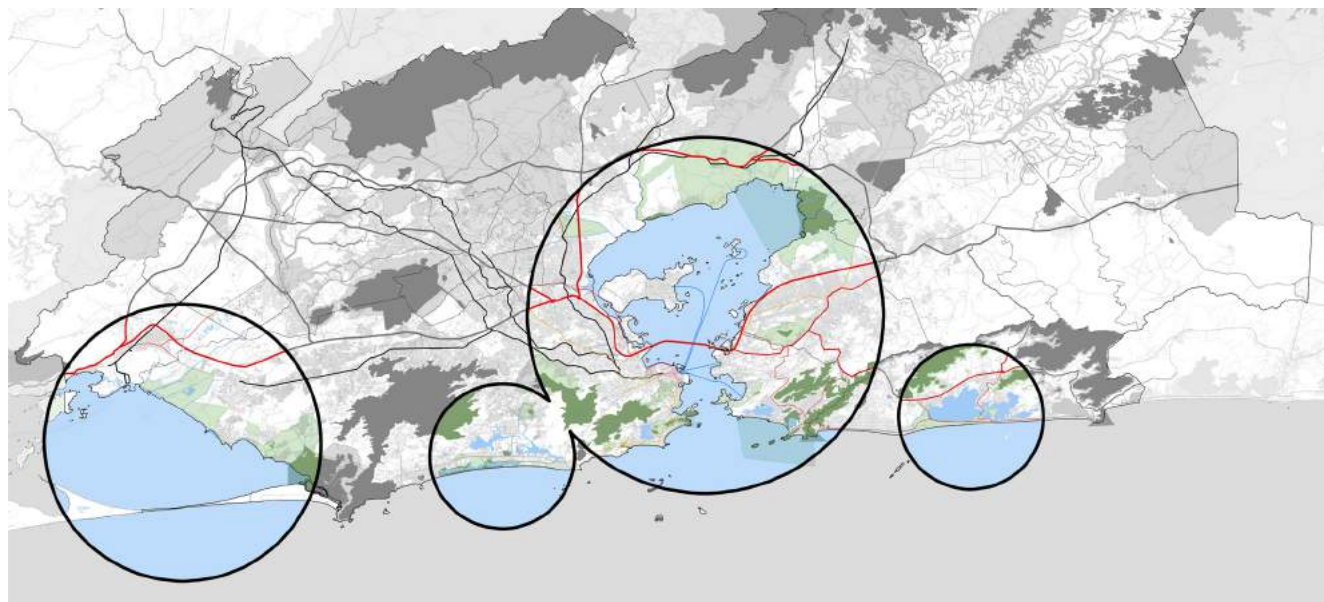
Olhar o território como um sistema de paisagens culturais, embora aborde um conceito ainda relativamente embrionário no Brasil do ponto de vista dos seus instrumentos de gestão, oferece grande potencial, sendo o Rio de Janeiro paisagem cultural brasileira por excelência - e o fato de ter sido a primeira paisagem brasileira

nessa categoria reconhecida pela UNESCO corrobora a capacidade inclusive institucional da região de obter êxito em tal modalidade de política pública.

Ao pensar-se a metrópole das próximas décadas não se pode ignorar, para além do insubstituível valor dos recursos naturais, a condição de equilíbrio e igualdade em que devemos posicionar o homem diante do conjunto das espécies e o contínuo fazer da civilização humana, que inexoravelmente caminha em ciclos e apenas com consciência histórica pode se considerar verdadeiramente em evolução.



Grabén da Guanabara
Fotografia: Felipe Guerra



O conjunto de piers, atracadouros e portos antigos espalhados pelos corpos hídricos da metrópole-baias, lagoas e rios-, quando restaurados e requalificados poderão servir às comunidades pesqueiras, ao uso turístico e a prática de esportes náuticos, bem como aproximar vizinhanças.



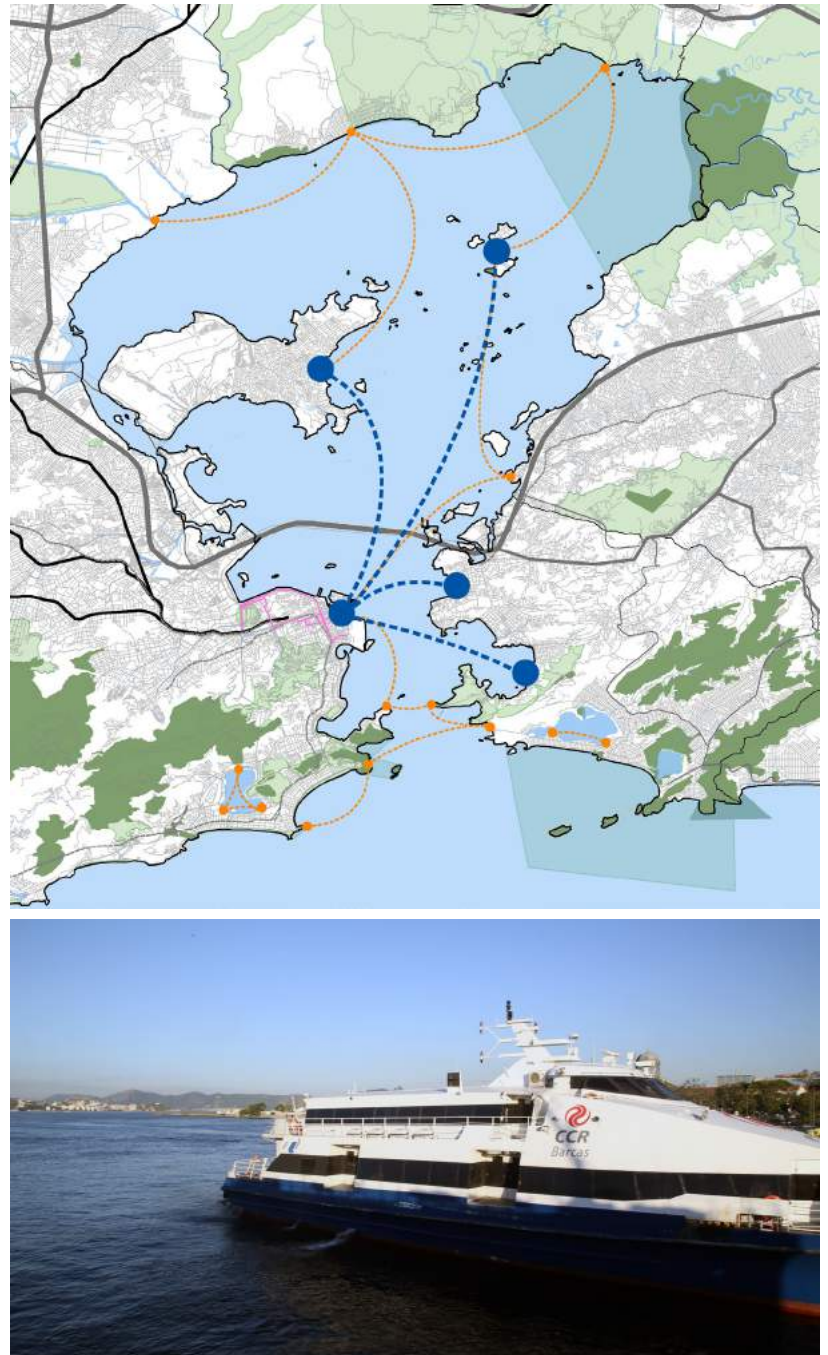
Água e Conectividade
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



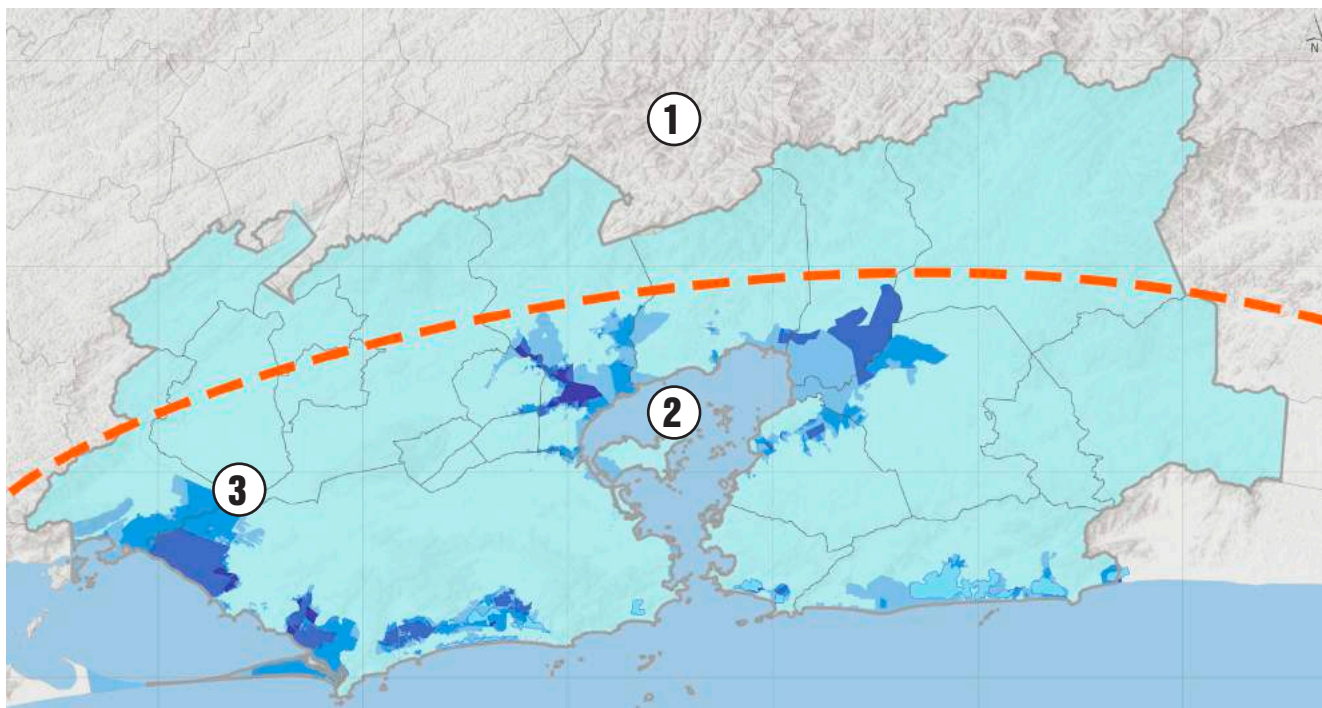
Ponta d'Areia, Niterói
Fotografia : Érika Poletto



Água e Conectividade
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Barcas Rio-Niterói
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)



Projetos Multifuncionais com Água
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

01

Serra do Mar

02

Baía da Guanabara

03

Cavas De Seropédica

Projetos Multifuncionais com Água

As Bacias Hidrográficas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro são o mecanismo de escoamento das águas dos rios e das chuvas, devendo ser pensadas como uma engrenagem complexa que direciona as águas em trajetos que descem da Serra do Mar, percorrem os corpos d'água da baixada e seguem para a Baía da Guanabara, para a Baía de Sepetiba, para o mar.

Os Projetos Multifuncionais Com Água visam contribuir com o melhor aproveitamento dessas águas, incorporando soluções de drenagem e contenção de cheias à transformação do território, propondo novos usos e contribuindo com soluções integradas; desta forma, o desenho com a água é o resultado da macrodrenagem associada ao desenvolvimento territorial da Região.

Macrodrenagem e Resiliência:

Parque Ambiental Porto Estrela

Parte do município de Magé tangencia a Baía da Guanabara na várzea dos rios Saracuruna, Estrela e afluentes onde uma vasta área alagável impossibilita a ocupação humana.

No entanto, em meio aos Rios em um trecho de cota mais alta estão as ruínas do Porto Estrela, uma das várias paragens da Estrada Real por onde escoou a produção do Ciclo do Ouro.

No entorno deste conjunto estão áreas urbanizadas que sofrem com enchentes recorrentes, dificultando seu desenvolvimento.

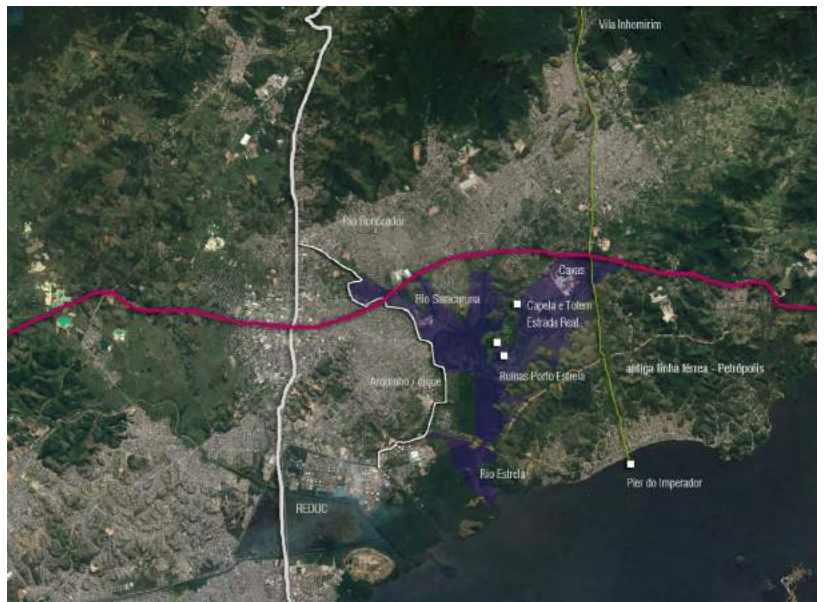
A criação de uma APA com a estruturação de um dique para conter as enchentes e o mapeamento de um circuito histórico-ambiental poderão contribuir de forma multifuncional com o desenvolvimento do município e região, atraindo visitantes e turistas.



