

## Grupo de Discussão de Integração - 17/08/2017

O seminário ocorrido no dia 17 de agosto de 2017 teve como propósito discutir propostas para RMRJ. O superintendente de Planejamento da Câmara Metropolitana do Rio, Luiz Firmino Martins Pereira, colocou as seguintes questões a serem tratadas na reunião: definir as Áreas de Interesse Metropolitano, quais projetos de impacto seriam abraçados pelo PDUI e respectivas abrangências metropolitanas, e quais seriam as áreas que o Plano deveria consagrar. Uma vez estabelecidos os pontos acima, os municípios teriam até dois anos para se adaptarem ao PDUI. O superintendente também alertou para a ausência de um olhar para a segurança pública que, por exemplo, contribuiu para a decadência econômica de centralidades como São João de Meriti/Pavuna e Madureira.

Identificou-se que algumas regiões, como a Baixada Fluminense, possuem um enfoque predominantemente rodoviário, em detrimento de outros modais. Daí a necessidade de se buscar fortalecer outros meios de transporte menos onerosos ambiental e financeiramente. Em contrapartida, Firmino alertou que o custo das indenizações com desapropriações em centralidades como Nova Iguaçu seria alto demais para abrir novas vias.

O superintendente enfatizou que o PDUI propõe que sejam desenvolvidos projetos de valorização histórica da Baía de Guanabara e que se dê destaque às economias dos municípios de seu entorno. Segundo ele, não é só o turismo e atividades de extração de petróleo que devem ser incentivadas, mas também a pesca e os modos de vida tradicionais, o extrativismo artesanal, a cultura, a informação, os serviços e a agroecologia urbana.

Henrique Silveira, da Casa Fluminense, elogiou o tratamento dado pelo PDUI ao adensamento ao longo das linhas de trem. Mas lamentou que os ramais ferroviários a partir de Saracuruna estejam sucateados, precisando ser revitalizados. Silveira falou ainda sobre a importância do Trilho como vetor de crescimento e enfatizou que o Plano deve ter como prioridade o transporte ferroviário de passageiros e exploração do potencial turístico.

Especificamente em relação à região do Fundo da Baía, uma questão central levantada no encontro foi a necessidade da preservação dos territórios ao sul da Serra do Mar e do controle da ocupação irregular na Baixada para a manutenção da vegetação e renovação dos rios que nascem nos maciços. Essa proteção deve ser feita através de iniciativas que apoiem o pequeno produtor e incentive a produção de mercadorias de maior valor agregado. Neste sentido, a ideia do Cinturão Agroecológico foi bem aceita. Sobre as políticas que envolvem o incentivo à agricultura, estas não podem se restringir a territórios rurais, visto que é importante apoiar também o agricultor urbano. Também foi discutida a importância de criar um cordão de interesse hídrico que contribua para a rede de abastecimento.

Sobre a região Oeste Metropolitana, foi identificada uma possível contradição em um trecho do BRT Transcarioca. Ao norte de Jacarepaguá, o eixo cruza a conexão ambiental proposta entre o maciço da Pedra Branca e o maciço da Tijuca. Como solução, foi proposta a necessidade de um tratamento diferenciado desse ponto de interseção, controlando o adensamento e priorizando a conexão ambiental. Também foi identificada a necessidade de primeiro prover a infraestrutura para depois se adensar as áreas de interesse. Além disso, prover a infraestrutura tornaria essas áreas mais valorizadas e convidativas, o que poderia ser um mecanismo de atração do interesse do mercado imobiliário.

No distrito areeiro de Seropédica-Itaguaí, os presentes concordaram com a ideia de fazer um reservatório de água em parceria com as empresas mineradoras. Na medida em que a areia for sendo extraída do local, novas cavas irão surgir formando grandes reservatórios de água. Contudo, foram levantadas ressalvas quanto à qualidade da água. Seguindo esse raciocínio, foi proposto abastecer as indústrias da região de Duque de Caxias com água de reuso das estações de tratamento de esgoto próximas, em vez da água potável que atualmente é utilizada.

Foi também levantada preocupação com a AP3, na qual dois pontos se destacaram para requalificar essa área, tida como tradicionalmente esquecida pelo planejamento. Demarcar áreas verdes de conservação na região do maciço da Serra da Misericórdia, entre as baixadas de Inhaúma e Irajá e sanear a AP3.

Sobre a mobilidade, foi bem recebida a ideia dos eixos transversais. Entretanto, não ficou claro para os membros sobre quais modos serão incentivados nesses corredores transversais, se individuais ou coletivos. Houve, também, preocupação em trazer as ligações transversais para os outros municípios da periferia, o que foi chamado, por um dos participantes de Caminhos Metropolitanos.

Entre as propostas, estão a de estender o ramal Santa Cruz até Itaguaí, não com o propósito de adensar esse trecho, mas de facilitar o deslocamento dos trabalhadores àquela região. Outro ponto importante foi o de incentivar a criação de uma rede de transportes, na qual os diversos modos – incluindo o transporte alternativo – trabalhem em complementaridade, não em concorrência.

Sobre a região Oeste Fluminense 2, os maiores desafios apontados foram a recuperação do manguezal de Jardim Gramacho e o abastecimento da Região das Cavas. Já para o município de Itaguaí, foram propostas as seguintes medidas: consolidação de uma centralidade de uso misto em Itaguaí, reativando a linha ferroviária, sem incentivar o adensamento; esticar a Transbaixada até Bangu; conter o espraiamento e a ocupação do Aquífero de Guaratiba com regulamentação de usos adequados etc.

Para a região Leste Fluminense, foram identificadas diversas regiões na orla da Baía de Guanabara, especialmente no município de São Gonçalo, que poderiam ser utilizadas para alavancar o turismo na região. A valorização dessas áreas poderia estar associada à criação de linhas hidroviárias específicas para turismo. Também foi indicado que essas áreas devam ser avaliadas com vistas a evitar conflitos com estaleiros já instalados na região e com regiões de maior densidade. Também foi ressaltada a importância de integração institucional não só entre os municípios, como entre as entidades do governo do estado para que a proposta seja eficaz.

Tornou-se consenso que o projeto que altera o traçado do arco metropolitano, convergindo para além da área urbanizada de Itaboraí é positivo para o desenvolvimento da região leste, pois é mais eficaz em limitar o espraiamento.

As perspectivas de projetos futuros como do COMPERJ e do porto de Jaconé foram vistos com ressalvas pelos participantes. Eles foram considerados uma boa ferramenta para dinamizar a região e equilibrar a receita e as oportunidades na Região Metropolitana. Porém, devido à escala e aos recentes problemas com a construção do COMPERJ, como os congestionamentos em Itaboraí devido à massa de trabalhadores que o município teve de aportar, destacou-se que as cidades devam estar preparadas com uma rede de conexões e áreas destinadas para aportar essas massas, desde a concepção dos projetos.

Por fim, outras duas questões abordadas foram a necessidade de descentralizar as oportunidades de empregos e a oferta de serviços e a importância de se conectar os municípios do eixo leste entre si. Os presentes ressaltaram a dificuldade de conseguir vagas no ensino superior nos municípios do leste da Região Metropolitana, e que outros municípios como São Gonçalo, com população superior a um milhão de habitantes, não possuem sequer uma universidade. Como possível solução para o desaquecimento da economia dos municípios locais, foram sugeridos investimentos que melhorem as conexões dos municípios de Maricá e Itaboraí. Mas essa proposta foi dada com a ressalva de que antes é preciso resolver problemas mais urgentes, como a própria conexão entre Niterói e São Gonçalo.