

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA POLÍTICA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA POLÍTICA**

**DESENVOLVIMENTO LOCAL E SUSTENTÁVEL: IMPACTOS DA
CONSTRUÇÃO DO ARCO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO**

SUSANA ALVES FERNANDES

Niteroi – Rio de Janeiro

2015

SUSANA ALVES FERNANDES

**DESENVOLVIMENTO LOCAL E SUSTENTÁVEL: IMPACTOS DA
CONSTRUÇÃO DO ARCO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO**

Tese apresentada ao Departamento de
Ciência Política da Universidade Federal
Fluminense como requisito parcial para
obtenção de Grau de Doutora em
Ciência Política na Área de
Concentração Estado e Sociedade.

Orientador: Professor Dr. Marcus Ianoni

Niteroi – Rio de Janeiro

2015

F363 Fernandes, Susana Alves.

Desenvolvimento local e sustentável: impactos da construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro / Susana Alves Fernandes. – 2015.

292 f. : il.

Orientador: Marcus Ianoni.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de Ciência Política, 2015.

Bibliografia: f. 128-136.

APROVAÇÃO

SUSANA ALVES FERNANDES

DESENVOLVIMENTO LOCAL E SUSTENTÁVEL: IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DO ARCO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO

Tese apresentada ao Departamento de Ciência Política da Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para obtenção de Grau de Doutora em Ciência Política na Área de Concentração: Estado e Sociedade

Prof. Dr. Marcus Ianoni (Orientador/UFF)

Prof. Dr. Ari de Abreu Silva (UFF)

Prof^a. Dr^a. Selene Herculano (UFF)

Prof. Dr. José Paulo Martins Júnior (UNIRIO)

Prof^a. Dr^a. Rosane Cristina de Oliveira (UNIGRANRIO)

Prof^a. Dr^a. Inês Patrício (UFF - suplente)

Prof. Dr. Felipe Borba (UNIRIO - suplente)

Niteroi – Rio de Janeiro

2015

“Ora, àquele que é poderoso para fazer infinitamente mais do que tudo quanto pedimos ou pensamos, conforme o seu poder que opera em nós, a Ele seja a glória, na igreja e em Cristo Jesus, por todas as gerações, para todo o sempre. Amém.”

Efésios 4:20,21- RA

AGRADECIMENTOS

A Deus que me deu vida e me proporcionou esta oportunidade.

À Laura Teixeira Alves, cortadora de cana, tecelã, dona de casa, pianista, Bacharel em Teologia, mãe; e à memória de Orlando Alves da Conceição, tecelão, ferroviário, revolucionário, evangelista, pai; que me apresentou à política. Ambos aplicaram suas vidas à luta por um Brasil transformado e para que seus filhos tivessem uma vida digna e acesso a uma educação de qualidade.

Ao meu marido, Marcelo, pelo incentivo, pelas sugestões e, principalmente, pelas tarefas que realizou em meu lugar.

Aos meus filhos, Ariel e Rebecca, por todas as brincadeiras, passeios e tantas outras coisas que deixaram de usufruir para que eu pudesse estudar. Só vocês sabem como foi difícil!

Aos meu irmãos Silas e Milenne por tudo o que me ensinaram e compartilhamos ao longo desses anos e pelo apoio que me dedicaram. Ao meu irmão Isac, pelo que fez, compartilhou, apoiou e por sempre estar perto. Eu e minha família sabemos o que significou tudo o que fizeram por nós! A meus irmãos Samuel, Solange e Silza pelo apoio.

À minha sogra Ester e aos meus amigos, por compreenderem minhas ausências.

À minha amiga-irmã Izabel Cristina de França: este último ano foi decisivo e sua presença, fundamental.

Aos meus jovens amigos Bárbara Pickler, Elisa Carvalho, Yago Pena, Ygor Pena e Paulo Vaughon Santana pelas discussões e pela torcida: foi muito importante.

Às minhas amigas Elisete Pereira e Suzana Carvalho pelo amor e cuidado com minha família neste período.

À professora Fátima Portilho por me recomendar ao PPGCP para admissão ao doutorado: serei eternamente grata!

À Banca composta pelos professores Renato Lessa, Maria Antonieta Leopoldi e Eurico Lima Figueiredo pela aprovação de meu projeto de pesquisa.

Aos professores Ari de Abreu Silva e José Martins, pela preciosa contribuição a este trabalho na Banca de qualificação

Aos professores Inês Patrício e Felipe Borba, que fizeram parte da Banca de conclusão de tese.

Ao professor Carlos Henrique de Aguiar Serra, Coordenador do PPGCP, pela compreensão e apoio, nos momentos difíceis pelos quais passei.

Ao Corpo Docente do PPGCP pela inestimável contribuição à minha formação.

Aos queridos Graça, Manoel e Wilza pelo interesse e pela dedicação.

Às turmas 2009 e 2010 pelas contribuições e companheirismo.

A todos que contribuíram com este trabalho através das entrevistas e dados disponibilizados: Sra. Julia Butter, representante da FIRJAN; Sr. Sérgio Ricardo; Professor Celso Sanchez; Sr. Vicente Loureiro, da SEOBRAS; Sr. Sérgio Teixeira, da SEDEIS; Professor Mauro Osório; Sr. Diogo Lima, representante da ADEMI.

À professora Selene Herculano pelos anos que dedicou à minha formação acadêmica.

Ao professor Marcus Ianoni pela compreensão e por me ajudar a cumprir este desafio.

“Ó profundidade da riqueza da sabedoria
e do conhecimento de Deus! Quão
insondáveis são os seus juízos e
inescrutáveis os seus caminhos!
Quem, pois, conheceu a mente do
Senhor? Ou quem foi o seu conselheiro?
Quem primeiro lhe deu, para que ele o
recompense?
Pois dele, por ele e para ele são todas
as coisas. A ele seja a glória para
sempre! Amém.”

Romanos 11:33 – NVI

Resumo

Esta tese teve como objetivo investigar como o poder público municipal procura se preparar para a implementação de políticas públicas com a magnitude do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro e se antecipar aos impactos que sobrevirão de tais ações.

Foram utilizados os conceitos de desenvolvimento local, desenvolvimento sustentável e políticas públicas com o intuito de auxiliar na compreensão da correlação de forças que determinou ações e decisões políticas em torno da construção do arco metropolitano e na análise dos dados que refletem as condições de vida das populações dos municípios de Itaboraí e Itaguaí.

Após ouvir representantes do poder público estadual envolvidos na construção do arco metropolitano e na administração municipal de Itaguaí, ficou evidenciada a priorização das necessidades do mercado em detrimento das necessidades dos moradores da localidade e da ausência de conhecimento prévio da obra e um acompanhamento maior por parte do poder público municipal em suas diversas fases, como também de uma estruturação do município para acompanhar os impactos sofridos.

Palavras-chave: Desenvolvimento sustentável, desenvolvimento local, políticas públicas, arco metropolitano, Itaguaí, Itaboraí.

Abstract

This thesis aims investigated how the municipal government seeks to prepare for the implementation of public policies. And to anticipate the impacts coming from such actions. In scope the “Arco Metropolitano” of Rio de Janeiro.

The concepts of local development, sustainability and public policies were key elements researched. They helped to understand the correlation of forces which have determined political actions and decisions during the construction of the “Arco Metropolitano”. And to analise data wich would depict the living conditions of Itaboraí and Itaguaí municipalities.

After hearing from state government representatives involved in the construction and the municipal administration of Itaguaí. Became clear the prioritization of market interests in detriment of local residents needs. As well the absence of prior knowledge of the construction and an enhanced monitoring by the municipal government. Also the municipal government structuration to monitor the impacts suffered.

Keywords: Sustainability, local development, public policies, metropolitan arc, Itaguaí, Itaboraí.

LISTA DE QUADROS

- Quadro 1 – Comunidade cidadã - 42
- Quadro 2 - Empreendimentos na área de transportes em Itaguaí - 43
- Quadro 3 - Perspectivas de Crescimento do Setor Imobiliário -58
- Quadro 4 - Arco metropolitano - atores - 283
- Quadro 5 - Arco metropolitano – Alguns dos imóveis desapropriados em Itaguaí - 284
- Quadro 6 - Arco metropolitano – documentos - 285
- Quadro 7 - Condições estabelecidas na Licença Prévia – 2007 em relação à FLONA Mário Xavier - 287
- Quadro 8 - Condições estabelecidas na Estabelecido na Licença de Instalação – 2009, em relação à FLONA Mário Xavier - 289
- Quadro 9 - Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal /IFDM – Brasil - 290
- Quadro 10 - IFDM – *Ranking* Geral – 290
- Quadro 11 - IFDM – Emprego e Renda - 290
- Quadro 12 – IFDM - *Ranking* Educação - 291
- Quadro 13 - IFDM – *Ranking* Saúde – 291
- Quadro 14 – Estimativas Regiões Metropolitanas - 291
- Quadro 15 – Indicadores Sociais Regiões Metropolitanas - 292
- Quadro 16 –Regiões Metropolitanas – PIB *per capita* - 292
- Quadro 17 – Indicadores Sociais Regiões Metropolitanas – domicílios particulares permanentes urbanos - 292
- Quadro 18 – IDEB - 292

LISTA DE SIGLAS

AID – Área de Influência Direta
AII – Área de Influência Indireta
ADEMI – Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário
ALERJ - Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro
APA – Área de Proteção Ambiental
CECA – Comissão Estadual de Controle Ambiental
CODIN – Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro
CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente
CREA-RJ – Conselho Regional de Economia, Arquitetura e Agronomia do Estado do Rio de Janeiro
DER – Departamento de Estradas e Rodagem
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
DNPM – Departamento Nacional de Produção Mineral
EIA – Estudo de Impacto Ambiental
FIRJAN – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
FLONA – Floresta Nacional
ICM Bio - Instituto Chico Mendes de Biodiversidade
IDEB – Índice do Desenvolvimento da Educação Básica
INEA – Instituto Estadual do Ambiente
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LI – Licença de Instalação
LP – Licença Prévia
MT - Ministério dos Transportes
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PRDC - Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão
RIMA – Relatório de Impacto Ambiental
RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte
RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro

RMSP – Região Metropolitana de São Paulo

SEDEIS – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Serviços do Rio de Janeiro

SEOBRAS - Secretaria de Estado de Obras do Rio de Janeiro

TCU – Tribunal de Contas da União

TRF - Tribunal Regional Federal

UFRRJ – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

Introdução	- 14
1 Desenvolvimento local e sustentável: como as políticas públicas impactam no território	- 19
1.1 Desenvolvimento local	- 20
1.2 Desenvolvimento sustentável	- 24
1.2.1 Justiça Ambiental	- 27
1.3 Políticas públicas	- 31
2 O rodoviarismo no Brasil: o caso do arco metropolitano do Rio de Janeiro	- 39
2.1 Breve histórico do rodoviarismo no Brasil	- 40
2.2 Programa Aceleração do Crescimento	- 41
2.3 Anel/Contorno rodoviário	- 44
2.3.1 Rodoanel Mário Covas	- 45
2.3.2 Rodoanel de Belo Horizonte	- 46
2.4 Arco Metropolitano do Rio de Janeiro	- 47
2.5 A FIRJAN e o arco	- 52
2.6 Itaboraí	- 57
2.7 Itaguaí	- 61
3 Análise das entrevistas	- 66
4 Conclusão	- 111
Bibliografia	- 128
Anexos	- 137

Introdução

A decisão de realizar este trabalho de pesquisa veio após uma experiência de onze anos atuando profissionalmente na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro e três anos de pesquisas em Itaguaí¹, observando o crescimento da região, as necessidades da população e suas relações sociais e políticas.

O projeto de expansão industrial da cidade do Rio de Janeiro está ligado à necessidade de afirmação de sua identidade após a transferência da capital federal para Brasília (OSÓRIO, 2005), trazendo para seus limites dois distritos industriais: Santa Cruz e Avenida das Bandeiras (atual Avenida Brasil), juntamente com a criação da COSIGUA (hoje, GERDAU) e a ideia de exportar através da baía de Sepetiba. Combinado a este projeto, estava a proposta de fusão do antigo Estado do Rio de Janeiro com o Estado da Guanabara, abrindo espaço também para a expansão da agricultura. O crescimento da indústria paulista também foi um fato marcante para a constatação da necessidade de se repensar o desenvolvimento econômico regional.

O objetivo deste trabalho é investigar os impactos da implantação do arco metropolitano do Rio de Janeiro nos municípios que demarcam seu traçado em especial, Itaguaí e Itaboraí. Com uma proposta de auxiliar na promoção da interiorização do crescimento econômico do estado, o projeto mobilizou políticos, empresários e técnicos e recebeu investimentos do governo federal através do Programa de Aceleração do Crescimento e investimentos do Banco Mundial, através do governo do estado. Tem como objetivo principal ligar o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, em Itaboraí, ao porto de Itaguaí, sem sobrecarregar a capital carioca com a utilização da avenida Brasil por veículos pesados. Para cumprir tal objetivo, seu traçado passa por oito municípios da baixada fluminense: Itaboraí, Magé, Duque de Caxias, Japeri, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Seropédica e Itaguaí.

¹ A ampliação do porto de Itaguaí foi objeto de estudo da dissertação de mestrado apresentada por Susana A. Fernandes ao Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da UFF, em 2008, intitulada: Desenvolvimento sustentável ou desenvolvimentismo? Um estudo de caso das contradições e conflitos em torno da ampliação do porto de Itaguaí/RJ.

O traçado do arco metropolitano passa por áreas de preservação ambiental, uma Floresta Nacional e próxima a áreas industriais importantes. Dos oito municípios abrangidos pelo arco metropolitano, dois se destacam por estarem nas pontas da via e abrigarem empreendimentos que concentram grandes expectativas regionais de crescimento econômico, a saber, o COMPERJ, em Itaboraí e o porto de Itaguaí, localizado no município homônimo.

Estes dois empreendimentos, como todos os grandes projetos de desenvolvimento, têm a característica de reacender as esperanças dos habitantes de entorno em uma melhora na qualidade de vida da população, pela possibilidade de criação de novas oportunidades de emprego, além de atrair políticas públicas em educação, saúde, habitação, etc. e espera-se de grandes empreendimentos o respeito ao ambiente natural pelo controle da poluição do ar, das águas e do solo e da emissão de sons.

A prefeitura de Itaguaí, na gestão anterior², se apresentava em seu sítio eletrônico como a cidade do porto, em uma clara referência às expectativas dispensadas pelo município ao dinamismo que o porto de Itaguaí poderia imprimir à economia local, dada a importância do projeto em relação à economia nacional. Já Itaboraí tem uma página do sítio da prefeitura dedicada às informações sobre o COMPERJ. Os dois municípios tiveram o cotidiano alterado em função destes projetos. Isso pode ser observado pelo alto número de salas comerciais, hotéis a serem construídos e a supervalorização dos imóveis³.

Este crescimento demanda serviços dos mais diversos tipos e a necessidade do local se preparar para atender ao aumento populacional, ao aumento de empresas e os impactos daí advindos. Questões como o uso dos recursos naturais, o acesso aos serviços públicos, organização da ocupação do solo, especialmente pelas novas empresas e a nova parcela da população que elas atraem têm que ser respondidas pelo poder público.

² Prefeito Charlinho de Itaguaí – 2005/2012.

³ Jornal O Globo, edição de 21/12/2014 – Caderno de Economia, pág. 30.

Neste sentido, este trabalho discute o conceito de desenvolvimento sustentável apresentado pela Organização das Nações Unidas que orienta a utilização dos recursos naturais de forma racional para que não seja comprometida a existência das gerações futuras à luz da ideia de uma sustentabilidade democrática que tem como um de seus pilares o respeito às culturas tradicionais e não hegemônicas, que através de suas formas peculiares de relação com o ambiente natural, muito têm a contribuir com o desenvolvimento das localidades em que se encontram.

O crescimento industrial no Rio de Janeiro combinado a outros fatores como pobreza e pouco acesso a serviços públicos, disseminou na região metropolitana diversas zonas de sacrifício: locais carentes da atuação do poder público, onde moram pessoas miseráveis que muitas vezes buscam garantir sua subsistência no manejo de dejetos produzidos por grandes empresas poluidoras.

Diante de tal quadro observa-se a pertinência da análise do conceito de desenvolvimento local devido à necessidade do crescimento vir acompanhado de políticas que levem em conta os interesses da população local. Se apresenta como questão fundamental a atenção a questões como: delimitação do território independente de escalas geográficas, o reconhecimento das redes de relacionamento que se estabelecem na sociedade local, o conhecimento e respeito à cultura local, a identificação dos conflitos de interesses e a forma como são atendidas as demandas sociais.

A ideia de um desenvolvimento local e sustentável está associada à perspectiva de um crescimento planejado em harmonia com a fauna e a flora, aplicado a uma sociedade que reconhece sua pluralidade e trata de forma positiva esta característica ouvindo a todos indiscriminadamente e incentivando as atividades locais na busca do bem estar geral. Bem estar que em grande parte será garantido pela atuação do estado que, através da elaboração de uma agenda pública terá a possibilidade de implementar políticas que atendam às demandas sociais originadas nas disputas que acontecem na arena política.

Esta tese está dividida em três capítulos. O primeiro capítulo refere-se ao arcabouço teórico e está subdividido em três partes. A primeira parte do primeiro

capítulo é dedicada ao conceito de desenvolvimento local e a identificação de uma categoria básica no estudo do conceito, que é o território. O território é um espaço socialmente construído, que pode ir além das delimitações geográficas, ou seja, é a materialização das relações sociais existentes e o resultado das reações que o local tem em relação às pressões externas. Pode ser analisado a partir de seis dimensões: coesão social, coesão territorial, governabilidade, sustentabilidade, inclusão econômica e bem estar/desenvolvimento local.

A segunda parte do primeiro capítulo expõe o conceito de desenvolvimento sustentável definido pela ONU e a necessidade de combate à pobreza evidenciado pela Agenda 21. Este documento, endossado por 179 países, entre eles o Brasil, recomenda o combate efetivo à pobreza e estabelece a estreita ligação entre esta condição, o alto consumo dos países industrializados e a degradação ambiental.

A terceira parte do primeiro capítulo dedica-se ao entendimento da formação das políticas públicas. Os diversos atores políticos estão no centro dos conflitos pela alocação de bens e recursos públicos. A correlação de forças existente na sociedade determinará a inserção de uma demanda na agenda governamental. No momento em que uma demanda social se torna capaz de mobilizar grupos dotados de força política, ela se transforma em um problema político e se habilita a entrar na agenda governamental. A partir deste momento há uma dinâmica específica na arena política em que os diversos atores disputam os encaminhamentos de uma possível decisão política, estabelecendo alianças e pressionando para que esta decisão seja aplicada de acordo com os interesses que prevalecerão.

O segundo capítulo trata do objeto empírico deste trabalho e está subdividido em sete partes; procura evidenciar como o rodoviarismo brasileiro cresceu e como uma política de alianças entre os políticos e as empreiteiras consolidou o setor de construção civil pesada e, com a abertura de estradas, abriu o mercado para as empresas automobilísticas. A atuação do estado foi fundamental para a criação de instituições públicas que efetivamente atuaram na construção e administração da malha rodoviária brasileira.

Ainda hoje grandes planos de desenvolvimento incluem a mobilidade urbana que, atualmente é uma das frentes do Programa de Aceleração do Crescimento, que tem investimentos em diversos estados brasileiros em projetos com as mesmas características do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Aqui destacamos as obras que estão sendo construídas em Belo Horizonte e São Paulo, sendo esta última o maior projeto rodoviário do Brasil.

Este trabalho utilizou como base metodológica a pesquisa documental de estatísticas sobre a evolução do desenvolvimento das localidades, pesquisa documental sobre o projeto do arco metropolitano; pesquisa bibliográfica sobre desenvolvimento local, desenvolvimento sustentável e políticas públicas e pela utilização de entrevistas em questionário aberto.

No decorrer da pesquisa inicial para a elaboração do projeto de tese de doutorado encontramos algumas dificuldades concernentes a inconsistências e lacunas de dados, a saber: institutos de pesquisa não usam o mesmo recorte territorial e temporal; os dados físicos nem sempre estão acessíveis e os digitalizados não têm séries completas; as variáveis referentes a um dado nem sempre são as mesmas; dados sobre qualidade ambiental não estão disponíveis do mesmo modo e para diferentes localidades; não há séries temporais sobre todos os dados necessários. Não houve retorno às solicitações de entrevistas às prefeituras dos municípios Duque de Caxias, Magé e Itaboraí e ao Sindicato dos Trabalhadores na construção Civil Pesada em Duque de Caxias.

O último capítulo, de caráter conclusivo, faz uma síntese da análise empírica com base no estudo de desenvolvimento sustentável, desenvolvimento local e políticas públicas.

Foram ouvidos representantes do poder público, representantes da comunidade científica, representantes da sociedade civil organizada, um ambientalista e uma representante da FIRJAN.

Capítulo 1. Desenvolvimento local e sustentável: como as políticas públicas impactam no território

Este capítulo está dividido em três partes e expõe as abordagens do desenvolvimento local, desenvolvimento sustentável e políticas públicas.

Na primeira parte, tomamos como referência a tese de doutorado de Leonardo Muls (2004) que, ao escrever sobre desenvolvimento local, constata que tanto a teoria do livre mercado quanto a teoria do intenso controle estatal têm limites e que é necessário mesclá-las. O estado desempenharia o papel de estimulador na criação de um padrão de organização social e econômica para o estabelecimento de redes de relações horizontais e modos democráticos de regulação de conflitos. Por ser um processo dinâmico, o desenvolvimento envolve as instituições políticas, econômicas e sociais, os modos de produção, a tecnologia e mesmo a cultura local.

Na segunda parte apresentamos o tema: desenvolvimento sustentável. A discussão em torno deste tema torna-se pertinente, visto que a correlação de forças entre as diversas camadas da sociedade, o mercado e o poder público determinará as formas de apropriação de recursos e as políticas públicas a serem implementadas, estas últimas definirão a qualidade de vida no território.

A discussão sobre o desenvolvimento local e sustentável não pode perder de vista os conflitos ou a cooperação que ocorrem nas relações entre os diversos atores sociais. Os locais observados por este estudo são receptores de diversos empreendimentos, todos apontando para a perspectiva de desenvolvimento local. Destacamos o porto de Itaguaí, cuja consolidação, segundo Muls (2004), acendeu uma chama entre a população local, os representantes da sociedade civil e autoridades de que o município prosperaria através de negócios milionários, da atração de multinacionais e o consequente aumento na arrecadação de impostos e sofisticação do mercado de trabalho, mas, ao contrário, o município continua desempenhando uma função de dormitório, com seus habitantes trabalhando em outras localidades; com deficiência no atendimento à população em diversas áreas do serviço público,

como saúde e infraestrutura urbana, por exemplo. É amplamente questionada a implantação de projetos econômicos em localidades sem infraestrutura adequada, porém, o município de Itaguaí abriga um porto e diversas plantas industriais; também é cortado por uma rodovia e uma estrada de ferro para transporte de carga. Agora é também a outra ponta do arco metropolitano, que liga o porto ao COMPERJ, em Itaboraí.

A terceira parte deste capítulo abordará o tema políticas públicas. A disputa de interesses que se estabelece entre os variados atores sociais pela apropriação dos recursos também acontece no momento da inserção de um item na agenda pública. Os atores que detêm maior poder político e econômico terão maiores condições de influenciar a escolha das políticas a serem implementadas.

1.1. Desenvolvimento local

Uma categoria se destaca na compreensão do conceito de desenvolvimento local: o território.

O território é o resultado das interações sociais estabelecidas em determinado espaço. As disputas pelo poder, as expressões culturais, as diversas redes de relacionamento e as instituições o caracterizam e também promovem a sua modificação. Considerá-lo uma variável explicativa do processo de desenvolvimento significa entender que o local pode confrontar-se com o global e reagir através de ações que podem suscitar um “movimento autônomo de desenvolvimento” (MULS, 2004). Significa entender que o local é capaz de reagir às leis de funcionamento da globalização (às quais Muls identifica como pressão heterônoma) determinando o próprio curso, criando uma reação autônoma, estabelecendo uma relação dialética entre a pressão global e os interesses e aptidões locais, porém, sem negligenciar o conflito, os interesses de classes e o espaço nacional (BRANDÃO, 2004). O território necessariamente não está restrito às fronteiras administrativas mas às redes de relacionamentos sociais e de produtos e quando os efeitos da reação autônoma começam a se tornar perceptíveis é possível reconhecer o processo de desenvolvimento local.

“A noção de desenvolvimento local Integra várias dimensões: espaciais, econômicas, sociais, culturais e políticas, que, por meio de seu conjunto dinâmico, podem produzir uma prosperidade sólida e durável que não se reduz à taxa de crescimento do PIB do município somente. O melhoramento dos efeitos de aglomeração, a intensificação das economias de aglomeração, a ancoragem física das empresas, a realização de programas de criação de emprego e renda, o apoio à modernização do tecido empresarial. os esforços produzidos para elevar o nível de qualificações e de competências, as ações facilitando a incorporação e a difusão das inovações, a construção do território por um conjunto de organizações e de serviços, o acionamento de uma governança associando as esferas pública e privada, a criação de instrumentos institucionais visando adaptar as mudanças e antecipar os problemas e os desafios, figuram entre os componentes do possível, do desejável desenvolvimento local”. (FAURÈ e HAUSENCLEVER, 2005:19).

Carlos Milani (2005) define o desenvolvimento local como “um conjunto de atividades econômicas, culturais, políticas e sociais – vistas sob ótica inter setorial e transescalar que participam de um projeto de transformação consciente da realidade local”, ou seja, é necessária a interação entre os diversos setores da sociedade e entre os agentes locais, regionais, nacionais ou globais para que o desenvolvimento local se torne uma realidade. Acontece em pequenos territórios e grupamentos humanos, que podem ser tanto assentamentos quanto municípios, sendo um processo de transformação das bases econômicas e da organização social do local, promovendo dinamismo econômico e aumento da qualidade de vida da população, como resultado da exploração das potencialidades e capacidades específicas da sociedade local (BUARQUE, 1999).

O território é um espaço que combina cultura e valores simbólicos nas relações socioeconômicas, culturais e de poder(VILLELA, GUEDES, SANTANA e BRITTO, 2012) e nele podemos identificar seis dimensões:

- Coesão social: resultado das relações interpessoais da população local onde são definidas as regras de convivência social.
- Coesão territorial: capacidade da população local em definir seus objetivos a partir de seus recursos e interesses.
- Governabilidade: incentivo às ações locais pelo poder público tendo como alvo o desenvolvimento.
- Sustentabilidade: apropriação dos recursos de forma racional objetivando não comprometer a sobrevivência das próximas gerações.
- Inclusão econômica: aproveitamento da população local nas atividades econômicas.
- Bem-estar e desenvolvimento local: oferta de serviços públicos e infraestrutura a fim de oferecer boa qualidade de vida para a população local.

O território é o lugar do conflito, onde as disputas sociais se materializam em políticas públicas. É o espaço de construção de contra hegemonias, da busca pelas possibilidades além da realidade visível. Neste sentido, a análise sobre o desenvolvimento do território apresenta duas perspectivas: a) “reprodutor da lógica capitalista global localizada” e, b) “espaço onde predominam princípios de igualdade, solidariedade e respeito à natureza”. Mesmo na segunda perspectiva, poderá chegar o momento em que o território participará de articulações a nível regional, nacional e/ou internacional (VAZ e CALDAS, 2006).

O território está exposto a uma pressão externa que se apresenta especialmente através da divisão internacional do trabalho, podendo esta ser identificada na atuação de empresas transnacionais, que têm o poder de escolher onde querem se instalar, sendo capazes tanto de incrementar a economia local, como de esvaziá-la, considerando a relação de dependência que pode se estabelecer (SANTOS E SILVEIRA, 2001).

Em momentos de grande pressão externa, os laços de solidariedade e de reciprocidade caracterizam uma reação do local estimulando o sentimento de

pertencimento a uma coletividade e o espírito de inovação e de cooperação com o intuito de enfrentar a competição que se impõe. Esta solidariedade territorial pode envolver empresas de todos os portes, propiciando modernização industrial, facilitação da circulação da informação, incremento da pesquisa, etc., sendo um processo natural, espontâneo, porém, consciente, que se manifesta através de relações sociais⁴. O meio pelo qual a participação das organizações se concretizará é a gestão social. É ela que pode promover um desenvolvimento “disseminado, igualitário e participativo” através do estímulo ao exercício da cidadania⁵ participativa e deliberativa, através da discussão das propostas relativas aos diversos interesses representados na sociedade, buscando soluções para o que foi identificado como relevante para o bem público. A cidadania participativa é promovida por uma relação democrática entre a sociedade e o poder público e tem como pilares: inclusão, pluralismo, igualdade participativa, autonomia e bem comum. É preciso que haja uma relação horizontal entre os atores, incluindo as minorias; uma discussão ampla de temas e uma busca de soluções para questões que atendam ao bem público. O poder público, então, ciente das demandas sociais, atua como materializador das soluções através da gestão pública (VILLELA, GUEDES, SANTANA e BRITTO, 2012).

O desenvolvimento local requer atores locais com “capacidade de iniciativa e propostas socioeconômicas” que saibam aproveitar as potencialidades locais. O desenvolvimento local é, então, um processo consciente, fruto de um pacto entre os atores locais que se organizam em torno de uma “ideia guia”, e se mobilizam na elaboração e execução de um projeto comum (TABOSA ET AL, 2010). O desenvolvimento é, então, um produto das

⁴ Um exemplo clássico são os distritos industriais italianos que, através de certa autonomia do poder local, estimulados pelo poder central, e as redes de relacionamento incorporadas pelas famílias locais que participaram da solidificação das empresas, puderam, temporariamente, estabelecer um modelo de desenvolvimento local (Muls, 2004; OLIVEIRA, 2002).

⁵ Para Oliveira (2002), cidadania é um conceito imensurável e que pode ser entendida como direitos coletivos (incluindo-se os direitos ambientais) e é consequência do conflito. A cidadania é adquirida pelo indivíduo autônomo, crítico, reflexivo.

relações locais envolvendo trabalhadores, empresas, população, instituições de pesquisa, de fomento, escolas de formação profissional, etc.

A “participação local” significa que os atores locais são participantes ativos do próprio desenvolvimento, em todas as suas etapas, inclusive nas decisões e gestão de recursos. A sociedade local é importante para o desenvolvimento local e sustentado em longo prazo pois assimila bem os “novos desenhos das relações sociais” e os novos valores já que são oriundos dos problemas locais; os custos sociais e culturais serão menores (TABOSA ET AL, 2010).

A relação entre a pressão externa e a reação autônoma dos atores leva a uma delimitação do espaço, que necessariamente, não está contida nas escalas geográficas. O ator é importante nesta definição. Sua ação é consequência da percepção que têm do local; ele é produtor e produto da cultura local, age a partir dos próprios interesses e das relações que estabelece e, desta maneira, se insere em uma dinâmica de receber influência e influenciar a realidade local (MULS, 2005; FRAGOSO, 2005). As redes de relacionamento dos atores, redes de solidariedade/reciprocidade, que capacitam os atores para a reação autônoma também delimitam as fronteiras do território. Estas redes suscitam nos atores um sentimento de pertencimento a uma coletividade. É importante destacar que cada território, com seus atores e suas especificidades produz um quadro próprio de reação autônoma à pressão heterônoma.

1.2. Desenvolvimento sustentável

O conceito de desenvolvimento sustentável definido pelo documento Nosso futuro comum ou Relatório Brundtland (1988), corresponde a um modelo de desenvolvimento que tem como eixo a inserção do meio ambiente e da economia no planejamento e implementação das políticas públicas e assim como o conceito de desenvolvimento local, está ligado à qualidade de vida e bem-estar. Busca equilibrar o consumo, “a exploração dos recursos, a orientação dos investimentos, os rumos do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional” no presente a fim de garantir a subsistência das gerações

futuras, desta forma sugerindo a integração dos diversos aspectos da vida social: política, economia, tecnologia, etc.

A raiz do desenvolvimento sustentável está no reconhecimento de uma crise ambiental, econômica e social e faz referência a uma necessária redefinição da relação existente entre a sociedade humana e o ambiente natural e ao aprofundamento das desigualdades, tanto econômicas quanto sociais, entre as regiões (JACOBI, 1999).

O conceito de desenvolvimento sustentável atua como “ideia força integradora” do meio ambiente e do desenvolvimento. É um processo que identifica a necessidade de estabelecer um novo padrão de consumo, especialmente nos países desenvolvidos e de enfrentamento das desigualdades sociais, para que se possa alcançar um equilíbrio dos “recursos base, sobretudo os agrícolas, energéticos, bióticos, minerais, ar e água” (JACOBI, 1999).

Um dos principais documentos a tratar da questão, a Agenda 21, cujo objetivo é preparar o mundo para os desafios do século XXI, reconhece em seu preâmbulo a desigualdade entre nações e no interior das mesmas e chama à união dos povos para efetivar ações de integração do meio ambiente e desenvolvimento a fim de que se restabeleça o bem estar da humanidade com políticas de satisfação de necessidades básicas e de proteção aos ecossistemas.

O desenvolvimento sustentável está baseado em três pilares interdependentes: desenvolvimento econômico, desenvolvimento social e proteção ambiental. Entre muitas questões a serem tratadas estão a pobreza, o desperdício e a degradação ambiental, que têm uma relação de causa-efeito em um círculo vicioso, especialmente nos países em desenvolvimento (SILVA e RAULI, 2009).

As políticas de combate à pobreza compõem uma questão importante, pois, segundo o levantamento feito pela ONU e abordado no Relatório Brundtland, o maior número de pobres absolutos encontrava-se nos países em desenvolvimento, dado que justificou a orientação da entidade para que estes países investissem em políticas públicas nas áreas de saúde, educação,

combate à poluição, criação de empregos em municípios com menor grau de desenvolvimento a fim aliviar o “inchaço” populacional dos grandes centros e fixar a população em seu lugar de origem ou em cidades médias, especialmente o jovem.

A estreita relação entre a pobreza, o alto consumo nos países industrializados e a degradação é abordada na Agenda 21, que enfatiza o alto impacto da primeira sobre o meio ambiente:

... “Enquanto a pobreza tem como resultado determinados tipos de pressão ambiental, as principais causas da deterioração ininterrupta do meio ambiente mundial são os padrões insustentáveis de consumo e produção, especialmente nos países industrializados. Motivo de séria preocupação, tais padrões de consumo e produção provocam o agravamento da pobreza e dos desequilíbrios” (UNCED, 1992).

O conceito de desenvolvimento sustentável permitiu a difusão de ideias que apresentam uma imagem mais positiva do capitalismo moderno, como um sistema menos agressivo e mais responsável, como: responsabilidade ambiental, capitalismo verde, capitalismo consciente⁶ mas foi objeto de cobrança pela ausência de uma postura mais crítica em relação às desigualdades sociais e ambientais (BANERJEE, 1983, PÁDUA e PACHECO, 2002) e de um necessário reconhecimento da distribuição desigual dos ganhos e dos prejuízos no processo de desenvolvimento, evidenciando que os mais ricos conseguem sofrer menos com os danos ambientais enquanto que os mais pobres estão mais expostos.

⁶ O capitalismo consciente tem como um de seus teóricos, Rajendra Sisodia e tem como meta alcançar prosperidade, integrando consumidores, produtores, comerciantes e equipes de trabalho em uma relação baseada em amor e confiança. Tendo como pilares: propósito elevado (valores que vão além do lucro), cultura consciente (relação entre equipe e investidores baseada em amor, confiança, integridade e transparência), liderança consciente (líder submisso aos propósitos da organização) e orientação para todos os envolvidos no negócio (maximização de retorno para consumidores, comunidade, empresa, governo, investidores e colaboradores). Este movimento nega a luta de classes, entende que é preferível a produção de uma mercadoria de qualidade mesmo que a um custo mais alto e defende a não poluição do ambiente. Disponível em: Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1089399-indiano-prega-capitalismo-consciente-contra-a-criese.shtml>. Acesso em 08/2013; <http://www.feiraapas.com.br/apas-2013/sobre-o-capitalismo-consciente/>. Acesso em: 08/2013.

1.2.1. Justiça Ambiental

O Colóquio Internacional sobre Justiça Ambiental⁷, Trabalho e Cidadania, que reuniu representantes de organizações indígenas e pesquisadores universitários do Brasil, Chile, Estados Unidos e Uruguai, publicou uma carta de princípios em 2001, cujo foco foi a injustiça ambiental característica do modelo de desenvolvimento brasileiro. Como exemplo, destacam-se as “incertezas do desemprego”, as situações de exclusão social e territorial de parcela da população, condições inadequadas de moradia, desproteção social, etc. O movimento se posiciona contra o que denomina lógica mercantil de “economizar” o meio ambiente e abrir o mercado para tecnologias “limpas” sem, contudo, reconhecer a ligação existente entre degradação ambiental e injustiça social que pode ser evidenciada na observação de áreas vulneráveis a enchentes, desmoronamentos e esgotos a céu aberto, onde moram os pobres. Este movimento tem sua origem ligada à luta por direitos nos Estados Unidos⁸ quando identificou-se o racismo ambiental na escolha da localização de depósitos com risco ambiental.

A injustiça ambiental se caracteriza pela desigualdade na distribuição dos danos ambientais do desenvolvimento, ficando a maior parte com as “populações de baixa renda, os grupos raciais discriminados, os povos étnicos tradicionais, os bairros operários e as populações marginalizadas e vulneráveis”. A injustiça ambiental

“resulta da lógica perversa de um sistema de produção, de ocupação do solo, de destruição de ecossistemas, de alocação espacial de processos poluentes, que penaliza as condições de saúde da população trabalhadora, moradora de bairros pobres e excluída pelos grandes projetos de desenvolvimento. Uma lógica que mantém grandes parcelas da população às margens das cidades e da cidadania, sem água

⁷ Disponível em: http://www.justicaambiental.org.br/_justicaambiental/pagina.php?id=229

⁸ Em 1982 seria inaugurado um depósito de policlorinato de bifenil, substância tóxica, em Afton, no condado de Warren, Califórnia do Norte. Na ocasião foi verificado o racismo ambiental, visto que a população de Afton era eminentemente negra (84%), bem como em Warren (64%) e chegava a 24% no estado.

potável, coleta adequada de lixo e tratamento de esgoto. Uma lógica que permite que grandes empresas lucrem com a imposição de riscos ambientais e sanitários aos grupos que, embora majoritários, por serem pobres, têm menos poder de se fazer ouvir na sociedade e, sobretudo, nas esferas do poder. Enquanto as populações de maior renda têm meios de se deslocar para áreas mais protegidas da degradação ambiental, as populações pobres são espacialmente segregadas, residindo em terrenos menos valorizados e geotecnicamente inseguros, utilizando-se de terras agrícolas que perderam fertilidade e antigas áreas industriais abandonadas, via de regra contaminadas por aterros tóxicos clandestinos”. (RBJA, 2001).

O Coletivo Brasileiro de Pesquisadores da Desigualdade Ambiental (2012) apresenta a noção de desigualdade ambiental⁹ que questiona a ideia amplamente difundida de que a distribuição dos efeitos dos danos ambientais é igual a todos os grupos sociais.

Atualmente as regiões disputam entre si a preferência das grandes empresas transnacionais, que encontram espaços dispostos a flexibilizar leis ambientais e urbanísticas na esperança de dinamizar a economia local. Esta flexibilização nem sempre serve apenas como atrativo pela isenção de impostos,

⁹ A ideia de desigualdade ambiental vem de pesquisas empíricas nos Estados Unidos na década de 1980, que comprovaram que os locais de habitação de grupos étnicos vulneráveis eram também locais de descarte do lixo químico. A constatação deste e outros fatos semelhantes encontram base na recomendação feita por Lawrence Summers em um memorando do Banco Mundial de transferir para os países menos desenvolvidos as indústrias poluentes devido à avaliação de que os pobres não vivem tempo suficiente para sofrerem os danos ambientais e que a morte nos países pobres é mais barata que nos países desenvolvidos (Acselrad, Mello e Bezerra, 2008). São componentes do Coletivo Brasileiro de Pesquisadores da Desigualdade Ambiental: Henri Acselrad (UFRJ), Alfredo Wagner de Almeida (UEA), Celio Bermann (USP), Carlos Antônio Brandão (UFRRJ), Eder Carneiro (UFSJ), Jean Pierre Leroy (FASE), Marijane Lisboa (PUC-SP), Jeovah Meirelles (UFC), Cecilia Mello (UFRJ), Bruno Milanez (UFJF), Luiz Fernando Novoa (UNIR), Eliane Cantarino O'Dwyer (UFF), Raquel Rigotto (UFC), Horácio Antunes Sant'ana Júnior (UFMA), Carlos B. Vainer (UFRJ), Andrea Zhouri (UFMG), membros da Rede Brasileira de Justiça Ambiental, com a colaboração dos doutorandos Raquel Giffoni Pinto, Fabrina Furtado, Deborah Werner e Gustavo Muñoz Gaviria.

mas abre caminho para que algumas empresas utilizem tecnologias obsoletas¹⁰ que causam diversos prejuízos à população do entorno. Outro problema ligado às zonas industriais é o aparecimento das zonas de sacrifício ou paraísos de poluição: áreas habitadas que também servem como depósitos de dejetos industriais (ACSELRAD, 2006).

A implantação dos projetos de desenvolvimento muitas vezes traz mudanças no estilo de vida das pessoas, gerando dificuldades de adaptação à nova realidade, como por exemplo, passarem a comprar o que antes produziam; outros, como os moradores de locais desapropriados, precisam recomeçar muitas vezes em outro lugar e em condições nem sempre iguais.

Em sua crítica ao desenvolvimento sustentável definido pela ONU, Acselrad e Leroy afirmam ser impossível desvincular a noção de sustentabilidade de uma prática democrática de acesso aos bens materiais, culturais e de respeito às formas tradicionais de relação com a natureza, entendendo aqui que os diversos grupos socioculturais representam uma variedade de projetos e atores em contraposição à “homogeneização social que transforma os recursos materiais em mercadorias e subordina as diferentes formas socioculturais à dinâmica do mercado e do capital” (ACSELRAD & LEROY, 1999).

Para estes autores as injustiças sociais e a degradação ambiental são evidências do fracasso do modelo de desenvolvimento implantado após a segunda guerra mundial que homogeneizou as economias periféricas em função da expansão mercantil. A luta ambiental na forma como se apresenta nos movimentos sociais é, pois, uma luta contra as formas de ação do capitalismo.

Os autores apresentam três questões a serem respondidas: *O que produzir? Para que produzir? Para quem produzir?* O objetivo da produção é satisfazer aos interesses de uma elite, uma minoria ou satisfazer às necessidades do conjunto dos cidadãos?

¹⁰ Disponível em:

http://www.justicaambiental.org.br/v2/admin/anexos/acervo/17_070327_convite_audiencia_di_recao_bndes_impactos_csa.pdf

A discussão sobre sustentabilidade requer uma variedade de atores, desde governos a entidades representativas, envolvendo conflito e cooperação. Alguns eixos norteadores desta discussão são: tratamento racional dos recursos (eficiência), tratamento conjunto da desigualdade social e degradação ambiental (equidade), delimitação de novos padrões de consumo objetivando limitar o consumo de bens não essenciais pelas camadas sociais mais abastadas; valorização do conhecimento das comunidades locais na gestão territorial; estabelecer a relação entre a sustentabilidade e a responsabilidade social (ética). Esta é uma discussão a respeito das formas sociais de apropriação e uso dos recursos naturais e do meio ambiente. Como na sociedade há diferentes camadas sociais, há também diferentes formas de apropriação e significação da natureza. Os diferentes interesses são explicitados na luta entre estas diferentes formas de apropriação.

A sustentabilidade fortalece a relação entre a sociedade e o ambiente natural, o que traz à tona questões da vida social como justiça social, equidade, participação política, etc.

Portanto, as noções de sustentabilidade e de desenvolvimento sustentável não são neutras, mas fruto de embates políticos entre os interesses dos diversos atores e a economia deve ser tratada como uma dimensão do desenvolvimento. Quando o mercado sai do centro do projeto de desenvolvimento, a questão que se deve responder é: para que e para quem produzir? Para estes autores, a resposta a esta pergunta leva a sociedade em direção à economia solidária e à distribuição não apenas dos recursos, mas do controle destes recursos inclusive os naturais, explicitando, assim, a natureza política da questão ambiental.

Como vimos anteriormente, o ambiente natural não está isolado mas ligado a aspectos sociais e econômicos. Neste sentido é importante que as políticas ambientais considerem uma abordagem mais ampla da questão ambiental.

1.3. Políticas Públicas

Klaus Frey (2000) analisa a política em três dimensões: a primeira dimensão, *polity*, é relativa às instituições políticas, ao sistema jurídico; a segunda dimensão, *politics*, refere-se aos processos políticos (decisões políticas) e a terceira dimensão, *policy*, é relativa ao conteúdo material das decisões políticas. Na realidade política as dimensões se entrelaçam e se influenciam mutuamente: “as disputas políticas e as relações de forças de poder sempre deixaram suas marcas nos programas e nos projetos”, ou seja, há uma relação entre os processos e os resultados das políticas (FREY, 2000).

As políticas públicas são decisões e ações revestidas da autoridade soberana do poder público com o intuito de atender ao interesse público (KERSTENETZKY, 2014; RUA, 2011). Envolvem as demandas originárias do meio ambiente e as demandas originárias do próprio sistema político. Requerem diversas ações para a implementação das decisões que são tomadas de acordo com a posição hierárquica dos atores e uma adequação entre os fins pretendidos e os meios disponíveis.

Na tentativa de satisfazer às demandas, o governo articula o apoio e precisa que o mesmo esteja ligado, ainda que indiretamente, a uma política para que consiga alcançar seus objetivos. As manifestações contrárias ao governo e a sonegação fiscal são exemplos de falta de apoio. Isso pode também não ocorrer ou ocorrer parcialmente.

Há três tipos de demandas: novas, recorrentes e reprimidas. As demandas novas são provenientes de novos atores políticos ou de novos problemas. Demandas recorrentes referem-se aos problemas não resolvidos ou mal resolvidos, que sempre “voltam ao debate político e à agenda governamental”. O acúmulo de demandas sem solução leva à uma sobrecarga que pode desestabilizar o sistema e até a uma ruptura institucional, dependendo da gravidade.

A política visa à resolução pacífica de conflitos em torno da alocação de bens e recursos públicos. No centro destes conflitos estão os atores políticos, que podem ser públicos e privados. Os primeiros exercem funções públicas e

mobilizam recursos associados às mesmas. São políticos e burocratas. Os atores privados são os empresários que exercem pressão através de *lobbies*, que detêm a capacidade de controlar a produção, a oferta de emprego e parcelas do mercado. Outro ator são os trabalhadores que atuam através das organizações de classe, partidos, igrejas e ONG's. Um ator importante são os agentes internacionais representados por agentes financeiros, grandes corporações empresariais, governos e organizações, com relevância para os atores transnacionalizados, que atuam no mercado financeiro, nas telecomunicações e até mesmo no crime organizado e no mercado de armas. A grande influência da mídia faz dela multifuncional; um ator, um recurso de poder e um canal de expressão de interesses, pois é capaz de mobilizar e influenciar a opinião pública rapidamente e assim interferir na agenda de demandas públicas. A identificação dos atores se faz pela detecção dos interesses em determinada política.

Algumas situações, apesar de gerar insatisfação e incomodarem, permanecem em “estado de coisas” ou “não decisão”, sem que se transformem em problema político e tenham prioridade na agenda governamental. Para que um estado de coisas seja considerado um problema político é necessário que seja capaz de mobilizar a ação política de grandes ou pequenos grupos dotados de fortes recursos de poder ou atores individuais ou constitua situação de risco, calamidade ou catástrofe de maneira que o ônus de não resolver o problema seja maior do que o ônus de resolvê-lo ou ainda, quando um ator relevante antecipa as vantagens da resolução do problema.

No momento em que a demanda se transforma em um *input*, entrando na agenda governamental, começa o processo de formulação de alternativas, que consiste na manifestação de interesses dos atores através de suas preferências. Neste momento, se estabelece o confronto e a utilização dos recursos de poder de cada ator, quais sejam: influência, capacidade de afetar o funcionamento do sistema, meios de persuasão, votos, organização, etc.

As preferências dos atores se dão em torno de questões/*issues*, que são aspectos da política, ou seja, cada aspecto de uma política é capaz de atrair os

interesses de um ator ou grupos de atores. Estes grupos ou redes de atores (*policy networks*) têm alta capacidade de comunicação e controle mútuo; organizam-se informalmente em contraposição aos procedimentos formais. No caso do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, a rede que se estabeleceu foi uma “*issue network*”, ou seja, os atores se organizaram em torno de um projeto e não em torno de uma política setorial como um todo. Estas redes se estabelecem em função de um objetivo comum: atrair recursos públicos para seu setor de atuação.

Para entender o processo de formulação e implementação de uma política é importante conhecer os *issues* de uma política e as preferências dos atores. As alianças se estabelecem em função das preferências e das expectativas de resultados (vantagens e desvantagens) e se criam as arenas políticas para disputa.

As *policy arena* são constituídas de acordo com os processos de conflito ou consenso, conforme as diversas áreas da política: distributiva, redistributiva, regulatória ou constitutiva. As reações e expectativas do público alvo de uma política têm caráter antecipativo para o processo de decisão e implementação. As políticas distributivas caracterizam-se por atingir um grande número de beneficiários e, conseqüentemente, um baixo grau de conflito, já que os opositores também são beneficiados. As políticas redistributivas, ao contrário das primeiras, são alvo de conflitos pois visam desviar os “recursos financeiros, direitos e outros valores” entre camadas ou grupos sociais. As políticas regulatórias estão ligadas a ordens e proibições, direitos e portarias. As políticas constitutivas ou estruturadoras são relativas às condições gerais das negociações das outras categorias de políticas (FREY, 2000; RUA, 2011)

Os atores lançam mão de táticas, como: persuasão e intercâmbio, ou seja, troca de favores, de apoios, de benefícios ou ainda, se utilizam das ameaças. Também são táticas, a pressão política, o exercício da autoridade, a negociação e o compromisso e, finalmente, a obstrução. A utilização do poder para impedir, atrasar, confundir acaba por criar um custo tão alto para uma alternativa que sua luta é abandonada mesmo que temporariamente.

Um fato pode ser percebido como problema político por grupos sociais isolados, por políticos ou pela administração pública, frequentemente por contribuição da mídia. Somente a partir do momento em que tem relevância político-administrativa é que um problema torna-se um problema de *policy*. Mas, independente da relevância, é necessária uma avaliação dos custos e benefícios para que seja inserido na pauta política e da sua capacidade de se impor na arena política; também é necessário o apoio de atores políticos relevantes.

No momento em que se decide a implementação de uma política, é iniciado um ciclo que se manifesta em várias fases. As várias fases de uma política podem ser analisadas relativamente às “constelações de poder, às redes políticas e sociais e às práticas político-administrativas de cada fase. As fases mais comuns de divisão do ciclo político, são: formulação, implementação e controle de impactos das políticas. Além destas, Frey reconhece as seguintes fases: percepção e definição de problema, *agenda setting*, elaboração de programas e decisão, implementação e políticas, avaliação de políticas e eventual correção da ação.

Precede ao ato de decisão, na fase de elaboração de programas e decisão, processos de conflito e de acordo em torno das alternativas de ação que envolvem os atores mais influentes política e administrativamente.

Ao pensar as alternativas para um problema político, são utilizados três modelos: incremental, racional-compreensivo e *mixed-scanning*. O modelo incremental procura harmonizar os interesses envolvidos, evitando rupturas e procurando preservar as situações pré-existentes. São decisões de curto alcance no atendimento das demandas e referem-se, normalmente, à medidas de ajustes ou medidas experimentais, onde há alto risco de conflitos. As decisões envolvem relações de poder e os governos democráticos têm limitações na alocação dos recursos públicos, visto que estes últimos estão ligados ao comprometimento de recursos decididos no passado recente. Sendo assim, a melhor decisão é aquela que minimiza o conflito de interesses e não a que “maximiza valores e objetivos”. O modelo incremental apresenta como deficiência sua pequena capacidade de reconhecimento das necessidades de

mudanças e, conseqüentemente, uma tendência ao conservadorismo. O modelo racional-compreensivo pressupõe um conhecimento profundo dos aspectos técnicos e políticos do problema a fim de que se possa tomar decisões de alto impacto, baseadas em análises detalhadas de cada alternativa e suas conseqüências, objetivando a realização de grandes mudanças. Este modelo falha ao considerar perfeita a informação e não reconhecer o peso das relações de poder nas decisões. O modelo *mixed-scanning* é uma composição das duas abordagens. Este modelo faz um exame das alternativas de longo prazo que levam a decisões estruturantes; as decisões estruturantes determinarão os rumos básicos das políticas públicas e servirão de base à outras decisões (incrementais).

As decisões surgem no momento de disputa entre os atores pelas alternativas. Neste momento de disputas por poder, os atores estabelecem todo tipo de alianças e utilizam todos os recursos de poder de que dispõem para alcançar seus objetivos.

O fato de uma decisão ter sido tomada não quer dizer que será aplicada. A resolução de todos os conflitos que envolvem determinada política pública é que resultará em ação, ou seja, todos os atores dotados de capacidade de obstrução desta política se sentirão ganhadores. A implementação de uma política requer acompanhamento para que sejam compreendidos os resultados, tanto positivos quanto negativos. Quanto maior o número de agentes envolvidos na implementação de uma política mais complexo é o seu acompanhamento. É importante que a natureza da política seja clara e os elos da cadeia de implementação mínimos e que seja refratária às interferências externas e os atores envolvidos estejam sob controle.

Em países em desenvolvimento, as instituições têm importância determinante no êxito ou no fracasso das políticas. As instituições “determinam posições de poder, eliminam possibilidades de ação, abrem chances sociais de liberdade e erguem barreiras para a liberdade individual”, ou seja, regulam e determinam o curso das relações sociais. As instituições são resultado das relações de poder. O ator age não somente de acordo com interesses pessoais,

mas o papel social que desempenha e as regras, deveres e direitos também influenciam suas decisões. Podemos observar que no tocante ao projeto do arco rodoviário, houve uma cultura de participação dos atores, que interferiram de forma ativa nos acontecimentos políticos. No tocante ao comportamento político dos atores, Frey cita ainda dois tipos: o paroquial, que não tem uma visão política sistêmica e o de súditos, que não tem participação ativa dos atores mas seu interesse pelos resultados da política é evidente.

Uma outra categoria importante na análise das políticas públicas é a análise dos estilos políticos. A análise de políticas públicas em países com instituições instáveis, em democracias ainda não consolidadas, como o Brasil, deve levar em conta esta composição. Ao comentar o cenário político brasileiro, Frey (2000) mostra-se bastante atual quando afirma que os governos são fruto do carisma do candidato mais do que resultado da orientação ideológica-programática da população ou dos partidos. Sendo a política brasileira movida mais por paixão do que por interesse, abre-se espaço para mudanças radicais e repetitivas não apenas nas escolhas dos governantes, como no decorrer das gestões. Neste caso, as decisões ficam por conta de uma elite classista; as instituições são fracas e inconsistentes e a política ainda se caracteriza pelo clientelismo, pelo patrimonialismo e pelo populismo

O território é um espaço que combina relações socioeconômicas, culturais e de poder. O desenvolvimento local é fruto das reações do território (local) à pressão externa. O território não é delimitado apenas por escalas geográficas, mas pelas diversas relações, sociais e de produtos, que se estabelecem em seu interior e pela atuação dos diversos atores sociais.

A relação entre a sociedade e o governo deve ser horizontal e os diversos interesses devem ser democraticamente representados em amplas discussões que busquem o bem comum. Relações em que cada grupo de atores defende seus interesses sem esquecer que pertencem a uma coletividade e que a pluralidade deve ser respeitada. Caracteriza o desenvolvimento local o estabelecimento de uma rede de solidariedade que estimule as potencialidades

locais, objetivando alcançar um desenvolvimento que beneficie a todos no presente, criando as bases de uma sociedade próspera também no futuro.

Para tanto, é importante reconhecer que a sociedade e a economia estão integradas ao ambiente natural e que há uma relação recíproca de dependência. O homem precisa da natureza para viver e a natureza precisa que o ser humano a preserve, a fim de que o ciclo da vida continue.

O conceito de desenvolvimento sustentável orienta que o uso dos recursos naturais deve ser feito de forma racional para que as gerações futuras não tenham sua sobrevivência comprometida. Mas devemos nos preocupar também com a geração atual, pois o uso dos recursos naturais e o descarte dos dejetos industriais têm acontecido de forma desigual. Observa-se uma migração de indústrias poluentes para os países menos desenvolvidos, onde a legislação ambiental, trabalhista e fiscal é menos rigorosa, tornando a população mais exposta a riscos. As empresas remetem os lucros a seus países de origem, não investem (ou investem pouco) nos países que as recebem e deixam um saldo de miséria e destruição dos recursos, e grande suscetibilidade a acidentes, como os casos citados neste capítulo.

A desigualdade ambiental atinge às populações mais vulneráveis. Os locais mais pobres se dobrando às exigências das transnacionais poluentes que se instalam muitas vezes em lugares com a mínima ou nenhuma infraestrutura no entorno; lugares onde o investimento em educação e saúde é baixo, as políticas de emprego são fracas e a população pouco sabe a respeito de seus direitos (inclusive o direito de questionar a implantação de determinados projetos na localidade). O Relatório Brundtland recomendou o investimento público em saúde, educação, emprego, etc, como forma de diminuir a pressão sobre o ambiente e aumentar a qualidade de vida da população dos países em desenvolvimento. Mesmo assim, dez anos após o relatório da ONU, a Agenda 21 ainda critica o uso irracional e privado dos recursos naturais, que aumenta a degradação, contribui também para o aumento da pobreza e da exclusão social. Ao contrário do que acontece em países como o Brasil, nos países industrializados suas populações têm maior acesso aos serviços públicos, a

emprego, salários maiores, conseqüentemente cobram mais seus direitos, consomem mais, têm seu ambiente natural mais preservado e o bem-estar garantido.

Assim sendo, a luta ambiental, como se dá nos movimentos sociais, é uma luta contra as bases do capitalismo que, com o progresso técnico e o crescimento industrial, degrada e promove a injustiça social e ambiental. Diante de tal realidade há que se perguntar: *O que produzir? Para que produzir? Para quem produzir?*

Em contraposição à visão mercantil do ambiente natural, a sustentabilidade democrática promove uma discussão ampla sobre as formas de apropriação dos recursos naturais e o acesso democrático aos bens materiais e culturais. É importante a participação ativa das organizações representativas das camadas sociais, dos governos e da academia a fim de que os diversos interesses sejam explicitados e as demandas sociais sejam apresentadas.

As demandas sociais, fruto das disputas entre os variados interesses darão origem às políticas públicas. A correlação de forças que se estabelece na sociedade influenciará a identificação de problemas políticos e a formação da agenda pública e determinará se uma demanda se tornará uma política pública a ser implementada.

Capítulo 2. O rodoviarismo no Brasil: o caso do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro

Neste capítulo apresentamos o projeto de construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro considerando que o mesmo se insere em uma política nacional – o PAC - que promove em várias cidades a construção de rodovias com a mesma proposta, ou seja, contribuir para a melhoria no tráfego desafogando as vias internas de uma determinada região metropolitana.

A construção e a interligação de rodovias na dimensão em que acontecem hoje no país, refletem uma política iniciada na primeira metade do século XX e fortemente aplicada pelo governo de Juscelino Kubtscheck, com apoio de empresários, parlamentares e técnicos (PAULA, 2010). Podemos observar as empreiteiras brasileiras que à época de JK eram pequenas empresas, hoje gigantes da construção civil pesada, interferindo nas decisões políticas e investindo milhões de reais em campanhas eleitorais.

A primeira parte do capítulo traça um panorama histórico do rodoviarismo brasileiro e o conseqüente declínio do sistema ferroviário, demonstrando ao longo da história como a máquina pública esteve a serviço do interesse do sistema rodoviário, transmitindo sua ideologia e cedendo espaço na própria administração pública.

A segunda parte deste trabalho apresenta a definição de um anel e de um contorno rodoviário e a documentação inicial exigida pelo DNIT para justificar a sua construção.

O rodoanel Mário Covas, maior obra rodoviária sendo construída no Brasil, o contorno rodoviário de Belo Horizonte e seus impactos nas respectivas regiões metropolitanas são o tema da terceira parte deste capítulo.

A quarta parte apresenta o projeto de construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, um resumo dos impactos ambientais previstos e as recomendações do RIMA para mitigação dos mesmos.

E, finalmente, a quinta parte do capítulo demonstra o apoio da FIRJAN ao projeto. Através de sua área técnica, a FIRJAN fomentou a proposta de

crescimento econômico para o Estado do Rio de Janeiro, realizando pesquisas, seminários com a presença de políticos e empresários e disponibilizando documentos em seu sítio eletrônico.

2.1. Breve histórico do rodoviarismo no Brasil

O rodoviarismo brasileiro tem sua origem na primeira década do século XX e desde então montadoras, multinacionais do petróleo e da borracha e empreiteiras nacionais com o apoio de legisladores, funcionários públicos, técnicos, entidades empresariais e setores militares têm exercido pressão para o fortalecimento do setor (PAULA, 2010).

A política de atração das indústrias automobilísticas estrangeiras pelo governo do presidente Juscelino Kubtscheck (1955-1960) teve como marco a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA¹¹; o sucateamento e a diminuição da malha ferroviária nacional¹², além da disseminação da ideia de que o transporte ferroviário estaria ultrapassado contribuíram para o fortalecimento desta política.

Na década de 1940, a construção de estradas era responsabilidade do setor público, mas a partir das assinaturas de contrato com as empreiteiras, as mesmas foram se capitalizando, se instrumentalizando, aumentando sua produtividade, seu poder de influência e assumindo a posição antes ocupada pelo estado e na década de 1970 o setor já estava consolidado.

Um dos expoentes do rodoviarismo, Francisco Saturnino Braga, engenheiro e político do Rio de Janeiro, muito contribuiu para o fortalecimento do setor: divulgava a ideia de que o projeto ferroviário não atendia mais às necessidades de transporte do Brasil e que uma reforma seria ampla e dispendiosa e defendeu o incremento das estradas de rodagem em seções da Câmara dos Deputados; participou da elaboração de Planos de Viação e liderou a bancada rodoviarista na Câmara, a partir de 1957.

¹¹ Parte integrante do Plano de Metas do Governo JK, os grupos executivos eram responsáveis pela concessão de incentivos aos setores contemplados nas metas a serem alcançadas.

¹² Que se concretizou com a extinção de 10 mil km de linha férrea no interior, priorizando o transporte de grãos e minério em detrimento do transporte de passageiros.

A opção rodoviária de Juscelino Kubtscheck vem desde o seu governo em Minas Gerais e quando assumiu o governo federal beneficiou empreiteiros, que foram a base política e financeira de sua campanha eleitoral, com o controle do Ministério da Viação e do DNER .

As estradas de rodagem seriam um meio complementar à ferrovia para transporte e inicialmente foram construídas paralelamente à estrada de ferro, mas logo se transformaram em concorrentes. O abandono das ferrovias está ligado diretamente ao crescimento deste ramo.

2.2. Programa Aceleração do Crescimento

O Programa de Aceleração do Crescimento – PAC¹³ foi instituído pelo Decreto nº 6.025, de 22/01/2007, pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, com o objetivo de promover um desenvolvimento “acelerado e sustentável” através da execução de obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética, com recursos advindos do orçamento fiscal e da seguridade social, de investimento de empresas estatais, da contrapartida de estados e municípios e ainda, financiamentos e recursos privados.

O programa foi dividido em duas etapas: PAC 1, implantado em 2007 e finalizado em 2010, e PAC 2, que foi implantado em 2011 e tem previsão de conclusão em 2014. Suas atividades são monitoradas pelo Comitê Gestor do PAC, que é integrado pelos ministros da Casa Civil, da Fazenda e do Planejamento, tendo este último, a função de coordenador.

O programa está estruturado em seis eixos:

1. Cidade melhor, que compreende ações nas áreas de saneamento, mobilidade urbana, prevenção em áreas de risco e pavimentação. Existem 9.498 ações sendo empreendidas neste eixo, sendo 305 no Estado do Rio de Janeiro - 1 em Itaguaí e 02 em Itaboraí, na área de saneamento.

¹³ Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/ministerio.asp?index=61&ler=s881>. Acesso em 10/12/2014.

- Comunidade cidadã, que oferece serviços sociais e urbanos nas áreas de saúde, educação e cultura, para construção/ampliação de Unidades de Pronto Atendimento - UPA's, Unidades Básicas de Saúde – UBS, creches e pré-escolas, quadras esportivas nas escolas, Centros de artes e esportes unificados (praças), Centros de Iniciação ao Esporte e Praças dos Esportes e da Cultura. Dos 831 empreendimentos no Rio de Janeiro, 09 estão locados em Itaguaí e 26 em Itaboraí, assim distribuídos:

Quadro 1 – Comunidade cidadã

	UBS	Creches/Pré-escolas	Centros de artes e esportes unificados	CIE	Quadras esportivas nas escolas
Itaboraí	13	10	01	01	01
Itaguaí	04	04	01	-	-

- O eixo Minha casa, minha vida prevê a construção de unidades habitacionais para famílias cuja renda varia até R\$ 5.000,00, além de financiamentos habitacionais e urbanização de assentamentos precários. No Rio de Janeiro há 172 empreendimentos, dos quais, 170 são para urbanização de assentamentos precários, sendo 04 em Itaboraí; 01 Minha casa, minha vida e 01 para financiamento habitacional. Não há empreendimentos deste eixo em Itaguaí.
- Água e luz para todos tem como objetivo universalizar o acesso aos recursos hídricos no campo e na área urbana, além de promover o acesso à energia elétrica dentro das áreas de concessão das distribuidoras. No Rio de Janeiro são 02 empreendimentos de energia elétrica, 01 de recursos hídricos e 62 de água em áreas urbanas. Não há ações desta natureza em Itaguaí e Itaboraí.
- Os investimentos no eixo Transportes objetivam, prioritariamente, otimizar o escoamento do transporte de cargas através de ferrovias e rodovias, “garantindo a segurança dos usuários”; aqui estão incluídos portos, aeroportos, hidrovias e equipamentos para estradas vicinais (máquinas e equipamentos). No Rio de Janeiro são 14 empreendimentos em

aeroportos, 16 em portos, 15 em rodovias, 02 em ferrovias e 55 empreendimentos em equipamentos para estradas vicinais. Destes, há 05 empreendimentos em portos e 02 em rodovias no município de Itaguaí; não há registros para Itaboraí.

Neste eixo concentra-se o objeto empírico desta pesquisa, o arco metropolitano e outras obras, discriminadas abaixo:

Quadro 2 - Empreendimentos na área de transportes em Itaguaí

Empreendimento	Executor	Custo previsto R\$	Custo adicional previsto R\$	Previsão para entrega
Portos				
Porto de Itaguaí ¹	MMX	96.000.000,00	24.000.000,00	31/12/2014
Porto Sem Papel ²	SEP/PR, SERPRO	92.000.000,00	-	concluído
Cadeia logística portuária inteligente ³	SEP/PR, SERPRO, UFSC	48.640.000,00	66.360.000,00	31/12/2014
Porto de Itaguaí ⁴	Secretaria de Portos	11.000,00	-	31/12/2014
Sistema de gerenciamento de tráfego marítimo ⁵	CODESP SEP/PR	54.790.000,00	109.510.000,00	31/12/2014
Rodovias				
Arco metropolitano ⁶	DNIT	32.810,00	-	concluído
Arco Metropolitano ⁷	DNIT	67.980,00	-	concluído

Fonte: Ministério do Planejamento

¹Ilha das cabras - dragagem e aprofundamento. ² Concentrador de dados e portal de informações portuárias. Implantado em 33 municípios brasileiros. ³Implantação em 13 municípios brasileiros. ⁴Canal derivativo – dragagem e aprofundamento. ⁵Implantação em 06 municípios. ⁶Acesso ao porto de Itaguaí. ⁷Sub-trecho -Santa Cruz-Mangaratiba. Contempla Rio de Janeiro e Itaguaí.

6. O último eixo, Energia, tem como propósito o fornecimento de energia elétrica “baseada em fontes limpas e renováveis”, explorar as jazidas de petróleo e gás natural da camada pré-sal e a construção de refinarias. No Rio de Janeiro são 67 empreendimentos: combustíveis renováveis, geologia e mineração, revitalização da indústria naval, geração de energia elétrica, transmissão de energia elétrica, petróleo e gás natural. Não há empreendimentos desta natureza em Itaguaí; em Itaboraí há 02 empreendimentos na área de petróleo e gás natural.

Em 2011 foi criada a Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento – SEPAC, ligada ao Comitê Gestor, à qual compete:

I – Subsidiar a definição das metas relativas aos projetos integrantes do PAC.

II – Monitorar e avaliar os resultados do PAC.

III – Produzir informações gerenciais relativas ao PAC.

IV - Exercer as atividades de Secretaria-Executiva do Grupo do Programa de Aceleração do Crescimento – GEPAC (composto pela Subchefia de Articulação e Monitoramento, da Casa Civil; Secretaria de Orçamento Federal e Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos, do Ministério do Planejamento), além da Secretaria Nacional do Tesouro, do Ministério da Fazenda).

O 11º Balanço do PAC¹⁴ informa que os investimentos executados nesta segunda etapa do programa chegariam a R\$ 1.066.000.000,00 em 31/12/2014, o que representa 96,5% do valor total, R\$ 1.144.000.000,00. Os investimentos do setor público (empresas estatais, contrapartidas de estados e municípios, Orçamento Fiscal e Seguridade Social) alcançariam o patamar de R\$ 399.700.000,00.

2.3. Anel/contorno rodoviário

Por definição, um anel rodoviário e um contorno rodoviário destinam-se à circulação de veículos na periferia das áreas urbanas visando “evitar ou minimizar” o tráfego de veículos nestas áreas, circundando completamente a localidade (característica do anel rodoviário) ou não circundando completamente a localidade (característica do contorno rodoviário).

Com a expansão das cidades, seus limites se deslocam e alguns destes anéis periféricos passam a se localizar dentro das mesmas.

A norma DNIT 003/2002 define as condições mínimas exigíveis para a criação de anéis e contornos rodoviários, dá sua definição e determina o

¹⁴ Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/divulgacao-do-balanco/balanco-completo>.
Não há balanços posteriores.

cumprimento de algumas etapas para que este tipo de obra seja executado, a saber:

a) justificativa da criação do anel ou contorno através de estudo técnico e econômico detalhado;

b) parecer técnico da Unidade de Infraestrutura Terrestre – UNIT da região em que se localiza a rodovia onde se pretende instalar a obra;

c) documento de concordância do governo do estado ou município recebendo a obra;

d) aprovação do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT, através da diretoria de planejamento e pesquisa e da diretoria executiva e,

e) publicação de portaria de criação do anel ou contorno no Diário Oficial da União – DOU.

2.3.1. Rodoanel Mário Covas

Atualmente há obras deste tipo em fase de planejamento, construção e/ou finalização em todo o Brasil; aqui destacamos o anel viário de São Paulo¹⁵ ou Rodoanel Mário Covas, que utiliza recursos do PAC e do governo estadual e é considerada a maior obra rodoviária do país. A conclusão está prevista para o ano 2016.