Capela Nossa Senhora da Piedade do Inhomirim
Fotografia : Érika Poletto



Parque Ambiental Porto Estrela
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

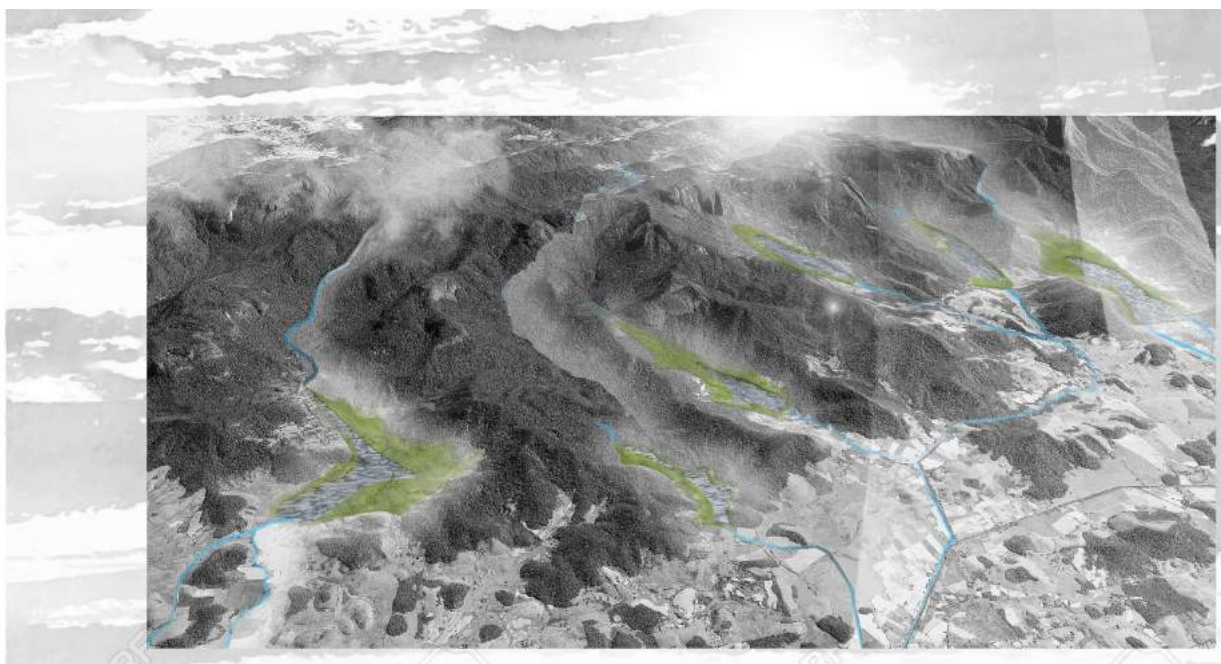


Parque Ambiental Porto Estrela
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Serra do Mar: Água como Patrimônio

Alguns mananciais podem comportar projetos mais complexos para a utilização de todo o seu potencial como estância hidromineral.

Equipamentos esportivos, de lazer com água e trilhas para caminhada podem caracterizar estes destinos turísticos na Serra do Mar.



Mananciais na Serra do Mar

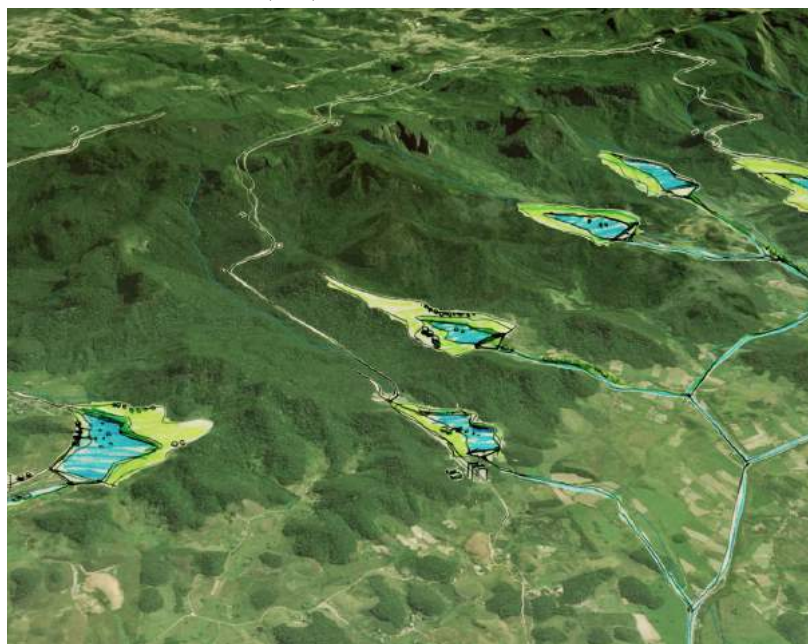
Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Trilhas e estradas vicinais conectam essa rede de pequenos pontos de interesse em toda a encosta da Serra do Mar e podem ser requalificadas, com placas informativas e entrepostos.

Promover a elaboração e a implantação de plano de desenvolvimento regional do Circuito das Águas aproveitando rios, córregos e cachoeiras, estimulando atividades econômicas - turismo e lazer rural, pousadas, agricultura agroecológica.



Trilha Transcarioca
 Fonte: Trilha Transcarioca (2018)



Mananciais na Serra do Mar
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Cavas de Seropédica:

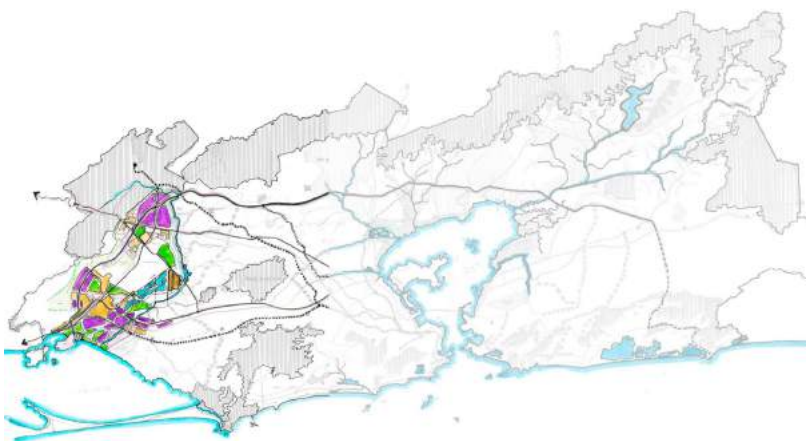
Represas e o Abastecimento da Indústria

A proposta prevê outros usos que contribuem com a potencialização desta nova paisagem.

Numa das extremidades está o Campus Rural da UFRJ, que pode atrair estudantes da região com novos cursos voltados para tecnologias portuárias, náuticas e ambientais.

A requalificação do Bairro Jardins permite integrar as cavas à sua paisagem com usos de lazer e recreação. Uma de suas bordas acompanha o Rio Guandú e poderá se transformar com a criação de um parque linear pra uso dos moradores – uma frente para a água.

Na extremidade oeste, a expansão urbana de Itaguaí poderá se consolidar de forma integrada com as represas, tirando partido desta paisagem e de usos possíveis como parques, lazer, recreação e equipamentos públicos.



Cavas De Seropédica

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

O principal objetivo de transformar as cavas de extração de areia de Seropédica em grandes represas é abastecer o complexo industrial e logístico do Porto de Sepetiba.

O projeto prevê a interligação das cavas existentes para gerar grandes volumes perenes de água, considerando o lençol freático aflorado e cursos d' água como o Rio Guandú e o Rio da Guarda.

A planta de captação de água poderá ocupar um espaço dentro do território destinado à ampliação da indústria e logística.



- 01** Estrada Rio-São Paulo
- 02** UFRJ-Campus Rural
- 03** Captação Rio Guandu
- 04** Novo Acesso UFRJ
- 05** Parque Urbano
- 06** Conexão Cavas
- 07** Bairro Jardins
- 08** Parque Rio Guandu
- 09** Fundos de Vale
- 10** Captação de água p/ Indústria

Cavas De Seropédica
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

J | Governar a Metrópole

A preocupação com a gestão pública levou o Plano a incluir um conjunto de propostas e ações visando viabilizar uma Governança Metropolitana formalmente instituída em Lei Complementar estadual, cabendo promover o fortalecimento do órgão metropolitano que vier a ser criado e construir uma capacidade de planejamento integrado. Aperfeiçoar continuamente essa Governança Metropolitana necessitará do comprometimento de todos os agentes políticos com esquemas eficientes de compartilhamento de decisões e iniciativas.

Nesse sentido, é pertinente promover arranjos institucionais que levem a um maior dinamismo metropolitano, incluindo a formação de consórcios públicos, de maneira a incentivar a cooperação intermunicipal. O Plano propõe estimular os municípios a instituir e utilizar instrumentos urbanísticos inovadores e garantir maior equidade nas decisões municipais de impacto metropolitano. No cenário metropolitano é importante viabilizar a integração entre as diretrizes metropolitanas e as políticas setoriais e orçamentos de todas as esferas de governo que incidem no território da RMRJ.

As políticas públicas necessitarão de recursos cabendo promover bases sustentáveis para a alavancagem de recursos adicionais e sua utilização eficiente, por meio de inovar e reforçar estratégias tributárias e financeiras incluindo a elaboração, no longo prazo, de cadastro técnico multifinalitário. Outras diretrizes incluem: articular a alimentação permanente do Fundo Metropolitano para financiar os investimentos de interesse metropolitano definidos nas estratégias do PDUI; reduzir a excessiva dependência dos entes municipais das transferências correntes; estimular parcerias com o setor privado, incluindo articulações com cooperativas, organizações comunitárias e outras entidades da sociedade civil organizada, por meio de PPPs ou outros arranjos; estimular a ampliação da adoção de políticas públicas integradas no território, para ampliar a eficiência do gasto público.

Para uma boa implementação do Plano Metropolitano, é imprescindível promover a integração mais eficiente da sociedade civil organizada ao processo de planejamento metropolitano e municipal, instituindo canais de participação institucional e atraindo a cooperação de

instituições com foco em gestão pública, sempre aproveitando as novas tecnologias de informação e comunicação. Uma melhor gestão da informação passa pela capacitação profissional e funcional diferenciada dos servidores públicos municipais e estaduais, de modo a poderem contribuir em uma melhor gestão da informação, dentro de um Sistema Unificado de Informação Metropolitana, com base georreferenciada e acesso público, que dará suporte para as decisões de governança metropolitana, propiciando uma cultura da informação que, entre outros resultados, apoiará o processo de monitoração e avaliação dos resultados da evolução da RMRJ e da implementação do PDUI.

A reconfiguração espacial metropolitana

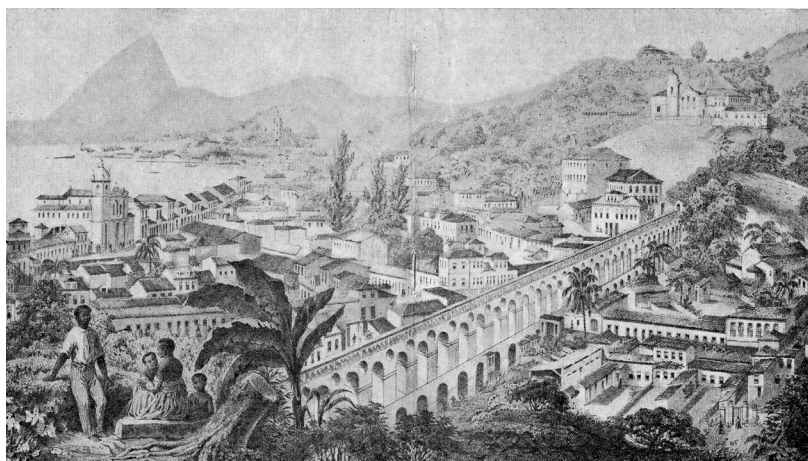
O Plano Metropolitano foi pensado em uma perspectiva que prevê a reconfiguração espacial de todo o território, considerando todo o cabedal de conhecimento acumulado nos passos anteriores da elaboração do Plano. Tal reconfiguração é a síntese das aspirações e desafios identificados materializada no território, considerando a leitura realizada para as Macrorregiões de Planejamento (MDP Oeste, Hipercentro, Norte, Nordeste e Leste). Além das MDPs, compõem essa estratégia a Proposta de Reconfiguração Espacial, o Programa de Ações Prioritárias, o Macrozoneamento Metropolitano, e as Zonas de Interesse Metropolitano, que são apresentadas resumidamente a seguir.

- **A Proposta de Reconfiguração Espacial (PRE)** traz em seu bojo referências para conter o espraiamento da mancha urbana; adensar, qualificar e diversificar a ocupação urbana; fortalecer as centralidades secundárias, terciárias e de estruturação do território; valorizar o meio ambiente e as atividades rurais da metrópole; qualificar os espaços já urbanizados carentes de infraestrutura; implantar áreas de atividades econômicas e industriais; entre outros aspectos. A PRE busca contemplar, de forma integrada, os elementos orientadores da ocupação territorial, considerando as propostas apresentadas no processo participativo do Plano, os diagnósticos e as análises dos eixos estruturantes.
- **O Macrozoneamento Metropolitano (MZM)**, importante instrumento urbanístico assegurado pelo Estatuto da Metrópole, busca estabelecer os elementos orientadores do ordenamento territorial metropolitano, considerando os princípios que embasam a proposta de Reconfiguração Espacial. Nele, são identificadas Macrozonas Metropolitanas e delineadas diretrizes gerais para uso e ocupação do solo, além de serem apontados os principais eixos metropolitanos, que recebem tratamento específico. O Macrozoneamento Metropolitano apresentado constitui uma proposta de ordenamento de grandes porções do território que deverão ser posteriormente debatidas e consensuadas com os municípios integrantes da RMRJ, contando com articulação da Governança Metropolitana, de modo a orientar as revisões dos Planos Diretores Municipais a partir das diretrizes de comum interesse. Ressalta-se que os municípios, por orientação do Estatuto da Metrópole, deverão adequar os

seus instrumentos de planejamento aos interesses e funções comuns metropolitanas.

- **As Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs)** aponta determinados territórios onde o interesse metropolitano deve prevalecer sobre as proposições locais, e indica a realização de ações a serem promovidas pelo órgão metropolitana, de preferência com a participação dos municípios. As ZIMs são classificadas em Ambientais, Urbanas, Econômicas e Sociais, segundo as suas características mais relevantes, e estão vinculadas a uma ou mais ações que tratam da implementação de propostas integradas, pretendidas para aquele território. As ZIMs mencionam as Ações relativas ao seu desenvolvimento territorial, e pressupõem a possibilidade de aplicação compartilhada dos instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001), de forma articulada com os municípios.

Por fim, a Reconfiguração Espacial Metropolitana (REM), com horizontes de Curto, Médio e Longo Prazos, consolida todo o processo de reconfiguração proposto pelo Plano Metropolitano, levando em consideração as especificidades de cada Macrorregião de Planejamento (MDPs), as conclusões indicadas nas Propostas de Reconfiguração Espacial (PRE), as implicações territoriais previstas no Macrozoneamento Metropolitano (MZ), e as características e as propostas para as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs).



Panorama do Rio em 1854

Fonte: Gastão Cruls | Aparência do Rio de Janeiro

O macrozoneamento metropolitano

O Macrozoneamento definido pelo Plano é um elemento fundamental dentro da estratégia de reconfiguração espacial da metrópole, consagrando as principais diretrizes para uso e ocupação do solo e para o ordenamento do território metropolitano. Nesse sentido, esse instrumento traça diretrizes para grandes porções territoriais, baseadas nas suas características urbanísticas, ambientais, sociais e regionais. Esse instrumento busca atender a premissas e pontos-chave do Plano, entre eles a promoção de uma polinucleação urbana; a contenção do espraiamento urbano; o adensamento de áreas urbanas junto a centralidades e eixos de mobilidade; a qualificação de áreas urbanas com maior precariedade de infraestrutura e equipamentos sociais; a preservação das áreas ambientais; o desenvolvimento rural e agroecológico; e a promoção do desenvolvimento econômico.

O Macrozoneamento Metropolitano deverá orientar os ajustes necessários nos zoneamentos municipais, conforme o preconizado no Estatuto da Metrópole, que estabelece o prazo de dois anos para que os planos diretores municipais se adequem às diretrizes do Plano Metropolitano. A definição de diferentes macrozonas visa pactuar o padrão de uso e ocupação do solo para toda a RM, a partir de uma visão de conjunta do território. São assim seus objetivos a identificação e a caracterização das áreas com propósitos comuns da região metropolitana, de acordo com sua função predominante proposta no Plano. As características dos zoneamentos e seus limites deverão ser debatidos e consensuados no âmbito da Governança Metropolitana.

O Macrozoneamento Metropolitano aqui proposto é composto pelas seguintes macrozonas:

Macrozona de Preservação (MPR)

Caracterizada pelo conjunto das áreas de proteção integral do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), são áreas de grande valor ambiental a serem integralmente protegidas. Nestas UCs serão permitidos os usos indicados na legislação do setor e nos respectivos Planos de Manejo.

Macrozona de Consolidação (MCO)

É aquela composta pelas áreas mais adensadas do ponto de vista habitacional e/ou com maior concentração de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos; que já alcançou um grau básico de urbanização, mas que ainda requer qualificação urbanística em algumas regiões, com especial atenção aos aglomerados subnormais.

Macrozona de Qualificação (MQU)

Caracteriza-se por apresentar infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos incompletos, podendo ainda haver deficiência de comércio e serviços. Nessa macrozona pretende-se estimular a ocupação qualificada do território, ampliando a urbanização existente e as oportunidades de emprego.

Macrozona Agroecológica e de Contenção (MAC)

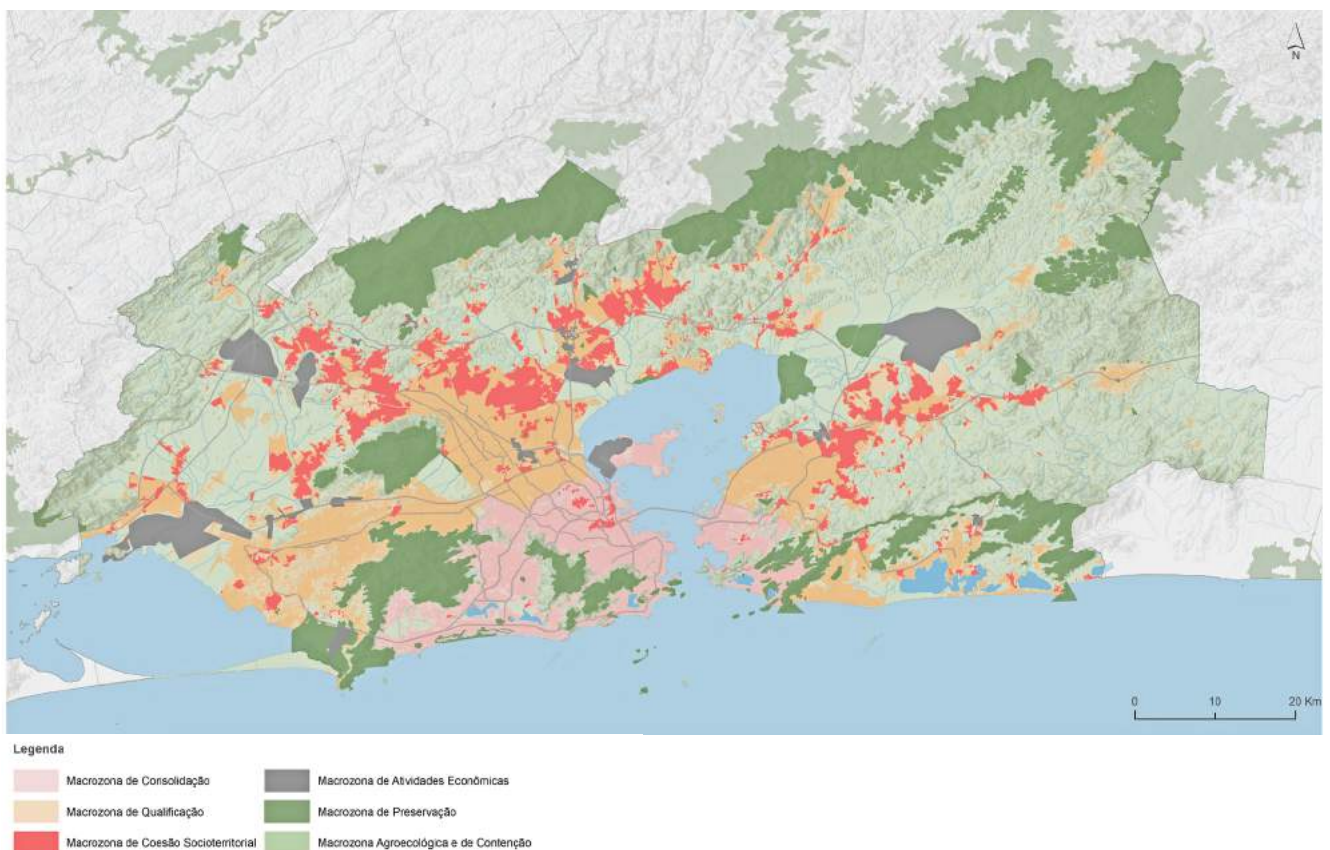
Essa macrozona é predominantemente composta por áreas urbanas de baixíssima densidade, por áreas rurais, por áreas de transição junto a unidades de conservação ambiental, e por outras áreas onde se pretende desestimular e até mesmo restringir a ocupação urbana. As áreas rurais terão uso predominante voltado às atividades relacionadas com a produção rural, tais como agricultura, pecuária e silvicultura, e a atividades complementares, como o turismo rural e a agroindústria.

Macrozona de Atividades Econômicas (MAE)

São aquelas caracterizadas por apresentar predominantemente usos industriais e de serviços de médio e grande porte, instalações de logística e outras estruturas econômicas de maior vulto, que são reconhecidas como importantes para a Região Metropolitana.

Macrozona de Coesão Sócio-Territorial

A Macrozona de Coesão Territorial foi definida levando em consideração os piores níveis de três importantes indicadores compostos (Índice de Vulnerabilidade Social, Tipologia Intraurbana e Índice de Desenvolvimento Humano) com o objetivo de identificar as áreas mais vulneráveis nos aspectos sócio-territoriais na região metropolitana.



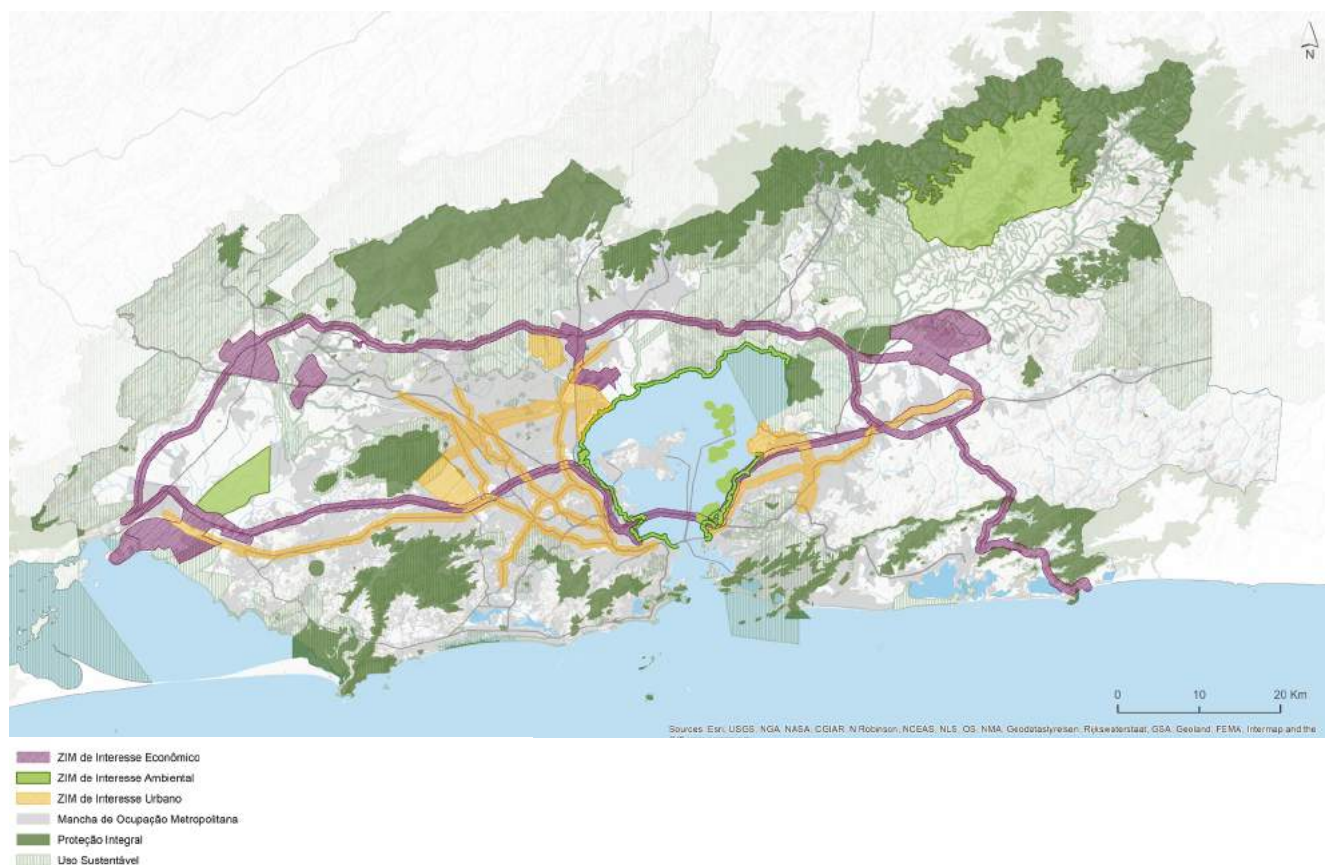
Mapa do Macrozoneamento Metropolitano

Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

As Zonas de Interesse Metropolitano

Visando a implementação das suas iniciativas, programas e ações, o Plano Metropolitano estabeleceu Zonas de Interesse Metropolitano - ZIMs que visam sinalizar, para todos os agentes e instituições, a importância dessas áreas para o exercício das funções públicas de interesse comum da metrópole, que devem superar os interesses locais. Avalia-se que para alcançar os resultados pretendidos no Plano, é imprescindível o apoio de todos os atores metropolitanos, em especial os representantes dos municípios. A criação das ZIMs abre uma oportunidade para a atuação conjunta dos agentes públicos e privados para o alcance de uma real cidadania metropolitana.

As ZIMs estão organizadas em Zona de Interesse Ambiental (ZIM-A), Zona de Interesse Econômico (ZIM-E) e Zona de Interesse Metropolitano Urbano (ZIM-U), segundo as suas características



Mapa das Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM)
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

Tabela Geral das ZIM's
ZIM A1 - Cavas de Seropédica
ZIM A2 - Manancial Guapiaçú
ZIM A3 - Sistema Insular da Baía de Guanabara
ZIM A4 - Orla da Baía de Guanabara
ZIM A5 - Margem dos Rios para implantação de Cinturão Sanitário
ZIM A6 - Lagoas e suas margens para implantação de Cinturão Sanitário
ZIM E1 - Arco Metropolitano
ZIM E2 - Avenida Brasil / Rodovia Mário Covas
ZIM E3 - Zona de Interesse Econômico Itaguaí/Santa Cruz
ZIM E4 - Zona de Interesse Econômico Seropédica
ZIM E5 - Zona de Interesse Econômico Queimados
ZIM E6 - Zona de Interesse Econômico Duque de Caxias
ZIM E7 - Zona de Interesse Econômico Itaboraí
ZIM E8 - Zona de Interesse Econômico Polo Intermodal de Queimados
ZIM U1 - Eixo Transversal Sarapuí
ZIM U2 - Orla de Caxias
ZIM U3 - Eixo Transversal Alcântara
ZIM U4 - Orla de Itaoca
ZIM U5 - Eixos de Adensamento Urbano e Habitacional
ZIM U6 - Eixo Santa Cruz - Itaguaí
ZIM U7 - Gericinó
ZIM U8 - Cidade dos Meninos
ZIM U9 - Área da Pavuna
ZIM U10 - Pontos Nodais
ZIM U11- Central do Brasil

Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM)
 Fonte: Consórcio Quanta | Lerner (2018)

mais relevantes, e estão vinculadas a uma ou mais ações que tratam da implementação de propostas integradas, pretendidas para aquele território. Seguem suas vocações respectivas e abrangem importantes estruturas ferroviárias, rodoviárias, e portuárias, âncoras econômicas, áreas de grande relevância ambiental, vazios urbanos expressivos e áreas vocacionadas à recuperação ambiental.