Quando concluído, o Rodoanel Mário Covas terá 177 km de extensão, e interligará as dez principais rodovias da região metropolitana de São Paulo: Castello Branco, Raposo Tavares, Régis Bittencourt, Anchieta, Imigrantes, Ayrton Senna, Presidente Dutra, Fernão Dias, Anhanguera e Bandeirantes, tendo como área de influência 39 municípios; corta 20 municípios (Embu, Itapecerica da Serra, São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo, Ribeirão Pires, Mauá, Cotia, Osasco, Mairiporã, Carapicuíba, Franco da Rocha, Caieiras, Barueri, Santana do Parnaíba, Suzano, Poá, Itaquaquecetuba, Arujá e

¹⁵ Disponível em: <http://www.dersa.sp.gov.br/> e <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia.php?id=231641>. Acesso em: 10/01/2014

Guarulhos), abrangendo uma população de aproximadamente 19 milhões de pessoas.

Na avaliação de COLOMBO E SEYDELL (2010), o Rodoanel Mário Covas impactou positivamente a vida da metrópole já que contribuiu para a minimizar alguns problemas típicos do trânsito das grandes cidades, como os congestionamentos; mas a construção de um projeto na área de transporte pode também causar impactos negativos, sendo que alguns podem ser irreversíveis, especialmente no meio biótico. Conforme a fase do projeto (implantação, construção, operação ou desativação dos canteiros de obras), podem ocorrer: desflorestamento, proliferação de insetos, desaparecimento de espécies animais, alterações nas águas superficiais e subterrâneas, erosão e assoreamento do solo, poluição (atmosférica, hídrica e sonora) desestabilização das fundações de edificações próximas, entre outros.

O trecho sul do rodoanel atravessa uma área de preservação ambiental e conta com duas represas: Billings e Guarapiranga. Por conta de problemas no projeto, estaria acontecendo assoreamento em Billings e 15 córregos ligados a esta represa teriam desaparecido. O traçado da rodovia foi colocado próximo a áreas de mananciais e distante de áreas urbanas; as autoras preveem que isto provocará problemas futuros pois a atração de população para áreas desprovidas de infraestrutura urbana comprometerá os mananciais, provocará desmatamento e outros problemas.

Os estudos ambientais devem considerar as atividades impactantes e o meio impactado com a finalidade de apontar medidas mitigadoras ou compensatórias, conforme o caso.

2.3.2 Rodoanel de Belo Horizonte

O projeto de construção do Rodoanel de Belo Horizonte visa retirar a sobrecarga do atual anel rodoviário, que além dos veículos pesados, recebe carros de passeio, ônibus e motos e é palco de muitos acidentes e atropelamentos. O rodoanel é um contorno rodoviário que terá seu traçado dividido em três alças: norte, de responsabilidade do governo estadual terá 62

km de extensão e interligará os municípios Sabará, Santa Luzia, São José da Lapa, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves, Contagem e Betim; sul: de responsabilidade do DNIT terá 35,8 km de extensão, e leste, de responsabilidade da prefeitura de Belo Horizonte. A construção da via será acompanhada de obras de modernização do anel rodoviário da região metropolitana de Belo Horizonte.

2.4. Arco Metropolitano do Rio de Janeiro

O arco metropolitano do Rio de Janeiro é uma obra financiada pelo PAC; programa subordinado ao Ministério de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão¹⁶ e tem como fundamento legal a Lei nº. 11.578, de 26 de novembro de 2007¹⁷ em seu artigo 3º e incisos, o Decreto 6.450, de 08 de maio de 2008¹⁸, o Decreto 6.276, de 28 de novembro de 2007¹⁹ e a Lei 8.666/93²⁰. O projeto é fruto de uma parceria entre o Governo do Estado do Rio de Janeiro e o Governo Federal²¹; a execução da obra ficou a cargo da SEOBRAS e a execução orçamentária como atribuição da SEDEIS; a contratação do consórcio para a elaboração do RIMA foi atribuição do DER. A via é um contorno rodoviário com

¹⁶ Decreto nº 8.152, de 12 de dezembro de 2013, que regulamenta o art. 2º da Lei nº 11.578, de 26 de novembro de 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2011-2014/2013/Decreto/D8152.htm

¹⁷ Dispõe sobre a transferência obrigatória de recursos financeiros para a execução pelos Estados, Distrito Federal e Municípios de ações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, e sobre a forma de operacionalização do Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social – PSH nos exercícios de 2007 e 2008.–

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ ato2007-2010/2007/Lei/L11578.htm

¹⁸ Discrimina ações do Programa de Aceleração do crescimento - PAC a serem executadas por meio de transferência obrigatória. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2007-2010/2008/Decreto/D6450.htm

¹⁹ Discrimina ações do Programa de Aceleração do crescimento - PAC a serem executadas por meio de transferência obrigatória. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2007-2010/2007/Decreto/D6276.htm

²⁰ Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm

²¹ Convênio SIAFI; 618972. Início da vigência: 18/12/2007; fim da vigência: 31/12/2013. Valor do convênio: R\$ 997.278.485,41; valor liberado: R\$ 881.097.065,00; valor da contrapartida: R\$ 306.946.418,94. Concedente: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte; Conveniente: Secretaria de Estado de Obras. Disponível em: <http://www.portaldatransparencia.gov.br/convenios/DetalhaConvenio.asp?CodConvenio=618972&TipoConsulta=0>. Acesso em: 04/01/2014.

141 km de extensão que parte de Itaboraí, atravessando mais seis municípios (Magé, Guapimirim, Duque de Caxias, Japeri, Nova Iguaçu, Seropédica) e finalizando em Itaguaí, tendo como um dos objetivos desafogar o trânsito da ponte Rio-Niteroi e da Avenida Brasil. Sua principal finalidade é fazer a ligação entre os pontos BR 101 – SUL e BR 101 – NORTE, conectando o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – COMPERJ ao Porto de Itaguaí, aumentando assim, a competitividade deste último em relação aos outros portos brasileiros e barateando o custo do transporte de cargas vindas dos estados do sul, do nordeste, Minas Gerais e Espírito Santo.

Conforme informações disponibilizadas no sítio eletrônico da SEDEIS, em 2015 serão implantadas várias plantas industriais na área de influência do arco, a saber: as fábricas da Procter & Gamble, em Seropédica, que disponibilizará 600 vagas de empregos e da Piraquê, em Queimados, que ofertará 500 vagas de empregos. Esta última recebeu incentivo fiscal através da redução de ICMS. Está em fase de implantação na Prefeitura Municipal de Duque de Caxias o projeto da fábrica da Coca-Cola, que disponibilizará 2.280 empregos. O projeto da Bunge está sendo submetido à mesma prefeitura para aprovação e prevê 300 empregos²².

A via é composta por quatro segmentos:

Segmento A: Trecho da Rodovia BR-493/RJ, entre a BR-101, em Manilha (Itaboraí), e o entroncamento com a BR-116, em Santa Guilhermina (Magé).

Segmento B: Trecho da Rodovia BR-101 (Rio – Santos), entre Itacuruçá e a Avenida Brasil, no Ri de Janeiro.

Segmento C: RJ-109, entre as rodovias BR-040 (Rio – Juiz de Fora) e a BR-101/SUL.

Segmento D: Trecho da BR-116/NORTE, entre a BR-493/RJ em Santa Guilhermina e a BR- 040/RJ em Saracuruna (administrado pela Concessionária CRT da Rodovia Rio – Teresópolis).

²² Disponível em: <http://www.rj.gov.br/web/seobras/exibeconteudo?article-id=2304065>

O RIMA, elaborado sob a responsabilidade do consórcio Concremat-Tecnosolo, contratado pelo DER, foi disponibilizado no sítio eletrônico do DNIT e trata do segmento C, do arco metropolitano BR-493/RJ – 109, trecho (Rodovia BR 040/Rio-Petrópolis, em Duque de Caxias e BR 101 até o acesso ao porto de Itaguaí), com aproximadamente 73 km de extensão e atravessando Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí .

A Área de Influência de um empreendimento é uma área que poderá sofrer impactos direta ou indiretamente. A Área de Influência Indireta – AII do arco metropolitano compõe-se de uma faixa contínua ao longo da via que dista aproximadamente 5 km de cada margem; inclui a bacia hidrográfica de contribuição para a baía de Guanabara, a bacia hidrográfica de contribuição para a baía de Sepetiba e os municípios atravessados pela via: Duque de Caxias, Seropédica, Nova Iguaçu, Japeri, Itaguaí e Queimados. A Área de influência Direta – AID foi delimitada considerando uma margem de 1 km de cada lado no “conjunto das alternativas de traçado” e inclui as localidades de obtenção de materiais de construção (saibreiras, pedreiras, areais), localização dos canteiros de obras, localização dos bota fora, rotas dos veículos envolvidos na construção, seja para transporte de materiais, equipamentos ou pessoal e ainda, áreas de preservação, bairros e outras localidades, ressaltando a necessidade de atenção relativamente às necessidades de desapropriação e relocação de população.

É importante destacar os pontos notáveis, ou seja, cursos d’água localizados na região do arco metropolitano e que deverão receber especial atenção, além de todas as travessias do rio Guandu, que estão no eixo do arco já que os mesmos estão ligados à bacia do rio Guandu que é o responsável pelo abastecimento de água do Rio de Janeiro e da baixada fluminense. Alguns cursos d’água recebem interferência do arco em sua nascente, como o canal Quebra Coco (Bacia do rio Guandu), o rio dos Teles e afluentes ao valão da Louça, ao rio Piranema, ao córrego do Espigão e ao valão do Dendê (Bacia do rio da Guarda). Questões como poluição da água, ruídos e emissões atmosféricas, proteção à fauna e à flora deverão ser observados.

No traçado do arco metropolitano encontram-se algumas unidades de conservação, vinte sítios arqueológicos (sendo apenas um situado na AID) e trinta e três edificações históricas (prédios, estradas e/ou caminhos, sendo apenas cinco situados na AID do arco metropolitano). A resolução CONAMA nº 13/90, determina que para que seja instalada qualquer atividade num raio de 10 km das unidades de conservação, seja feita uma avaliação pela unidade e pelos órgãos licenciadores e de meio ambiente, ficando a expedição da licença submetida a autorização do responsável pela administração da unidade. Neste caso encontram-se a FLONA Mário Xavier, as APA's (Área de Proteção Ambiental) Rio D'ouro, Retiro, Guandu, Tinguá, Morro Agudo, Jaceruba, Gericinó – Mendanha e a Reserva Biológica Tinguá, sendo que o traçado do arco corta a APA do Rio Guandu.

O RIMA do Arco Metropolitano destaca que os grandes centros urbanos sofrem com favelização, violência e desemprego e que a RMRJ (na qual estão inseridos os municípios da área de influência do arco) não se diferencia desta situação que é consequência de “dificuldades de se imprimir um ritmo de desenvolvimento capaz de assegurar níveis satisfatórios de qualidade de vida para toda a população” (DNIT, pág. 37) e propõe que sejam tomadas medidas ambientais que possam mitigar os possíveis impactos, como: aumento dos ruídos, poeiras e gases; alteração da qualidade do ar; início e/ou aceleração de processos erosivos; carreamento de sólidos e assoreamento de redes de drenagem; interferência na qualidade das águas superficiais e subterrâneas; interferências em mananciais hídricos; alteração no desenvolvimento das atividades minerárias; deposição de material de descarte; supressão da vegetação nativa; ampliação da fragmentação dos ambientes florestais; aumento da pressão sobre recursos vegetais; alteração nos habitats e hábitos da fauna; aumento da caça predatória; alteração na diversidade de espécies aquáticas; redução da área de atividade agropecuária; perda de áreas de lavoura de subsistência; alteração no cotidiano da população; perda de áreas de lazer e espaços públicos nas comunidades; alteração no quadro demográfico; alteração no quadro de serviços de saúde; aumento do risco de acidentes rodoviários;

possibilidade de acidentes com cargas perigosas; alteração de acessos vicinais; fragmentação de bairros e localidades e das relações sociais comunitárias; interferência na estrutura viária e de transmissão; desapropriação de moradias, estabelecimentos comerciais e industriais e risco de alteração/destruição de sítios arqueológicos. Neste sentido, foram recomendadas a criação de alguns programas: Programa de Gestão Ambiental, Programa de Monitoramento Ambiental, Plano Ambiental de Construção, Programa de Comunicação e Responsabilidade Social, Programa de Ordenamento Físico-Territorial, Programa de Desapropriação, Programa de Reassentamento/Relocação de População de Baixa Renda, Programa de Educação Ambiental e Programa de Prospecção e Salvamento Arqueológico.

Apesar de todas as avaliações e recomendações do RIMA, a construção do arco metropolitano está marcada por questionamentos. O tratamento dos sítios arqueológicos, os valores pagos pelas desapropriações, valores pagos por determinados materiais, alterações na geometria, quantitativos de materiais e até tipos de equipamentos utilizados têm sido objeto de averiguação por órgãos competentes ²³. Recentemente, o secretário estadual de transportes, Carlos Roberto Osório, informou que o estado abrirá mão de administrar a via e encaminhará proposta ao governo federal de privatizar a administração da rodovia²⁴.

²³ Acórdão 2919/2011 – Tribunal de Contas da União. Disponível em: <https://contas.tcu.gov.br/juris/SvlHighLight?key=ACORDAO-LEGADO-95134&texto=2b2532384e554d41434f5244414f253341323931392b4f522b4e554d52454c4143414f253341323931392532392b414e442b2b2532384e554d414e4f41434f5244414f253341323031312b4f522b4e554d414e4f52454c4143414f25334132303131253239&sort=DTRELEVANCIA&ordem=DESC&bases=ACORDAO-LEGADO;DECISAO-LEGADO;RELACAO-LEGADO;ACORDAO-RELACAO-LEGADO;&highlight=&posicaoDocumento=0>. Acesso em: 25/12/2013.

²⁴ Jornal O Gloro, pág. 11, de 07/04/2015.

2.5. A FIRJAN e o arco

A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro – FIRJAN²⁵, tem sua origem na Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional – SAIN, que completará 188 anos de fundação. Juntamente com CIRJ - Centro Industrial do Rio de Janeiro, SESI - Serviço Social da Indústria, SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial e IEL - Instituto Euvaldo Lodi, compõem o Sistema FIRJAN com o objetivo de “garantir uma posição de destaque para a indústria fluminense nos níveis político, econômico e social do cenário nacional”. A organização atua no desenvolvimento e coordenação de projetos e pesquisas, capacitação de trabalhadores e empresários, assessoria técnica, disponibilização de banco de dados aos associados e integração com a comunidade através de ações culturais. Atualmente conta com 8.000 empresas .

Através de quatro eixos de atuação, a FIRJAN se insere na política regional e nacional: a) participação ativa em defesa da indústria por meio dos Conselhos empresariais e fóruns empresariais, sendo que os primeiros se atêm às questões políticas e os fóruns às questões da legislação e burocráticas; b) projetos regionais: pensamento global, ação local: intervenção na arena política para o estabelecimento de alianças; c) representações regionais, atuação em todo o estado: pontos de disseminação de informação e absorção de demandas; d) responsabilidade social empresarial: projetos em parceria com o poder público.

Augusto Franco (2008) enfatiza que o poder público, o empresariado ou a sociedade civil, isoladamente não têm como dar solução para as questões críticas da área pública, sendo necessária uma “comunhão de esforços” em prol do Rio de Janeiro. Citando a elaboração do Mapa do Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro, ele diz que não foram procurados culpados pelos problemas do estado mas buscou-se agregar o máximo de pessoas na elaboração de um projeto de construção de um Rio de Janeiro em que fosse

²⁵ Disponível em: <http://www.firjan.org.br/>

possível continuar a se “orgulhar de morar”. Para tanto, foram mobilizados mais de mil pessoas, entre empreendedores, professores, pesquisadores de universidades, médicos, funcionários públicos, representantes dos governos municipais, estadual e federal.

DINIZ (2010) afirma que o empresariado industrial brasileiro sempre se utilizou de uma “alta capacidade de mobilização e participação política na defesa de seus interesses específicos” e cita dois episódios em que a FIRJAN participa: primeiro em 2003, contra as sucessivas altas de juros decididas pelo Banco Central, em uma aliança com outras representações empresariais e sindicalistas; segundo, nas manifestações de apoio à política neoliberal de Fernando Henrique Cardoso, juntamente com a Confederação Nacional das Indústrias – CNI e a Federação das Indústrias de São Paulo – FIESP.

O atual presidente da organização, Eduardo Eugênio Gouvêa Vieira, contabiliza sucessivos mandatos desde 1995 e até às últimas eleições, em 2013, nunca havia disputado o cargo com outra chapa. A chapa de oposição, encabeçada por Ariovaldo Rocha, do Sindicato da Construção Naval – Sinaval perdeu a eleição mas provocou uma cisão na entidade com 30% dos votos²⁶.

A força política da FIRJAN pode ser percebida não apenas por atuações como a do caso do arco metropolitano como pela disputa pelo apoio da entidade aos candidatos à presidência da república nas eleições de 2014²⁷.

Se utilizando de seminários e diversas publicações, a FIRJAN apoiou a construção do arco metropolitano reunindo empresários, políticos e técnicos com o intuito de divulgar a política de interiorização do crescimento e integração das regiões dentro do estado e deste com o restante do país, tornando o Rio de Janeiro uma alternativa viável para atração de investimentos.

O documento “Rio de Janeiro: um Estado de Logística”²⁸, defende a necessidade de construção do arco metropolitano com o objetivo de contribuir

²⁶Disponível em: <http://www.bahianegocios.com.br/industrias/oposicao-consegue-tirar-30-votos-mas-perde-as-eleicoes-na-firjan-para-eduardo-eugenio-gouvea-vieira/>

²⁷Disponível em: <http://odia.ig.com.br/eleicoes2014/2014-09-13/sucesso-na-firjan-empresarios-aplaudem-marina-silva.htm>

para a melhoria no fluxo de mercadorias e ligação do porto de Itaguaí à Rodovia Presidente Dutra.

O Seminário Visões de Futuro, uma iniciativa da FIRJAN²⁹, compreendeu uma série de reuniões e mobilizou mais de mil pessoas entre empresários, técnicos da instituição e representantes do poder público e da sociedade civil organizada a fim de apontar possibilidades de crescimento do Rio de Janeiro em um período de 5 a 15 anos.

O Seminário produziu dois documentos sobre a baixada fluminense. O primeiro, Visões de Futuro - Potencialidades e Desafios para o Estado do Rio de Janeiro / Região Baixada Fluminense – Área I³⁰ e o segundo, Visões de Futuro - Potencialidades e Desafios para o Estado do Rio de Janeiro / Região Baixada Fluminense – Área II³¹ expõem a proposta de crescimento econômico para o Estado do Rio de Janeiro mas alertam que o crescimento tem “efeitos colaterais” a serem prevenidos e/ou mitigados.

A região da Área I é avaliada como a de maior estoque de infraestrutura logística do estado por conta da malha ferroviária da MRS que liga São Paulo e Minas Gerais aos portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro.

Além do esperado crescimento com a ocupação do entorno do arco metropolitano, espera-se a instalação de grandes empreendimentos na área de influência: COMPERJ, ampliação da CSN, ampliação do porto de Itaguaí, porto Sudeste, construção da base naval da Marinha do Brasil e construção da base do pré-sal, da PETROBRAS. Também é esperado um alto crescimento populacional, um grande impacto ambiental e que a região se transforme no maior polo petroquímico e gasquímico do país, devido à combinação da nova base *offshore* da PETROBRAS para a exploração da camada do pré-sal, o arco

²⁸ Disponível em:

<http://www.firjan.org.br/main.jsp?lumPagelId=2C908CE9215B0DC40121793770A2082A&lumItemId=2C908CE9215B0DC4012163A806D70CE0>. Acesso: 04/01/2014.

²⁹ Disponível em: <http://www.firjan.org.br/>

³⁰ A área I engloba os municípios de Itaguaí, Japeri, Mangaratiba, Mesquita, Nova Iguaçu, Nilópolis, Paracambi, Queimados e Seropédica (destes, apenas Mangaratiba, Mesquita e Nilópolis não fazem parte da área de influência do arco metropolitano);

³¹ A área II compreende os municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Magé, Miguel Pereira, Paty do Alferes e São João de Meriti (destes, apenas Duque de Caxias faz parte da área de influência do arco metropolitano).

metropolitano, a Refinaria Duque de Caxias – REDUC e o COMPERJ . O documento propõe a criação de um plano diretor³² integrado para os municípios que organize a ocupação urbana e industrial; a interligação dos municípios através das malhas rodoviária e ferroviária, garantindo o acesso ao porto do Açu, ao COMPERJ e ao nordeste do país; aumento na quantidade e qualidade do fornecimento de energia elétrica; ampliação da distribuição de gás natural ao longo do arco metropolitano; preparação das áreas habitacionais com infraestrutura e impedimento de ocupação das áreas industriais e seu entorno; aumento da capacidade de captação, tratamento e distribuição de água; aumento da capacidade de captação e tratamento de esgoto; reforço escolar, em especial nas disciplinas Língua Portuguesa e Matemática; formação de professores; intensificação da atuação do Serviço Nacional da Indústria - SENAI na região; melhorias na infraestrutura das escolas com a instalação de bibliotecas e laboratórios de ciências e informática.

A Baixada Fluminense, área II, é caracterizada pela fabricação de coque; refino de petróleo; química; artigos de plásticos; alimentos e bebidas; indústria farmacêutica; fabricação de máquinas e equipamentos e fabricação têxtil. Espera-se que a área II receba um grande impacto com a construção do arco metropolitano e ressalta que ainda há na região o equivalente a 10 km² de área industrial livre.

As ações recomendadas são basicamente as mesmas da área I no que diz respeito à organização da ocupação das áreas industrial urbana; o acesso às principais vias; a estruturação das malhas rodoviária e ferroviária (para tanto, propõem a construção do anel rodoviário de Campos Elísios, construção de uma nova rodovia, a Rodovia Sarapuí que ligará a baixada Fluminense à Zona Oeste da capital e a reativação do anel ferroviário metropolitano para transporte de carga); fornecimento de energia elétrica, água e gás natural; tratamento de lixo; ordenamento habitacional e educação.

³² OSÓRIO, M. SOBRAL, B.L.B., CARVALHO, G., FILGUEIRAS, M. Plano diretor estratégico de desenvolvimento sustentável da meso-região do arco metropolitano do Rio de Janeiro – Análise da dinâmica espacial dos complexos logísticos-produtivos e recomendações para o maior impacto positivo dos empreendimentos estruturantes, Rio de Janeiro, fevereiro/2011.

Na leitura de tais documentos, percebe-se a preocupação em criar um ambiente propício ao crescimento industrial e atenção a setores como habitação, educação, saúde, transporte e saneamento ambiental, porém não há qualquer apontamento relativo às necessidades de lazer da população. Há uma visão funcional da educação, em sua capacidade de formar mão de obra qualificada a fim de responder ao que identificam como potencial regional sem possibilitar um crescimento intelectual em outras áreas de conhecimento.

O Centro de Estudos e Logística - CEL³³ em parceria com a empresa Tendências Consultoria elaboraram uma pesquisa intitulada “Avaliação dos Impactos Logísticos e Socioeconômicos da Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (2008)” que comparou a utilização dos demais portos pelas empresas de importação e exportação e os custos desta movimentação, tanto portuários como rodoviários. Foram considerados dez setores: mineração, química e petroquímica, alimentos, bebida e fumo, siderurgia e metalurgia, papel e celulose, material de construção, plásticos e borracha, automotivo, higiene e limpeza, produção agropecuária, farmacêutico e cosméticos, sendo que os cinco primeiros setores representavam 94% do total de movimentação e delimitados dois cenários futuros: 2011, quando o Arco já deveria estar pronto³⁴, e 2015, quando estaria em plena utilização. A conclusão a que se chegou, com relação aos impactos logísticos é que os municípios do entorno do Arco terão uma redução entre 15% e 20% nos custos de transporte no acesso a Itaguaí. Também se concluiu que o Porto de Itaguaí é competitivo para a movimentação de soja e grãos líquidos.

Os impactos imediatos (já sentidos na fase de construção) apontados pelo estudo seriam a distribuição de renda pelos setores da economia envolvidos na construção do arco, a saber: construção civil, comércio e serviços, metalurgia e siderurgia, minerais não metálicos, petróleo e gás, máquinas e tratores, serviços industriais de utilidade pública, madeira e mobiliário,

³³ ligado ao COOPEAD/UFRJ – Instituto de pós-graduação e pesquisa em Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro

³⁴ A obra foi inaugurada em julho de 2014, apesar de não estar concluída. O trecho Santa Guilherina-Manilha, tinha previsão de execução de 15% das obras até 04/2015. Não há informações a respeito no sítio eletrônico do PAC.

instituições financeiras, químicos diversos, comunicações e outros, bem como a geração de empregos diretos (3.148) e indiretos (1.801), ficando a construção civil como o setor que mais se beneficiaria em todos os quesitos.

2.6. Itaboraí

O município de Itaboraí tem população estimada em 227.168³⁵ habitantes distribuídos em uma área de 430.374 km² e está localizado na região metropolitana do Rio de Janeiro. Foi ocupado pelos portugueses no século XVI e se tornou produtor e exportador de açúcar através do Porto das Caixas (referência às caixas de madeira que acomodavam o açúcar produzido na região e às caixas de cerâmica feitas nas fazendas e que explicam a existas olarias que existem na região). Entre as décadas de 1920 e 1980 foi o segundo maior produtor de laranjas no Brasil³⁶.

Dos 92 municípios do Estado do Rio de Janeiro, Itaboraí ocupa a 62^o posição com um índice de 0,693 no IDH-M³⁷, considerado mediano. É um município com uma incidência de pobreza em 59,43% . O último Censo Demográfico mostrou que dos 69.422 domicílios localizados em Itaboraí, 72,99% não utilizavam água distribuída pela rede geral, podendo ser supridos por outras fontes³⁸ e 7%, ou seja, 4.922 domicílios ainda não tinham seu lixo recolhido pela coleta domiciliar. Em 2014 o déficit habitacional era de 13 mil unidades e apenas 5% das ruas são asfaltadas. São 26 assentamentos precários (2011) em um município onde a favelização e a violência avançam³⁹.

O projeto do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro gerou uma expectativa em torno do crescimento populacional e da instalação de novas

³⁵ Contagem efetuada no Censo 2010. Fonte: IBGE – data de referência: 01/07/2014

³⁶ <http://www.cidadedeitaborai.com.br/nossa-cidade.html>

³⁷ Fonte: PNUD Brasil – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. A composição do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal -IDHM leva em conta três variáveis: renda, longevidade e educação e segue a seguinte classificação: Muito Alto: 0,800 - 1,000 / Alto: 0,700 - 0,799 / Médio: 0,600 - 0,699 / Baixo: 0,500 - 0,599 / Muito Baixo: 0,000 - 0,499

³⁸ Poço ou nascente na propriedade, carro-pipa, água de chuva armazenada, rio, açude, lago, igarapé ou outros

³⁹ Jornal O Globo, pág. 7, de 07/04/2014.

empresas, fato que influenciou o setor imobiliário cujo planejamento para novos empreendimentos foi assim distribuído:

Quadro 3 - Perspectivas de Crescimento do Setor Imobiliário

Unidades Residenciais/2012-2014	1.573
Salas comerciais e lojas/2013-2015	1.891
Quartos de Hotel/2014-2015	853

Fonte: ADEMI

A esperança de uma grande disputa pelos imóveis gerou especulação imobiliária e, como consequência, aumento exorbitante nos preços; porém, o fato de as expectativas em torno do COMPERJ ainda não terem se concretizado, frustrou o setor ⁴⁰.

O COMPERJ está localizado nos municípios de Itaboraí (unidades UPB – Unidades de Petroquímicos Básicos e UPAs Unidades de Petroquímicos Associados) e São Gonçalo (CEPL – Central de Escoamento de Produtos Líquidos) e se constitui como um investimento de US\$ 8,4 bilhões para refino do petróleo produzido na bacia de Campos/RJ. Inclui também uma UTIL – Central de Utilidades, que fornecerá água, vapor e energia elétrica para utilização no complexo. A escolha dos municípios considerou a proximidade do Porto de Itaguaí, dos terminais de Angra dos Reis, das ilhas D’Água e Redonda, com demandantes de produtos da segunda geração, além das sinergias com a REDUC – Refinaria de Duque de Caxias, e com as plantas da Rio Polímeros, Suzano e CENPES – Centro de Pesquisas e Desenvolvimento da Petrobras.

A previsão de finalização e início de operação é 2015. Estima-se um faturamento anual de US\$ 5,8 bilhões nas vendas para os mercados interno e externo.

O documento COMPERJ - Potencial de desenvolvimento produtivo, da FIRJAN, apresenta dois cenários: um otimista e outro conservador, em relação ao polo petroquímico. É esperada a geração de aproximadamente 15 mil à 31

⁴⁰ O São Gonçalo online. Disponível em:
<http://osaogoncalo.com.br/site/geral/2014/5/21/61409/especial+o+itabora%C3%AD:+freio+no+%E2%80%98boom%E2%80%99+imobili%C3%A1rio>

mil empregos diretos; a geração de 362 à 724 novas indústrias na região; investimentos na ordem de R\$ 900 milhões à R\$ 1,8 bilhão, além de um faturamento anual que poderá variar de valores próximos de R\$ 2,4 bilhões à R\$ 4,8 bilhões, sendo que 90% destes novos empreendimentos serão micro e pequenas empresas⁴¹.

Foram pensadas duas áreas de influência para a instalação destas novas indústrias: direta, composta pelos municípios de São Gonçalo, Itaboraí, Cachoeiras de Macacu, Guapimirim, Magé, Rio Bonito e Tanguá, e ampliada, que é composta pela área de influência direta mais Niterói, Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Queimados, Maricá, Nova Friburgo, Petrópolis, Saquarema, Silva Jardim, Belford Roxo, Nilópolis, Mesquita, Nova Iguaçu, Teresópolis, São João de Meriti e Casimiro de Abreu, considerando as variáveis: infraestrutura - logística e escoamento, energia elétrica e telecomunicações, recursos físicos e humanos e a importância do COMPERJ para os municípios. Nestas categorias, destacam-se os municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Queimados pela capacidade de concentração dos investimentos das indústrias de plástico.

É interessante notar que com relação ao emprego, o documento aponta um pico para o ano de 2011, ligado à construção civil, e depois uma queda significativa, com a conclusão da construção. O estudo reconhece em seu cenário conservador, a suficiência da mão-de-obra local, dispensando a imigração, desde que haja qualificação; Mas no cenário otimista, aponta a possibilidade de oferta de emprego superior ao número de desempregados locais (pág. 6).

O documento recomenda a atuação das prefeituras no sentido de planejar, organizar e fiscalizar a ocupação urbana e ressalta a diferença entre a migração estimulada pela contratação e a estimulada pela atração que a geração de renda cria nas pessoas (pág. 6).

⁴¹ COMPERJ - Potencial de desenvolvimento produtivo In Estudos para o Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro - nº 1 - maio 2008 – Firjan – elaboração técnica FGV – Fundação Getúlio Vargas.

Como resultado da geração de renda, é vislumbrado o crescimento na área de comércio e serviços, tornando-se necessários a criação de programas de informação e de sistemas de crédito.

Porém, atualmente, as obras do COMPERJ estão parcialmente paralisadas e o projeto é alvo de um processo no Tribunal de Contas da União – TCU, em virtude do pagamento de propinas e formação de cartel por parte dos fornecedores, conforme indicado na operação Lava-jato, da Polícia Federal⁴².

Com quase 40% de sua população na faixa etária entre 0 e 19 anos, o município não dispõe de outros equipamentos públicos culturais, esportivos ou de lazer⁴³ além de uma Casa de Cultura. O município possui um centro histórico, algumas fazendas e capelas tombadas pelo Patrimônio Histórico Cultural e incentiva o ecoturismo em visitas a algumas serras, uma reserva ecológica e um sítio paleontológico.

Conforme pesquisa realizada pelo Instituto Saúde e Sustentabilidade⁴⁴, Itaboraí encontra-se no grupo de municípios com a pior qualidade do ar no estado. No ano 2012 foram 180 internações na rede pública por doenças específicas atribuíveis à poluição. As queimadas de pneus pelas olarias (que se utilizam de tal expediente para economizar madeira), o aumento do fluxo de transportes e o “pó de pedra” encontrado nos acessos ao COMPERJ, fizeram com que o índice de gravidade de incidência de asma em Itaboraí ficasse em 5,7%, contra 4,7% da média das cidades brasileiras⁴⁵. O município integra um grupo, juntamente com a capital do estado, Macuco, Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Barra Mansa, onde há maior risco de mortes por doenças em decorrência da poluição atmosférica. Estes municípios apresentaram maior índice de poluição, maior número de dias poluídos e maior taxa de mortalidade.

⁴² Jornal O Globo, pág. 3, de 07/04/2015.

⁴³ Nestas categorias encontram-se: museu, teatro, planetário, lona cultural, cinema, biblioteca, complexo esportivo, parque, circo e centro cultural. Fontes: Secretaria Municipal de Cultura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria de Estado de Cultura do Estado do Rio de Janeiro e Secretaria de Esporte, lazer e Juventude do Estado do Rio de Janeiro.

⁴⁴ Disponível em: http://www.saudeesustentabilidade.org.br/site/wp-content/uploads/2014/10/Poluicao-RJ_FINAL.pdf

⁴⁵ Jornal O Globo, pág. 12, de 08/04/2014

O prefeito, Helil Cardozo e o vice-prefeito, Audir Santana tiveram os mandatos cassados em 18/03/2015 por abuso de poder econômico.

2.7. Itaguaí

O município de Itaguaí⁴⁶, localizado no entorno da baía de Sepetiba, está inserido em uma região de grande concentração industrial, próximo aos municípios de Mangaratiba e Seropédica e aos bairros de Santa Cruz e Campo Grande, no Rio de Janeiro. Região esta que devido à atividade industrial evidencia passivos ambientais (TOLENTINO & SOARES, 2004).

Na região encontram-se o terminal da CSA – Companhia Siderúrgica do Atlântico (Santa Cruz/RJ); o terminal da Gerdau; o porto privativo Largo da Pedra (CSN – Companhia Siderúrgica Nacional); o novo terminal do Porto de Itaguaí; o Arco Rodoviário; o terminal da USIMINAS; o Porto Sudeste/LLX Logística, além dos distritos industriais de Santa Cruz e Campo Grande. Estão previstas ainda a construção de um estaleiro e uma base naval para montagem de submarinos da Marinha do Brasil e de uma base *offshore* da PETROBRAS para a exploração da camada do pré-sal.

O porto de Itaguaí faz parte de um projeto de interiorização do crescimento econômico do Estado do Rio de Janeiro, para o qual é considerada, tanto por empresários quanto pelo poder público, de fundamental importância sua ligação ao COMPERJ e outros estados do Brasil (neste quadro se insere o arco metropolitano), e que, espera-se, deverá aumentar a projeção do município a nível nacional (FIRJAN, 2010, 2012) .

Em função da concentração industrial o município de Itaguaí já sofreu alguns desastres ambientais e apesar do crescimento econômico ainda é deficiente na prestação de serviços públicos. O único hospital público do município não é suficiente para atender à população mas está prevista uma

⁴⁶ Conforme dados do IBGE, a população de Itaguaí é de 109.091 pessoas. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?lang=&codmun=330200&search=|itaguaí>.

reforma que deverá estar concluída até 2016⁴⁷. Dos 33.910 domicílios, 6.386 (18,83%) não contam com abastecimento de água pela rede geral, podendo utilizar água cedida, desviada ou não tratada. Porém, quase 100% dos domicílios utilizam energia elétrica regular e têm seu lixo coletado através do serviço público.

Itaguaí ocupa o 38º lugar no *ranking* do IDH-M; índice considerado alto. Com vários pontos turísticos entre ilhas, praias, cachoeiras, serras e vales, estimula o ecoturismo através do sítio eletrônico da prefeitura. Porém, apesar de cerca de 1/3 de sua população estar na faixa etária entre 0 e 19 anos, dispõe apenas de um centro cultural público e paralelamente, o município ocupa a segunda posição no *ranking* dos municípios com índice muito alto de vulnerabilidade juvenil à violência entre os municípios com mais de 100 mil habitantes⁴⁸.

Atualmente, a prefeitura encontra-se com seu titular, Luciano Mota, afastado por estar sendo investigado pela polícia federal, em denúncias que envolvem fraude em licitações, lavagem de dinheiro, formação de quadrilha e desvio de verbas no valor de, aproximadamente, R\$ 30 milhões mensais⁴⁹. Além do prefeito, são investigados servidores públicos, secretários municipais, empresários e vereadores.

Este capítulo se propôs a apresentar o projeto do arco metropolitano inserido em um contexto histórico que destaca o peso da participação política das empreiteiras brasileiras da construção civil pesada nas decisões políticas para o ramo de transporte.

O rodoviarismo brasileiro, cuja origem remonta o início do século XX é fruto de fortes alianças entre os empresários da borracha, multinacionais do petróleo, montadoras de automóveis, empreiteiras brasileiras e políticos, servidores públicos e setores militares. Alianças fortes que na década de 1950 conseguiram eleger JK como presidente da república, consolidar as empreiteiras

⁴⁷ Conforme entrevista concedida pelo Secretário de Desenvolvimento Econômico, Victor de Aquino Fernandes.

⁴⁸ Disponível em: <http://juventude.gov.br/articles/participatorio/0009/3232/indice-vulnerabilidade-juvenil.pdf>

⁴⁹ Jornal O Globo, 19/10/2014 – Caderno Rio, pág. 10.

brasileiras no ramo da construção civil e desmontar a estrutura ferroviária, estando esta última modalidade, atualmente, praticamente extinta.

Hoje há um mercado atrativo no setor de transportes, objeto de disputa entre alguns estados brasileiros, que oferecem fortes incentivos fiscais, entre outras benesses, a fim de atrair a instalação das montadoras além das muitas estradas cedidas à iniciativa privada para administração e uma atuação do setor público minimizada.

Com a consolidação no mercado, a participação financeira das empreiteiras nas campanhas eleitorais⁵⁰ se traduz em investimentos na ordem de milhões de reais. Nas eleições de 2006, o ex-governador do Rio de Janeiro, Sergio Cabral, recebeu doações das seguintes empresas: Carioca Christian Nielsen Engenharia (R\$ 700.000,00) e OAS (R\$ 500.000,00); em 2010, destacam-se: Carioca Christian Nielsen Engenharia (R\$ 700.000,00), CONCREMAT (R\$ 150.000,00), Camargo Corrêa (R\$1.000.000,00), OAS (R\$ 1.000.000,00) e Queiroz Galvão (R\$ 800.000,00). Seu vice-governador, secretário de obras até outubro de 2011, posteriormente, coordenador executivo de projetos e obras de infraestrutura e recentemente eleito governador, Luiz Fernando de Souza⁵¹, conhecido como Pezão, em 2014, recebeu doações das seguintes construtoras: Carioca Christian Nielsen Engenharia (R\$ 1.670.000,00), CONCREMAT (R\$ 1.000.000,00), OAS (R\$ 1.225.000,00) e Queiroz Galvão (R\$ 255.000,00).

As doações não distinguem ideologia. Algumas destas empresas também fizeram doações para os candidatos à presidência da república, Dilma Roussef, reeleita em 2014 em uma coligação encabeçada pelo Partido dos Trabalhadores - PT, como OAS (R\$ 10.006.000,00), Queiroz Galvão (R\$18.500,00), grupo Odebrecht (R\$ 1.038.099,25) e Andrade Gutierrez (R\$21.000.000,00). Aécio Neves, candidato opositor, do Partido Social Democrata Brasileiro - PSDB, que recebeu doações do grupo Odebrecht totalizando R\$ 5.133.488,60, recebeu do grupo Andrade Gutierrez a quantia de

⁵⁰ www.tse.jus.br

⁵¹ <http://www.rj.gov.br/web/seobras/exibeconteudo?article-id=606458>

R\$ 18.031.802,6 e da OAS, o valor de R\$ 14.931.961,10. Também houve doações ao Partido Socialista Brasileiro - PSB, de Marina Silva, do por parte da Odebrecht ambiental no valor de R\$ 85.574,41.

Mas a atuação destas empresas não se restringe às campanhas eleitorais. As construtoras OAS, Camargo Corrêa e Queiroz Galvão estão envolvidas no escândalo envolvendo políticos, funcionários públicos e funcionários da PETROBRAS⁵² que está sendo investigado pela Polícia Federal em uma operação denominada lava jato, que inclui pagamentos de propinas, lavagem de dinheiro e outros crimes contra o patrimônio público. Neste caso, as três empresas já tiveram executivos de suas presidências e diretorias com prisões preventivas e/ou temporárias decretadas.

A construção do arco metropolitano do Rio de Janeiro se insere no PAC juntamente com grandes obras em diversos estados brasileiros, com destaque para o rodoanel Mário Covas e o anel viário de Belo Horizonte com uma proposta de desafogar o trânsito no interior da região metropolitana do Rio de Janeiro, especialmente a Avenida Brasil, ligar o COMPERJ ao porto de Itaguaí e baratear o transporte de carga. Serve também a uma política de interiorização do crescimento econômico estadual fruto de uma visão da vocação da capital do estado para o ramo de serviços e a conseqüente migração para o interior, da atividade industrial (FIRJAN, 2006). Para Tanto, além da construção do arco, são apontadas diversas ações que incluem o incentivo à educação profissional com o intuito de aumentar o número de técnicos nas áreas de logística e de transportes. Como comentamos anteriormente, observamos que se determina uma vocação industrial para a periferia sem considerar as aspirações da população, sem considerar que aquele coletivo é formado por indivíduos com capacidades e sonhos específicos que poderiam mudar a realidade local se recebessem o suporte necessário incluindo aqui uma mudança na oferta de serviços públicos em educação, como universidade, escolas bilíngues, de artes cênicas, de música, de dança, de fotografia, pintura, de teatro etc. Também

⁵² www.dpf.gov.br

bibliotecas, teatros e museus. A região carece de uma mudança nesta paisagem.

A construção do arco metropolitano é alvo de diversos questionamentos na composição do edital (sobrepço da areia; restrição de competitividade, etc.). Foi objeto de fiscalização da FISCOBRAS em 2008 e 2009 e de auditorias no Tribunal de Contas da União.

Os impactos positivos da obra serão sentidos a médio e longo prazo, porém, os resultados de uma obra inacabada, como muitas neste país, já podem ser sentidos. Já há registro de um acidente ambiental na FLONA Mário Xavier⁵³. Em 06/10/2014, um caminhão despencou de uma altura de 6 metros na área de proteção ambiental da floresta situada em Seropédica, derramando óleo de imprimação asfáltica no solo a uma distância de aproximadamente 50 metros do riacho do Drago.

Apesar de tantas polêmicas e de ainda não estar concluída, a obra foi inaugurada em julho de 2014.

⁵³ Disponível em: www.seropedicaonline.com. Acesso em: 27/11/2014.

Capítulo 3 – Análise das entrevistas

Na elaboração deste trabalho de pesquisa foram identificados como atores o poder público, os empresários, trabalhadores ligados à construção do empreendimento, moradores das áreas de influência, movimento ambientalista, além da academia. Buscou-se analisar os impactos de diversas ordens causados pela obra com base no estudo dos conceitos de desenvolvimento local e desenvolvimento sustentável e investigar se o poder público e empresários se prepararam para enfrentar os impactos daí advindos. Para tanto, foram feitas entrevistas em questionário aberto de forma presencial e/ou correspondência eletrônica a estes seguimentos, conforme a lista abaixo:

- Poder público: neste seguimento foram contactados os representantes da equipe de coordenação do projeto (SEDEIS/SEOBRAS), equipe de planejamento do plano diretor do arco metropolitano e prefeituras da área de influência do arco.
 1. SEDEIS – Sr. Sérgio Teixeira – Gerente de competitividade e participante da equipe de gerenciamento do projeto do arco metropolitano.
 2. SEOBRAS – Sr. Vicente Loureiro – Subsecretário de urbanismo regional e metropolitano e participante da equipe do projeto do arco metropolitano.
 3. Prefeitura de Itaguaí – Sr. Victor Aquino, secretário municipal de planejamento e captação de recursos. Responsável pela construção do novo hospital municipal.
 4. Prefeituras Municipais de Duque de Caxias, Magé e Itaboraí, municípios da área de influência do arco - não atenderam à solicitação.
 5. CODIN – correspondência eletrônica respondida pelo Sr. Celso Tadeu Mesquita – Economista Sênior

6. Dr. Mauro Osório – Professor universitário; participante da equipe que elaborou o plano diretor do arco e estudioso da economia regional.

- Empresários:

1. FIRJAN – Sra. Julia Nicolau Butter – Especialista. Instituição que desempenhou papel fundamental na disputa.

2. ADEMI - Sr. Diogo Lima - fonte de informações a respeito do crescimento imobiliário em Itaguaí e Itaboraí.

3. Delta construtora – Engenheiro Rodrigo Moura – fez parte de um dos consórcios; não foi possível agendar uma entrevista.

- Representantes dos trabalhadores e moradores: o objetivo de entrevistar representantes deste seguimento foi trazer para a pesquisa a visão de quem viveu o dia a dia da construção do arco metropolitano e de quem tem vivência nas áreas de saúde e educação dos municípios; fatores que contribuiriam para confrontar os conceitos estudados com a realidade.

1. Sindicato dos trabalhadores na construção civil pesada de Duque de Caxias – apesar de agendada, a entrevista não aconteceu.

2. SINDSPREV/RJ - apesar de agendada, a entrevista não aconteceu.

3. SEPE/RJ – não foi possível agendar entrevista devido à mobilização da categoria.

4. Associações de moradores – apesar das diversas tentativas de contato telefônico com algumas associações de moradores, não foi possível agendar uma entrevista.

- Ambientalista: Sr. Sérgio Ricardo de Lima

- Academia: Prof. Celso Sanchez

As entrevistas coletadas muito contribuíram para a observação dos locais estudados e compreensão de posicionamentos dos atores consultados frente às questões que se apresentaram durante o processo de construção do arco à luz dos conceitos de desenvolvimento local e desenvolvimento sustentável.

É necessário lembrar a delimitação do território citada por VILLELA, GUEDES, SANTANA e BRITTO (2012) que apresenta seis dimensões: coesão social, coesão territorial, governabilidade, sustentabilidade, inclusão econômica, bem estar/desenvolvimento local e alguns aspectos que evidenciam o desenvolvimento local: interação democrática entre os diversos atores em torno de uma ideia guia, em busca de um projeto comum. Pressupondo que trabalhadores, empresários e poder público possam se aliançar em torno de um mesmo projeto de crescimento e desenvolvimento local, e ressaltando que isto se dá nos marcos do capitalismo, onde o lucro é preservado, é de esperar que uma melhor distribuição das riquezas seja feita à população trabalhadora e que o poder público assuma uma posição de defesa do bem comum. Na perseguição do sucesso de tal projeto é importante que seja exercida a cidadania participativa que comporta: inclusão, pluralismo, igualdade participativa, autonomia e bem comum. Estes aspectos também fariam parte dos pilares do desenvolvimento sustentável: desenvolvimento econômico, desenvolvimento social e proteção ambiental; aspectos contestados por Celso Sanchez quando afirma: “(...) *não é possível falar de ecologia no capitalismo. É incoerente. Sustentabilidade e capitalismo são palavras incoerentes embora hoje o que se pense como sustentabilidade, desenvolvimento sustentável, economia verde sustente esse biocapitalismo de terror*”.

O Arco Rodoviário do Rio de Janeiro é uma política pública que permaneceu como estado de coisas ou não decisão por um período aproximado de quarenta anos. A atuação de atores sociais com grande capacidade de mobilização, inclusive agentes internacionais, e grande capacidade de disseminação de suas ideias foram determinantes para que este empreendimento fosse reconhecido como necessário para a concretização de uma política regional de interiorização do crescimento, chamada pelo

ambientalista Sérgio Ricardo de *“retomada econômica com base nestes chamados megaempreendimentos”*, entrasse na agenda pública e fosse implementado, porém, não sem polêmicas. A respeito dos estudos da FIRJAN sobre a importância da obra e sobre os impactos do arco, Sérgio Ricardo faz uma crítica à forma como foram feitas as avaliações de impacto: *“o arco se viabiliza nesse momento, um projeto antigo, nessa conjuntura econômica; logicamente que a FIRJAN faz apenas uma referência aos investimentos. Não é avaliado que tipo de impacto social, ambiental e mesmo socioeconômico que estes empreendimentos trazem”*.

Os estudos apresentados pela FIRJAN tiveram como propósito demonstrar a importância do arco para o desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro e mesmo para o Brasil e o papel desempenhado pela entidade com vistas à inclusão do arco metropolitano na agenda governamental é assim descrita por Vicente Loureiro: *“Bom, atravessa governo e não acontece até que ele começa a ganhar mais pressão, sobretudo a Federação das Indústrias preocupada com o Custo Brasil e com o Custo Rio, dificuldade de acesso ao porto, restrições de posturas municipais do tipo, horário de funcionamento dos caminhões, carga e descarga; Isso tudo fez com que ela se movimentasse e a Federação das Indústrias liderou, ainda no governo do Garotinho um processo de retomada de consciência, da necessidade de fazer o arco e acabou bancando um projeto, ainda que um projeto conceitual, um anteprojeto, mas ela assumiu um convênio, um acordo, não me lembro exatamente, com detalhes mas, o protagonismo, a liderança do processo de botar o arco em pé passou para a FIRJAN; o estado apoiando e tal, mas a FIRJAN pagando a conta e criando as condições para se começar a ter ideia de como deveria ser o arco”*. Neste comentário é destaque a preocupação da representação empresarial com a economia. Em nenhum momento o representante do estado cita a questão social ou mesmo a economia local ou, sequer, as culturas tradicionais, próprias de pequenos grupos locais, mas ressalta o papel fundamental de quem paga a conta e por isso dá o direcionamento da situação.

O ambientalista Sergio Ricardo comenta a conjuntura em que estes fatos acontecem: *“a retomada do crescimento econômico do país se deu no território fluminense por uma proposta empresarial e não vinda da sociedade ou da classe política; o que é uma grande contradição. Aqui nós temos, a maior concentração de universidades públicas do país, então, poderia ter sido um outro projeto econômico”*. Se a RMRJ puder ser considerada um território, seu desenvolvimento tem sido a partir de uma lógica regional, pensada pelo e para o outro, como fala Celso Sanchez. Um dos destaques da abordagem sobre o desenvolvimento local em Muls (2004) é a reação dialética entre o local e o global, que propicia o delineamento de um caminho próprio para o desenvolvimento do território. Mas este desenvolvimento se dá em função do estabelecimento de redes de apoio, onde a sociedade local interage.

O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro é apresentado como o grande viabilizador do crescimento regional, que contribuirá para baratear o transporte de carga, facilitar uma rápida ligação entre o COMPERJ e o porto de Itaguaí, estimulando o crescimento do porto, favorecendo a criação de mais empregos para a região em consequência da atração de novas empresas e ainda desafogando o trânsito da principal via interna da capital do estado. Podemos extrair da fala de Sérgio Teixeira uma expectativa otimista em relação ao empreendimento: *“O arco vai ser uma explosão no bom sentido, de tudo o que a gente possa imaginar. O desenvolvimento urbano, social, econômico, melhoria de qualidade de vida. Entende? de tudo. Vai depender de quem e como puxa. Porque nem todos puxam da mesma maneira. Uns são mais agressivos, no bom sentido, outros são menos agressivos. Mas, certamente, você não vai poder ficar parado ali. Vai criar várias possibilidades de desenvolvimento. Ou seja, é interiorizar mesmo aquilo ali (...) acho que vai ser um sucesso. Vai. Já tá sendo um sucesso hoje”*. O arco também encontra otimismo no Secretário Municipal Victor Aquino e é apresentado como a grande salvação de Itaguaí: *“Então, esse arco metropolitano, eu vejo como solução para um problema maior. Ele não vai impactar. Ele vai desafogar o trânsito, a meu ver. É a visão de arquiteto e urbanista, independente de ser a visão de secretário. O crescimento*

veio através do porto; o crescimento veio através do polo petroquímico. Então, o arco metropolitano, eu não vejo como vilão. Eu vejo ele como a grande salvação de Itaguaí". O secretário vê com bons olhos a criação do arco, numa visão de que atenderá às indústrias, ao porto e aos visitantes e que, atraindo visitantes, demandará serviços no município, criação de novos bairros e conseqüentemente, incentivo ao desenvolvimento local e não trará impactos ao município, a menos que os carros circulem no centro, o que pode ser contornado com vias tangenciais (pág. 208).

Segundo a especialista da FIRJAN, Sra. Júlia Butter, será imediata a criação de novas vagas, beneficiando toda a região, mas alerta para a necessidade de capacitar trabalhadores a fim de que possam se integrar ao processo de operação dos projetos, bem como a necessidade de infraestrutura a fim de que a ocupação seja ordenada, reservando áreas para habitação e áreas para as empresas evitando a favelização. Porém, o Prof. Mauro Osório, quando informado na abertura da entrevista de que o foco deste trabalho seriam os impactos da construção do arco metropolitano, observou: "... *Quando você diz que está preocupada com a questão social a partir do arco metropolitano, quer dizer, muitas vezes esta preocupação parte do pressuposto que já vai ter crescimento econômico na região e o desafio seria ver só como você mitiga este crescimento que já está dado, já está contratado como, por exemplo, o Júlio Bueno que é o Secretário de Desenvolvimento costuma colocar. A questão social na região é fundamental; a Baixada é um desastre; ela é muito pior que a periferia de São Paulo e Belo Horizonte*"; "*você pega Itaguaí, não tem uma linha de ônibus regularizada; não tem um táxi com taxímetro. Caxias, 50% das escolas não têm cano d'água; não tem cano d'água. Não é que não tem água. Não tem cano! A maior parte das ruas de Caxias não têm CEP. Então, você tem uma situação de desestruturação naquela região, precisa de uma governança metropolitana*".

FAURÈ e HAUSENCLEVER (2005) entendem que para haver desenvolvimento local é necessária uma integração das dimensões espaciais, econômicas, sociais, culturais e políticas, onde se identifica uma "prosperidade

sólida e durável”, resultado da implementação de um projeto que busca o bem comum. Pela análise do Prof. Mauro Osório, a baixada fluminense *“precisa é de uma estratégia, uma coordenação de políticas que passe por crescimento econômico e ao mesmo tempo políticas de infraestrutura, de saneamento, de esgoto, de educação, de cultura, de elevação da auto estima, quer dizer, precisa de planejamento; precisa ter uma governança metropolitana, que não tem”*.

Neste sentido é pertinente a questão levantada por Julia Butter e que vem de encontro ao ordenamento das cidades que é a necessidade de atualização dos planos diretores municipais pois no seu entendimento, *“(...) o plano diretor do município e do estado é o que norteia o desenvolvimento. É um planejamento”*.

Conforme o capítulo III da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, cabe ao plano diretor ordenar a cidade a fim de que a propriedade urbana cumpra sua função social “assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas”. É um instrumento que serve de orientação à adequação da área urbana ao crescimento e as diretrizes e prioridades apontadas por ele deverão ser incorporadas na elaboração do plano plurianual, das diretrizes orçamentárias e do orçamento anual. Toda cidade com mais de vinte mil habitantes, deve ter um plano diretor, que precisa ser revisto a cada dez anos em um processo público e transparente, que garanta a participação da população por meio de audiências públicas e debates e o acesso aos documentos a quem tenha interesse. O processo de elaboração do plano diretor descrito na referida lei está de acordo com um dos princípios do desenvolvimento local que é a cidadania participativa que, conforme OLIVEIRA (2002) é exercida pelo indivíduo autônomo, crítico e reflexivo. Porém, no que se refere ao programa de educação ambiental do arco, Guimarães (2012) afirma que não houve esta participação; afirma que houve exclusão da população e ausência de transparência em um processo que envolveu professores da região, mas excluiu moradores, transferindo-os para o contato com uma ouvidoria. Celso Sanchez destaca os danos de não ouvir a população: *“ao não ouvir todos os setores da*

sociedade, se perde a dimensão e a riqueza da possibilidade desse tipo de diálogo (...)”.

Entre outros fatores, compõe a base do desenvolvimento local a participação igualitária e democrática de todas as representações sociais. No entanto, na mobilização da FIRJAN que reuniu técnicos, políticos e empresários, nota-se a ausência da representação dos trabalhadores e de moradores da RMRJ e da academia nas discussões e que fica evidente quando Julia Butter afirma que os seminários da entidade *“reuniram empresários e autoridades municipais das diversas regiões do estado para discutir de que forma os municípios, de forma integrada, podem se preparar para o futuro”*, ou quando é perguntada acerca da frente pró-Rio: *“ao aproximar a iniciativa privada dos representantes dos poderes Executivo e Legislativo, a frente cria um canal de comunicação direto e permite avançar com maior celeridade nas questões abordadas no Mapa”*. Ao contrário, TABOSA ET AL (2010) definem que o desenvolvimento é um resultado da interação de trabalhadores, empresas, população, instituições de pesquisa, de fomento, escolas de formação profissional, etc.

Também se destaca a falta de acompanhamento da FIRJAN aos desdobramentos de suas propostas no posicionamento de sua representante: *“da nossa parte, FIRJAN, nós provocamos e entregamos as propostas concretas do que precisa ser feito; mas a nossa atuação se limita a”* e *“de novo, nós do sistema FIRJAN, temos o papel de, quer dizer, estamos cumprindo o nosso papel de entregar propostas, mas a execução dessas propostas depende de uma vontade política de fato, de efetuar-las”*, além das respostas negativas quanto à concretização de suas propostas de criação de um Fundo de Desenvolvimento Sustentável das Regiões Produtoras de Petróleo, de um órgão gestor para projetos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, de uma agenda metropolitana, de um mapa nacional de demandas e de um fórum de discussão dos arranjos produtivos locais. Celso Sanchez faz uma crítica ao posicionamento do governo do estado pela insuficiência da participação da sociedade nas discussões sobre o projeto do arco metropolitano, em cuja

execução foram descobertas duas espécies ameaçadas de extinção: o *Notholebias minimus* ou peixe das nuvens e a perereca *Physalaemus soaresi*: “Uma espécie endêmica; quer dizer que ela só existe ali, no mundo inteiro. Depois, não era só a perereca; também existe um peixe. O que causou espanto. Tem um peixe endêmico também; com uma ocorrência muito restrita. Uma das áreas em que ele aparece é ali. Duas espécies que vão sumir do planeta. Isso, assim, de forma... do nada! Por conta de um desejo, de um projeto que não foi discutido publicamente como deveria ter sido. Que não teve a participação popular efetiva, como deveria ter sido. Veja só, ninguém é contra o arco metropolitano. A questão é ser contra os processos de construção nada participativos ou pseudoparticipativos”.

Relativamente à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a Lei Estadual 5.192, de 15 de janeiro de 2008, determinou a elaboração do plano diretor da RMRJ “no menor tempo possível”, levando em conta o COMPERJ, o Polo Gás Químico de Duque de Caxias, os polos industriais de Santa Cruz e Itaguaí, o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro e suas conexões, a complementação do programa de despoluição da baía de Guanabara e a elaboração do programa de despoluição da baía de Sepetiba, recomendando a integração entre os níveis estadual e municipal do poder público na criação da Agência Metropolitana ou de consórcios públicos a fim de maximizar e otimizar os investimentos e serviços públicos, abordando e considerando com relevância, os aspectos: a) instituição da gestão metropolitana consorciada; b) ambiental; c) uso de solo; d) saneamento ambiental; e) urbanização; f) transportes de passageiros e de cargas; g) habitação; h) recursos hídricos; i) matrizes (energética, insumo-produto, industrial); j) educação pública; l) saúde pública; m) segurança pública e n) sustentabilidade.

Conforme informações divulgadas pelo governo do estado⁵⁴, o objetivo do Plano diretor estratégico de desenvolvimento do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro é orientar o “desenvolvimento integrado e sustentável da Região

⁵⁴ Disponível em:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reuniao/dir867/ApresentARCORodv_GovRJ.pdf

Metropolitana do Rio de Janeiro” a partir da implantação do arco e dos empreendimentos industriais e logísticos em sua área de influência bem como os impactos daí advindos, procurando atender aos aspectos já destacados acima, na Lei Estadual 5.192 através de ações previstas em projetos complementares, a saber: avaliação ambiental estratégica; formatação de uma política de desenvolvimento urbano na área de influência do arco metropolitano; formatação de uma política de desenvolvimento econômico e social para a região; formulação de sistema de indicadores e de modelo de gestão para a região; formulação de sistema de ações de controle do ambiente e de riscos; Construção de cenários intencionais.

Já, o plano diretor de Itaguaí, que vence em 2016, será substituído por outro, que contará em sua elaboração com a participação da Fundação Getúlio Vargas. A instituição firmou convênio com a prefeitura, conforme informa o secretário Victor Aquino. No entanto, com os últimos acontecimentos no município, em que pese a destituição do prefeito, não foram obtidas informações sobre os desdobramentos desta ação.

O plano diretor é uma ferramenta de preparo para o futuro, como afirma Julia Butter : *“não tem que esperar chegar o empreendimento para depois se pensar no que fazer”*. Como colocado ao longo deste trabalho, os grandes empreendimentos carregam consigo a expectativa de grandes mudanças para a região que os abrigará, *“esses grandes empreendimentos têm um poder muito grande de transformar. Se a gente observar a CSN em 1952, 1953 quando ela foi inaugurada, em Volta Redonda... Volta Redonda também não tinha mão-de-obra especializada pra trabalhar na CSN e hoje em dia, boa parte da cidade vive em função da CSN”* entretanto, diz a especialista da FIRJAN: *“não adianta você levar um grande empreendimento se não tiver uma grande infraestrutura local; você vai ter uma grande empresa e uma grande região favelizada”*; a fala de Mauro Osório reafirma a sentença: *“ então, se você não tiver um planejamento muito bem feito, você vai ter ocupação desordenada ou mesmo que seja ocupação formalizada, você pode ter o setor imobiliário comprando terra como reserva de valor e nem usando imediatamente e depois você não tendo áreas*

para instalar atividade industrial". Além da infraestrutura para a instalação das empresas Julia Butter comenta que também é necessário levar capacitação aos locais, pois "a educação é um dos pilares do desenvolvimento, de quando se avalia o desenvolvimento de um município, do estado e do país. E renda também". O secretário de Itaguaí, Victor Aquino, chama de progresso, o crescimento econômico aliado à capacitação profissional: "Eu costumava dizer em São João da Barra e serve para aqui também: 'o pessoal fala assim: ah, eu tenho aptidão para eletricista, então vou trabalhar no porto'; 'eu tenho aptidão para mecânico, então vou me especializar para trabalhar no porto'; aí uma pessoa diz assim: eu tenho aptidão para cabelereiro! Qual é o problema? A população vai aumentar, você vai ter cliente. Ah, eu tenho aptidão para cozinheiro. Então, vamos nos especializar. Traz o SEBRAE, vamos fazer cursos. A indústria tem que ter seus refeitórios, ou você vai abrir sua lanchonete, ou você vai abrir seu restaurante. Então eu vejo isso como progresso, desde que você saiba ordenar esse progresso pra não deixá-lo te impactar tanto. Vai sempre impactar."

Vicente Loureiro faz uma crítica à falta de planejamento e de gestão: "as prefeituras permitiram ocupação irregular, sem sentido. Não tem reserva de afastamento. Não tem avenidas mais largas. Tenho participado de estudos para colocar BRT na Baixada. Impossível. Caríssimo, porque é um drama. Não tem avenida larga. Doze metros de caixa; você não tem... é raro você encontrar... Não comporta. Você não consegue. Você quer melhorar, precisa melhorar... Há trechos da baixada que não chega o trem. Não chega o metrô. Não chegou... Foi expansão rodoviária e você quer melhorar transitoriamente, criar condições de melhorar e você tem dificuldade por conta disso", A fala de Mauro Osório complementa: "você pega Itaguaí, não tem uma linha de ônibus regularizada; não tem um táxi com taxímetro. [Duque de] Caxias, 50% das escolas não têm cano d'água; não tem cano d'água. Não é que não tem água. Não tem cano! A maior parte das ruas de Caxias não têm CEP. Então, você tem uma situação de desestruturação naquela região, precisa de uma governança metropolitana". Os encontros que Vicente Loureiro (atualmente presidente da

câmara metropolitana) comenta são para a elaboração do plano diretor de transporte urbano – PDTU⁵⁵, que servirá de base para que os municípios da RMRJ (Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Mangaratiba, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Rio de Janeiro, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá) escrevam seus planos de mobilidade urbana com o intuito de articular projetos de mobilidade urbana que movimentarão cerca de R\$ 600 milhões em investimentos do governo federal. Este projeto inclui criar quatro corredores de BRT na Baixada Fluminense utilizando a Via Light, Rodovia Presidente Dutra, Rodovia Washington Luís e uma a ser construída, a transbaixada⁵⁶. Quanto à observação de Mauro Osório sobre a situação da água em Duque de Caxias, o Seminário “Pensando a metrópole” mostra que no *ranking* dos municípios das periferias das regiões metropolitanas de BH, SP e RJ quanto ao percentual de domicílios a serem atendidos pela rede de abastecimento de água, o 1º lugar pertence a São Caetano do Sul/SP (99,96); o Rio de Janeiro aparece na lista pela primeira vez sendo representado por Niterói no 20º lugar (97,36); os municípios abordados por este trabalho – Itaguaí (81,17) e Itaboraí (27,01), ficaram em 44º e 56º lugares, respectivamente.

No caso específico de Itaguaí, são diversos empreendimentos, já citados anteriormente, que estão sendo planejados e/ou implementados. Um desses empreendimentos é a base da PETROBRAS cujo impacto “*vai ser ainda maior que o impacto que a base de Macaé gerou para a região de Macaé*”, segundo Júlia Butter. VILELLA, GUEDES, SANTANA e BRITTO (2012), comentam que o caso de Macaé demonstrou uma profunda desigualdade na distribuição do ônus e do bônus à população, ficando a parcela mais vulnerável com a maior parte do ônus e, conseqüentemente, a menor parte do bônus⁵⁷. Ainda segundo a especialista da FIRJAN, “*vai ter uma movimentação de trabalhadores*

⁵⁵ Disponível em: <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=626280>

⁵⁶ Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/05/prefeitos-do-rj-se-reunem-para-discutir-projetos-de-mobilidade-urbana.html>

⁵⁷ Disponível em: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2015/04/02/macaee-de-capital-nacional-do-petroleo-a-reduto-dos-desempregados-no-rio/>

gigantesca, de carga e, além disso, ela [a base] vai ser extremamente importante porque ela vai atrair toda uma cadeia de fornecedores da PETROBRAS para se instalar no entorno ali da região”, pois, segundo ela, como em Macaé, todos irão querer se instalar próximos à PETROBRAS (pág. 96).

Sobre estes impactos oriundos da presença dos megaempreendimentos, temos o posicionamento de Sérgio Ricardo: *“é que estes megaempreendimentos, eles trazem... eles têm provocado um crescimento desordenado na cidade. Logicamente que a região metropolitana do Rio já teve esse crescimento desordenado nos anos 1970, anos 60 mas, principalmente nos anos 70, e os megaempreendimentos têm impulsionado isso, por exemplo, a TKCSA, a siderúrgica alemã, mobilizou quase 30 mil operários e ali gerou um problema enorme, habitacional, problema social. Impacto social da obra, um monte de operário sem moradia, enfim, aumento de prostituição infantil, de doenças, DST-AIDS, problemas de prostituição infantil, etc. e tal. O COMPERJ, que é a outra ponta do arco rodoviário, mesmo problema: trinta mil operários e tal. Na TKCSA houve vários problemas”*. Podemos incluir as observações de Celso Sanchez relativas a um crescimento sem prevenção, sem planejamento, sem providenciar que a estrutura dos municípios estejam adequadas ao crescimento esperado: *"pensar que o desenvolvimento de uma região é gerar fluxo de gente para lá sem infraestrutura, sem escola, sem hospital, sem transporte, sem nada, é instituir uma lógica que não é pensada para o outro, é pensada pelo outro. Então, não se interessa em quem são essas pessoas que são efetivamente afetadas"*. Com base nos comentários, podemos entender que o ordenamento da região por si só não basta. A questão transcende às escalas do território, do município, da região. Trata-se de um de um posicionamento nacional. Enquanto o Brasil apresentar núcleos de miséria, massas de desempregados, estes megaempreendimentos continuarão com seu poder de atração. Como exemplo, podemos extrair as observações do ambientalista Sérgio Ricardo sobre Angra dos Reis e a Usina Nuclear Angra I: *“Angra I também aconteceu isso, mobilizou dez mil operários e você chega em Angra hoje e é uma favelização total por quê? Os operários ficam no município, sem*

moradia, sem emprego, após a fase que eu chamo de abrir buraco, que é uma fase que requer um operário que não tem uma qualificação profissional maior; a fase da construção civil e da construção pesada então, de qualquer forma, fica a ilusão e aí há uma cooptação das autoridades locais, de prefeitos, vereadores, secretários, enfim, eles acabam influenciando nesse processo de flexibilização da legislação ambiental urbanística empolgados com a ideia de que vai gerar muito emprego para o município e aí, com essa chantagem do emprego, eles mobilizam a sociedade civil local, com raríssimas exceções, em apoio ao empreendimento. E mobilizam a classe política e empresarial em apoio ao empreendimento. Há quem ganhe muito dinheiro com isso (quem está na tomada de decisão), agora, isso não tem significado uma distribuição de renda no município; e nem tem significado uma geração de emprego, eu diria, na proporção que é prometido”.

Então, os empreendimentos continuam sendo construídos, os municípios continuam à margem dos acontecimentos apesar de constarem das listas de presença das discussões e os problemas da falta de estrutura continuam, como podemos destacar na fala de Sérgio Ricardo: *“Tem até um documento da Comissão Especial da ALERJ, que eu ajudei a escrever, sobre a CSA que mostra isso: nós tivemos um problema de operário morando em contêiner, morte de operário, o problema dos operários chineses que ficaram aqui em condições análogas a trabalho escravo. O COMPERJ também, que está agora, fez quarenta e poucos dias que ficaram em greve, problemas terríveis: comida estragada. Já teve tiro, já teve morte. Os operários também morando na cidade em condições bastante precárias. Em Santa Cruz nós constatamos vários casos, as famílias muito pobres. A casa toda era alugada. A família ficava morando na sala. Num quarto era um grupo de operários, usando o mesmo banheiro, problemas das famílias convivendo; mulheres, crianças, meninas convivendo com um monte de... então, quer dizer, não houve planejamento para essas obras”.* Em reportagem de 08/04/2014, o Jornal O Globo relata as histórias de moradores que reforçavam a renda familiar com aluguéis sucessivos a trabalhadores do COMPERJ. No comentário de Sérgio Ricardo, podemos

destacar não somente a falta de estrutura para receber estes trabalhadores como a perspectiva de ganho pela população pobre da região em relação àqueles que conseguiram um emprego, como também a ausência da tão propalada divisão de ganhos. Como o exemplo de Macaé, aqui também não notamos o ganho pelos moradores e pelos trabalhadores mal alojados. Conforme diz o ambientalista, *“é a maior concentração de investimentos públicos e privados da América Latina, mas ao mesmo tempo, o resultado disso tem sido uma situação de desigualdade social e territorial muito grave. Não está havendo uma distribuição de renda, é isso que eu quero dizer. Não é um crescimento distributivo e ao mesmo tempo, todos esses megaempreendimentos estão provocando uma destruição ambiental enorme”*.

O Mapa do Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro é um plano de metas estabelecido pela FIRJAN, resultado da cooperação de “empresários e de autoridades renomadas em seus campos de atuação, além de técnicos do Sistema FIRJAN”, cobrindo o período compreendido entre 2006 e 2015, com o objetivo de que “em 2015 o Estado do Rio de Janeiro seja uma referência no Brasil ao se pensar em um lugar melhor para se viver, trabalhar e investir (pág. 10)”. As diretrizes do mapa foram divulgadas amplamente e serviram de orientação à aplicação da política de crescimento do Rio de Janeiro no período estabelecido. Ao ser questionada sobre o Mapa, Julia Butter afirma que este foi importante para a *“reformulação do sistema de licenciamento ambiental, com a unificação de três órgãos estaduais por meio da criação do INEA. Essa medida vem conferindo maior agilidade aos processos de licenciamento ambiental”*. Agilidade chamada por Sérgio Ricardo de *fast food*: *“Existe um modus operandi que envolve flexibilização da legislação ambiental, expulsão, remoção das populações locais, precariedade dos estudos técnicos, enfim, é a obra pela obra. Não tem uma preocupação ambiental, não é adotado o princípio de precaução, prevenção; absolutamente nada. Então, o resultado disso é que apesar desses investimentos todos, o Rio de Janeiro está construindo uma economia suja. O desenvolvimento econômico que é o que a gente chama de desenvolvimento marrom”*. E comenta em relação ao COMPERJ: *“Deram a licença do COMPERJ*

em seis meses, depois tinham que chegar os equipamentos pesados; para chegar os equipamentos pesados em Itaboraí, tinham que passar com os equipamentos por dentro dos manguezais de Guapimirim que é uma APA federal; tinha que dragar um volume enorme de lama. A passagem desses equipamentos tinha que gerar uma dragagem enorme; parte dessa lama, esses sedimentos estavam cheios de materiais pesados. Ia destruir a pesca de Guapimirim. Os pescadores ocuparam por quarenta e dois dias, os pescadores da AHOMAR – Associação de Homens e Mulheres do Mar, parte dessa história está nesse relatório da Comissão de Direitos Humanos que a Justiça Global lançou; os pescadores ocuparam as chatas durante quarenta e dois dias, conflito enorme. Resumo da ópera: quatro pescadores, dirigentes dessa associação foram assassinados. Os dois últimos estavam com a gente na Rio+20, no aterro do Flamengo, na tenda da FIOCRUZ; batemos foto com eles; estavam lá. Depois disso tudo, desses quatro mortos, os órgãos ambientais chegaram a conclusão de que lá não era o melhor local e estão passando agora pela praia da Beira, em São Gonçalo. Essa refinaria foi licenciada em seis meses, não avaliaram aonde iriam colocar o despejo ambiental, os efluentes industriais que têm uma série de contaminantes, metais pesados“. Apesar da polêmica, o Mauro Osório afirma que não é preciso “demonizar” a economia ou a grande empresa, mas é possível ter atividade produtiva sem degradação. Para tanto, é necessário ter regulação sobre a grande empresa e planejar o encadeamento das atividades. Segundo Sergio Ricardo, um dos problemas é a flexibilização na regulação.

Para Julia Butter [é importante que sejam incorporados aos planos diretores os estudos de impactos já existentes, no entanto, dois meses antes da inauguração do arco, a prefeitura de Itaguaí ainda estava providenciando estudos a um escritório de arquitetura e pouco sabia informar a respeito da obra e dos impactos causados a seus moradores, como as desapropriações, por exemplo, como evidencia a fala do secretário Victor Aquino: “Então, não sei se estão tendo esse cuidado com as pessoas. Eu não posso te garantir. Não sei te dizer. Não foi a prefeitura que desapropriou. A prefeitura não participou desse

processo. *Em nada. Nem no projeto, nem na desapropriação*". Este posicionamento se contrapõe ao que ele entende que o município deve fazer quanto às desapropriações: *"Então, o que tem que ver com as pessoas que estão sendo desapropriadas em Chaperó: está sendo pago o valor justo? Está sendo pago o valor correto? Por exemplo, a prefeita de São João da Barra tinha uma preocupação: a maioria lá tinha posse, não tinha escritura definitiva e pela Constituição você não pode pagar sobre posse. Nem o governo federal, nem o governo estadual nem o município. Mas o cara não tem escritura! Faz como pra receber? Aí, sim. Olha o problema social. Você chuta o cara da terra, deposita em juízo o valor e o cara não recebe. Ele não tem escritura"*. Fica o questionamento: qual será a preocupação da prefeitura de Itaguaí? Mas, mesmo reconhecendo que desconhece o problema, promete se informar e indicar o bairro Chaperó para o planejamento que está sendo feito em Itaguaí, com um alerta: vai demorar: *"paralelo a isso eu sei que Chaperó é um bairro muito sacrificado aqui na cidade. Existem deficiências ao nível de creches, posto de saúde, calçamento, esgoto, essas coisas assim, então, é um dos bairros marcados para ganhar um foco do Jaime Lerner"*; *"mas começa pelo centro. É o jeito! Depois, então, nós vamos para a periferia"*.

Ainda em relação ao tema desapropriações, Vicente Loureiro afirma que *"esse foi um dano importante: foram quase três mil desapropriações; é um problemão. Teve impacto no cronograma, claro, por que... E o governador Pezão tem uma frase que eu gosto muito, que acho que ele tem toda razão: se a gente demorasse mais um pouco, talvez a gente não conseguisse mais fazer o arco devido à expansão. Essa foi... pegou muito a área rural, mas pegou também a indústria; pegou muita habitação também. Principalmente Nova Iguaçu e Itaguaí. Nas pontas, assim, mais ou menos, pegou bastante habitação também. E isso é sempre dramático, é tenso é complicado. O ato da desapropriação é um ato... Poder de império do estado. Um ato que você não tem direito a questionar. Você questiona valor, mas não questiona o mérito. Nunca. Então, um ato muito forte. E para estrada ainda não temos um protocolo. Isso é uma deficiência; talvez a gente possa fazer, mas mais uma*

vez, é um complicador. Como é que a gente vai tocar estas coisas... tem que analisar e pesar, quer dizer, há um protocolo do Banco Mundial para quando você vai fazer obra, determinado tipo de obra; principalmente barragem, etc, tem um protocolo sobre relocação, reassentamento, que você é obrigado a incorporar se você está pedindo dinheiro para ele. Então, para hidrelétricas há um protocolo bastante interessante: quando é que a solução mais adequada é a relocação, quando é indenização pura e simples, quando é um reassentamento; dependendo das características socioeconômicas e tal, culturais daquele povoado, daquela população, daqueles proprietários de propriedade, a solução... tem um receituário de soluções distintas. Para estrada não ainda, isso, no Brasil. E no financiamento de recursos da AGU, da União, do governo do estado, a gente ainda não tem isso: esse protocolo”, ou seja, não existe uma regulação sobre o estado criando um critério de procedimento relativo às desapropriações. Ele mostra, então, a conduta adotada pelo governo do estado “(...) Nós só realizamos uma forma de desapropriação que é a convencional: pagar o justo valor. Pelo menos da perícia, da avaliação feita pelo estado, pela procuradoria do estado, que é um órgão muito respeitado, muito isento, muito elogiado no comportamento dos avaliadores da procuradoria do estado. É um patrimônio do estado. Mas, é claro que a população reclama e há também, especulação. Nem sempre com a indenização ele consegue comprar algo que ele achava que merecia, que seria equivalente àquele bem que ele construiu com tanta dificuldade. Enfim, desapropriação é um dano. Eu acredito que no futuro tenhamos, vamos evoluir e trabalhar mais com outras alternativas para composição das soluções. Mas a adotada pelo arco, de ponta a ponta foi um critério só: a desapropriação convencional. Não havia outra alternativa a não ser a indenização da benfeitoria quando não havia comprovação da propriedade; quando havia a comprovação da propriedade, a indenização da propriedade e da benfeitoria; conforme manda a lei. “ E ainda: “Mas, dentro das circunstâncias, o que resta numa ação como esta é a desapropriação e ela foi feita. Procurou-se fazer da forma como manda a lei, pagando à vista, garantindo, para poder ter a emissão da posse e tivemos resistência. O importante também, resistência, foi

de um ex-banqueiro aposentado, um fazendeiro em Itaguaí e brigou na Justiça. E como era... tinha recursos, bons advogados, foi um embate bastante duro que a gente teve. Uma das razões do atraso do lote 04 foi esse embate com essa desapropriação mais difícil. Não foram nem tanto as socialmente mais vulneráveis. Para você ter uma ideia de como é complexo”.

As desapropriações para a execução das obras do arco metropolitano foram baseadas no Decreto-Lei 3.365⁵⁸, de 21 de junho de 1941, artigo 5º, alínea ‘i’, que determina que sejam considerados de utilidade pública

“a abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o parcelamento do solo, com ou sem edificação, para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética; a construção ou ampliação de distritos industriais”.

E o artigo 6º, que firma: “ A declaração de utilidade pública far-se-á por decreto do Presidente da República, Governador, Interventor ou Prefeito”. A visão do que é justo é relativa. No caso do estado, o justo é o que manda a lei, como disse Vicente Loureiro. É importante compreender que questões subjetivas como valor afetivo, dedicação e sacrifício são componentes do valor atribuído ao imóvel pelos seus proprietários. O justo na visão dos moradores pode ser o que supre suas necessidades, o que substitui realmente o que lhe foi tirado ou simplesmente modificar o traçado do arco para que ninguém se sinta prejudicado. GUIMARÃES (2012) percebeu a indignação dos moradores de Nova Iguaçu em relação aos valores pagos como indenização pelas desapropriações e incompreensão do que supunham como injustiça e uma valorização excessiva da fauna e da flora em detrimento dos seres humanos, como se destaca:

“As pererecas têm mais valor que os moradores [fala sorrindo; para, fica pensativa e reforça] é, muito mais valor [leva uma das mãos ao rosto e fica pensativa]. (F., 64 anos, moradora desapropriada de Nova Iguaçu)”. (pág. 8)

⁵⁸ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3365.htm

“O que eu fiquei chateada, é que as árvores são importantes, mas tinha um senhor que recebeu vinte e cinco mil por um bambuzal [...] eu que tinha uma moradia com duas crianças recebi cinco mil e novecentos reais” (S., 28 anos, moradora desapropriada de Nova Iguaçu). (pág. 9)

O professor Mauro Osório destaca que uma primeira discussão é descobrir se a obra é “boa ou ruim, necessária ou não” e para quantas pessoas; devendo prevalecer a maioria. Quanto às desapropriações, especificamente, “*é claro que você tem que fazer com que essas pessoas não percam em qualidade de vida. Então, você precisa fazer com que elas morem perto de onde elas já moram; a nova moradia tenha a mesma qualidade que a anterior; tudo isso é necessário*” e “*tem que ser feito de forma adequada, com cidadania, que se cobre, que se faça isso, mas não a priori você desqualificar a grande obra por causa disso*”.

Partindo do ponto de que o arco é importante para Itaguaí, o Secretário Victor Aquino se posiciona: “*chegando agora a Itaguaí, o arco metropolitano. É importante a chegada do arco. Vai desalojar, lá, uma, duas, três, dez, vinte famílias, não importa, eles vão ser sacrificados pelo processo. É duro falar isso, são pessoas boas, de bom coração. Agora, tem jeito?*” A discussão não é que a desapropriação seja uma punição aos maus e que os de bom coração sejam sacrificados neste processo mas como se dá este processo, como diz o secretário (pág. 219). Há que se verificar se o processo de discussões em torno do projeto foi esclarecedor o suficiente para que os atingidos compreendam, mesmo que sofrendo, que aquele é (ou deveria ser) um ato extremo. Que o traçado que atinge sua região é a melhor alternativa.

Quanto ao traçado, o Sr. Vicente Loureiro comenta: “*Então, essas coisas, também, as pessoas não entendem muito, quer dizer, você não passa a estrada aonde você quer; você passa a estrada aonde você pode. Você tem pontas a ligar e você não pode... senão, vira uma estrada de passeio. Não. Um belvedere. Uma estrada tem imposições técnicas; de engenharia; normas internacionais a seguir. Não é... Você tem limites. Não faz curva... se você faz*

curva, você põe em risco a segurança da estrada, reduz, portanto, a capacidade dela. Então, essa decisão iria marcar um caráter impositivo da engenharia. É claro que a gente deve incorporar no projeto as limitações ambientais e sociais e tentar buscar o traçado menos impactante possível; e isso foi buscado. Mas naquela região, naquela circunstância não teve jeito e se demorasse um pouco mais, seria muito pior porque a expansão e o adensamento continuam ocorrendo e seria mais difícil executar.”

Guimarães (2012), afirma que o processo de desterritorialização ocasiona a cisão em relacionamentos interpessoais e nos bairros, o que afeta diretamente a cultura local. Uma questão relevante e que é destacada pela autora é a situação de vulnerabilidade em que se encontra esta parcela da população atingida pela construção do arco, “com pouca ou nenhuma capacidade de resistência frente ao poder do Estado”. A disputa pelo território na área do traçado do arco rodoviário gerou conflitos e transtornos: foram associados ao início das obras problemas de saúde e até mortes de moradores mais idosos, como se observa no depoimento de uma moradora que presenciou a cisão do terreno que dividia com outros parentes e que foi parcialmente desapropriado:

“Meus parentes foram desapropriados [refere-se à sua família que morava no mesmo terreno que ela]. Minha avó de oitenta anos morreu por causa de desgosto, minha avó de setenta anos também morreu; tudo por causa dessa estrada [chora e fica em silêncio]. Ah! se essa estrada não passasse [...] fiquei eu e meus três filhos [...] moro há 28 anos; sou nascida e criada ali. (J, 28 anos, moradora de Nova Iguaçu).” (pág. 7)

Relativamente aos conflitos, Vicente Loureiro afirma: “*algumas pessoas reclamaram, perderam patrimônio, foram afetadas. Perderam patrimônio que construíram a vida inteira, com muito sacrifício e isso é muito duro. Afeta muito... uma coisa atávica; um bem muito importante, um abrigo. Às vezes construído com muito sofrimento. Isso é sempre duro. Mas é inevitável. Também tem que ter essa dimensão clara: não há como fazer uma obra desse porte, dessa natureza sem usar de um instrumento mais rigoroso, mais forte do governo*

brasileiro, do direito romano, que é a expropriação.” E por ter vivido a mesma experiência (pág. 218), recomendou aos moradores de São João da Barra, conforme relato de Victor Aquino, então secretário deste município: “eu, se fosse vocês, pegava um bom advogado e vamos lutar para que seja paga a indenização, que seja pago o valor correto, que amenize a parte social de vocês, que venha uma assistente social para dar um suporte, que o estado não chute vocês; simplesmente chutar. Dar um suporte, mas vocês vão ter que sair. Porque mais importante é o distrito para a cidade como um todo”. Mas ao mesmo tempo, entende que ficou como lição: “a gente pode melhorar no sentido de incorporar ao projeto as dimensões ambientais, arqueológicas, sociais, maior... isso dá mais trabalho, mas... É mais fácil substituir uma folha de papel do que substituir uma casa, substituir um morrote, substituir uma ponte, não é?”

A questão das desapropriações é delicada, pois não se trata simplesmente de indenizar uma família pelo uso de seu imóvel lhe pagando um valor para que se instale em outro lugar. A periferia é o lugar de moradia de muitas famílias em situação de fragilidade econômica e social. O esforço para conquistar um imóvel é acompanhado de muita expectativa e, não raro, privações. O esforço de construir e dar acabamento a um imóvel não é feito apenas por dinheiro mas de sonhos, de expectativas que envolvem muitas vezes, anos da vida da família. Então, ao valor financeiro do imóvel, soma-se o valor afetivo. Sérgio Ricardo observa: *“As desapropriações, por exemplo, desse projeto da barragem do COMPERJ, que é a barragem de cachoeiras de Macacu (...). Eles querem pagar cinco mil [reais] por hectare, quer dizer, quem for indenizado não vai conseguir morar nem embaixo da ponte em Itaboraí. Sendo que parte dessas terras... tem muito trabalhador meeiro, que não é proprietário dessas terras. Outros são de assentamento de reforma agrária, que é terreno federal, desapropriar. Em geral essas desapropriações são irrisórias”.*

No caso de São João da Barra, o ambientalista Sérgio Ricardo comenta: *“O porto do Açú, lá em São João da Barra... Nestas terras moravam agricultores, pescadores... lagoas, etc, etc. Foi desapropriado com as pessoas dentro, depois as pessoas foram removidas (...) é uma violação do direito à moradia, do*

direito humano, enfim, um planejamento que não leva em conta essas populações”.

No que se refere às desapropriações, a falta de comunicação entre as esferas de governo apresentaram situações difíceis de entender, como o relatado por Vicente Loureiro: *“Mas tivemos até absurdos. Para você ver como é difícil orquestrar isso. Teve um conjunto habitacional em Nova Iguaçu, Vila de Cava, que foi desapropriado e a Caixa⁵⁹ vendeu, mesmo estando desapropriado o terreno, o proprietário conseguiu o financiamento da Caixa, fez casa e vendeu pela Caixa. É inacreditável!”* Ao ser questionado se ninguém percebeu a movimentação no terreno, o entrevistado responde: *“Estava no decreto; não tinha obra ainda. Estava na fase de início. Como você vai fiscalizar setenta quilômetros? Você fiscaliza mas não pontualmente. E se não tem ainda o traçado posto. Você só tem a intenção, o decreto, intenção sobre cartografia, não é sobre o físico. Hoje você passa e vê: essa casa está fora de esquadro; aqui, invadiu demais; tem que desapropriar aquele ali também pois mesmo não estando na faixa de domínio vai ser afetado. Hoje é fácil de ver mas na época não tinha... terra virgem”.* A desapropriação foi expedida através do Decreto nº 41.158, de 2008.⁶⁰ Com o atraso das obras, a construtora retomou as obras. O DER entrou com processo de desapropriação apenas em 2011 e a Caixa Econômica suspendeu novos financiamentos em 2012, após a notificação. As indenizações somaram R\$ 650.000,00. A questão que se coloca não é só a dificuldade do estado em fiscalizar, mas um conjunto habitacional não é erguido de um dia para o outro, portanto, como não enxergar um conjunto de casas sendo construído? Porque, diante de um conflito, a Caixa Econômica Federal continuou financiando?

Sergio Ricardo comenta que o conflito não se dá por simples oposição ao empreendimento, mas pela necessidade da população de lutar por uma distribuição dos bônus que a obra tem a oferecer e não simplesmente arcar com os riscos e prejuízos: *“em geral, as populações locais não são contra o*

⁵⁹ Caixa Econômica Federal

⁶⁰ Jornal O Globo, pág. 22, de 03/11/2003.

empreendimento, mas elas querem melhorias, querem compensações, elas querem garantia de que vai ter o emprego para a população local, não só um emprego temporário mas também um emprego mais qualificado, que é o emprego já não da fase de abrir buraco, da fase permanente, de funcionamento, de operação dos empreendimentos”.

A distribuição desigual dos ganhos e dos danos às populações é uma característica da injustiça ambiental, ficando as culturas tradicionais, as populações vulneráveis social e economicamente com a maior parte dos danos e a menor parte dos ganhos. ACSELRAD e LEROY (1999) afirmam que a sustentabilidade está ligada à capacidade de o acesso aos bens materiais, culturais e a uma prática democrática de respeito às formas tradicionais de relacionamento com o ambiente natural. No caso do arco metropolitano, o trato com os sítios arqueológicos, a população desapropriada, as culturas tradicionais, não foi assim; segundo o ambientalista Sérgio Ricardo: *“existe uma ocupação indígena histórica na baixada fluminense, Nova Iguaçu; a chamada grande Iguaçu. Aqueles municípios todos ali que depois foram emancipados de Nova Iguaçu. O último foi Mesquita e também há áreas de quilombo nessa região, Magé etc. e tal. Nada disso foi considerado no estudo de impacto ambiental. Você vê a precariedade do estudo. Nem a ocupação histórica da região foi levada em conta. Você teve ocupação na baixada e aqui do lado de Itaboraí, Magé; uma atividade agrícola muito intensa historicamente”.* O Subsecretário Vicente Loureiro reconhece que *“ no meio do processo já com a obra em curso, identificou-se esta questão numa falha do EIA/RIMA, quer dizer, partiu-se do conceito - estou falando isso com muita naturalidade, com muita responsabilidade. Partiu-se de uma investigação, de informações do que a FLONA representava e não talvez uma investigação mais aprofundada pudesse já apontar a identificação do professor⁶¹ da própria Rural (UFRRJ) tinha feito do caso da rã soaresi. Então, esta questão, precisamos tratar com atenção, claro, apareceu um fato, um fato importante, que precisava olhar o projeto com um outro olhar. Aí fizemos um trabalho, contamos com o apoio do CMBio,*

⁶¹ Refere-se ao professor Celso Sanchez, da UNIRIO.

fantástico, um trabalho de pesquisa muito detalhado; de campanha, de campo, de técnicos virarem noite acampados no local para identificarem os focos, os pontos de onde havia apropriação deste animal e foi modificado o projeto construindo um viaduto, (...), por causa da rã, mas foi construído um viaduto com um vão grande para preservar o banhado; que era um banhado também formado por acúmulo de água de chuva, por causa de uma obra de estrada de chão feita internamente. Ao fazer uma estrada interna na FLONA para a própria FLONA administrar a entrada de caminhão, ela acabou criando este banhado, um banhado artificial, mas em um ambiente tão árido, que esta espécie acabou encontrando este lugar para... água limpa, não era de esgoto; ela acabou encontrando este lugar para se reproduzir. Tudo artificial. Porém, era tão agressivo o entorno que acabou virando condição para ela se reproduzir"; já no caso dos sítios arqueológicos, afirma que foi feito um estudo específico: "é muito difícil as pessoas entenderem essa limitação que o gestor tem... tá posto sobre ele. Tem que fazer a obra e tentar... E dentro dela, claro, naquilo que lhe compete... e fazer... reduzir ao máximo os impactos e mitigar ao máximo os impactos tanto do bem, quanto do mal".

O professor Celso Sanchez manifesta sua preocupação com os impactos da obra citando o exemplo das espécies ameaçadas de extinção na FLONA: *"quando se fala em destruição de uma espécie, o que a gente está apontando naquele momento ali é a fragilidade da região, daquela ambiência e isso significa também olhar para fragilidade das populações dessa região, vamos chamar, desse território. Então, olhar a conservação das espécies na perspectiva da territorialidade, onde elas se seguem... Território é um conceito de geografia política como um espaço socialmente construído; e incluída a perereca nesse espaço socialmente construído nos permite ver que a população do entorno é uma população tão vulnerável quanto a perereca; não há como dissociar".*

A Lei 3.467, de 14/09/2000, artigo 31, parágrafo 1, inciso II, penaliza quem modifica, danifica ou destrói ninho, criadouro ou abrigo natural, ou seja, se no traçado do arco houver situações como as previstas na Lei (o caso da perereca, do peixe e mesmo do ninho da coruja citada por Vicente Loureiro na entrevista),

há uma responsabilidade dos envolvidos na execução da obra com a preservação da vida das espécies encontradas. Neste caso está o tratamento dado a um ninho de coruja encontrado, como relata Vicente Loureiro: *“E no curso da obra apareceram questões, como por exemplo, o ninho de coruja buraqueira que estava dando comidinha na fase inicial das crias e que a gente esperou quatro meses – deixou o murundu, a terraplanagem comendo solta, mas aquele murundu... até ganhar robustez a filharada dela, a ninhada dela, para ela poder ir embora. Então, isso tudo documentado, as questões de cuidado na execução, independente de não estar no EIA/RIMA; um ponto, uma casualidade, uma ocorrência posterior, inclusive. Então, isso foi muito legal também. Um processo de educação ambiental, educação dos operários, trabalho de cuidar para que qualquer exemplar, fosse um filhote de jacaré, macaco, cobra, enfim, fizesse o resgate de fauna. Equipe sempre presente nos canteiros para cuidar disso. A consciência das empreiteiras também foi muito legal. Acho importante dizer”*. Vale ressaltar que mesmo que situações específicas não estejam previstas em lei, os casos gerais estão e as equipes de trabalho devem estar atentas a isto independente do EIA/RIMA.

A mesma Lei pode ser aplicada à FLONA em seu artigo 44: “destruir ou danificar floresta considerada de preservação permanente, mesmo que em formação, ou utilizá-los com infringência das normas de proteção”. A proteção é tratada também pela Lei 9.985⁶², de 18/07/2000, que determina em seu artigo 36, *caput* e parágrafo 1º que:

“Art. 36. Nos casos de licenciamento ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental, assim considerado pelo órgão ambiental competente, com fundamento em estudo de impacto ambiental e respectivo relatório - EIA/RIMA, o empreendedor é obrigado a apoiar a implantação e manutenção de unidade de conservação do Grupo de Proteção Integral, de acordo com o disposto neste artigo e no regulamento desta Lei.

⁶² Dispõe sobre as sanções administrativas derivadas de condutas lesivas ao meio ambiente no estado do rio de janeiro, e dá outras providências. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm

§ 1º O montante de recursos a ser destinado pelo empreendedor para esta finalidade não pode ser inferior a meio por cento dos custos totais previstos para a implantação do empreendimento, sendo o percentual fixado pelo órgão ambiental licenciador, de acordo com o grau de impacto ambiental causado pelo empreendimento.”

Sobre a aplicação desta Lei na execução do projeto do arco metropolitano, o subsecretário Vicente Loureiro comenta: “*do mesmo modo, também, a questão ambiental, precisa tomar medidas, tomar os cuidados, mitigar os impactos, mas também não podemos assumir custos e questões que são, que dizem respeito à gestão do ambiente como um todo; medidas de controle e de segurança das unidades de conservação e acho até que, muito honestamente falando, do ponto de vista do licenciamento, da lista de... do termo de referência, para contratar o EIA/RIMA. Se fosse hoje eu brigaria pra valer. Se colocou, e acho que os órgãos ambientais têm uma mania de colocar todo um passivo de necessidades na conta. É incrível! Se eu te mostrar os valores do quanto foi gasto na questão ambiental, é um negócio de peso. Não tem nada a ver; aquele negócio de 1%, aquilo é só figura de fictismo. Gastamos muito mais por conta dessa... E aí, teve termo de referência, não foi o caso do arco, mas da estrada da pá, para você ter uma ideia, que foi constituída uma audiência pública com entidades ambientalistas, então saiu um rol de demandas, de coisas para fazer, que fez com que a obra chegasse a quase 50% de gastos com questões ambientais, sociais, quer dizer, que modelo é este de governança sobre o território, sobre o ambiente que a gente... coisas que são feitas, inclusive, para dar mais segurança do ponto de vista ambiental, no caso da estrada da pá, pagam esse placê, pagam essa conta? Também serviu para a gente aprender e acho que amadurecer; hoje, certamente, já se comporta diferentemente, quer dizer, obras estruturantes, essenciais para a vida econômica, social, como emprego, precisam ser tratadas de uma maneira, com mais cuidado, respeitando a lei, fazendo tudo o que manda a lei, mas não como oportunidade para safar a onça, fazer pesquisas, fazer todos os levantamentos que o órgão de gestão daquele território atingido, atingido ou cortado deveria fazer”.*

As licenças prévia e de Instalação (quadros 7 e 8) estabeleceram algumas exigências a serem cumpridas pelo governo do estado em relação à FLONA Mário Xavier, como: mobiliário de escritório, equipamentos e mobiliário doméstico, etc. Diante de tais exigências, o subsecretário afirma: *“Há um aproveitamento indecoroso, desculpe a palavra dura, da necessidade de fazer, da importância de fazer uma obra e colocar nela algumas contas que não são dela ou não deveriam ser. Então, eu acho que esse é um oportunismo que o amadurecimento vai colocar em seu devido lugar. Então, o importante é frisar essa ... eu não chamaria de esganação mas de constatação de que muitas das coisas que fizemos pela FLONA, por exemplo, não acho correto de ter sido encaminhado pelo arco; acho que foi um exagero, enfim, uma pressão e você precisa de licenciar, você está premido pelo tempo, pela pressão da economia, da vida, da região, do governo, dos prazos, dos prazos legais e você acaba aceitando, cedendo, e não tem espaço para discussão. Mas eu creio que a gente vai aprendendo e a tendência é mudar um pouco isso”*. A respeito da exigência da construção de um novo CETAS, Vicente Loureiro comenta: *“teve um outro problema na FLONA, que foi o CETAS, o Centro de Triagem de Animais Silvestres, ficou muito próximo ao traçado. A gente está construindo um novo CETAS; uma licitação; estamos construindo um novo. Fizemos toda proteção acústica do existente para poder conviver com aquele equipamento importante para a vida silvestre, para salvar espécies apreendidas ilegalmente, quer dizer, de caçadores, feirantes, papagaios, essas coisas, enfim, a gente conseguiu também fazer uma atuação... Vai ser o melhor CETAS no Brasil em termos de tamanho, de área, de programa ambulatorial, hospitalar. Então, é muito legal; foi uma iniciativa que a gente também incorporou ao arco e, na FLONA, mais ou menos estas questões, além de uma série de pesquisas, levantamentos, que a gente fez e que estavam, digamos assim, no acervo da universidade e da própria unidade da federação e jamais sairiam do papel se não fosse... E uma dificuldade muito grande de tirar do papel por conta lá dos profissionais, mesmo. Dificuldade de operar isso. Recursos, a gente honrou e fez”*. E nesta altura da entrevista faz uma séria crítica ao fornecimento de

madeira a uma empresa privada pela FLONA: *“a imagem que se tinha e a gente encontrou negócios, convênios feitos da FLONA, de uma parte da FLONA com a Saint Gobain para fornecer carvão. Quer dizer, eucaliptos cortados para fazer carvão para ir para uma siderúrgica. Caminhões saindo de lá. Isso é fantástico. Ninguém sabe disso. A imagem que se tem é que o arco é um estuprador do ambiente. A obra, foi feita uma grande safadeza. Não é nada disso”*. Esta é uma séria crítica: até que ponto aqueles que têm como dever a proteção do meio ambiente também o violentam? Foi encaminhada uma correspondência ao setor “Fale Conosco” do CMBio solicitando um posicionamento referente às colocações de Vicente Loureiro, porém não houve resposta. Com relação ao CETAS, a mídia⁶³ informa que não houve construção de um novo CETAS, mas uma reforma insuficiente no existente já que o tratamento acústico não isola o ambiente que está há 50 metros do viaduto que corta a floresta e já compromete a recuperação dos quase dois mil animais em tratamento. Ainda segundo a reportagem, a licitação para a construção de um novo CETAS foi anulada devido a uma discordância relativa ao lugar da construção.

O traçado do arco metropolitano é alvo de questionamentos. Ao ser perguntado sobre o fato de uma estrada passar dentro de uma floresta, uma unidade de conservação onde animais se encontram em fase de recuperação, o professor Celso Sanchez responde: *“É uma área ameaçadíssima; o arco não deveria passar por ali; foi um erro em desenvolvimento, se é que a gente pode chamar isso de desenvolvimento. Um erro na nossa avaliação porque na avaliação de quem está executando é uma obra perfeita, o que, obviamente, a gente discorda porque, obviamente, a vulnerabilizar uma área de conservação extremamente importante, para nós é triste. É um péssimo exemplo para o mundo, para as gerações futuras”*. Neste ponto somos levados a avaliar o quão importante é o posicionamento igualitário e democrático dos diversos atores e saberes. Uma imposição da engenharia, como disse o Sr. Vicente Loureiro – e da economia, é contraposta a uma posição que leva em conta a cultura local e o

⁶³ Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/03/animais-silvestres-apreendidos-sofrem-com-barulho-de-carros-no-rj.html>

conhecimento científico, ambos declarando objetivar o estabelecimento do bem comum. Celso Sanchez destaca: *“é importante ver que na nossa Constituição a gente entende que o Brasil é um estado de direito ambiental. O artigo 225 da constituição diz que todo brasileiro... “todos tem direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.*

Outro questionamento relativo à construção do arco metropolitano está nos impactos causados à Cidade dos Meninos⁶⁴, em Duque de Caxias. O bairro sofre com a contaminação por “pó de broca”, as ruas não são pavimentadas e o transporte público é precário; organismos da sociedade civil⁶⁵ denunciam que a área não foi descontaminada; que após as obras do arco aumentou a frequência das enchentes no rio Capivari e a invasão de pequenos animais nas casas⁶⁶. O RIMA caracteriza a cidade dos meninos e as áreas de ocupação urbana como pontos críticos de cruzamento da rodovia:

É relevante destacar que, entre as áreas atravessadas, localiza-se na área de influência da rodovia, a “Cidade dos Meninos”, uma área de 20 hectares, situada no km 13 da Avenida Kennedy, em Duque de Caxias, contaminada por “pó de broca”, em decorrência do funcionamento de uma fábrica de inseticida.

A área é objeto de políticas públicas específicas de descontaminação do solo e tratamento de saúde [da] população residente. As políticas atualmente são realizadas em âmbito federal em conjunto com organismos internacionais de financiamento. Diante disso, é necessário um planejamento ambiental especial para a área da Cidade dos Meninos, quando da implantação do Arco Metropolitano (pág. 15).

Diante do questionamento a respeito da Cidade dos Meninos, Vicente Loureiro informa: *“Mas, voltando, então, fizemos o EIA/RIMA e demos início ao*

⁶⁴ Educandário para meninos criado na década de 1940 pelo governo federal a fim de receber crianças e adolescentes pobres em ênfase na educação agrícola. A mesma área recebeu posteriormente o Instituto de Malariologia e a fábrica de hexaclorociclohexano (HCH).

⁶⁵ Disponível em: <http://fappbg.blogspot.com.br/>

⁶⁶ Chamo a atenção ao fato de que estes animais transitam em área contaminada, comem lixo e possivelmente voltam ao seu habitat, interagindo com outros animais, procriando, etc.

processo de licitação das obras. O EIA/RIMA, então, apontou diversas questões que a gente precisava cuidar e tratar, uma delas é a Cidade dos Meninos, certamente, a FLONA (...)” e “Agora, está se chegando, finalmente a uma solução: o ministério conseguiu recursos para fazer a descontaminação, retirar as famílias, indenizar, fazer o Minha Casa, Minha Vida ou semelhante. O Ministério da Saúde conseguiu recursos e o Ministério da Habitação com o Ministério das Cidades para fazer isso. Então, as coisas estão caminhando. A prefeitura tem interesse em uma área. O estado também acha que é importante uma área ser preservada para fazer uma espécie de bolsão de drenagem para a bacia do rio Iguaçu para segurar a água antes que ela chegue na baixada; áreas sujeitas a inundação na baixada. Caxias, principalmente, Belfort Roxo, enfim, tem uma área industrial, de atividades de aterro sanitário ou outras que a prefeitura está estudando e que certamente agora ela vai equacionar. Mas, no arco a solução encontrada foi blindar, então, o arco é uma blindagem; ele passa blindando, quer dizer, ele passa alto, não se relaciona com aquele território. É todo drenado, quer dizer, as águas do arco também não vão para ali, não é? Então não há... É como envelopado. É como se fosse uma solução... o arco passa ali envelopado. Foi a solução encontrada; foi tudo monitorado; todo o processo ali monitorado. O trabalho ali foi feito com muito cuidado, do ponto de vista ambiental, proteção, por conta das operações de escavação e cuidado; levado para laboratório, tudo acompanhado: o que encontrava, o que não encontrava, para poder ver e avaliar e informar ao Ministério do Meio Ambiente e ao Ministério da Saúde o que acontecia ali. Como não houve escavação, só o trabalho do preparo do terreno e houve aterro, não foi tão grave ou não causou tanto problema como se tivesse que fazer escavações, abrir cavas, aí teria um problema. Então, a gente trabalhou dali para cima. Então, foi uma blindagem. A estrada passa blindada em relação àquele problema”. Fica evidenciado que o “planejamento ambiental especial” foi reduzido a uma “blindagem”, ou seja, a rodovia se isola para não causar impacto, como se fosse possível e com isso não precisar cumprir o EIA/RIMA. Não há uma integração entre as três esferas de governo para equacionar o problema. Não há uma integração de políticas.

Há uma expectativa em torno do arco rodoviário de que a obra atraia indústrias e empresas prestadoras de serviços, comércio de insumos, etc, para suas margens e entorno. Como já foi abordado anteriormente, o COMPERJ provocou uma bolha imobiliária em Itaboraí, mas como ficaria a área de influência do arco? Ao ser perguntado, o Sr. Sérgio Teixeira responde: *“Dizem até que não tem mais terreno. Dizem que não tem mais terreno. Se tiver terreno ali... deve estar caríssimo ali;”* e *“mas também já ouvi dizer que terras por ali já não estão tão fáceis como no início do desenvolvimento do projeto”*. Foram solicitadas informações a respeito deste assunto à CODIN, porém em resposta foi enviada uma apresentação sobre o arco metropolitano com o panorama de 2011 e as sugestões para o futuro mas é importante acompanhar a ocupação da região especialmente pela preocupação demonstrada por Mauro Osório de aquisição de terrenos para especulação imobiliária.

Para o prof. Mauro Osório, está havendo algum crescimento econômico na Baixada, mas ainda assim considera a região um “desastre” visto que não há infraestrutura para a instalação de empresas: as ruas não têm CEP, não há tratamento de esgoto ou água, muito menos sistema de telecomunicações entre outros citados pelo entrevistado (pág. 182). Comparando esta fala de Mauro Osório: *“Então, por exemplo, uma grande empresa que queira se instalar na Baixada, ela não vai querer ir para um terreno que ela não possa comprar, que não possa ter o registro. Se for uma multinacional vai exigir isso. A micro e pequena empresa é mais grave ainda, porque a grande empresa pode tentar resolver de alguma forma a questão da infraestrutura. As micro e pequena empresas precisam encontrar a infraestrutura pronta”* à fala anterior, de Sérgio Teixeira, de que já se ventila a informação de que não há terrenos disponíveis, fica o questionamento: quem e porque estaria comprando estes terrenos? A Baixada Fluminense atualmente não é atrativa para a indústria pela falta de infraestrutura: *“a ideia era ter um polo gás químico mas praticamente não foi indústria de plástico para lá. Um dos fatores porque não foram é porque não tem aonde botar. Você tem muito terreno, mas terreno com água, esgoto, acesso, com RGI resolvido, com zoneamento urbano que esteja definido que*

aquela área pode ser industrial (...) [Mauro Osório]. O que se pode observar é que assim como Itaboraí não terá o crescimento esperado porque o “COMPERJ não será o COMPERJ”, como diz Mauro Osório, o arco não trará o crescimento esperado para a RMRJ porque ela também não oferece a estrutura necessária para a instalação de novas plantas industriais e outros segmentos.

Para o crescimento do Rio de Janeiro, o Prof. Mauro Osório cita o terminal de contêineres do porto de Itaguaí como “âncora”. Ao ser questionado sobre o porto que foi planejado para ser um *hub port*, o professor diz que isto ainda pode acontecer. É fundamental o entrosamento do porto com o arco. O terminal de contêineres precisa ser alvo de políticas por parte do governo do estado. Osório (2005) cita que as divergências entre as forças políticas interferiram no crescimento econômico do Rio de Janeiro e na entrevista (pág. 187) ele ressalta que ainda hoje as dificuldades de relacionamento atrapalham os investimentos públicos em determinadas atividades, como é o caso do terminal de contêineres de Itaguaí.

Uma premissa comum ao desenvolvimento local, ao desenvolvimento sustentável e às políticas públicas é justamente a busca do bem comum, no entanto observa-se que mesmo que a disputa política resulte na implementação de uma política, como o COMPERJ, o arco e o porto de Itaguaí, estes empreendimentos não têm perspectiva de atingir a plenitude do que foi projetado porque não há interesse de que isto aconteça. Sendo assim, são gastos milhões de reais para erguer um empreendimento que poderá levar muitos anos ou até mesmo jamais venha a funcionar como foi previsto para que acontecesse. O interesse de que sejam erguidos os empreendimentos é evidente, mas não é a mesma coisa quando se trata de colocar para funcionar, momento para o qual serão necessárias outras políticas e articulação de vários setores.

Uma preocupação destacada no documento de avaliação dos impactos do COMPERJ apresentado pela FIRJAN é a atração de trabalhadores e sua fixação no local após o término das obras sem seu aproveitamento em outros postos de emprego. Quanto a isto, Sérgio Ricardo comenta: “*o que ocorre é que num período prévio às obras, ocorre o que chamamos de uma espécie de*

chantagem no emprego. São prometidos milhares de empregos; CSA: trinta mil empregos. Temos documentos que comprovam que a CSA opera hoje com menos de duas mil pessoas. Parte destas pessoas são técnicos estrangeiros, porque as tecnologias, caldeira é chinesa; o não sei o quê é alemão, então, a mesma coisa vai acontecer com o COMPERJ e com o arco também. Então, parte destes operários vão ficando na região e vão se somar aos desempregados da região". Esta afirmação consegue fundamento na fala de Mauro Osório sobre o COMPERJ: "se vendeu a ideia de que o COMPERJ iria gerar duzentos mil empregos. Isso é um trabalho do BNDES; mas esqueceram de dizer que são duzentos mil empregos no Brasil. Não são duzentos mil empregos em Itaboraí, São Gonçalo. Então, se vendeu alguma coisa absolutamente irreal. Não acho que haja bolha imobiliária no Rio de Janeiro, na região metropolitana; no Estado do Rio de Janeiro em seu conjunto, mas em Itaboraí tem. Tem bolha imobiliária exatamente por isso, porque se vendeu a ideia de que iria ter duzentos mil empregos lá e vai ter quinhentos. Porque o COMPERJ num prazo previsível de tempo não vai ser um polo petroquímico. Ele vai ser uma refinaria. Hoje quem atua como petroquímica com a PETROBRAS é a BRASKEN. A BRASKEN antes de fazer uma petroquímica em Itaboraí, ela vai dobrar a planta da Rio Polímeros, que está em Caxias. Então, não existe perspectiva a curto, médio prazos de o COMPERJ ser uma petroquímica, ele vai ser só uma refinaria; um pouco maior que a REDUC. Refinaria gera muito pouco emprego. Então você tem muita gente trabalhando na construção civil ali no COMPERJ. Não sei como está hoje mas num pico a previsão era de umas trinta mil e depois você vai ter quinhentas pessoas trabalhando no COMPERJ, pelo menos até 2020. Então, isso de fato é um problema". O COMPERJ ainda é uma incógnita e neste sentido como avaliar os impactos daquilo que não é e não tem uma perspectiva de ser o que foi planejado para ser? (pág. 198). Ele avalia que a construção civil tem perspectiva de continuar crescendo no Brasil por causa das obras de infraestrutura, porém, alerta que é necessário gerar empregos permanentes. A construção civil é um emprego temporário. O que pode gerar mais empregos

permanentes, é o encadeamento de atividades produtivas. O professor Mauro Osório acredita que com o pré-sal muitas atividades serão trazidas para o Rio de Janeiro e há também diversas atividades industriais que hoje não existem no Brasil e que podem ser trazidas para a Baixada Fluminense; sempre articulando com outras políticas, como a educação.

Outro ponto importante levantado por Osório é a necessidade de desestimular o inchaço populacional na baixada e criar empregos para quem mora na região, conseqüentemente reduzindo o tempo gasto por estes trabalhadores em direção à capital do estado e outros pontos, fazendo com que estes municípios percam a característica de dormitório: *“levar atividade produtiva para essas regiões é fundamental. É fundamental dentro de uma política coordenada, uma política que você gere melhoria de saúde, gere melhoria de educação básica; que você passe a ter a Rural pensando nessa região. Transformar a Rural na UNICAMP da Baixada Fluminense; ter reflexão, trabalhar a autoestima; ampliar o debate pra você melhorar a lógica política da região. Como é que você pode ter Itaguaí sem ter uma linha de ônibus regularizada hoje? Então, não é levar atividade produtiva que vai resolver esta questão (...) então, a tendência, sem levar atividade produtiva para lá, é continuar mais gente indo morar lá e não ter mais empregos; mais gente vindo trabalhar no Rio, mais gente levando três, quatro horas por dia na condução, ou seja, piorar a situação de vida. Porque a periferia de São Paulo e Belo Horizonte é muito melhor? Exatamente porque não é dormitório”*. Segundo o professor, é necessário parar a construção de empreendimentos como o programa Minha Casa, Minha Vida na Zona Oeste do Rio de Janeiro e na Baixada Fluminense e incentivar sua construção no centro da capital e nas zonas portuária e suburbana. Para a baixada, levar atividade produtiva, que fixará os moradores na região, gerando receita para os municípios, renda e qualidade de vida à população (pág. 192).

No seminário “Pensando a metrópole”⁶⁷ (2013), Osório compara as três regiões metropolitanas no que se refere ao gasto de mais de uma hora no trajeto casa/trabalho e verifica que o percentual de moradores da periferia da RMRJ

⁶⁷ Disponível em: http://issuu.com/casafluminense/docs/casa_fluminense_-_caxias_24052013

(32,41) é superior às outras duas periferias. A periferia da RMSP apresenta o segundo maior percentual (25,50) e a periferia da RMBH ficou em 3º lugar com 23,18% de seus moradores gastando mais de uma hora para chegar ao trabalho. Com relação ao emprego faz um comparativo entre os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo; no que se refere ao número de empregos formais, as informações baseadas na RAIS⁶⁸/2011 demonstram que o estado de São Paulo ocupa o 1º lugar (13.412.779), Minas Gerais, o 2º lugar (4.850.976) e o Rio de Janeiro, o 3º lugar com 4.349.052 empregos. Quando o foco é a indústria de transformação, a situação se agrava, pois em vinte e seis anos o Rio de Janeiro caiu da segunda posição para a sexta. O estado de São Paulo ocupa o 1º lugar com 2.835.337 empregos formais, seguido de Minas Gerais (831.949); o 3º lugar é ocupado pelo Rio Grande do Sul há vinte e seis anos com 737.945 postos de trabalho ocupados formalmente; o 4º lugar é do Paraná (677.810); o 5º lugar fica com Santa Catarina (644.455) e, finalmente o Rio de Janeiro (451.372). Em uma referência cruzada, o que se percebe é que os lugares que mais oferecem empregos também são os que mais fixam os trabalhadores na região de moradia.

Osório comenta que para que o desenvolvimento aconteça, é necessário realizar uma conjunção de políticas e que a educação é necessária “mas não é suficiente (pág. 191). A educação no Rio de Janeiro está degradada e o Ensino Médio tem piores resultados que o Ensino Fundamental e mais uma vez caracteriza a baixada fluminense como um desastre. No seminário “Pensando a metrópole” (2013), Mauro Osório faz um comparativo entre as periferias das regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. Relativamente ao IDEB⁶⁹/2011, o trabalho mostra que Nova Lima/MG está em 1º lugar no *ranking* dos municípios (nota 6,6), seguida por São Caetano do Sul (6,4) e assim SP e MG vão se alternando até o Rio de Janeiro entrar com Itaboraí em 40º lugar (4,6), em seguida Itaguaí (6,4) em 42º lugar. Do 44º ao 57º, todos os últimos lugares são do Rio de Janeiro, sendo a última nota de

⁶⁸ Relatório Anual de Informações Sociais

⁶⁹ Índice da educação básica

Belford Roxo (3,8). O professor defende que a educação seja trabalhada no âmbito do mercado para a cidadania, porém priorizando a cidadania e em conjunção com outras políticas, como a implantação de infraestrutura para a instalação das empresas, onde o governo do estado atue como coordenador de políticas e estejam envolvidas as universidades da região, como a UFRRJ e a UEZO, porém, ressaltando a necessidade da infraestrutura para as empresas. Neste sentido, observa que hoje é arriscada a atividade industrial, por exemplo, em Campos Elíseos, em Duque de Caxias, que não tem saída em caso de uma emergência, sendo urgente a implantação de obras de infraestrutura.

Neste ponto sobre Duque de Caxias, chama a atenção uma outra fala de Mauro Osório sobre o COMPERJ. O polo petroquímico não vai acontecer “a pequeno ou médio prazos” pois a BRASKEN ainda vai duplicar a planta da Rio Polímeros; ele lembra também, anteriormente, que há um outro arco rodoviário, menor que o objeto deste trabalho, projetado para Duque de Caxias, então, é importante, ressaltar a necessidade de se estruturar a região e prevenir uma tragédia, em uma localidade já caracterizada como um desastre.

O Secretário Victor Aquino quando informa sobre o plano de construção de um distrito industrial em Itaguaí; comenta que se as indústrias “vão chegar”, o município de Itaguaí deve estar adequado às novidades. Porém, a lógica que ele usa para justificar levar indústrias na região é que chama à atenção: *“Eu costumo dizer o seguinte: você não vai ter uma indústria em Ipanema, uma indústria em Copacabana. Você tem uma indústria aonde? Em Campo Grande, Santa Cruz, na periferia e nos distritos industriais que a CODIN elaborou, em Queimados, pra receber essas indústrias”*. Nota-se no comentário uma oposição entre municípios pobres como Itaguaí e bairros de classes média e alta como Copacabana e Ipanema justificando apenas por isto a localização das indústrias nos primeiros. Nesta mesma linha está a explicação de ordenamento da ocupação na cidade: *“Se você não prepara a ocupação ordenada, você vai encontrar lotes ou pequenos demais, ou grandes demais para diversas áreas. Às vezes você pega áreas de periferia e o plano está ultrapassado, seu código está ultrapassado e aí diz assim: aqui você tem que ter terrenos de 12 x 30/360*

m². Mas isso é periferia! É tipo mais Minha Casa, Minha Vida. Então, o terreno, de repente, poderia ter 6 x 30; poder dividir ao meio. Você possibilita de fazer um Minha Casa, Minha Vida. Se você tem terreno de 12 x 30, você inviabiliza o programa Minha Casa, Minha Vida. Mas, de repente, este lote, pelo seu plano diretor, está na periferia. Então, não é um local para ele estar, um terreno de 12 x 30. Então, nós temos que adequar que aquele local seria uma área de expansão, de habitação popular. Então, nós temos que adequar o código ao tamanho dos terrenos. Por outro lado, nós temos alguns locais mais nobres. Você não pode permitir terreno de 6 x 30. Você vai trazer favelização para uma área já impactada a nível de moradia, de comércio, ou a nível de ter habitação de nível mais baixo num bairro de um poder aquisitivo um pouco mais alto. Vamos falar de Rio de Janeiro, você não pode chegar na Barra e colocar terrenos de seis metros. Você vai ter casebres e a Barra da Tijuca não comporta isso”. Esta posição contraria a afirmação de Osório de que deve ser desestimulada a construção de programas habitacionais para a baixada e estimulada em outras áreas, como o centro e o subúrbio da capital e a área portuária. Também é uma visão excludente e elitista pois defende claramente o estabelecimento de um padrão social na ocupação de determinados bairros, considerados nobres, assim como justifica ‘dar menos’ aos mais pobres; coincidentemente, o secretário não tem exemplos de bairros de alto padrão no município que secretaria e é incoerente com uma frase posterior: “nesse planejamento urbano, sim, eu tenho que pensar: que local vai ter indústria, que local vai ter habitação popular. E tem uma coisa errada. As pessoas costumam pegar a habitação popular e jogar para a periferia, longe. Aí, o pobre mora mal, mora longe, a rua não está calçada, é lama, não tem esgoto, não tem transporte coletivo. Você está fazendo o que? Jogando o pobre para longe da sua vista. Errado! Para mim é diferente. Hoje tem que trazer o mais próximo possível, essas pessoas para a cidade. Proporcionar que esses bairros tenham creche, escola, posto de saúde, tenha calçamento, ou seja, dignidade para você viver”.

Segundo a RBJA (2001), esta é a lógica da injustiça ambiental: ocupação do solo de forma danosa ao ecossistema e segregação da parcela pobre da

população, levando-a a ocupar a periferia da cidade em terrenos menos valorizados e muitas vezes inseguros, privando-a dos serviços públicos básicos. O secretário Victor Aquino indica a forma de organização da cidade: *“cabe hoje, você já planejar as cidades, mas já pensando em bolsões para fazer um planejamento urbano decente para a população. Como é que você vai excluir o mais pobre do processo? Não pode”*. O que seria decente? Qual seria o padrão mínimo aceitável? E apesar de já ter se manifestado criticamente em relação à discriminação ao pobre, faz o seguinte comentário sobre o plano de saneamento do município: *“então, está sendo feito um plano de saneamento para o município, que é uma lei federal, uma obrigação federal; foi feito um trato com o Ministério Público e Itaguaí está fazendo, junto à Secretaria de Obras, um plano de saneamento básico para toda a cidade com rede coletora de esgoto, estação de tratamento mas, obviamente, começa pelo centro. A periferia é a última a chegar. A verdade é essa. Mas mesmo no centro, temos problemas de esgoto”*. Segundo o secretário, a população quer ter uma *“casinha decente; da Minha Casa, Minha Vida pra cima. Todo mundo tem direito a querer melhorar. Ter higiene, ter esgoto, ter água. Isso é obrigação. Está na Constituição. Mas, geralmente, os governantes não pensavam dessa forma. Então, o que Itaguaí está fazendo? Está trazendo Jaime Lerner”*.

Apesar da visão otimista em relação ao convênio com a FGV e Jaime Lerner, Victor Aquino faz uma crítica ao momento em que isto acontece: *“acho que o prefeito está vendo, já um pouco tardio porque ele está aqui há um ano. Já deveria ter começado isso há um ano atrás mas antes tarde do que nunca, como diz o outro”*.

O secretário também observa que não há condições de fazer rapidamente as mudanças que Itaguaí necessita: *“mas da noite para o dia você não faz isso. No Rio, por quanto tempo tivemos problemas com o emissário submarino? Quantos anos? A gente ainda era criança já se falava do esgoto na Barra, o emissário em Ipanema; a Barra, a zona oeste não resolve; a baía de Guanabara está toda poluída; a Baixada toda joga na baía de Guanabara. É uma vergonha, estão vindo as olimpíadas. Não! Para as olimpíadas, vai estar um luxo! Não vai*

*estar! A lagoa Rodrigo de Freitas, o Eike Baptista: ‘vou despoluir’, não sei o que... Não despoluiu. Está no centro, zona sul do Rio. O problema de esgoto é um problema do mundo moderno, cada dia maior e mais sério. Principalmente quando em cidades que não tinham estrutura”. E ele estava correto na afirmação, pois a Lagoa Rodrigo de Freitas e o restante da Baía de Guanabara não estarão despoluídos para as olimpíadas, conforme divulgado pela mídia⁷⁰. Grande parte do problema é causada pelo derrame de esgoto *in natura* e cerca de 100 toneladas de lixo sólido/dia; o governo do estado promete minimizar o problema retirando o lixo.*

Victor Aquino ressalta a importância do planejamento a fim de impedir uma ocupação desordenada: *“Hoje eu não tenho um distrito industrial em Itaguaí. Se eu não tenho um distrito industrial elaborado, amanhã o cara compra uma fazenda, uma terra e quer fazer uma indústria. Daqui a pouco eu vou ter indústria dentro da cidade. Aí, eu começo a impactar a população com poluição, trânsito, essas coisas assim”*. A localização do distrito industrial deverá ser às margens do arco, afirma o secretário.

O documento “Análise da dinâmica espacial dos complexos logísticos produtivos e recomendações para o maior impacto positivo dos empreendimentos estruturantes”, apresentado pela CODIN, recomenda a adoção de uma política específica de crescimento ordenado para a região, evitando a ocupação desordenada, estimulando a ocupação por empresas e a necessidade de o arco metropolitano se tornar um corredor logístico, com uma dinâmica determinada pela atividade portuária de Itaguaí; criação de redes de fornecedores próximos e contratação de moradores locais. A RMRJ foi dividida em três áreas de estudo. Foram considerados principais empreendimentos âncoras para a área de estudo 1: COQUEPAR (Seropédica), Distrito Industrial de Queimados, Distrito Industrial de Santa Cruz/RJ, NUCLEP, Porto de Itaguaí, base naval da Marinha, plataforma logística, MMX, Porto Sudeste e porto da

⁷⁰ Disponível em: <http://g1.globo.com/fantastico/noticia/2015/04/falta-de-solucao-para-o-lixo-na-baia-de-guanabara-preocupa-atletas.html>

USIMINAS (Itaguaí). Além da área 1, existem mais duas áreas de estudo, a saber: a área de estudo 2 tem como principais empreendimentos âncoras o Distrito Industrial de Xerém, *cluster* gás químico/área industrial de Campos Elíseos (Duque de Caxias), parque industrial da Bayer (Belford Roxo), *cluster* de cosméticos e higiene pessoal (Nova Iguaçu), estrutura aeroportuária do Galeão, atividades do complexo da Saúde, parque tecnológico da UFRJ (RJ). Para esta área é recomendado “avançar em uma política para maiores encadeamentos com Transformados Plásticos com base nas plantas petroquímicas à base de gás natural já existentes” e, finalmente, a área de estudo 3, que inclui: estrutura portuária na bacia da Beira em Itaoca, laboratórios da B Braun e Ranbaxy (São Gonçalo), *cluster* naval e offshore (Niteroi e São Gonçalo) e COMPERJ (Itaboraí). Para esta área o estudo indica que o COMPERJ desempenhe um papel estruturante na unificação do complexo químico-farmacêutico com Duque de Caxias, transformando Itaboraí em um importante centro econômico.

Com relação ao ordenamento urbano, Victor Aquino faz uma contraposição entre Barcelona Londres e Rio de Janeiro, lembrando que as duas primeiras cidades têm transporte público, de qualidade e a preço acessível: *“aí vem o nosso prefeito com a brilhante ideia de tirar a perimetral. Eu entendo que esteticamente a perimetral é horrível. É uma ponte, um viaduto dentro da cidade. Aquela região portuária sem ele vai ficar muito mais bonita. Mas, espera aí. Primeiro ele tinha que arrumar alternativa, depois, tirar a perimetral. Eu não sou contra tirar a perimetral . (...) Olha bem, eu sou a favor de tirar a perimetral. Eu sou a favor de tirar carro do centro do Rio, mas não nesse momento. Você cria alternativa depois você faz isso”* (págs. 210, 211). Porém, quando se trata de Itaguaí, a secretaria de planejamento não tem uma posição a frente dos acontecimentos pois o secretário tem a ideia de criar um bairro para abrigar as pessoas desapropriadas em seu município mas ao ser lembrado de que elas já estão sem moradia, responde: *“De imediato, não sei te dizer. Eu não sei o que o estado está fazendo, porque também é muito comum... Porque a gente tem o hábito de dizer: Ah, o povo é velhaco! O povo não é velhaco; o povo é sacrificado. E acaba sendo um pouco velhaco, entre aspas. Velhacos*

para mim, são os políticos. A verdade é essa, de um modo geral. Os caras ganham o Minha Casa, Minha Vida ou os sem terra que ganham uma propriedade, e repassam, o que não pode, mas ele quer o dinheiro. Daqui há pouco ele entra na fila outra vez buscando outra terra. Assim que funciona os sem terra. Dificilmente tem um cara que está lá porque quer ser agricultor. Ele vai ganhar uma terra e vai viver da terra. Dificilmente. Você pode pegar aí em qualquer ponto do Brasil. Ele ‘apanha’ para negociar. Ele entra na fila outra vez, invade outra propriedade; ele vive disso. Ele vive disso porque: Porque não tem emprego, ele não tem casa, ele não tem educação para os filhos, não tem uma saúde decente. É o meio de vida dele. Pode ser errado, mas é a solução que ele arrumou para viver, ou então ele vai assaltar e vai matar’. Mesmo considerando sua recente posse na prefeitura, o secretário, que tem origem no sul fluminense, uma área eminentemente rural e pobre, desconsidera a realidade do conflito na área rural do Brasil. Apenas no ano de 2014 foram 36 assassinatos de trabalhadores sem terra no Brasil em conflitos, sendo 01 no Rio de Janeiro, em Campos dos Goytacases, no assentamento Zumbi dos Palmares/fazenda São João⁷¹. Das 06 áreas de conflito por terra no Rio de Janeiro, 02 estão em Campos dos Goytacases, envolvendo 710 famílias; 01 está em maricá, com 100 famílias, 01 em Natividade, com 03 famílias e 01 em Quatis, envolvendo 28 famílias. São famílias de pescadores, trabalhadores rurais sem terra, índios, quilombolas e assentados. A reforma agrária é um exemplo de demanda recorrente, que se arrasta por muito mais que os quase quarenta anos do arco rodoviário.

Apesar da generalização em relação às expectativas que alguns nutrem em relação a programas de geração de renda e do desconhecimento das diversas causas que podem gerá-la, como a falta de expectativa em relação à própria capacidade de gerir sua subsistência, por exemplo, e ao excesso em qualificar pessoas, o secretário resume bem o sonho de todo trabalhador em

⁷¹ Fonte: Comissão Pastoral da Terra. Disponível em: <http://www.cptnacional.org.br/index.php/component/jdownloads/finish/7-assassinatos/2391-assassinatos-2014?Itemid=23>

relação a uma vida digna: *“porque eu acho que... acho não, o povo tem sempre razão! Apesar de eu achar que o governante usa esse povo sacrificado dando cartão cidadão, dando bolsa família, para ter voto. Isso eu acho errado. Eu achava que a população estaria mais satisfeita se gerasse emprego e o chefe de família chegasse em casa no final do mês e dissesse: está aqui, mulher, mil reais, dois mil reais; recebi com meu trabalho. E pagar imposto mas exigir saúde, educação. Ele não quer bolsa família. Um ou outro quer. São vagabundos que têm em qualquer classe social”*.

Em relação ao arco o secretário Victor Aquino tem também uma visão de usuário em contraposição à afirmação de Mauro Osório quanto à utilização do arco apenas para logística sob o risco de perder sua função *“Eu ia para Campos, levei três horas para chegar à ponte. E mais três horas e meia para chegar a Campos. Fiz uma viagem de seis horas e meia, sete horas. É cansativo. Se eu tenho o arco metropolitano, eu contorno a baía de Guanabara e saio lá, depois de Manilha. Fica muito mais fácil”*. Vicente Loureiro também resume a função do arco: *“(...) reforçar o seu caráter, sua vocação logística, quero dizer, uma estrada desenhada para logística. Claro que pode passar boi, passa boiada, pode passar carro, passar ônibus mas, essencialmente para caminhão por conta do conceito original lá de trás”*. Porém, Mauro Osório afirma categoricamente: *“o arco metropolitano tem que procurar ser uma via de transporte de carga, não de passageiros, como é o rodoanel na região metropolitana de São Paulo. Ele não pode ser uma Avenida Brasil, ele tem que ser uma Linha Vermelha. Ele tem que ser uma via segregada, aonde ele vai procurar atrair atividade logística e gerar competitividade para a indústria se instalar naquela região”*.

Diante do que foi exposto, ficam muitos questionamentos: se a principal função do arco é logística, desafogando as vias internas da capital e há diversos projetos de mobilidade urbana; se o arco tem como principal meta ligar o COMPERJ ao porto de Itaguaí e se o COMPERJ não tem perspectiva de “ser” o COMPERJ, qual a razão de ser do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro? Porque os empresários insistiram tanto em uma política que eles mesmos não têm interesse de investir agora, como é o caso do COMPERJ/BRASKEN?

Conforme a definição de VAZ e CALDAS (2006) pergunta-se: que tipo de política é o arco rodoviário: reproduz a lógica capitalista global localizada ou espaço onde predominam princípios de igualdade, solidariedade e respeito à natureza?

TABOSA ET AL (2010) definem desenvolvimento como um produto das relações locais envolvendo trabalhadores, empresas, população, instituições de pesquisa, de fomento, escolas de formação profissional, etc. Podemos chegar à conclusão de que houve este processo na RMRJ?

SILVA e RAULI (2009) afirmam que o desenvolvimento sustentável está baseado em três pilares interdependentes: desenvolvimento econômico, desenvolvimento social e proteção ambiental. Existe uma harmonia entre estes temas quando se estuda a construção do arco metropolitano? Há justiça ambiental? A RBJA (2001) afirma que esta é uma lógica perversa do capitalismo “de ocupação do solo, de destruição de ecossistemas, de alocação espacial de processos poluentes, que penaliza as condições de saúde da população trabalhadora, moradora de bairros pobres e excluída pelos grandes projetos de desenvolvimento”.

Segundo KERZTENETZKY (2014), o intuito das políticas públicas é atender ao interesse público e o que se depreende das falas de alguns dos entrevistados é que pelo bem do interesse público, pelo bem da maioria, algumas ações devem ser feitas. A questão é: como definir o que é interesse público? Qual é o limite entre o atendimento do interesse público e a arbitrariedade? Cristóvam (2013) comenta que o interesse público pode ser uma justificativa para algumas arbitrariedades:

“A ideia de ‘supremacia do interesse público’, alçada à condição de verdadeiro axioma do moderno Direito Público, acabou por ser entronado no posto máximo e inapelável de justificação de toda a atividade administrativa. Como um ‘verdadeiro mantra de legitimação da atividade administrativa’, o argumento da supremacia do interesse público a tudo explica e tudo

justifica, inclusive escamoteando toda sorte de arbitrariedades, autoritarismos e ofensas aos princípios constitucionais (mormente a impessoalidade e a moralidade administrativa). Tudo passou a ser 'legitimado' a partir de uma retórica frouxa e órfã de racionalidade, o que não escapou à percuciente crítica do constitucionalista Lenio Luiz Streck, para quem o interesse público traduz-se atualmente em uma "expressão que sofre de intensa 'anemia significativa', nela 'cabendo qualquer coisa'"⁷².

Segundo FREY (2000) as disputas políticas e as relações de forças e de poder sempre deixaram suas marcas nos programas e nos projetos. Esta afirmação encontra eco na fala de Vicente Loureiro quando afirma que a FIRJAN foi a grande responsável pelo projeto do arco metropolitano sair do papel após quase quarenta anos. Há que se perguntar: sob qual ótica entende-se que há interesse público na construção do arco metropolitano?

⁷² CRISTÓVAM, J. S. S. Revista da ESMESC, v. 20, n. 26, 2013

Capítulo 4 – Conclusão

A figura central no estudo do desenvolvimento local é o território. A delimitação de suas fronteiras transcende às escalas geográficas, mas conforma-se pelas relações estabelecidas entre os diversos atores. Um território se define pela carga histórica do local, os interesses representados, a cultura e economia locais, as redes de relacionamento e as instituições. O desenvolvimento local é o resultado de uma relação dialética entre as características definidas para o território e a pressão externa de uma política globalizada, que busca homogeneizar os espaços. Como resultado desta relação, o local reage, traçando um caminho próprio, caracterizado por suas necessidades e aptidões. Faz parte da identificação do território a legitimação de todos os interesses representados através da participação democrática. Mesmo as minorias devem ser ouvidas a fim de que o bem comum, possível, seja o alvo maior da comunidade.

Uma segunda dimensão do território abordada nesta pesquisa é a sustentabilidade. As duas dimensões, desenvolvimento local e desenvolvimento sustentável, têm como objetivo propiciar as condições favoráveis ao bem-estar da população. A sustentabilidade, de acordo com a definição da ONU visa garantir que este bem-estar seja usufruído pela geração atual, transformando-se em um legado às gerações futuras. Para tanto, é importante que o desenvolvimento econômico aconteça paralelamente ao desenvolvimento social e à proteção ambiental.

Neste sentido são pertinentes as questões colocadas pelo Coletivo Brasileiro de Pesquisadores em Desigualdade Ambiental: O que produzir? Para que produzir? Para quem produzir? As necessidades e as possibilidades de cada território, de acordo com o conceito de desenvolvimento local, devem ser colocadas democraticamente em discussão e todos os atores sejam também representados democraticamente, tomem conhecimento e opinem. É importante identificar as reais potencialidades do território e definir o que será produzido

entendendo que é impossível atender a todos os setores da sociedade. Neste momento, entra em atuação o poder público como ente que procurará a resolução dos conflitos de interesses de forma que o bem-estar a ser buscado seja aquele que atenda a maior parte dessa sociedade. Para isso, é fundamental que os meios pelos quais se passa esta discussão realmente funcionem, sejam eles movimentos sociais, audiências públicas, ou outros.

Diversas ideias sobre desenvolvimento sustentável foram apresentadas neste trabalho, contudo, mesmo algumas reconhecendo que os interesses dos diversos atores sociais são antagônicos, não se opõem frontalmente aos interesses do mercado, ou seja, tanto os documentos oficiais sobre o desenvolvimento sustentável quanto os documentos que se propõem a fazer uma crítica a esta posição, não apontam medidas que se proponham a romper definitivamente com o estado de pobreza e o modelo de exploração e degradação do ambiente natural ora vigente.

Da recomendação à restrição ao crescimento, do Clube de Roma⁷³ à conciliação entre produção e responsabilidade ambiental, do relatório Brundtland, várias são as vertentes que usam o conceito de sustentabilidade para mostrar uma atitude menos agressiva ou mais verde do capitalismo, contudo, a realidade tem mostrado através dos diversos desastres ambientais, das crises no consumo da água, na incapacidade da maioria da população em ter acesso aos bens necessários à sobrevivência, que os esforços envidados no sentido de garantir a sobrevivência da geração atual são insuficientes, que dirá, então, garantir o bem-estar das gerações futuras. Quando usamos o termo sobrevivência, temos que alinhá-lo a condições dignas de vida: acesso pleno à moradia, serviços de saúde, educação, infraestrutura urbana mesmo nos recantos mais distantes dos grandes centros, alimentação adequada, acesso a bens culturais, etc. O investimento em pesquisas, não só tecnológicas, mas na área biomédica, por exemplo, faz parte da questão ambiental e faz parte de um esforço em assegurar plenitude de vida às gerações futuras. Lembrando que o

⁷³ Limites do Crescimento. Estudo escrito em 1972 por pesquisadores do Massachusetts Institute of Technology. Disponível em: www.clubofrome.org

futuro imediato são as crianças e jovens que já estão entre nós e, portanto, é premente a aplicação de políticas que atendam especificamente a estas faixas etárias.

Os interesses dos que não têm hoje acesso pleno a esses bens de forma satisfatória só estarão em pauta no momento em que estiverem representados em fóruns de discussão e deliberação da sociedade. Se falta uma educação de qualidade, acesso democrático e diversificado à informação, condições de expressão através dos diversos meios de comunicação, não será possível a um grupo defender os próprios interesses em condições iguais a outros que não tenham as mesmas dificuldades.

Os cenários de acidentes ambientais são invariavelmente locais degradados. São inúmeros os exemplos ao longo da história. No Brasil, a manipulação inadequada de uma cápsula com Césio 137 em Goiânia/GO, causou a morte e adoecimento de dezenas de pessoas. Estima-se 81 mortos em oposição ao número oficial, que é de 4 mortos e 1.500 contaminados⁷⁴. O derrame de 700 mil litros de gasolina em Vila Sosó, Cubatão/São Paulo, uma área de mangue habitada por aproximadamente 6.000 pessoas causou a morte reconhecida oficialmente de 93 pessoas. Estima-se extraoficialmente que morreram 508 pessoas na tragédia⁷⁵. Uma falha na perfuração de um poço na Bacia de Campos/RJ causou o vazamento de 3.700 barris de petróleo no mar, em 2010⁷⁶. O vazamento de gás na fábrica da Union Carbide, em Bhopal, na Índia, matou, aproximadamente, 27.000 pessoas, incapacitou 50.000 para o trabalho e 150.000 sofreram os efeitos da contaminação, em 1984⁷⁷. Em situação mais recente podemos citar o transbordamento de 100 mil litros de óleo diesel em Porto das Caixas, Itaboraí, como consequência do tombamento de cinco vagões de um trem que carregava o combustível para Campos dos Goytacases, Rio de Janeiro. Na época a Ferrovia Centro Atlântica S.A. – FCA

74 Disponível em:

http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/04/110421_cesio_historico_jc.shtml

75 Disponível em: <http://noticias.band.uol.com.br/brasil/noticia/100000696354/ha-30-anos-incendio-na-vila-soco-pode-ter-matado-500.html>

76 Disponível em: <http://www.ibase.br/pt/2012/03/os-erros-da-chevron/>

77 Disponível em:

http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/december/3/newsid_2698000/2698709.stm

foi multada pela CECA por ter causado a contaminação dos rios Aldeia e Caceribu, baía de Guanabara e APA de Guapimirim e pelo CREA-RJ por operar sem registro; também foi divulgado que transportava produtos perigosos sem a devida licença ambiental. Vários moradores se sentiram mal pela aspiração dos vapores do combustível; outros tiveram que ser relocados em hotéis e cerca de 80 pescadores artesanais tiveram suas atividades suspensas⁷⁸.