As Zonas de Interesse Metropolitano servem para sublinhar o interesse metropolitano no desenvolvimento de ações em determinadas porções territoriais. Podem envolver um ou mais municípios, mas, ressalta-se que, nos territórios delimitados como ZIMs, pretende-se que o interesse metropolitano prevaleça sobre as proposições locais e se sobreponha às demais zonas urbanísticas, quer sejam municipais ou mesmo de caráter metropolitano. Elas também pressupõem a possibilidade de aplicação compartilhada dos instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto das Cidades (Lei Federal 10.257/2001), de forma articulada com os municípios, ou no formato interfederativo, conforme preconiza o Estatuto da Metrópole (Lei Federal 13.089/2015), como um dos instrumentos a ser utilizado no seu desenvolvimento integrado de determinados territórios.

Nas ZIMs delineadas prevê-se, de maneira articulada com os municípios, que poderá ser adotado um zoneamento urbanístico específico, com objetivo de apoiar projetos de desenvolvimento territorial, de maneira a viabilizar ações contempladas no Plano, a exemplo dos projetos integrados, onde se prevê a captura de mais valia por meio de operações urbanas consorciadas.

As ZIMs são áreas onde é estratégico que a decisão sobre o território sempre seja tomada por mais de um ente federativo, em especial por mais de um município. Por isso, elementos como áreas e eixos de conexão metropolitana são importantes, pois dar a eles o mesmo “tratamento urbanístico” de recuperação contribui para a harmonização do território ao evitar a competição ou a ampliação das desigualdades.

A implementação do plano

O desenvolvimento não é uma simples questão de aumento de oferta de bens ou de acumulação de capital, possui ele um sentido, é um conjunto de respostas a um projeto de autotransformação de uma coletividade humana; quando o projeto social prioriza a efetiva melhoria das condições de vida dessa população, o crescimento se metamorfoseia em desenvolvimento.

Celso Furtado

Elementos-chave das Estratégias de Implementação

Traçados os caminhos da metrópole que faremos, considerando todos os programas de ações prioritárias e a reconfiguração espacial metropolitana, há que se avançar nos passos para sua implementação.

Para o desenvolvimento dessas estratégias de implementação, três elementos são fundamentais: os cenários estabelecidos, de curto, médio e longo prazos; a capacidade de investimento dos municípios da RMRJ e do Estado do Rio de Janeiro; e as ações integradas, organizadas nos PAPS.

Os Cenários tiveram a missão de valorizar as premissas definidas para o Plano, a Visão de Futuro e os Objetivos Metropolitanos, bem como as principais diretrizes dos Eixos Estruturantes e o processo participativo ocorrido durante sua elaboração.

É estratégico para dar tração ao Plano que sejam priorizadas ações que apresentem a melhor relação de custo-benefício; que tenham grande reconhecimento e atendam necessidades básicas da população; e que possam servir de exemplo e tenham potencialidade para alavancar outras iniciativas similares, criando ciclos positivos ao longo do tempo e no território; e, ainda, que possam ser realizadas com recursos possíveis de serem mobilizados, a curto e médio e longo prazos. O Plano utiliza a estratégia de “mudar para

fazer”, ou seja, realizar ações que tratem de entregar resultados palpáveis e/ou emblemáticos que possam mobilizar mais recursos e apoio social e empresarial, se traduzindo em maior sustentabilidade econômica, social e ambiental para a metrópole.

Os Programas de Ações Prioritárias - PAPS representam ideias-força que abarcam todo um conjunto de prioridades que contempla e integra propostas advindas dos eixos estruturantes e do processo participativo. Os Programas, organizados territorialmente ou por áreas temáticas são emblemáticos e fundamentais para o desenvolvimento da metrópole, promovendo maior sinergia entre as ações, criando marcas positivas no território, e possibilitando resultados mais expressivos.

No curto prazo, é estratégico investir na Governança Metropolitana e na Gestão Pública, posto que são arenas fundamentais ao equacionamento das ações prioritárias e ao estabelecimento do ritmo possível de implantação do plano em todos os cenários.

É fundamental formalizar o arranjo da Governança Metropolitana, de maneira a se estabelecer uma institucionalidade que viabilize um processo estável de tomada de decisões, de gestão compartilhada e de financiamento solidário de projetos metropolitanos. Nesse bojo, deverá também ser aprovado o próprio Plano Metropolitanos, conferindo ao instrumento uma força de lei que será relevante no seu processo de implementação.

Em um cenário de grande restrição orçamentária, a Governança Metropolitana deverá incentivar

projetos realizados em parcerias interfederativas que possam articular recursos de municípios, estado e União; estimular parcerias público-privadas (PPP), explorando instrumentos inovadores na ótica financeira e no aproveitamento do dinamismo urbanístico e econômico; apoiar a estruturação de gestões públicas para atrair investimentos privados; promover a utilização de ativos imobiliários de municípios, estado e União para a composição de fundos e projetos de interesse público; e adotar novos paradigmas sustentáveis de financiamento de projetos, obras e serviços, utilizando recursos de taxas e subsídios cruzados arrecadados no próprio setor (a exemplo do saneamento e da mobilidade).

A Governança Metropolitana tem o papel crucial de maetrina de todo esse processo, estimulando a cooperação entre todos os níveis de governo; promovendo a modernização e o uso eficiente dos instrumentos de planejamento territorial, urbanístico, ambiental e financeiro, contribuindo inclusive com insumos e capacitação; fomentando e mantendo o interesse e a adesão da sociedade ao projeto metropolitano; promovendo e articulando parcerias e iniciativas com as forças da sociedade; incentivando a modernização do instrumental para o planejamento em todos os eixos do Plano; valorizando e estimulando iniciativas locais, que conduzem ao exercício da cidadania e de valorização da metrópole.

A implantação do Plano avançará na medida em que a Governança Metropolitana conseguir desenvolver um espírito de solidariedade e cooperação entre os municípios, estado e União; acordar uma estratégia de financiamento comum para as prioridades metropolitanas; evitar que os municípios menores se tornem reféns das prioridades do Estado e/ou do município-polo; alinhar políticas setoriais com as prioridades metropolitanas; definir um protocolo que vincule as ações dos entes autônomos às decisões do processo de planejamento participativo; apoiar

a elaboração de projetos e sensibilizar a União para financiar Programas e Ações do PDUI; construir um sentimento de cidadania metropolitana e mobilizar a sociedade para as suas iniciativas; e oferecer segurança institucional e mobilizar investimentos privados; entre outros.

Ao Governo do Estado do Rio de Janeiro é pertinente a melhoria da gestão, de maneira a superar as crises fiscal, financeira e política, restaurando a confiança de investidores, possibilitando a recuperação da capacidade de investimentos, a realização de parcerias interfederativas e a retomada de financiamentos de projetos por meio de organismos e agentes financeiros nacionais e internacionais. Ao Governo Federal, cabe a disponibilização de recursos para projetos metropolitanos alinhados com as políticas da área de desenvolvimento urbano.

Ressaltasse que as iniciativas de Governança Metropolitana e de Gestão Pública que vierem a ser realizadas em curto prazo, ditarão a escolha das ações prioritárias e o ritmo da implantação do Plano Metropolitano nas etapas seguintes, de médio e longo prazo, bem como, o alcance dos resultados previstos.

Na linha mestra da melhoria da gestão pública, destaca-se ainda a revisão dos planos diretores e de estudos internos para uma maior/melhor captação de recursos próprios; capacitação dos servidores; e a batalha pela realização das reformas estruturais de cunho administrativo, fiscal e legislativo em todos os âmbitos de governo.

Os Instrumentos de Implementação

Para sua consecução, o Plano Metropolitano se serve também de um robusto elenco de instrumentos de implantação - os quais estão relacionados a questões institucionais, legais, financeiras, informativas e de participação -, e que dão o suporte integrado à execução e efetividade das ações norteadas pelas estratégias delineadas nos PAPs.

São cinco os conjuntos de instrumentos de destaque, sendo eles os arranjos institucionais, os mecanismos de participação, os mecanismos financeiros, a gestão da informática e os ajustes jurídicos.

Os Arranjos Institucionais, ferramentas para garantir a execução das ações prioritárias, têm como alicerce jurídico a Lei Federal de Parcerias Público-Privadas (Lei nº 11.079, de 30/12/2004) e a Lei Federal de Consórcios Públicos (Lei nº 11.107, de 06/04/2005), com a regulamentação dada pelo Decreto nº 6.017, de 17/01/2007, que juntas abrem espaços para parcerias tanto entre agentes públicos quanto entre agentes públicos e privados.

Dentre os Mecanismos de Participação, sobressai-se que a Governança Metropolitana será composta por dois conselhos, um Deliberativo e um Consultivo, e terá como órgão executor a Agência Executiva. Essas instâncias têm a responsabilidade de articular, ouvir, deliberar, executar e acompanhar o planejamento e a gestão da metrópole. O órgão máximo é o Conselho Deliberativo, fórum de articulação política, composto pelos 21 prefeitos dos municípios metropolitanos e pelo governador do estado. A Agência Executiva, como o nome indica, é o braço de execução das deliberações metropolitanas, tendo também a atribuição de dar o suporte necessário ao Conselho Deliberativo

no exercício de suas atribuições. O Conselho Consultivo, formado pela sociedade civil organizada, é o fórum por excelência da participação social no interior da governança metropolitana, assegurando tanto a participação da população nos processos de planejamento e tomada de decisões quanto no acompanhamento de sua execução.

Os Mecanismos Financeiros abrangem estratégias para o fortalecimento da capacidade de investimento dos municípios, por meio do aprimoramento de seus mecanismos de arrecadação; ampliação das transferências intergovernamentais principalmente para o provimento das políticas sociais; a busca por receitas alternativas, por meio da utilização dos mecanismos do Estatuto, de cobranças específicas por serviços prestados (por exemplo, contribuição de melhoria), e de mecanismos de subsídios cruzados, como o pedágio urbano. Também, de mecanismos de captação de mais valia e de parcerias com a iniciativa privada, como as Operações Urbanas Consorciadas. Ainda, a contratação de financiamentos e empréstimos nos bancos públicos nacionais e organismos internacionais.

A Gestão da Informática trata da necessidade de integração dos dados municipais e estaduais por meio de um sistema de informações. No curto prazo, buscar a operacionalização plena do Sistema de Informações Metropolitanas Geoespaciais do Rio de Janeiro - SIMGeo; do Sistema de Gerenciamento de Desempenho; a utilização de Softwares ETL's e do sistema BIM, bem como a Atualização da Base Cadastral Imobiliária, acompanhados de estrutura de hardware compatível. No médio prazo, o fortalecimento da conectividade, o aumento do envolvimento do cidadão, melhor comunicação, armazenamento central em nuvem, e investimento em recursos humanos, que contribuem para alcançar cidades mais inteligentes.

Os passos para a implementação do Plano incluem

ainda um conjunto de Programas Complementares nos campos da comunicação, capacitação e monitoramento e avaliação.

Na frente da Comunicação, que tem por objetivos de curto prazo fomentar a conscientização dos atores sociais de que metrópole é essa em que vivem; despertar o sentimento de pertencimento a essa região para que o planejamento urbano se dê, de fato, com a participação e o engajamento dos atores sociais; e proporcionar transparência e visibilidade ao processo de implementação do Plano Metropolitano. Assim, o Programa de Comunicação Social do Plano Metropolitano abraça as premissas da defesa da metrópole, do diálogo permanente, do engajamento dos atores, da transparência do processo, da informação aberta e da equalização da mensagem.

A Capacitação é estratégia fundamental no processo de implementação do Plano Metropolitano, a qual reunirá atores e contextos diversos, devendo ocorrer de modo contínuo. Seu público alvo prioritário são servidores públicos municipais e estaduais que atuam em gestão institucional, e os representantes dos diversos setores que integrarão o Conselho Consultivo da Governança Metropolitana. No curto prazo, seus principais objetivos são identificar os recursos humanos disponíveis e encaminhá-los para cursos alinhados com os Programas de Ações Prioritárias; e identificar os contingentes que vão precisar de apoio adicional para completar pelo menos o ensino formal de 1º grau e, em seguida, serem direcionados a cursos complementares, de tipo profissionalizante ou não. Já no médio e longo prazos, o foco estará no compartilhamento de servidores de alto nível de capacitação, para a constituição de consórcios públicos, segundo temas que demandem esse tipo de capacitação especializada. Outros servidores poderão

vir a ser paulatinamente capacitados, de tal forma que todos os municípios venham a dispor de equipes técnicas treinadas para a boa resolução dos desafios na direção da implementação do Plano Metropolitano.

Por fim, na frente de Monitoramento e Avaliação (M&A), destacamos três objetivos: criar o Sistema de Informações Metropolitanas, que terá a atribuição da coleta, tratamento e armazenamento de informações físico-territoriais, demográficas, econômico-financeiras, urbanísticas, sociais, culturais e ambientais, para subsidiar o planejamento e a execução dos interesses metropolitanos; e constituir um núcleo/equipe permanente de M&A na Agência Metropolitana e três, possibilitar e promover o controle social, com participação de representantes da sociedade. Deverá ser desenvolvido o Plano de Monitoramento e Avaliação, Modelo de M&A de Implementação de Processos, Resultados e Impactos, tal como regulamentado pela American Evaluation Association (AEA), que visa monitorar e avaliar o que foi diagnosticado e planejado. Tal monitoramento será implementado e acompanhado na linha do tempo, por meio de indicadores e suas respectivas metas de curto, médio e longo prazo, com foco no alcance de resultados e de impactos.

Configura-se assim, no somatório de todas essas importantes frentes de trabalho, um arcabouço robusto para garantir a implementação de forma sustentada e sustentável, consistente, transparente e participativa, fazendo do PDUI um instrumento efetivo para a transformação da realidade metropolitana: mais do que um plano estratégico, um processo sólido e responsável de planejamento e gestão da metrópole fluminense.