No que se refere ao objeto empírico desta pesquisa, o arco metropolitano apresenta-se como reflexo de uma política global incorporada pelo governo nacional, seguindo uma lógica regional, que ignora o território, determinando uma vocação que nega as especificidades e potencialidades locais e desta forma, determinando ações políticas que atualmente, no Rio de Janeiro, relativamente ao desenvolvimento econômico, têm como meta a interiorização do crescimento industrial (FIRJAN, 2010; FIRJAN, 2012). Este projeto permaneceu como uma não decisão por aproximadamente quarenta anos, até que um ator político com fortes recursos e poder de mobilização, como o empresariado representado pela FIRJAN, pressionou para que o arco entrasse na agenda governamental. Porém, falta um diálogo maior entre os implementadores de políticas e os representantes do poder público local a fim de interligar ações que favoreçam uma maior preparação dos municípios relativamente aos impactos de tais obras. Este fato fica evidenciado a partir da declaração do secretário de Itaguaí de que o município estaria alterando seu plano diretor, porém, àquela época, há menos de dois meses da inauguração do arco não havia uma previsão de obras além do projeto do hospital e calçamento das ruas, inclusive enfatizando que sua missão como secretário de desenvolvimento seria fazer o hospital, além da afirmação de uma ausência do município no acompanhamento das desapropriações, já que em seu entendimento, a responsabilidades neste caso seria federal, do DNIT.

Outro fato importante é a disseminação da ideia de que um grande número de empregos podem ser esperados como consequência do crescimento

⁷⁸ Disponível em: <http://www.conflitoambiental.icict.fiocruz.br/index.php?pag=ficha&cod=313>

estimulado por tais projetos. Itaguaí viveu esta expectativa, frustrada, com a construção do porto (MULS, 2004); Agora, com o COMPERJ, Itaboraí e adjacências vivem a mesma expectativa, porém como ficou claro na entrevista com o economista Mauro Osório, não serão gerados os empregos anunciados pelo fato de que a siderúrgica não terá esta capacidade a curto ou médio prazos. Entre outros prejuízos o projeto do COMPERJ teve equipamentos comprados e não utilizados; um píer e uma estrada que custaram US\$ 181,5 milhões construídos para o transporte de equipamentos, mas que transporta apenas armas e drogas pelo tráfico, contribuindo com o aumento do já alto índice de violência em São Gonçalo, Rio de Janeiro.

Ao analisar a implantação de megaprojetos, VILELLA, GUEDES, SANTANA e BRITTO (2012), constatam que os ônus e os bônus são partilhados de forma desigual pela população. No caso de Macaé, no Rio de Janeiro, os bônus foram desfrutados pelos técnicos, locais e imigrantes que representavam a parcela urbana da população enquanto a área rural ocupada por imigrantes, e locais sem capacitação não partilhou dos frutos do crescimento.

A especialista da FIRJAN, Júlia Butter, recomendou que sejam utilizadas as estimativas de empregos a serem gerados como orientação para que os municípios se preparem em termos de infraestrutura. É fundamental, então, que estes trabalhos sejam realistas, pois exemplos como o COMPERJ, entre outros, que divulgaram amplamente um determinado número de empregos que não têm perspectiva de acontecer ou mesmo como as refinarias Premium I e II, da PETROBRAS, no Maranhão e no Ceará⁷⁹ que sequer serão concluídas mas que já causaram prejuízos em quem viu nestes dois empreendimentos uma fonte de esperança de uma vida melhor: famílias inteiras que migraram para os municípios em busca de emprego; pessoas que tiveram seus imóveis desapropriados, que sofreram pela perda da propriedade em que aplicaram suas vidas e outras que investiram suas reservas em negócios que não trarão retorno

⁷⁹ Obras com verbas do PAC, que chegaram a gastar R\$ 2,7 bilhões. Refinaria Premium I, no Maranhão e Refinaria Premium II, no Ceará. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/obra/5664>; <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2015/01/petrobras-interrompe-construcao-de-refinarias-apos-gastar-r-27-bilhoes.html>

pois não haverá clientes em número suficiente. Conforme as palavras da mesma especialista, a renda, juntamente com a educação e a saúde, é um dos pilares do desenvolvimento. Não basta criar infraestrutura para as empresas; as bases do desenvolvimento local pressupõem uma contrapartida à população que inclui educação; não apenas na vertente capacitação para o trabalho, mas um suporte para que o cidadão desenvolva suas habilidades, suas verdadeiras vocações, sua capacidade intelectual, que o permita crescer, não apenas para promover o crescimento da grande empresa que determina a vida daquele local mas para que ele próprio se sinta determinando seu crescimento e o do grupo ao qual pertence.

Exemplos como o COMPERJ e as refinarias Premium I e II, demonstram a utilização da mídia como instrumento de poder objetivando criar uma base de apoio popular a ações políticas sem, contudo, esclarecer à população sobre o grau de comprometimento de seu bem estar que estará envolvido.

Nesta questão estão incluídas as desapropriações. O que se pode extrair nas falas dos diversos entrevistados, é que a questão das desapropriações na ótica dos representantes do poder público e dos técnicos é uma situação complexa mas necessária e, se haverá benefícios a muitos, então o interesse de muitos deve se sobrepôr às necessidades de uns poucos. O que podemos entender como uma posição de atendimento ao interesse da maioria, porém, deve-se esperar do estado uma contrapartida digna, que satisfaça às necessidades daqueles que tiveram que abrir mão de tudo o que possuíam em função do bem estar da maioria e não “instituir uma lógica que não é pensada para o outro, é pensada pelo outro”, como disse o professor Celso Sanchez, e podemos confirmar nas palavras do Subsecretário Vicente Loureiro, neste trabalho:

“a liderança do processo de botar o arco em pé passou para a FIRJAN; o estado apoiando e tal, mas a FIRJAN pagando a conta e criando as condições para se começar a ter ideia de como deveria ser o arco. (...) Chegava numa rua iluminada e a menina agora que chega tarde da escola, mas chega agora num lugar ermo e o pai tem que ir para lá para buscar. Então, esses dramas todos que

passam a existir e não existiam e que exigem mudança (...). Pág.135.

Para que se possa afirmar que o bem-estar de todos foi buscado seria necessário que houvesse um planejamento para solução de situações previsíveis como a citada acima e a prestação de serviços públicos que se tornariam necessários durante e posteriormente à implantação do arco.

O Secretário Victor Aquino, comentando o posicionamento de Vicente Loureiro frente à população de São João da Barra, lembra que o Subsecretário, antigo morador da baixada, teve seu imóvel desapropriado em outra época e mesmo assim defende a posição de que a minoria precisa ceder à maior parte da população pelo bem maior. Porém, apesar de a minoria contabilizar os prejuízos e de serem divulgados benefícios futuros de uma vida melhor com emprego, não fica claro quais serão os reais benefícios da maioria. Sobre o interesse público, FARIA (1992), assim o define: “um conceito quase mítico, cujo valor se assenta justamente na indefinição de seu sentido e que, por ser facilmente manipulável por demagogos, populistas e tiranos da vida pública, acaba sendo analiticamente pobre”⁸⁰.

Ao empresário, o lucro, à população promessas de emprego que podem ou não acontecer. Quais serão os outros benefícios? Vicente Loureiro, citado por Victor Aquino: “a população é soberana sobre a minha casa e a do meu tio. A nossa casa estava atrapalhando”. Como ser soberano se não se conhece a lei, se não são conhecidos os projetos? Quem é soberano sem ser ouvido? Será que as populações destes municípios realmente sabem sobre o que são soberanas? É resultado da soberania da população a situação sentenciada por Victor Aquino: “eles vão para o sacrifício em prol de uma comunidade maior de cento e vinte mil habitantes e de um crescimento com perspectiva para trezentos mil. Não vão ser três, quatro, cinco, dez famílias que vão impedir isso [!]”?

O professor Mauro Osório, afirmou que a função do arco poderá ficar comprometida em dois momentos: 1) devido a não realização plena das

⁸⁰ FARIA, J. E. Antinomias jurídicas e gestão econômica. Lua Nova: Revista de Cultura e Política, n. 25, Abril, 1992, p. 167-184.

atividades do COMPERJ e, 2) se for utilizado como uma rodovia comum. Se realmente forem atraídas muitas empresas para as franjas do arco em função de todo o crescimento esperado com o COMPERJ e mesmo pela própria rodovia – sendo esta uma rodovia inaugurada mas inacabada, com diversos problemas já registrados na mídia - e o complexo não se realizando a curto e médio prazos, como resolver problemas que hoje já existem como a bolha imobiliária em Itaboraí? Ou responder a questão: qual é a real contribuição do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro ao desenvolvimento local e sustentável da RMRJ?

O arco metropolitano cumpre uma etapa do projeto rodoviário brasileiro, que solidificou as alianças entre construtoras e políticos, abrindo um leque de atividades para estas empresas, sacrificando o setor ferroviário, com isto beneficiando outros setores da economia e no caso da rodovia trazendo grande ônus à população e ao ambiente natural. Foram diversas as manifestações em função dos danos à FLONA Mário Xavier, à Cidade dos Meninos e aos recentes acidentes na via em decorrência de trabalhos mal acabados e deficiência na sinalização. Pode-se depreender na fala dos técnicos do arco a expectativa de crescimento sempre em função da chegada de novas empresas, que gerarão muitos empregos; a necessidade de um ordenamento na ocupação do solo; a necessidade de compreensão por parte da população de que precisa dar sua contribuição para o desenvolvimento, mas não há um discurso sobre a necessidade de o poder público retribuir o esforço da população com um serviço público que atenda suas necessidades ou evidências de esforços por parte do estado em aumentar a comodidade para a população ou ainda maior rigor no controle das atividades de algumas empresas, como os casos citados da Cia. Ingá, da chuva de prata da CSA, em Santa Cruz, etc.

Atualmente a área do entorno do arco metropolitano começou a ser ocupada⁸¹ irregularmente de forma que terrenos são vendidos e construções são erguidas em uma área sem qualquer infraestrutura. Não há serviço de água, esgoto ou energia elétrica e várias ruas não têm CEP. Como já foi abordado

⁸¹ Jornal O Globo, pág. 8, de 31/05/2015.

neste trabalho, várias entradas à via foram abertas de forma irregular pelos moradores para facilitar o acesso. Ao contrário do que foi exaustivamente comentado por alguns entrevistados sobre a necessidade de se fazer um planejamento para organizar a ocupação da área, quase 1 ano após a inauguração do trecho C, pelo governo do estado, não há planejamento criado pelas prefeituras ou pelo governo do estado. Conforme informado na imprensa⁸², até o final de 2015 será encaminhado à Assembleia Legislativa – ALERJ um projeto de lei que crie um organismo de governança da Região Metropolitana.

Este problema não é uma exclusividade do arco rodoviário; várias rodovias brasileiras sofrem com a falta de conservação, colocando em risco os usuários⁸³; de acordo com o Jornal O Globo⁸⁴, o DNIT deixou de executar 72 obras previstas em seu orçamento, em 2014. A Confederação Nacional dos Transportes – CNT⁸⁵ lançou em 2014 um estudo denominado Plano CNT de Transporte e Logística 2014⁸⁶ que sugere uma parceria público-privada para um investimento na ordem de R\$ 987 bilhões distribuídos em 2.045 projetos contemplando dois eixos: a) integração nacional e, b) urbana, abrangendo rodovias, aeroportos, portos, hidrovias, ferrovias e terminais de cargas e de passageiros, com o objetivo de atingir a meta de desenvolvimento econômico e social brasileiro.

Um dos pilares do desenvolvimento local é a cidadania participativa e a interação entre os diversos atores sociais, na busca do bem comum, do qual faz parte a sustentabilidade. Para a efetivação deste bem comum é de grande importância a gestão pública que envidará esforços para a materialização das demandas sociais.

⁸² Jornal O Globo, pág. 10, de 01/04/2015.

⁸³ Jornal O Globo, pág. 10, de 05/04/2015.

⁸⁴ Jornal O Globo, pág. 4, de 05/04/2015.

⁸⁵ A CNT foi criada em 1954 e está sediada em Brasília. Em seu sítio eletrônico, se define como uma entidade sindical cuja representatividade abrange 200 mil empresas e 1,9 milhão de trabalhadores da área entre caminhoneiros e taxistas, respondendo pela produção de 12% do PIB nacional.

⁸⁶ Disponível em: www.cont.org.br

A cidadania participativa é uma das bases do desenvolvimento e o grande objetivo é o bem comum. A gestão pública é de fundamental importância, pois ela é a responsável pela concretização das demandas sociais.

Este é um momento em que o Brasil vivencia uma sucessão de escândalos envolvendo o poder público⁸⁷. A operação Lava-Jato envolve as principais empreiteiras do país, nas mãos das quais estão importantes concessões de serviços públicos, como aeroportos, metrô, rodovias, etc. Este escândalo tem proporções que vão além da PETROBRAS, pois é utilizado como justificativa para a demissão de mais de 20 mil trabalhadores dos setores que atuam em torno do setor naval, atingindo diretamente a economia de alguns municípios e paralisando obras⁸⁸. Outro escândalo é a operação Zelotes, de responsabilidade da Polícia Federal, que investiga denúncia de suborno envolvendo conselheiros do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF; pagamento de propinas na construção da ferrovia norte-sul; pagamento de propinas na construção da usina de Belo Monte, etc.

Rio Grande, no Rio Grande do Sul⁸⁹, contabilizava em março 7 mil desempregados, sendo 3 mil vindos de fora do município. A cidade se encheu com “trecheiros”, trabalhadores que percorrem o país acompanhando as obras. Alguns, pela expectativa do crescimento, trouxeram suas famílias e com a estagnação, têm que lidar com o desemprego e a dificuldade em se sustentar. Rio Grande se tornou uma cidade inchada de pessoas, de veículos e com um comércio em crise pela falta de retorno aos investimentos feitos em função das expectativas em torno da PETROBRAS. Em Maragogipe⁹⁰, Bahia, a paralisação das obras do estaleiro Paraguaçu, levou o município à estagnação. Em função das obras, a população buscou capacitação e o comércio local fez investimentos. Porém, dos 7 mil trabalhadores do estaleiro, ficaram pouco mais de 500 em um município que agora tem que conviver com o aumento da violência e o tráfico de drogas.

⁸⁷ Jornal O Globo, pág. 3, de 02/04/2015.

⁸⁸ Jornal O Globo, pág. 37, de 22/03/2015.

⁸⁹ Jornal O Globo, pág. 38, de 22/03/2015.

⁹⁰ Jornal O Globo, pág. 39, de 22/03/2015.

O Índice do Progresso Social⁹¹, divulgado pela organização não governamental *Social Progress Imperative*, avalia os itens: necessidades humanas básicas, fundamentos de bem-estar e oportunidades. São 52 indicadores. O Brasil ocupa a 42ª posição com um padrão considerado meio alto. A variável que mais contribuiu foi fundamentos do bem-estar (acesso ao conhecimento básico, acesso à informação e comunicação, saúde e sustentabilidade dos ecossistemas), seguida de necessidades humanas básicas (nutrição, água e saneamento, moradia e segurança pessoal) e oportunidades (direitos individuais, liberdades individuais, tolerância e inclusão e acesso à educação superior).

A RMRJ foi definida por Mauro Osório algumas vezes durante a entrevista como um desastre. Ao estabelecer uma comparação entre as regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, invariavelmente, o professor comentou que as outras seriam superiores à RMRJ. A população da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH é pouco menos que a metade da população da RMRJ mas o PIB *per capita* (Quadro 16) da primeira é superior, bem como a taxa de urbanização (Quadro 15). Dados da Pesquisa Mensal de Empregos – PME, do IBGE (Quadro 14) mostram as taxas de ocupação e desocupação do mês de abril dos anos de 2014 e 2015. A taxa de ocupação caiu nas três regiões metropolitanas, porém a maior queda se evidencia na RMBH, seguida da RMRJ e com menor índice, a Região Metropolitana de São Paulo – RMSP. A proporção de trabalhadores da indústria em relação à população ocupada caiu na RMBH e na RMSP; no entanto na RMRJ subiu 0,2%, apesar de a proporção de ocupação pela indústria ser bem inferior na RMRJ que nas outras duas regiões metropolitanas.

Na prestação dos serviços públicos de água, esgoto e coleta de lixo (Quadro 17), a RMRJ tem mais de 10% dos domicílios sem rede de esgoto e quase 10% sem receber água tratada. A coleta de lixo cobre quase 100% dos domicílios mas, como os outros dois itens, este também é inferior aos índices das outras regiões metropolitanas. O quadro 18 os dados do IDEB, índice que

⁹¹ Disponível em: <http://www.socialprogressimperative.org/pt/data/spi>

combina desempenho nas avaliações padronizadas do Ministério da Educação rendimento escolar, referente a 2011 e 2013 para as séries finais do Ensino Fundamental e Médio, demonstram que, para o Ensino Fundamental, RMBH e a RMSP superaram as metas para os dois anos. A RMRJ atingiu a meta em 2011 mas não conseguiu em 2013. Com relação ao Ensino Médio, houve queda no desempenho da RMBH mas crescimento nas outras duas regiões metropolitanas.

O índice FIRJAN de desenvolvimento dos Municípios⁹² (quadros 9, 10, 11, 12 e 13) é um levantamento anual que avalia três áreas: trabalho e renda, educação e saúde. Segundo informações da organização, este índice é utilizado pelo Ministério das Comunicações, por prefeituras e por pesquisadores.

Compõem emprego e renda as variáveis: geração de emprego formal, geração de renda formal, absorção de mão de obra local, salários médios do emprego formal e coeficiente de Gini⁹³, que mede a desigualdade. Educação considera das seguintes variáveis: matrículas na educação infantil, abandono no Ensino Fundamental, distorção idade-série no Ensino Fundamental, docentes com ensino superior no Ensino Fundamental, média de horas/aula diárias no Ensino Fundamental, resultado do IDEB no Ensino Fundamental e, finalmente, Saúde que tem em sua composição as seguintes variáveis: número de consultas pré-natal, óbitos por causas mal definidas, óbitos infantis por causas evitáveis e internação sensível à atenção básica (ISAB).

A lista geral do IFDM é encabeçada por um município paulista, Louveira (0,9161), que tem um nível de desenvolvimento considerado alto e muito superior aos municípios cariocas avaliados neste estudo. O Estado do Rio de Janeiro começa a aparecer na lista a partir do 134º lugar, com Resende (0,8349), que tem um índice considerado alto, bem como a capital do estado, que está em 4º lugar ao nível estadual mas em 293º no *ranking* nacional. Se a for feita uma comparação entre a capital carioca com São Paulo e Belo Horizonte ficará evidenciado que a capital paulista está bem distante das duas outras capitais do sudeste, no âmbito geral.

⁹² Disponível em: <http://www.firjan.org.br/ifdm/>

⁹³ O coeficiente de Gini é mede a desigualdade na distribuição da renda, em uma relação de 0 - nenhuma desigualdade e 1 - completa desigualdade.

Itaguaí e Itaboraí, apesar da grande disparidade entre si, tem um nível de desenvolvimento em trabalho e renda considerado moderado. Em dez anos, Itaguaí passou da posição 42 para a 26 se mantendo na qualidade de desenvolvimento moderado. Já Itaboraí saltou de um crescimento regular no 80º lugar no estado para o 44º lugar e para um nível de desenvolvimento moderado. Apesar de não informar números absolutos, assim como o número de pessoas economicamente ativas, os municípios estão acima da média dos municípios (0,6373) e do IFDM – Brasil (0,7320).

O nível de emprego e renda em Itaguaí e Itaboraí é superior à capital do estado. Em Itaguaí é considerado alto, porém próximo ao limite para o moderado e pouco abaixo primeiro lugar do estado (Resende), que aparece bem mais distante do primeiro lugar nacional, que é de Pernambuco (Ipojuca). Já Itaboraí mantém o nível moderado de distribuição de emprego e renda, juntamente com a cidade do Rio de Janeiro.

No que se refere à educação, temos o primeiro lugar nacional dividido entre quatro municípios paulistas. Também é importante dizer, que das 100 primeiras posições, 96 são ocupadas por municípios de São Paulo. O Estado do Rio de Janeiro mostra um alto índice de desenvolvimento representado por aparece Aperibé (0,8940), juntamente com a capital (0,81119) e bem distante de Itaguaí aparece pouco acima da média dos municípios e Itaboraí bem abaixo da média mas ambos com índices considerados moderados.

Na saúde, tanto Itaguaí (0,6888) quanto Itaboraí (0,6075) têm índices de desenvolvimento considerados moderados, mas bem abaixo da média dos municípios. E muito distante do primeiro lugar nacional.

O que se pode observar é que apesar de índices de desenvolvimento considerados moderados de um modo geral, e de um índice considerado alto em termos de distribuição de trabalho e renda, isto não se reflete em bons resultados em educação e saúde.

Apesar de não estar disponibilizado o peso de cada variável na composição do resultado de cada área, sabe-se, por exemplo, que na Saúde, o ISAB alto significa que a maior parte das interações de média complexidade

têm origem em problemas que deveriam ser resolvidos na atenção básica; o que significa que este índice “indiretamente mede a baixa resolutividade da atenção básica”⁹⁴. Conforme a Portaria SAS/MS 221, de 17 de abril de 2008⁹⁵, as causas das internações por condições sensíveis à atenção básica são divididas em 19 grupos:

1. Doenças preveníveis por imunização e condições sensíveis;
2. Gastroenterites infecciosas e complicações;
3. Anemias;
4. Deficiências nutricionais;
5. Infecções de ouvido, nariz e garganta;
6. Pneumonias bacterianas;
7. Asma;
8. Doenças pulmonares;
9. Hipertensão;
10. Angina;
11. Insuficiência cardíaca;
12. Doenças cerebrovasculares;
13. Diabetes *Mellitus*;
14. Epilepsia;
15. Infecção no rim e trato urinário;
16. Infecção da pele e do tecido subcutâneo;
17. Doença inflamatória de órgãos pélvicos femininos;
18. Úlcera gastrointestinal;
19. Doenças relacionadas ao pré-natal e parto.

A Portaria anteriormente citada afirma que todos os grupos de doenças podem ser tratados nas unidades básicas de saúde. Uma leitura da portaria mostra que algumas situações podem ser prevenidas por cuidados com a higiene pessoal e doméstica; outros demandam uma ação do poder público em educar a população sobre alimentação, etc; assim como há situações que

⁹⁴ Disponível em: <http://idsus.saude.gov.br/assets/simplificadas.pdf>

⁹⁵ Disponível em: http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/sas/2008/prt0221_17_04_2008.html

podem ser prevenidas pelo tratamento de água, do esgoto, do lixo, da poluição; formação continuada das equipes de saúde, estruturação das unidades de saúde, campanhas de vacinação mais abrangentes, etc.

Da mesma forma na Educação, não está explicitado em qual ou quais variáveis há necessidade de se investir para que melhore o índice, porém é sabido que a evasão escolar tem uma série de causas, entre elas,

O que fica evidente é que não há uma proporção direta entre o crescimento industrial e um melhor nível dos serviços públicos em saúde e educação.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM⁹⁶, do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD para a RMRJ é composto por três dimensões: Renda, Educação e Longevidade. São 19 municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niteroi, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Rio de Janeiro, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá.

O IDHM da Região Metropolitana do Rio de Janeiro é considerado alto (0,771), sendo a dimensão Longevidade (0,839) a de maior peso, seguida de Renda (0,796) e Educação (0,686). Ocupa a 6ª posição no *ranking* de regiões metropolitanas, onde São Paulo (0,794) ocupa o 1º lugar. A esperança de vida ao nascer é de 75,31 anos e uma renda *per capita* de R\$ 1.130,75. O IDHM da RMRJ é superior ao do Brasil (0,727) e a dimensão que mais cresceu em dez anos foi Educação, com uma expectativa de 9,56 anos de estudo.

Os que vivem em pobreza extrema⁹⁷ são 1,87% da população e o percentual de pobres⁹⁸ é 6,6% e uma taxa de 0,6 para o índice de Gini.

Fazendo parte da RMRJ, o município de Itaboraí tem um IDHM de 0,693, ou seja, médio e assim como a RMRJ a dimensão que mais contribui é a

⁹⁶ Dados de 2010. Referências: 0 – 0,499: muito baixo; 0,500 – 0,599: baixo; 0,600 – 0,699: médio; 0,700 – 0,799: alto; acima de 0,800: muito alto. Disponível em: http://www.pnud.org.br/IDH/Atlas-Regioes-Metropolitanas.aspx?indiceAccordion=1&li=li_AtlasRegioesMetropolitanas

⁹⁷ Indivíduos que vivem em domicílios particulares permanentes, com renda domiciliar em agosto/2010 de até R\$ 70,00 mensais.

⁹⁸ Indivíduos que vivem em domicílios particulares permanentes, com renda domiciliar em agosto/2010 de até R\$ 140,00 mensais.

Longevidade com um índice considerado muito alto (0,813), seguida da Renda(0,690 - baixo) e Educação (0,593 – muito baixo). A esperança de vida ao nascer em Itaboraí é de 73,75 anos. O IDHM de Itaboraí está bem abaixo da média da RMRJ, do estado (0,761), do Brasil (0,727) e do município com maior índice que é São Caetano do Sul/SP (0,862).

Em Itaboraí, 3,31% da população são extremamente pobres; 10,21% são pobres e o índice de Gini é 0,48, representando uma queda em relação a 2000(0,50).

O município de Itaguaí tem um IDHM de 0,715, considerado médio. Também abaixo dos índices para o Brasil, para a RMRJ, para o estado e para o maior IDHM, que é São Caetano do Sul, como citado anteriormente. Assim como na RMRJ e em Itaboraí, a dimensão que mais contribuiu para este valor foi Longevidade (0,814), seguida por Renda (0,703) e Educação (0,638). Índices classificados como muito alto, alto e alto e médio, respectivamente.

Itaguaí tem 95,52% de sua população vivendo no perímetro urbano, com uma expectativa de vida ao nascer de 73,84 anos, valor pouco acima de Itaboraí e abaixo da RMRJ.

A população de Itaguaí tem um percentual de 2,81 expostos à pobreza extrema e 8,95% de pobres. Um índice de Gini equivalente a 0,47.

Diante das análises feitas, pode-se afirmar que a RMRJ ou os municípios aqui estudados não atendem às características da composição de um território. As regras de convivência e os objetivos da localidade não são definidos de forma igualitária, tendo a população um peso menor ou quase nulo nas decisões. Mesmo as vocações locais são definidas por atores externos e as ações e os problemas locais, ignorados. A legislação, apesar do medo da prisão, como disse Vicente Loureiro, não é suficiente para convencer autoridades e técnicos da necessidade de seu cumprimento e da preservação do meio ambiente. Outra questão é que ao comparar as regiões metropolitanas, ficou evidenciado o menor aproveitamento dos trabalhadores locais na RMRJ e mesmo da indústria em um local assim “vocacionado”. Finalmente, não há oferta

de serviços públicos e infraestrutura de forma suficiente e de boa qualidade a fim de melhorar a qualidade de vida da população local.

Deste modo, o desenvolvimento local mostra-se como uma faceta do capitalismo que, nas condições em que se encontram a RMRJ apresenta-se como uma miragem.

O que podemos perceber é que ainda há um extenso caminho a ser percorrido na sociedade brasileira rumo ao desenvolvimento local. É necessário que a população seja instruída no sentido de reconhecer as características que delimitam seu território. É necessário saber quais interesses cada ator representa e com quais deles o indivíduo participativo, cidadão, se identifica.

Não há como buscar o bem-estar possível sem reconhecer os interesses de classe e os consequentes conflitos sociais. Não há bem comum sem educação pública de qualidade, saúde pública de qualidade, ruas calçadas, água, esgoto e lixo tratados e para todos, emprego, lazer, etc. Os municípios retratados neste trabalho são alvo de megaempreendimentos com altíssimos investimentos, trazendo mais poluição para as já consolidadas zonas de sacrifício porém, quem mora nestes locais dispõe de uma estrutura mínima para viver, muito diferente até mesmo da periferia da cidade do Rio de Janeiro. Não há uma relação dialética entre os municípios abordados neste trabalho e a política aplicada, impedindo que os mesmos tracem um caminho próprio de desenvolvimento.

Bibliografia

ACSELRAD, H. Mapa dos Conflitos Ambientais. Disponível em <http://www.olharvirtual.ufrj.br>. Acesso em 14 de novembro de 2006.

_____. Conflitos Ambientais no Brasil. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2004.

_____. Cuatro tesis sobre políticas ambientales ante las coacciones de la globalización. Disponível em <http://www.etter.ippur.ufrj.br/publicacoes>. Acesso em 14 de julho de 2011.

_____. Descaminhos da “riqueza sustentável”. Disponível em <http://www.etter.ippur.ufrj.br/publicacoes>. Acesso em 14 de julho de 2011.

_____. JUSTIÇA AMBIENTAL – novas articulações entre meio ambiente e democracia. Disponível em <http://www.etter.ippur.ufrj.br/publicacoes>. Acesso em 14 de julho de 2011.

_____. Sustentabilidade e articulação territorial do desenvolvimento brasileiro. Disponível em <http://www.etter.ippur.ufrj.br/publicacoes>. Acesso em 14 de julho de 2011.

_____. Zoneamento Ecológico-econômico – entre ordem visual e mercado-mundo. Disponível em <http://www.etter.ippur.ufrj.br/publicacoes>. Acesso em 14 de julho de 2011.

_____. BERMANN, C. ALMEIDA, A. W. BRANDAO, C. A. CARNEIRO, E. LEROY, J.P. LISBOA, M. MELLO, C. MEIRELLES, J. MILANEZ, B. NOVOA, L.F. ODWYER, E.C. RIGOTTO, R. SANTANA JUNIOR, H.A. VAINER, C.B. ZHOURI, A. Desigualdade ambiental e acumulação por espoliação: o que está em jogo na questão ambiental? E-cadernos CES (Online), v. 1, p. 164-183, 2012.

_____. LEROY, J. Projeto Brasil Sustentável e Democrático. In: Novas Premissas da Sustentabilidade Democrática. Rio de Janeiro, FASE – Brasil Sustentável e Democrático. Cadernos de Debate, :1999.

ALTVATER, E. O preço da riqueza, São Paulo, Editora UNESP, 1995.

ARELARO, L. R. G. Formulação e implementação das políticas públicas em educação e as parcerias público-privadas: impasse democrático ou mistificação política? In *Educação & Sociedade*, Outubro de 2007, vol.28, no.100, p.899-919. ISSN 0101-7330.

Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-73302007000300013&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11/2013

BANERJEE, S. B. Quem sustenta o desenvolvimento de quem? O desenvolvimento sustentável e a reinvenção da natureza In Guerra, M. e Fernandes, L. (orgs). *Contra-Discurso do Desenvolvimento Sustentável*, Pará, UNAMAZ, 1983.

BENJAMIN, C. A Opção Brasileira. Contraponto, Rio de Janeiro, 1998.

BORN, G. , BORN, R e GUNN, L, Progresso na implementação dos acordos da Rio-92 e subseqüentes conferências pertinentes da ONU In In Brasil 2002: a sustentabilidade que queremos, Rio de Janeiro, Projeto Brasil Sustentável e Democrático/CUT/FASE, 2002.

BRANDÃO, Carlos. Território & Desenvolvimento – As múltiplas escalas entre o local e o global. São Paulo, Editora UNICAMP, 2009

BRESSER-PEREIRA, L.C. Do ISEB e da CEPAL à Teoria da Dependência. In: *Intelectuais e Política no Brasil: A Experiência do ISEB*. Revan. Rio de Janeiro. 2005. 201 – 232.

BRUSEKE, Franz. J. O Problema do Desenvolvimento Sustentável. In: VIOLA, Eduardo et all (org) *Meio ambiente, Desenvolvimento e Cidadania: Desafios para as Ciências Sociais*. Editora Cortez. Santa Catarina, 1995, P.29-40.

BUARQUE, S. C. Metodologia de planejamento do desenvolvimento local e municipal sustentável. Material para orientação técnica e treinamento de multiplicadores e técnicos em planejamento local e municipal. INCRA/IICA, Brasília, 1999. Disponível em: <http://www.iica.org.br/docs/publicacoes/publicacoesiica/sergiobuarque.pdf>. Acesso em: 04/07/2014.

CACCIA-BAVA, S., PAULICS, V., SPINK, P. (Orgs.) Novos contornos da gestão local: conceitos em construção. São Paulo, Pólis; Programa Gestão Pública e Cidadania – EAESP/FGV, 2002.

CASTRO, J.A. Avaliação de políticas públicas. Disponível em: http://cdn.fee.tche.br/publicacoes/cota_base_zero/02.pdf. Acesso em: fev./2014.

CARVALHO, D. F. Desenvolvimento sustentável e seus limites teóricos-metodológicos In Guerra, M. e Fernandes, L. (orgs). Contra-Discurso do Desenvolvimento Sustentável, Pará, UNAMAZ, 1983.

Cidades portuárias, interesse nacional, competitividade marítima e desenvolvimento urbanístico In Metrôpoles. Disponível em: <http://www.aml.pt/webstatic/publicacoes/periodicas/metropoles/html/docs/metropoles05b.pdf>. Acesso em 02 de abril de 2011.

CMMAD - COMISSÃO MUNDIAL DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. Nosso Futuro Comum (Relatório Brundtland). Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1991.

COLETIVO BRASILEIRO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL. Desigualdade ambiental e acumulação por espoliação: o que está em jogona questão ambiental? Disponível em: <http://www.ces.uc.pt/ecadernos/media/ecadernos17/07.ColetivoBras.Pesq.DesigualdadeAmbiental.pdf>. Acesso em: agosto de 2014.

COLOMBO, M. T e SEYDELL, M. R. R. Desenvolvimento versus preservação ambiental: estudo de caso - Rodoanel. Anais do Encontro de Iniciação Científica da PUC-Campinas. 26ve 27 de outubro de 2010. Disponível em: https://www.puc-campinas.edu.br/websist/portal/pesquisa/ic/pic2010/resumos/2010923_16635_379135473_resema.doc. Acesso em 15/11/2014.

DREIFUSS, R. A. Transformações: Matrizes do Século XXI. Rio de Janeiro, Editora Vozes, 2004, Parte I.

DOS SANTOS, T. A Teoria da Dependência. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2000.

DOWBOR, L. Políticas nacionais de apoio ao desenvolvimento local: empreendedorismo local e tecnologias sociais *In* Revista de Administração Pública – RAP, Vol. 39 (2), págs. 187-206. Rio de Janeiro, Mar./Abr., 2005.

_____. A Formação do Capitalismo Dependente no Brasil. Editora Brasiliense. São Paulo, 1982.

FAINGUELERNT, M. B. O BNDES também é responsável pela violação de direitos nas obras para Copa e Olimpíadas. *In* Jornal dos Economistas, nº 277, RJ, agosto/2012.

FALETTO, E. & CARDOSO, F.H.. Dependência e Desenvolvimento na América Latina: Ensaio de Interpretação Sociológica. Rio de Janeiro: Editora LTC, 1970.

FAURÈ, Y.A. e HASENCLEVER, L. O desenvolvimento local no Estado do Rio de Janeiro – Estudos avançados nas realidades Municipais, Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editoriais, 2005.

FERNANDES, M. Desenvolvimento sustentável: antinomias de um conceito *In* Guerra, M. e Fernandes, L. (orgs). *Contra-Discurso do Desenvolvimento Sustentável*, Pará, UNAMAZ, 1983.

FIRJAN - Avaliação dos impactos logísticos e socioeconômicos da implantação do arco metropolitano do Rio de Janeiro, *In* Estudos para o desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro, Julho/2008. Disponível em: www.firjan.org.br. Acesso em: 03/2010.

_____.COMPERJ - Potencial de desenvolvimento produtivo *In* Estudos para o Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro - nº 1 - maio 2008 – Firjan – elaboração técnica FGV – Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: www.firjan.org. Acesso em: 15/06/2012.

_____. Decisão Rio – Investimentos 2012/2014 – FIRJAN, fev. 2012. Disponível em: www.firjan.org. Acesso em: 15/06/2012.

_____. Decisão Rio – Investimentos 2010/2012 – FIRJAN, fev. 2010. Disponível em: www.firjan.org.

_____. Mapa do Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro: 2006-2015. Rio de Janeiro: Sistema FIRJAN/DCO, 2006. Disponível em: www.firjan.org. Acesso em: 07/10/2009.

FIORI, José Luís. Em busca do dissenso perdido: ensaios críticos sobre a festejada crise do Estado. Rio de Janeiro, Insight Editorial, 1995.

FÓRUM NACIONAL DE REFORMA URBANA, Plataforma nacional pelo direito à cidade – 10 pontos para a “cidade que queremos” In In Brasil 2002: a sustentabilidade que queremos, Rio de Janeiro, Projeto Brasil Sustentável e Democrático/CUT/FASE, 2002.

FRAGOSO, A. Desenvolvimento participativo: um sugestão de reformulação conceptual *In* Revista Portuguesa de Educação, vol. 18, ano 001, Universidade de Minho, Braga, Portugal, pp. 23 -51, 2005.

_____. Contributos para o debate teórico sobre o desenvolvimento local: Um ensaio baseado em experiências investigativas. Revista Lusófona de Educação, Lisboa, 2005, nº 5, págs. 63-83. Disponível em: <http://www.scielo.oces.mctes.pt/pdf/rle/n5/n5a04.pdf>. Acesso em: 02/07/2014.

FURTADO, Celso. O mito do desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: Zahar, 1974

_____. Pequena introdução ao desenvolvimento. São Paulo: Editora Nacional, 1980.

GANEM, A., PATRÍCIO, I. e MALTA, M. Da teoria política à teoria econômica: liberdade, riqueza e desenvolvimento econômico. Trabalho apresentado no V Encontro da Associação Brasileira de Ciência Política, 2006. Disponível em: http://cienciapolitica.servicos.ws/abcp/cadastro/atividade/arquivos/21_7_2006_1_7_46_25.pdf . Acesso em março/2012.

HERCULANO, S. Em busca da boa sociedade. Niterói: EduFF, 2006.

_____. (org.) Oficina sobre impactos sociais, ambientais e urbanos das atividades petrolíferas: O Caso de Macaé (RJ), Rio de Janeiro, LACTA/PPGSD/UFF/CNPq, 2010

IBGE. VII Recenseamento Geral do Brasil. Série Regional. Volume 1 – Tomo XII – 1ª Parte . Guanabara, 1968.

JACOBI, P. Poder local, políticas sociais e sustentabilidade. *Saúde e Sociedade* 8 (1): 31-48, 1999. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/sausoc/v8n1/04>. Acesso em janeiro/2015.

KERSTENETZKY, C. L. . Welfare state e desenvolvimento. Rio: *Dados*, v. 54, p. 129-156, 2011.

LA ROVERE, E. L. 1993. Os Problemas da Avaliação de Impacto Ambiental no Brasil. INESC, Brasília, 1993.

MACHADO, J. G. R e PAMPLONA, J. B. A ONU e o desenvolvimento econômico: uma interpretação das bases teóricas da atuação do PNUD *In Economia e Sociedade*, Campinas, v. 17, n1 (32), p. 53-84, abril de 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ecos/v17n1/a03v17n1.pdf> . Acesso em abril/2013.

MARCIAL, E. C. & GRUMBACH, R. J. Cenários prospectivos: como construir um futuro melhor. Rio de Janeiro, FGV, 2008.

MARTINS, José de Souza. O poder do atraso – ensaios de Sociologia da história lenta. São Paulo: Hucitec, 1994.

MILANI, C. Teorias do capital social e desenvolvimento local: lições a partir da experiência de Pintadas (Bahia, Brasil). IV Conferência Regional ISTR-LAC, 08-10 de outubro de 2003, San José, Costa Rica. Disponível em: <http://www.lasociedadcivil.org/docs/ciberteca/carlosmilanip.pdf>. Acesso em: 04/07/2014.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Manual de Avaliação Ambiental Estratégica. Brasília, 202. Ministério do Meio Ambiente, 91 pp.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Debates sobre definições estratégicas sobre a política portuária. Brasília, 2006. Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/>. Acesso em 02 de abril de 2001.

MONIÉ, Frédéric e VIDAL, Soraia M. do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva In RAP (40), Rio de Janeiro, nov/dez. 2006

MONTIBELLER-FILHO, G. O Mito do Desenvolvimento Sustentável. Meio Ambiente e Custos Sociais no Moderno Sistema Produtor de Mercadorias. Florianópolis. Editora da UFSC, 2008.

MORAES, A. C. B. Contribuições para a Gestão da Zona Costeira do Brasil. Elementos para uma Geografia do Litoral Brasileiro. São Paulo, Edusp, Editora Hucitec, 1999, caps. 5 e 6.

MULS, L. M. O desenvolvimento econômico local do município de Itaguaí: o capital social e o papel das micro, pequenas e médias empresas. Tese de Doutorado, RJ, 2004.

_____. Desenvolvimento local, espaço e território: o conceito de capital social e a importância da formação de redes entre organismos e instituições locais In Revista Economia, Brasília(DF), v.9, n.1, págs.1–21, jan/abr 2008. Disponível em: http://www.anpec.org.br/revista/vol9/vol9n1p1_21.pdf, Acesso em: 10/07/2014.

NOGUEIRA, J. E. I. El modelo territorial metropolitano In Los Monográficos de B.MM nº 5

OLIVEIRA, Francisco de, Aproximações ao enigma: o que quer dizer desenvolvimento local? São Paulo, Polis, Programa de Gestão Pública e Cidadania,/EAESP/FGV, 2001.

OSÓRIO, M. Rio Nacional, Rio Local. Mitos e visões da crise carioca e fluminense. Rio de Janeiro, Ed. SENAC, 2005

_____. Desafios para o Estado do Rio de Janeiro In Jornal dos Economistas. nº 282, RJ, janeiro/2013, págs. 5 e 6.

_____. Entrevista concedida ao Jornal dos Economistas, nº 277, RJ, agosto/2012, págs. 3 e 4.

_____. SOBRAL, B.L.B., CARVALHO, G., FILGUEIRAS, M. Plano diretor estratégico de desenvolvimento sustentável da meso-região do arco metropolitano do Rio de Janeiro – Análise da dinâmica espacial dos complexos logísticos-produtivos e recomendações para o maior impacto positivo dos empreendimentos estruturantes, Rio de Janeiro, fevereiro/2011.

PÁDUA, J. A. e PACHECO, T. Plataforma de princípios básicos para a sustentabilidade que queremos In Brasil 2002: a sustentabilidade que queremos, Rio de Janeiro, Projeto Brasil Sustentável e Democrático/CUT/FASE, 2002.

PAULA, D. A. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil *In* Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, págs. 142-156, jul. / dez. 2010. Disponível em: http://www.sbhc.org.br/arquivo/download?ID_ARQUIVO=30. Acesso em: 14/01/2014.

PEREIRA, R. A. de C. e FERREIRA, P. C. Efeitos de Crescimento e Bem-estar da Lei de Parceria Público-Privada no Brasil. *In* Revista Brasileira de Economia, Junho de 2008, vol.62, no.2, p.207-219. ISSN 0034-7140. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71402008000200005&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11/2013.

REDCLIFT, M. R. Os Novos Discursos da Sustentabilidade In Guerra, M. e Fernandes, L. (orgs). *Contra-Discurso do Desenvolvimento Sustentável*, Pará, UNAMAZ, 1983.

ROBERTSON, S. L. A. Estranha não morte da privatização neoliberal na Estratégia 2020 para a educação do Banco Mundial. *In* Revista Brasileira de Educação, Ago 2012, vol.17, no.50, p.283-302. ISSN 1413-2478. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-24782012000200003&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11/2013

RUA, M. G. Análise de Políticas Públicas: conceitos básicos. Disponível em: <http://projetos.dieese.org.br/projetos/SUPROF/AnalisepoliticaspUBLICAS.PDF>. Acesso em: 19/08/2014.

SACHS, I. Rumo à Ecosocioeconomia. Teoria e Prática do Desenvolvimento. In Vieira, P. (org.). São Paulo. Cortez, 2007.

SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI, Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

SILVA, A. A Predação do Social. Niterói - RJ: EDUFF , 1997

SILVA, C. L. e RAULI, F. C. Avaliação de políticas públicas para o desenvolvimento sustentável: um estudo de caso dos programas de educação de Curitiba de 1998 A 2005. Semestre Económico, v. 12, No. 23, pp. 77-96 - ISSN 0120-6346 – janeiro - junho de 2009. Medellín, Colombia.

SINGER, Paul. O “milagre brasileiro”, causas e consequências. Ao Paulo: Cadernos CEBRAP e Brasiliense, 1975.

SISODIA, R. S., SHETH, J. N., WOLF D. B. O segredo das empresas mais queridas. Porto Alegre, Bookman, 2008

TAVARES, E. M. F. Avaliação de políticas públicas de desenvolvimento sustentável: dilemas teóricos e pragmáticos *In* HoloS, Ano 21, RN, maio/2005. Disponível em: http://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/HOLO_S/article/view/63/69. Acesso em: 04/07/2014.

TOLENTINO, J & SOARES, J.L. Companhia Mercantil e Industrial Ingá: “A bomba de Itaguaí”. *In*: ACSELRAD, Henri. Conflito social e meio ambiente no Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004.

VIÉGAS, R. N. Desigualdade ambiental e “zonas de sacrifício”. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=121969 . Acesso em 02/09/2013.

WALLERSTEIN, I. Após o Liberalismo – Em busca da reconstrução do mundo. Rio de Janeiro, Vozes, 1995.

ANEXOS

Entrevista 01

Julia Nicolau Butter

**Especialista da Gerência de Competitividade Industrial e Investimentos/
FIRJAN**

Data: 09/07/2012

Susana: De que forma o arco metropolitano contribuirá para projetar o Rio de Janeiro no cenário nacional e, em especial, Itaguaí e mesmo a Zona Oeste do Rio de Janeiro, Campo Grande e Santa Cruz, que têm dois distritos industriais?

Júlia: o arco vai ser muito importante para a região de Itaguaí e também para todos os municípios por onde ele vai passar. O arco metropolitano tem um total de 144 km – 72 km do que se chama ‘trecho virgem’ e os outros 72 km de estradas que já existem e que vão ser adequadas para formar o arco metropolitano, ligando desde Itaguaí até Itaboraí. E agora existe a possibilidade de retomar o projeto original que era para uma ligação da região de Itaguaí até a RJ 114, se não estou enganada, fazendo a ligação com Maricá pois, futuramente terá um porto em Maricá.

Então, vai ser uma via extensa; se for olhar a extensão dela por completo, e ela vai ter uma série de importâncias: a primeira é desafogar o trânsito nas estradas que estão sobrecarregadas atualmente, na Dutra e outras rodovias que estão mais saturadas com o transporte de carga e o transporte de pessoas. Às vezes usam até a própria rodovia para se locomover de uma cidade para outra. De Duque de Caxias para Nova Iguaçu, a pessoa pega a Dutra; não pega uma via interna. Então, elas estão mais do que saturadas. Então, a primeira importância vai ser desafogar um pouco o trânsito que já existe. O gargalo que já existe.

Uma outra importância é no ‘trecho virgem’; é atrair empresas para se instalarem no entorno deste chamado ‘trecho virgem’, que é de fato, um trecho que tem área disponível à vontade e que estão tendo interesse. Não sei te dizer,

na verdade, quantas empresas manifestaram interesse e talvez valha a pena saber com a CODIN, que é o órgão do estado que vê a questão dos terrenos. Ver quantas empresas tem ou não; o quanto de interesse tem ou não. Porque a gente sabe que existem uma série de empresas interessadas nisso. Se a rodovia permite uma ligação rápida, os custos tendem a ser menores. A gente aqui na FIRJAN tem um estudo que avalia o impacto do arco metropolitano, de 2008. O arco tinha três anos. Era pra ficar pronto em 2010, 2012, agora 2014, mas esse estudo traz uma estimativa de impacto que o arco logístico vai trazer nesses municípios por onde ele vai passar e alguns municípios que estão próximos.

A estimativa é que para empresas que queiram movimentar carga através do porto de Itaguaí, seja importação e exportação, o arco pode representar uma redução de até 20% do custo. Então, naturalmente, os empresários estão atentos a esta oportunidade de se instalar próximos ao arco metropolitano. Com isso, o que vai acontecer? Você tem imediatamente: geração de empregos para a região como um todo. Por um lado cria oportunidades, mas também o desafio de garantir infra-estrutura, garantir ocupação adequada; evitar a favelização, ocupação desordenada da região também. Então, ele traz oportunidade para as empresas que queiram se instalar aqui, fazer a movimentação através do porto de Itaguaí. Tanto os municípios mais próximos quanto os municípios que estão lá pro lado de Itaboraí, Maricá. Quem quiser fazer a movimentação através do porto de Itaguaí, ou mesmo a ligação entre esses municípios. Chega uma carga do porto de Itaguaí e quer levar até Duque de Caxias, e rapidamente fazer o escoamento dessa carga através do arco metropolitano. Então, as empresas estão, na verdade, atentas, de olho. Pode ter uma questão do cronograma, não está pronto ainda, houve atrasos, mas o fato é que o arco vai provocar um impacto gigantesco na região metropolitana com um todo, em particular na região ali próxima, de Itaguaí, Santa Cruz, Seropédica; todos aqueles municípios ali, e como Seropédica não está disponível ainda, provavelmente vai provocar um impacto muito grande.

Susana: Esse projeto tem a característica de atrair migração. Itaguaí já é um município inchado, favelizado; e essa população que vem pra trabalhar nesses projetos não volta pra casa. E há uma dificuldade em fazer essas pessoas voltarem pra casa. Não dá simplesmente pra pegar essas pessoas e dizer: “acabou, vão embora!” Precisa ter estrutura nesses municípios. Essas pessoas ocupam a cidade e a cidade não tem estrutura para recebê-las. Não é só a questão da ocupação, mas saúde, lazer, educação, saneamento básico... Sabemos, por exemplo, que Itaguaí, mesmo Campo Grande, Santa Cruz, principalmente, não têm saneamento, não têm cobertura de asfalto e mesmo paralelepípedo em todas as ruas, não têm escolas para todos hoje.

Que ações têm sido pensadas para traçar um cenário diferente? A CSA na sua instalação fez um convênio com o SENAI. Foi criada uma escola em parceria com o estado. Mas essas ações não satisfazem a necessidade e com o arco isso vai crescer muito mais. Quais as ações que estão sendo pensadas?

Júlia: Na verdade as ações passam por uma iniciativa do poder público também. Se só as empresas, a iniciativa privada se mobilizar, não vai de fato resolver todo o problema. É necessária uma ação conjunta. Iniciativas dessas, como da CSA é uma contrapartida, na verdade, extremamente benéfica, porque a empresa vem, se instala na região, se apropria das oportunidade, mas gera também, além de emprego... participa dessa oportunidade, da geração de parte da infra-estrutura que vai ser necessária. O que você comentou, a vinda das pessoas... é inevitável! Onde tem oportunidade, as pessoas vêm; seja de outras partes do Brasil e até de outras partes do mundo. O mundo como a gente olha atualmente, está em crise. Outros países menos desenvolvimento, como o Haiti... A quantidade de haitianos que está entrando no Brasil é muito grande e eles estão vindo muito para trabalhar na construção civil. Mais até em São Paulo que no Rio, mas cada vez vamos observar mais pessoas vindo trabalhar aqui. Aí é muito importante o seguinte. Primeiro, entender que essas pessoas virão. Isto é um fato. Não tem como frear a vinda das pessoas. Então, como é que a gente se aproveita dessa oportunidade? 1) as pessoas vão trabalhar na

construção desse empreendimento. Elas precisam ser capacitadas na construção civil; 2) depois que passar a fase da construção civil é que é o maior perigo. Que às vezes acaba o empreendimento e a pessoa fica sem emprego, não tem como voltar para sua terra e ela fica ali, numa região favelizada, sem emprego, saneamento, lazer, enfim, uma série de quesitos básicos. O desafio é que essas pessoas que estão na construção civil serem capacitadas para depois trabalhar na operação de fato; quando o empreendimento estiver operando. Porque assim você garante, de fato, já que aquela pessoa vai ficar, você garante de fato que ela vai contribuir para a economia local. Ela vai se apropriar do gasto público, da infra-estrutura oferecida pelo serviço público. E é nesse sentido, de uma concentração por parte de poder público, tanto no nível estadual quanto no nível municipal de preparar essa infra-estrutura, por exemplo: reservando áreas para ocupação empresarial e áreas para ocupação habitacional. Então, é o primeiro passo que tem que ser feito. Então, eu diria que você... essa é uma área industrial, essa é uma área residencial, você já está colocando, já está planejando a ocupação da sua cidade. Incorporar, na verdade, o impacto desses empreendimentos no plano diretor das cidades é fundamental. Boa parte dos municípios do estado está desatualizada, não está considerando o impacto desses grandes empreendimentos. É preciso que primeiro os próprios municípios e prefeituras revisitem seus planos diretores para ver se esses planos estão contemplando os impactos desses empreendimentos grandes. Então, se cada município, se cada prefeitura fizer o exercício de incorporar em seu plano diretor esse impacto, de ocupação da população... a partir disso, você pode fazer uma estimativa de quantas escolas serão necessárias, qual a rede de saneamento básico será necessária, estrutura de saneamento, logística, quantos investimentos eu vou ter que fazer em pavimentação de ruas, em alargamentos, em construção...de tudo, na verdade. Então, é muito importante esse planejamento. Até na FIRJAN a gente já tinha identificado essa questão que você falou; na verdade, é que vários empreendimentos vão demandar uma infra-estrutura grande das regiões, porque não adianta você levar um grande empreendimento se não tiver uma grande

infra-estrutura local, você vai ter uma grande empresa e uma grande região favelizada que não vai poder aproveitar o máximo de todo aquele potencial e aí o sistema FIRJAN realizou uma série de eventos, está organizando, na verdade... começou no ano passado, chamado “Visões de Futuro” e é um seminário que olha pra daqui a cinco a quinze anos a frente, justamente pra tentar tirar um pouco o olhar dos eventos esportivos e falar assim: e as outras coisas que estão acontecendo no estado? Qual é o impacto que elas vão gerar e qual a infra-estrutura que vai ser necessária? E nesses eventos em cada região do estado, a gente convoca empresários e prefeitos da região para debater em conjunto, justamente sobre o que tem que ser feito hoje para que a região fique preparada para o futuro. Tanto individualmente, em cada um dos municípios, quanto de forma integrada, porque muitas vezes quando você pensa no município, por exemplo, se você olhar Itaguaí, Seropédica, Santa Cruz, que até é bairro do Rio, mas acaba sendo vizinho ali, você tem que pensar de forma integrada, não pode pensar só de forma como um município isoladamente. Como cada município pode individualmente se preparar e como de forma integrada precisam atuar. Muitas vezes, por exemplo, você precisa construir um hospital, mas cada município precisa ter um grande hospital? Não. Se eles fizerem uma instituição consorciada, os três ou quatro municípios podem financiar a construção de um que fique no meio do caminho. E que atenda a todos aqueles municípios ali da região, por exemplo, ou se identificarem, fizerem a estimativa de quanto de população cabe... pegarem estudos já existentes do arco metropolitano ou do COMPERJ e avaliarem cada estimativa de emprego que vai ser demandada, opa! Parte dessa população vai para o meu município! Quanto eu tenho que investir em escola? Ah, tá bom. Então, prá cada empresa que quiser se instalar aqui, que eu for conceder uma área prá incentivo fiscal, de repente, prá conceder à empresa, a contrapartida já vai ser a construção de uma escola. Mas tendo números em mãos é possível... junto com a iniciativa privada, construir isso e a iniciativa privada pode ajudar a suprir, eventualmente, recursos que não tenham no poder público; ajudar a construir uma escola que vai da administração municipal.

Então, é muito importante que cada prefeitura avalie os estudos já existentes de impacto desses estudos e incorpore em seu plano diretor e desde já comece a colocar... olhar prá frente, mas é um exercício muito difícil. Muitas vezes o prefeito em exercício olha o mandato dele e aí a dificuldade é fazer enxergar que tem ações que ele vai fazer hoje e muitas vezes o impacto de fato vai ser lá na frente, mas é muito importante que esse exercício seja feito agora. Caso contrário, todas essas oportunidades que vão ser geradas podem não ser aproveitadas ao máximo, se esse exercício de olhar para o futuro e começar a preparar a região não for feito. Então, um dos caminhos é: olhar os estudos de impacto que já existem, incorporar ao plano diretor para que a cidade possa incorporar ao seu planejamento, inclusive orçamentária; tratar as estratégias necessárias. Muitas vezes tem a empresa que está disposta. Assim como uma CSA, outras grandes empresas estão dispostas a colaborar. Então, de que forma? Elas têm que saber como. Se o gestor municipal ou estadual souber exatamente o que vai ser necessário. Para isso é necessário olhar os estudos de impacto que já existem. Do COMPERJ, do Arco Metropolitano, da expansão do Porto de Itaguaí, enfim, de todos os empreendimentos que estão acontecendo aqui no estado.

Susana: E o seminário Visões de futuro? Já aconteceu na área do COMPERJ e na área de Itaguaí?

Júlia: Já. Já aconteceu, inclusive está sendo produzido um material para ser entregue, em matéria de relatórios pra toda essa região, a ser entregue pelos empresários às autoridades dessas regiões, justamente com propostas do que deve ser feito para preparar a região.

Susana: Você tem alguma coisa sobre essa região, Itaguaí, Zona Oeste do Rio?

Júlia: Especificamente, não. A gente vai ter nesses relatórios. O que foi diagnosticado, na verdade, é um pouco do que eu já falei: as áreas... existem

uma série de áreas disponíveis que têm que ser preservadas, quer dizer, a ocupação tem que ser planejada. A gente identificou de cara. Itaguaí, então, e municípios como Seropédica, existem muitas áreas disponíveis. Essas áreas vão virar o que? Ocupação irregular? As empresas que querem ir prá lá, não só as novas empresas, mas como é que você planeja a vinda das empresas que vão gerar empregos com a ocupação da população. O Arco Metropolitano... a ideia é que você não tenha casas coladas na estrada. O que acontece muito aqui no Brasil. Muitas vezes a rodovia, ela é um indutor do crescimento econômico. Você pode ver que boa parte das ocupações de comércio, indústria, até portuária mesmo, se dá ao longo das rodovias, porque é próximo. Só que se você tem uma ocupação à margem da rodovia, você prejudica eventuais ampliações, eventuais adequações daquela rodovia, realização de obras, melhoria, de tudo! Então, a ideia é o seguinte: como é que eu garanto a ocupação do entorno do Arco Metropolitano de forma planejada, de forma que ele tenha esse aproveitamento máximo. Se o Arco Metropolitano virar uma rodovia urbana, virar uma via urbana, ele vai perder a sua função. A via Dutra, por exemplo... Ela é uma rodovia? É, mas boa parte do seu uso é para via urbana, então, são pessoas que vão de um município a outro e passam... às vezes nem é da baixada fluminense para o Rio, não. Às vezes, vans de Caxias para Nova Iguaçu. Porque? Porque não tem ligação interna adequada. Então, assim, se o Arco Metropolitano for uma segunda alternativa pra que haja locomoção das pessoas e não apenas ao transporte de carga, e não se garanta uma ocupação, planejamento urbano adequado ali daquela região, não vai funcionar. Então, você tem que ter o Arco Metropolitano, rodovias, pequenas vias acessórias para que as empresas se instalem próximas; de repente fica mais fácil criar um condomínio industrial; no condomínio industrial você consegue dotar aquele condomínio com a infra-estrutura adequada pra atração de empresas. Então, uma empresa quando ela vem, o que ela quer? Ela quer: terreno Disponível. Tem que ter energia elétrica, gás, banda larga, água, estrutura de saneamento básico. E tem que ser fácil chegar e sair da minha empresa. Mão de obra tem que ser acessível, então, assim, como é que eu

garanto a ocupação das empresas e das pessoas de forma planejada? Pra evitar justamente, que essas áreas disponíveis sejam ocupadas da forma errada. Essa é uma coisa triste que a gente identificou naquela região ali. A ocupação populacional e industrial.

Susana: Estas questões têm que ser de iniciativa do poder público, mas existe algum contato, algum acerto, mesmo que inicial, do governo estadual, do governo municipal do Rio, de Itaguaí, com o Sistema S (SESI, SENAI)?

Júlia: Da nossa parte, a gente sempre ajuda da seguinte forma: toda vez que vem uma empresa pra investir no Rio, a gente entra como aconteceu com a CSA. O SENAI entra como braço para a capacitação empresarial. Muitas vezes para essas empresas estrangeiras, uma das exigências, vamos dizer, requisitos, é a mão de obra qualificada. Elas não olham se tem área disponível, se tem incentivo fiscal. Elas querem saber o seguinte: eu vou ter mão de obra qualificada? Não adianta o empresário fazer um grande investimento e não ter a mão de obra para trabalhar aqui. Ele vai ter um custo elevadíssimo de trazer estas pessoas de fora ou dele próprio capacitar, então, o sistema S, através do SENAI, está representado nas negociações para a vinda dessas empresas para cá, para garantir a capacitação da população para a região onde a empresa vai se instalar. Então, para que aquela população local aproveite o benefício de ter uma empresa daquela e a mão de obra que está vindo de fora se beneficie daquilo, então, vem uma empresa para Itaguaí e as pessoas que vivem em Itaguaí não poderem trabalhar por falta de qualificação. Não faria sentido. Uma situação muito emblemática que aconteceu foi com a vinda da Nissan, no estado do Rio de Janeiro, no sul fluminense. A Nissan colocou como pré-requisito que ela precisava de uma carta de intenções, documento formalizando que haveria capacitação profissional e aí foi feito um convênio do SENAI com a Nissan, com o envolvimento do estado, que o SENAI vai capacitar profissionais da região para trabalhar na fábrica da Nissan de acordo com os requisitos que a Nissan necessita. A mesma coisa foi com a CSA: uma equipe do SENAI foi para a

Alemanha, para identificar exatamente qual era o tipo de curso, o que eles precisavam, quais eram as habilidades e técnicas necessárias, para estruturar o curso, quais profissionais, para capacitar as pessoas daquela região para que elas pudessem trabalhar na CSA. Então, nesse sentido, assim, o sistema S entende que é muito importante ajudar na questão da população local ter as condições necessárias de trabalhar naquelas empresas, naqueles empreendimentos que estão acontecendo naquela região. Então, a nossa participação em termos de qualificação acontece através do SENAI, seja construindo escolas ou aproveitando instalações, ou até, muitas vezes, só levando a expertise e a própria empresa constrói a escola; a empresa constrói a escola, ali, de capacitação e vão técnicos e professores do SENAI ensinar naquela região. Então, dessa forma a gente entende que está contribuindo para o desenvolvimento da região. Afinal, quando se está capacitando uma pessoa, você está levando conhecimento e com conhecimento a pessoa pode caminhar por si só e isso já acontece. Logicamente, é Muito caso a caso. Não é toda e qualquer demanda, até porque tem que ser compatível com a estrutura e com a capacidade que o SENAI tem de oferecer o curso. A gente preza pela qualidade de nossos cursos então, a gente tem que ser capaz de atender não só na quantidade como na qualidade que há de ser necessário. Mas isso já é feito sim. E existem outros casos como de São João da Barra, a OSX que está construindo o estaleiro e uma das carências é mão-de-obra, então, boa parte da mão-de-obra que está trabalhando na construção civil está sendo capacitada para trabalhar no próprio estaleiro, e aí foi criada uma comissão do SENAI, um convênio com o SENAI onde vão ser capacitadas mais de três mil pessoas a trabalhar ali. No total vão ser sete mil; a primeira leva é de três mil pessoas . E mais outra leva, até chegar em sete mil e oitocentas pessoas para trabalhar no estaleiro.

Então, assim, na medida em que você leva capacitação de qualidade técnica, certificada, reconhecida internacionalmente como algo bom, você permite que a população daquela região ali participe. No caso é um pouco diferente porque São João da Barra é um município pequeno e aí não só com a

instalação do estaleiro, mas de várias outras empresas que estão vindo. É inevitável a atração de novas pessoas mas, mesmo assim, e as pessoas que moram em São João da Barra? Eles têm que se aproveitar das oportunidades que estão vindo com as grandes empresas, entende? Eles não têm aquela qualificação ainda, então o sistema S entra oportunizando a capacitação. E aí a gente destaca sempre assim, o benefício que é você trazer a empresa, a representação da iniciativa privada como FIRJAN e o poder público juntos numa iniciativa de construção do desenvolvimento daquela região. Da nossa parte, uma das nossas iniciativas é a questão de ser feita a capacitação técnica para aquela região que vai receber um grande empreendimento como esse, e que vai atrair uma série de pequenos e médios outros empreendimentos. Quando vem uma grande empresa assim, ela demanda fornecedores dos mais diversos tipos, então, são empresas diversas que vêm para a região também. Uma indústria como a CSA, o arco metropolitano. Se eu tiver uma empresa de torneira instalada lá, ela vai precisar de um fornecedor então, assim, quem vai fornecer? Esse fornecedor também tem que estar capacitado, então, o SENAI com aquela gama de cursos que ele oferece, muitas vezes ele não vai ter uma pessoa para trabalhar naquele grande empreendimento, mas tem pessoas pra trabalhar em outras empresas de outros focos diversos que vão prestar serviços ou fornecer equipamentos ou matéria prima, insumo, para esses grandes empreendimentos.

Esses grandes empreendimentos têm um poder muito grande de transformar. Se a gente observar a CSN em 1952, 1953 quando ela foi inaugurada, em Volta Redonda... Volta Redonda também não tinha mão-de-obra especializada pra trabalhar na CSN e hoje em dia, boa parte da cidade vive em função da CSN. Então, esses grandes empreendimentos têm um poder muito grande de transformar a região. Agora vou ter uma série de profissionais capacitados em um segmento, diversas profissões técnicas que antes não existiam. Não existiam. A pessoa nem se interessava em se capacitar naquela profissão porque naquela região não tinha muitas vezes, em que ela fosse trabalhar.

A partir do momento que vem e as pessoas vislumbram essa oportunidade, na hora que vêm essa oportunidade, ela aproveita. É impressionante essa demanda. Existe uma demanda reprimida das pessoas por capacitação mesmo. É a vontade de melhorar. No momento em que ela se capacita, ela se torna um profissional de valor agregado maior e ela enxerga que é a chance dela progredir, até profissionalmente, financeiramente, pessoalmente: é através da capacitação.

O desafio de ter mão-de-obra qualificada é para todos os níveis de graduação, mas independente de qual profissão a pessoa escolha, cada vez é mais importante ter conhecimento, ser um profissional capacitado. Se a pessoa vai trabalhar numa firma de limpeza, é importante que ela seja o melhor profissional de limpeza. Que ela tenha conhecimento de todos os procedimentos, das normas de segurança, por que se ela tiver, ela vai se destacar. É impressionante a demanda por capacitação. Quando chega um empreendimento grande desse na região é necessário, quase que obrigatório que a população daquela região possa trabalhar ali naquele empreendimento. Afinal de contas, quando chega um empreendimento desses também, tem sempre o bônus e o ônus daquilo dali, então, como é que a gente se apropria de tudo o que aquela empresa está trazendo para cá? Como arranjar emprego, como esse município e o estado vão investir mais na região? Como é que a população daquela região se aproveita daquilo para cada vez mais melhorar o desenvolvimento? A educação é um dos pilares do desenvolvimento, de quando se avalia o desenvolvimento de um município, do estado e do país. E renda também. Então, se eu tenho uma população mais educada, ela é também uma população cuja renda *per capita* tende a aumentar. Esses dois fazem parte dos pilares básicos do desenvolvimento, que são: educação, saúde e renda. A saúde, a gente depende do poder público oferecer, mas a educação e a renda...A educação também, muitas vezes, mas, assim, para eu poder aumentar a renda de uma população, é quase que uma relação circulante, um círculo virtuoso, Com mais capacitação a pessoa consegue avançar profissionalmente, ela consegue ter um salário melhor, com isso ela consegue consumir mais,

demandar outros produtos, outros serviços, e com isso ela impulsiona todo o desenvolvimento econômico daquela região ali.

Susana: Só que isso é um atrativo pra quem está de fora, para quem está mais próximo daquela região. E aí, voltando ao relatório do COMPERJ, o documento coloca a preocupação da atração pela ilusão com a renda apesar de isso ser uma responsabilidade do poder público, de que forma, você, como representante da FIRJAN, pensa que isso poderia ser evitado?

Júlia: A FIRJAN como representante da iniciativa privada tem feito uma série de provocações, formalizado sugestões sobre o que precisa ser feito para a região, seja por meio do COMPERJ, seja por esses relatórios que a gente vai publicar agora que a gente chama de “Visões de Futuro”. Agora, da nossa parte, o nosso papel, na verdade, é ajudar o poder público a enxergar, na verdade, os desafios e como se preparar para esses desafios e para essas oportunidades. Isso a gente já tem feito. Do lado de que ações e como concretizar essas ações de fato, essas ações dependem de uma iniciativa do poder público. Dependem como eu falei, por exemplo, de olhar esses estudos de impacto que já existem e incorporar ao plano diretor do município. Porque o plano diretor do município e do estado é o que norteia o desenvolvimento. É um planejamento. Até para eu definir meu orçamento, definir em que eu vou gastar, como eu vou gastar, quanto de recurso eu preciso e de que forma eu vou investir, eu preciso estudar antes. Está vindo um complexo para o meu município, Itaboraí. É só Itaboraí que vai ser afetado? Não. São Gonçalo, Guapimirim, Magé... todos os municípios vão ser afetados ali de alguma forma. Direta ou indiretamente, os municípios vão ser afetados. Cada município, tanto individualmente quanto de forma integrada, por isso uma das sugestões nossas é a questão de pensar em consórcios intermunicipais para a construção dessa infra-estrutura. Por que às vezes um município individualmente não tem orçamento para fazer aquilo, mas pensando de forma integrada e, principalmente, pensando de forma integrada no poder público junto com a iniciativa privada, o empreendedor até para cumprir a

responsabilidade dele, ele está disposto; está disposto sempre. Uma vez que tenha uma proposta estruturada, ele está disposto a contribuir para aquilo ali. Como a CSA construiu a escola. Como uma série de empresas fazem também. Mas é importante que, assim: o poder público tem que ter clareza do que vai ser necessário. Da nossa parte, FIRJAN, nós provocamos e entregamos as propostas concretas do que precisa ser feito; mas a nossa atuação se limita aí, nesse momento. E aí, muito importante é que os gestores municipais e estaduais, principalmente agora que os gestores municipais, nesse momento de eleições... na verdade, você tem candidatos, por exemplo, apresentando seus planos, suas propostas. Esses candidatos, por exemplo, já poderiam incorporar nas suas propostas desde agora, propostas que considerem os impactos desses grandes empreendimentos para a região. Isso já tem que ser observado desde agora. Não tem que esperar chegar o empreendimento para depois se pensar no que fazer. A primeira alternativa é essa: olhar, visitar todos os planos diretores – de quem precisa visitar; tem uma série de municípios que está com o plano desatualizado; visitar considerando os impactos desses empreendimentos e aí traçar o que tem que ser feito em educação (investimentos em escolas municipais); a prefeitura vai investir em escola básica, o estado que teoricamente também tem que investir, vai investir em capacitação técnica profissional e universitária, um pouco o governo federal também, mas é preciso que haja uma mobilização a nível municipal articulada com o estado e muitas vezes encaminhando demandas até a nível nacional e acionar a iniciativa privada com propostas concretas: “olha, o meu município, para a sua vinda, nós estimamos isso, isso, isso; gostaríamos, como contrapartida da sua vinda, o seu apoio para a construção de uma escola assim, assim e assado, de um hospital assim, assim e assado...” é muito comum em outros países do mundo, uma empresa chegar, construir um hospital e entregar para a administração pública. É muito comum. Como uma contrapartida. “Eu estou chegando naquela região ali, eu vou ter uma série de benefícios. Eu estou deixando um legado para aquela região. Legado, não, mas, talvez, contribuindo para o desenvolvimento daquela região, não só econômico, mas social, também.

Susana: A própria empresa vai se beneficiar disso.

Júlia: A própria empresa vai se beneficiar disso. Primeiro: qualificar; segundo: mora em boas condições. Uma população que tem esgoto aberto, que tem acesso à água encanada, direitinho, tratada. Profissionais cujos filhos estão na escola estudando, que têm acesso à educação; têm lazer. E tem infra-estrutura, logística para se locomover rapidamente; para chegar e voltar do trabalho para casa. Isso para a própria empresa, quem está ganhando é ela. Ela tem o maior interesse em apoiar. Mas é necessário também que venham propostas concretas: “preciso de uma escola em tal bairro, para tal população, pois nessa região existe demanda...” Ok, a empresa muitas vezes vai estar disposta a ajudar a construir, mas tem que ter a proposta! Faça a proposta, concreta, do que exatamente construir, mas o gestor estadual, municipal, tem que fazer um exercício de avaliar quais são as demandas do futuro. De novo, nós do sistema FIRJAN, temos o papel de, quer dizer, estamos cumprindo o nosso papel de entregar propostas, mas a execução dessas propostas depende de uma vontade política de fato, de efetuar-las.

Susana: E você sabe se na área do COMPERJ alguma prefeitura já está fazendo isso? Já estão se preparando, já têm planejamento?

Júlia: Depende de que prefeituras você está falando.

Susana: Especificamente Itaboraí e São Gonçalo.

Júlia: Na verdade, não sei que ação X, Y, Z está sendo feita. O que nós sentimos nos debates que provocamos nas regiões é que de fato existe uma pré-disposição dos prefeitos em fazer essas ações. O que falta, de fato, é executar. Pré-disposição todos têm e entendem a importância. O que falta é justamente... Acho que o primeiro passo é a questão de visitar os planos diretores e a

questão de pensar de forma integrada. Não só pensar em cada município isoladamente, mas os municípios de uma determinada região que vão ser impactados conversarem. Os prefeitos da região sentarem juntos e conversarem. Até para ter eficiência no gasto público. Foi o que eu falei. Assim, precisa que cada município tenha um grande hospital? Não. Você pode ter um grande hospital que atenda três, quatro, cinco municípios daquela região, mas a entidade consorciada... entidade consorciada, assim: os municípios criarem um consórcio intermunicipal e pensarem de forma integrada, eles conseguem aumentar a eficiência dos gastos. Então, pensar que, assim, cada município não precisa pensar isoladamente. Ele pode pensar em conjunto, de forma integrada com outros municípios e muitas vezes assim, se a questão é recurso, ele pode recorrer ao governo estadual; ele pode recorrer ao governo estadual e pode recorrer à iniciativa privada. A questão é o planejamento. A questão é fazer o dever de casa do planejamento. Isso é muito importante. O mais importante é fazer o dever de casa do planejamento. Olhar para o plano diretor da cidade, olhar o que tem lá, ver os estudos de impacto, avaliar: “não, esses estudos não estão incorporados no plano diretor, preciso revisar, pra ter um planejamento, pra ver as estimativas de orçamento e a partir daí, ver onde financia o município ou os municípios - não tem aquele recurso todo, onde buscar? Muitas vezes a gente observa que tem os recursos. Até em nível federal existem. Falta, muitas vezes, as prefeituras submeterem o projeto executivo para acessar aqueles recursos ali. Existe uma série de resoluções federais que basta a apresentação de um bom projeto executivo pra que seja liberada a verba. O que falta é o projeto; um projeto bem feito. Naturalmente, a gente passa por uma questão da prefeitura não contar com técnicos capacitados para fazer aquilo dali mas, os recursos muitas vezes existem; o que falta, às vezes, é submeter projetos bem qualificados, bem feitos. A iniciativa privada também pode ajudar nesse sentido: “olha, preciso de um projeto para isso, isso e aquilo.” A empresa pode ajudar, de repente, a bancar a elaboração de um projeto pra que a prefeitura acesse recurso federal. Essa é uma alternativa como, por exemplo, sentar, conversar com uma grande empresa da região e

dizer: “olha, eu preciso construir tanto de infra-estrutura; tenho um plano traçado mas eu não tenho o orçamento todo e tem no governo federal recursos que eu posso aplicar mas, por outro lado, eu careço de técnicos capacitados para a elaboração do projeto executivo. Você, grande empresário, pode financiar, pode patrocinar um estudo de uma consultoria... uma consultoria que faça esse estudo pra que eu possa submeter aos recursos federais?” É uma alternativa. Às vezes ele não pode custear o projeto em si, mas ele pode custear o projeto executivo através do qual a prefeitura vai ter acesso ao montante total, ao restante de recursos que ela precisa. Então, muitas vezes, é uma questão de; “ah, não tem recurso, não tem recurso.” Existe o recurso. Falta planejar e pensar de forma integrada, e elaborar os projetos executivos que são adequados para acessar esses recursos. Então, esses são os passos, assim, necessários. O que a gente observa é que existe vontade da iniciativa privada de ajudar a fazer mas ela, por si só, não tem como fazer a política pública por completo. Nem responsabilidade, nem ela tem autoridade para isso, de resolver tudo. Mas mediante um projeto bem fundamentado, bem apresentado, a iniciativa privada está disposta a ajudar. Sem o menor problema.

Susana: Como ficam os distritos industriais de Santa Cruz e Campo Grande diante da construção do arco? Qual a integração, os benefícios? De que forma eles estão integrados ao arco?

Júlia: Na verdade, com a vinda de outras empresas, estas áreas industriais já existentes tendem a se beneficiar ainda mais. De novo, as empresas que vão vir, vão precisar de fornecedores diversos, e aí, empresas já instaladas na região, próxima da região. O arco metropolitano não vai passar diretamente por elas, mas próximas ali, que vão ter ligação, eventualmente, com o arco metropolitano, vão se beneficiar, porque? São clientes industriais/comerciais em potencial que estão vindo, além de população também, que vai vir pra aquela região ali, que vai demandar uma série de produtos, serviços, então, em termos de mercado consumidor para as empresas que estão instaladas ali tem um

potencial elevadíssimo com o arco metropolitano. Então, para essas empresas que estão instaladas, sem dúvida a oportunidade é elevadíssima contando que elas já estão instaladas, já têm expertise. Muitas até já estão ampliando suas fábricas, ampliando suas capacidades produtivas de olho justamente, não só em tudo o que está acontecendo no estado em termos de investimento e aumento populacional, mas também nas oportunidades que o arco metropolitano, que o COMPERJ e outros grandes empreendimentos vão gerar para a região.

Susana: Inclusive, hoje, existe a possibilidade da construção de um porto compartilhado pela CSN, a PETROBRAS e a Gerdau. Você poderia falar sobre isso?

Júlia: É um projeto que está em avaliação. O estudo Decisão Rio, de nossa gerência, mapeia as decisões para o estado para os próximos três anos. Esse é um projeto; na verdade, o projeto do porto compartilhado já está compilado há algum tempo por nós. É um projeto que está em fase de estudos, na verdade. Está sendo feita uma avaliação de como fazer. Mas é outro grande, vamos dizer assim, empreendimento; investimento que vai ampliar ainda mais a capacidade do porto de Itaguaí. Diversificando, na verdade, cada vez mais o tipo de carga que é transportada através do porto de Itaguaí. Ainda não se tem, exatamente, estimativas em termos financeiros, de quanto impacto vai gerar, mas, de novo, que eu tenho um novo terminal, compartilhado, tem uma série de serviços, logística, que vão ser demandados para movimentação de carga, embarcações. Todo impacto no setor naval e logístico, isso vai gerar para a região, então, de novo, oportunidade vai vir para o futuro, com esse empreendimento. Em termos de capacitação, você vai ter que ter profissionais de todos os tipos: operador técnico em logística, técnico de operação de embarcação, talvez ferrovia, carga direta. O arco metropolitano como uma importante via, trazendo a carga, movimentando a carga que esse porto compartilhado vai demandar. O arco metropolitano para esse novo porto é fundamental. Fundamental.

Susana: Você pode falar alguma coisa sobre a base de apoio da PETROBRAS?

Júlia: Posso. Não tenho muito mais informações do que a gente publica. A PETROBRAS, a gente sabe que ela tem aquela área reservada para uma base de apoio; essa área está confirmada no plano de negócios da PETROBRAS. A PETROBRAS ainda está fazendo estudos sobre a melhor forma daquela vaga ali, do que fazer. Mas aquela base ali tem o potencial de ser a maior ... o impacto dela vai ser ainda maior que o impacto que a base de Macaé gerou para a região de Macaé. O potencial, até pelo tamanho da região ali, e também pelo tipo de... A região de Itaguaí, está na frente dos campos do pré-sal, então, o potencial de exploração é altíssimo. Considerando todo o potencial de exploração que existe, de exploração do pré-sal. Então aquela base vai ter uma importância, vai ser extremamente estratégica para a PETROBRAS. Vai ter uma movimentação de trabalhadores gigantesca, de carga e, além disso, ela vai ser extremamente importante porque ela vai atrair toda uma cadeia de fornecedores da PETROBRAS para se instalar no entorno ali da região. E aí, essa é uma região que vai ficar, a região de Itaguaí, Seropédica, Santa Cruz, vai ficar extremamente concorrida não só por empreendimentos que já viriam para a região por conta dos benefícios do arco metropolitanos, da expansão do porto de Itaguaí, da ampliação do porto de Itaguaí e do porto compartilhado CSN/Gerdau/PETROBRAS, mas também porque vão querer se instalar próximos a essa base de apoio, porque foi assim que tudo aconteceu em Macaé. Na hora em que a PETROBRAS montou a base de apoio, toda uma rede de fornecedores de produtos e serviços se instalou naquele local. A mesma coisa vai ter tendência a acontecer ali em Itaguaí e nos municípios próximos da região, que vão querer estar próximos de uma grande cliente como a PETROBRAS.

Susana: E os impactos ambientais? Não é uma carga...

Júlia: A gente fala da exploração...

Susana: Penso em termos da baía de Sepetiba. Temos aí o porto Sudeste, o terminal da CSA, o porto de Itaguaí, terminal da USIMINAS, então, a baía de Sepetiba não ficará sobrecarregada? Já é uma baía extremamente poluída e não tratada.

Júlia: A questão ambiental é uma questão muito importante para todo empreendimento e nesse sentido o INEA, que é o órgão ambiental responsável, tem sido bastante rigoroso na concessão das licenças, assim, para todos esses empreendimentos. A CSA, por exemplo, enfrentou uma série de restrições, sanções do INEA ao seu funcionamento; uma série de multas para que a empresa conseguisse se adequar e entrar nos padrões adequados de emissão e tudo, de gases e partículas na atmosfera. A mesma coisa vale para os portos. Sempre, para que um empreendimento possa funcionar, ele vai ter que ser submetido a uma série de requerimentos, exigências e regras, e compensações ambientais, justamente, em contrapartida àquela atividade ali, que traz um impacto ambiental. Se ele é danoso... isso aí ... tem que avaliar cada empreendimento... aí depende muito de cada empreendimento e tecnicamente não tenho a expertise pra falar isso. Impactos todos trazem. A questão mais importante é que esses empreendimentos sejam feitos de acordo com os critérios estipulados pelo órgão ambiental e que uma vez concedidas as licenças de operação, que sejam monitoradas as operações e os casos em que aconteça alguma coisa importante, as empresas sofram, sejam responsabilizadas por aquilo que aconteceu. Mas o importante é você garantir que a construção de um empreendimento atenda os mais rigorosos padrões e legislações existentes.

Susana: A carga que hoje já existe sobre a baía de Sepetiba. É uma baía rica mas que sofre demais com a poluição. A minha preocupação seria: diversos empreendimentos acontecendo simultaneamente...

Júlia: A preocupação até que é válida. É o aumento do número de embarcações com o porto Sudeste, ampliação do porto de Itaguaí, a movimentação, a base da

PETROBRAS, com o que ela vai levar e trazer, ancoradouro, barco de exploração de petróleo, quer dizer, o movimento de embarcações vai aumentar consideravelmente.

Susana: E ainda tem o estaleiro da Marinha.

Júlia: É só a construção de submarinos. Ainda tem a questão ambiental. Mas vai gerar grandes oportunidades extremamente importantes. Todo empreendimento traz um impacto para a região de alguma forma. Todo grande empreendimento. Mas, de novo, o mais importante é que a construção e a operação obedeça a esses critérios rígidos. O desenvolvimento econômico, ele, inevitavelmente passa, muitas vezes por você ter que conciliar o crescimento e a expansão das oportunidades com a preservação ambiental. Isso de fato tem que ser feito. E tem que ser controlado o impacto. O aumento de embarcações, afinal vão ser cada vez mais embarcações ligadas, combustível sendo lançado no mar... Como, na verdade, tudo isso está sendo... Isso vai impactar a região. Não sei se responder se eles vão, necessariamente, piorar a qualidade da baía de Sepetiba ou se eles não vão ter impacto nenhum ou se, na verdade, todas as contrapartidas ambientais vão, de repente, colocar uma melhora naquela região ali. Às vezes você tem isso: uma empresa chega numa região e as contrapartidas ambientais dela tendem a melhorar a qualidade do mar, a qualidade do rio, a vegetação daquela região ali, então, o que vai acontecer exatamente, eu não consigo afirmar. De fato, é uma preocupação extremamente importante. Tanto na fase de construção quanto na operação, que haja uma condução especial, até porque, você falou, tem espécies ainda a serem conhecidas. No caso ali da baía de Ilha Grande, por exemplo, é uma região preservada, uma região de natureza e reconhecida como um parque nacional e tudo. Então, como é que você concilia a exploração do petróleo e a vinda de embarcações com todo o potencial turístico, na verdade, e patrimônio de fauna e flora que já existe na região? É um desafio que não é fácil, mas que tem que ser considerado, certamente.

Susana: Você poderia falar sobre a venda da CSA?

Júlia: Não sei entrar nos detalhes do que está acontecendo.

Susana: Em termos políticos, e mesmo a questão econômica.

Júlia: A questão da venda da CSA, é uma motivação da empresa por fazer isso. Uma das possibilidades é a questão da empresa, da matriz, na verdade, ter, na Alemanha, a crise econômica da Europa. De fato ela afeta as decisões de investimentos das empresas, então, é um item que tem que ser considerado. Por outro lado, também, a própria questão do empreendimento, todas as intercorrências que aconteceram após a entrada de operação da CSA podem ter afetado o fluxo de caixa, o planejamento financeiro, de retorno financeiro da empresa, e por isso, nesse momento, ela esteja enxergando que é melhor vender a participação dela, não necessariamente porque não existe demanda, pelo contrário, mas exatamente, por uma questão interna da empresa de avaliar, talvez, que nesse momento, seja mais interessante para ela, obter dinheiro ou por questões de crise econômica externa. A matriz talvez enfrentando dificuldades por conta da crise econômica da Europa. Não sei dizer no detalhe as motivações da venda, mas, enfim, para a região, por exemplo, a alteração de controle não tende a alterar o impacto na região. Sair do controle da Thyssenkrupp para passar para outra empresa, não altera em nada para a região, os impactos da empresa.

Susana: Em termos de postos de trabalho?

Júlia: Em termos de postos de trabalho, tudo depende da projeção de mercado consumidor. Se o novo comprador estiver enxergando, vislumbrando um mercado consumidor forte, na verdade, não necessariamente a troca de ... Às vezes, financeiramente, a thyssenkrupp entender que é melhor, ela se retirar por

uma questão financeira, na verdade, uma questão econômica, dado que a matriz está na Europa, com várias dificuldades mas, não necessariamente isso vai trazer, vai significar um impacto negativo para a região. A venda do controle, até porque o controle atualmente não é integralmente da thyssenkrupp, a Vale, por exemplo, já tem uma participação, então você ter o outro sócio quer seja a vale comprando integralmente, ou outra empresa, outro parceiro entrando na CSA, não necessariamente vai haver uma impacto pra região, negativo.

Complementação da entrevista, encaminhada à representante da FIRJAN por mensagem eletrônica em 30/08/2012:

1. Qual o balanço que a FIRJAN faz a respeito da execução do Mapa do Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro? Como a população tem respondido?

R. O balanço é extremamente positivo, uma vez que diversas propostas direcionaram a execução das políticas públicas e as ações do Sistema FIRJAN, contribuindo para a transformação da realidade do estado do Rio. Naturalmente, a população reconhece e apoia.

2. De que forma o Mapa tem sido utilizado na elaboração de políticas públicas e leis pelos executivos das três esferas de governo e pelo legislativo?

R. O Mapa tem ajudado a nortear as políticas públicas. Por exemplo, as ações 12, 13 e 14⁹⁹ conduziram à reformulação do sistema de licenciamento ambiental, com a unificação de três órgãos estaduais por meio da criação do INEA. Essa medida vem conferindo maior agilidade aos processos de licenciamento ambiental.

⁹⁹ Ação 12: Reformulação do Sistema de Licenciamento; ação 13: Reestruturação da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente – FEEMA (atual INEA-Instituto Estadual do Ambiente). Ação 14: Articulação dos Agentes Públicos – disponível em www.firjan.org.br

3. Como a aliança representada pela frente Pró-Rio tem contribuído para a implementação do projeto contido no Mapa?
R. Ao aproximar a iniciativa privada dos representantes dos poderes Executivo e Legislativo, a frente cria um canal de comunicação direto e permite avançar com maior celeridade nas questões abordadas no Mapa.

4. Quais são as informações disponíveis sobre o Fundo de Desenvolvimento Sustentável das Regiões Produtoras de Petróleo?
R.O fundo não foi criado.

5. Quais são as informações disponíveis sobre o Órgão Gestor para projetos da região metropolitana do Rio de Janeiro e quais municípios engloba?
R. Ainda não foi estruturado o Órgão Gestor para projetos da RMRJ.

6. Qual é hoje a Agenda Metropolitana?
R. Ainda não foi construída a Agenda Metropolitana. O primeiro passo nesse sentido foi dado em 2011 e continuado em 2012, com a realização dos Seminários Visões de Futuro, que reuniram empresários e autoridades municipais das diversas regiões do estado para discutir de que forma os municípios, de forma integrada, podem se preparar para o futuro. Os relatórios que congregam os resultados das discussões deverão ser divulgados até o fim de 2012.

7. Das propostas sugeridas às áreas de segurança, educação e saúde, quais foram encampadas pelo poder público?
R. Na segurança, destaco o aparelhamento das unidades policiais com novas tecnologias e a manutenção e otimização do Disque-Denúncia. Nas áreas de educação e saúde, é preciso consultar os responsáveis de cada área aqui na Firjan para que possam avaliar. Vou verificar quem pode ajudar e dou retorno.

8. Podemos identificar programas como “Minha Casa, Minha Vida”, UPP- Unidades de Polícia Pacificadora, UPA-Unidades de Pronto-Atendimento, etc., como consequência das políticas apontadas pelo Mapa?

R. Não é possível afirmar isso.

9. Quais são as informações disponíveis sobre a construção do Mapa Nacional de Demandas?

R. Não entendi, isso não está no Mapa do Desenvolvimento¹⁰⁰.

10. Qual a avaliação da FIRJAN na participação das empresas nas áreas social e ambiental?

R. A pergunta é genérica, não entendi.

11. Quais são as informações disponíveis sobre o Fórum de Discussão de Arranjos Produtivos Locais – APLs?

R. Não é minha área. Vou verificar quem pode ajudar e dou retorno.

12. Qual a ligação que pode ser estabelecida entre os apontamentos do Mapa e os eventos internacionais programados para o Rio de Janeiro, a saber, Rio +20, Jogos Olímpicos, Copa do Mundo e até mesmo eventos religiosos?

R. As ações propostas no Mapa contribuem para o desenvolvimento do Rio, com foco em questões que afetam diretamente a realização desses eventos, tais como a necessidade de avançar na segurança pública e a melhora da infraestrutura.

Observações:

¹⁰⁰ Consta da ação 76: Apoio ao Programa GerAção no item atividade prevista – pág. 67. Disponível em: www.firjan.org.br.

- 1) Houve tentativa de contato com a CODIN a fim de verificar as informações a respeito dos terrenos no entorno do arco metropolitano, porém não houve resposta.
- 2) Apesar de novas tentativas de contato com a Sra. Julia Nicolau Butter, ela entrou em licença maternidade e não houve mais retorno. Sendo ela a pessoa designada ao atendimento, não foi designado outro técnico e ficou inconcluso o contato com a FIRJAN.

Entrevista 02

Entrevistado: Sérgio Ricardo de Lima

Ambientalista

Data: 22/04/2014

SÉRGIO: Basicamente é o seguinte: este projeto já tem pelo menos uns trinta anos. Que seria essa ligação aqui da região metropolitana, de Magé a Itaguaí. E aí, o país passou principalmente, a partir da redemocratização dos anos 80 e 90, com muitas crises econômicas esses projetos não saíram do papel. Após este período, do Lula, tal, que houve uma retomada econômica do país, veio o PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, e resolveram executar. Então, uma das coisas que a gente... Eu fui durante um período, subsecretário de meio ambiente e agricultura lá em Nova Iguaçu, na gestão do Lindbergh, agora, nos últimos... nós estamos em 2014, eu acho que saí de lá em 2011, 2012. Uma coisa que eu ouvi muito lá e fala-se por aí, que o Rio de Janeiro fez uma opção pelo que a gente chama de ... os chamados megaempreendimentos, então, os principais megaempreendimentos são a siderúrgica TK CSA lá em... na baía de Sepetiba, o Porto Sudeste, da LLX, do Eike Baptista, também na Ilha da Madeira, que se beneficiariam do Arco; aqui, a refinaria da PETROBRAS, o COMPERJ, que é essa aí que está dando toda essa polêmica da CPI, etc. e tal, no Congresso, a CPI da PETROBRAS e o Porto do Açu, que é um complexo portuário industrial também do Eike Baptista, lá em Campos. O fato é que nos dois últimos... nos últimos oito anos, o Rio de Janeiro resolveu... está tendo uma retomada econômica com base nestes chamados megaempreendimentos. Aqui, o Rio de Janeiro, na capital, o pacote olímpico, as obras olímpicas, enfim, isso tudo trouxe uma retomada econômica e a FIRJAN lançou um documento, semana passada, que diz o seguinte: este ano a economia do Rio de Janeiro vai ter de investimentos públicos e privados, 243 bilhões de reais, impulsionados, muito em função destes eventos internacionais e dos megaempreendimentos. Um deles é o arco rodoviário. Então, o arco se viabiliza nesse momento, um projeto antigo, nessa conjuntura econômica; logicamente que a FIRJAN faz apenas uma referência aos investimentos. Não é avaliado que tipo de impacto

social, ambiental e mesmo socioeconômico que estes empreendimentos trazem. Porque é uma coisa muito contraditória, desde que o Lula foi eleito e aí estes dois governos... O que tem acontecido... desde 2002 pra cá, o Rio de Janeiro tem recebido um volume de recursos muito elevado. Quando você compara a outro estado, talvez seja o estado que mais recebeu recursos do governo federal para diversos investimentos. No entanto, o que marca o Rio de Janeiro é uma profunda desigualdade social e territorial, então, nós estamos vendo que apesar deste volume de recursos todo, o Rio de Janeiro continua sendo profundamente desigual. O Rio de Janeiro é um dos estados mais desiguais da federação, por exemplo, a questão do saneamento básico. O Rio de Janeiro está extremamente atrasado em relação a isto. Se você for analisar estes dados... Qual o problema? É que estes megaempreendimentos, eles trazem... eles têm provocado um crescimento desordenado na cidade. Logicamente que a região metropolitana do Rio já teve esse crescimento desordenado nos anos 1970, anos 60 mas, principalmente nos anos 70, e os megaempreendimentos têm impulsionado isso, por exemplo, a TKCSA, a siderúrgica alemã, mobilizou quase 30 mil operários e ali gerou um problema enorme, habitacional, problema social. Impacto social da obra, um monte de operário sem moradia, enfim, aumento de prostituição infantil, de doenças, DST-AIDS, problemas de prostituição infantil, etc. e tal. O COMPERJ, que é a outra ponta do arco rodoviário, mesmo problema: trinta mil operários e tal. Na TKCSA houve vários problemas. Tem até um documento da Comissão Especial da ALERJ, que eu ajudei a escrever, sobre a CSA que mostra isso: nós tivemos um problema de operário morando em contêiner, morte de operário, o problema dos operários chineses que ficaram aqui em condições análogas a trabalho escravo. O COMPERJ também, que está agora, fez quarenta e poucos dias que ficaram em greve, problemas terríveis: comida estragada. Já teve tiro, já teve morte. Os operários também morando na cidade em condições bastante precárias. Em Santa Cruz nós constatamos vários casos, as famílias muito pobres. A casa toda era alugada. A família ficava morando na sala. Num quarto era um grupo de operários, usando o mesmo banheiro, problemas das famílias convivendo;

mulheres, crianças, meninas convivendo com um monte de... então, quer dizer, não houve planejamento para essas obras. Quando eu estive em Nova Iguaçu... primeiro fui para Nova Iguaçu. O prefeito de lá, o Lindbergh era um prefeito de oposição ao Cabral e significou que durante um primeiro período não houve nenhum investimento do estado em Nova Iguaçu que é a vigésima maior cidade do país, em termos de população e economia. E, em função desta posição política, por incrível que pareça, o arco rodoviário corta dezoito quilômetros de Nova Iguaçu e não foi prevista nenhuma compensação ambiental ou social para Nova Iguaçu. O município de Nova Iguaçu teve um impacto de oitenta mil árvores que foram cortadas em Nova Iguaçu para a passagem do arco. Oitenta mil árvores. E isso aí, inclusive, estes estudos, esses dados foram feitos por uma fundação da Universidade Rural, não me lembro o nome da fundação, se é José Bonifácio. Existe uma fundação contratada para fazer o estudo. Foi naquela época que nós levantamos também a questão dos sítios arqueológicos, que não estavam... esse período aqui... esses sítios arqueológicos também não tinham sido mapeados. Tinham sido mal mapeados. Porque o arco rodoviários sobre aquele mesmo problema que te falei da outra vez¹⁰¹, que a gente chama de licenciamento ambiental *fast food*. O licenciamento, inclusive nesse relatório da TKCSA, eu fiz um capítulo explicando o que é isso. Existe um *modus operandi* que envolve flexibilização da legislação ambiental, expulsão, remoção das populações locais, precariedade dos estudos técnicos, enfim, é a obra pela obra. Não tem uma preocupação ambiental, não é adotado o princípio de precaução, prevenção; absolutamente nada. Então, o resultado disso é que apesar desses investimentos todos, o Rio de Janeiro está construindo uma economia suja. O desenvolvimento econômico que é o que a gente chama de desenvolvimento marrom. Isso é admitido pelos próprios técnicos da área ambiental, o que é uma grande contradição, porque você tem a maior concentração, o governo inclusive tem divulgado isso, é a maior concentração de investimentos públicos e privados da América Latina mas, ao mesmo tempo, o resultado disso tem sido uma situação de

¹⁰¹ Refere-se à entrevista concedida por ocasião da elaboração da dissertação de mestrado.

desigualdade social e territorial muito grave. Não está havendo uma distribuição de renda, é isso que eu quero dizer. Não é um crescimento distributivo e ao mesmo tempo, todos esses megaempreendimentos estão provocando uma destruição ambiental enorme. Isso está comprovado. Todos esses casos aí têm estudos e isso está ficando muito claro. Então, em Nova Iguaçu, por exemplo, essa obra impacta seis APA's municipais: Tinguá, Tinguazinho, rio do Ouro, enfim, são seis APA's, e a reserva federal do Tinguá, que é um dos poucos mananciais de água que temos na região; uma região com muitas espécies ameaçadas de extinção; áreas de mata atlântica; uma das poucas áreas de mata atlântica que restou na região metropolitana. O arco ficou muito conhecido num certo momento quando a obra foi parada, segundo a frase das autoridades, por causa de uma perereca, lá em Seropédica, que é uma espécie ameaçada de extinção e que também não foi estudada. Ou estes estudos de impacto ambiental, vou falar pra você, esses estudos não têm consistência técnica nenhuma; são estudos extremamente inconsistentes: omitem dados, omitem população, não avaliam os impactos, então, isso tudo seria fundamental numa perspectiva de que gerasse desenvolvimento econômico para essa região. O que ocorre é que num período prévio às obras, ocorre o que chamamos de uma espécie de chantagem no emprego. São prometidos milhares de empregos; CSA: trinta mil empregos. Temos documentos que comprovam que a CSA opera hoje com menos de duas mil pessoas. Parte destas pessoas são técnicos estrangeiros, porque as tecnologias, caldeira é chinesa; o não sei o quê é alemão, então, a mesma coisa vai acontecer com o COMPERJ e com o arco também. Então, parte destes operários vão ficando na região e vão se somar aos desempregados da região. Então, a geração de emprego, no final, em função deste megaempreendimento é muito pequenas; eu costumo dizer que na fase de abrir buraco gera muito emprego mas depois, não. Isso não é novidade na economia do país. Nós já vivenciamos isso durante a ditadura militar, a abertura da transamazônica foi isso. Eu morei no Pará nessa época; morei em Altamira, no Pará. Nós temos o exemplo aqui, da usina de Angra, Angra I. Angra I também aconteceu isso,

mobilizou dez mil operários e você chega em Angra hoje e é uma favelização total porquê? Os operários ficam no município, sem moradia, sem emprego, após a fase que eu chamo de abrir buraco, que é uma fase que requer um operário que não tem uma qualificação profissional maior; a fase da construção civil e da construção pesada então, de qualquer forma, fica a ilusão e aí há uma cooptação das autoridades locais, de prefeitos, vereadores, secretários, enfim, eles acabam influenciando nesse processo de flexibilização da legislação ambiental urbanística empolgados com a ideia de que vai gerar muito emprego para o município e aí, com essa chantagem do emprego, eles mobilizam a sociedade civil local, com raríssimas exceções, em apoio ao empreendimento. E mobilizam a classe política e empresarial em apoio ao empreendimento. Há quem ganhe muito dinheiro com isso (quem está na tomada de decisão), agora, isso não tem significado uma distribuição de renda no município; e nem tem significado uma geração de emprego, eu diria, na proporção que é prometido então, acho que esses empreendimentos têm que ser vistos em uma perspectiva crítica. E o resultado ambiental, ele é um desastre. A baía de Sepetiba por exemplo, houve a dragagem dos metais pesados, da Companhia Ingá Mercantil, oito mil pescadores perderam renda; aqui, o COMPERJ também está provocando um processo de reindustrialização da baía de Guanabara, ampliação das áreas de exclusão de pesca ou zonas de exclusão de pesca, onde é proibido os pescadores trabalharem.

Eu acho o seguinte, Susana, você tem que analisar o arco, essa obra do arco, nessa perspectiva do megaempreendimento. Se não, vai ser uma coisa completamente descolada. O que é interessante é que quando o arco foi projetado há trinta, quarenta anos atrás, não existia, a refinaria não seria aqui. Porque a refinaria... os estudos que foram feitos durante anos, seria ou em Itaguaí ou em Campos. O que aconteceu então? Em Campos que é o que era mais viável por causa do pré-sal iria fortalecer o ex-governador Garotinho que é adversário do prefeito, então, num acordo Lula x Cabral, transferiram para aqui. Essa refinaria aqui foi licenciada em seis meses, não aprofundaram os estudos e agora é uma bomba relógio. Todo esse conflito lá é porque estão

desmobilizando os operários. Não vão mais ter trinta mil. Eles querem demitir de cara, dez mil. Só que as empreiteiras estão dizendo que estão falidas, a obra já custou 16 bilhões a mais, tem muita renúncia fiscal nesse processo todo, tem muito dinheiro do BNDES, então, todo esse modelo econômico concentrador de renda e poluidor fica sendo construído com dinheiro do BNDES que é dinheiro do povo. E uma falsa ilusão que aos poucos... Lá em Santa Cruz nem os empresários acreditam que vão ter esses empregos todos. A ficha, depois de um tempo vai caindo. Depois disso o desastre já está feito. O impacto ambiental foi muito grande, muito conflito.

[...]

O porto do Açú [...]. O governador Cabral desapropriou, com o aval da ALERJ, 90 milhões de hectares e entregou pro Eike Baptista. O porto do Açú, lá em São João da Barra. Nestas terras moravam agricultores, pescadores, lagoas, etc, etc. Foi desapropriado com as pessoas dentro, depois as pessoas foram removidas. Aí você tem a noção: o megaevento olímpico, só na capital, já promoveram sessenta e cinco mil remoções de populações pobres, entendeu? Se você somar o conflito nestes outros megaempreendimentos, é uma coisa enorme; nós 'vamos bater' uma dezena de milhares de pessoas e então, é uma violação do direito à moradia, do direito humano, enfim, um planejamento que não leva em conta essas populações. O resultado é o seguinte: hoje você tem, principalmente em Nova Iguaçu e Caxias, algumas centenas de empresas que estão buscando se instalar na região, o chamado corredor logístico e então, nesse período que a gente estava lá, resolvemos cobrar essa compensação para Nova Iguaçu; não tinha nada, porque na verdade era assim: as prefeituras que não eram alinhadas ou eram oposição ao governo do estado, eles excluíram das compensações. Essa foi a realidade. Então, uma outra coisa: nesse período nós começamos a cobrar: fomos ao Ministério Público, fomos ao INEA, começamos a cobrar as compensações para o município de Nova Iguaçu que é um dos mais afetados, pelo menos é o que tem maior extensão de obra e surgiu,

houve um evento na FIRJAN da baixada ; eles anunciaram tardiamente, a obra já com meio caminho andado, um plano de desenvolvimento sustentável, entre aspas. Contrataram uma empresa de consultoria caríssima, pra meio que planejar a ocupação territorial urbana, enfim, ocupação territorial. Então, é o que seria planejar a ocupação territorial; depois que a obra foi licenciada e está sendo executada, é um negócio complicado. E aí, apresentaram a metodologia e encontrou-se muitas falhas na metodologia. E na prática, vai ser mais um documento oficial aí que não vai ser levado em conta, porque não tem envolvimento da sociedade, não tem participação popular. Os municípios, hoje no Rio de Janeiro, quase todos estão alinhados com o governo do estado então, têm uma posição submissa aos interesses do governador e aí...Mas eu nem sei se isso foi concluído. É igual ao COMPERJ, agora, há um mês atrás, com esse negócio de quarenta e sete dias os operários parados, CPI, eu li no jornal que tem um setor da UFF que está sendo contratado para fazer um plano de desenvolvimento sustentável do entorno da refinaria. Ora, estourou ... uma das marcas do megaempreendimento é o incremento da especulação imobiliária. O preço dos aluguéis em São Gonçalo, Itaboraí, Maricá, dobraram ou triplicaram. A estimativa de população vai triplicar nesses municípios; eles próprios admitem. Quer dizer, depois que a obra já está quase no final, aí você contrata uma universidade para estudar um plano de desenvolvimento sustentável, isto é uma hipocrisia! Falar o português claro! Isso devia ser feito previamente; na fase ainda do que nós chamamos escolha locacional, da definição da alternativa locacional. É isso que a legislação ambiental prevê; Lei 6938/81, enfim, a base do direito ambiental brasileiro é esse. Internacional. Precaução, prevenção, entendeu? Então, é uma coisa muito complicada e você vê: depois que surgiram essas denúncias dos sítios arqueológicos, aí falaram: encontraram vinte e dois sítios, e tal. Pela pressa que ele... Existe uma ocupação indígena histórica na baixada fluminense, Nova Iguaçu; a chamada grande Iguaçu. Aqueles municípios todos ali que depois foram emancipados de Nova Iguaçu. O último foi Mesquita e também a e também áreas de quilombo, também, nessa região, Magé etc. e tal. Nada disso foi considerado no estudo de impacto

ambiental. Você vê a precariedade do estudo. Nem a ocupação histórica da região foi levada em conta. Você teve Ocupação na baixada e aqui do lado de Itaboraí, Magé; uma atividade agrícola muito intensa historicamente. Essas coisas não foram levadas em conta, então... Eu soube, vou te dar um exemplo de dois municípios, tanto Itaboraí quanto Itaguaí alteraram seus planos diretores. Mais de 80% do plano diretor de Itaguaí virou área industrial, inclusive áreas de unidades de conservação, áreas de pesca, etc. e tal. Plano diretor, para viabilizar o arco rodoviário.

[...]

Então, eu diria que para as elites locais, as elites políticas e econômicas, é um excelente negócio o megaempreendimento, pois eles viram uma espécie de sócios do megaempreendimento. Houve aquele escândalo lá (Itaguaí) com o ex-prefeito Charlinho, por exemplo, com a LLX, que ele comprou um terreno que valia 400 mil e vendou por 10 milhões . Esse atual prefeito foi eleito em cima desse escândalo, criaram CPI na Câmara de vereadores e, no final, os vereadores foram comprados dentro do pacote. Então, houve um aquecimento do mercado de terras que está levando à uma especulação imobiliária e transformando o direito à moradia na região metropolitana a um direito mais precário, violado, porque? O que acontecia na região metropolitana. Quem não podia morar na capital, na área central, ia para os municípios da região metropolitana. Com os megaempreendimentos e o arco rodoviário, essas pessoas estão sendo expulsas. Estão indo para mais distante. Ou vivendo em condições mais precárias.

Susana: Você acha que tudo isso que está acontecendo em Itaguaí, tem influência direta na Zona Oeste do Rio, Campo Grande, Santa Cruz...

Sérgio: Certeza absoluta. [...] Porque as populações que começam a se rebelar contra os megaempreendimentos, protestar, etc.e tal, inclusive essas greves que estão ocorrendo agora... semana passada tinha vinte e sete mil operários parados aqui na capital; está na imprensa. Todas as obras daqui

(centro), na Barra, jogos olímpicos, estavam paradas e ao mesmo tempo os trabalhadores do COMPERJ. Mais trinta mil lá. Tinha na região metropolitana quase sessenta mil operários parados há quinze dias atrás. Nessas grande obras, nos chamados megaempreendimentos. E o que acontece? Os sindicatos cooptados. A mesma característica: eles nem se conhecem e eles nem sabem que eles são, a grande maioria até desconhece que faz parte do mesmo projeto econômico. Os sindicatos cooptados pelo estado, pelas empreiteiras; a situação é tão precária, são tantas as violações de direitos trabalhistas, humanos, que os operários se rebelam contra a liderança sindical, inclusive junto à justiça... Aqui aconteceu a mesma coisa com os garis: foi feito um acordo, no dia seguinte os operários mantiveram a greve. No COMPERJ foi a mesma coisa: queimaram carro do sindicato, etc. e tal. Fizemos uma audiência na ALERJ há vinte dias atrás e isso ficou explícito. Posso até arranjar pra você a ata dessa reunião. Ficou explícito [...] Com isso você desmobiliza as comunidades que estariam protestando por melhorias, por compensações, respeito ao direito trabalhista, etc. e tal. Não a remoção e despejo, a característica; isso aí está comprovado. No COMPERJ, por exemplo, a Anistia Internacional e a justiça global lançaram um livro há dois meses atrás. É um livro sobre o COMPERJ que a Anistia Internacional e a Justiça Global lançaram há dois meses atrás. Então, essa é a situação. [...] Promessas de uma série de melhorias que não acontecem, num primeiro momento as pessoas se seduzem pelos empregos, depois veem que esses empregos são precarizados, uma relação, em todos eles, de terceirização e até de quarteirização de empreiteiras que ganham a licitação e não executam e vão passando para as outras menores, que chamam de gato; os operários chamam de gato. No Brasil todo. E essas subempreiteiras, elas não respeitam o direito trabalhista. Você tem situações dramáticas como nós vimos em Santa Cruz; vou te dar esse exemplo que o operário perdeu o braço...

Susana: Na CSA?

Sérgio: É. A família estava nessa situação: todo mundo dormindo na sala, família grande, já, todos os cômodos alugados, que é a forma de ganhar um dinheirinho, não é? Os operários vieram para cá sem moradia e a família reuniu,

falou, olha, nem registra, porque registrar significa o seguinte: o irmão estava empregado, o pai empregado, quer dizer, emprego temporário. Ele nem foi reivindicar seus direitos porque, senão, entraria no registro como acidente de trabalho. Uma situação desumana, uma coisa, assim, medieval.

Susana: Eu me lembro, à época do mestrado, que você falou da situação dos pescadores, inclusive um tinha desaparecido e foi achado quatro dias depois em um hospital.

Sérgio: Exatamente. E ele faleceu: foi o Bebeto. A liderança está até hoje no programa de testemunhas, que é o Luíz Carlos. Nessa publicação tem todas essas informações. Então, uma das coisas que aconteceram lá na CSA e tem acontecido, é muita cooptação. Algumas entidades de pesca na baía de Sepetiba receberam quarenta e dois milhões de reais pra avalizar as dragagens, dragagens que revolveram os metais pesados da Ingá e foram, assinaram documento que as dragagens estavam trazendo melhorias para o sistema da baía de Sepetiba, inclusive a volta das tartarugas, etc. e tal, coisas desse tipo. Então, é um processo de desorganização do tecido social dessas regiões, que já é uma coisa frágil. Nunca houve organização comunitária, uma sociedade civil muito ativa por aí, em Magé, em Itaguaí e essas obras com muita grana... Eu costumo dizer que existe um *modus operandi*, eles montaram um *modus operandi* que passa pelos licenciamentos ambientais *fast food*, flexibilização de legislação, as audiências públicas que são uma manipulação; audiências que eles colocam centenas de pessoas, às vezes milhares. Pessoas que são pagas, vindas de outros municípios pra dizer que vai gerar muito emprego e confrontar a população local que, em geral, as populações locais não são contra o empreendimento, mas elas querem melhorias, querem compensações, elas querem garantia de que vai ter o emprego para a população local, não só um emprego temporário mas também um emprego mais qualificado, que é o emprego já não da fase de abrir buraco, da fase permanente, de funcionamento, de operação dos empreendimentos. No caso do arco, ainda tem uma questão

adicional, é que não foi avaliada a questão climática; aqui também no COMPERJ, não foi avaliado, muito menos na CSA. Esses empreendimentos pioram a legislação de políticas de mudanças climáticas; existe uma lei federal, estadual e aqui no Rio, tem no município. Basicamente, essas leis, estão numa perspectiva de o país, o estado ter um desenvolvimento econômico voltado para reduzir as emissões dos gases do efeito estufa. A CSA sozinha vai aumentar 76% das emissões no município do Rio e 15% no estado do Rio de Janeiro. A refinaria do COMPERJ, que está na outra ponta, há previsão em estudos de que irá provocar chuva ácida inclusive na região serrana, Petrópolis e Teresópolis, e é por essa pressão que os municípios acabaram sendo incluídos como área de entorno do empreendimento. E o arco rodoviário vai ser uma grande rodovia cortando seis APA's , áreas de proteção ambiental municipais e vizinhas à reserva biológica do Tinguá, que é um ecossistema raro; um dos ecossistemas mais importantes do Rio de Janeiro. Nós criamos lá, na época, e foi até uma sugestão minha uma comissão de acompanhamento formada por várias secretarias, tentando estimar qual seria o impacto da obra. Só que quando isso foi criado, em 2009, todas as compensações já estavam previamente definidas; para onde os recursos iriam. Então, não está prevista no EIA/RIMA, por exemplo, a montagem de uma rede de monitoramento da qualidade do ar. Nós vamos ter a CSA, de um lado, e a refinaria de outro; e o arco... Essa região já é considerada saturada. A bacia aérea; lá é bacia aérea 2, e aqui é bacia aérea 1, eu acho; não tenho certeza. As bacias aéreas da região metropolitana. Elas já são consideradas saturadas. Estamos colocando grandes polos industriais nessa região e uma rodovia no meio do caminho. Nesse relatório da CSA você vai ver que a qualidade do ar de Santa Cruz foi avaliada em função de uma estação que está a quase cem quilômetros, na Ilha do Governador. Então, se ao menos esses empreendimentos vissem para montar essa estrutura histórica, avaliar. Há uma precariedade nos estudos técnicos. Informações extremamente manipuladas, omissão de informação. Este estudo não dá nem para levar em conta.

Vai haver uma audiência pública do COMPERJ dia 28. Deram a licença do COMPERJ em seis meses, depois tinham que chegar os equipamentos pesados; para chegar os equipamentos pesados em Itaboraí, tinham que passar com os equipamentos por dentro dos manguezais Guapimirim que é uma APA federal; tinha que dragar um volume enorme de lama. A passagem desses equipamentos tinha que gerar uma dragagem enorme; parte dessa lama, esses sedimentos estavam cheios de materiais pesados. Ia destruir a pesca de Guapimirim. Os pescadores ocuparam por quarenta e dois dias, os pescadores da AHOMAR – Associação de Homens e Mulheres do Mar, parte dessa história está nesse relatório da Comissão de Direitos Humanos que a Justiça Global lançou; os pescadores ocuparam as chatas durante quarenta e dois dias, conflito enorme. Resumo da ópera: quatro pescadores, dirigentes dessa associação foram assassinados. Os dois últimos estavam com a gente na Rio+20, no aterro do Flamengo, na tenda da FIOCRUZ; batemos foto com eles; estavam lá. Depois disso tudo, desses os quatro mortos, os órgãos ambientais chegaram a conclusão de que lá não era o melhor local e estão passando agora pela praia da Beira, em São Gonçalo. Essa refinaria foi licenciada em seis meses, não avaliaram aonde iriam colocar o despejo ambiental, os efluentes industriais que têm uma série de contaminantes, metais pesados. O que aconteceu? Aonde vão jogar os efluentes? O INEA licenciou os efluentes na praia de Itaipuaçu. Vai acabar com aquela região. Nós estivemos lá em janeiro agora, tem foto de pescador que pegou uma piraúna de vinte e poucos quilos. Vão lançar todos os efluentes lá. Vão montar um emissário e vão lançar lá. Aquilo ali é mar aberto. Licenciaram a refinaria em seis meses e não pensaram de onde ia vir a água e agora querem construir uma barragem. Querem desapropriar mil e cem agricultores. Tem estudos que dizem que essa barragem vai trazer um prejuízo de cem milhões de reais ao ano. Porque? A maior parte dos produtos que chegam no CEASA, nas feiras livres do Rio de Janeiro, que são produzidos em Cachoeiras de Macacu. Querem destruir a agricultura lá. Para fornecer água para os municípios daqui, que já tinham um *déficit* de abastecimento e que agora aumentou por causa da falta de planejamento dos megaempreendimentos.

Então, eram territórios que já tinham uma precariedade de serviços públicos e que de uma hora para outra estão passando por uma grande transformação urbana com a implantação desses empreendimentos. Então, adoraria te dizer que o resultado disso será uma economia sustentável. Não vejo essa perspectiva. [...] A refinaria provocou, por exemplo, a implantação de um aterro sanitário em Itaboraí. Outro aterro sanitário em Seropédica. Você tem uma série de empreendimentos de menor escala, que vão sendo definidos no território.

Susana: No meio disso tudo está a FIRJAN.

Sérgio: A FIRJAN... Existe uma coisa curiosa aqui. Alguém um dia deveria estudar isso com mais profundidade. O modelo de desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro que está sendo implantado não foi definido pela classe política fluminense. Você pode pegar ... O Sérgio Cabral foi eleito a primeira vez em 96 para 2000 e reeleito em 2000 para 2014. Um mês antes da eleição, aproximadamente, houve um evento no Teatro Municipal, amplamente divulgado na imprensa, em que a FIRJAN lança esse modelo dos polos de desenvolvimento econômico, que eles chamam de polos de desenvolvimento e quase todos os candidatos a governador, principalmente os que estavam a frente, seja da situação, seja da oposição. Os três candidatos ao Senado, mais fortes, assinaram; quase toda a classe política foi a esse evento e assinou como um compromisso público de que ia desenvolver esses polos industriais. E você vê que, desde lá, anualmente, a FIRJAN publica esse documento. O Rio de Janeiro passou por uma decadência econômica nos anos 80 e 90 e a retomada do crescimento econômico do país se deu no território fluminense por uma proposta empresarial e não vinda da sociedade ou da classe política; o que é uma grande contradição. Aqui nós temos, a maior concentração de universidades públicas do país, então, poderia ter sido um outro projeto econômico. Acho que essa é a conjuntura. O restante é decorrência desse processo aí.

Susana: Você citou os impactos na região serrana...

Sérgio: Eu estou falando do COMPERJ; ele começou com onze municípios e aos poucos os municípios foram reivindicando serem incluídos no entorno. Isso depois do licenciamento ter sido concluído, inclusive. Então, abrange hoje, me parece, dezenove municípios. Existe um organismo chamado CONLESTE, que é o Consórcio dos Municípios do Leste da Baía de Guanabara¹⁰² que atualmente é presidido pelo prefeito de Itaboraí, Helil. Este CONLESTE deve ter essas informações todas, tem *site*, etc. e tal.

Susana: Você tem algum conhecimento sobre as desapropriações? Seja do COMPERJ, seja do arco?

Sérgio: As desapropriações, por exemplo, desse projeto da barragem do COMPERJ, que é a barragem de cachoeiras de Macacu, foram aprovados aqui na ALERJ três decretos. Eles querem pagar cinco mil (reais) por hectare, quer dizer, quem for indenizado não vai conseguir morar nem embaixo da ponte em Itaboraí. Sendo que parte dessas terras... tem muito trabalhador meeiro, que não é proprietário dessas terras. Outros são de assentamento de reforma agrária, que é terreno federal, desapropriar. Em geral essas desapropriações são irrisórias. Aqui no Rio, em função do chamado pacote olímpico, são porto maravilha e alguns outros empreendimentos aí. Também, as avaliações... os valores são muito baixos. O pessoal reclama muito disso. Não dá para a pessoa reconstruir a sua casa. No caso do Rio tem esses programas Minha Casa, Minha Vida, só que o cara estava na Rocinha ou na Providência e tem que ir lá para Santa Cruz e agora saiu no Jornal Nacional, no Fantástico que foi montado na semana passada um grupo com a polícia federal, Caixa Econômica, porque grande parte desses conjuntos habitacionais da Minha Casa, Minha Vida estão dominados pelas milícias. Então, as pessoas moravam, muitas vezes, em favelas, pressionada pela presença do tráfico, muda para um local distante de onde vivia, distante do local de trabalho, sem referência nenhuma; uma perda de identidade e, além disso, sob a coação das milícias. Muito complicado.

¹⁰² Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense

Nenhuma dessas obras deveria ser licenciada pelo estado. Essas obras deveriam ser licenciadas pelo órgão ambiental, o IBAMA. Aí a gente teria uma avaliação maior, melhor, de mais qualidade do conjunto desses empreendimentos; acho que o fato disso ter sido feito pelo estado precarizou muito; eles fragmentaram o licenciamento, fizeram por partes. Em todas elas é o mesmo *modus operandi*. Montaram uma estratégia que envolve desmobilização, cooptação, flexibilização de legislação. Promessas de empregos, até com a mesma estratégia.

Entrevista 03

Entrevistado: Celso Sanchez

Biólogo, Professor da UNIRIO

Data: 09/05/2014

Nós sentamos e começamos a pensar numa estratégia para salvar esta perereca. Ela ia ser extinta. As pessoas não entendem isso . Uma espécie endêmica; quer dizer que ela só existe ali, no mundo inteiro. Depois, não era só a perereca; também existe um peixe. O que causou espanto. Tem um peixe endêmico também; com uma ocorrência muito restrita. Uma das áreas que ele aparece é ali. Duas espécies que vão sumir do planeta. Isso, assim, de forma... do nada! Por conta de um desejo, de um projeto que não foi discutido publicamente como deveria ter sido. Que não teve a participação popular efetiva, como deveria ter sido.

Veja só, ninguém é contra o arco metropolitano. A questão é ser contra os processos de construção nada participativos ou pseudo-participativos. Pior que não ser participativo é fingir que é participativo. Isso é profundamente perigoso porque não é esse o modelo de sociedade, não é esse modelo de país que a gente quer e não tem mais espaço para políticos dessa ordem de grandeza; não tem mais. A gente não pode mais aceitar isso. Basicamente é isso, a minha avaliação.

Na verdade, a perereca é uma metáfora. Metáfora da questão ambiental. Se a gente percebe o meio ambiente na sua totalidade, como um conceito da totalidade, como um elemento da totalidade, é impossível não perceber, ou melhor, dissociar a questão ambiental da questão social. Todo problema ambiental traz questões sociais e toda questão social traz problemas ambientais. O meio ambiente na perspectiva da sua integralidade, ele também inclui o elemento humano, cultural. E aí, essa dimensão ampliada, essa noção ampliada de meio ambiente para além dessa ideia de meio ambiente da natureza exclusiva, sem seres humanos, ela não faz mais sentido. Por isso é que a perereca é uma metáfora. Pois quando se fala em destruição de uma espécie, o

que a gente está apontando naquele momento ali é a fragilidade da região, daquela ambiência e isso significa também olhar para fragilidade das populações dessa região, vamos chamar, desse território. Então, olhar a conservação das espécies na perspectiva da territorialidade, onde elas se seguem... Território é um conceito de geografia política como um espaço socialmente construído; e incluída a perereca nesse espaço socialmente construído nos permite ver que a população do entorno é uma população tão vulnerável quanto a perereca; não há como dissociar. Falar da conservação dessa espécie endêmica é também, de alguma maneira, revelar as vulnerabilidades socioambientais e os conflitos socioambientais que o arco, nesse caso, ou qualquer outra obra, trariam para aquele território. Essa é uma primeira perspectiva. A outra, que eu acho que você aponta de uma maneira muito, muito pertinente é perceber que não há impacto ambiental, que não seja também impacto sobre a saúde. A saúde é um elemento indissociável da perspectiva ambiental. Então, se você olha pela saúde, com certeza é uma porta de entrada para perceber essa totalidade também na perspectiva ambiental.

Marcelo Firpo, Tânia Pacheco e outros nomes que vou falhar aqui, a Mônica Lima, essa turma da FIOCRUZ, da Escola Nacional Joaquim Venâncio; eles são, certamente, a referência, a FIOCRUZ, a referência a partir do mapa de injustiças socioambientais do Rio de Janeiro, entre outros trabalhos, são a referência mundial. Não é megalômano falar isso em termos da relação meio ambiente e saúde. Tem um livro que me ajudou muito a esclarecer, chama-se Ecologia política dos riscos em saúde, do Marcelo Firpo. Esse livro é muito esclarecedor para perceber essa relação indissociável entre conflito ambiental e saúde, justiça ambiental e saúde. É muito interessante. Ele está olhando para a perspectiva da ecologia dos riscos. Se a gente olha para a ecologia da conservação a partir da dimensão do território, do campo da geografia política, também é possível entender essas correlações. O que é evidente é que a gente precisa observar os problemas ambientais hoje, do século XXI, para além do que se reivindicava nos anos [19]60, [19]70 do ponto de vista da conservação das espécies, da baleia, do mico-leão.

Por exemplo, o mico-leão dourado foi uma espécie simbólica dali da região de Casimiro de Abreu, do norte fluminense, onde está a reserva biológica de poço das antas. Foi uma espécie que esteve muito ameaçada de extinção e continua muito ameaçada; mas ele não apenas trouxe à tona uma movimentação para preservação daquele animal específico como ela também revelou a distribuição de terras desigual do norte fluminense nessa região. Então, na ocasião, ficou claro que não seria possível conservar essa espécie só com uma, seria fundamental incluir na conservação os fazendeiros locais, que se mobilizaram para fazer reservas particulares do patrimônio natural, para fazer corredores ecológicos e assim garantir que os micos tivessem uma proteção. Ao envolver esses donos de terra na região, se revelou a distribuição desigual de terras e uma imensa parcela da população alijada de terras; é a vulnerabilidade dessas comunidades de agricultores familiares da região. Infelizmente a gente não avançou deste debate. Nós avançamos nos estudos sobre a reprodução do mico, sobre como achá-los no meio do mato, mas nós não avançamos no sistema de proteção às populações mais vulneráveis.

Susana: Este caso específico foi encampado pelo poder público. Virou estampa de nota de real. Pergunto: isto não fez com que desvirtuasse a discussão?

Celso Sanchez: É muito interessante porque a gente está entrando na discussão sobre o papel do estado na conservação. Primeiro, é importante ver que na nossa Constituição a gente entende que o Brasil é um estado de direito ambiental. O artigo 225 da constituição diz que todo brasileiro... “todos tem direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

Essa definição institui um estado de direito ambiental. Nós temos direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado. E depois, neste mesmo artigo, artigo 225, ele diz: “impondo-se ao poder público e à coletividade, o dever de

defendê-lo e preservá-lo”. Aí já entre uma discussão do que é a coletividade, que conceito de coletividade é esse. Se ele está próximo da sociedade civil, como a gente estava vendo agora em Gramsci, que sociedade civil é essa, que estado é esse, que poder público é esse?

Acho que a partir de [19]88, que é o texto da nossa Constituição e das movimentações estatais para conservação, a gente teve alguns avanços significativos do ponto de vista da institucionalidade da conservação ambiental, mas também tivemos perdas enormes; e muitas vezes esse estado, ele é um estado muito pouco aberto à participação popular, muito pouco aberto à percepção das demandas populares. Como a gente sabe, dentro do estado burguês tem interesse de... enfim, o conceito de estado burguês, ainda voltando ao Gramsci, é um estado que não vai estar atento à estas demandas populares e daí, é notável, há vários estudos que demonstram isso, como a partir dos anos [19]80, em particular, a partir do SNUC, o Sistema Nacional de Unidades de Conservação, a Lei 9985, de 2000, como se criam certas unidades de conservação, de forma impositiva, arbitrária, sem perceber a dinâmica ecossocial de onde elas estão sendo criadas; é notável perceber: inúmeros conflitos ambientais vão surgir a partir da lógica da conservação. Então, é uma ambiguidade: um estado que tem na sua constitucionalidade, na sua Constituição a perspectiva de instituir um estado de direito ambiental, ele também é um estado que cria conflitos ambientais. É um paradoxo, que é, obviamente, e muitas pesquisas apontam isso, fruto da maneira arbitrária, pouco dialógica, pouco participativa em que se deram as constituições das unidades de conservação.

Me lembro agora do caso do Parque Nacional de Jurubatiba, em Macaé. Eu andei escrevendo sobre isso também a partir de um... O texto chama-se Águas maravilhosas, onde a gente descreve uma situação a partir da memória de uma pessoa que viu o parque surgir e de um outro trabalho que a gente faz em parceria com o professor Rafael Nogueira Costa, da área de cinema ambiental, onde ele tenta recolher depoimentos de personagens do parque: pescadores, que hoje já não são mais pescadores; crianças que hoje já não

podem mais brincar numa unidade de conservação do tipo reserva biológica; professores, que não usam a unidade de conservação – que é proibido, já que é de uso restrito. Há uma série de situações complexas, muito importantes, agora bastante estudadas. Particularmente o bairro Lagomar, à beira deste parque, que é um bairro que cresceu desordenadamente, muito em função da indústria do Petróleo, enfim, o que mostra que sua questão é muito pertinente. O estado é também, pode-se dizer, há pesquisas que apontam isso, produtor de conflitos ambientais. A partir do momento de sua inserção no campo da conservação ambiental, é feita de uma maneira muitas vezes arbitrária. Agora, inclusive, mais recentemente, isso tem sido um grande tema. Para criação de unidades de conservação, para redefinição de áreas; isso tem sido muito discutido. Já avançamos, vamos dizer assim, nessa percepção e há setores dentro do estado que reconhecem isso. Isso é muito interessante. Há unidades de conservação sendo revistas. Muito interessante mas, ao mesmo tempo, muito perigoso porque a gente vê que em determinadas situações você pode estar criando riscos ambientais; vulnerabilizando ainda mais. Porque, também, é muito coincidentemente interessante para certos setores da sociedade que têm interesse no desmatamento, na destruição, revisar essas leis de proteção, como a gente viu agora no Código Florestal. Também tive oportunidade de escrever sobre isso: mostrando como deputados e senadores da chamada bancada ambientalista são, na verdade, legisladores que tiveram sua carreira política financiada por setores econômicos que têm interesse na alteração do Código Florestal.

Susana: No relaxamento da lei.

Celso Sanchez: Exato. Então, fica muito difícil pensar na proteção ambiental com esses representantes. São representantes que têm um grau de comprometimento com setores que os apoiaram economicamente nas suas eleições. Então, muito difícil. Ver, por exemplo, tem situações, onde pessoa que tem interesses particulares porque ela também é proprietária de terras. Ela

também teria infringido leis ambientais. A gente escreveu sobre isso; tem alguns trabalhos nessa linha, tentando analisar o financiamento de campanha. Fazer uma correlação: que educação ambiental crítica nós vamos fazer em situações quando altera o Código Florestal a partir de deputados e senadores que têm campanhas financiadas por empresas que têm interesse na alteração do código de proteção ambiental, quer dizer, é uma questão muito complexa. O que também mostra pra gente que, em certa medida, eu diria até, grande medida essa relação estado x conservação ambiental, mesmo que tenha tido avanços, ainda têm muitos retrocessos. Ainda tem muito o que se avançar. Caminho imenso.

Há situações no passado em que o estado agia de uma maneira muito impositiva e há situações mais recentes onde as pressões para conservação ambiental são enormes. É muito complexo. Esse é um tema muito interessante. Muito interessante.

Susana: Enquanto o senhor falava, eu me lembrei da Floresta Nacional Mário Xavier. Uma área de preservação ambiental onde passarão caminhões dia e noite, causando impactos permanentes. Tem como mensurar, em termos de tempo, os impactos?

Celso Sanchez: Tem. Hoje, a ecologia e a biologia da conservação estão muito avançadas metodologicamente. São capazes de mensurar esses impactos ambientais e é muito notável que o impacto é dramático, imenso. É de uma ordem de grandeza muito grande. É uma área ameaçadíssima; o arco não deveria passar por ali; foi um erro em desenvolvimento, se é que a gente pode chamar isso de desenvolvimento. Um erro na nossa avaliação porque na avaliação de quem está executando é uma obra perfeita, o que, obviamente, a gente discorda porque, obviamente, a vulnerabilizar uma área de conservação extremamente importante para nós é triste. É um péssimo exemplo para o mundo, para as gerações futuras. Acho que os netos destas pessoas vão se

envergonhar muito delas. Muito! Vão ter que dar muitas explicações no futuro; porque é que eles fizeram isso.

O fato é que a Floresta Nacional Mário Xavier, a FLONA, é uma unidade de conservação que tem características ecossistêmicas muito, muito importantes, muito peculiares. Ela está numa área de inundação que a gente poderia chamar, do complexo Guandu, da região da bacia do Guandu e essa área tem características fito-fisionômicas muito particulares. Foram se formando ambientes, como por exemplo, poças temporárias aonde espécies de peixes conseguem sobreviver porque desenvolveram ao longo dos milhões de anos de evolução uma estratégia de depositar ovos no fundo lodoso destas lagoas e quando vem a estação das chuvas, os peixinhos nascem. Isso é uma curiosidade biológica que pode não interessar a quem está fazendo uma estrada mas também é do ponto de vista da conservação, algo muito relevante para educação ambiental, para aprender sobre as espécies, suas diferentes formas de reprodução, suas estratégias de sobrevivência, como também, entender esses mecanismos de sobrevivência, porque, a partir desses estudos básicos podem se revelar conhecimentos importantes para a humanidade. A gente sabe que diversas espécies, da biodiversidade, fornecem princípios químicos, princípios ativos importantes para a indústria farmacêutica, indústria de cosméticos, indústria química, enfim, médica, enfim, a questão é que, destruir sem conhecer plenamente é como você queimar um livro numa biblioteca sem lê-lo antes. Mesmo depois de lido é um crime. Queimar um livro é sempre uma coisa horrorosa. Imagina sem lê-lo; é pior ainda. Você está perdendo informação que poderia ser útil para você em algum momento de sua trajetória de vida. E é isso que a gente está fazendo, de certa maneira, não só lá mas, nessas opções em nome de um certo progresso, em nome de uma ideia de progresso que não é efetivamente a definida por todos. É de um grupo econômico que tem interesses econômicos no desenvolvimento destes setores que eles consideram como estratégicos na economia, neste momento. A gente não entende, por exemplo, hoje se sabe, é consenso de que o grande eixo estratégico do Rio de Janeiro é o petróleo. Mas a gente não entende que

também pode ser a biotecnologia, também pode ser outro setor da economia, também pode ser conhecimento, a indústria do conhecimento. Todo foco, todos os esforços em cima desta lógica é como botar todos os ovos dentro de uma mesma cesta: é muito frágil. É muito frágil. E essa fragilidade é péssima até para os desenvolvimentistas, vamos chama-los assim. Até para eles. Então é uma pena porque, ao não ouvir todos os setores da sociedade, se perde a dimensão e a riqueza da possibilidade desse tipo de diálogo onde a gente pode apontar, só para te dar um exemplo, que a indústria da biotecnologia ou a indústria farmacêutica quando descobre um medicamento, o retorno econômico que ela produz é extremamente vantajoso. Nós temos a biodiversidade no Rio de Janeiro com um *status* de mega biodiversidade porque a mata atlântica aqui é extremamente exuberante e nós conhecemos muito pouco dela e uma dessas importantes ilhas de biodiversidade, de mega biodiversidade é a FLONA Mário Xavier que infelizmente não foi respeitada como deveria, no momento da construção de uma obra que atende certos segmentos da economia importantes, a gente reconhece a importância mas também reconhece a fragilidade desse modelo, desse projeto, da maneira como ele foi imposto para fazer valer um modelo que não é o único, que não é o melhor, que não é efetivamente, o mais interessante. É o que está valendo agora, numa visão de curto prazo.

Essa perspectiva estratégica é que eu acho que infelizmente a gente não tem, esse grupo não tem, e nós estamos perdendo a oportunidade de ter e fazer. Fazer uma grande virada. É uma grande virada e, infelizmente, a lógica desenvolvimentista não permite a gente ter essa visão, vamos dizer assim.

Fora que a gente sabe, eu estou querendo ser ameno, a gente sabe que por trás disso tem interesses privados, particulares, e eles são capazes de passar por cima de todo mundo: remover famílias sem pensar quem são essas pessoas, pensar que o desenvolvimento de uma região é gerar fluxo de gente para lá sem infraestrutura, sem escola, sem hospital, sem transporte, sem nada. É instituir uma lógica que não é pensada para o outro, é pensada pelo outro. Então, não se interessa em quem são essas pessoas que são efetivamente

afetadas. Eu queria te sugerir a dissertação de mestrado da Sirleia¹⁰³. Ela fez mestrado em educação na Estácio, sobre as representações sociais do arco metropolitano onde ela colhe depoimentos muito dolorosos de pessoas que tiveram casas desapropriadas, tiveram que ser removidas, de associações de moradores que foram usadas, corrompidas, que foram comprometidas, da desorganização local, estrutural, da lógica social local, do rompimento de vínculos, de famílias, bairros... Isso é um impacto que não tem como medir. Apesar da ecologia, da biologia da conservação ter como colocar isso num gráfico, a dimensão da subjetividade, do valor das relações sociais não se coloca num gráfico. Isso é uma coisa grave. E também a gente poderia dizer, ainda no campo da ecologia, o valor da história natural daquele ambiente, que representa como uma espécie de janela no tempo geológico da terra, que nos permite olhar como era o Rio de Janeiro primitivo, o valor disso, o Rio de Janeiro Cristino, melhor dizendo, o valor disso não se mede num gráfico, se mede com uma dimensão, com ética que está embasada no respeito à vida em todas as suas manifestações, das pessoas a um sapo, a peixe, a inseto, à planta. Essa dimensão ética de respeito à vida, a ética da vida, é que eu acho que a gente devia estar disputando, porque eu quero um modelo de desenvolvimento, digo por mim, que tenha como princípio o respeito à vida, acima de qualquer coisa, mesmo que não dê dinheiro. O respeito à vida deve pautar o princípio do desenvolvimento, não o contrário.

Susana: Mas isso não é coerente com o capitalismo.

Celso Sanchez: Pois é. Aí é que está o problema. Nós, na Rio + 20, na cúpula dos povos, dizíamos que a luta lá era contra o capital e, realmente, não é possível falar de ecologia no capitalismo. É incoerente. Sustentabilidade e capitalismo são palavras incoerentes embora hoje o que se pense como sustentabilidade, desenvolvimento sustentável, economia verde sustente esse biocapitalismo de terror. Mas, na verdade, a gente sabe que a maneira como

¹⁰³ Sirléia de Vargas Soeiro Guimarães: Representações sociais para a educação ambiental

opera o capital, a maneira como se organizam, como se reproduzem as forças do capital, o modo de reprodução do capital é extremamente perverso e incongruente com a conservação da vida, inclusive da espécie humana. A gente sabe disso mas insiste numa lógica importada que infelizmente faz a gente ver com um pessimismo sombrio, a médio prazo, essas questões todas. Embora, como o Paulo Freire nos ensinou a ser: capazes de nos indignar com a realidade mas sem perder a esperança, eu acho que também a crise do capital e a maneira como ele vai destruindo tudo pode possibilitar às pessoas se darem conta de que esse não é o caminho adequado. Então, uma educação ambiental, num sentido mais amplo - porque toda educação é ambiental, ou deveria ser; uma educação ambiental que aponte para essa perspectiva crítica do capital pode ser uma alternativa para uma sociedade de fato sustentável que é o que a gente espera.

E, aliás, só um comentário rápido, muita gente diz que a gente não tem exemplos de sociedade sustentável, que isso é uma utopia muito distante. Eu digo que não é verdade. Eu trabalho há dez anos com o povo guarani embiá, aqui no sul do Rio, em Paraty, e lá você tem milhares de exemplos de sustentabilidade, estratégias de sustentabilidade. E se você vai para qualquer outra aldeia, qualquer comunidade quilombola, assentamentos rurais de agriculturas familiares, você vai ver experiências de sustentabilidade. Gente que faz o roçado da sua terra reaproveitando as folhas secas como adubo orgânico, gente que não usa pesticida porque conhece as plantas adequadas para serem plantadas em determinadas épocas ou plantas que impedem insetos, enfim, mil e uma estratégias que o povo sabe, o povo conhece mas que certos setores da sociedade muito arrogantes, que se autodenominam produtivos. Quer dizer, quando algum setor diz “eu sou o setor produtivo” ele diz que os outros não são produtivos. Então, isso é uma arrogância e um erro estratégico brutal porque toda arrogância é burra. A arrogância impede ouvir o outro.

Se esses setores fossem capazes de ouvir, se estivessem dispostos a ouvir, aprender com o povo brasileiro, aprender com as comunidades indígenas, populações tradicionais quilombolas, o ganho seria enorme. Darcy Ribeiro dizia

que a gente era a civilização dos trópicos, civilização do futuro, que aqui estava uma experiência civilizatória fantástica. O Darcy Ribeiro era um grande otimista; ele acreditava nisso. Só faltou ele perceber que ia se esbarrar, para a construção dessa civilização dos trópicos, nós teríamos que vencer pessoas com pensamento medieval, capazes de chegar na televisão como ontem o nosso governador Pezão disse; ele disse para a polícia que a ordem com os manifestantes que façam vandalismo é: pegar, levar para a delegacia, autuar e prender. Um governador não pode dar uma ordem de prender; quem dá ordem de prender, se não me engano, é o juiz. Quando um governador decide que é para prender quem se manifesta, acho que a gente chega a um estado de barbárie que mostra bem o que é que está por trás dessa lógica desenvolvimentista.