O caminho até 2040

A cidade é um arquivo de pedra, memória e, ao mesmo tempo, projeto. Ela é a mãe da história

Robert Auzelle

A iniciativa do Governo do Estado do Rio de Janeiro, por meio da Câmara Metropolitana, com financiamento do Banco Mundial, representa um marco na retomada do planejamento metropolitano, com a elaboração do primeiro Plano dessa metrópole tão emblemática no cenário nacional. Tendo atravessado as últimas décadas sem nenhuma bússola a guiar políticas metropolitanas, e em um contexto de grandes dificuldades políticas e econômicas, a entrega do Plano Metropolitano assume um simbolismo ainda maior para os 21 municípios que compõem a região, bem como para a sociedade fluminense.

Entretanto, não obstante os significativos esforços empreendidos até aqui para sua construção, o caminho para chegarmos em 2040 à metrópole que queremos, à materialização da visão de futuro laboriosa e entusiasmadamente construída por tantos atores e que, naturalmente, gera expectativas, dependerá, sobretudo, dos passos que dermos a partir de agora.

O primeiro, e talvez o principal deles, será a estruturação da governança metropolitana. Há que se ressaltar o papel do Plano como poderoso instrumento para a recuperação econômica, social e urbana de toda a região, em horizontes de ações de curto, médio e longo prazo, mas, acima de tudo, como mobilizador do sentimento de pertencimento metropolitano dos cidadãos e de suas instituições, orientando decisões governamentais e da sociedade fluminense nos anos futuros.

Outro passo fundamental será garantir a institucionalização da participação dos municípios, não apenas em fóruns e reuniões, mas contribuindo financeira e tecnicamente no debate e nas ações que darão efetividade à governança metropolitana. Para atender a essa e a outras questões, o Plano traz no seu corpo um conjunto de Instrumentos de Implementação que visam garantir a execução das ações e a alimentação de um sistema de informações, de monitoramento e avaliação, de ampla publicidade de suas ações, e de transferência de conhecimento. Extremamente importante também é fazer com que a sociedade civil, cuja participação de representantes

foi crucial durante o processo de elaboração do Plano, se aproprie amplamente do seu conteúdo e internalize seu papel como cidadão metropolitano no apoio e no monitoramento das ações do plano, entendendo que por vezes, no processo de priorização, ações que não necessariamente beneficiem diretamente seu município ou mesmo o seu cotidiano, são mais importantes e necessárias para a melhoria da qualidade de vida da metrópole como um todo.

Pensar que todos os desafios aqui expostos serão solucionados e todas as oportunidades desenvolvidas até 2040 pode parecer inexecutável, dada a situação financeira e institucional, não somente do Governo do Estado, mas de muitos dos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Entretanto, isso não impede que todos os responsáveis pela gestão desse território comecem a realizar sua parte, revendo seus instrumentos de arrecadação e reestruturando as contas públicas, a partir do compromisso da boa gestão vinculada ao uso adequado dos recursos coletivos com foco no planejamento, monitoramento e avaliação das políticas a serem implementadas, em um trabalho de parceria intra e intergovernamental, bem como com o setor produtivo e a sociedade civil.

O sonho aqui delineado é grandioso, mas certamente não é uma quimera. Efetivar a governança metropolitana, ampliar o diálogo e garantir a participação dos gestores públicos locais permitirá que o que sempre pareceu impossível seja colocado ao alcance da sociedade metropolitana. Os primeiros passos para 2040 já foram dados. O Plano está pronto para ser debatido na futura Governança Metropolitana na Assembleia Legislativa do Estado, transformando-se em instrumento legal para guiar as iniciativas no território da RMRJ; para ser abraçado não somente pelos governantes, mas por toda a sociedade, cuja melhoria da qualidade de vida é a principal razão de ser deste trabalho.

Vindo ao encontro do que prevaleceu ao longo de todo o processo, assim se expressa Ítalo Calvino, em *Cidades Invisíveis*:

Marco Polo descreve uma ponte, pedra por pedra.

- Mas qual é a pedra que sustenta a ponte? - pergunta Kublai Khan.

- A ponte não é sustentada por esta ou aquela pedra, responde Marco - mas pela curva do arco que elas formam.

Kublai Khan permanece em silêncio refletindo, depois acrescenta:

- Por que falar das pedras? Só o arco interessa.

- Sem as pedras o arco não existe.

A articulação das pedras, lado a lado, configurando uma curva que desenha um arco, composto em seu berço pelos objetivos do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que ora compartilhamos com a sociedade fluminense, estimulou a criatividade e inovação, construindo uma ponte solidária entre cidadãos e cidadãs e a sua metrópole. Estamos certos que o longo caminho até agora trilhado, ao gerar um sentimento de mútua responsabilidade, permitiu, e permitirá, percorrer as etapas que ainda restam por vencer.

Já dizia Winston Churchill que o pessimista vê dificuldade em cada oportunidade; o otimista vê oportunidade em cada dificuldade. A história, de tempos em tempos, nos coloca pontos onde há possibilidades de inflexão. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro talvez esteja em um desses momentos, momento esse que não lhe é inédito, posto que circunstâncias históricas já obrigaram sua reinvenção. Já se tem uma trajetória a seguir.

- 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.

O restante das referências bibliográficas constam nos produtos prévios do presente plano

Todas as ilustrações utilizadas são do Consórcio Quanta/Lerner

Conselho Consultivo

Abel Alves Rochinha	Humberto Luiz Nunes de Lemos
Abrahão Roberto Kauffmann	Israel Klabin
Aercio Barbosa de Oliveira	Itamar Silva
Afonso Henriques Monnerat Alves da Cruz	Jerônimo de Moraes Neto
Agnaldo Fernandes	Jessé Souza
Alberto Lodi	João Alberto Thadeu Cruz Galvani
Aldair Alves de Sousa	João Batista Dias (i.m.)
Alexandre de Bonis	João Paulo Rio Tinto de Matos
Alexandre Gomes Diniz	Joaquim Andrade
Alexandre José Siqueira Campos	Jorge Gama de Barros
Alfredo Sirkis	Jorge Luiz de Melo
Ana Carolina Pinto de Nigris	Jorge Luiz Vieira da Silva
Ana Maria Horta Veloso	Josafá Carlos de Siqueira, S.J.
Anderson Bácia Zanon	José Bismarck Vianna de Souza
André Corrêa	José Gustavo de Souza Costa
André Soares Bianche	José Iran Peixoto Junior
Ângela M. Gabriella Rossi	José Luís Alqueres
Ângelo Monteiro Pinto	José Luiz Natal Chaves
Anibal Sabrosa Gomes da Costa	José Marcelo Zacchi
Antonio José Almeida Bastos	José Miguel da Silva (Miguel do Pó)
Antonio Luiz Barboza Correia	José Paim
Antônio Luiz Vidaurre Franco	Jose Raymundo Martins Romeo
Armando Carlos de Pina Filho	José Simões de Belmont Pessôa
Armando Ivo de Carvalho Abreu	Julio Cesar Oliveira Antunes
Armando Strozenberg	Leonardo da Cunha e Silva Espíndola Dias
Arnaldo Barcellos Neto	Lúcia Léa Guimarães Tavares
Aspásia Camargo	Luís Antônio Lindau
Augusto da Cunha Raupp	Luiz Augusto da Rocha
Axel Graef	Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro
Bartíria Perpétua Lima da Costa	Luiz Edmundo Horta Barbosa da Costa Leite
Bernardo Rossi	Luiz Euler Carvalho de Melo
Carlos Antonio Marcos Pascoal	Luiz Fernando Santos Reis
Carlos Fernando Andrade	Luiz Martins
Carlos Ivan Simonsen Leal	Luiz Paulo Correa da Rocha
Carlos Minc	Manuel Thedim
Carlos Moraes Costa	Márcia Vera de Vasconcellos
Celso Athayde	Marcio João de Andrade Fortes
César Mastrangelo	Márcio Roberto de Moraes e Silva
Cezar Vasquez	Marco Antônio de Araújo Fireman
Clarisse Cunha Linke	Marco Antônio Vaz Capute
Cláudio Martins Ribeiro de Jesus	Marco Tulio Moraes da Costa
Comte Bittencourt	Marcus de Almeida Lima
Daniel Marques	Maria da Conceição Gomes Lopes Ribeiro
Delmo Ernesto Morani	Maria Silvia Bastos Marques
Demetris Basile Anastassakis	Maria Teresa Fernandes Serra
Denis Gustavo Macedo	Mário Moscateli
Dora Alcântara	Mauro Osório da Silva
Dr. Sadinoel	Mozart Vitor Serra
Édison Carlos	Murilo Portugal Filho
Edite Beloch	Nelmo Coelho Linhares
Edivaldo Souza Cabral	Nilo Ovídio Lima Passos
Edma Aparecida Duarte Gaspar	Nilton Caldeira da Fonseca Filho
Edson Watanabe	Nireu Cavalcante
Eduardo Cardoso	Noêmia de Oliveira Figueiredo
Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira	Odílio de Jesus Ferreira
Elizabeth Cristina da Rocha Lima	Olimpio Alves dos Santos
Elkin Dario Monsalve	Ondemar Ferreira Dias Junior
Elvio Gaspar	Orlando Santos Diniz
Ephim Shluger	Pablo Cerdeira
Estefani Bordim	Padre Bruno
Flávio Medrano de Almada	Paulo Cezar Martins Ribeiro
Flávio Vilela Ahmed	Paulo Ferrais
Francisco da Silva Negreiros Filho	Paulo Gadelha
Geiza Rocha	Paulo Manoel Lenz Cesar Protasio
Gênesis Pereira Torres	Paulo Pereira de Gusmão
Georgia Pessoa	Pedricto Rocha
Giovanni Guidone	Pedro Celestino da Silva Pereira Filho
Haroldo Mattos de Lemos	Pedro da Luz Moreira
Hélio Vanderlei	Pedro Jonsson

Conselho Consultivo

Raymundo de Oliveira
Rayne Ferretti Moraes
Regina Amélia Costa Oliveira
Rejane Dutra da Silva Fernandes
Reynaldo Barros
Roberto Dantas Guerra
Roberto Leher
Rodrigo Goulart de Oliveira Vieira
Rodrigo Henriques
Rodrigo Mascarenhas
Rodrigo P. de Padúa Lopes (i.m.)
Rogerio de Aragão Bastos do Valle (i.m.)
Rogério Frota Melzi
Ronaldo Jorge Brito de Alcantara
Rosângela Bello
Rosiska Darcy
Rubem Cesar Fernandes
Rubens Andrade
Ruy Garcia Marques
Ruy Rocha Veloso
Samuel Crespi

Sávio Renato Bittencourt Soares Silva
Semeão Curado
Sérgio Besserman Vianna
Sergio Magalhães
Sergio Marcolini
Sidney Luiz de Matos Mello
Silvio Carvalho
Sônia Antunes
Tatiana Vaz Carius
Teresa Serra
Thereza Carvalho
Thereza Lobo
Valber de Carvalho
Verena Vicentini Andreatta
Vicente Giffoni
Waldeck Carneiro
Washington Menezes Fajardo
Willian Alberto de Aquino Pereira
Wilson Silva Beserra
Yara Valverde Pagani

Comitê Estadual

Afonso Henriques Monnerat Alves da Cruz	Leonardo da Cunha e Silva Espíndola Dias
Alberto Fabrício Caruso	Leonardo Daemon
Alberto Junqueira	Leticia Borges Amado
Aline Freitas Silva	Lúcia Léa Guimarães Tavares
André Aguiar	Madlene Maria Provençano do Outeiro
André Corrêa	Manoel Vieira
André Luiz Felisberto França	Marcelo Hess
Angela Nobrega Fonti	Márcio Muniz
Ângelo Monteiro Pinto	Marcio Vieira Muniz
Antônio Gusmão	Marco Antônio Vaz Capute
Arthur Vieira Bastos	Marcos Antonio Santos
Áttila de Q França	Marcos Thimoteo Dominguez
Augusto da Cunha Raupp	Marcus de Almeida Lima
Bruno Costa	Maria Angélica de Albuquerque Pinheiro
Castello Branco	Maria da Conceição Gomes Lopes Ribeiro
Cesar J Campos	Maria Georgina Muniz Washington
César Mastrangelo	Maria Paula Martins
Cinthia Avellar Martins	Maria Silvia Muylaert
Cláudia Uchôa	Marlus Newton Oliveira
Delmo Ernesto Morani	Mauricio Quintal
Delmo Pinho	Mônica de Souza Araújo
Denise Rambaldi	Nea Cristina Mariozz
Dina Lerner	Nelson Teixeira
Edson Falcão	Newton Leão Duarte
Elisabeth Mayumi Sone de Ribeiro	Nilton Costa
Elizabeth Paiva	Olga Campista
Eloísa Elena Torres	Patricia Figueiredo de Castro
Eva Doris Rosental	Paulo César Melo de Sá
Fabiana R. Gomes	Paulo Henrique de Barros Maçulo
Fabio Odilon Alves Gomes	Paulo Henrique Maçulo
Fernando Antônio Vecchi Alzuguir	Paulo Vicente Guimarães
Flávia Teixeira	Pedro Paulo Novellino do Rosário
Flávio de Carvalho Filho	Pedro Spadale
Flavio Silveira	Priscilla Formoso da Cunha
Francisco Dornelles	Raul de Oliveira Teixeira
Guido Gelli	Renato Bravo
Gustavo de Oliveira Barbosa	Rodrigo Goulart de Oliveira Vieira
Haidine da Silva Barros Duarte	Rodrigo Mascarenhas
Henrique Futuro	Rodrigo Werner
Heraldo Magioli Mendes	Rogério de Gama Azambuja
Ivoneide da Silva Verissimo	Ronaldo Certan
Izabel C. Gonçalves Souza Amaral	Ruy Garcia Marques
João Alberto Thadeu Cruz Galvani	Sérgio Figueiró
João Batista Dias (i.m.)	Sergio Marcolini
Jorge Cunha	Sergio Muros
Jorge Gama de Barros	Sidney Suzano de França Miranda Filho
Jorge Luiz Ferreira Briard	Sílvia S do Amaral
José Beraldo Soares	Stella Procópio da Rocha
José Fernando Moraes Alves	Tatiana Vaz Carius
José Iran Peixoto Junior	Thadeu Galvani
José Luis David	Victor Zveibil
José Maria de Mesquita Jr.	Wilson Duarte
Julio Mirilli	Wilson F. Giozza
Larissa Ferreira da Costa	