Bom, não é a toa que eu estava falando do nosso governador atual porque é uma das pessoas que estavam a frente da avaliação do arco metropolitano na ocasião em que ele foi feito sem ouvir as bases. Esse pensamento medieval, autoritário, grotesco, triste, porque eu gostaria muito que eu não tivesse que lutar contra isso, eu gostaria muito que o governador estivesse aberto a sentar numa mesa de negociação e governar de fato, sem autoritarismo, mas eu não sei se isso é possível. Essa é minha utopia particular.

[...]

O processo de licenciamento ambiental envolve etapas de participação popular. As audiências públicas, por exemplo, só que nem sempre envolve etapas de participação popular, as audiências públicas por exemplo. Só que nem sempre a palavra participação... ela não é fácil, ela não se entrega facilmente. Participação é uma categoria política muito interessante; existem diferentes tipos de participação. Como é que eu participo? Quais são as condições reais e objetivas que eu tenho para participar? Como, por exemplo, marcar uma audiência pública num lugar distante para decidir algo que vai acontecer com a minha casa, num horário que eu não posso ir porque eu tenho trabalho, tenho compromisso, inviabiliza a participação.

Susana: Publicar em um jornal de grande circulação, sendo que a população não compra jornal...

Celso Sanchez: Exatamente. Não adianta dizer que é de grande circulação que está dando acesso. Tem que garantir efetivamente a participação. Nisto a gente tem que avançar muito. E não adianta chegar lá, e eu participei de algumas audiências públicas, do arco metropolitano também, você chega lá e se depara com uma argumentação toda técnica, feita por um engenheiro experientado que, óbvio que ele tem que estar presente, mas com uma linguagem inacessível; e não é só uma linguagem inacessível porque as pessoas são burras, uma linguagem estrategicamente inacessível, que um técnico também fica embaralhado com esses dados; que a gente sabe que isso é possível fazer. E infelizmente, eu já vi isso acontecer. Eu lembro, na audiência pública de uma determinada usina aí, de energia, que eu participei, o sujeito dava dados que mais tarde pude notar que eram incoerentes, mas na ocasião em que ele estava falando, diante dos números, a gente não tinha como a gente reagir. E como você tem tempo para participar, um momento muito escasso para refletir, fica difícil; então, que participação é essa? No papel ela existe, mas na prática fica comprometida; ela não é efetiva. Não é uma participação efetiva.

A gente pode pensar em participação ativa em participação passiva mas também tem uma questão de participação efetiva, condições reais e objetivas de participação com um arcabouço de informações que te permitam efetivamente ser capaz de tomar uma decisão sobre o que está sendo feito com a sua vida, com sua casa, seu modo de vida. Então, nessas coisas todas a gente ainda tem que avançar. Muitíssimo. Eu penso muito nessa perspectiva. E, para mim, educação ambiental, na maneira como a gente quer fazer, tem a ver muito com essa ideia: de uma formação para participar, não só de uma audiência pública mas de tomada de decisão da sociedade, vamos dizer assim, de ser e estar no mundo enquanto sujeito crítico, lembrando Paulo Freire. Ser capaz de fazer uma leitura do mundo e a partir daí se posicionar como sujeito histórico, crítico. Lembrando Paulo Freire o tempo inteiro. Então, realmente, a

participação tem que ser no sentido da garantia freireana, tem que ter uma contrapartida de quem está querendo fazer, nesse sentido: preparação para que as pessoas possam efetivamente participar.

E olha que o Brasil, ainda no cenário regional, é um dos melhores países em termos de participação, em termos de garantia de intervenção, interferência. O cenário regional é dramático; é dramático, infelizmente. E isso acaba por justificar o pouco que agente tem como muito bom. O que não é verdade. São questões complexas, muito complexas.

Susana: Nós temos diversos partidos e parlamentares que levantam a bandeira verde, especialmente na época das eleições, mas nestes momentos, de audiência pública, etc. estas pessoas não aparecem. É só discurso?

Celso Sanchez: É só discurso e é um discurso para certo segmento da sociedade. Vamos falar de ambientalistas no Rio de Janeiro. Os ambientalistas no Rio de Janeiro quando surgiram, eles tinham uma agenda mais social do que têm agora. Quando eles surgem no exterior, os ambientalistas são claramente de classe média. A classe média europeia, norte americana; é um tema da burguesia. E por isso, essa visão muito conservadora do meio ambiente, muito bichinho, plantinha. A dimensão social ganha força nos embates ambientalistas na América Latina. Na denúncia da mineração na Bolívia, no Equador, na Venezuela, enfim. No início, no Brasil a gente vai ver um distanciamento de alguns partidos de esquerda e do movimento ambiental. Aquela velha ideia: primeiro a gente resolve a questão social e depois as outras questões. E esse distanciamento gerou um movimento mais tarde chamado de “os melancias”, verdes por fora e vermelhos por dentro; os ecossocialistas. Que estão ganhando força em alguns segmentos, em alguns partidos; mas ainda não é uma força importante dentro dos partidos de esquerda. Não é a toa que Aldo Rebelo, deputado federal do PC do B, atual Ministro dos Esportes, foi relator do Código Florestal, fazendo coro com a senadora Cátia Abreu, uma das defensoras do agronegócio. Veja só, agronegócio do terror, de latifundiários;

não agronegócio da agricultura familiar. Eles se apropriaram do termo agronegócio como se fosse deles e não é isso que a gente está falando. Ninguém é contra o agronegócio. A questão não é ser contra o agronegócio. A questão é ser contra um modelo de agricultura de agronegócio que é para poucos, só para alguns, que interessa o capital internacional e não à agricultura familiar que é quem, efetivamente, faz o agronegócio desse país andar; 80% do nosso alimento vem daí e não da indústria da *plantation*.

Dom Pedro Casaldáliga, que poderia dar um maior depoimento sobre isso, entre outros; me lembrei agora da perda enorme do Bispo da Pastoral da Terra lá de Goiás, acabou de falecer, enfim, são questões muito dramáticas, a CPT – Comissão Pastoral da Terra tem denunciado essa desigualdade no campo e os danos sociais que esse modelo de agronegócio nega, que a Dona Cátia Abreu é a grande representante, representa e ao mesmo tempo, Aldo Rebelo, do partido Comunista do Brasil, se alia a ela, faz coro para alteração do Código Florestal. Então, algo muito estranho acontece na configuração do discurso ambientalista dentro dos partidos o que mostra que há um espaço para ser ampliado o debate para que possa se constituir como uma pauta política; hoje não é. O PV do Rio de Janeiro historicamente fez participações em governos, gestões muito precárias do ponto de vista da preservação, da conservação ambiental e não acho que eles representem uma mudança significativa. Embora a gente tenha quadros lá que são militantes históricos importantes. Claro, como em todo lugar, tem gente boa, tem gente ruim, óbvio, a gente reconhece que no setor político também tem os dois. Infelizmente a gente tem mais exemplos de péssimos do que de bons.

E eu fico questionando: como isso aconteceu? Aldo Rebelo é de atitudes extremamente autoritárias; não ouviu os movimentos sociais a contento por ocasião da alteração do Código Florestal embora ele diga que sim, defenda que sim. Na minha avaliação pessoal acho que não, que não foi suficiente. A alteração do Código Florestal mobilizou a Academia Brasileira de Ciências, que escreveu um texto mostrando que isto seria extremamente prejudicial à biodiversidade e isso não se levou em consideração. É uma pena. Uma

instituição como a Academia Brasileira de Ciências não conseguir mobilizar um relator de uma lei, então, algo está errado. Isso mostra que ele, provavelmente, estava afinado com outro segmento. Analisando o financiamento de campanha dele dá para entender algumas coisas. Enfim, cada um é cada um e ele crê que está fazendo uma boa coisa, crê que está fazendo algo de bom para o país, eu acho que não; mas ele crê assim, a gente respeita.

O fato é que nos partidos políticos, a temática ambientalista ainda é periférica. O que dá margem para o surgimento de novos partidos que levantam essa bandeira. Mas levantam de uma maneira muito duvidosa, muito alinhados na perspectiva de uma economia verde, que é nada mais nada menos que o mesmo capitalismo vestido de verde. Não há uma alteração significativa da sociedade nos discursos desses partidos, ou seja, a estrutura se mantém, a gente passa a ser sustentado dentro da ISO 14.000 e nada muda. Enfim, é muito dramático ver isso acontecendo porque parcela importante dos jovens brasileiros é sensível à questão ambiental, é muito sensível à questão ambiental e, no entanto, o que se oferece para eles, o cardápio de opções é muito restrito e eu vejo que muitos são levados pela paixão de fazer algo pelo meio ambiente e acabam sendo engolidos por essa máquina discursiva que usurpou a temática da sustentabilidade para reproduzir o capital na maneira como ele é, só que desta vez vestido de verde, que é a tal da economia verde. Então, os novos partidos políticos que surgiram aí em torno da bandeira ecológica, eu vejo muito pouco, muito pouco mesmo, nada sensíveis às demandas dos movimentos sociais, dos coletivos populares, de povos indígenas, de populações quilombolas, de ribeirinhos, de populações tradicionais, de um modo geral, que são pessoas que vivem o conflito ambiental. Falta no Brasil um partido que reivindique a bandeira dos movimentos sociais, a bandeira dos conflitos ambientais. A gente encontra quadros dentro de partidos fazendo essas reivindicações; talvez um ou outro partido observe essas injustiças ambientais e traga isso como uma temática central, ou melhor, uma temática importante mas não central. Em nenhum partido hoje a temática das injustiças socioambientais, os conflitos ambientais, é algo da sua centralidade. É sempre um discurso mais

periférico. O que está na centralidade desses partidos, atualmente, é uma disputa sobre o conceito de desenvolvimento: que modelo de desenvolvimento, que projeto de nação vamos ter? Eu não consigo pensar num projeto de nação que não passe, já falando como ambientalista, um projeto de nação para mim passa pela resolução de conflitos ambientais, pela inclusão de todos, pela justiça socioambiental, pela igualdade socioambiental, pelo fim das vulnerabilidades socioambientais. Então, é uma questão que ainda está por se fazer, na minha avaliação. Acho que há quem pense que nós avançamos muito nisso, já. Lembro do Professo Agripa Faria Alexandre, que escreveu um texto muito interessante chamado “A perda da radicalidade do movimento ambientalista brasileiro”, onde ele mostra que aos poucos o discurso ambiental foi incorporado pelo setor autodenominado produtivo e a partir daí os movimentos ambientalistas foram perdendo a sua radicalidade no sentido de ir à raiz do problema, que é efetivamente discutir os modos de produção da sociedade, a estrutura da sociedade. Eles foram perdendo essa radicalidade e ganhando um contorno mais *soft*, mais da adaptabilidade, mais da adequação ambiental do que da militância ambiental, mais da cooperação, da parceria pelo meio ambiente do que reivindicação a um direito ambiental, a um meio ambiente ecologicamente equilibrado. A gente mudou de uma postura mais reivindicatória para uma postura mais de parceria e colaboração, quer dizer, é algo que demonstra bem a perda da radicalidade e que de alguma maneira deixa um flanco aberto para ampliação da vulnerabilidade de setores da sociedade. São setores, hoje, mais vulneráveis que nunca. Mais vulneráveis que nunca; as populações quilombolas hoje estão ameaçadas, todas, no país; estão ameaçadas de perder seus territórios. Os povos indígenas, os povos originários do Brasil, hoje, ameaçadíssimos de terem seus territórios demarcados. A disputa de quem irá demarcar o território indígena passar pelo congresso Nacional... isso é um absurdo. A perda de prestígio da FUNAI, tudo vai nesse sentido. Essas populações vulneráveis, hoje, estão mais vulneráveis que nunca. É dramático; é um cenário triste, nesse sentido. Muito triste, mesmo;

que vai exigir muita luta nos próximos anos, já a curto prazo, para que o mínimo das garantias não seja perdido.

Susana: Há a possibilidade de o Brasil resolver sua questão ambiental, esquecendo-se de seus compromissos internacionais?

Celso Sanchez: Acho que sim. Curiosamente, as zonas de sacrifício, elas também estão em áreas estratégicas para alternativas de ecodesenvolvimento. Acho que essas próprias comunidades tem plenas condições de desenvolver modelos autóctones e endógenos de desenvolvimento. Penso, assim, para te dar um exemplo, na região do Lagomar, lá em Macaé, que é uma zona de sacrifício, do Parque Nacional Jurubatiba, já muito estudado por muitas pessoas, onde as populações ali do local poderiam ter sido engajadas, por exemplo, no turismo sustentável dessa área e não foram. Então, penso eu, também que no Horto, a comunidade do horto, que está sendo removida; abaixo da repressão violenta, absurda, da polícia que é militar, não sei porque, aqui no Rio de Janeiro, aonde, efetivamente, a população que garantiu o mínimo de direito de acesso aos bens públicos àquela área do Jardim Botânico é a própria comunidade do Horto. Se o Jardim Botânico hoje está preservado é por causa dessa comunidade, que ocupou aquela região que poderia ter se transformado numa área de desenvolvimento da cidade. Não foi porque tinha gente. E eles, em muitas medidas, preservaram o entorno do parque e garantiram que o parque não fosse ocupado em épocas anteriores e onde tivesse sido ocupado, nada teria sido feito. Puni-las por essa presença lá é um erro enorme. Aquela comunidade, para mim, efetivamente, é o que poderia ser os melhores monitores ambientais do jardim Botânico e daquele entorno da floresta da tijuca.

Então, você poderia ter hoje, um investimento em ecoturismo no Rio de Janeiro, usando essas populações, como em outras áreas do Rio também, no entorno da floresta da tijuca, que em nada são aproveitadas. São pessoas que têm conhecimento das plantas, dos animais, dos ciclos ecológicos. A oferta de ecoturismo no Rio de Janeiro é baixíssima em relação ao que se faz, por

exemplo, na costa Rica; chega a ser irrisório. Nós estamos diante de dois megaeventos e não vamos explorar nem 5%, 10%, sei lá, mas muito pouco do que a gente poderia ter explorado do ponto de vista do ecoturismo envolvendo essas comunidades, essas populações. Justamente por estarem em uma zona de sacrifício elas estão invisibilizadas e o modelo é só de expropriação, expropriação, expropriação e não de participação, de troca, então, eu acho que uma demanda nossa é pensar em políticas públicas para zonas de sacrifício, em modelo de desenvolvimento endógeno, autóctone; acho possível isso acontecer, não acho inviável. Na maioria dos casos acho possível. Em Itaguaí mesmo, na região onde está acontecendo este impacto dramático sobre as pessoas por conta da TKCSA, naquela região, você tem a possibilidade de engajar aquelas pessoas em mil e uma atividades. Não só de turismo; turismo também. Mas entre outras atividades de produção local. Por acaso, um dia que estive lá, recentemente, conheci uma senhora que faz doces em compota com pitanga, com acerola, frutas diferentes; naquela região são muito fartas. Isso poderia estar sendo potencializado, poderiam estar sendo estimulado. E olha o que eu estou falando: é o discurso do desenvolvimento. O pessoal acha que ambientalista é contra o desenvolvimento. Geralmente me perguntam: mas as pessoas vão viver de que? Quem eu conheço na minha vida que melhor vive, e eu tenho oportunidade de conhecer gente que mora de frente para a praia, a poucas quadras da praia, e eu te asseguro que vive muito pior que a maioria dos índios que eu conheço. Que vivem em extrema sensação de harmonia, de paz, de felicidade, porque têm famílias que respeitam as gerações futuras, que aprenderam desde cedo a respeitar a natureza. Então, eles aproveitam mais a vida, não tenho a menor sombra de dúvida disso. Tem uns capitalistas, que estão resolvidos na vida e vêm falar de felicidade, como estávamos conversando, é uma gente perversa. Falar: agora a gente tem que buscar a felicidade. Para eles que têm as condições de vida resolvidas, é fácil. Agora querem impor a felicidade e esquece, e eu sou testemunha disso, que tem muita gente, muita gente que é plenamente feliz porque conseguiu a plenitude da vida porque foi educado nas bases éticas de respeito à vida. O respeito à vida em

todas as suas formas e não porque comprou alguma coisa mas é porque se realizou plenamente; encontrou o respeito à vida. É isso. Na base. É fundamental.

Entrevista 04

Entrevistado: Vicente Loureiro

Subsecretário de Urbanismo Regional e Metropolitano

Secretaria de Estado de Obras do Rio de Janeiro

Data: 13/05/2014

Susana: Eu gostaria que o senhor falasse sobre o arco. Assisti uma palestra suas sobre o arco e gostaria que o senhor abordasse alguns pontos, como Cidade dos Meninos, Itaguaí/ Chaperó, desapropriações, Duque de Caxias, as enchentes do rio Capivari , FLONA Mário Xavier e os sítios arqueológicos.

Vicente Loureiro: Bom, Susana, é um prazer falar do arco; é importante que estudos sejam desenvolvidos na academia e aprofundem as indagações, os questionamentos e também ajudem a dimensionar melhor as potencialidades que o arco vai levantar. Numa visita recente à Alemanha, fiquei com um pouco de inveja do modelo que eles conseguiram amadurecer lá, que eles chamam da *triple hélice*: governo, empresa e universidade trabalhando no desenvolvimento de produtos e soluções, para o mercado, a engenharia e os serviços. Interessante, acho que é sempre bom incentivar, estimular esse diálogo; que a gente aprimore, porque só assim a gente vai poder, de fato, fazer o país alavancar, ganhar patamar de desenvolvimento mais justo, mais equitativo. Não é fácil. Tem muito passivo, tem muita coisa por fazer. Anos de recessão deixam marcas, deixam sequelas. Nossas cidades, as periferias das nossas cidades cortadas pelo arco são exemplo dessas iniquidades que a gente teve que atravessar no país, de um modo mais recente.

Então, dito isto, acho que o arco é algo muito importante. Ele tem, na verdade, um desejo de décadas. Desde os anos (19)70 ele já fazia parte do plano rodoviário estadual, que é um instrumento de planejamento que o departamento de rodagem do estado utiliza e se renova de tempos em tempos, no sentido de estruturar o estado, do ponto de vista do escoamento das mercadorias e da circulação de pessoas e negócios no território do estado e na

relação dele com o interior do Brasil. Então, é um instrumento de planejamento importante, o plano rodoviário. E nos anos 70, naquela fase da fusão; pré-fusão e fusão, foi desenvolvido um plano naquele período, exatamente no auge da fusão, em que o arco rodoviário aparecia; era chamado de arco rodoviário e era, claro, tinha um traçado um pouquinho diferente do de hoje. As circunstâncias da urbanização fizeram mudar o traçado original. A intenção de ser a primeira avenida transversal à metrópole, então já reconhecida como um fenômeno, estava ali posta. Já nascia com essa dimensão distinta de todas as demais rodovias e ferrovias implantadas no território fluminense. Quase todas ligando a corte ao interior do país ou o núcleo metropolitana à sua periferia, no sentido radial. Ela é a primeira tentativa de relação transversal e isso já a faz nascer distinta das demais e já, entendendo naquela época, o potencial do porto de Itaguaí como já se discutia, como se apontava, como alternativa importante para determinado tipo de carga para o país e para o Estado do Rio, em particular. Então, assim nasce o arco. E atravessa governos. Pude perceber trabalhando em municípios e governo; essa é a terceira vez que trabalho no governo do estado. Sempre se falava no arco, sempre se discutia o arco; se desenvolvia estudos, não projetos, mas estudos, concepções, mas faltava dinheiro ou faltava *approach* político e ele não saía do papel. E foi atravessando assim, os governos. Todos entendíamos, sempre se falava da importância estratégica dele para organizar melhor o desenvolvimento da região metropolitana e sua periferia e também o transporte de cargas: tirar dos corredores principais do núcleo metropolitano, do centro, da região metropolitana em si, o tráfego de passagem. Vem calçado do sul para o norte do país e atravessa a Dutra e Avenida Brasil, ponte Rio-Niteroi ou vem sal da Paraíba para o interior de Minas e atravessa ponte, Avenida Brasil, BR-040 e vice-versa. Tudo passa por essa malha viária já bastante sobrecarregada e já naquela altura, já se percebia que era importante, já se desenvolviam esforços no Brasil, de fazer com que o tráfego de cargas que não fosse do porto para o interior ou do interior para o porto, pudesse passar ao largo desses corredores metropolitanos já reconhecidos naquela época. Então, o sentido, a concepção do arco vem daí, dessa percepção e dessa

necessidade. Bom, atravessa governo e não acontece até que ele começa a ganhar mais pressão, sobretudo a Federação das Indústrias, preocupada com o Custo Brasil e com o Custo Rio, dificuldade de acesso ao porto, restrições de posturas municipais do tipo, horário de funcionamento dos caminhões, carga e descarga; Isso tudo fez com que ela se movimentasse e a Federação das Indústrias liderou, ainda no governo do Garotinho¹⁰⁴ um processo de retomada de consciência, da necessidade de fazer o arco e acabou bancando um projeto, ainda que um projeto conceitual, um anteprojeto, mas ela assumiu um convênio, um acordo, não me lembro exatamente, com detalhes mas, o protagonismo, a liderança do processo de botar o arco em pé passou para a FIRJAN; o estado apoiando e tal, mas a FIRJAN pagando a conta e criando as condições para se começar a ter ideia de como deveria ser o arco.

O estado já havia feito neste intervalo de tempo alguns outros estudos, e o traçado que era mais cortante, a região, foi ficando mais tangencial, e quando a FIRJAN tomou a frente, é claro que a urbanização ocorrida nestes últimos trinta, quase quarenta anos, a uma razão de 60 km quadrados/ham, que é a voracidade com que a gente come terra na região metropolitana para expansão imobiliária, de atividades econômicas dessa magnitude. Então, você imagina o que aconteceu. Ele foi se expandindo, expandindo e ele, então, teve que ser empurrado para o norte e aí ele ganhou um novo traçado. E tinha uma concepção distinta; uma concepção de modelo de rodovia que seria, na concepção que a FIRJAN liderou, seria feito um projeto, uma via segregada, e que seria pedagiada; seria concedida à iniciativa privada e o pedágio pagaria a conta do investimento e o custeio da manutenção. Esse foi o desenho e ela saiu mais apertada, mais compacta e segregada como a linha vermelha¹⁰⁵. Essa é a cara. E não falava com a região; falava nas pontas, e a praça de pedágio no meio. Era esse o desejo, a intenção do projeto apresentado pela FIRJAN. Mudou o governo, o projeto ficou pronto; e essa carência de projetos no Brasil, quer dizer, uma das sequelas da recessão também foi a extinção, praticamente,

¹⁰⁴ Anthony Garotinho, governador do Rio de Janeiro no período 1999-2002.

¹⁰⁵ Linha vermelha: RJ-071, Via Expressa Presidente João Goulart, ligação entre a cidade do Rio de Janeiro e São João de Meriti.

das empresas de consultoria e de engenharia no Brasil. Deixamos de ter projetos em prateleira. Então, uma carência de projetos. Até hoje mesmo, depois da retomada do desenvolvimento e tal, a gente ainda tem carência de projeto, principalmente projetos estruturantes. E aí, um governo que entra, vê um projeto... por melhor ou pior que ele seja, é um projeto. Para quem não tem nada! E tem um papel sedutor, de transformação, de aceleração de decisões porque é concreto, se pode medir. Ainda que tenha um conceito que depois foi modificado mas ele já é mais corporificável, se posso dizer assim. Aí, negociou-se com o governo federal, essa história de “somando forças”¹⁰⁶, que o governo Cabral¹⁰⁷ liderou, trazendo de novo o Rio para o centro das atenções e investimentos. O Rio rompendo um pouco com a lógica oposicionista, de birra que o Rio tinha com o governo federal, de algumas décadas, já. Conseguiu conciliar isto e construiu, com o então presidente, Lula uma decisão de fazer o arco metropolitano com recurso próprio. Um recurso do orçamento da União e contrapartida do estado. Pelo menos no trecho virgem, porque o outro trecho, administrado pelo DNIT, seria tocado pelo DNIT um trecho já, hoje em operação, que vai de Santa Guilhermina até Itaboraí, até Manilha. Um trecho já concedido, não é? E esse sob a tutela do DNIT, que seria tocado pelo DNIT e o trecho virgem da BR-040 e da BR-101 sul, tocado pelo estado. Isso foi, na época, um valor de 700, 800 milhões de reais, que era o que o ministério tinha pra botar no projeto, o estado botaria o resto e resolveu-se tocar para a frente. Mas, aí, pera lá! Se tem recurso público, não vou precisar de pedágio para ressarcir o investimento, significa que ela pode ser mais jeitosa, com o processo de desenvolvimento regional. Então, o que havia era uma linha que achava que ela precisava falar com a região. Ela precisava se articular com as RJ's, que ela atravessa para deitar o nível de desenvolvimento na periferia metropolitana, tendo em vista que, principalmente atividades logísticas, industriais, têm dificuldades de se localizar nos núcleos metropolitanos, nos corredores das

¹⁰⁶ Programa do governo Sergio Cabral com o objetivo de repassar recursos para obras de infraestrutura nos municípios.

¹⁰⁷ Sergio de Oliveira Cabral Santos Filho, governador do Rio de Janeiro entre 2007 e 2014. Renunciou em 03/04/2014 em favor de seu vice-governador, Luiz Fernando de Souza - Pezão.

principais rodovias, e que se transformaram em bairros, em áreas de serviços, *shoppings*, grandes mercados; terrenos que tomaram outra função, não mais industriais. E mesmo as pressões de localização industrial inadequada em São Cristóvão e outras áreas que foram expulsas ou empurradas para sair fora de áreas da bacia aérea 3, muito poluídas e tal. Então, havia também, um pressão no ar no sentido de abrir áreas novas para expansão da atividade industrial e principalmente, logística, que ela está conflagrada, tensionada, na área metropolitana mais densa, mais ocupada. Então, precisava de falar com ela, precisava de estabelecer... E também, uma outra tese importante, que ajudou advogar essa mudança de conceito no projeto, é que essa excessiva concentração de emprego, de oportunidades no núcleo metropolitano do Rio é insustentável do ponto de vista da mobilidade. Não há sistema no mundo que dê conta de transportar tanta gente a distâncias tão longas. Porque a região metropolitana do Rio, por exemplo, ela é maior do lado que ela existe, porque do outro lado é mar, do que São Paulo. Você pega a distância daqui (centro da cidade do Rio de Janeiro) a Itaguaí, você está em Jundiaí, você está em Campinas, você está em outras regiões em São Paulo; no Rio, você está dentro da região metropolitana e obrigando as pessoas a fazerem deslocamentos muito longos e muito onerosos, também, e o que exige sistema de trens com capacidade de resposta absurda: são mais de 2 milhões de pessoas a chegar ao Rio para trabalhar todo dia. Esse modelo precisa mudar e ele nunca mudou. Em trinta anos que eu acompanho, essa concentração se manteve no Rio, entra governo, sai governo, recessão, desenvolvimento, milagre¹⁰⁸, e é preciso mudar isso. Então, o arco também contribui e vai contribuir para mudar um pouco e a gente fazer uma periferização saudável do emprego. Quer dizer, se criar na periferia outras oportunidades e fazer com que não haja tanta necessidade, tanta demanda crescente e que a gente possa criar uma metrópole mais poli nucleada e com as oportunidades de emprego melhor distribuídas. Então isso animou no sentido de fazer com que o arco tivesse entrelaçamentos com as RJs e não só

¹⁰⁸ A expressão Milagre econômico refere-se ao crescimento econômico durante o período da ditadura militar.

com as BRs, conforme originalmente projetado pela FIRJAN, com o apoio da FIRJAN.

Essa foi a primeira mudança conceitual. A segunda foi reforçar o seu caráter, sua vocação logística, quero dizer, uma estrada desenhada para logística. Claro que pode passar boi, passa boiada, pode passar carro, passar ônibus mas, essencialmente para caminhão por conta do conceito original lá de trás e aí, então, ela tem características que a fazem ser desta maneira, para obter a categoria classe zero, poder se desenvolver numa estrada para logística nos padrões internacionais, melhores padrões internacionais. Uma velocidade operacional mais elevada, porém segura, evitando capilaridades laterais como você tem na Dutra. Na BR-040 você vem andando e de repente uma Brasília vem de todo e pumba: entra na sua frente. Isso no arco jamais será possível pois ele tem um *grade* elevado exatamente para conter essa possibilidade; você só entra mediante acelerações; avenidas laterais de acelerações e desacelerações. Não há a possibilidade de entrar de repente, de todo. Isso permite uma velocidade operacional maior; além disso, as faixas das pistas de rolamento são mais largas para poder suportar carretas carregando coisas de maior capacidade e também de velocidade operacional melhor, raios de curvaturas menores, declividade menor, então o *grade* fica... Então isso fez com que ela passasse numa cota elevada em relação ao leito da baixada como um todo. Então, são decisões estratégicas de como se fazer uma avenida para dar conta do transporte de carga, abastecer o porto do Rio em um certo sentido e também fazer o deslocamento das cargas inter-regionais, que atravessam a região metropolitana da maneira mais rápida, segura e estável. E deixando a oportunidade de quando em vez de aquela estrada se relacionar com o entorno e poder abrigar aqui acolá. Porque, o mais importante para uma indústria, para uma atividade logística se localizar, não é necessariamente ter um terreno lindeiro à estrada; é ter acesso e retorno rápido, senão o custo do transporte complica e expulsa; ela não toma a decisão de ir para ali. Então, esse 'falar' com a região significa que você tem de quando em vez, esses retornos, essa

possibilidade de você acessar aquela plataforma logística, aquela indústria nova, de maneira relativamente fácil e não a distâncias de retorno não muito longas.

Então, isso foi importante e ajudou a mudar um pouco o conceito do projeto. Bem, vida que segue, o projeto foi ajustado para isso e foi licitado para cumprir esta função. E, claro, você procura resolver ou captar, encontrar as soluções de engenharia necessárias ao funcionamento da estrada em si; mas claro que há lateralidades e num processo licitatório você não consegue incorporar todas as lateralidades e resolver problemas já existentes, pré-existentes da obra que podem ser agudizados ou intensificados pela presença... principalmente os transtornos durante o próprio processo de execução. Então, quer dizer, lugares de drenagem complicada, pré-existentes, quer dizer, se a gente fosse incorporar todos os problemas, passivos urbanísticos, ambientais por onde o arco atravessa, a gente não faria o arco nunca. Isso também é importante para quem está de fora entender, quer dizer, você tem uma faixa, um objeto a realizar, tem os impactos que você pode medir e que você pode resolver, na faixa de domínio que você vai atuar. Se você começar a incorporar e perceber, todas as pendências e passivos que existem ao redor e incorporar à sua obra, você não vai... vai ficar um negócio... percebe? Essa... É muito difícil as pessoas entenderem essa limitação que o gestor tem... tá posto sobre ele. Tem que fazer a obra e tentar... E dentro dela, claro, naquilo que lhe compete... e fazer... reduzir ao máximo os impactos e mitigar ao máximo os impactos tanto do bem, quanto do mal. Mas, receber, incorporar todas questões que estão anteriores à obra, ali presentes é impossível. Seja uma obra rodoviária, seja uma obra de saneamento, ou de mobilidade, não é possível isso. Gostaria de fazer esse contraponto para posicionar como é que a gente avançou nisso.

Então, decidiu-se fazer a obra e aí, com o projeto revisitado por conta dessas coisas todas que eu te falei, que mudaram um pouco a fisionomia e o sentido do projeto original, fomos para o processo de licenciamento e o processo de licitação, mais ou menos caminhando paralelo, foi feito o EIA/RIMA, identificadas diversas questões de diversos temas e procurado equacioná-los;

audiência públicas, enfim, todo o ritual necessário foi realizado, enfim, incorporamos uma série de questões, inclusive, pela primeira vez, no caso do estado... o estado não fazia uma obra estruturante há muito tempo; desde o Brizola¹⁰⁹, com a linha vermelha; nada parecido; nesta escala.

Então, de lá para cá, mudou muito; a legislação ambiental avançou bastante; a de patrimônio arqueológico... então, essa decisão... foram feitos os levantamentos do que era necessário fazer para que a gente pudesse tocar a obra e, pela primeira vez, a dimensão arqueológica apareceu. E nunca se fez um levantamento tão detalhado, tão grande como foi feito no arco, no interior do estado. E foi uma bela descoberta. Um importantíssimo acervo que precisa ter um fim mais explorado, mais bem explorado num aspecto cultural, científico... mas também não é missão do arco. A missão do arco é salvá-los; a missão do arco é obedecer à lei. É um desdobramento que o estado, prefeituras, a sociedade, enfim... só para, também, e mais uma vez, separar, porque o papel é salvá-los, é tratar com respeito essa questão e encontrar quem tutelasse esses bens, essas relíquias, de maneira... esses artefatos... de maneira segura, tal como manda a lei. Não é papel do arco o de incorporar também esse ...

Do mesmo modo, também, a questão ambiental, precisa tomar medidas, tomar os cuidados, mitigar os impactos, mas também não podemos assumir custos e questões que são, que dizem respeito à gestão do ambiente como um todo; medidas de controle e de segurança das unidades de conservação e acho até que, muito honestamente falando, do ponto de vista do licenciamento, da lista de... do termo de referência, para contratar o EIA/RIMA. Se fosse hoje eu brigaria pra valer. Se colocou, e acho que os órgãos ambientais têm uma mania de colocar todo um passivo de necessidades na conta. É incrível! Se eu te mostrar os valores do quanto foi gasto na questão ambiental, é um negócio de peso. Não tem nada a ver; aquele negócio de 1%, aquilo é só figura de fictismo. Gastamos muito mais por conta dessa... E aí, teve termo de referência, não foi o caso do arco, mas da estrada da pá, para você ter uma ideia, que foi constituída uma audiência pública com entidades ambientalistas, então saiu um rol de

¹⁰⁹ Leonel de Moura Brizola, governou o Rio de Janeiro nos períodos 1983 -1987 e 1991 – 1994.

demandas, de coisas para fazer, que fez com que a obra chegasse a quase 50% de gastos com questões ambientais, sociais, quer dizer, que modelo é este de governança sobre o território, sobre o ambiente que a gente... coisas que são feitas, inclusive, para dar mais segurança do ponto de vista ambiental, no caso da estrada da pá, pagam esse placê, pagam essa conta? Também serviu para a gente aprender e acho que amadurecer; hoje, certamente, já se comporta diferentemente, quer dizer, obras estruturantes, essenciais para a vida econômica, social, como emprego, precisam ser tratadas de uma maneira, com mais cuidado, respeitando a lei, fazendo tudo o que manda a lei, mas não como oportunidade para safar a onça, fazer pesquisas, fazer todos os levantamentos que o órgão de gestão daquele território atingido, atingido ou cortado deveria fazer. Então, isso eu acho que é uma lição muito ativa que eu consegui retirar desse processo. Há um aproveitamento indecoroso, desculpe a palavra dura, da necessidade de fazer, da importância de fazer uma obra e colocar nela algumas contas que não são dela ou não deveriam ser. Então, eu acho que esse é um oportunismo que o amadurecimento vai colocar em seu devido lugar. Então, o importante é frisar essa, eu não chamaria de esganação mas de constatação de que muitas das coisas que fizemos pela FLONA, por exemplo, não acho correto de ter sido encaminhado pelo arco; acho que foi um exagero, enfim, uma pressão e você precisa de licenciar, você está premido pelo tempo, pela pressão da economia, da vida, da região, do governo, dos prazos, dos prazos legais e você acaba aceitando, cedendo, e não tem espaço para discussão. Mas eu creio que a gente vai aprendendo e a tendência é mudar um pouco isso.

Mas, voltando, então, fizemos o EIA/RIMA e demos início ao processo de licitação das obras. O EIA/RIMA, então, apontou diversas questões que a gente precisava cuidar e tratar, uma delas é a Cidade dos Meninos, certamente, a FLONA, mas é importante dizer que hoje, graças ao arco, falo isso com a maior autoridade, sinto muita segurança, graças ao arco, a FLONA ganhou destaque e reconhecimento que ela ainda não tinha conquistado, quer dizer, a imagem da FLONA, era a imagem de uma floresta nacional construída por Getúlio para

fazer experiência para silvicultura e que, inclusive, tinha na época... a imagem que se tinha e a gente encontrou negócios, convênios feitos da FLONA, de uma parte da FLONA com a Saint Gobain para fornecer carvão. Quer dizer, eucaliptos cortados para fazer carvão para ir para uma siderúrgica. Caminhões saindo de lá. Isso é fantástico. Ninguém sabe disso. A imagem que se tem é que o arco é um esturador do ambiente. A obra, foi feita uma grande safadeza. Não é nada disso. A imagem que se tinha, depois foi se descobrir que, algumas ocorrências, que hoje são respeitadas e a gente precisa tomar uma nova.. e estão pensando até em deixar de ser floresta e se tornar uma unidade de conservação em vista dessas coisas identificadas inclusive, graças ao arco. Então, ela era assim: a imagem externa da FLONA é que era uma floresta de eucaliptos ou de pinus, etc. e que inclusive, abastecia e tem contrato vigente da época, notas fiscais do IBAMA para a Saint Gobain vendendo eucalipto, carvão para abastecer a siderúrgica. Então, ponto! É legal, é legal registrar isso porque... imagina, não é? É um choque. Agora, como no Brasil as coisas não funcionam direito; nos governos, não costumam funcionar, a FLONA naquele projeto original de ser uma fazenda, uma floresta de experimentação para produção de madeira ou de uso industrial; ela foi sendo abandonada; faltou verba aqui, o galpão pegou fogo ou não sei quê. Ela ficou, um pedaço dela foi se restabelecendo, quer dizer, cortava-se eucalipto, não fazia-se replantio num trecho, aí foi se restabelecendo: a presença de aves, a expulsão urbana, a expansão urbana expulsando alguns exemplares da fauna e acabou transformando um trecho dela num refúgio. Um refúgio de mata atlântica em regeneração e um refúgio também para algumas espécies, inclusive duas, uma delas ameaçada de extinção, que foi a rãzinha *soaresi* e o peixe das nuvens. Um trecho dela virou uma situação dessas. Então, no meio do processo já com a obra em curso, identificou-se esta questão numa falha do EIA/RIMA, quer dizer, partiu-se do conceito - estou falando isso com muita naturalidade, com muita responsabilidade. Partiu-se de uma investigação, de informações do que a FLONA representava e não talvez uma investigação mais aprofundada

pudesse já apontar a identificação do professor¹¹⁰ da própria Rural (UFRRJ) tinha feito do caso da rã *soaresi*. Então, esta questão, precisamos tratar com atenção, claro, apareceu um fato, um fato importante, que precisava olhar o projeto com um outro olhar. Aí fizemos um trabalho, contamos com o apoio do CMBio, fantástico, um trabalho de pesquisa muito detalhado; de campanha, de campo, de técnicos virarem noite acampados no local para identificarem os focos, os pontos de onde havia apropriação deste animal e foi modificado o projeto construindo um viaduto, que não estava previstos; chegou até a ser chamado viaduto Dercy Gonçalves de [...], por causa da rã, mas foi construído um viaduto com um vão grande para preservar o banhado; que era um banhado também formado por acúmulo de água de chuva, por causa de uma obra de estrada de chão feita internamente. Ao fazer uma estrada interna na FLONA para a própria FLONA administrar a entrada de caminhão, ela acabou criando este banhado, um banhado artificial, mas em um ambiente tão árido, que esta espécie acabou encontrando este lugar para... água limpa, não era de esgoto; ela acabou encontrando este lugar para se reproduzir. Tudo artificial. Porém, era tão agressivo o entorno que acabou virando condição para ela se reproduzir. Vamos respeitar, foram feitos os estudos. Monitora daqui, monitora dali, análises, o que faz para garantir a renovação daquela área com as águas de chuva superficiais que vão cair na região, enfim, todas as técnicas de engenharia, drenagem, biológicas e zootecnia foram trabalhadas para que pudéssemos, então, construir a solução, que levou um ano e meio, para que a gente pudesse parir a solução. E a obra tocando! O arco ali parado para que a gente construísse ali a solução de um viaduto e preservasse o banhado e as condições de um dos principais núcleos de reprodução da espécie identificada.

E houve uma série de ações de drenagem das águas na superfície asfaltada para não cair dentro da FLONA; um sistema de drenagem especial foi desenhado, então, as águas que caem na estrada, no corpo da estrada, dentro da FLONA, não caem dentro da FLONA. São canalizadas e jogadas fora da FLONA. Enfim, uma série de medidas mitigadoras para garantir, para não cair

¹¹⁰ Refere-se ao professor Celso Sanchez, da UNIRIO.

óleo, não cair fuligem, enfim, para não contaminar aquele corpo de drenagem que precisa ser mantido com aquelas condições mínimas de... para reprodução daquele animal.

Susana; São lançados aonde?

Vicente Loureiro: São lançados num córrego fora da FLONA. Depois que você passa a BR tem um córrego que não passa; está a jusante desse banhado.

Então, uma solução onerosa, complexa, enfim, tem umas passagens de animais, os bueiros para passagem de animais, todas estas questões foram incorporadas. Não só na FLONA, mas em todo o trecho da obra. A gente teve que incorporar questões para garantir que essas coisas pudessem ser resolvidas. No Guandu, por exemplo, a gente teve que fazer o lançamento de uma sutura especial pra poder não ter pilar dentro do Guandu. Cumprindo a legislação e garantindo ao Guandu, naquele trecho, nenhuma interferência da obra.

E vai por aí, quer dizer, estas questões... Então, foi feito o EIA/RIMA e tocamos pra frente. E no curso da obra apareceram questões, como por exemplo, o ninho de coruja buraqueira que estava dando comidinha na fase inicial das crias e que a gente esperou quatro meses – deixou o murundu, a terraplanagem comendo solta, mas aquele murundu... até ganhar robustez a filharada dela, a ninhada dela, para ela poder ir embora. Então, isso tudo documentado, as questões de cuidado na execução, independente de não estar no EIA/RIMA; um ponto, uma casualidade, uma ocorrência posterior, inclusive. Então, isso foi muito legal também. Um processo de educação ambiental, educação dos operários, trabalho de cuidar para que qualquer exemplar, fosse um filhote de jacaré, macaco, cobra, enfim, fizesse o resgate de fauna. Equipe sempre presente nos canteiros para cuidar disso. A consciência das empreiteiras também foi muito legal. Acho importante dizer.

Houve um crescimento dessa... Não por causa do arco. O Brasil como um todo e, claro, no arco, hoje, há uma postura mais respeitosa e cuidadosa em

relação a isso, quer dizer, há pessoas, líderes, técnicos nas equipes, nas empreiteiras, cuidando desse assunto; sabendo que a imagem da empresa precisa ser preservada. É muito negativo um descuido. Enfim, isso foi um fato bastante positivo.

E, a questão das jazidas também. A necessidade de fazer licença. A gente aprendeu muito com a PETROBRAS, assim, neste episódio, porque há muita especulação. A gente conseguiu decretar áreas segregadas para poder usar como jazida de material para fazer aterro, evitando a especulação, fazendo antes um decreto – aprendemos isso com a PETROBRAS. Então, uma série de outras ações executadas no sentido de viabilizar o arco mas, enfim, então, foi feito o EIA/RIMA, foi feito o projeto, foi feita a licitação e tocamos pra frente e aí algumas questões como o que você citou.

A FLONA, mais ou menos paginei com você. Teve um outro problema na FLONA, que foi o CETAS, o Centro de Triagem de Animais Silvestres, ficou muito próximo ao traçado. A gente está construindo um novo CETAS; uma licitação; estamos construindo um novo. Fizemos toda proteção acústica do existente para poder conviver com aquele equipamento importante para a vida silvestre, para salvar espécies apreendidas ilegalmente, quer dizer, de caçadores, feirantes, papagaios, essas coisas, enfim, a gente conseguiu também fazer uma atuação... Vai ser o melhor CETAS no Brasil em termos de tamanho, de área, de programa ambulatorial, hospitalar. Então, é muito legal; foi uma iniciativa que a gente também incorporou ao arco e, na FLONA, mais ou menos estas questões, além de uma série de pesquisas, levantamentos, que a gente fez e que estavam, digamos assim, no acervo da universidade e da própria unidade da federação e jamais sairiam do papel se não fosse... É uma dificuldade muito grande de tirar do papel por conta lá dos profissionais, mesmo. Dificuldade de operar isso. Recursos, a gente honrou e fez.

Uma outra coisa também pouco falada mas que foi importante cumprir e muito difícil de cumprir, é que a legislação obriga que toda propriedade rural cortada pelo arco, na área de influência do arco, tinha que ter os tais de vinte por cento de área vegetada, de área preservada e isso não é cumprido por elas. E o

arco, quando atravessou as propriedades, o INEA obrigou o arco a suprir, a fazer, a comprar terras; e a gente comprou fazendas, áreas florestadas, para oferecer ao INEA como forma de compensação por a gente estar cortando áreas rurais que não tinham cumprido sua missão então passamos a cumprir. Então herdamos, tinha uma herança de descumprimento da lei e incorporamos também no custo do arco. A lei dos dois milhões de mudas, que veio do licenciamento, da obrigatoriedade do licenciamento. Herdamos mais uma quantidade de área a ser florestada. São 160 hectares que a gente teve que adquirir pra poder cumprir a lei, que proprietários expropriados não cumpriam. Acho que isso também foi um exagero mas, enfim, foi também cumprido pelo arco.

Susana: Essas aquisições foram através de desapropriações?

Vicente Loureiro: Desapropriações. Desapropriações de áreas lindeiras ou pertencentes a parques estaduais. Foi uma saída... foi duro! Estou aqui reclamando porque acho que são coisas que... uma certa exacerbação. Por isso que eu digo que está madurando para que as contas sejam mais justas num sentido que...

Bom, Cidade dos Meninos, a solução geral daquilo é uma solução complexa. Eu acompanho por acaso aquilo já há bastante tempo. Tive grupos de trabalho pelo estado em outras ocasiões e agora, recentemente, o Ministério da Saúde tentando construir solução. Agora, está se chegando, finalmente a uma solução. O Ministério conseguiu recursos para fazer a descontaminação, retirar as famílias, indenizar, fazer o Minha Casa, Minha Vida ou semelhante. O Ministério da Saúde conseguiu recursos e o Ministério da Habitação com o Ministério das Cidades para fazer isso. Então, as coisas estão caminhando. A prefeitura tem interesse em uma área. O estado também acha que é importante uma área ser preservada para fazer uma espécie de bolsão de drenagem para a bacia do rio Iguaçu para segurar a água antes que ela chegue na baixada; áreas sujeitas a inundação na baixada. Caxias, principalmente, Belfort Roxo, enfim,

tem uma área industrial, de atividades de aterro sanitário ou outras que a prefeitura está estudando e que certamente agora ela vai equacionar. Mas, no arco a solução encontrada foi blindar, então, o arco é um blindagem; ele passa blindando, quer dizer, ele passa alto, não se relaciona com aquele território. É todo drenado, quer dizer, as águas do arco também não vão para ali, não é? Então não há... É como envelopado. É como se fosse uma solução... o arco passa ali envelopado. Foi a solução encontrada; foi tudo monitorado; todo o processo ali monitorado. O trabalho ali foi feito com muito cuidado, do ponto de vista ambiental, proteção, por conta das operações de escavação e cuidado; levado para laboratório, tudo acompanhado: o que encontrava, o que não encontrava, para poder ver e avaliar e informar ao Ministério do Meio Ambiente e ao Ministério da Saúde o que acontecia ali. Como não houve escavação, só o trabalho do preparo do terreno e houve aterro, não foi tão grave ou não causou tanto problema como se tivesse que fazer escavações, abrir cavas, aí teria um problema. Então, a gente trabalhou dali para cima. Então, foi uma blindagem. A estrada passa blindada em relação àquele problema.

Bom, você perguntou do arco, perguntou da FLONA, perguntou da... desapropriações. Esse foi um dano importante: foram quase três mil desapropriações; é um problemão. Teve impacto no cronograma, claro, por que... E o governador Pezão tem uma frase que eu gosto muito, que acho que ele tem toda razão: se a gente demorasse mais um pouco, talvez a gente não conseguisse mais fazer o arco devido à expansão. Essa foi... pegou muito a área rural, mas pegou também a indústria; pegou muita habitação também. Principalmente Nova Iguaçu e Itaguaí. Nas pontas, assim, mais ou menos, pegou bastante habitação também. E isso é sempre dramático, é tenso é complicado. O ato da desapropriação é um ato... Poder de império do estado. Um ato que você não tem direito a questionar. Você questiona valor, mas não questiona o mérito. Nunca. Então, um ato muito forte. E para estrada ainda não temos um protocolo. Isso é uma deficiência; talvez a gente possa fazer, mas mais uma vez, é um complicador. Com é que a gente vai tocar estas coisas... tem que analisar e pesar, quer dizer, há um protocolo do Banco Mundial

para quando você vai fazer obra, determinado tipo de obra; principalmente barragem, etc, tem um protocolo sobre relocação, reassentamento, que você é obrigado a incorporar se você está pedindo dinheiro para ele. Então, para hidrelétricas há um protocolo bastante interessante: quando é que a solução mais adequada é a relocação, quando é indenização pura e simples, quando é um reassentamento; dependendo das características socioeconômicas e tal, culturais daquele povoado, daquela população, daqueles proprietários de propriedade, a solução... tem um receituário de soluções distintas. Para estrada não ainda, isso, no Brasil. E no financiamento de recursos da AGU, da União, do governo do estado, a gente ainda não tem isso: esse protocolo. Provavelmente, no futuro, isso vai acontecer; teremos também um protocolo a cumprir quando for fazer desapropriação e avaliar o que é melhor, se é reassentamento... Nós só realizamos uma forma de desapropriação que é a convencional: pagar o justo valor. Pelo menos da perícia, da avaliação feita pelo estado, pela procuradoria do estado, que é um órgão muito respeitado, muito isento, muito elogiado no comportamento dos avaliadores da procuradoria do estado. É um patrimônio do estado. Mas, é claro que a população reclama e há também, especulação. Nem sempre com a indenização ele consegue comprar algo que ele achava que merecia, que seria equivalente àquele bem que ele construiu com tanta dificuldade. Enfim, desapropriação é um dano. Eu acredito que no futuro tenhamos, vamos evoluir e trabalhar mais com outras alternativas para composição das soluções. Mas a adotada pelo arco, de ponta a ponta foi um critério só: a desapropriação convencional. Não havia outra alternativa a não ser a indenização da benfeitoria quando não havia comprovação da propriedade; quando havia a comprovação da propriedade, a indenização da propriedade e da benfeitoria; conforme manda a lei. E tivemos alguns embates; alguns entraves no Judiciário. Algumas ações foram judicializadas. Outras, não. Outras foram soluções mais rápidas. Não teve problemas em conseguirmos solucionar. Algumas, pontualmente, tivemos até... Mas tivemos até absurdos. Pra você ver como é difícil orquestrar isso. Teve um conjunto habitacional em

Nova Iguaçu, Vila de Cava, que foi desapropriado e a Caixa ¹¹¹ vendeu, mesmo estando desapropriado o terreno, o proprietário conseguiu o financiamento da Caixa, fez casa e vendeu pela Caixa. É inacreditável!

Susana: Ninguém viu aquilo ali...

Vicente Loureiro: Estava no decreto; não tinha obra ainda. Estava na fase de início. Como você vai fiscalizar setenta quilômetros? Você fiscaliza mas não pontualmente. E se não tem ainda o traçado posto. Você só tem a intenção, o decreto, intenção sobre cartografia, não é sobre o físico. Hoje você passa e vê: essa casa está fora de esquadro; aqui, invadiu demais; tem que desapropriar aquele ali também pois mesmo não estando na faixa de domínio vai ser afetado. Hoje é fácil de ver mas na época não tinha... terra virgem.

Até coisas desse tipo a gente teve que lidar. Teve que lidar com o *lobby*, por exemplo, de um clube de golfe em Japeri que não queria ser desapropriado pois alegava que tinha um trabalho social com os meninos. Tinha, tinha, é verdade, mas era um clube de golfe.

Susana: E acabou?

Vicente Loureiro: Não. Continua. O gramado foi para outro lado. Nada de grave, apenas uma impertinência. Um grupo de elite que achava que não podia ser afetado pelo arco. Por que se você faz... Outra coisa importante que precisa que as pessoas entendam também: se você faz o lançamento de uma estrada buscando ser classe zero, com raio de curvatura...a sensação quando você está no arco é que você não faz curva. É uma estrada quase reta. Ela não é reta mas a sensação ... porque os raios de curva são muito generosos, muito abertos e você não percebe curva. E também, não tem declividade. Você não sobe morro; nunca. Isso faz com que te restrinja muito. Você não pode fazer... Não é assim: dobra pra cá; livra essa igrejinha aí que é do pastor amigo. Chega pra lá

¹¹¹ Caixa Econômica Federal

que aqui é um centro de macumba tradicional; não, não; a casa, a fazenda do seu fulano, homem poderoso. Não é assim. Não pode. Você tem um lançamento, você joga, procura fugir ao máximo, foi o que aconteceu, da área urbanizada; mas não teve jeito. Na cabeceira dele, na BR-040, você tem indústria, mas não tinha saída. Tinha que conectar com a BR-040. Não dava pra fazer por cima. Você não pode. Tem que desapropriar.

Então, essas coisas, também, as pessoas não entendem muito, quer dizer, você não passa a estrada aonde você quer; você passa a estrada aonde você pode. Você tem pontas a ligar e você não pode... senão, vira uma estrada de passeio. Não. Um belvedere. Uma estrada tem imposições técnicas; de engenharia; normas internacionais a seguir. Não é... Você tem limites. Não faz curva... se você faz curva, você põe em risco a segurança da estrada, reduz, portanto, a capacidade dela. Então, essa decisão iria marcar um caráter impositivo da engenharia. É claro que a gente deve incorporar no projeto as limitações ambientais e sociais e tentar buscar o traçado menos impactante possível; e isso foi buscado. Mas naquela região, naquela circunstância não teve jeito e se demorasse um pouco mais, seria muito pior porque a expansão e o adensamento continuam ocorrendo e seria mais difícil executar.

Então, essa é a dimensão. O que se pode questionar é não termos ainda solidificado, amadurecido um protocolo para cuidarmos do tema desapropriação como, por exemplo, o Banco Mundial já consolidou sua experiência internacional para barragens. Acho que é uma evolução. Mas, dentro das circunstâncias, o que resta numa ação como esta é a desapropriação e ela foi feita. Procurou-se fazer da forma como manda a lei, pagando à vista, garantindo, para poder ter a emissão da posse e tivemos resistência. O importante também, resistência, foi de um ex-banqueiro aposentado, um fazendeiro em Itaguaí e brigou na Justiça. E como era... tinha recursos, bons advogados, foi um embate bastante duro que a gente teve. Uma das razões do atraso do lote 04 foi esse embate com essa desapropriação mais difícil. Não foram nem tanto as socialmente mais vulneráveis. Para você ter uma ideia de como é complexo.

Vicente Loureiro: Complicado. Complexo e cruel. Então, é... Mas não há... Não há como. O sistema viário em regiões metropolitanas; sistemas de mobilidade em regiões metropolitanas ou mesmo adutoras de saneamento em regiões metropolitanas, é aonde o uso do solo não foi controlado; as prefeituras permitiram ocupação irregular, sem sentido. Não tem reserva de afastamento. Não tem avenidas mais largas. Tenho participado de estudos para colocar BRT na Baixada. Impossível. Caríssimo, porque é um drama. Não tem avenida larga. Doze metros de caixa; você não tem... é raro você encontrar... Não comporta. Você não consegue. Você quer melhorar, precisa melhorar... Há trechos da baixada que não chega o trem. Não chega o metrô. Não chegou... Foi expansão rodoviária e você quer melhorar transitoriamente, criar condições de melhorar e você tem dificuldade por conta disso. Então, isso tudo são complicadores que você tem, enquanto empreendedor, que enfrentar. Então, no que diz respeito à desapropriação, foi isso, não é? Mas estamos aí com quase todas concluídas; algumas pessoas reclamaram, perderam patrimônio, foram afetadas. Perderam patrimônio que construíram a vida inteira, com muito sacrifício e isso é muito duro. Afeta muito... uma coisa atávica, um bem Muito importante, um abrigo. Às vezes construído com muito sofrimento. Isso é sempre duro. Mas é inevitável. Também tem que ter essa dimensão clara: não há como fazer uma obra desse porte, dessa natureza sem usar de um instrumento mais rigoroso, mais forte do governo brasileiro, do direito romano, que é a expropriação.

Enfim, numa panorâmica geral eu diria que, assim... transcorreu... problemas no curso da obra apareceram. Principalmente no que diz respeito a... É uma região muito precária de infraestrutura. Eu moro lá: sou de Nova Iguaçu. Conheço um pouco a região. Vivi minha vida toda... prefeitura. Sou arquiteto por formação, trabalhei muito com companhias de urbanização; conheço um pouco a região. Região muito precária de infraestrutura, periferia. E, claro, que... ou seja, tem uma estrada precária, que dá acesso a um bairro, cortada pelo arco. Essa estrada já é... com um pavimento que já não é grandes coisas, mal drenada ou drenada já no limite porque cresceu e ela já está no sufoco e

quando chove, qualquer chuvinha de inverno ela já fica botando pelo ladrão; o sistema já satura. Então, isso tudo... Quando você pega uma obra dessa, caminhão pesado, carretas chegando, terra, movimento de terra: tira terra, bota terra. Barro. E chove. Carreia esse material para a rede existente. Sobrecarrega uma rede já de lascada, já. Isso tudo criou uma série de reclamações que a gente foi mitigando aqui e acolá durante a obra mas ainda tem muita coisa pra resolver. Imagino que a gente vai precisar de um programa - tenho conversado isso, internamente; um programa de obras e serviços, após a obra ficar pronta, de correções; pequenas correções; de limpeza ou desobstrução, ou de substituição de manilhas que ficaram esmagadas; redes que ficaram esmagadas. Porque, às vezes, não é nem na estrada existente. Abre um atalho para chegar no arco e aquele atalho passa numa rua que tem uma rede de manilhas importante para aquela região e o peso acaba soterrando ou sela a manilha e, até mesmo, quebra. Enfim, essas coisas assim: foi visto, foi identificado, foi substituído; está incorporado na obra mas tem, certamente, coisas que não foram identificadas ainda e que vai ter que ter um programa de ajuste dessas mitigações pós-obra, eu diria, ou causadas durante a execução da obra, principalmente, nessas áreas mais precárias, pouco urbanizadas e com uma infraestrutura muito sofrível. E algumas até que não tinham mesmo, nenhuma coisa de suporte e que usavam um córrego que estava passando num bueiro sobre o arco e aquele problema que já existia fica agora mais agudo, mais intenso; problemas de travessia nas passarelas; interrupção de vias que existiam e que não... e por esse problema de não poder entrar de topo, como eu te falei, ou de nível, de cota de acesso, que foram interrompidas. Ruas inteiras que deixaram de existir; conexões que deixaram de existir. Conexões novas, que mudam os hábitos, costumes, o itinerário do ônibus que levava a criança para a escola; a hora de chegar. que chegava numa rua iluminada e a menina agora que chega tarde da escola mas chega agora num lugar ermo e o pai tem que ir para lá para buscar. Então, esses dramas todos que passam a existir e não existiam e que exigem mudança, pedido à prefeitura de fazer iluminação ou a gente incorporar de fazer uma estrada, abrir um caminho novo, enfim, mil

ajustes que apareceram durante a obra, que foram feitos durante a obra, que estavam fora do escopo e outros que terão que ser feitos depois da obra concluída e a gente está consciente disso. Tem uma equipe de supervisão ambiental que a gente contratou e que tem tudo isso documentado; áreas que foram desapropriadas depois, que não estavam, que não foram atingidas pela faixa de domínio, mas ficaram se acesso ou ficaram sob risco; condições muito precárias de adobe ou mesmo de alvenaria mas muito precárias. Aquela movimentação de terra; aquele trator com esteira ou, depois, aquele com pele de carneiro; não resiste, racha. Enfim, coisas assim que a gente teve que fazer: desapropriações adicionais, então, alterando o decreto original e incorporando estes casos lindeiros que não estavam no projeto original. Então, Susana, é um complexo. Estou, assim, muito resumidamente falando para você mas que é importante entender que é preciso melhorar; que a gente pode melhorar o projeto.

Que lições você tira desse episódio todo? Se eu pudesse dar lição para alguém mas, no sentido de aprender e aperfeiçoar: a disciplina de projeto, a gente pode melhorar. A gente pode melhorar no sentido de incorporar ao projeto as dimensões ambientais, arqueológicas, sociais, maior... isso dá mais trabalho mas... É mais fácil substituir uma folha de papel do que substituir uma casa, substituir um morrote, substituir uma ponte, não é? Então, a investigação maior do projeto, um trabalho mais integrado, quer dizer, oferecer ao engenheiro projetista da rodovia outros subsídios, outras informações que possam fazer com que o projeto nasça melhor, no sentido de menos impactante ou mais adorado em relação às questões presentes daquele território. Isso é muito importante. Principalmente as questões ambientais ou sociais são disciplinas que não fazem parte da nossa cultura. Que a nossa geração deixou para fazer a *posteriori* quando na verdade, acho que tem que ser a *priori*. Quanto mais a *priori* for... antes do EIA/RIMA. EIA/RIMA, você já nasceu perdendo. Por mais que você tenha que mostrar que houve estudos alternativos, etc, mas, ele já vem a *posteriori*. Quando acho, na verdade, incorporar essas dimensões sociais e ambientais; a disciplina no projeto seria muito importante. Acho que vão nascer

daqui para a frente, projetos mais fáceis de serem implantados; menos onerosos. Ainda que podem ser mais custosos, podem menos onerosos; você gastar menos tempo, não parar tanto, não criar custos adicionais não pensados. Então, impactos que poderiam ter sido evitados. Acho que essa é uma questão.

A outra, eu acho que cresceu muito e isso é louvável, importante... Há uma consciência, ainda que por medo, por medo da legislação, por medo... que leva preso, mesmo. Teve engenheiro que foi preso no meio da obra; preso porque tinha coisa; aí foi lá apurar, resolver... Porque prende, prende. Hoje a legislação prende, quer dizer, por medo, mas acho que há um movimento crescente de consciência de que é preciso executar com cuidado principalmente quando você atravessa fragilidades ambientais: seja um rio, seja uma fonte, seja uma área de preservação, uma área de entorno e isso acho que é muito importante. E também, essa questão de poder trabalhar melhor nos limites. Isso também é muito importante. Porque, senão, também, há uma pressão política local, dos vereadores, lideranças comunitárias, a própria mídia, de pressionar a obra, pra incorporar coisas que não são dela. Isso... a gente lidou muito com isso. A questão que foi muito sábia, nossa, de gravar as áreas, as jazidas de material, foi importante, o entorno. Tivemos problemas pois é uma área muito ligada à atividades de milícia, etc Muito tenso, muito complexo. A gente conseguiu trabalhar bem isso aí. Isso foi importante. Enfim, eu diria que instrumentalizar mais a área de projeto certamente vai ajudar a gente a fazer, no futuro, obras desse porte, dessa magnitude, com menos desgaste, com menos esgarçamento das relações e dos prazos também e, certamente, dos custos.

Em 19/12/2014 foram encaminhadas as perguntas abaixo ao Sr. Vicente Loureiro através de correspondência eletrônica, conforme autorizado previamente pelo entrevistado. Não houve resposta.

1. Há projetos de reflorestamento para Nova Iguaçu e Seropédica? poderia adiantar alguma informação a respeito?

2. Das três mil desapropriações, quantas são de imóveis residenciais e quantas famílias foram realocadas?
3. Como foi encaminhada a recomendação do RIMA a respeito da implantação de: Programa de Gestão Ambiental, Programa de Monitoramento Ambiental, Plano Ambiental de Construção, Programa de Comunicação e Responsabilidade Social, Programa de Ordenamento Físico-Territorial, Programa de Desapropriação, Programa de Reassentamento/Relocação de População de Baixa Renda, Programa de Educação Ambiental e Programa de Prospecção e Salvamento Arqueológico?
4. Algum terreno na área do entorno do arco foi adquirido recentemente? Se sim, poderia informar quais empresas ou ramos de atividade?
5. Há informações de que há pontes e calhas pluviais inacabadas em Nova Iguaçu; acostamento sem cobertura de grama em Japeri, erosão do acostamento, material abandonado, sinalização e iluminação insuficiente em Seropédica, acidentes na FLONA Mário Xavier, problemas na Cidade dos Meninos. Caso se confirme, poderia me informar se há um planejamento a respeito destes problemas relatados?

Entrevista 05

Entrevistado: Sergio J. Teixeira

Superintendente de Competitividade

Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços

Data: 20/05/2014

Sérgio: Então, vamos lá. Eu acredito que pelo fato de você ter já sido recebida pelo Vicente Loureiro, subsecretário de obras, você já deve ter tido assim, uma... Já deu pra você ter feito uma incursão sobre o arco, sob o ponto de vista, assim, muito técnico, porque o Vicente na verdade, ele foi nosso grande orientador, vamos assim dizer. Eu vou contar pra você uma história. Não me detendo muito sob o ponto de vista técnico mas como que isso aconteceu. Como aconteceu o plano diretor.

O projeto do arco é um projeto antigo. Eu, quando aqui cheguei, em 2007, houve uma aproximação do então presidente do BID¹¹², Moreno¹¹³, que me parece, ainda é atualmente, Dr. Moreno, e ele ofertou a possibilidade de dirigir recursos do BID para programas de interesse do governo do estado. Estava se iniciando em 2007 e um desses projetos que foi visualizado, foi o plano diretor estratégico do arco metropolitano. Um projeto muito antigo; à época, me falaram que já tinha mais de trinta anos e que estava pendente de uma possibilidade de ser desenvolvido em razão do desenvolvimento dos estudos para expansão de outras possibilidades de desenvolvimento daquela região que você vê ali. Nós começamos esse trabalho, e como fazer esse trabalho? O BID colocou os recursos a nossa disposição, se não me falha a memória, US\$ 1.200.000 à época, 2007, com uma contrapartida do estado de 20% que o BID pede, de US\$ 240.000. Isso tudo defindo, ótimo. Como nos vamos começar a fazer isso? E certamente teria que ser iniciado pela Secretaria de Obras. Em uma das

¹¹² Banco Interamericano de Desenvolvimento

¹¹³ Luís Alberto Moreno

primeiras reuniões que nós tivemos nesse sentido foi de verificar o seguinte: como nós vamos trabalhar com uma sinergia, que um projeto desse pede e requer, no estad?. Eu estava chegando aqui, ouvindo dizer que tudo era complicado de fazer, mas nós conseguimos fazer. E fazer como? Vicente foi para casa e no final de semana, e na semana entrante, ele jogou em cima da mesa o que ele chamou de Judas; nunca mais vou me esquecer disso. Nós nos lembramos lá, com o pessoal da avaliação do BID. Ele, gentilmente jogou em cima de uma mesa o que ele chamou de Judas: “olha, isso aqui é o Judas!” E o Judas eram as ideias originais de como o plano diretor seria elaborado. Nós resolvemos naquela ocasião, formar um time, que era o time da Secretaria de Obras, um participante da Secretaria de Obras, com um participante da Secretaria de Desenvolvimento Econômico que é a nossa, com a Secretaria de Planejamento, com a Secretaria do Ambiente e com a Subsecretaria de Relações Internacionais na nossa Casa Civil, que era o contato com Banco, ou seja, nós , em que pese o banco colocar os recursos em disponibilidade por uma questão da disciplina e organicidade também, deixava para o Subsecretário todos os aspectos inerentes a contatos com o Banco Interamericano, ou seja, tecnicamente somos nós; parte financeira, você resolve aí e nos ajuda a resolver. Então, foi assim que o plano foi forjado, foi assim que o plano foi discutido.

Até onde nós vamos mergulhar nesse plano diretor? Porque, a partir do momento que o BID deu o sinal verde pra gente iniciar os trabalhos, as cobranças vinham de Washington porque até então eles não tinham instalado aqui no Brasil o que eles têm: hoje uma sede. O BID tem uma sede em Brasília onde ele congrega vários especialistas; então, agora é muito mais fácil você se reportar aos especialistas que são designados; para a cada projeto do BID o BID tem um especialista do que àquela época, em 2007. Pra você ter uma ideia, a gente não tinha nem um telefone pra fazer um viva voz, nós nos reuníamos, eu, Vicente, Paulão, e mais alguma outra pessoa, o telefone tocava e essa mesma pessoa tinha que falar com quatro pessoas ao mesmo tempo. Era hilário isso e nós conseguimos aquilo que você está vendo aqui: um telefone que

permite hoje você fazer uma *conference call*; nasceu dessa necessidade hilária, porque ele me fazia uma pergunta sobre desenvolvimento econômico e na verdade a pergunta não era sobre desenvolvimento econômico, a pergunta era sobre obra. Então, eu tinha que passar pra você o telefone e você responder e assim sucessivamente. Mas no final, tudo foi dando certo. As áreas de abrangência do plano diretor foram essas que eu citei pra você.

Esse projeto demorou uns dois anos e meio e à medida em que nós íamos avançando, nós fomos tendo uma outra percepção. Acho que em qualquer projeto que você arquitete, faça a arquitetura do projeto... À medida em que você vai caminhando, você vai vendo outras facetas. Digo pra você o seguinte: aí nesse aspecto é interessante abordar e é uma área, um pedaço... o trajeto todo do arco metropolitano tem 245 km: a gente tá falando de 72 km se não me falha a memória, que está ali no quadro. Esse pedaço aqui¹¹⁴, é que era interessante aquela parte dali em cima, acho que ele citou pra você. Essa parte aqui que a gente tinha, mais ou menos, 72 km, dentro dessa região aqui que não tinha nada. (...)

Veja bem, nós não estamos falando da obra; estamos falando da parte do plano diretor. Como ao fazer a obra, e a obra do arco foi dividida em quatro seções: um, dois, três, quatro. O que nós deveríamos levar em consideração e evitar surpresas futuras. Nos eixos, no entorno, nos aspectos ambientais. Não sei se o Vicente falou com você, se fez esses comentários. Sob o ponto de vista de obra mesmo, sob o ponto de vista do desenvolvimento econômico, ambiente, sob o ponto de vista de planejamento, nós fizemos o dever de casa bem. O que hoje nos deixa assim... Não crítica, porque isso acontece em qualquer lugar. Não tem coisa perfeita ou imperfeita. Embora nas nossas várias intervenções sobre o BID, a cada momento que nós apresentávamos uma ideia, consolidávamos uma ideia, o BID certamente pela experiência que tem, ele nos, entre aspas, catucava mais, ele queria saber mais: porque vocês colocaram isso aqui? Porque vocês querem saber mais sobre isso? E a gente ele foi, foi, foi, até

¹¹⁴ Referência ao trecho de responsabilidade do governo do estado retratado em um mapa na parede.

o momento que eles aprovaram; fato inédito no BID àquela época, o plano diretor sem nenhuma restrição. Fato inédito no banco E aí o que aconteceu? Sob o ponto de vista, voltando, da parte ambiental, eu acho que o trabalho poderia ter sido melhor, não sei se o Vicente tocou nesse ponto com você, porque hoje a obra não foi ainda inaugurada porque nós tivemos alguns problemas como, por exemplo, sítio arqueológico: você tava fazendo a obra, batia de frente com um sítio arqueológico, tem que parar tudo; você tinha que contratar empresas, especialistas e ver o que aconteceu aqui. A coisa lá... a obra não anda; porque o ambiente hoje está bem, graças a Deus, severo nessa parte, então, tem que parar.

Nós também tivemos aquele problema da famosa perereca e tivemos que desviar e tal, e a obra parou. A obra deve ser inaugurada daqui há... nós temos um problema de *time* em razão da... de eleição, de política. Acho que vai dar pra inaugurar assim mesmo.