Comitê Municipal

Adeilton Oliveira	Flávio Fernando Soares Pereira
Adyr Ferreira Motta Filho	Flávio Gonçalves
Alan Lopes Nobrega	Freddy Moises
Alessandro Persio Clementino	Gabriel Poppe
Alexander Duarte da Silva	Gabriela Ribeiro de Castro
Alexandre Alverca	Gabrielle Guimarães
Alexandre B Fernandes	Geison Ribeiro
Alexandre Gomes Diniz	Giovanna Guiotti Testa Victer
Alexandre M. Marinho	Gisele Dornelles Pires
Aline da Silva de Moraes	Gláucia Alves Macedo
Allan Medeiros Pessoa	Glória Denise de Menezes Torres
Allan Tavares Perfeito	Heiner Nolden
Ana Carolina Menescal	Hélio Vanderlei
André Luiz Cardoso	Henrique Cabral Marques
André Soares Bianche	Henrique Fonseca
Antônio Augusto Verissimo	Hosana V Bittencourt
Antônio Carlos da Silva Oscar Júnior	Humberto Magalhães Viana
Antônio Carlos Velloso de Mello	Irinaldo Cabral da Silva
Antonio Luiz Barboza Correia	Isaac Gonçalves
Apolo Tardin Baliane	Isabela Resende
Axel Graef	Ismael F. França
Badiá Gabriel	Jander Panisset da Silveira
Bruno de Oliveira Paes Leme	Jocélio P Oliveira
Bruno Lecini	Jorge Luiz Pinto da Silva
Caio Benites Rangel	Jorge Soares Braga
Carla Salles Monteiro Silva	José Augusto Venda
Carlos Maiolino	José Carlos Leal Nogueira
Carlos Noberto N de Azevedo	José Fernando Soares
Carlos Soutinho de Mello	José Luiz Natal Chaves
Carmem Lúcia K S Motta	José Luiz Rangel
Carolina Machado	José Renato da Gama Barandier Jr.
Cel Macedo	José Tomaz Ribeiro
Cesar Augusto Werneck	Karla Maghelly Corrêa
Cesar Mariano	Kelson Senra
Chen Kuang	Laís de Andrade Costelha
Cintia Ferreira	Layla Maria Barreto Mosqueira
Claudia Grangeiro	Lelio Macaria
Claudia Muricy	Leticia Fonti
Cleiton Monteiro	Lidia Valles
Cristiane Chaché	Lidiane Duarte Fernandes Machado
Daniel Mancebo	Lucas Duarte
Daniela Engel A. Javoski	Luciane Moutinho
Daniela Tavares	Luis Valverde
Danielle Mozer	Luiz Edmundo Horta Barbosa da Costa Leite
David Moreira	Luiz Fernando Guimarães
Delcio Viot Junior	Luiz Fernando Leite Zarvoli
Denis Gustavo Macedo	Luiz Henrique Brito Pereira
Denis Gustavo Ribeiro de Machado	Luiz Miguel Stumbo Filho
Domingos Borges	Luiz Renato Vergara
Edmilson Barbosa	Luiz Roberto Arueira da Silva
Edmilson Valentim	Luney Martins de Almeida
Eduardo Carvalho Sécio	Marcelo A S Garcia
Elaine Carneiro Rosa	Marcelo Fonseca Soares
Elielson Teixeira da Silva	Marcio Wixak Vieira da Motta
Eliton Silva	Marcos Serra Araujo
Erika Alcantara	Maria Cristina Contreiras Padilha
Erika Brum Palma Pereira	Maria Gabriela Bessa da Silva
Evandro De O. Coelho	Marília Sorrini Peres Ortiz
Evanildo Barreto	Mario Marques
Fabiana Loiola Dias	Marisa Valente
Fabiana Scherer	Maristela Leite do Carmo
Fábio Lima Peixoto	Martha Fernanda da Conceição S. Eduardo A. de Souza
Fábio Luiz Lima	Max Aguiar Alves
Fabricao Pinheiro Silveira	Mônica Bahia Schlee
Fagner Moutinho	Nair Paulo Cabral
Fátima Valéria Gonçalves Lino da Costa	Nicholas de Souza Borges
Felipe Peixoto	Nilton Caldeira da Fonseca Filho
Fernando Gomes Cid	Paloma Martins Mendonça
Fernando Gonzalez dos Santos	

Comitê Municipal

Paula Serrano	Rodrigo Henriques
Paulo G Prata	Rodrigo Ramos Xavier
Paulo José Affonso Vianna	Rogério de Oliveira Ferolla
Paulo José Cardim De Nantes	Ronaldo Grana Barbosa
Paulo Roberto de Souza Gondim	Rosângela S Borges
Paulo Roberto Monteiro Lima	Rubens Moreira
Paulo Sérgio Alves de Aguiar	Rubens Rodrigues Borborema
Paulo Vianna	Ruth Jurberg
Poliana Borges França	Samir de Menezes Costa
Priscila Soares	Sandro Caldas
Rafael M Saramago	Sergio Henrique Mantovani
Rafael Nishimoto	Simone Costa
Rafael Viana	Stefan Augusto A S Gomes
Rafaelle Barbosa da Silva	Sydnei Menezes
Raquel F de Lima	Ursula D M Rodrigues
Raquel Lima de Magalhães Bastos	Vasco Acioli
Rebeca Costa Bittencourt	Verena Vicentini Andreatta
Renata Vasconcellos	Vicente de Paula A Rodrigues
Renato Araujo de Barros	Vinícius Felizardo
Renato da C Barbosa	Vinícius Moro
Renato Dirk	Vinícius Oliveira de Araújo
Renato Machado Ferreira	Viviane B C da Silva
Rene Antonio Silva Coutinho	Viviany Barreto Nogueira Borges
Ricardo Harduim	Waldelino Pinheiro Júnior
Ricardo Lemos	Washington Menezes Fajardo
Ricardo Pelegueiro	Wendel Andrei
Rita Rocha	Wilson Pereira J Sobrinho

Delegados

Adauri Souza	Denia Santane (S)
Ademir Dorigo	Diego Lopes
Adriano Luis Naval de Lima	Douglas Almeida
Adyr Ferreira da Motta Filho	Eduardo Fonseca
Ágata Mello	Eduardo Lima
Ailton Carvalho	Elielson Teixeira da Silva
Alcir Martinazzo	Eloisa Helena Barcelos Freire
Almir Antonio dos Santos	Esdras da Silva
Ana Paula Martins	Evanildo Baneto
Ananias Ferreira (S)	Fabiana da Silva
Anderson Oriente	Fábio Marinho Ferreira (S)
André Barros Pereira	Fátima Guimarães (S)
André Bianche	Felipe Salles
Andre Luiz David	Fernando Nicholas Dias
Andressa Dias	Fernando Ramos Pereira
Andressa Ferreira	Filipe Carvalho
Angela Soledade (S)	Francisco Jorge Duarte da Silva
Antonio Almeida Filho	Frederico Araujo
Antonio Augusto Veríssimo	Genésio Pinto Neto
Antonio Carlos da Silva	Geysiane Xavier
Antonio Oscar	Gilvoneick de Souza José
Antonio Vidaurre	Giordano Roncono
Artur Messias da Silveira	Gisele Dornelles Pires
Ary Gabriel Girota de Souza	Gregório Jório Santana
Baltazar Morgado (S)	Guilherme Antunes (S)
Bartíria da Costa	Gustavo Ferreira
C. Rosário	Gustavo Henrique
Carlos Alberto Fares	Harryson de Paula
Carlos E. Santos (S)	Helenil Diniz Henriques
Carlos Ernesto Moises	Heloisa Gonçalves
Carlos Leandro	Henrique Lagoeiro
Carlos Pereira da Silva	Henrique Rabelo
Carmem Lucia Motta	Henrique Silveira
Caroline Rodrigues	Hermanio Guimarães (S)
Charles Gomes de Oliveira	Hermes Braga
Clair Pessanha	Irismar Santos
Clara Monção Ramos (S)	Iuri Moura
Daniel Ferreira da Silva	Jamerson Carvalho (S)
Deborah Pimentel	Jandira Neto
Deborah Pimentel	Jandira Rosa
Demettré Basile Anastassakis	Jeferson Azevedo (S)

Delegados

João Carlos Grilo Carcetti	Patricia Alves da Silva
João Ferreira de Oliveira	Paulo Bidegain
João Pedro Martins	Paulo Cesar Faria Machado
João Xavier	Paulo Vitor Del Rey
Jocelio P. Oliveira	Pedro Carlos Costa
Jorge Luiz Correia Borges	Pedro Pereira de Araujo
José Carlos Nogueira	Priscila Grimberg
José Eduardo de Souza Prates	Rafael Machado Quaresma
José Luiz Teixeira	Rafaela Albergaria
José Roberto Salles	Raquel Cruz
Kate Gralato Ferreira (S)	Raquel Ferreira Lima
Leandro Damasceno	Renato Souza
Leandro Teixeira Guimarães	Ricardo Nobre
Leticia Ribeiro (S)	Riyuzo Ikeda Junior
Luciano Fernandes	Roberto Rodrigues
Luisa Fenizola	Robson Borges
Luiz Quaresma (S)	Rolf Dilringer
Luiz Valverde	Romulo Moraes
Luney Martins de Almeida	Rosangela Pereira Santana
Luney Martins de Almeida (S)	Rui Dias
Marcia Monaco	Ruth Jubert
Marcia Roiffe	Sandro Caldas (S)
Marcia Vasconcelos	Sérgio Henrique Montovani
Marcio Ferreira de Souza	Sidney Campos Neves
Marcio Mundim	Silvia Neto
Marcio Rufino Silva	Silvio José Nunes
Marco Manhães	Solange Brito
Marcos Vinícius Gomes de Moura	Sonia de Pontes Leandro
Maria de Fátima Silva	Thiago Alexandrino
Maria do Carmo da Silva Miranda (Chocolate)	Thiago Quintanilha
Maria Gabriela Bessa	Turmena
Maria Helena Costa	Valério oliveira Junior
Maria Isabel Tostes	Vania Lucia Santos (S)
Maria José de Almeida	Vanusa Rodrigues da Silva (S)
Maria Marta Gameiro (S)	Verônica Silva Conceição (S)
Marília Sorrini Peres Ortiz (S)	Vicente Rodrigues (S)
Marinaldo dos Santos Lima	Vitor Hugo Kaczmarkiewicz
Milena Fernando (S)	Vitor Mihessen
Mirian Rodrigues Dos Santos	Viviany Barreto Nogueira Borges
Nair Paulo Cabral	Waldemira Zarigoni Jacob
Nivaldo Santos	Wanderlei Noé de Carvalho
Omar Kirchmeyer de Lima	Yasmim Monteiro
Oscarina Souza Siqueira	Zoraide Gomes ("Cris dos Prazeres")

Fórum de Acompanhamento**Entidades de Classe**

Ordem dos Advogados do Brasil (OAB - São Gonçalo) | Marco Manhães
Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Saneamento e Meio Ambiente do Rio de Janeiro e Região (SINTSAMA-RJ) | Roberto Rodrigues
Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Purificação e Distribuição de Água e em Serviços de Esgotos de Niterói (STIPDAENIT) | Ary Gabriel de Souza

Universidades

Universidade Federal do Rio de Janeiro - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo | Maria Helena Costa
Universidade Federal Fluminense - Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Direito (UFF-PPGSD) | Priscila Grimberg
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro/GPNC | Rosângela Pereira de Sant'Anna

Organizações da Sociedade Civil

Associação Casa Fluminense | Henrique Silveira
Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional - FASE (RJ) | Caroline Rodrigues da Silva
Instituto de Estudos da Religião - ISER | Rafaela Albergoria

Movimentos Sociais

Confederação Nacional das Associações de Moradores - CONAM | Batíria da Costa
Federação das Associações de Moradores de Maricá - FAMMAR | Ademir Dorigo
Federação das Associações de Moradores do Município de Guapimirim - FAMMUG | Renato Souza
Federação das Associações de Moradores Urbanos e Rurais de Japeri | Esdras da Silva
Fórum de Transparência de Niterói | Antonio Oscar Vieira
GOMEIA - Duque de Caxias | José Eduardo de Souza Prates
Movimento Pró-Saneamento | Paulo Cesar Faria Machado
Pró-São Gonçalo | Ágata Mello
Reciclação - Rio de Janeiro | Cris dos Prazeres
Agenda 21 de Magé / RJ (S) | Nair Paulo Cabral
Associação de Moradores da Praça Cruzeiro - Rio Bonito (S) | Waldemira Zarigoni Jacob
Associação Mobiliza Japeri (S) | Patrícia Alves da Silva
Federação das Associações de Bairros de Nova Iguaçu - MAB / União Brasileira de Mulheres - UBM - Nova Iguaçu (S) | Irismar Santos
Mídia Kaps Digital - MPS (S) | Carlos Alberto Paiva da Silva
Rede de Educação Ambiental de São Gonçalo (S) | Luis César do Rosário
Rede de Leitura de Duque de Caxias (S) | Maria do Carmo da Silva Miranda

Equipe Chave

Willy Müller | *Coordenador Geral*
Jaime Lerner | *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*

Coordenação

Alexandre Weber Aragão Veloso | *Coordenação Técnica*
André Sales Sousa | *Coordenação Técnica da equipe de apoio*
Cid Blanco Junior | *Diretor de Projeto*
Jaime Lerner | *Coordenador de Estratégias*
José de Ribamar Sousa | *Coordenador Gerencial*
Marina Cabreira Bastos | *Coordenadora Administrativa e Institucional*
Taco Roorda | *Coordenação Técnica*
Willy Müller | *Coordenador Geral*

Especialistas Reponsáveis pelos Eixos Estruturantes

Alberto Maia da Rocha Paranhos | *Administração Pública*
Paulo Canedo de Magalhães | *Saneamento Básico*
Ricardo Duarte Pontual | *Habitação*
Riley Rodrigues de Oliveira | *Economia*
Rômulo Dante Orrico Filho | *Transportes*
Taco Roorda | *Planejamento do Território*
Valéria Figueiredo Bechara Elias | *Patrimônio Histórico e Cultural*