E, em determinado momento, o BID... O BID é sensacional porque ele coloca o dinheiro a sua disposição dentro do projeto que ele aprovou mas ele é muito disciplinado, ele pediu que o estado criasse uma unidade de gerenciamento de projetos, uma UGP. Quem seria o coordenador desse projeto? Como isso seria feito? Quem seriam os técnicos que encabeçariam o desenvolvimento desses trabalhos? E a verdade é que eu nunca tinha visto, é a minha primeira participação num projeto com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento e nós fizemos assim. E também aproveitamos para inovar porque houve uma certa complexidade mas nós falamos assim: ou a gente faz assim ou a gente não faz. O que que a gente faz assim e o que a gente não faz.

O coordenador geral dessa unidade de gerenciamento de projetos foi o nosso Secretário Geral, Júlio Bueno. A rigor, então, você teria dito pra mim: já que o Júlio é da secretaria, tudo o que vem a seguir é daqui. Não. Nós não fizemos assim. E aí nós já criamos um certo problema. O subcoordenador dessa comissão é a Secretaria de Obras, então, você viria aqui o mandatário, vamos assim dizer, o responsável por todo o projeto, que responderia perante o BID dentro das normas do BID, e o outro técnico que era lá do outro lado. Isso

no governo do estado nunca tinha sido feito, pelo menos que eu me lembre e nossa possibilidade de oficializar isso, houve algumas pessoas que não gostaram muito; achavam que isso devia ficar aqui, nesta secretaria. Vaidade. Nós rompemos isso numa boa. Eu achei assim, espetacular, que ia dar certo pelo seguinte: só deu certo porque houve a vontade de fazer o projeto. Houve a vontade política de fazer o projeto; houve a aceitabilidade dos prefeitos; de todos os prefeitos envolvidos, nos municípios por onde passaria o arco metropolitano; certamente cada um deles com algum pedido adicional, que é plenamente justificável: faz mais um pedacinho aqui pra escoar aqui e tal. Isso é perfeitamente viável. Mas houve, assim pela maneira de fazer, a nossa preocupação de vender, entre aspas, de mostrar, esse era o projeto; um projeto de infraestrutura, um projeto de logística que sem ele hoje seria difícil. Sem ele hoje seria difícil. Seria difícil, por exemplo, a gente falar de COMPERJ, da PETROBRAS; uma rodovia de altíssimo nível, de primeiríssimo mundo, interligando pontos estratégicos, possibilitando o desenvolvimento de áreas que até então... e a gente já sabendo de antemão que tínhamos problemas. Um dos grandes problemas que ainda existe é o problema da desapropriação. Foram feitas mais de mil e quinhentas desapropriações. E fazer desapropriação nesse país, você sabe que não é uma coisa fácil. Mas nós vencemos todas essas barreiras. E sob o ponto de vista técnico operacional. O que ficou disso tudo? Ficou uma experiência muito grande. Porque a partir de determinado momento o BID montou o escritório dele aqui em Brasília; nós tínhamos um... que é considerado um dos mais técnicos em transporte desse país que é o Dr. Paulo. Dr. Paulo é uma pessoa extremamente organizada mas cobradora. E eu tivemos a oportunidade de várias vezes irmos à Brasília e levarmos o uns puxõezinhos de orelha porque o projeto não estava caminhando de acordo como se desejava. Não é preciso dizer a você também que por conta disso tem uma burocracia muito grande em termos de papelada, em termos de andamento, pra dar andamento; o próprio BID, para você ter uma ideia, ele flexibilizava bastante. Ele colocava o dinheiro, e aí eu vou chegar lá num ponto que eu acho importante, que vou salientar. Ele colocava os recursos em dez dias, tá certo?

E eu levava quarenta para pagar a você que tava desenvolvendo determinado estudo. Desenvolvendo o quê, Sérgio? Em determinado momento dada a complexidade do estudo envolvendo várias áreas, houve uma necessidade de você fazer uma concorrência para eleger um consórcio, estabelecer um consórcio. Essa concorrência foi feita, dentro de todo esse invólucro burocrático que tem, quem venceu a concorrência foi uma empresa, Tecnosolo, e essa empresa Tecnosolo, ela, para cada área, área de planejamento, área de obras, área de desenvolvimento econômico, área de ambiente, a parte de relações internacionais, não. Ela apresentou, ela começou a apresentar uma relação de pessoas que seriam as responsáveis pelo desenvolvimento dos respectivos temas: os estudos, as estatísticas, tudo isso. E, para surpresa nossa, em algumas situações, começou a pegar logo aí: eu me lembro que na área do Vicente, na área de obras, foi apresentada uma pessoa recém-saída da universidade, não tinha a mínima condição, segundo a nossa percepção, pegar um trabalho desse para desenvolver. Nós aqui na nossa área de desenvolvimento econômico, nós também, nos foi apresentado, um ou dois economistas, acho que foi um economista que, também, garoto, recém formado, que não tinha bagagem. Não poderíamos nem classificá-lo como sênior, o estudo era muito sério e aí começaram a ocorrer problemas e a gente... refugamos. Refugamos e tivemos que aí... E aí, para o processo para você negociar com o consórcio vencedor e dizer: nós gostaríamos que vocês nos apresentassem uma pessoa de maior competência que pudesse nos ajudar a fazer isso; que a cada momento a gente tinha que parar e avaliação e a gente precisava de pessoas com estofo. Aqui na nossa área... na área do Vicente, de obras, o próprio Vicente e o próprio Paulão são pessoas de uma bagagem extraordinária. Vicente Loureiro e o Paulo, eles têm uma bagagem, assim, excepcional. É que na nossa área nós tivemos... isso tudo era conversado entre nós. Ninguém tomava iniciativa individual. Tudo era conversado. Foi feito, realmente, um trabalho de equipe muito coeso, muito profissional. Aqui na nossa área nós tivemos a possibilidade de contarmos com a participação do professor Mauro Osório. O professor Mauro Osório, além de ser doutor em

economia, é em urbanismo também. Uma pessoa extremamente sensível, uma pessoa que conhece o Rio de Janeiro como ninguém. Ele é uma pessoa maravilhosa. Nós tivemos esse achado de contar na parte de desenvolvimento econômico com o concurso do professor Mauro Osório. Então, cada área dessa, que eu mencionei para você, tinha no seu órgão estadual, um coordenador. Qual era o papel desse coordenador? O papel desse coordenador era o de receber o relatório referente àquela parte, ao desenvolvimento daquela parte e examinar com o grupo interno, cada secretaria tinha um grupo interno. Tudo bem, tudo não muito bem. Eu mais na parte econômica propriamente ditto, mas nós tínhamos aqui arquitetas e urbanistas, na outra secretaria, parte da nossa equipe aqui. Então, nós recebíamos Relatório, sentávamos... página a página. Eu acho que não ficou bem esclarecido aqui, teríamos que voltar ao professor, e aí aprovávamos o relatório. Quando nós aprovávamos o relatório, cada secretaria de *per sí*, isso ia pro Paulão. Que o Paulão ficou assim como uma espécie de, além de consultor do projeto, é ele que mexia com o modo de fazer, porque ele tinha experiência de outros projetos que tinham sido feitos; ou do Banco Mundial ou com o próprio BID. Então ele sabia da dos relatórios, como tudo tinha que ser feito. Isso era necessário porque aí o commando, olha, tudo bem, pode liberar a segunda parcela pro consórcio. E foi liberando a parcela.

O estudo em si gerou , na minha maneira de ver, uma quantidade surpreendente de informações a respeito daquela área ali. Quer seja através de fotos, quer seja através de estudos, seja através do que a gente pode pensar de conhecer um território que não era conhecido. Você fotografou aquilo ali de vários ângulos, de várias maneiras e, o Vicente outro dia comentou, a gente podia ter feito os estudos. Se nós o fizéssemos hoje, talvez de uma maneira mais simples, de uma maneira mais...com menos tempo. Mas foi o que a gente pode fazer naquela época, em 2007. É óbvio que depois de você fazer um projeto dessa natureza, parar para pensar e avaliar, você vai ter ganho; você vai ganhar em cima do que realmente você fez, mas, no final, não chegamos a utilizar todos os recursos que o BID colocou a nossa disposição, o projeto foi

aprovado e as obras começaram, e acho que hoje é um projeto que, se não fosse feito, eu acho que, não sei ainda, seria temeroso até arriscar, dizer pra você que continuaria em alguma gaveta. É um projeto que você vai ter ali, não tenho ideia ainda dos números, mas as empresas já estão todas ali no entorno ocupando os espaços. Em termos de desenvolvimento econômico, desenvolvimento social, geração de emprego, abriu-se um leque aí; eu te digo, com certeza. Eu não tenho uma ideia firme. Se você me perguntar: Sergio, quantos mil empregos vão ser gerados ali naquela região? Não tenho ideia. Vão ser gerados milhares e milhares de empregos naquela região. O desenvolvimento econômico ali; pode imaginar o que você quiser, que aquilo ali vai crescer, vai ser povoado de uma maneira, esperamos nós, ordenada, no entorno daquela região ali; possibilidade de crescimento vai ser uma coisa, assim, extraordinária. E tá aí: o futuro é que vai dizer se aquilo ali vai precisar de alguns retoques ou não retoques. E nessa história toda, em determinado momento, eu conversei com Paulão: Paulão, olha só, hoje nós estamos aqui nesse projeto. Amanhã a gente sai daqui e aí, como é que isso aconteceu? Como é que isso foi feito? Não seria interessante a gente começar a consolidar essa... esses documentos todos? E Paulão falou assim: é, seria interessante. Um trabalhão e quem é que vai fazer isso? Aí eu puxei pra gente. Eu tenho que embrulhar isso aqui e dar de presente pra ele, que aqui você tem o termo de referência do BID; eu não sei se ele colocou isso aqui na internet. Aqui tem tudo: o edital de licitação, que fizemos, entende? Documentos que seriam interessantes porque foram surgindo nossa comunicação na época era e até hoje funciona, era o *e-mail*. Mas, vem cá, a gente aborta essa parte ou não? Como a gente vai fazer? O problema ambiental, não. Então, tudo isso, toda essa parte foi documentada. Eu acho que dá até pra fazer alguma coisa melhor depois, de documentos, solicitações, padrão de respostas, entende? Então, isso daqui, eu até falei com ele. Eu estive com ele na semana passada e disse: eu vou embrulhar isso pra você, mas eu acho que o plano diretor, eu não sei, na internet.

Susana: Não. É Muito difícil encontrar informações sobre o arco. Consegui achar alguma coisa sobre o Dr. Vicente Loureiro. Eu pude ler...

Sérgio Teixeira: Mas o que você achou do Dr. Vicente não foi o plano diretor?

Susana: Não, e na verdade eu nem abordei isso com ele. Deixei para falar com o senhor, porque no *site* da secretaria, o plano diretor está ligado ao seu nome.

Sérgio Teixeira: Eu acho que eu fui... me sinto honrado, mas não é bem assim. Eu faço questão de deixar registrado que, vamos assim dizer, se pudéssemos usar a mentoria, o grande mentor, o grande vibrador do projeto em si foi o Vicente; o grande vibrador. Nós fizemos seminário, nós ... o projeto em si teve várias fases inovativas. Eu tenho ali alguma documentação, que eu achei. Tá ali até hoje, vai fazer oito anos, nove anos! Plano diretor; tudo o que a gente poderia fazer, a gente foi fazendo. Seminário na Caixa Econômica, quem vai patrocinar. Mas porque a gente precisa fazer isso? Pra gente dar, fortalecer, criar musculatura a respeito desse projeto, porque era um projeto que ... o banco vem aqui, coloca o dinheiro a sua disposição, vem, cria-se uma unidade de gerenciamento de projeto, o governador baixa um decreto, e a gente aqui fazendo o nosso trabalhinho, as abelhinhas fazendo o nosso... É bom, é, mas a gente achou que precisava mais. A gente achou queria dar mais visibilidade. A gente queria a participação de pessoas, de ambientalistas, de pessoas de notório conhecimento nessa parte de urbanismo, entende? Discutir. E não houve, assim, em nenhum momento, nada que dissesse, nada ser feito, está sendo feito de maneira errônea, está sendo feito. Eu me considero, assim, apenas, um colaborador, foi a primeira coisa que eu peguei aqui, e eu fiquei assim... Quando me deram a incumbência de, por parte da SEDEIS, coordenar o projeto, eu fiquei preocupado. Quando você pega uma coisa assim, foi um trabalho multifuncional. Meu Deus do céu, como nós vamos fazer isso? Isso vai ter que agregar valor agregado muito grande de pessoas, que tenham assim, mas eu, voltando, eu me considero apenas um colaborador, vou ter, assim, muita... Ficarei muito honrado de passear pela obra do arco e dizer que em

algum momento da minha vida eu participei do planejamento, não da obra em si, da obra em si, não. Do projeto que fazia parte da obra. De caminhar junto com a obra. Falar mais pra você, eu acho que talvez, vou ligar pro Paulão... Eu não sei. Volto a falar com você. Todo escopo do trabalho, está aqui. Razoavelmente organizado; razoavelmente organizado, entende? Falar sobre tudo isso, a gente ficaria aqui até amanhã, ficaria uma semana falando sobre ele, o *start*, o *startar* está todo aqui, tudo consolidado, tudo . Eu não sei. Eu, da minha parte não teria nenhum problema porque eu vejo uma pesquisadora, uma doutoranda aqui interessada nessa matéria, eu vou fazer uma consulta ao Vicente, porque eu acredito que isso aqui não faça mais parte e nem deva ficar num cofre, isso aqui, deva ser, pelo contrário, deve ser espreado, deve abrir mais para as pessoas terem ideia, até o modelo. Isso aqui foi modelo que nós criamos. Não tinha nada e criamos do lado de lá do BID, colocar os recursos disponíveis, também não tinha nada. Nós acabamos trabalhando juntos aqui e quase mensalmente nós tínhamos reuniões: olha, ajusta aqui, não é bem assim que a gente quer, nossa experiência, vocês deixaram de mencionar isso, aí a gente, caramba, não levamos isso em consideração, aí liga pro BID, fala pro BID e ficávamos aqui trocando ideias, até o *ok* do BID, até o BID: tá bem. E foi assim que foi feito. Eu não vejo uma, salvo melhor juízo, o Vicente que tem que falar sobre isso aqui, se a gente poderia disponibilizar, não vejo problema nenhum. Essa parte aqui, que não é uma parte teórica, uma parte inovadora, da maneira como isso aqui foi feito. Uma parte inovadora, muito assim, centrada na objetividade porque eu acho interessante: se eu te dou recursos, que pra mim são recursos consideráveis, eu quero saber quem é que vai ser o responsável por isso. Quem vai ser o responsável. O responsável foi o nosso secretário aqui e o corresponsável foi o Vicente. E depois, os órgãos todos. Parece que é muito burocrático, mas não foi. Foi o que deu alma, foi o que a gente chegar a conclusão que nós chegamos e formatar o projeto, ou seja, eu se tivesse que fazer tudo novamente, obviamente, toda vez que você ganha experiência no desenvolvimento de um projeto, vê o que deu certo, o que não deu certo, ver onde você podia cortar, onde você podia acrescentar, mas eu não faria

diferentemente porque houve uma disciplina muito forte, rígida; de quem... rígida, não, porque na parte houve contato com os representantes do BID em Brasília, tudo correu bem. Mas, uma maneira racional de você trabalhar, entende? E de você cobrar também. Trabalhar e cobrar dentro dos prazos que foram estabelecidos. O plano diretor tá aqui. Vicente. Estou contando uma história de como ele surgiu. Vicente deve ter entrado na parte conceitual de como as coisas aconteceram e como as coisas se concretizaram.

(...)

A única coisa que de vez em quando nós falávamos sobre esse projeto do arco, era do rodoanel em São Paulo, trouxemos as pessoas do rodoanel para fazer experiência pra gente. Tudo que nós detectávamos, que seria importante, que tinha correlação forte, com o estudo o que nós estávamos fazendo, nós chamávamos as pessoas. Chamamos o pessoal da Pontifícia Universidade Católica, chamamos o pessoal de outras entidades, chamamos o pessoal do ambiente para fazer palestra pra gente, pra ver se a gente estava no caminho certo. Isso é ter humildade. Aqui não teve, no desenvolvimento do projeto, o que a gente costuma dizer: salto alto. Todos falavam e tal, e a gente tirava nossa conclusão, se a gente ia incorporar ou não a sugestão. Trabalho totalmente, como a gente pode assim dizer, sem cópia. Ele foi sendo criado, ele foi crescendo à medida que a gente ia estudando, à medida que a gente ia conversando, à medida que a gente... em determinado momento houve uma concentração muito grande, no desenvolvimento do projeto da secretaria de obras com a parte econômica, entende? O que é natural também, os caras estão levando tão bem lá o projeto, deixa eu aqui um pouquinho que eu tenho outras coisas pra fazer. Então, nós ficamos aqui com um peso em determinado momento, Vicente Loureiro, Paulão, eu, prof. Mauro Osório, onde a gente viu a concentração, o desenvolvimento econômico, a obra, a parte do arco e a parte da obra que ia dar o fechamento final, mas original. Isso eu quero dizer: foi um projeto original. Nós não tivemos como entrar, como pesquisar, olha, Paraná fez assim, vamos? Não. Rio grande do Sul fez assim. Não. Nós fizemos o arco metropolitano, o arco rodoviário, totalmente discutindo, totalmente estudando,

totalmente trocando ideias, totalmente fazendo “n” reuniões, perdi até a conta de quantas foram feitas, sempre no sentido de acertar. Hoje nós o faríamos diferente. Vicente Loureiro . Natural depois de tudo. Nós tivemos que lidar com “n” variáveis, até interessantes, não vou dizer hilárias, muito assim, para mim que estava chegando e vinha de uma empresa, da PETROBRAS, às vezes eu ia pra casa pensando: caramba! Será que isso vai dar certo? Será que vai dar certo? Tudo deu certo. Tudo deu certo, entende? E, às vezes, jornalista perguntando, querendo saber, tudo isso, a apresentação final foi um *show*, um *show*; o estudo concluído, o BID muito satisfeito. Na semana passada teve conosco como perguntando tudo ocorreu, querendo saber alguns pormenores, fazem uma avaliação, nem sabia que faziam essa avaliação. Achei interessante também. Então, sob o ponto de vista técnico, Vicente deve ter entrado na expertise que esse ser humano tem, que é excepcional, espetacular e eu aqui contei uma história, nesse tempo que você me deu aqui sobre, assim, mais na parte prática, na parte interessante de como o plano diretor foi feito. É isso tudo de papel que você está vendo. Isso tudo está armazenado. Eu faço uma consulta pra ele. Porque eu acho que isso aqui como um estudo...

[...]

Foi um trabalho excepcional, criado do zero. Essa expressão eu jamais esquecerei na minha vida; você vê que, foi inovadora. Está aqui, pelo menos oito folhas. Vicente marcou uma reunião, tá aqui o Judas. Eu consegui nesse final de semana pensar: malhe o Judas. Judas, usando uma metáfora, mas a coisa foi crescendo, crescendo, crescendo, foi ganhando corpo e tal e não tínhamos nada a nos orientar, que a gente pudesse olhar um modelo e falar assim. E nós apresentamos ao Banco que foi financiador da obra uma outra obra de arte, em termos de desenvolvimento disso aqui. Isso aqui teve uma dedicação, um carinho, uma preocupação muito grande, mormente quando nós soubemos, eu particularmente, quando soube que era um projeto antigo, muito antigo e que não tinha tido a oportunidade de ser desenvolvido. Tanto que a prioridade quando o Banco acenou foi pegar esse projeto aí. Teve outro projeto associado também, mas de numa escala de valor menor, mas muito

interessante. E, certamente, outros virão aí pela seriedade com que o governo do estado hoje vê. Acho que você tem que sair daqui dessa região e interiorizar o estado. Você tem que dar essa oportunidade para essas pessoas que estão lá, entende? Que estão naquela periferia, no entorno... tem uma expressão que eles usam muito, os urbanistas, não estou sabendo te dizer, mas eu acho que é pra lá. Encher aquilo ali de possibilidades, desenvolvimento, geração de emprego, de melhoria de qualidade de vida, e é por ali mesmo que as coisas estão e que vão passar.

Susana: Eu gostaria de fazer duas perguntas. O senhor falou sobre os muitos empregos que serão gerados e em várias situações que eu pude ler sobre o arco, cita-se no RIMA, o estudo de impacto que a FIRJAN fez cita esses empregos e o senhor citou as empresas que já se interessam. Eu queria saber se há um mapeamento desses terrenos e se já existe uma identificação dos ramos (de atividade) dessas empresas que se interessam por essa região que é uma região bastante grande.

Sérgio Teixeira: Eu acredito, já falei pra você... eu particularmente não tenho... o último estudo que a FIRJAN fez está aqui em cima da minha mesa; ainda não tive tempo de ler. Os estudos da FIRJAN são muito bem feitos. Mas eu acredito, que dali nós vamos ter, o que eu costumo dizer, um pouquinho de cada coisa ali. Possibilidade de povoamento, de crescimento ali nessa área. Mesmo porque hoje, outros projeto associados estão sendo feitos ali para facilitar isso. O SEBRAE está ai fazendo um programa de empreendedorismo muito grande. Eu acredito que ali naquela região onde o arco vai passar, ele vai ensejar muito, muito, muito desenvolvimento. Eu não posso precisar pra você que tipo de desenvolvimento, qualificar. Por exemplo, indústria de alimento, indústria de calçado, indústria de plástico, indústria disso, não. Mauro Osório tem um trabalho muito mais sedimentado, pela visão dele, o estudioso que ele é, do que é que pode acontecer, mas, no geral, no geral, aquilo ali vai criar possibilidades inúmeras de você se desenvolver ali.

Susana: Já existe uma procura das empresas pelos terrenos?

Sérgio: Já. Dizem até que não tem mais terreno. Dizem que não tem mais terreno. Se tiver terreno ali, deve estar caríssimo ali. Porque, realmente... O trajeto todo que foi feito, você... Eu não tenho nem aqui. Eu poderia te dar porque me levaram emprestado e não me devolveram. O trajeto quando nós fizemos, uma perspectiva pra você, ele foi distribuído. Isso aqui é relíquia¹¹⁵. Isso aqui é relíquia. Eu acho o seguinte... Eu acho que a gente. Eu não tenho aqui o filme. O filme, ele te dá, assim, uma percepção... ele foi feito pra dar uma ideia do pessoal. Tudo mundo que via o filme ficava maravilhado: que coisa espetacular, que maravilha, e tal. O filme a gente podia te dar.

(...)

Eu vou conversar com o Paulão e o Vicente pra gente poder disponibilizar para a academia, no geral, e aí, qualquer pessoa que estivesse fazendo mestrado, doutorado, pudesse utilizar isso. Eu sou muito precavido nessa parte de informações. Isso aqui que estou te mostrando é *show* de bola. Você fica com isso aqui que é um filtro¹¹⁶. A gente teria que ver sob esse aspecto. A gente tá conversando agora e seria interessante a gente disponibilizar, pelo menos o... essa parte. Mesmo que a gente tenha que consultar o BID. O que é interessante é a formatação. Você tem “n” maneiras de fazer um plano diretor. Você tem modelos de plano diretor. Os próprios municípios do Estado do Rio de Janeiro por força de lei têm que apresentar planos diretores, eles têm um modelo. Ninguém vai inventar um modelo. Esse daqui é *sui generis*. O plano diretor do arco foi criado. Foi criado com devoção, com vontade de fazer mesmo acontecer e diante de uma oportunidade que a gente a perdesse, eu não sei se a gente teria oportunidade de fazê-lo mais adiante. Então, eu acho e na minha cabeça agora está me passando essa ideia: porque não disponibilizar? Tem muito a ver com arquitetura, com engenharia. E não tem mistério nenhum. Esse

¹¹⁵ Refere-se a um mapa do arco pendurado na parede.

¹¹⁶ Refere-se a um prospecto.

foi o êxito do projeto: a conversa, a disciplina, a cobrança, a devoção, entende? Não foi fácil.

Susana: Dr. Sérgio, nós sabemos que estes grandes projetos atraem muitas pessoas. Abordei isso com Dr. Vicente e também com o secretário de Itaguaí porque acho muito importante. A minha visão é do impacto social dessas obras. Elas têm um impacto muito grande. O arco é uma obra de grande magnitude e ela atrai pessoas de todos os lugares e não só durante a obra. O impacto dela hoje é muito grande; a ponto de trazer pessoas de fora. Assim como o COMPERJ, o porto de Itaguaí, trazem pessoas de fora do Rio de Janeiro para trabalhar. E essas pessoas, boa parte delas, trarão as famílias para ficarem aqui. Então, quer dizer, esses municípios todos têm que se preparar para pessoas novas que virão. E essas pessoas significam serviços que o poder público terá que oferecer: escolas, transporte, saúde, educação, lazer e isso atrairá empresas, não só, alimentos, energia, serviços. Então, a transformação na região em que o arco vai passar será muito grande. Hoje ela já se desenha como grande e num futuro que acredito, será próximo, a vida dessa região será bastante modificada. Queria saber do senhor, se tem conhecimento sobre o que esses municípios estão fazendo para acompanhar esta transformação.

Sérgio: Não todos os municípios têm a mesma estrutura. Nós temos noventa e dois municípios. O arco não pega os noventa e dois municípios.

Susana: Me refiro aos municípios alcançados pelo arco.

Sérgio Teixeira: São diferentes; as condições de desenvolvimento desses municípios são diferentes. Alguns com mais possibilidades de deslanchar melhor. Em termos de empresas. Que é óbvio que a tendência é querer ficar no entorno. Me lembrei agora: nas franjas do arco. Isso é mais do que natural. A pessoa querer centrar sua empresa ali. Receber incentivos para ser um empreendedor. Receber incentivos. O próprio estado tem condições de ajuda-

los, temos o banco de fomento, a AG Rio , dependendo do que a pessoa quiser fazer. Mas não são homogêneos. As condições são heterogêneas. Isso evidentemente vai depender da percepção de quem ali estiver. A percepção política, a percepção de desenvolvimento, tudo isso vai depender do... Não há um esquema. Não houve uma preocupação em criar um modelo, também: isso pronto deve ser assim, assim, assim, assim. O que o projeto prevê é um crescimento ordenado e não um crescimento desorganizado como a gente tem aí exemplos. O que eu não gosto nem de falar, nem de citar, que você faz e depois você olha e: Meu Deus que coisa horrível esse negócio aqui. Porque não fizeram de maneira diferente? A preocupação foi um crescimento ordenado. Agora, eu acho que depende muito, na minha percepção, de quem lá estiver. Mas já tem pessoas, já tem alguns prefeitos que estão dando aí uma direção em termos de desenvolvimento; já tem várias perspectivas ali de crescimento. Eu acho até que, no outro dia eu ouvi isso, uma preocupação não de um ente ali naquela região, mas de um que olhasse para os que estão em torno. Eu também sou mais aquinhado, então, ao invés de fazer só pra mim, vou fazer para os que estão no meu entorno. Isso é uma coisa bastante interessante. É uma peculiaridade que está acontecendo com os parques tecnológicos. Vários municípios querendo criar parques tecnológicos e um tem mais possibilidade está criando ali na cidade dele, mas olhando o entorno dele. Eu te digo honestamente e repito: aquilo ali, pra mim, vai ser uma explosão, no bom sentido. O arco vai ser uma explosão no bom sentido, de tudo o que a gente possa imaginar. O desenvolvimento urbano, social, econômico, melhoria de qualidade de vida. Entende? de tudo. Vai depender de quem e como puxa. Porque nem todos puxam da mesma maneira. Uns são mais agressivos, no bom sentido, outros são menos agressivos. Mas, certamente, você não vai poder ficar parado ali. Vai criar várias possibilidades de desenvolvimento. Ou seja, é interiorizar mesmo aquilo ali. Entende? É jogar para ali, apostar naquilo ali como... e tem mais: ali tem uma característica que o arco hoje é, em termos de logística, ele é uma via... se você parar pra pensar que vai... só o COMPERJ... vai escoar como sem o arco? Pela avenida Brasil? Pela ponte Rio

e Niteroi? Impossível. Não tem mais; não tem como. Ele tá criando condições ali, além dessas condições todas, em termos de... A logística dele como um elemento, vamos assim dizer, de infraestrutura, excepcional. Ele vem no momento certo.

Susana: E existe hoje um órgão no estado que tome isso para si: de estimular estes municípios, de acompanhar pelo menos, o que estes municípios têm feito para se estruturar para esta explosão?

Sérgio Teixeira: Olha, nós aqui na secretaria, com o concurso do professor Mauro Osório; a cada um mês a gente tem uma apresentação dele, por ele ser um grande estudioso, o Mauro tem mapeado todas as disponibilidades presentes e futuras de todos os municípios. Todos; todos. Mauro Osório tem hoje um trabalho excepcional; ele conhece no detalhe o que tá sendo desenvolvido, o que que deveria ser direcionado; o que que daria melhor resultado se fosse feito ali naquele município. Aquilo ali é uma característica do município, se o município fizer aquilo ali e a tendência é ter melhor resultado ao invés de fazer em outro lugar... ele tem isso tudo mapeado. Mauro Osório você vai adorar. Você pode dizer que conversou comigo e que ele... Mauro... não sei mais ... não saberia distinguir pra você, não estaria falando uma inverdade, mas, pra mim ele é uma autoridade. Ele conhece isso bem. Ele tem tudo isso mapeado. Quem também tem isso mapeado em termos de perspectiva, não sei se atualizou agora ou não, é o consórcio, a Tecnosolo, quando ela começou a mapear a região, ela começou a ver as possibilidades de emprego ali. Agora, eu diria pra você o seguinte: não vamos considerar uma loteria esportiva, um premio de final de ano, mas aquilo ali, eu diria pra você, honestamente, as dimensões são enormes. Elas são enormes em todos os sentidos. De desenvolvimento, de tudo isso. Mesmo porque agora há uma política de incentivo. Se você olha para aquilo ali: puxa, eu podia fazer a minha empresa, o meu negócio aqui. Em 2007 você não tinha essa política desenvolvida como você tem hoje. O SEBRAE está fazendo um trabalho maravilhoso porque nós

temos aqui a nossa agência de fomento que vai ajudar também. O que você precisa ter obviamente é um projeto. Um projeto que você olha, vou criar ali uma fábrica de transformação, pequena transformação, vou aproveitar material reciclável, e tal. Ali naquele eixo. A partir do momento que você faz isso, você não vai fazer isso sozinho. Você vai fazer com a ajuda da prefeitura, do prefeito, você vai precisar de recursos. Os recursos hoje, eles não são tão difíceis assim. Ouço todos os dias dizer que o que falta nesse país não são recursos, são projetos. Então, se você quiser... mas também já ouvi dizer que terras por ali já não estão tão fáceis como no início do desenvolvimento do projeto.

Susana: Então, vamos esperar para daqui há um ano...

Sérgio Teixeira: Não. Aquilo ali já... Já... Certa feita eu ouvi dizer que antes já tinham populações na cabeceira do arco vendendo outras coisas, explorando aquele espaço ali, as coisas que a gente vê aqui em plena avenida Rio Branco, já tinham pessoas ali, núcleos de pessoas fazendo aquilo ali. É um privilégio. Isso aí é um privilégio.

Eu só fico aqui com o compromisso, porque eu sou muito voltado para essa parte de pesquisa, de interesse. Eu vou falar com o Paulo César, o Paulão, pra gente estudar a possibilidade de disponibilizar isso de uma maneira mais racional, mais fácil, do que a gente tem ...

Às vezes a gente se reunia com ele, o Vicente, o grande Vicente Loureiro falava assim pra mim, falava para o grupo: olha, nós temos que ter em mente que este não é um projeto pra nós, secretaria de obras, secretaria de desenvolvimento econômico, secretaria de planejamento, secretaria de ambiente, secretaria de relações internacionais. Nós estamos trabalhando em um projeto para o governo do estado. O projeto não é nosso, o projeto não é individualizado. Não tem carimbo: da SEDEIS, da SEOBAS, de outra secretaria; este é um projeto para o governo do estado, ou seja, quando ele falava isso, isso tinha essa dimensão. Nós estamos trabalhando no

desenvolvimento de um projeto do arco metropolitano para quê? Um maior desenvolvimento do estado. A gente não tá preocupado com isso, graças a Deus, nós levamos isso do início ao fim. Nós sempre olhamos o estado como um todo. Nosso olhar, foi um olhar num espectro maior, a gente tinha, não, a gente tem a certeza que aquilo ali vai trazer tudo de bom, tudo de bom. Aquilo ali vai eclodir, como eu disse, vai bombar no sentidos de melhor qualidade de vida, quantidade de emprego, tudo ali vai fazer com que aquela região cresça. Se você me perguntar: mas, qual o *time* disso? Qual o tempo disso? Eu não sei te dizer. Isso vai depender muito de como aquilo ali vai... da orquestração daquela área. Como aquela área vai ser tocada. Acho que vai ser um sucesso. Vai. Já tá sendo um sucesso hoje. Se você percorrer.. Eu ainda não percorri. Eu falei pro Paulão: poxa Paulão, a gente trabalhou tanto nesse negócio, a gente fica debruçado em outros projetos, a gente precisa largar o nosso dia-a-dia e um dia sair daqui de manhã e percorrer o arco e ver de fato o que já existe. A gente vê o que não tinha nada. Vão ser fortes emoções. Se você já viu, eu não vi. É emocionante. Você está passando por um local que daqui a curto prazo. Daqui a cinco, seis anos aquilo dali vai tá bem adiantado. Um projeto que ficou durante muito tempo esquecido. Eu gosto de usar essa terminologia. Esquecido porque não teve uma prioridade e recursos para ser desenvolvido. A partir do momento que teve, e outros que tiveram aqui no governo do estado; o estado economicamente nestes últimos nove anos, deu um pulo, e nem vou falar por mim que sou suspeito. Pelos próprios estudos feitos pela FIRJAN, Decisão Rio e outras coisa, e o estado vai continuar. Ele vai continuar a crescer porque aqui é a capital do petróleo. Queiramos ou não, isso já vai sozinho. Esse crescimento vai sozinho; ainda mais com pré-sal aí, o Rio de Janeiro nos próximos anos vai continuar crescendo.

Mas, surge agora um novo fator, uma nova visão que tem que ser além do petróleo. O que o estado pode crescer além do petróleo? Que outras áreas podem ou devem ser desenvolvidas, têm potencialidade para se expandirem além do petróleo? Você tem agropecuária, você tem plástico, você tem uma série de experiências espetaculares. Você tem uma série de coisas. O petróleo

agora, pra mim é assim: vai porque tá aqui mesmo. Vai crescer, o pré-sal tá aí e vai levar, mas que outros segmentos, se deveria investir com pesquisa, aportar recursos, de tal maneira que você dê mais oportunidade de vida. Isso é que é o bonito da história: você colaborar pro crescimento e às vezes, como eu digo, saber copiar. Vamos copiar bem. Saber o que está dando certo. Copiar coisa boa. Principalmente essa parte toda. O espírito foi esse, foi bacana, eu fico assim, muito honrado de ter dado uma pequena contribuição. Agora eu acho que sem dúvida de errar, sem três pessoas, três pessoas que, sem essas três pessoas, é impossível imaginar que esse projeto se concretizaria: uma é na figura de nosso secretário aqui; tem uma visão boa, espetacular de desenvolvimento; está sendo responsável pela... por boa parte do desenvolvimento dessas empresas que estão vindo aqui para o Rio de Janeiro; outra que é uma criatura excepcional, duas criaturas excepcionais, que é o Vicente, que colocou alma; Vicente, talvez, estaria me reprimindo, mas ele colocou a alma dele; o Paulo e o Vicente. Esses três puxaram isso daí e nós ajudamos porque a gente tinha um compromisso profissional de criar isso daí. O Paulo é um assessor direto do Vicente, é um superintendente, é uma pessoa... não sei nem como qualificar o Paulo.

Susana: Paulo?

Sérgio Teixeira: Eu chamo de Paulão. A equipe do Paulo¹¹⁷ na secretaria também. Mas, sempre toda equipe tem duas pessoas que seguram mesmo. Tem que segurar; as orientações... Paulo. A parte toda burocrática; às vezes eu não sabia, como se conseguir sair dessas coisas. E a gente sempre aí, ajudando. Quer ajuda? Sai daqui, essa semana toda lá, ajudando o Paulão, Vamos à Brasília. Um trabalho, assim, muito bacana, espero que tenham outros aí que a gente possa participar, e que venham com esse foco aí: o foco é o desenvolvimento do estado. Um projeto que demonstrou que o estado tem sinergia; possível trabalhar no estado com sinergia; o estado tem profissionais

¹¹⁷ Superintendente de Urbanismo Regional da Secretaria de Estado de Obras - SEOBRAS

extremamente competentes, sabe? Uma expertise excepcional pra fazer este tipo de projeto e outros mais complexos do que este e está fazendo através destas pessoas continua a fazer projetos.

Entrevista 6

Mauro Osório – Economista e professo da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

Data: 24/06/2014

Mauro Osório: Uma coisa que me preocupa quando você chega e diz que você vai se preocupar com a questão social, que é fundamental mas... Quando você diz que está preocupada com a questão social a partir do arco metropolitano, quer dizer, muitas vezes esta preocupação parte do pressuposto que já vai ter crescimento econômico na região e o desafio seria ver só como você mitiga este crescimento que já está dado, já está contratado como, por exemplo, o Júlio Bueno que é o Secretário de Desenvolvimento costuma colocar. A questão social na região é fundamental; a Baixada é um desastre; ela é muito pior que a periferia de São Paulo e Belo Horizonte. Acho que naquele trabalho a gente faz umas tabelas comparando as periferias das três metrópoles mas nem o crescimento econômico não está dado. Está havendo algum crescimento? Está.

O problema na Baixada, do ponto de vista econômico, quer dizer, a questão econômica e a questão social, elas acabam gerando um círculo vicioso. Porque a Baixada não tem rede de esgoto, quase nenhum. A Baixada, você pega por exemplo, Caxias, Nova Iguaçu, têm um problema grave de água. Muitos municípios da Baixada não têm CEP [Código de Endereçamento Postal] só tem o CEP do município; você tem municípios em que a hegemonia política é articulada ao crime organizado. Então, você tem uma atuação econômica, social e política nesta região extremamente complexa. É problema de RGI [Registro Geral de Imóveis], problema de zoneamento urbano. Então, por exemplo, uma grande empresa que queira se instalar na Baixada, ela não vai querer ir para um terreno que ela não possa comprar, que não possa ter o registro. Se for uma multinacional vai exigir isso. A micro e pequena empresa é mais grave ainda, porque a grande empresa pode tentar resolver de alguma forma a questão da infraestrutura. As micro e pequena empresas precisam encontrar a infraestrutura pronta. Então, por exemplo, você tem a Rio Polímeros ali em

Caxias, que é uma fábrica... Grupo Odebrecht... a Brasken que é dona, atualmente, A ideia era ter um pólo gás químico mas praticamente não foi indústria de plástico para lá. Um dos fatores porque não foram é porquê não tem aonde botar. Você tem muito terreno, mas terreno com água, esgoto, acesso, com RGI resolvido, com zoneamento urbano que esteja definido que aquela área pode ser industrial, então, a Baixada precisa não só melhorar a saúde, não só melhorar a educação. Se você pegar o índice FIRJAN de saúde, que agora saiu 2011 e fizer uma tabela comparando as periferias das três metrópoles, você vai ver que os resultados da região metropolitana do Rio são muito piores que de São Paulo e Belo Horizonte. Se você pegar os dados do IDEB até à quinta série, você vai ver que todos os piores resultados, comparando os municípios das três metrópoles estão na periferia da região metropolitana. Então, você precisa sair do círculo vicioso que você tem na Baixada e entrar num círculo virtuoso. A questão não é de uma região que está crescendo economicamente e precisa de políticas sociais. É uma região que tem baixo dinamismo econômico que agora até cresce mais, mas sai de uma base muito pequena; é uma região que ainda é dormitório – se a gente pegar emprego formal, vai ver que muito pouco emprego na região; ou seja, o que a região precisa é de uma estratégia, uma coordenação de políticas que passe por crescimento econômico e ao mesmo tempo políticas de infraestrutura, de saneamento, de esgoto, de educação, de cultura, de elevação da auto estima, quer dizer, precisa de planejamento; precisa ter uma governança metropolitana, que não tem. Minas avançou, São Paulo tem dificuldades, mas avançaram mais do que a gente. Então, não é pensar numa região que está com dinamismo econômico e que isto pode gerar problemas no meio ambiente que você tem que ver como é que mitiga. A questão do meio ambiente é também decisiva, até porque a periferia da região metropolitana, uma das poucas coisas que ela tem de melhor que São Paulo e Belo Horizonte é que ela tem amis área verde e o arco metropolitano vai margear áreas verdes. Então, se você não tiver um planejamento muito bem feito, você vai ter ocupação desordenada ou mesmo que seja ocupação formalizada, você pode ter o setor imobiliário comprando

terra como reserva de valor e nem usando imediatamente e depois você não tendo áreas para instalar atividade industrial. Quando você pensa desenvolvimento regional, que pode ser econômico, você tem que pensar naquelas atividades que são exportadoras; exportadora, não necessariamente para outros países mas para outras regiões brasileiras. Então, um cabelereiro que funcione em Nova Iguaçu, em Belford Roxo, em Mesquita, depende da renda que já está na região. O que você precisa é: quais são as atividades que podem gerar renda nova na região? E aí, são atividades que vão se instalar lá para vender para fora da região. Então, nesse sentido, a indústria tem um peso muito grande, quer dizer, mesmo na terceira revolução tecnológica, a indústria de transformação continua tendo um papel relevante. Nos anos 90, se achou que era tudo serviço, que a indústria era irrelevante, mas se você olhar a crise de 2008, as regiões no mundo que mais sofreram com a crise de 2008 foram aquelas que apostaram só no setor serviço, só turismo, apostaram muito na desregularização financeira, como foi lá o caso da Irlanda. Os países que preservaram mais sua atividade industrial, como a Alemanha, se preservaram muito mais. A postura política do Japão é para dar novamente competitividade industrial ao Japão. Os Estados Unidos percebeu que ele deixou a indústria sair demais para a China, hoje com o gás estão procurando energia barata para atrair de volta a atividade industrial para dentro dos estados Unidos. Quer dizer, a indústria continua pagando um salário alto e ela tem o que os economistas chamam de efeito para frente e para trás. A indústria contrata serviços, a indústria contrata compra de matérias primas e também, ela é exportadora. Então, uma parte da terceira revolução tecnológica que diz que a indústria não é mais importante, na verdade, é mero efeito estatístico. Antes, a indústria tinha um advogado que trabalhava nela, agora a indústria contrata um escritório de advocacia; isso é contabilizado no setor serviços mas na verdade, esse dinamismo está vindo da indústria que está contratando o advogado. Então, aqui na Baixada, você procurar atrair atividade industrial, é muito importante. Pra isso precisa ter zoneamento urbano, precisa ter água, precisa ter esgoto,

precisa ter mão de obra qualificada, precisa ter coordenação e um conjunto de políticas.

O arco metropolitano pode ser um bem ou um mal para a Baixada e para a periferia da região metropolitana. Hoje, as políticas urbanas... a população tende a não crescer mais. Se a gente pegar os dados dos Censos 2000, 2010, a gente vai ver que a população jovem, em torno dos dezoito, dezenove anos já cai em torno de 8% a 9%. Então, mesmo as famílias mais humildes, hoje, têm muito menos filhos, por mulher, por família. Nas favelas, em áreas mais humildes, você ainda tem as meninas tendo filhos mais jovens; essa é uma forma até dela se emancipar; mas não tem mais quatro, cinco, seis filhos. Então, você tem uma realidade demográfica nova no mundo inteiro, nas principais metrópoles e no Rio não é diferente. Então, hoje, o que os urbanistas recomendam é que se a população não cresce mais, para que eu vou levar gente para morar aonde não tem emprego nem infraestrutura? Então, é melhor você adensar cidades do que você expandir cidades. Em Barcelona a olimpíada foi feita na zona central da cidade exatamente para atrair gente para morar ali onde havia infraestrutura e estava degradado; em Londres não era na área central, mas era numa área próxima. Então, a olimpíada do Rio estar sendo feita na zona oeste é um erro; ajuda a expandir. Você pega Campo Grande, Santa Cruz, Bangu e Realengo, quase 27% da população carioca mora lá. Só tem 7% do emprego. Então, o que você precisa fazer na Área de Planejamento 5, que é Campo Grande, Bangu, Santa Cruz e Realengo, é levar mais emprego pra lá. Para que não precise todo mundo descer para trabalhar no centro do Rio onde está quase 40% do emprego: na Cidade do Rio de Janeiro. Da mesma forma, a Baixada, você tem que desestimular novas pessoas de irem morar lá. O que você precisa levar para a Baixada é mais atividade produtiva, mais emprego até porque com isso você vai diminuir a mobilidade obrigatória e pode melhorar o tempo de transporte das pessoas. É claro que tem que investir em melhorias do transporte de massa, mas se você gera emprego para o cara poder trabalhar perto de onde ele mora, também já dá uma melhoria enorme.

Nesse sentido, o arco metropolitano tem que procurar uma via de transporte de carga, não de passageiros, como é o rodoanel na região metropolitana de São Paulo. Ele não pode ser uma Avenida Brasil, ele tem que ser uma Linha Vermelha. Ele tem que ser uma via segregada, aonde ele vai procurar atrair atividade logística e gerar competitividade para a indústria se instalar naquela região.

A outra coisa é o terminal de contêineres em Itaguaí. Você tem ali o complexo portuário de Itaguaí e ali você tem o porto de minério e o porto dos contêineres. O porto de minério só gera poeira; ele não gera muita agregação de valor. Já o porto de contêineres pode atrair indústria para a retro área para usar o terminal de contêineres para exportar. Se você pegar a Bélgica, na retro área do porto de Antuérpia, tem 35% do PIB da Bélgica.

Então, se você procurar, com o arco metropolitano fazer uma via segregada, atrair indústria, que aí vai exportar para outras regiões brasileiras, para outros países via terminal de contêineres de Itaguaí; se você fizer zoneamento urbano, se você passar a ter planejamento, se você tiver a renovação de lideranças políticas nessa região... Por que a outra tese que eu tenho, se você olhar lá no meu livro, Rio Nacional, Rio Local, eu vou dizer que a crise do Rio pós 60 passa pela mudança da capital, ausência de estratégias regionais e uma particular degradação política.

Você pega Itaguaí, não tem uma linha de ônibus regularizada; não tem um táxi com taxímetro. Caxias, 50% das escolas não têm cano d'água; não tem cano d'água. Não é que não tem água. Não tem cano! A maior parte das ruas de Caxias não têm CEP. Então, você tem uma situação de desestruturação naquela região, precisa de uma governança metropolitana.

Então, na verdade, na verdade, é mais ou menos o que eu acho. Daquela região, eu acho que é isso. Ou seja, o arco pode ser um bem e pode ser um mal. Por exemplo, eles deram ao arco o nome de Raphael de Almeida Magalhães, vão dar. Que foi vice-governador do Lacerda¹¹⁸; era um cara que sempre trabalhava Rio de Janeiro. O Raphael era muito cético, muito

¹¹⁸ Carlos Lacerda, governador da Guanabara entre 1960 e 1965.

preocupado com o arco então, é curioso darem o nome a ele, porque ... muito cético. O Raphael foi o cara que viabilizou o terminal de contêineres de Itaguaí. Agora, o Rio de Janeiro, a política do Rio de Janeiro, é particularmente clientelista, muito complicada, você tem pouca reflexão. Se você entrar nos *sites* dos programas de mestrado e doutorado em economia do Estado do Rio de Janeiro, não tem um que tenha uma linha de pesquisa permanente em economia regional. Nem o da UFF, que nos anos 80 tinha muito trabalho, hoje não tem quase nada. Por isso, os *lobbies* acabam tendo um peso muito maior, e o *lobby* do porto do Rio é muito importante. Então, você faz o arco pra tirar o transporte de carga da cidade do Rio de Janeiro mas, ao mesmo tempo, você procura voltar pra apoiar tudo ser exportado pelo porto do Rio. Sem uma nova política ele vai ter pouca efetividade.

Susana: Seria só mais uma grande obra. O porto de Itaguaí?

Mauro Osório: Seria só mais uma grande obra. O terminal de contêiner de lá está crescendo.

Susana: Ele não é o *hub port* que foi pensado.

Mauro Osório: Mas pode vir a ser. Pode vir a ser. Eu estou fazendo parte de um grupo, que agora está se fazendo estratégia de logística no Estado do Rio de Janeiro. De logística de carga. Aí tem um camarada lá chamado Olivier, que é um cara muito, me pareceu, muito bom, quer dizer, tem um grupo que está trabalhando nessa estratégia de logística de carga do estado e contrataram cinco pessoas para acompanhar o trabalho e fico sendo um pouco a consciência crítica do trabalho. Tem quatro pessoas de logística e tem eu como economia do Rio de Janeiro. Esse camarada, ele diz o seguinte: que tem uma área ali em Itaguaí que você precisaria aterrizar mas que é ... Itaguaí ainda tem condição de ser o maior porto brasileiro, mesmo com todos os terminais de minério que tem, mesmo com o estaleiro nuclear da marinha, tem espaço para crescer e ser o principal porto brasileiro, porque Santos não tem calado. Fizeram agora,

procuraram aumentar o calado lá, mas continua com alguma coisa em torno de 12 metros. Itaguaí, já está parando lá, navio de transbordo. Para toda semana, ou seja, são grandes navios do eixo de logística principal internacional, que param e transferem para navios menores que vão para outras regiões, ou seja, Itaguaí está crescendo. Agora, para você potencializar as vantagens, você precisa ter uma política mais arrumada, mas a potencialidade continua tendo. Vai depender de você aprimorar essas políticas, vai depender de você... porque o Benjamim Steinbruch, inclusive, que é o dono da CSN¹¹⁹, que é o dono do TECON, do terminal de contêineres de Itaguaí, ele tem uma relação péssima com Cabral, tem uma relação péssima com a hegemonia política no Estado do Rio de Janeiro. Então, se você olhar o planejamento estratégico, vale a pena você dar uma olhada nisso, que tem no site da Secretaria de Planejamento – SEPLAG, 2007-2009, você vai ver que não existe o terminal de contêiner de Itaguaí no plano estratégico, não existe; parece que ele não existe. Não é citado. Acho que não é a toa. Você tem um terminal de contêiner e é importante. Não pode ficar centralizando tudo na baía de Guanabara. O porto do Rio está no meio de um grande centro urbano. Os grandes terminais do mundo têm uma retro área para atrair indústria para essa retro área. Então, do ponto de vista do Estado do rio de Janeiro, faz muito mais sentido, crescer em Itaguaí, com um terminal de contêiner, do que crescer no porto do Rio.

[...]

O capitalismo tem uma coisa chamada escalas de produção, ou seja, capitalismo hoje no mundo é um capitalismo de grandes empresas. A grande empresa não é um mal em si, tá certo, se você tiver... ou seja, você tem a legislação contra a formação de cartel, é exatamente para as grandes empresas não se unirem. A grande empresa gera escala, quer dizer, todos os setores econômicos no plano internacional eles são... se você pegar todos os setores, você vai ver dez, vinte grandes empresas em cada setor. A micro e pequena empresa vai na cauda do cometa, então, não é ruim você ter uma Rio Polímeros

¹¹⁹ Companhia Siderúrgica Nacional

em Caxias, ruim é você não conseguir encadear porque não tem infraestrutura, você não atraiu indústria de plástico, tá certo?

[...]

Se você pegar o terminal de minério, ele é muito mais poluente que um terminal de contêiner. Um terminal de contêiner, você tem tecnologia para tratá-lo adequadamente. É muito pior você ficar com o porto na baía de Guanabara, poluindo a baía de Guanabara do que Itaguaí. Você tem tecnologia pra isso.

[...]

Susana: E a baía de Sepetiba, que já sofre com tanta poluição? Ali, algumas espécies marinhas, sequer foram catalogadas. Já é um lugar de alto risco ...

[...]

Mauro Osório: Como é que você vai levar emprego para aquele povo que está lá na Baixada, sofrendo absurdamente? Ou seja, você tem que proteger o meio ambiente, mas você tem que fazer isso também, podendo conseguir melhorar a qualidade de vida desse povo que está lá, certo? E é possível fazer isso? É. Quer dizer, não há uma impossibilidade de fazer isso. Não há uma coisa contra a outra. A questão é como você constrói uma coordenação de políticas que você consiga dar conta, não é isso? E degradado, já está de qualquer jeito. Na medida em que você consiga recursos, pode ser mais fácil você proteger do ponto de vista ambiental. Quer dizer, é claro que se uma região fica intocada, é mais fácil resolver do ponto de vista ambiental. Por exemplo, o Cadu, que é o cara que trabalha com meio ambiente na economia da UFRJ, ele faz a seguinte provocação: por que a Amazônia não foi mais devastada? Porque é difícil de chegar. Só que você tem três, quatro milhões de pessoas morando lá na Baixada, na periferia metropolitana. Você tem que levar qualidade de vida para essa gente. E a principal âncora para isso é o terminal de contêiner de Itaguaí. Que o arco, se for bem trabalhado... Agora, você tem que proteger ambientalmente, é claro que sim. Um dos problemas das prefeituras da Baixada é exatamente que elas não têm renda. Mesmo Caxias. Se você pegar a receita pública de Caxias e dividir pela população, você vai ver que ela é mediana.

Então, até pra você construir políticas públicas, você precisa ter mais receita pública. Pra você ter mais receita pública você tem que ter mais base produtiva, pra você ter base de arrecadação.

[...]

A questão não é bloquear a empresa para lá. Porque, se o arco... ele acontecendo, inclusive agora, se você não tiver zoneamento, se você não tiver áreas reservadas para a indústria, vai ter mais ocupação. Então, a tendência, sem levar atividade produtiva para lá, é continuar mais gente indo morar lá e não ter mais empregos; mais gente vindo trabalhar no Rio, mais gente levando três, quatro horas por dia na condução, ou seja, piorar a situação de vida. Porque a periferia de São Paulo e Belo Horizonte é muito melhor? Exatamente porque não é dormitório. Exatamente porque tem atividade produtiva. Então, levar atividade produtiva para essas regiões é fundamental. É fundamental dentro de uma política coordenada, uma política que você gere melhoria de saúde, gere melhoria de educação básica; que você passe a ter a Rural¹²⁰ pensando nessa região. Transformaram a Rural na UNICAMP da Baixada Fluminense; ter reflexão, trabalhar a auto estima; ampliar o debate pra você melhorar a lógica política da região. Como é que você pode ter Itaguaí sem ter uma linha de ônibus regularizada hoje? Então, não é levar atividade produtiva que vai resolver esta questão.

Então, a discussão não é: ter ou não ter atividade produtiva. A ameaça não é a atividade produtiva; a ameaça é a hegemonia política que tem nessa região. É você ter uma lógica política absolutamente atrasada, clientelista.

Susana: No seu livro Rio Nacional, o senhor afirma que na década de 1960 já existia uma preocupação em transformar o Rio em um polo de conhecimento. O número de escolas na cidade do Rio aumentou; nos outros municípios, ainda são mais escassas e não temos uma educação básica de qualidade...

¹²⁰ Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ

Mauro Osório: Os resultados do Ensino Médio são piores que os do ensino Fundamental. O Ensino Médio na cidade do Rio de Janeiro se degradou muito mais que o Ensino Fundamental. Há muitas escolas funcionando a noite, de favor. Então, o problema maior não é nem a qualidade do aluno que chega ao Ensino Médio; isso é um problema também. Mas é a própria qualidade do que é dado a ele quando está no Ensino Médio. A cidade do Rio de Janeiro era o vigésimo quinto, agora o décimo quinto¹²¹; uma parte disso foi mais limpeza de cadastro, porque tinha muito aluno que se matriculava na escola pública só para andar de ônibus de graça e não iam à aula, então, deram uma 'limpada' nisso e melhoraram o controle sobre isso. Agora, se você pegar o ensino Fundamental na cidade do Rio de Janeiro, ele é o quinto, sexto melhor entre as capitais; o Ensino Médio é o décimo quinto. A qualidade em si do Ensino Médio é bem menor que a do Ensino Fundamental. Outro problema do Ensino Fundamental do Rio de Janeiro é que ele tem escolas muito boas e escolas muito ruins, ou seja, a desigualdade entre as escolas é a maior entre as capitais. Mas o resultado médio na cidade do Rio de Janeiro está entre o quarto, quinto entre as capitais brasileiras. Mas quando você vai para a Baixada Fluminense, aí é um desastre. Todos os piores resultados, comparando as três metrópoles estão lá. Bom, agora, quando a gente pensa desenvolvimento sócio econômico, existe uma teoria que é a teoria do capital humano. Em economia, o camarada Robert Lucas é prêmio nobel de economia. E a ideia é muito a seguinte: se eu resolver a educação, o resto o mercado resolve. Eu acho essa tese equivocada. Eu gosto mais do Albert Hirschmann. Albert Hirschmann. É um economista americano que vai dizer o seguinte: não dá pra dizer o que gera desenvolvimento; o que gera desenvolvimento é uma conjunção de fatores e o mais difícil é começar. A questão da educação... Primeiro, que a da educação, a gente tem que trabalhar-la no âmbito do mercado, para a cidadania. Segundo, a educação é uma variável necessária mas não é suficiente. O Rio de Janeiro dos anos 60 tinha o maior padrão educacional do Brasil e o que a gente mais fez foi exportar mão de obra qualificada. exatamente porque o Rio se desestruturou;

¹²¹ Posição no IDEB – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica

muita violência; uma série de fatores que expulsaram mais do que atraíram. A Argentina na virada do século XIX para o século XX, era o melhor padrão educacional da América Latina e desandou. Então, a educação é uma variável necessária mas não é suficiente. O desafio é saber como você constrói uma coordenação de políticas. Não adianta eu ter padrão educacional alto se eu não tiver infraestrutura. Se eu não tiver água, se não tiver onde a empresa ficar. Então, você tem que pensar sempre uma coordenação de políticas onde a educação é uma variável fundamental, mas não é a única. Principalmente do ponto de vista sócio econômico. E a educação é muito mais importante do ponto de vista da cidadania do que do ponto de vista do próprio mercado. Você tem que pensar do ponto de vista da cidadania.

Susana: E aí entra o papel fundamental do governo do estado.

Mauro Osório: Claro. Claro. O governo do estado tem que ser o coordenador dessas políticas. Claro que você tem a UEZO, que pode ser importante; você voltar a Rural mais para a Baixada pode ser importante, mas volto a dizer, se não tiver terreno regularizado, se não tiver água, se não tiver esgoto, se não tiver acesso... Se você for ali, por exemplo, pra Caxias, onde está a REDUC, onde está a Rio Polímeros, existe a ideia de fazer um 'arquinho', outro acesso para sair dali. Hoje em dia você só tem acesso a Campos Elíseos, que é a região onde está a REDUC... você só tem um único acesso. Se dá algum problema ali, algum incêndio na REDUC, pode ser uma catástrofe, quer dizer, a pior área onde tem refinaria no Brasil é a de Campos Elíseos pela maior falta de infraestrutura. O rio de Janeiro se desestruturou, particularmente. Acho que a Baixada, ela é muito pior que São Paulo e Belo Horizonte porque ela não tem atividade produtiva, porque ela tem uma lógica política muito pior e mais do que isso, você até 74 tinha duas unidades federativas aqui na região do estado do Rio de Janeiro: a Guanabara e o Estado do Rio. Tem muita gente que diz que a fusão foi ruim. Acho que a fusão foi ótima só que ela tinha que ter sido feita, inclusive, antes de 60. Você imagina, nós temos hoje uma periferia

desordenada, como eu estou relatando aqui pra você. Imagina se você tivesse duas unidades federativas! A ser muito mais difícil ainda fazer uma política metropolitana. Então, a fusão tinha que ter sido feita e ela tinha que ter sido feita, inclusive, antes de 60. E mais do que isso. Ela tinha base social – lá no meu livro eu falo isso. Ela não fez porque a coisa em que os políticos são mais conservadores é a lógica eleitoral. O cara é eleito em um colégio eleitoral e não sabe se vai ser eleito em outro. Então, por isso que ela acabou não saindo em 60.

Susana: Então, diante do que o senhor colocou sobre Campos Elíseos, não é temerário trazer uma fábrica de fertilizantes, por exemplo? No plano diretor...

Mauro Osório: Depende. Se você não fizer infraestrutura para lá, é. É temerário, inclusive, o que está lá. Teria que fechar tudo o que está lá. Mas também não é a solução para Caxias. O que você precisa fazer, volto a dizer, é ter infraestrutura. É claro que uma atividade produtiva, se for muito poluente para a região, você deve não levá-la. Mas em princípio, o que você precisa não é conter novas atividades produtivas na Baixada. É ter mais. Com infraestrutura, com melhoria na educação. Você não vai ter a receita... porque, São Gonçalo é um dos municípios do Brasil que tem menor receita pública *per capita*; município de um milhão de habitantes. Você não vai aumentar a receita pública de São Gonçalo se não levar receita pública para lá. Aí você aumenta a arrecadação, aumenta ISS; você vai ter mais gente com renda, com poder aquisitivo. Se você tem uma família em Itaguaí que não tem emprego, que tem que trabalhar na cidade do Rio de Janeiro. Esse camarada quase não vai ver a família dele porque ele vai levar duas horas, três horas pra ir, duas horas, três horas pra voltar. Então, não é assim que você vai gerar uma qualidade de vida nessa região. Você tem que na zona oeste bloquear novos Minha Casa, Minha Vida; tem que fazer Minha Casa, Minha Vida, habitação popular no centro, na zona portuária, na zona suburbana e o que você tem que fazer na AP 5 é levar mais atividade produtiva para lá. Agora, com o complexo da PEROBRAS, a Rolls

Royce está se instalando lá. Você tem a NUCLEP em Itaguaí. A NUCLEP é uma indústria de bens de capital por encomenda. Ela pode atender uma série de demandas do pré-sal, da indústria naval. Com isso você vai estar levando renda, trabalho de qualidade pra região. Mas para isso, também, você precisa capitalizar a NUCLEP. Enfim, você precisa ter um planejamento, uma estratégia.

Ou seja, é possível criar atividade produtiva sem ter degradação ambiental. Não é por não ter atividade produtiva que você vai melhorar a situação ambiental dessa região. Não dá para demonizar a economia. Não dá para demonizar a grande empresa, que a economia capitalista se baseia em grandes empresas. O problema é como você tem regulação sobre a grande empresa, como você produz encadeamento. A discussão é essa.

Susana: Como o senhor vê a questão das desapropriações.

Mauro Osório: Se você precisa fazer uma grande obra e que essa grande obra vai gerar benefícios para a comunidade, provavelmente alguma remoção você vai ter que fazer. Temos que discutir se o arco metropolitano é bom ou ruim. Pode ser bom ou ruim. Vamos supor que seja uma grande obra, que seja boa para uma população de cinco milhões de pessoas, dez milhões de pessoas e aí você precisa remover mil pessoas. Eu acho que você não deve impedir essa grande obra por causa dessas mil pessoas. Agora, é claro que você tem que fazer com que essas pessoas não percam em qualidade de vida. Então, você precisa fazer com que elas morem perto de onde elas já moram; a nova moradia tenha a mesma qualidade que a anterior; tudo isso é necessário. O que eu acho é que você não pode, *a priori*, dizer que não deve fazer uma grande obra por que vai ter que remover mil ou dois mil. Se for o interesse de cinco milhões tem que prevalecer sobre mil. Agora isso tem que ser feito de forma adequada, com cidadania, que se cobre, que se faça isso, mas não *a priori* você desqualificar a grande obra por causa disso. Primeiro, tem que ver se essa grande obra é necessária ou não. Você pega, por exemplo, a hidrelétrica; aí você tem, por exemplo, o movimento dos barrageiros. Não vamos fazer a hidrelétrica porque,

na verdade, vai ter que remover algumas pessoas. A hidrelétrica é muito melhor que a termoelétrica, que a energia nuclear, ela é limpa, ela não polui e você vê algumas pessoas da academia apoiando os barrageiros porque você vai ter algumas pessoas que vão ter que ser removidas. Nesse caso, faça-me o favor, eu acho que tem que estar discutindo o conjunto das coisas. Hoje, por exemplo, tem muito debate sobre se você deve fazer represa ou não, hidrelétrica. Você não está mais fazendo justamente pela questão ambiental. Só que você gera hidrelétrica a fio d'água mas por causa do aquecimento global você tem muito problema por falta de chuva e acaba usando mais termoelétrica. Você pode dizer: não, pode ter energia eólica. Pode. Está crescendo. Mas, me parece, que a curto e médio prazos as hidrelétricas em relação às alternativas ainda tem uma função importante.

[...]

O Rio de Janeiro nos anos 60 teve uma política de remoções muito antissocial, no período Lacerda. Eu acho que hoje, na cidade do Rio de Janeiro, com as UPP's, você vai ter muito mais remoção pelo mercado, do que compulsória; o que é péssimo para a cidade. Você vai aumentar a desigualdade territorial, mas ela vai acontecer. Muito mais pelo mercado do que de forma compulsória como foi nos anos 60. Quer dizer, a questão da remoção, a questão da gentrificação, ela tem uma lógica diferente hoje; ela está ocorrendo; muito ruim, mas tem uma lógica bastante diferente dos anos 60.

Susana: De acordo com o Censo Demográfico há um pico de migração para Itaguaí entre as décadas de 1960 e 1980. Em relação ao metrô do Rio de Janeiro, por observação, pude acompanhar os barracões dos trabalhadores da estação Mangueira se transformarem em residências e em 2008, entrevista o secretário de obras de Itaguaí, foi confirmado apesar do incentivo ao retorno das pessoas ao seu local de origem, muitos ficaram no município e, pelo pouco controle, são identificados problemas com segurança, drogas, prostituição, aumento do comércio ambulante. Em relação ao COMPERJ, já podemos

acompanhar na imprensa a mesma situação. Isso pode ocorrer com o COMPERJ e os municípios que mageiam o arco? Como controlar, como evitar?

Mauro Osório: Se você pegar, por exemplo, Angra dos Reis, é o município do Estado do Rio de Janeiro que tem o maior percentual de moradores em favelas. Pela construção da Eletronuclear, pela construção da Rio-Santos. O emprego na construção civil é um emprego temporário; exatamente por isso é que você precisa gerar emprego nessa região, na indústria de transformação, que é um emprego permanente, de boa qualidade, que paga salário alto, médio; e vai vender para outras regiões e atrai renda para a região. Se você tiver a obra, mas não levar atividade produtiva você vai gerar esse problema. Você precisa levar atividade produtiva permanente. O COMPERJ é uma coisa criminosa porque se vendeu a ideia de que o COMPERJ iria gerar duzentos mil empregos. Isso é um trabalho do BNDES; mas esqueceram de dizer que são duzentos mil empregos no Brasil. Não são duzentos mil empregos em Itaboraí, São Gonçalo. Então, se vendeu alguma coisa absolutamente irreal. Não acho que haja bolha imobiliária no Rio de Janeiro, na região metropolitana; no Estado do Rio de Janeiro em seu conjunto, mas em Itaboraí tem. Tem bolha imobiliária exatamente por isso, porque se vendeu a ideia de que iria ter duzentos mil empregos lá e vai ter quinhentos. Porque o COMPERJ num prazo previsível de tempo não vai ser um polo petroquímico. Ele vai ser uma refinaria. Hoje quem atua como petroquímica com a PETROBRAS é a BRASKEN. A BRASKEN antes de fazer uma petroquímica em Itaboraí, ela vai dobrar a planta da Rio Polímeros, que está em Caxias. Então, não existe perspectiva a curto, médio prazos de do COMPERJ ser uma petroquímica, ele vai ser só uma refinaria; um pouco maior que a REDUC. Refinaria gera muito pouco emprego. Então você tem muita gente trabalhando na construção civil ali no COMPERJ. Não sei como está hoje mas num pico a previsão era de umas trinta mil e depois você vai ter quinhentas pessoas trabalhando no COMPERJ, pelo menos até 2020. Então, isso de fato é um problema.

Por outro lado, o Brasil tem gerado muito emprego na construção civil; o salário na construção civil tem aumentado e o grande desafio do Brasil nos próximos dez, vinte anos é infraestrutura. Então, provavelmente, o emprego na construção civil no conjunto do estado, no conjunto do Brasil vai continuar muito alto. Porque o Brasil ainda tem muita deficiência do ponto de vista da infraestrutura. Então, provavelmente, esse pessoal que está trabalhando em obras terão muito mais alternativas do que eles tiveram nos anos 80 com a crise da dívida externa, depois veio a crise fiscal; a capacidade de gasto do poder público foi lá pro chão; o Brasil ficou anos sem crescer; teve a década perdida; nos anos 90 também não cresceu.

Então, você tem hoje, pra frente, com o pré-sal, uma frente de investimentos enorme; você tem uma perspectiva de muito mais investimentos no Brasil, no Estado do rio de Janeiro, pra frente, em infraestrutura. Isso de alguma forma também tende a minorar porque essas pessoas que hoje estão trabalhando lá no porto Sudeste, que essa obra vai terminar, provavelmente eles vão ter mais alternativa do que o pessoal que foi fazer a Rio-Santos ou Eletronuclear teve naquela época. Essa é uma possibilidade, agora, volto a dizer: o problema é você fazer uma obra e depois não estar gerando emprego permanente. Então, mais uma vez, há necessidade de haver adensamento produtivo. Se você pensar em encadeamento. O pré-sal vai gerar uma necessidade, uma série de atividades industriais, com o pré-sal e com a política de controle nacional, você vai ter uma série de atividades industriais que hoje não tem no Brasil porque não tem escala e vai ter. Então, a indústria que pode atender o pré-sal, que já está em São Paulo, é a indústria ampliar em São Paulo; mas tem uma série de atividades industriais que não tem no Brasil e que você pode levar para a periferia da região metropolitana ou você pode levar para outras regiões do estado.

Agora eu visitei o porto do Açú, que está indo bem, ele já tem quatro grandes indústrias lá dentro que vão estar atendendo demandas do pré-sal, como a Technip que faz tubos para a área do pré-sal. Então, possibilidades de encadeamento, hoje você tem. Isso só vai acontecer se você gerar

infraestrutura para a Baixada, se você gerar melhora educacional, se você tiver planejamento, coisa que você não tem.

Susana: O plano diretor do arco comenta a necessidade de a PETROBRAS ser mais cobrada em relação ao COMPERJ. Não basta construir o COMPERJ e o arco metropolitano...

Mauro Osório: Principalmente se o COMPERJ não for o COMPERJ. E o COMPERJ não vai ser o COMPERJ, esse é que é o problema principal. Pelo menos a curto, médio e longo prazos, não. Não. Porque a petroquímica ainda vai se expandir em Caxias. Essa é a decisão da BRASKEN e a associada à PETROBRAS para petroquímica é a BRASKEN. Então, o problema não é o COMPERJ. O problema é que o COMPERJ não vai existir como foi anunciado. Ele não vai gerar duzentos mil empregos, ele vai gerar quinhentos.

Susana: E isso sempre foi conhecido de quem fez a...