Especialistas em áreas complementares

Gustavo Brasileiro Coelho | *Engenharia e Infraestrutura*
Ivo Freire | *Desenvolvimento, Planejamento Urbano e Regional*
José Wilton Ferreira do Nascimento | *Planejamento, Estudos Ambientais e Desenvolvimento Sustentável*
Kelson Senra | *Desenvolvimento Urbano*
Lyvia Cleide Moura Chaves | *Geoprocessamento*
Nerêo Cardoso de Mattos Júnior | *Direito Urbano*
Paula Lemos Azem | *Monitoramento e Avaliação*
Pedro Daniel Strozemberg | *Mecanismos de Participação*
Rita Fernandes | *Comunicação*

Equipe Técnica

Aline Pires Veról | *Apoio Técnico em Saneamento*
André Sales Sousa | *Apoio Técnico em Arquitetura e Urbanismo*
Anna Beatriz Ribeiro da Cruz Franco | *Apoio Técnico em Saneamento*
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*
Carlos Cruz | *Apoio em Mídias Sociais e Cobertura de Eventos*
Carolinne Rodrigues | *Apoio em Mídias Sociais e Cobertura de Eventos*
Cícero Matos Arrais | *Apoio Técnico em Saneamento*
Danielle Schappo | *Apoio em Desenvolvimento, Reconfiguração Espacial e Centralidades*
Debora Ciociola | *Apoio em Arquitetura e Urbanismo*
Edgard Reis Santana | *Apoio em Desenho Técnico de Geoprocessamento*

Equipe Técnica

Érika Poletto | Apoio em Valorização do Patrimônio Natural e Cultural e Fotografia
Fabiana Moro Martins | Apoio em Pesquisas
Felipe Guerra | Apoio em Arquitetura e Urbanismo
Fernando Antonio Canalli | Apoio em Arquitetura e Urbanismo
Francis Martins Miranda | Apoio Técnico em Saneamento
Gianna de Rossi | Apoio em Pesquisas
Guilherme Leiva | Apoio Técnico em Mobilidade
Guilherme Szczerbacki Besserman Vianna | Apoio Técnico em Economia
Helena Mendonça | Apoio Técnico em Participação e Mobilização
Ianic Bigate Lourenço | Apoio Técnico em Saneamento
Ígor Godeiro de Oliveira Maranhão | Apoio Técnico em Mobilidade
Ígor Pantoja | Apoio Técnico em Participação e Mobilização
Isabel Sanchez | Apoio em Valorização do Patrimônio Natural e Cultural
Jeniffer Cristina da Costa | Apoio em Desenho Técnico
João Antônio de S. e Silva | Apoio Técnico em Participação e Mobilização
José Brandão de Paiva Neto | Apoio Técnico em Mobilidade
Lucas Roni de Lacerda | Apoio em Desenvolvimento de Projetos
Máira Sales Sousa | Assessoria Jurídica
Marcelo Gomes Miguez | Apoio Técnico em Saneamento
Marina Benício Baptista Suhett | Apoio Técnico em Habitação
Marina Schulman | Apoio em Arquitetura e Urbanismo
Matheus Martins de Sousa | Apoio Técnico em Saneamento
Mila Lo Bianco | Apoio Técnico em Participação e Mobilização
Nicolau Costta | Apoio Técnico em Produção de Eventos
Osvaldo Moura Rezende | Apoio Técnico em Saneamento
Paulo Kawahara | Apoio em Desenvolvimento, Reconfiguração Espacial e Centralidades
Pedro Geaquinto | Apoio Técnico em Geo processamento
Renata Alves Moreira | Apoio Administrativo
Rodrigo Walker | Apoio Técnico em Produção de Eventos

Estudos Técnicos

Barbara Bravo | Monitoramento e Avaliação
Cláudio A. G. Egler | Equipamentos Sociais
Kaizô I. Beltrão | Projeção Demográfica
Luciana Guilherme | Economia Participativa
Marcos Vargas | Economia da Saúde
Paulo Carneiro | Patrimônio Natural
Sonoe S. Pinheiro | Projeção Demográfica
Teresa C. F. Cosentino | Mecanismo e Financiamento
Verônica Machado | Mecanismo e Avaliação

Governo do Estado de Governo

Luiz Fernando Pezão | *Governador*
Francisco Dornelles | *Vice Governador*

Secretaria de Estado de Governo

Affonso Henriques Monnerat Alves da Cruz | *Secretário*
Vicente de Paula Loureiro | *Diretor Executivo da Câmara Metropolitana de Integração Governamental*

Coordenação

grupo executivo de gestão metropolitana

Paulo César Silva Costa | *Arquiteto e Urbanista*
Luiz Firmino Martins Pereira | *Arquiteto e Urbanista* | *DSc. Em Geografia.*
Gerard Andres Fischgold | *Arquiteto e Urbanista*
Affonso Junqueira Accorsi | *Arquiteto e Urbanista*

Equipe técnica

grupo executivo de gestão metropolitana

Ana Paula Sant'Anna Masiero | *Engenheira Civil*
Antônio J.Z. Andrade | *Engenheiro*
Bruno Jorge Vaz Sasson | *Engenheiro Cartógrafo*
Carmem Lúcia Petrágli | *Engenheira Civil*
Christiane Lemos Ammon | *Arquiteta e Urbanista*
Jeley Willekems Trigueiro Filho | *Técnico em Planejamento*
José Carlos de Souza | *Administrador*
Juliana Vasconcellos | *Geógrafa* | *MSc em Geografia*
Márcia da Costa Ribeiro Campos | *Arquiteta e Urbanista*
Marcus Galvão Fernandes de Vasconcelos | *Jornalista*
Maria Auxiliadora Ziza Nascimento | *Supervisora regional*
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* | *Dsc em Arquitetura e Urbanismo*
Wagner Azeredo Fortunato | *Arquiteto e Urbanista*
Waldir Perez - *Geógrafo*

Consultores

grupo executivo de gestão metropolitana

Paulo Aguiar | *Arquiteto e Urbanista*
Victor Zveibil | *Sustentabilidade Ambiental e Social*

PROGRAMAS DE AÇÕES PRIORITÁRIAS

Programa de Ação Metrópole Inteligente

Programa de Ação Metrópole Sustentável

Programa de Ação Equilibrar a Metrópole

Programa de Ação Habitar a Metrópole

Programa de Ação Baía Reinventada

Programa de Ação Governar a Metrópole

Ações prioritárias escolhidas nas pré-conferências e na Primeira Conferência Metropolitana

Programas de ações prioritárias

METRÓPOLE INTELIGENTE	
MI01	Incentivar ações para consolidar o Corredor Tecnológico da RMRJ, que concentra instalações de ensino, pesquisa, desenvolvimento e inovação
MI02	Adoção de legislação específica e desenvolvimento de Plano de Desenvolvimento Econômico e Social - PDES voltados a incentivar a instalação de indústrias de cadeias produtivas de interesse da RMRJ
MI03	Projetos de inovação tecnológica voltados para a 4ª Revolução Industrial
MI04	Projetos de inovação tecnológica voltados para o Desenvolvimento Sustentável
MI05	Criação de selo de procedência, a fim de incentivar o desenvolvimento sustentável, a agricultura urbana e a preservação do meio ambiente
MI06	Fortalecer a RMRJ como centro nacional e internacional de economia criativa
MI07	Programas de bolsas de estudo relacionados a setores econômicos de maior valor agregado, através de parcerias com o setor produtivo
MI08	Cursos de formação superior em centralidades secundárias
MI09	Gestão integrada do patrimônio cultural por meio da criação de um cadastro único para bens culturais
MI10	Criação de linhas de financiamento para ações de interesse do patrimônio cultural
MI11	Criação de programas e a utilização de instrumentos urbanísticos com o objetivo de restaurar e preservar o patrimônio cultural, material e imaterial da RMRJ
MI12	Criação de uma chancela de interesse de patrimônio
MI13	Estimular a implantação de fibra óptica para toda a RMRJ
MI14	Incentivar a criação de calendário único de eventos culturais e turísticos da RMRJ
MI15	Ações institucionais visando a valorização e preservação do patrimônio natural, cultural e histórico da RMRJ a partir da criação de novas delimitações de Paisagens Culturais e da definição de parâmetros para sua valorização
MI16	Criação a chancela da paisagem cultural brasileira para conjuntos relevantes da RMRJ
MI17	Expansão do turismo ao longo de toda RMRJ
MI18	Qualificação de infraestruturas críticas (rodovia, ferrovia, portos, aeroportos e dutovias), ampliando as conexões por terra, elevando a capacidade de circulação de mercadorias
MI19	Aumentar a oferta de áreas de apoio logístico, com a criação de retroáreas e outras melhorias para qualificação dessas estruturas logísticas, para reduzir custos de armazenagem de cargas dentro do território metropolitano e aumentar a competitividade do setor
MI20	Ampliação da oferta de linhas de conexões internacionais marítimas e, especialmente, aéreas, para ganhar mercado como "portão" internacional de negócios do Brasil
MI21	Criação e implantação de um sistema de informações em tempo real para a RMRJ
MI22	Incentivar a preservação dos atributos naturais, culturais, paisagísticos e biológicos da área Itaoca em São Gonçalo
MI23	Criação de parques históricos no entorno de bens do interesse do patrimônio
MI24	Requalificação das estações do sistema ferroviário suburbano e a requalificação urbanística do seu entorno, valorizando a paisagem cultural e paisagística
MI25	Implantação inicial de um centro de pesquisa e inovação tecnológica de energia offshore

METRÓPOLE SUSTENTÁVEL	
MS01	Desenvolvimento sustentável do território periurbano da RMRJ – Arco Rural (Agroecológico)
MS02	Uso dos mananciais das sub-bacias Guapi-Macacu e Guapiaçu, visando a produção agrícola, o desenvolvimento econômico e o abastecimento de água potável para os habitantes do Leste Metropolitano no âmbito de um Plano de Desenvolvimento Regional
MS03	Implantação de cinturão sanitário (e rede de drenagem quando necessário) em locais sem rede de esgotamento sanitário como solução de transição para um sistema separador absoluto, adotando uma estratégia de gradualismo
MS04	Implantação de cinturão sanitário em locais com sistema de separador absoluto atualmente descaracterizado, com interconexão entre esgoto e drenagem, a fim de interceptar as redes de drenagem e encaminhar efluentes para tratamento antes da descarga no corpo receptor
MS05	Utilizar as Estações de Tratamento de Esgoto – ETEs existentes e avaliar a necessidade de implantação de novas ETEs
MS06	Criação e qualificação das Unidades de Conservação e elaboração dos planos de manejo das unidades de conservação, assim como a implantação dos planos de manejo vigentes
MS07	Proteger áreas com fragilidade ambiental localizadas no entorno da mancha urbana da RMRJ
MS08	Elaboração e implementação de plano de gerenciamento costeiro e de zoneamento ecológico econômico para as baías da metrópole visando a preservação ambiental
MS09	Implantação de uma rede de conectividade ambiental a partir da conexão dos fragmentos de vegetação existentes e da recomposição vegetal
MS10	Criação de novo mosaico de unidade de conservação na região de Niterói, Maricá e São Gonçalo
MS11	Incentivar a conexão de fragmentos de floresta por meio do apoio à criação de Reservas Particulares de Patrimônio Natural e outros meios de preservação ambiental em propriedades rurais
MS12	Implantação de pequenos reservatórios hídricos junto à Serra do Mar
MS13	Criação de um parque ambiental na Bacia do Rio Guapimirim
MS14	Recuperação ambiental e utilização dos recursos hídricos das Cavas de Seropédica
MS15	Realização de estudo de locais com potencial para implantação de futuras Centrais de Tratamento de Resíduos Sólidos – CTR's e para a eliminação de lixões
MS16	Aproveitamento energético dos rejeitos de resíduos sólidos
MS17	Reciclagem de resíduos da construção civil – RCC e a gestão articulada de municípios para RCCs
MS18	Atividades de conservação, reflorestamento, controle da poluição agrícola e industrial e saneamento básico para as bacias dos mananciais de recursos hídricos da RMRJ
MS19	Promover monitoramento e avaliação e incentivar ações resilientes para os setores de abastecimento de água, de esgotamento sanitário, de manejo de resíduos sólidos e de manejo de águas pluviais
MS20	Elaboração ou revisão de planos municipais e estadual de redução de riscos
MS21	Elaboração e implantação de plano específico de preservação e recuperação ambiental do sistema lagunar da RMRJ
MS22	Criação de um programa de redução de perdas físicas de água
MS23	Buscar iniciativas alternativas para aumentar disponibilidade hídrica para o abastecimento de água da RMRJ
MS24	Utilização de parte adicional do volume do Reservatório de Lajes como reserva estratégica
MS25	Realização de estudos sobre a adoção do conceito do poluidor-pagador
MS26	Realização de programas de educação ambiental
MS27	Remediação das áreas contaminadas da RMRJ