Mauro Osório: Sim. No plano original, ele era diferente. No projeto original você ainda não tinha a perspectiva do pré-sal que você tem hoje. Você ia fazer a parte da nafta. Porque no Brasil você tem muito petróleo pesado e você acaba vendendo e comprando petróleo leve. E aí, a nafta... você ia procurar atrair indústria de plástico para a região. Hoje a petroquímica que tem em Caxias e vai ser projetada para o complexo, quando tiver, vai ser projetada a partir do gás, que com o pré-sal você tem muito gás. Com o pré-sal você passa a ter muito mais petróleo leve. Então, o que fazer com o petróleo pesado diminui de tamanho, o problema. Mas a ideia originalmente, de fato, era você ter um complexo petroquímico. Só que, mais do que o governo federal, o governo estadual, ele na verdade, manipulou um pouco os números. E uma coisa que era gerar emprego para o Brasil, duzentos mil, isso que o BNFES estudou; está lá no documento dele. Aqui no Rio de Janeiro, isso se transformou um pouco na ideia de que isso era aqui. [...] Segundo, você tem que ... a própria UFF fez

alguns trabalhos sobre as perspectivas do COMPERJ. As pessoas fizeram o trabalho mas, vem cá, qual o COMPERJ vocês estão falando? Como você vai pensar os impactos do COMPERJ se hoje o que vai ser o COMPERJ é uma verdadeira incógnita? Na verdade, deixa de ser uma incógnita para a curto e médio prazos, ser uma refinaria; que vai aumentar a receita pública de Itaboraí. Isso é um efeito positivo porque a repartição de ICMS no estado, nos outros estados também é assim, depende do valor adicionado em cada estado. Então, na hora em que você tem uma refinaria, aquilo, na verdade, gera um valor adicionado alto, porque ela adiciona valor. E aí, a receita do município de Itaboraí vai aumentar. Mas, por outro lado, com a falsidade que se vendeu, foi muita gente morar lá, teve uma enorme especulação imobiliária... Hoje, por exemplo, já está difícil vender imóvel lá em Itaboraí.

Susana: Vai chegar o momento de quebrar...

Mauro Osório: Vai.

Susana: O senhor acha que isto está acontecendo na Zona Oeste do Rio?

Mauro Osório: Não. O Rio de Janeiro e o Brasil inteiro, o preço dos imóveis subiu, principalmente porque você teve um enorme aumento do crédito imobiliário. O crédito imobiliário no Brasil, ele é em torno de 4% do PIB, o valor. A realidade internacional é de 20% a 30% do PIB. Nos Estados Unidos, que teve a bolha, era de 100%. Então, o crédito imobiliário do Brasil é ridículo. Em 2003, 2004 criou uma nova regulação que deu muito mais garantia para o setor financeiro emprestar para imóveis; empréstimos de médio, longo prazos. Então, você tem uma série de mudanças que permitiram que o crédito imobiliário tivesse um crescimento exponencial. Desde em 2003, 2004, ele cresce em torno de 20% ao ano. Então, você está tendo um aumento de demanda de compra de imóveis pelo aumento do crédito imobiliário, que gera uma procura muito maior do que a oferta por imóveis. Isso vai elevar o preço. Eu acho que o

preço hoje, a tendência é parar de crescer. Mas no conjunto dos estados do Brasil, não vejo bolha imobiliária. Isso é uma coisa absolutamente equivocada. Você não tem mercado derivativo, como tem nos Estados Unidos. É uma realidade absolutamente distinta. E mais, nos próximos dez anos a tendência é o crédito imobiliário continuar crescendo muito no Brasil. Então, é a demanda por imóveis ainda continuar crescendo muito.

Mas eu acho que tem que pensar com cuidado; de ter uma preocupação. Primeiro, de não demonizar a economia. No meu entendimento, levar atividade produtiva para aquela região, em princípio, é uma coisa ótima; não ruim. Segundo, o arco tem que ser um instrumento para isso e não para ocupação desordenada. Terceiro, Itaguaí continua podendo ser um *hub port*, o terminal de contêiner. Agora, tem vários inimigos, porque, na verdade, ela estará competindo com Santos, estará competindo com o porto do Rio, Então, tem que pensar nisso. Se você pegar o planejamento estratégico do governo do estado nem existe o terminal de contêiner do porto de Itaguaí.

Entrevista 7

Victor de Aquino Vianna Fernandes

Arquiteto e urbanista

Secretário Municipal de Planejamento e Captação de Recursos - Itaguaí

Data: 06/05/2014

Foi solicitado ao secretário que expusesse os planos de preparação Itaguaí para enfrentar os impactos da construção do arco metropolitano.

Victor Aquino: Eu fui secretário em São João da Barra por 4 anos (Planejamento) e teve um impacto até maior que aqui. São João da Barra tem 33 mil habitantes, com previsão de chegar a 300 mil em 10 anos por causa do Porto do Açu. O Porto do Açu também é do Eike Baptista e é dez vezes maior que o Porto Sudeste e um impacto muito maior por ser uma cidade menor e durante 4 anos fomos planejar uma cidade nova para receber esse impacto, como você falou. Deixando a cidade planejada não teria o crescimento efetivo e como o Eike deu aquele retrocesso com a parte econômica, o porto deu uma parada e agora retomou, como aconteceu com o porto sudeste. Chegando em Itaguaí, eu encontro um problema parecido apesar de ser uma cidade já mais estruturada que São João da Barra, tem 110 mil habitantes, mas também com previsão de chegar a 300 mil com prazo menor, talvez em 3 a 5 anos. Há uma preocupação, realmente, do poder público não só municipal, como estadual, em relação ao aumento de violência, crescimento desordenado, essas coisas assim. Um exemplo do Estado do Rio que é Macaé: Macaé não cresceu, Macaé inchou. Pois bem, no caso de Macaé eu tenho uma explicação muito simples. Há trinta anos atrás a PETROBRAS, aportou em Macaé e naquela época não tínhamos rigor a nível de leis ambientais e nem essa responsabilidade que hoje tem de audiências públicas. Apresentar à sociedade através de audiências, os impactos que vão ser causados, essas coisas assim. A PETROBRAS chegou, foi crescendo, crescendo e Macaé triplicou a população num curto espaço de tempo e não recebeu diretrizes da PETROBRAS sobre essa perspectiva de crescimento. Então, eu não culpo tanto os governantes de Macaé. Eles foram

impactados numa época que também não tinha essa responsabilidade social toda. Pois bem, voltando a São João da Barra, o grupo EBX apresentou à prefeitura, tipo assim, nós temos que ter daqui a dez anos, para ter trezentos mil habitantes, tem que fazer tantas salas de aula, tantos leitos hospitalares, a população vai crescer tanto, ou seja, ela me deu uma diretriz para eu planejar uma cidade a nível de crescimento e eu posso, proporcionalmente, ir me planejando, montando meu orçamento, para eu construir o necessário para eu atender a esta demanda nova que está chegando. Acredito que ela tenha feito a mesma coisa com Itaguaí. Acredito que sim. Eu, particularmente, sou a favor, tanto de São João da Barra, quanto de Itaguaí; desse crescimento. O que temos que fazer é a prefeitura descruzar os braços e se preparar para receber o crescimento. Toda cidade do mundo quer investimento, quer crescimento. Na hora que vem o crescimento, você rechaça esse crescimento porque vai te trazer problema, não! Você tem que se preparar para receber este crescimento. Houve um pouco de atraso com o retrocesso que houve, um pouco, em Itaboraí, com o polo petroquímico, afinal de contas, o arco metropolitano a finalidade principal é escoar a produção da refinaria e do polo petroquímico pelo porto de Itaguaí e pelo porto Sudeste. Com o atraso que houve lá ainda não impactou tanto aqui. Mas, por exemplo, nós estamos preparando – eu estou aqui há uma semana, um distrito industrial para Itaguaí. Temos um distrito industrial em Santa Cruz, que pertence ao Rio de Janeiro e nós queremos ter um distrito industrial em Itaguaí. Porque? Se as indústrias vão chegar, se as indústrias vão vir, eu tenho que estar adequado. Eu costumo dizer o seguinte: você não vai ter uma indústria em Ipanema, uma indústria em Copacabana. Você tem uma indústria aonde? Em Campo Grande, Santa Cruz, na periferia. Nos distritos industriais que a CODIN elaborou, em Queimados, pra receber essas indústrias. Mesma coisa vai acontecer em Itaguaí. Hoje eu não tenho um distrito industrial em Itaguaí. Se eu não tenho um distrito industrial elaborado, amanhã o cara compra uma fazenda, uma terra e quer fazer uma indústria. Só que eu não tenho indústria dentro da cidade. Aí, eu começo a impactar a população com poluição, trânsito, essas coisas assim. Então, o primeiro passo () e pediu pra eu

elaborar, nós estamos fazendo isso em parceria com a CODIN, que é a Companhia de Desenvolvimento do Rio de Janeiro, para elaborar um distrito industrial para estarmos preparados para receber essa demanda de indústrias que vão chegar. Onde seria feito isso? Obviamente, às margens do Arco Metropolitano e um pouco na periferia da cidade, pra você não trazer a poluição para os moradores. Mas tem que existir. O Arco Metropolitano, a meu ver, é de suma importância, independente da parte industrial, eu acho abrir um desafogo para a cidade. Vou te dar um exemplo, eu sou de nascimento, de Campos e tenho família em Campos. Então, de quinze em quinze dias, de vinte em vinte dias, eu vou lá. Tenho um escritório de arquitetura. Então, o que eu tenho que fazer: pegar a Avenida Brasil ou a Linha vermelha toda engarrafada até o Rio, pegar a ponte, pegar Manilha, pegar a BR 101 pra chegar. Com o arco metropolitano, vou poder sair de Itaguaí, contornar a baía de Guanabara por Magé e vou sair além de Manilha, ou seja, nós vamos desafogar o trânsito, também, o trânsito por São Gonçalo, Alcântara, Niterói, ponte, Rio de Janeiro e Avenida Brasil. Você vai ter uma melhoria a nível de tráfego. Para a cidade do Rio eu acho sensacional. Você vai daqui para o Rio, de manhã, e pega a chegada da Washington Luiz - a Rio/Petrópolis, você pega a Dutra - que chega em São Paulo, e pega toda a Baixada, toda a zona oeste, indo trabalhar no centro do Rio. Então, esses dias eu saí daqui, esses dias, cinco horas da manhã, cheguei na ponte às quinze para as oito. Eu ia para Campo, levei três horas para chegar à ponte. E mais três horas e meia para chegar a Campos. Fiz uma viagem de seis horas e meia, sete horas. É cansativo. Se eu tenho o arco metropolitano, eu contorno a baía de Guanabara e saio lá, depois de Manilha. Fica muito mais fácil. Eu, particularmente, sou super a favor do arco metropolitano. Acho que vai ser de extrema importância para Itaguaí, no sentido de desafogar o trânsito da Avenida Brasil e, por consequência, um conforto a mais para o morador.

O que tem que preparar a cidade a meu ver, é isso: você tem que ter um distrito industrial para receber as indústrias. Ordenar o crescimento das cidades; a cidade está recebendo Jaime Lerner. A cidade acabou de assinar um convênio

com a Fundação Getúlio Vargas, justamente para direcionar o novo plano diretor porque, você sabe, o plano diretor, de dez em dez anos deve ser revisto. O nosso é de 2006. Então, em 2016 vence. Por lei, nós somos obrigados a rever. Então, nós acabamos de fazer um contrato com a Fundação Getúlio Vargas. Dentro desse contrato encontra-se a equipe do grande urbanista Jaime Lerner, que vem de São João da Barra comigo; só que na época, lá, ia ser com a Fundação Getúlio Vargas e nós conseguimos que o Eike Baptista bancasse para a prefeitura, afinal de contas ele era o causador maior do impacto. Então, nada mais justo, que ele viesse contribuir pagando esse plano. E nós temos hoje lá um plano moderno, preparado para trezentas mil pessoas, código de obras, zoneamento, parcelamento do solo. Novo plano diretor adequado ao crescimento. Ou seja, a cidade se antecipando ao crescimento. Isso que eu acho importante para você evitar favelização, pra você evitar ocupação desordenada. Se você não prepara a ocupação ordenada, você vai encontrar lotes ou pequenos demais, ou grandes demais para diversas áreas. Às vezes você pega áreas de periferia e o plano está ultrapassado, seu código está ultrapassado e aí diz assim: aqui você tem que ter terrenos de 12 x 30, 360 m². Mas isso é periferia! É tipo mais Minha Casa, Minha Vida. Então, o terreno, de repente, poderia ter 6 x 30; poder dividir ao meio. Você possibilita de fazer um Minha Casa, Minha Vida. Se você tem terreno de 12 x 30, você inviabiliza o programa Minha Casa, Minha Vida. Mas, de repente, este lote, pelo seu plano diretor, está na periferia. Então, não é um local para ele estar, um terreno de 12 x 30. Então, nós temos que adequar que aquele local seria uma área de expansão, de habitação popular. Então, nós temos que adequar o código ao tamanho dos terrenos. Por outro lado, nós temos alguns locais mais nobres. Você não pode permitir terreno de 6 x 30. Você vai trazer favelização para uma área já impactada a nível de moradia, de comércio, ou a nível de ter habitação de nível mais baixo num bairro de um poder aquisitivo um pouco mais alto.

Vamos falar de Rio de Janeiro, você não pode chegar na Barra e colocar terrenos de seis metros. Você vai ter casebres e a Barra da Tijuca não comporta isso. Então, o plano diretor da Barra é diferente de Copacabana, que é diferente

de Jacarepaguá, que é diferente da zona oeste. Então, o que têm que fazer, os arquitetos e urbanistas: pegar a cidade, fazer um mapeamento geral dela e ver na cidade o local que você tem que ter de expansão. Porque o que acontecia antigamente é que os arquitetos tinham por hábito traçar um plano de cidade... Vamos falar de Brasília, que é a mais famosa? Oscar Niemeyer, Lucio Costa. Eles calcularam Brasília para quinhentos mil habitantes. Brasília e região metropolitana. Quinhentos mil habitantes. Só Brasília, hoje, tem três milhões de habitantes., fora Taguatinga e aquela região toda, periférica. Não foi pensado. Aí, o que você tem em volta de Brasília: Favelização. Cabe hoje, você já planejar as cidades, mas já pensando em bolsões para fazer um planejamento urbano decente para a população. Como é que você vai excluir o mais pobre do processo. Não pode. Ele tem que morar. Se você não dá opção, ele vai para a favela. Não é que ele queira morar na favela. Pergunte ao favelado se ele quer morar na favela, comunidade. Ele quer ter uma casinha decente. Da Minha Casa, Minha Vida pra cima. Todo mundo tem direito a querer melhorar. Ter higiene, ter esgoto, ter água. Isso é obrigação. Está na Constituição. Mas, geralmente, os governantes não pensavam dessa forma. Então, o que Itaguaí está fazendo? Está trazendo Jaime Lerner; o prefeito assinou na semana passada com a Fundação Getúlio Vargas. Dia 29 [maio] nós vamos ter uma reunião com o presidente da Fundação Getúlio Vargas, no Rio: o prefeito, sua equipe técnica, a equipe da Fundação Getúlio Vargas, a equipe do Jaime Lerner para traçar os planos dessa nova Itaguaí. E aí, eu, no caso, como secretário de planejamento e por ser arquiteto, facilita o processo. Não necessariamente terei que cuidar do planejamento urbano, mas a secretaria de obra e urbanismo. Mas geralmente a secretaria de obra tem muito engenheiro. Então, ela está mais condicionada às obras públicas, como: reforma de escola, creche, saneamento básico, calçadas, esgoto e aí, iam ficar com esse projeto macro de uma nova Itaguaí, a nível de planejamento urbano.. Nesse planejamento urbano, sim, eu tenho que pensar: que local vai ter indústria, que local vai ter habitação popular. E tem uma coisa errada. As pessoas costumam pegar a habitação popular e jogar para a periferia, longe. Aí, o pobre mora mal, mora longe, a rua não está

calçada, é lama, não tem esgoto, não tem transporte coletivo. Você está fazendo o que? Jogando o pobre para longe da sua vista. Errado! Para mim é diferente. Hoje tem que trazer o mais próximo possível, essas pessoas para a cidade. Proporcionar que esses bairros tenham creche, escola, posto de saúde, tenha calçamento, ou seja, dignidade para você viver. Então, esse planejamento que Itaguaí está começando a fazer antes desse impacto dar um *boom*. Se vai ser seguido, não posso te dizer o futuro, mas pelo menos vai ser planejado para receber um crescimento ordenado. Para que lado vamos fazer habitação popular, para que lado vamos fazer outro tipo de planejamento. E aí, você vai poder equacionar esse crescimento já sabendo. Hoje em dia o governo federal, desde a época de Lula – não sou PT, não, mas... desde a época de Lula, está muito focado no social; certo ou errado, está focado. E aí, tem muito recurso para construir creche, escola, posto de saúde, no governo federal. E aí, tendo estes bairros planejados, eu posso saber que a creche que o governo federal está me oferecendo eu vou botar no bairro X, que o posto de saúde que o governo federal está me oferecendo eu vou botar no bairro Y. Ou seja, eu estou fazendo aqui também, está sendo criado pelo planejamento, que poucas cidades têm, inclusive São João da Barra, onde eu estava há quatro , não tinha; mas aqui está sendo feito, já encontrei isso com o secretário anterior, não é coisa minha, mas é sensacional, que é um cadastro imobiliário público. Eles estão fazendo um levantamento de todas as creches, de todos os postos de saúde, toda essa demanda de escola e vai mapeando na cidade, porque, se você bota um mapa grande na sua frente e vai marcando com alfinete colorido, azul para creche, verde para posto de saúde, vermelho para escola, eu passo a enxergar uma radiografia do município na minha frente e eu falo: o bairro tal tem carência de posto de saúde, o bairro y tem muita creche., o bairro z tem pouca escola. Então, é isso que estamos fazendo agora. Estamos fazendo um recadastramento desses prédios públicos, estamos fazendo um levantamento dos terrenos vazios, que é um outro problema. Às vezes você consegue uma emenda parlamentar, de deputado, e você vai buscar e não encontra o terreno.

[...]

O que nós estamos fazendo, então, para evitar esse impacto... Apesar de estar usando o nome arco metropolitano, o arco não é o problema. O problema é o crescimento que vai causar ao porto. Acho que o arco é até um benefício; vai desafogar o trânsito. Se não tem o arco, é muito pior. Porque o porto está sendo construído de qualquer maneira. A marinha está fazendo a maior base de submarino nuclear do mundo, aqui na ilha da madeira, com previsão de nove mil empregos diretos, assim que estiver funcionando. Isso aí já ia impactar a cidade. Eu até prefiro que tenha o arco, senão tudo ia se escoar por onde? Pela Rio-Santos, Avenida Brasil, para impactar mais o trânsito da Avenida Brasil, pra chegar na ponte e ligar com Itaboraí. Então, esse arco metropolitano, eu vejo com solução para um problema maior. Ele não vai impactar. Ele vai desafogar o trânsito, a meu ver. É a visão de arquiteto e urbanista, independente de ser a visão de secretário. O crescimento veio através do porto; o crescimento veio através do polo petroquímico. Então, o arco metropolitano, eu não vejo como vilão. Eu vejo ele como a grande salvação de Itaguaí. Eu vou desafogar meu trânsito completamente, como vou desafogar o trânsito da Avenida Brasil, que hoje está insuportável para você andar. Então, o que me preocupa é que com arco ou sem arco metropolitano, o impacto que vai gerar na cidade. E isso se dá pelo crescimento em si; o porto. A cidade tem uma vantagem: o porto é um pouco afastado. Nós estamos a 1 km dele pela Rio-Santos e ainda entra um pouco. Então, esse movimento de caminhão, de transporte, de indústria, não passa por dentro da cidade de Itaguaí. Isso é um privilégio. No caso de Campos por exemplo, você corta a cidade. Você impacta muito mais a cidade, fala-se em fazer um contorno, mas o fato é que não faz esse contorno. A cidade é completamente impactada pelo trânsito da BR-101. Então, Itaguaí tem esse privilégio: que o arco metropolitano vai chegar em frente à entrada da ilha da madeira, que é a entrada da NUCLEP, do porto Sudeste, do porto de Itaguaí, antigo porto de Sepetiba. Então, não vai impactar, este trânsito, a cidade; nem esse movimento de caminhões, de indústria; não vai impactar a nível de área; não vai impactar. Vai impactar, sim, se as pessoas vêm à cidade. Aí, vamos precisar de restaurante, de hotel, de pousada, de banco, então, você vai

impactar o trânsito. E essas pessoas que vão trabalhar no futuro distrito industrial de Itaguaí? Moram aonde? Ou eu faço bairros, ou eu planejo áreas que incentivem o loteamento, empresas privadas que venham investir no município, que aí vem outra vantagem: eu posso criar condições no mercado imobiliário influenciando diretamente Itaguaí para essas pessoas terem moradia. Mas as ruas são as mesmas; a largura de rua é a mesma. Então, eu tenho que criar o que? Talvez avenidas de contorno por Itaguaí; facilitar à pessoa, que é só passar de norte a sul para não ter que passar por dentro da cidade, em si. Aí vimos nós, da prefeitura: se eu quero ter esse aumento populacional eu terei este transtorno de trânsito, de moradia, de impacto no comércio. Mas, por outro lado, é um incentivo: abertura de restaurante, abertura de hotel. Outra: emprego; nós sabemos que a população é carente. Muitas vezes falta emprego.

Eu costumava dizer em São João da Barra e serve para aqui também: 'o pessoal fala assim: ah, eu tenho aptidão para eletricista, então vou trabalhar no porto'; 'eu tenho aptidão para mecânico, então vou me especializar para trabalhar no porto'; aí uma pessoa diz assim: eu tenho aptidão para cabelereiro! Qual é o problema? A população vai aumentar, você vai ter cliente. Ah, eu tenho aptidão para cozinheiro. Então, vamos nos especializar. Traz o SEBRAE, vamos fazer cursos. A indústria tem que ter seus refeitórios, ou você vai abrir sua lanchonete, ou você vai abrir seu restaurante. Então eu vejo isso como progresso, desde que você saiba ordenar esse progresso pra não deixa-lo te impactar tanto. Vai sempre impactar.

Ontem eu estava vendo uma reportagem, não sei se você viu o Jornal Nacional: um caminhão, tipo uma máquina; ela anda. Tem aquela mureta de contenção da Avenida Brasil. Ela anda de lado [...] A mureta são placas de cimento removíveis, encostadas uma na outra e ela é de ferro; ela funciona, tipo uma minhoca; ela vai passando, vai entrando a mureta e vai sair do lado de cá, com isso ela ganha uma faixa aqui. Ela faz isso de manhã, para aumentar a faixa de quem vai e de tarde ela faz o contrário, para aumentar a faixa de quem volta. Nós não temos isso aqui ainda. Tem em Nova York e em diversas cidades dos Estados Unidos. Aí, o engenheiro de tráfego diz assim: isso é

paliativo; vai funcionar por um ano, dois ou cinco. Vai chegar uma hora que isso também não vai funcionar. As ruas vão continuar estreitas. Qual a solução para isso? Melhorar o transporte público. Tem uma cidade que para nós, arquitetos, é a meca da arquitetura urbanística. Chama-se Barcelona. Barcelona, em 92, sofreu uma transformação muito grande com as olimpíadas. E eu já fui a Barcelona oito vezes. Estudo Barcelona com afinco. Eu fiz um curso lá, de quinze dias, o ano retrasado, 2012, com os arquitetos que projetaram essa Barcelona de hoje. Eu fui estudar como era a Barcelona antiga e como ficou a Barcelona que foi preparada para as olimpíadas de 1992 e virou um canteiro de obras e, por consequência, virou uma vitrine para o mundo a nível urbanístico. Então, o que eles fizeram? Eles foram se planejando. Primeira coisa que eles falam: transporte público. Então, Barcelona hoje é a segunda cidade do mundo em turismo. Só perde para Paris. Ela tem uma rede de metrô que atende a todos os pontos da cidade. Metrô de qualidade, preço acessível quantidade de trens satisfatória. A população não anda de carro. Você vê o trânsito de Barcelona, parece uma cidade do interior. Muito poucos carros. Você só vê táxi, ônibus e alguns carros que podem ser carros alugados, de turistas e alguns moradores. Eu sou arquiteto hospitalar. Eu tenho contato com um grande escritório lá, chamado Pinarch, que é de arquitetura hospitalar e o dono é um arquiteto muito rico, bem sucedido, que tem escritório no mundo inteiro. Mundo inteiro é modo de falar. Tem uns seis ou sete; tem em Dubai, tem em Lisboa, tem em São Paulo, escritório grande. O cara é rico. Tem BMW, tem Mercedes: 'Victor, eu só apanho meu carro no final de semana para ir para o sítio. Um sítio de periferia, a 20 km de Barcelona, que ele passa o final de semana, lá, com a família dele. Só nessa ocasião que ele se dirige a apanhar o carro; o resto ele anda de táxi, que é barato e de metrô. E rico!

Vamos pensar em Rio de Janeiro. Se a capital tivesse, levando até à zona oeste, levando aos pontos do Rio o metrô, você não precisava ... mesmo saindo de Copacabana... você tem pouca linha e pouco trem. Aí, você fica que nem uma lata de sardinha e as pessoas não querem pegar o metrô porque não conseguem entrar no metrô. Falta o que, então? O metrô de Londres, o mais

antigo do mundo, tem sete níveis. Sete andares. Além de ter por toda Londres, são sete andares de metrô. Você dentro da estação, desce escada rolante, sobe escada rolante; se você não conhece, está perdido. Parece um formigueiro, quando bota um vidro, que a gente vê em filme, você vê as formigas subindo e descendo? É o metrô de Londres. Mas tem sete andares. Tem trem para a cidade inteira. Então, o nosso problema... Aí vem o nosso prefeito¹²² com a brilhante ideia de tirar a perimetral. Eu entendo que esteticamente a perimetral é horrível. É um ponte, um viaduto dentro da cidade. Aquela região portuária sem ele vai ficar muito mais bonita. Mas, espera aí. Primeiro ele tinha que arrumar alternativa, depois, tirar a perimetral. Eu não sou contra tirar a perimetral. Aí vem um louco e tira a perimetral e vem mais louco ainda e proíbe carro na Rio Branco. Só pode táxi e ônibus. Voltou a mão dupla. O Rio de Janeiro, hoje, é todo engarrafado. Então, para mim, ele é louco. Não bate bem. Olha bem, eu sou a favor de tirar a perimetral. Eu sou a favor de tirar carro do centro do Rio, mas não nesse momento. Você cria alternativa depois você faz isso. Você não consegue andar no Rio. Qualquer horário. Você desce da ponte, você desce a Francisco Bicalho para pegar o Rebouças, já está engarrafado. Pode ser nove da manhã, uma da tarde, três da tarde, cinco da tarde, que as pessoas normalmente vão por lá, porque não tem mais aterro. Enfim, precisa ter planejamento urbano. Depois você tem que ter vontade política para fazer. Então, eu não vou dizer que Itaguaí está no caminho certo. Em princípio, sim. Eu estou chegando agora e não quero puxar sardinha para o meu lado. Só vim ser um colaborador. Mas também o prefeito, que é um rapaz jovem, trinta e um anos, o Luciano, é bem intencionado. Já criticaram que ele não fez nada no primeiro ano; briga política aqui. Ele está bem intencionado, está chamando técnicos para a equipe dele: está chamando Jaime Lerner, chamou a Fundação Getúlio Vargas, ou seja, ele está preocupado com a frente. Eu costumo dizer que o prefeito tem que parar de pensar no seu mandato. O prefeito só pensa por quatro anos; no mais tardar por oito, que ele vai ser reeleito. Acabou. Vou te falar uma historinha da década de 60, Carlos Lacerda, Na época o Rio de

¹²² Eduardo Paes - PMDB

Janeiro era capital, ele planejou duplicação do Rebouças, duplicação do Santa Bárbara, criou o Aterro do Flamengo, criou a Linha Vermelha, criou a Linha Amarela, criou a Linha Verde; deixou tudo planejado.

Então, para mim, Carlos Lacerda, não interessa os erros dele. Ele deixou um legado para a cidade sem tamanho. Você imagina o Rio sem o aterro do flamengo, você imagina o Rio sem o Rebouças duplicado, o Santa Bárbara duplicado, entendeu? Como teve Pereira Passos lá atrás, que ele pegou a Previdente Vargas parada na Central. E ele levou até à Candelária, até à Pedra do Mar. Pereira Passos. Pegou a Rio Branco, que era uma ruazinha comum, derrubou casarões de ricos e duplicou a Rio Branco, cresceu a Rio Branco, uma pista única, duplicou de tamanho. Pereira Passos, também um prefeito de visão. Aí, Brizola, anos depois, pinça a Linha Vermelha e faz; aí vem César Maia, anos depois, pinça a Linha Amarela e faz. Mas foi planejado. Então, eu acho que um governante sério, independente de partido político, independente de cidade, ele tem que deixar um legado de pelo menos para vinte ou trinta anos pra frente. Pelo menos. Se os futuros governantes vão querer seguir aquele planejamento, talvez até por uma questão errônea do Brasil – eu vi também no Fantástico a uns dois ou três domingos atrás, foram saber com os nossos educadores porque que a educação no Brasil não cresce. Investe dinheiro mas não vê um crescimento ou coisa assim. Aí o pessoal da Fundação Ayrton Senna falou, diversos institutos falaram, independente da parte pública. E a maior queixa foi o que? Entra secretário de educação; não importa se é governo estadual... municipal, estadual e federal. Esquece tudo o que foi feito para trás e vai implantar sua metodologia. Vai ficar lá quatro anos. Entra o próximo, esquece tudo...Eu acho o contrário. Como aqui. Eu assumo o comando, aí o que o meu antecessor fez e eu achei interessante, o cadastro imobiliário... sensacional. Difícil ver isso numa cidade. Chamei o pessoal, falei que vou incentivá-lo, vi o que estava precisando, se precisava de mais computador, aumentar a equipe; eu vou incentivar. Foi meu antecessor. Mas é um trabalho bom para a cidade.

Talvez, no meu caso, tenho trinta e quatro anos de formado e nunca trabalhei para ninguém. Fui secretário em São João da Barra quatro anos, 2007 – 2011 e agora estou secretário aqui. Eu tenho uma visão da iniciativa privada. Eu tenho um escritório e tenho cinco arquitetos trabalhando comigo e um sócio. Eu vivo do meu escritório. Então, minha visão é, talvez, empresarial, na área privada, me faz trazer para a área pública mais agilidade. Talvez, aquele funcionário de carreira, funcionário público, que fez concurso, que está na prefeitura há vinte, trinta anos, seja um pouco mais tacanho. Pelo próprio processo... faz isso com ele.

Então, eu estou num lugar que eu posso propor ao prefeito, que eu posso trazer agilidade e posso deixar um legado. Talvez, se fosse outro cargo na prefeitura, não me interesse. Me interessa fazer algo, planejar uma cidade. Costumava falar isso em São João da Barra e falo em Itaguaí. Longe de mim me comparar a Oscar Niemeyer; mais longe ainda, comparar São João da Barra e Itaguaí à Brasília. Mas é um sonho para qualquer arquiteto poder planejar o crescimento de uma cidade. É um legado. É uma responsabilidade, também. Pode ter erros. Somos factíveis a errar. Somos seres humanos, somos gente, mas é gostoso esse desafio e esse desafio é que me move.

Eu jurava que não voltava mais para a parte pública. Mas o prefeito fez um chamamento sobre o meu trabalho o meu trabalho em São João da Barra. Falou que precisava de mim. Falou que queria fazer uma cidade. Fez um discurso bonito para o meu ouvido. Aí eu falei: prefeito, o senhor vai ficar aí mais três anos, se o senhor se reeleger, são sete. Não faz parte da minha vida ficar sete anos com o senhor. Eu fico com o senhor dois anos, prefeito. Projetamos um hospital para a cidade; em dois anos este hospital deve estar pronto. Essa cidade deve estar planejada, esse crescimento está feito, agradeço a oportunidade e vou-me embora. Porque eu não quero usar Itaguaí como cabide de emprego e atrapalha a minha vida profissional.

Então, é diferente daquele funcionário de carreira. Então, o que me move é isso: poder produzir, poder planejar uma cidade, poder deixar um legado e vou-me embora. Hospital ficando pronto, vou-me embora.

Então, eu acho que tem solução. Acho que o prefeito está vendo, já um pouco tardio porque ele está aqui há um ano. Já deveria ter começado isso há um ano atrás mas antes tarde do que nunca, como diz o outro. Esse planejamento sendo feito, vamos voltar agora ao início da nossa conversa. O arco metropolitano vai ser muito bem vindo. Vai desafogar o nosso trânsito, vai trazer as riquezas de Itaboraí, passando por aqui e vai nos proporcionar criar um distrito industrial que pode dar suporte também a Itaboraí. Porque através do arco metropolitano, eu não preciso que todas as indústrias fiquem em Itaboraí. Eu posso ter indústrias em Itaguaí porque eu estou próximo do porto. Porque eu posso trazer a matéria prima de Itaboraí e ter uma indústria de plástico e de isopor em Itaguaí e daqui eu exportar. Só não faço isso aqui se acontecer tudo em Itaboraí.

Susana: O senhor falou da previsão de construção de um hospital. Eu gostaria de saber: além do hospital quais ações acontecem em relação a este crescimento? E qual a previsão para construção deste hospital? Gostaria de saber também sobre a população de Chaperó, que sofre impacto mais diretamente. Em relação ao arco, há indicação de transtornos, desapropriações. Gostaria que o senhor falasse a respeito disso também.

Victor Aquino: Quanto ao hospital, além de ser uma necessidade da cidade -vou ter que falar de política, apesar de não gostar de política. Geralmente o governo que entra mete o pau no governo que sai. Nesse caso, especificamente, vou ter que meter o pau no governo que saiu. Vou falar agora como consultor hospitalar, independente de ser secretário.

O hospital aqui é caótico. Fui chamado para ver esse hospital em 1992 pelo governante da época. Já era caótico naquela época, 1992. Já era caótico. Não fizeram nada. Todos os governantes que vieram de lá para cá, davam uma pintura, taparam o sol com a peneira; não sei como não morreu ninguém com infecção hospitalar. O governo que saiu estava aqui há doze anos e não fez nada. E o prefeito que assumiu fez uma campanha, prometeu que ia reformar

o hospital ou construir um hospital novo. Passou um ano e vem essa coisa política, da oposição dizer que ele já está aqui há um ano e não fez nada. O governo estava aqui há doze e não fez, o cara chegou aqui há um ano e estão pichando o cara. Ele aí me contratou, podia ser a mim ou a outra pessoa, e disse 'Victor, eu quero um hospital de primeiro mundo pra atender realmente a demanda' Aí, nós viemos projetar, porquê... Nós temos uma normas para hospitais.. Hospital não se faz todo dia. Tirando os particulares, que é um Copa D'Or, Barra D'Or. Hospital público fizeram em Duque de Caxias, mas a maioria é Santa Casa, Beneficência; São hospitais muito antigos muito antigos, que nós crescemos já recebendo estes hospitais. Aos públicos que estou me referindo: Hospital dos Servidores, enfim, aí, hospital não se faz todo dia. Quando se faz, é pensado mais em política: vou fazer um hospital porque isso me traz voto. A verdade é que a maioria dos governantes não pensa na população. Eles pensam no voto que o hospital vai trazer. É um hospital¹²³ que atende à todas as normas da ANVISA. Nós temos na ANVISA a RDC, que é de 2002, que rege todos os hospitais. Os hospitais, geralmente, mesmo os particulares, não atendem a essa resolução. Estão todos errados. Quando ele me chamou aqui, eu tinha um problema: se eu fecho o hospital ou derrubo, para onde vai essa gente? Não tem outro; nem particular. E a população? Fica como? Agora vamos fazer uma reforma. Vamos fazer por etapas. Tudo no hospital estava irregular. Centro cirúrgico: estava irregular. A UTI, irregular. .A cozinha: está irregular. A lavanderia: está irregular. Tudo, do simples ao complexo, está irregular. Eu disse ao prefeito: tudo errado. O que a gente pode fazer é: eu refaço o projeto dentro das normas da ANVISA e nós vamos fazer por etapas para o senhor não parar seu hospital'. Até que chegou-se à conclusão que ia ficar uma 'meia sola', ia gastar um dinheirão e continuaria com o hospital velho. Ele optou por fazer o que: 'pensa em uma forma de eu não parar, mas derruba e vamos fazer um novo. Fazer direito. Bota ali as normas da ANVISA e vamos fazer a coisa direito.' Enfim, vai ser feito um hospital novo. Não só porque ele prometeu na campanha como porque a cidade realmente precisa. Só que o

¹²³ Referência ao novo hospital de Itaguaí.

hospital tem um problema muito sério que as pessoas às vezes não veem. Se você gastar vinte milhões para construir um hospital, a previsão é gastar vinte milhões por ano para você manter o hospital. O que você gasta para construir, você gasta para manter, por ano. Então, você vê que hospital é uma coisa muito dispendiosa. Com o quê? Com folha de pagamentos, com insumos, remédios, ar condicionado, luz, água, manutenção do próprio prédio, enfim, a previsão é você gastar por ano o que você gastou para construir.

Então, por exemplo, São João da Barra tinha *royalties*, não é o caso daqui. Aqui tem receita própria. Eu podia pegar os *royalties* para construir hospital mas não posso usar os *royalties* para pagar a folha de pagamento. Então, eu dizia: eu não tenho condição, hoje, de ter um hospital em São João da Barra. Aí, o Eike disse: eu construo para você. E eu disse: construir não é o problema, doutor. Eu preciso que o senhor mantenha para mim. O senhor quer construir, ótimo. Desde que o senhor fique com a gestão financeira dele por cinco anos. Eu fico com a gestão administrativa e o senhor fica com a gestão financeira. O senhor bota uma auditoria para ver se a minha gestão administrativa não está roubando o hospital. Mas eu administro; o senhor banca. Depois de cinco anos, senhor Eike, nós vamos um ISS maior por causa do porto. A prefeitura estará com renda própria que dá para pagar a folha, aí nós assumimos esse hospital de vez e o senhor pode sair. Mas por cinco anos eu preciso do senhor comigo. Aqui é o contrário. A receita já é própria, tem pouco '*royaltie*', então, dá pra manter o hospital. Dá pra fazer e dá pra manter. Estava precisando o que? Vontade política para se fazer. O gestor anterior estava há doze anos e antes dele tinha outros gestores também.

Então, o Luciano me chamou, o projeto está pronto. Literalmente pronto. Está agora em fase de orçamento para licitar. Eu acredito que no máximo em sessenta dias essa licitação está na rua. Se não houver nenhum problema, acredito que no meio do ano possa começar essa obra; que eu tenho interesse em começar para poder ir embora. Porque o meu compromisso com ele é dar o hospital pronto. Então quanto mais rápido fizer, mais rápido eu vou embora. Se

tudo der certo, começaria em agosto e em agosto de 2016 estaria pronto e equipado e eu posso ir embora. Essa é a ideia.

Susana: Qual a capacidade deste hospital?

Victor Aquino: Cento e cinquenta leitos. Em torno de cento e cinquenta leitos, podendo ser ampliado. Um andar para ampliação, porque todo hospital que se faz, tem que ter terreno para ampliação, se for vertical, se sobe. Tem previsão para crescer, podendo chegar a uns duzentos e cinquenta leitos, aproximadamente. Hoje tem em torno de cem mas, assim, a ANVISA manda afastar o leito da parede em torno de 80 cm, manda botar entre um leito e outro, 1m. Lá você hoje tem cem leitos, mas com leito encostado na parede; a distância entre eles de 60 cm, ou seja, superlotado de leitos. Ele vai ter cento e cinquenta leitos mas atendendo a essas normas da ANVISA. Um hospital como Barra D'Or, como Copa D'Or, só que público. Quando ele crescer mais cem leitos, também atendendo às normas da ANVISA. Então, eu acredito que em dois anos a cidade vai ter um hospital. Em dois anos está pronto e vai estar preparado para receber a população. Acontece que quando a cidade cresce também... Veja a UNIMED. A UNIMED está aqui. Eu fiz um hospital para a UNIMED em Campos, fiz também um hospital para a UNIMED em Macaé. E agora vou fazer o hospital da UNIMED em Rio das Ostras. Se ele crescer, a UNIMED daqui vai acabar fazendo o hospital dela também. Porque quem tem plano de saúde, hoje tem que usar a UNIMED em Santa Cruz, no Rio. E o cara que está aqui, a cidade crescendo para trezentos mil habitantes, justifica a UNIMED ter um hospital dela aqui também.

Susana: Não existia um projeto da UNIMED para a Rio-Santos?

Victor Aquino: Tem, mas não fizeram. Tem tipo um postinho. É mais para vender plano do que para atender. Dois consultórios ou três para receber, e tal., fazendo uma triagem, mas não tem hospital. E aí cresce a rede particular, como

tem no Rio, Copa D'Or, Barra D'Or, Quinta D'Or, Natual. Empresário vai atrás de dinheiro. Saúde é dinheiro, hoje. Infelizmente. Tirando a parte pública. A parte pública é voto e o particular é dinheiro. A saúde nossa virou isso. A pessoa, o cidadão em si, está em segundo plano e funciona dessa forma. Então, quanto ao hospital, acho que daqui a dois anos está pronto, acredito eu. Em meados de 2016 a cidade vai ter um novo hospital e pode ser que nessa ocasião, o prefeito já pense em me pedir um outro hospital já pra parte nova dessa nova Itaguaí, que ficaria além da Rio-Santos. Para os lados de Chaperó, essas coisas assim.

Lá em São João da Barra tivemos um problema sério com desapropriação,. O distrito industrial de São João da Barra tem 90 km² mil onde tinha mil e poucas famílias envolvidas Tem um subsecretário de obras chamado Vicente Loureiro, que na reunião com a comunidade, ele falou o seguinte: 'se há uma coisa que é inevitável em nosso país, é a desapropriação para fins de utilidade pública. O governo não pode pensar... Vou ser frio, vocês vão zangar comigo, mas vocês são minoria em relação ao processo da cidade. São João da Barra tem trinta mil habitantes.- na verdade não eram mil e tantas famílias, eram trezentas e poucas famílias, mil e poucas pessoas -Trezentas famílias, mil pessoas, é muito pouco proporcional a trezentos mil. Se for do interesse da cidade, da comunidade, você ter esse distrito industrial, o porto, para crescimento da região, desculpe falar, essas mil e poucas pessoas, trezentas famílias, vão ser sacrificadas. Em prol das trinta e três mil. E vou dar um exemplo a vocês, falava assim, eu morava em Nova Iguaçu, fazia arquitetura no Rio – ele tem a minha idade mais ou menos – há trinta e tantos anos atrás e meu pai recebeu uma carta da prefeitura dizendo que nossa casa ia ser desapropriada para passar uma rua. Era meu pai e meu tio. Nós entramos na Justiça, esperneamos, gritamos, no dia que a prefeitura conseguiu a liminar, derrubando nossa casa, encontrei minha mãe sentada no meio-fio, chorando, o caminhão da prefeitura tirando os móveis e naquela mesma tarde-noite, entrou uma máquina e derrubou nossa casa, porque a rua era importante para Nova Iguaçu, no sentido do tráfego. E não seriam duas casas que iam prejudicar uma cidade inteira porque a rua ia tirar as duas casas. Foi doloroso? Foi, mas hoje

eu já entendo o processo. A população é soberana sobre a minha casa e a do meu tio. A nossa casa estava atrapalhando. É lógico que você mora lá, não quer sair. Você vai lutar, vai espernear, mas é inevitável. Então, quero dizer para vocês: vocês vão brigar na justiça, vão espernear; não tem jeito. Eu, se fosse vocês, pegava um bom advogado e vamos lutar para que seja paga a indenização, que seja pago o valor correto, que amenize a parte social de vocês, que venha uma assistente social para dar um suporte, que o estado não chute vocês; simplesmente chutar. Dar um suporte, mas vocês vão ter que sair. Porque mais importante é o distrito para a cidade como um todo’.

Chegando agora a Itaguaí, o arco metropolitano. É importante a chegada do arco. Vai desalojar, lá, uma, duas, três, dez, vinte famílias, não importa, eles vão ser sacrificados pelo processo. É duro falar isso, são pessoas boas, de bom coração. Agora, tem jeito? Eu não posso pensar... Diz que um governante não deve pensar pela minoria ou em causa própria. Ele foi eleito para pensar na maioria, na população. Mesmo que prejudique a si ou à minoria que está ao lado dele. O duro é que muitas vezes o governante prevalece a si ou a minoria que está ao redor dele, com benefício, com roubo, com falcatura, isso e aquilo. Mas ele tem que pensar no povo, tem que pensar na cidade. Então, o que que tem que ver com as pessoas que estão sendo desapropriadas em Chaperó: está sendo pago o valor justo? Está sendo pago o valor correto? Por exemplo, a prefeita de São João da Barra tinha uma preocupação: a maioria lá tinha posse., não tinha escritura definitiva e pela Constituição você não pode pagar sobre posse. Nem o governo federal, nem o governo estadual nem o município. Mas o cara não tem escritura! Faz como pra recebe? Aí, sim. Olha o problema social. Você chuta o cara da terra, deposita em juízo o valor e o cara não recebe. Ele não tem escritura.

Então, no caso de lá, a prefeita conseguiu que o Eike Baptista, por ser peça interessada, o Eike tomava posse da posse, ia esperar cinco anos para o usucapião, para poder receber o dinheiro do estado, e a avaliação que o estado fazia, o Eike depositava para o estado, para o estado pagar à pessoas. Era como se o Eike comprasse a posse sua. Você vai ter que sair, não tem jeito. Aí,

você tem uma posse. Foi avaliado em quanto sua posse? Cem mil. Bom, você não pode receber, você tem posse. Aí o Eike: eu te dou os cem mil e fico com sua posse. Espero cinco anos por um usucapião. Aí, passa a ter a escritura definitiva da área e o estado pode me pagar. Mas eu tenho dinheiro para segurar cinco anos, você não tem. Então, lá foi feita essa alternativa. O Eike depositava... tudo combinado com Juiz, Ministério Público. Ele depositava um valor, o Ministério te repassava, você saía, eu tinha a sua posse, botava debaixo do braço, guardava na gaveta e ia esperar cinco anos. E o estado continuava a desapropriar para fazer o distrito industrial e o porto. Por quê? Porque era prioritário em relação àquelas famílias que estavam saindo.

Então, eu não tenho dúvidas que as pessoas de Chaperó vão ter que sair. O que tem que ver é se estão recebendo. Se o valor foi justo. Porque ali, no caso, foi diferente. Quem desapropriou ali foi o DNIT, governo federal. Então, não sei se estão tendo esse cuidado com as pessoas. Eu não posso te garantir. Não sei te dizer. Não foi a prefeitura que desapropriou. A prefeitura não participou desse processo. Em nada. Nem no projeto, nem na desapropriação. Isso tudo veio através do governo federal. Não é nem o estadual, nesse caso. Em São João da Barra foi o governo estadual. Mas aqui é federal. É o DNIT.

Então, o que tem que se analisar é isso: se está tendo esse acompanhamento social para essas pessoas. Eles podem não estar contentes com o arco metropolitano. Eu também, se tivesse uma ponte ou estrada passando por cima da minha casa, onde eu cresci, onde eu nasci, eu estaria insatisfeito. Mas você não vai conseguir botar na cabeça dele que é bom para a cidade. É bom para a cidade, mas é péssimo para mim. E é do ser humano isso: proteger o que é dele. Pode ser um barraquinho, pode ser um carro velho, é dele.

Então, é muito frio falar assim, mas não tem jeito. Eles vão para o sacrifício em prol de uma comunidade maior de cento e vinte mil habitantes e de um crescimento com perspectiva para trezentos mil. Não vão ser três, quatro, cinco, dez famílias que vão impedir isso. Isso é lei federal. Está na Constituição de 88. O que tem que ver é só isso: se está sendo acompanhado de perto.

Isso eu não sei te dizer por que eu estou aqui há uma semana, dez dias. Não sei nem quem está acompanhando esse processo e nem sei se a prefeitura acompanha. É o que estou dizendo; é uma coisa federal. Mas, de cara, eu posso te garantir, baseado no meu passado em São João da Barra, no meu passado recente, é inevitável. Essas pessoas podem constituir advogado, podem brigar, não vão ganhar nada. Podem botar no Ministério Público, porque prevalece o bem maior da coletividade.

Susana: Não existe um direcionamento à estas pessoas quanto a um lugar para morar?

Victor Aquino: Nós temos que pensar no nosso planejamento urbano, de repente criar um Chaperó, um bairro popular, tentar levar um Minha Casa, Minha Vida. Para amenizar o sofrimento dessas pessoas.

Susana: Mas isso para o futuro. O problema delas é hoje...

Victor Aquino: De imediato, não sei te dizer. Eu não sei o que o estado está fazendo, porque também é muito comum... Porque a gente tem o hábito de dizer: Ah, o povo é velhaco! O povo não é velhaco; o povo é sacrificado. E acaba sendo um pouco velhaco, entre aspas. Velhacos são os políticos. A verdade é essa, de um modo geral. Os caras ganham o Minha Casa, Minha Vida ou os sem terra que ganham uma propriedade, e repassam, o que não pode, mas ele quer o dinheiro. Daqui a pouco ele entra na fila outra vez buscando outra terra. Assim que funciona os sem terra. Dificilmente tem um cara que está lá porque quer ser agricultor. Ele vai ganhar uma terra e vai viver da terra. Dificilmente. Você pode pegar aí em qualquer ponto do Brasil. Ele 'apanha' para negociar. Ele entra na fila outra vez, invade outra propriedade; ele vive disso. Ele vive disso por que: Porquê não tem emprego, não tem casa, não tem educação para os filhos, não tem uma saúde decente. É o meio de vida

dele. Pode ser errado, mas é a solução que ele arrumou para viver, senão ele vai assaltar e vai matar.

Susana: Ao mesmo tempo que esses bairros têm esse problema com as desapropriações e estes mesmos lugares crescerão mais por causa do arco. Além do hospital, quais ações estão planejadas.

Victor de Aquino: Você tem também problemas a nível municipal, de infraestrutura, de esgoto, de água. Na cidade hoje, que eu tenha ciência, não há planejamento nenhum para esse crescimento.

Susana: Essa população pode inchar. Muitos trabalhadores acabam ficando...

Victor Aquino: Isso aconteceu também em São João da Barra. Primeiro passo: você tem que ter uma radiografia. A radiografia do município vai ser feita agora com o Jaime Lerner e esse plano diretor. Então, nós vamos fazer uma radiografia total do município, porque eu nem sei se o município tem ciência de toda extremidade dele, de toda carência. Aí a gente vai ver. Locando esses prédios públicos onde estão; locando após essa radiografia. Aí vai haver um planejamento estratégico, tipo assim: O Chaperó não tem creche, bota um alfinete que precisa, aqui; posto de saúde, bota um alfinete que precisa, aqui; escola, bota um alfinete que precisa, aqui; então, seja a prefeitura a fazer, seja uma verba federal, ou emenda parlamentar, nós já sabemos o que Chaperó precisa. Então, vamos arrumar a área do Chaperó para fazer essa estrutura. Ah, mas paralelo a isso precisa de esgoto. Eu tive com uma pessoa sentada aqui ontem, mora em frente à rodoviária de Itaguaí em um bairro de classe média, tem língua de esgoto na porta. Ah, o culpado é o prefeito! É mas ele está aí há um ano. Não estou defendendo, não. Falar como funcionário de carreira, mas ele está aí há um ano; tem um que ficou aí doze anos e deixou essa língua de esgoto na porta. Então, não vai resolver a cidade em um ano, dois anos, três anos. Aí, vem a cacetada política. E as pessoas só usam a coisa política.

Quem é oposição hoje mete o pau no prefeito, que num ano não resolveu a língua de esgoto, tá! Mas o cara que saiu há dois anos não resolveu também. Tá, mas tem que resolver. Então, está sendo feito um plano de saneamento para o município, que é uma lei federal, uma obrigação federal; foi feito um trato com o Ministério Público e Itaguaí está fazendo, junto à Secretaria de Obras, um plano de saneamento básico para toda a cidade com rede coletora de esgoto, estação de tratamento mas, obviamente, começa pelo centro. A periferia é a última a chegar. A verdade é essa. Mas mesmo no centro, temos problemas de esgoto.

Mas da noite par o dia você não faz isso. No Rio, por quanto tempo tivemos problemas com o emissário submarino? Quantos anos? A gente ainda era criança já se falava do esgoto na Barra, o emissário em Ipanema; a Barra, a zona oeste não resolve; a baía de Guanabara está toda poluída; a Baixada toda joga na baía de Guanabara. É uma vergonha, estão vindo as olimpíadas. Não, para as olimpíadas, vai estar um luxo! Não vai estar! A lagoa Rodrigo de Freitas, o Eike Baptista: 'vou despoluir', não sei o que... Não despoluiu. Está no centro, zona sul do Rio. O problema de esgoto é um problema do mundo moderno, cada dia maior e mais sério. Principalmente quando em cidades que não tinham estrutura.

Então, não tem jeito. É igual a fazer uma casa: você tem que projetar, planejar, orçar, fazer a obra para depois você ter a casa. Ah, mas vai demorar! Não existe milagre. Não tem outro jeito! Então, está sendo feito um plano de saneamento ao nível de projeto. Depois vem o orçamento; tem uma verba do governo federal, PAC, tem uma verba do governo municipal, tem uma verba do governo estadual para se colocar esgoto em Itaguaí. Mas começa pelo centro. É o jeito! Depois, então, nós vamos para a periferia.

Então, o problema da desapropriação não vai ter jeito. Não sei se tem um órgão da prefeitura acompanhando esse processo ao nível de assistência social; não sei. Nunca sentei com a secretária de assistência social, não conheço pessoalmente. Isso eu vou colocar na minha pauta para sondar dela se estamos acompanhando isso. Paralelo a isso eu sei que Chaperó é um bairro muito

sacrificado aqui na cidade. Existem deficiências ao nível de creches, posto de saúde, calçamento, esgoto, essas coisas assim, então, é um dos bairros marcados para ganhar um foco do Jaime Lerner.

Eu acho o seguinte: primeiro passo é o que está sendo feito – uma radiografia, um planejamento global e paralelo estou fazendo uma radiografia dos prédios públicos porque é igual à casa da gente. Se eu botar um mapa e botar uns alfinetes coloridos eu vou saber onde tem mais e onde tem menos. Você tem uma visão global. Principalmente para mim, que sou de fora, vai ficar mais fácil para eu enxergar. Aí eu vou poder direcionar melhor essas verbas que vêm do governo federal para Chaperó e para outros bairros de periferia.

Então, o que estamos fazendo hoje é isso: distrito industrial para equacionar essa parte de indústrias com radiografia urbana da cidade planejado para uma cidade de trezentos mil habitantes, que tem uma fundação Getúlio Vargas e um Jaime Lerner com isso, para deixar esse legado projetado e planejado e vai caber ao governante atual inserir diretamente esses serviços públicos para dar uma qualidade de vida melhor para a população. Porque eu acho que, acho não, o povo tem sempre razão; apesar de eu achar que o governante usa esse povo sacrificado dando cartão cidadão, dando bolsa família, para ter voto. Isso eu acho errado. Eu achava que a população estaria mais satisfeita se gerasse emprego e o chefe de família chegasse em casa no final do mês e dissesse: está aqui, mulher, mil reais, dois mil reais; recebi com meu trabalho. E pagar imposto mas exigir saúde, educação. Ele não quer bolsa família. Um ou outro quer. São vagabundos que têm em qualquer classe social. [...]

Então, tem muito a se fazer e o caminho é esse: planejar, projetar e vontade política para se fazer. Por isso eu não posso botar minha mão no fogo. Acredito que o prefeito tenha essa mesma vontade e queira fazer. Ele tem uma vantagem a meu ver: é um rapaz novo, trinta e um anos. Falei com ele: prefeito, o senhor tem uma qualidade e um defeito muito grave. A qualidade é sua impetuosidade, a vontade de fazer do jovem e um defeito grave é que o senhor não tem experiência política nem experiência de administrador. O senhor vai

cometer muitos erros; só a vida vai lhe ensinar isso, agora, sua vontade de querer acertar, de fazer pelo povo, eu acho que o senhor pode superar essa deficiência de cara

Quadro 4 - Arco metropolitano - atores

Público	Congresso Nacional	
	Ministério Público Federal	PRDC - Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão
	Governo Federal	Ministério do Meio Ambiente
		Ministério dos Transportes
		DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
		DNPM – Departamento Nacional de Produção Mineral
		Iphan – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
	Governo Estadual	Inea – Instituto Estadual do Ambiente
		SEDEIS - Sec. de Estado de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Serviços
		SEOBRAS - Secretaria de Estado de Obras
	Governos Municipais	Duque de Caxias
		Itaboraí
		Itaguaí
		Japeri
		Magé
Nova Iguaçu		
Paracambi		
São João de Meriti		
	Seropédica	
	ALERJ – Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro	
Poder Judiciário	TCU – Tribunal de Contas da União	
	TRF - Tribunal Regional Federal	
Privado	Consórcio Arco Metropolitano do Rio	Construtora Norberto Odebrecht S.A. Construtora Andrade Gutierrez S.A.
	Consórcio Arco do Rio	Construtora OAS Ltda. Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A.
	Consórcio Carioca/Queiroz Galvão	Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A. Construtora Queiroz Galvão S.A
	Consórcio Arco Rio	Delta Construções S.A. Oriente Construção Civil Ltda.
Controle Social	Conselho Nacional de Meio Ambiente	

	ICM Bio - Instituto Chico Mendes de Biodiversidade
	Associações de moradores
	Sindicatos de trabalhadores

Quadro 5 - Arco metropolitano – Alguns dos imóveis desapropriados em Itaguaí -

Desapropriações de 14/04/2014	
Endereço	Referência
Rua Escrava Isaura, Lote 40 da Quadra 12 -Loteamento Chácaras Brisa Mar	Decreto nº 44.727
Lote 03 da quadra 10 - Loteamento Chácaras Brisa Mar	Decreto nº 44.728
Lote 04 da quadra 10 - Loteamento Chácaras Brisa Mar	Decreto nº 44.729
Lote 05 da quadra 10 - Loteamento Chácaras Brisa Mar	Decreto nº 44.730
Desapropriações de 11/09/2014	
Endereço	Referência
Lote 05 - quadra 06 - loteamento Brisa-Mar,	Decreto nº 44.947
Lote 08 da quadra 06 -- 4º Loteamento Brisa-Mar	Decreto nº 44.947
Lote 06 da quadra 06 -- 4º Loteamento Brisa-Mar	Decreto nº 44.947
Lote 14 da quadra 06 -- 4º Loteamento Brisa-Mar	Decreto nº 44.947
Lote 15 da quadra 06 – Rua 5 - 4º Loteamento Brisa-Mar	Decreto nº 44.947
Lote 10 da quadra 06 -- 4º Loteamento Brisa-Mar	Decreto nº 44.947
Lote 12 da quadra 06 -- 4º Loteamento Brisa-Mar	Decreto nº 44.947
Lote 13 da quadra 06 – Rua 5 - 4º Loteamento Brisa-Mar	Decreto nº 44.947
Lote 33 - quadra 11 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 34 - quadra 12 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 21 - quadra 11 – desmembrado do loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 35 - quadra 12 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 50 - quadra 12 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 47 - quadra 12 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 42 - quadra 12 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 51 - quadra 4- desmembrado do loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 36 - quadra 12 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 38 - quadra 12 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.947
Lote 05 - quadra 08 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.948
Desapropriações de 15/09/2014	
Endereço	Referência
Lote 42 - quadra 12 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.952
Desapropriações de 01/10/2014	
Endereço	Referência
Lote 44 - quadra 13 - loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.979
Desapropriações de 07/10/2014	
Endereço	Referência
Lote 05 - quadra 09 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.988
Lote 05 - quadra 9 - 2º loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.988

Desapropriações de 09/10/2014	
Endereço	Referência
Lote 07 - quadra 10 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 44.992
Desapropriações de 21/10/2014	
Endereço	Referência
Lote 49 - quadra 14 -loteamento Chácaras Brisa-Mar - 2º Loteamento	Decreto nº 45.006

Fonte: Decreto-Lei nº 3365/1941 – art. 15

Quadro 6 : Arco metropolitano – documentos

Documento	Referência
Lei 9.985, de 18/07/2000, artigo 36	Compensação ambiental
Lei nº. 11.578, de 26 de novembro de 2007	Dispõe sobre a transferência obrigatória de recursos financeiros para a execução pelos Estados, Distrito Federal e Municípios de ações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, e sobre a forma de operacionalização do Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social – PSH nos exercícios de 2007 e 2008.
Lei nº 3467, de 14 de setembro de 2000	Dispõe sobre as sanções administrativas derivadas de condutas lesivas ao meio ambiente no estado do rio de janeiro, e dá outras providências.
Lei nº 9605, de 12 de fevereiro de 2012	Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.
Lei 12.651, de 25 de março de 2012	Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nºs 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nºs 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória nº 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.
Lei 8.666/93	Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.
Decreto nº 5379, de 25/02/2005	Dotação orçamentária 2005
Decreto 6.450, de 08 de maio de 2008	Discrimina ações do Programa de Aceleração do crescimento - PAC a serem executadas por meio de transferência obrigatória
Decreto 6.276, de 28 de novembro de 2007	Discrimina ações do Programa de Aceleração do crescimento - PAC a serem executadas por meio de transferência obrigatória

Convênio TT-262/2007-00	Transferência financeira – 928.681.172,00	R\$
Resolução nº 303/CONAMA, De 20/03/2002	Áreas de preservação permanente	
Resolução nº 307/CONAMA, De 05/07/2002	Gestão de resíduos da construção civil	
Norma DNIT 003/2002	Criação e cadastramento de anel ou contorno rodoviário - Padronização	
DZ 215.R-4	Controle de carga biodegradável em efluentes líquidos de origem sanitária	
DZ 1310.R-7	Sistema de manifesto de resíduos	
DZ 1311.R-4	Destinação de resíduos	
Estudo do traçado		
LP nº DE 013413, DE 11/10/2007	Licença prévia - Desenvolvimento de estudos e projetos para implantação do arco	
LI nº DE 014373 , de 19/06/2008	Licença de instalação das obras do arco	
Planos Básicos Ambientais		
Estudo de impacto ambiental - EIA		
Relatório de Impacto Ambiental – RIMA		
Projeto Básico de Acesso ao Porto de Sepetiba		
Projeto de duplicação da Rodovia BR-101/RJ (de Santa Cruz ao acesso a Mangaratiba-segmento: Km385,8 ao Km 415,0)		
Projeto Básico Ambiental - PBA		
Plano diretor estratégico de desenvolvimento sustentável da mesorregião do arco metropolitano do Rio de Janeiro		
Termo de compromisso de compensação ambiental nº 14/2008	Compensação ambiental	
Termos de referência relativos à FLONA Mário Xavier		
Instrução Normativa MT nº 001/2007, de 04/10/2007	Uniformiza os procedimentos e rotinas a serem observados pelo DNIT na instrução de processos licitatórios, e dá outras providências.	
Convênio TT-262/2007-00 – 18/12/2007	Convênio de Transferência financeira	
Concorrência 004/2007	Licitação de trechos para construção do arco metropolitano	
Contrato 007/2008	Contratação do Consórcio Arco Metropolitano do Rio	
Contrato 008/2008	Contratação do Consórcio Carioca/Queiroz Galvão	
Contrato 009/2008	Contratação do Consórcio Arco do Rio	
Contrato 010/2008	Contratação do Consórcio Arco Metropolitano Rio	

Quadro 7 - Condições estabelecidas na Licença Prévia – 2007 em relação à FLONA Mário Xavier

Inventário florístico com levantamento fitossociológico
Projeto de reflorestamento com plantio de 2 milhões de mudas com espécies nativas.
Projeto de cortina arbórea ao longo da rodovia
Projeto detalhado de corte e aterro
Locais de bota-fora licenciados pela FEEMA
Projetos de terraplanagem, drenagem de águas pluviais, pavimentação e urbanismo, abastecimento de água, esgotamento sanitário
Relação das empresas fornecedoras de materiais para as obras (pedra, brita, areia, saibro, etc) licenciadas pela FEEMA
Projeto detalhado das áreas para implantação de unidades de atendimento emergencial
Projeto de drenagem
Projeto de sinalização
Projeto de prospecção e salvamento arqueológico aprovado pelo IPHAN
Plano Básico Ambiental – PBA, contemplando: <ul style="list-style-type: none">• Programa de ordenamento físico e territorial• Programa detalhado de educação ambiental• Programa detalhado de comunicação e responsabilidade social• Programa detalhado de desapropriação• Programa detalhado de reassentamento e relocação da população• Programa detalhado de controle do uso e ocupação do solo• Programa detalhado de controle de acidentes socioambientais• Programa de treinamento para atendimento a acidentes com produtos perigosos• Plano de controle detalhado da qualidade da água nos corpos hídricos diretamente afetados• Plano de controle da qualidade do ar – estação automática na área da

FLONA

- Plano de monitoramento detalhado da recomposição vegetal diretamente afetada

Quadro 7 – Condições estabelecidas na Licença Prévia – 2007 em relação à FLONA Mário Xavier - continuação

Implantação de barreiras acústicas nos trechos de maior densidade e na área da FLONA
Construção de um novo CETAS – centro de triagem de animais silvestres
Construção de uma base de apoio da Política Florestal na área da FLONA
Construção de bases de apoio, alojamentos e infraestrutura de pesquisa, fiscalização e compra de equipamentos para a FLONA
Autorizações dos órgãos e concessionárias para a transferência de dutos, linhas de transmissão e demais interferências ao longo do traçado da rodovia
Autorização de supressão de vegetação do órgão competente
Comprovação do cumprimento da determinação da Procuradoria Geral/ICMBio referente à necessidade de desafetação do trecho da FLONA Mário Xavier

- **Quadro 8 - Condições estabelecidas na Estabelecido na Licença de Instalação – 2009, em relação à FLONA Mário Xavier**

Mário Xavier – asfalto de borracha / Limite de velocidade: 80 km/h
Criação do Conselho Consultivo da FLONA Mário Xavier
Termo de Referência - Contratação do Plano de Manejo da FLONA Mário Xavier
Termo de Referência para construção e reforma de instalações físicas para a FLONA MÁRIO XAVIER
Termo de Referência para aquisição de mobiliário e equipamentos domésticos para a FLONA Mário Xavier
Termo de Referência para aquisição de equipamento de campo para a FLONA Mário Xavier
Termo de Referência para aquisição de sistema de radiocomunicação para a FLONA Mário Xavier
Termo de Referência para aquisição de mobiliário de escritório para a FLONA Mário Xavier
Projeto de banco de germoplasma
Programa de resgate da fauna
Programa de monitoramento da avifauna, da herpetofauna, da mastofauna, da ictiofauna, com ênfase na FLONA Mário Xavier
Programa de controle de ruídos
Implantação de dispositivos de proteção aos pedestres e sinalização para veículos

Quadro 9 - Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal /IFDM – Brasil

	IFDM	Emprego e Renda	Educação	Saúde
IFDM Brasil	0,7320	0,7219	0,7355	0,7387
Média dos municípios	0,6373	0,4604	0,7208	0,7180
Máximo dos municípios	0,9161	0,8938	1,0000	0,9997
Mínimo dos municípios	0,2819	0,0968	0,2744	0,1623

Fonte: Firjan - Ano base 2011

Obs.: Alto desenvolvimento: superior a 0,8 pontos; desenvolvimento moderado: entre 0,6 a 0,8 pontos; desenvolvimento regular: entre 0,4 e 0,6; baixo desenvolvimento: inferior a 0,4 pontos.

Quadro 10 - IFDM – Ranking Geral

	Nacional	Estadual	IFDM	Renda	Educação	Saúde
Brasil						
Louveira/SP	1	1	0,9161	0,8807	0,9429	0,9246
RJ						
Resende	134	1	0,8349	0,8271	0,7990	0,8785
Rio de Janeiro	293	4	0,8049	0,7718	0,8119	0,8311
Itaguaí	1.027	26	0,7384	0,8052	0,7213	0,6888
Itaboraí	1.800	44	0,6898	0,7805	0,6815	0,6075

Fonte: Firjan - Ano base 2011

Obs.: Alto desenvolvimento: superior a 0,8 pontos; desenvolvimento moderado: entre 0,6 a 0,8 pontos; desenvolvimento regular: entre 0,4 e 0,6; baixo desenvolvimento: inferior a 0,4 pontos.

Quadro 11 - IFDM – Emprego e Renda

	Nacional	Estadual	Emprego e Renda
Brasil			
Ipojuca/PE	1	1	0,8938
RJ			
Resende	45	1	0,8271
Itaguaí	84	3	0,8052
Itaboraí	162	9	0,7805
Rio de Janeiro	194	15	0,7718

Fonte: Firjan - Ano base 2011

Obs.: Alto desenvolvimento: superior a 0,8 pontos; desenvolvimento moderado: entre 0,6 a 0,8 pontos; desenvolvimento regular: entre 0,4 e 0,6; baixo desenvolvimento: inferior a 0,4 pontos.

Quadro 12 – IFDM - Ranking Educação

Brasil	Nacional	Estadual	IFDM
SP			
Santa Salete	1	1	1,0000
Borá	1	1	1,0000
Gabriel Monteiro	1	1	1,0000
Marinópolis	1	1	1,0000
RJ			
Aperibé	337	1	0,8940
Rio de Janeiro	1.223	17	0,8119
Itaguaí	2.270	57	0,7213
Itaboraí	3.377	80	0,6815

Fonte: Firjan - Ano base 2011

Obs.: Alto desenvolvimento: superior a 0,8 pontos; desenvolvimento moderado: entre 0,6 a 0,8 pontos; desenvolvimento regular: entre 0,4 e 0,6; baixo desenvolvimento: inferior a 0,4 pontos.

Quadro 13 - IFDM – Ranking Saúde

Brasil	Nacional	Estadual	IFDM
Trabiju/SP	1	1	0,9997
RJ			
Quissamã	165	1	0,9313
Rio de Janeiro	1.136	20	0,8311
Itaguaí	3.130	65	0,6888
Itaboraí	3.995	86	0,6075

Fonte: Firjan - Ano base 2011

Obs.: Alto desenvolvimento: superior a 0,8 pontos; desenvolvimento moderado: entre 0,6 a 0,8 pontos; desenvolvimento regular: entre 0,4 e 0,6; baixo desenvolvimento: inferior a 0,4 pontos.

Quadro 14 - Estimativas Regiões Metropolitanas

	Taxa de ocupação*		Taxa de desocupação*		Indústria % em relação à População ocupada*	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Belo Horizonte	96,4	94,5	3,6	5,5	16,0	13,9
Rio de Janeiro	96,5	94,8	3,5	5,2	12,3	12,5
São Paulo	94,8	93,7	5,2	6,3	18,8	17,9

Fonte: IBGE - PME

*Ref. mês abril

** Indústria extrativa, de transformação e distribuição de eletricidade, gás e água.

Quadro 15 – Indicadores Sociais Regiões Metropolitanas

	População*	Taxa de urbanização*
		%
Belo Horizonte	5.121.000	99,1
Rio de Janeiro	11.582.000	99,3
São Paulo	19.653.000	95,7

Fonte: IBGE

Ano: 2010

Quadro 16 –Regiões Metropolitanas

	PIB <i>per capita</i>
	R\$
Belo Horizonte	24.741,00
Rio de Janeiro	23.251,00
São Paulo	35.656,00

Fonte: CEPI-DSS/ENSP/FIOCRUZ

Ano: 2010

Quadro 17 – Indicadores Sociais Regiões Metropolitanas Domicílios particulares permanentes urbanos

	Domicílios	Domicílios com rede de esgoto sanitário e/ou pluvial	Domicílios com rede geral de água	Coleta de lixo
		%	%	
Belo Horizonte	1.584.000	90,3	99,0	99,3
Rio de Janeiro	3.919.000	89,6	91,3	99,1
São Paulo	5.865.000	90,1	99,2	99,9

Fonte: IBGE

Ano: 2009

Quadro 18 – IDEB

	8º e 9º anos – Rede pública				3º série Ensino Médio - Estadual			
	2011		2013		2011		2013	
	Resultado	Meta	Resultado	Meta	Resultado	Meta	Resultado	Meta
MG	5,8	5,3	5,9	5,6	3,7	3,7	3,6	4,0
RJ	4,8	4,8	4,9	5,1	3,2	3,1	3,6	3,3
SP	5,4	5,3	5,8	5,6	3,9	3,6	3,7	3,9

Fonte: INEP