EQUILIBRAR A METRÓPOLE	
EM01	Fortalecer centralidades urbanas propostas por meio da integração dos planos diretores e planos setoriais municipais com o PDUI
EM02	Investimentos em infraestrutura, qualificação urbanística e mobilidade nas centralidades a serem fortalecidas
EM03	Implantação de equipamentos sociais em centralidades urbanas a serem fortalecidas
EM04	Disponibilização de áreas para implantação de equipamentos públicos regionais em áreas de adensamento habitacional e áreas precárias
EM05	Implantação de negócios nas centralidades secundárias
EM06	Atividades de economia criativa relacionadas à população de baixa renda
EM07	Eixo Transversal Alcântara - implantação de projeto multifuncional na bacia do Rio Alcântara e a mitigação das enchentes na região
EM08	Eixo Transversal Sarapuí - implantação de projeto multifuncional e a mitigação de inundações na Bacia dos Rios Iguaçu e Sarapuí
EM09	Utilizar a via Interbaixada, eixo transversal projetado junto ao rio Sarapuí, na Baixada Fluminense, para o transporte coletivo
EM10	Criação e/ou adequação de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo junto as obras de qualificação urbana do Rio Alcântara, em São Gonçalo
EM11	Incentivar a criação e/ou adequação de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo e o transporte ativo - estabelecer a conexão de centralidades a reforçar e seu entorno
EM12	Apoiar a implantação da Linha 3 do Metrô, Trecho 1, entre São Gonçalo e Niterói e, em uma segunda fase, o Trecho 2, entre São Gonçalo e Itaboraí
EM13	Incentivar a criação e/ou extensão de eixos de mobilidade, mesmo que radiais, com prioridade para implantação de transporte público e conectividade de centralidades de uma mesma macrorregião de planejamento, expandindo linhas de metrô e implantando linhas de BRT, para otimizar a rede existente, salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte individual
EM14	Incentivar a adequação e a utilização do eixo ferroviário existente ao redor da Baía de Guanabara, bem como planejar a utilização do futuro Arco Ferroviário para fins de passageiros, fortalecendo o transporte coletivo para locais beneficiados daquela região
EM15	Criar linhas de transporte público coletivo para ligação entre as centralidades urbanas a reforçar previstas no PDUI
EM16	Reorganização geral da rede transporte público de forma a aumentar sua eficiência
EM17	Linhas de transporte aquaviário na Baía de Guanabara para atender demandas locais e regionais
EM18	Criação de um órgão responsável pelo transporte público na RMRJ, como parte essencial da institucionalidade da governança metropolitana
EM19	Criação de fontes de financiamento contínuo para transportes públicos na RMRJ
EM20	Ocupação dos vazios urbanos, principalmente ao longo dos principais eixos de mobilidade
EM21	Criação de programas integrados de regularização urbanística e fundiária, associados a projetos sociais
EM22	Programas com foco em políticas públicas para o ensino fundamental em territórios com indicadores abaixo da média da RMRJ
EM23	Realização de programas educacionais e culturais que tenham como público alvo os jovens residentes dos territórios socialmente vulneráveis
EM24	Incentivar a criação de parques lineares fluviais nas áreas urbanas ao longo de áreas de preservação permanente, corpos hídricos e corredores de mobilidade
EM25	Adequação de investimentos e políticas públicas com os interesses e a escala metropolitana
EM26	Programas utilizando a estratégia de saúde da família, com o objetivo de promover a saúde através de atenção aos indivíduos como forma de prevenção
EM27	Articular políticas de regularização urbanística e fundiária com políticas sociais

HABITAR A METRÓPOLE	
HM01	Melhoria do abastecimento de água do sistema Imunana Laranjal e demais sistemas isolados de abastecimento de água da sua região de abrangência
HM02	Melhoria do abastecimento de água do Sistema Guandu e demais sistemas isolados de abastecimento da sua região de abrangência
HM03	Racionalização do uso da água potável por meio de amplo programa de conscientização e participação da população
HM04	Implantação de sistemas de coleta seletiva, bem como a destinação de resíduos sólidos para usinas e cooperativas de reciclagem
HM05	Implantação de sistemas de logística reversa de produtos e embalagens
HM06	Implantação ou expansão da coleta de lixo comunitária
HM07	Aperfeiçoamento da gestão das atividades de manejo de resíduos sólidos
HM08	Adensamento urbano ao longo de eixos de mobilidade, das centralidades a serem reforçadas e dos pontos nodais, privilegiando áreas com infraestrutura urbana
HM09	Mitigação de inundações em áreas urbanizadas por meio de implantação de infraestrutura de macrodrenagem
HM10	Mitigação de inundações em áreas urbanizadas por meio de implantação de infraestrutura de macrodrenagem e projetos multifuncionais associados a estas intervenções
HM11	Estudos para mitigação de inundações em áreas urbanizadas nas Bacias dos Rios Macacu e Caceribu
HM12	Aperfeiçoamento da gestão das atividades de macrodrenagem
HM13	Urbanização e regularização fundiária em favelas
HM14	Recuperação de conjuntos habitacionais degradados
HM15	Produção de habitação de interesse social por meio de programas de autogestão e de assistência técnica
HM16	Simplificação e compatibilização da legislação e das normas urbanísticas e edículas municipais referentes ao uso e ocupação do solo
HM17	Produção de unidades HIS – habitação de interesse social (de 0 a 3 SM) e HMP – habitação de mercado popular (de 3 a 5 SM) em áreas prioritárias com infraestrutura e diversificação de usos, seja em vazios urbanos ou localidades adensáveis
HM18	Produção de unidades HIS - habitação de interesse social - visando o reassentamento de famílias para mitigação de riscos
HM19	Produção de unidades de habitação de interesse social - HIS para atender demandas específicas identificadas como: HIS para locação social; HIS para idosos, e HIS em imóveis históricos e/ou antigos sem uso ou conservação adequada
HM20	Criação de um cadastro de terras públicas e privadas vocacionadas para habitação de interesse social e implantação de equipamentos sociais
HM21	Criação de um sistema de informações habitacionais e de serviços sociais, articulado ao sistema de informações metropolitanas
HM22	Criação de políticas metropolitanas nos órgãos estaduais e municipais de habitação visando a atuação na produção de habitação e na urbanização de áreas de especial interesse social
HM23	Requalificação dos trilhos de trem existentes e a implantação de estações de integração que sejam estratégicas para otimização do sistema de transporte coletivo, promovendo o desenvolvimento local
HM24	Implantação de transportes ativos e de práticas relacionadas ao Desenvolvimento Orientado ao Transporte - TODs
HM25	Implantação de um projeto de valorização da Central do Brasil e da região do seu entorno
HM26	Implantação e revitalização de espaços arborizados em vias urbanas e espaços públicos e privados, especialmente em áreas com grande densidade habitacional e urbana

BAÍA REINVENTADA	
BR01	Elaboração e implementação de plano de gerenciamento costeiro e de zoneamento ecológico econômico para a Baía de Guanabara visando a sua preservação ambiental
BR02	Implantação de cinturão sanitário (e rede de drenagem quando necessário) em locais sem rede de esgotamento sanitário como solução de transição para um sistema separador absoluto, adotando uma estratégia de gradualismo
BR03	Implantação de cinturão sanitário em locais com sistema de separador absoluto atualmente descaracterizado, com interconexão entre esgoto e drenagem, a fim de interceptar as redes de drenagem e encaminhar efluentes para tratamento antes da descarga no corpo receptor
BR04	Implantação de cinturão interceptor na orla da Baía de Guanabara a fim de interceptar as linhas de drenagem da sua bacia hidrográfica, encaminhando efluentes para tratamento
BR05	Preservar a Orla da Baía de Guanabara devido ao seu interesse metropolitano
BR06	Articular a valorização e a revitalização da orla da Baía de Guanabara por meio de apoio aos municípios
BR07	Valorização das ocupações urbanas e comunidades tradicionais na orla da Baía de Guanabara, apoiando seu desenvolvimento econômico e social
BR08	Elaboração e implantação de projeto de valorização da Orla de Duque de Caxias e do Parque do Aterro de Gramacho
BR09	Desenvolvimento e implantação de projeto de Valorização da Orla de Itaoca, São Gonçalo
BR10	Criação de novos terminais pesqueiros públicos na Baía de Guanabara para pesca artesanal
BR11	Revisão do Projeto da Cidade da Pesca, visando sua atualização e compatibilização com o Projeto de Preservação de Itaoca
BR12	Revitalização das paisagens culturais e ambientais dos distritos de Magé
BR13	Valorização e revitalização do Sistema Insular da Baía de Guanabara
BR14	Linhas de transporte aquaviário na Baía da Guanabara para atender demandas locais e regionais
BR15	Incentivar e promover atividades turísticas relacionadas à Baía de Guanabara
BR16	Incentivar a adequação e a utilização do eixo ferroviário existente ao redor da Baía da Guanabara, bem como planejar a utilização do futuro Arco Ferroviário para fins de passageiros, fortalecendo o transporte coletivo para locais beneficiados daquela região
BR17	Utilizar as Estações de Tratamento de Esgoto - ETEs existentes e avaliar a necessidade de implantação de novas ETEs
BR18	Criação de um parque ambiental na Bacia do Rio Guapimirim
BR19	Implantação de uma rede de conectividade ambiental a partir da conexão dos fragmentos de vegetação existentes e da recomposição vegetal
BR20	Implantação inicial de um centro de pesquisa e inovação tecnológica de energia offshore
GOVERNAR A METRÓPOLE	
GM01	Articular a instituição de Governança formal na RMRJ
GM02	Promover o fortalecimento da Agência Metropolitana e construir uma capacidade de planejamento integrado
GM03	Promover bases sustentáveis para a alavancagem de recursos financeiros e sua utilização eficiente
GM04	Estimular a ampliação da adoção de políticas públicas integradas
GM05	Promover a integração mais eficiente da sociedade civil organizada ao processo de planejamento metropolitano e municipal
GM06	Promover uma gestão de informação, através de um Sistema Unificado de Informação Metropolitana

Ações prioritárias escolhidas nas pré-conferências (em grifo, ações selecionadas na Primeira Conferência Metropolitana)	
METRÓPOLE INTELIGENTE	
MI05	Criação de selo de procedência, a fim de incentivar o desenvolvimento sustentável, a agricultura urbana e a preservação do meio ambiente
MI18	Qualificação de infraestruturas críticas (rodovia, ferrovia, portos, aeroportos e dutovias), ampliando as conexões por terra, elevando a capacidade de circulação de mercadorias
MI23	Incentivar a criação de parques históricos no entorno de bens do interesse do patrimônio com prioridade para o Parque Histórico Vila Iguassu, o Parque Histórico de Queimados e o Parque Histórico do Convento São Boaventura
MI24	Incentivar a requalificação das estações do sistema ferroviário suburbano e a requalificação urbanística do seu entorno, valorizando a paisagem cultural e paisagística
METRÓPOLE SUSTENTÁVEL	
MS01	Incentivar o desenvolvimento sustentável do território periurbano da RMRJ - Arco Rural (Agroecológico)
MS02	Incentivar o uso do mananciais das sub-bacias Guapi-Macacu e Guapiaçu, visando a produção agrícola, o desenvolvimento econômico e o abastecimento de água potável para os habitantes do Leste Metropolitano no âmbito de um Plano de Desenvolvimento Regional
MS03	Incentivar a implantação de redes de tempo seco em locais sem rede de esgotamento sanitário como solução de transição para um sistema separador absoluto, adotando uma estratégia de gradualismo
MS05	Incentivar a utilização das Estações de Tratamento de Esgoto – ETEs existentes e avaliar a necessidade de implantação de novas ETEs
MS08	Apoiar a elaboração e implementação de plano de gerenciamento costeiro e de zoneamento ecológico econômico para as baías da metrópole visando a preservação ambiental
MS15	Apoiar a realização de estudo de locais com potencial para implantação de futuras Centrais de Tratamento de Resíduos Sólidos - CTR's e para a eliminação de lixões
MS18	Incentivar e apoiar atividades de conservação, reflorestamento, controle da poluição agrícola e industrial e saneamento básico para as bacias dos mananciais de recursos hídricos da RMRJ
MS19	Promover monitoramento e avaliação e incentivar ações resilientes para os setores de abastecimento de água, de esgotamento sanitário, de manejo de resíduos sólidos e de manejo de águas pluviais
EQUILIBRAR A METRÓPOLE	
EM01	Incentivar o fortalecimento de centralidades urbanas propostas por meio da integração dos planos diretores e planos setoriais municipais com o PDUI, considerando: Campo Grande, Niterói (segundo nível); Duque de Caxias, Madureira, Nova Iguaçu e São Gonçalo (terceiro nível); Itaboraí, Itaguaí, Magé, Queimados, Maricá e Seropédica (quarto nível)
EM06	Incentivar atividades de economia criativa relacionadas à população de baixa renda
EM08	Eixo Transversal Sarapuí – incentivar a implantação de projeto multifuncional e a mitigação de inundações na Baía dos Rios Iguaçu e Sarapuí
EM09	Estimular a utilização da via Interbaixada, eixo transversal projetado junto ao rio Sarapuí, na Baixada Fluminense, para o transporte coletivo, conectando Nova Iguaçu e Duque de Caxias e demais municípios da Baixada Fluminense
EM12	Apoiar a implantação da Linha 3 do Metrô, Trecho 1, entre São Gonçalo e Niterói e, em uma segunda fase, o Trecho 2, entre São Gonçalo e Itaboraí
EM14	Incentivar a adequação e a utilização do eixo ferroviário existente ao redor da Baía de Guanabara, bem como planejar a utilização do futuro Arco Ferroviário para fins de passageiros, fortalecendo o transporte coletivo para locais beneficiados daquela região
EM17	Apoiar a outorga da operação de linhas de transporte aquaviário na Baía de Guanabara para atender às demandas locais e regionais, a exemplo de Duque de Caxias, Magé, São Gonçalo e Paquetá (Rio de Janeiro)
EM21	Incentivar a criação de programas integrados de regularização urbanística e fundiária, associados a projetos sociais, dirigidos a loteamentos irregulares/ilegais e/ou assentamentos precários com baixos indicadores sociais e urbanos, localizados em regiões da periferia da metrópole, cujas características ambientais e funcionais justifiquem essas intervenções
HABITAR A METRÓPOLE	
HM04	Incentivar a implantação de sistemas de coleta seletiva, bem como a destinação de resíduos sólidos para usinas e cooperativas de reciclagem
HM08	Incentivar o adensamento urbano ao longo de eixos de mobilidade, centralidades a serem reforçadas e pontos nodais, em áreas com infraestrutura urbana
HM10	Incentivar a mitigação de inundações em áreas urbanizadas por meio de implantação de infraestrutura de macrodrenagem e projetos multifuncionais associados a estas intervenções
HM13	Incentivar a urbanização e regularização fundiária em favelas
HM14	Incentivar a recuperação de conjuntos habitacionais degradados
HM22	Incentivar a criação de políticas metropolitanas nos órgãos estaduais e municipais de habitação visando a atuação na produção de habitação e na urbanização de áreas de especial interesse social
HM24	Estimular a implantação de transportes ativos e de práticas relacionadas ao Desenvolvimento Orientado de Transporte - DOT
BAÍA REINVENTADA	
BR08	Incentivar a elaboração e a implantação de projeto de valorização da Orla de Duque de Caxias e do Parque do Aterro de Gramacho
BR09	Incentivar o desenvolvimento e implantação de projeto de Valorização da Orla de Itaoca, São Gonçalo
GOVERNAR A METRÓPOLE	
GM01	Articular a instituição de Governança formal na RMRJ
GM02	Promover o fortalecimento da Agência Metropolitana e construir uma capacidade de planejamento integrado



jaime lerner
arquitetos associados



Câmara Metropolitana
do Rio de Janeiro



