

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E
REGIONAL (IPPUR)**

**PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO DO RIO DE
JANEIRO: UMA ANÁLISE DAS PERSPECTIVAS DE
DESENVOLVIMENTO PARA AS ÁREAS RURAIS DO
MUNICÍPIO DE NOVA IGUAÇU.**

GABRIELE CARDOSO MARTINS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Orientador: Dra. Cláudia Ribeiro Pfeiffer

RIO DE JANEIRO
MARÇO DE 2012

GABRIELE CARDOSO MARTINS

**PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO DO RIO DE
JANEIRO: UMA ANÁLISE DAS PERSPECTIVAS DE
DESENVOLVIMENTO PARA AS ÁREAS RURAIS DO
MUNICÍPIO DE NOVA IGUAÇU.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Orientador: Dra. Cláudia Ribeiro Pfeiffer

RIO DE JANEIRO
MARÇO DE 2012

GABRIELE CARDOSO MARTINS

**PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO DO RIO DE
JANEIRO: UMA ANÁLISE DAS PERSPECTIVAS DE
DESENVOLVIMENTO PARA AS ÁREAS RURAIS DO
MUNICÍPIO DE NOVA IGUAÇU.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Aprovada em por

BANCA EXAMINADORA

Professora Dra. Cláudia Ribeiro Pfeiffer
Universidade Federal do Rio de Janeiro

RESUMO

Depois de mais de trinta anos desde a concepção do primeiro projeto, o Arco Metropolitano e/ou o Anel Viário do Rio de Janeiro, deixou de ser mais um “plano de gaveta” e passou, efetivamente, a ordem da prática. O Anel Viário, que pretende unir a BR-101 Norte, em Itaboraí, à mesma estrada, em Itaguaí, no porto do município, se estenderá por um eixo com mais de 140 km, cortando, diretamente, oito municípios da região metropolitana. A realização e/ou efetivação de tal projeto prevê, de acordo com a Secretaria de Obras do Estado do Rio de Janeiro, a promoção da economia das localidades envolvidas e o, conseqüente, “desenvolvimento” das mesmas, em especial das cidades da Baixada Fluminense. Nesse sentido, o presente estudo objetiva-se em analisar em que medida as proposições de desenvolvimento esperados e/ou delineados em função da construção do Arco Metropolitano são e/ou tem sido, efetivamente, um elemento de novas dinâmicas e/ou perspectivas para a melhoria da qualidade de vida ou mesmo “desenvolvimento” para os moradores que estão no entorno do projeto. Assim, a escolha metodológica deu-se por meio da análise bibliográfica, onde o Plano Diretor do Arco Metropolitano, figura como principal elemento de estudo.

Palavras-Chave: Arco Metropolitano do Rio de Janeiro; Populações Rurais de Nova Iguaçu; Desenvolvimento; Qualidade de Vida.

ABSTRACT

After more than thirty years since the first conception of the project, the Metropolitan Ring Road and / or the Ring Road from Rio de Janeiro, ceased to be a more "flat drawer" and spent effectively, the order of practice. The Ring Road, which aims to unite the BR-101, in Itaboraí, the same road in Itaguaí, the port city, will extend for a shaft with more than 140 km, cutting directly eight municipalities of the metropolitan area. The completion and / or execution of this project provides, according to Secretary of Public Works of the State of Rio de Janeiro, promoting the economy of the towns involved and, consequently, "development" of the same, especially the cities of the Lowlands. Accordingly, the objectives of this study was to examine the extent to which the development proposals are expected and / or delineated on the basis of construction of the Metropolitan Ring Road are and / or has been, effectively, a new dynamic element and / or prospects for improved quality of life or even "development" for residents who are surrounding the project. Thus, the methodological choice was made by means of literature review, where the Master Plan of the Metropolitan Ring Road, figure as the main element of study.

Keywords: Arco Metropolitano do Rio de Janeiro; Rural Populations in Nova Iguaçu, Development, Quality of Life.

SUMÁRIO

RESUMO.....	iv
ABSTRACT.....	v
1.0. INTRODUÇÃO.....	07
2.0. HIPÓTESE	09
3.0. OBJETIVOS.....	09
3.1.OBJETIVO GERAL.....	09
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	09
4.0. DESENVOLVIMENTO DO TEMA	10
4.1. ARCO METROPOLITANO: BREVE APRESENTAÇÃO.....	10
4.2. O MUNICÍPIO DE NOVA IGUAÇU DENTRO DO PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO.....	16
4.3. ALGUMAS ABORDAGENS EM TORNO DO DESENVOLVIMENTO E QUALIDADE DE VIDA.....	21
5.0. METODOLOGIA.....	29
6.0. RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	29
7.0. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	31
8.0. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	33

1. INTRODUÇÃO

Depois de mais de trinta anos desde a concepção do primeiro projeto, o Arco Metropolitano e/ou o Anel Viário do Rio de Janeiro, deixou de ser mais um “plano de gaveta” e passou, efetivamente, a ordem da prática.

O Anel Viário, que pretende unir a BR-101 Norte, em Itaboraí, à mesma estrada, em Itaguaí, no porto do município, se estenderá, de acordo com a Secretaria de Obras Públicas do Rio de Janeiro, por um eixo com mais de 140 km. Cortando, diretamente, oito municípios da região metropolitana (Itaboraí, Guapimirim, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí) o Anel Viário terá um custo de cerca de R\$ 800 milhões, que serão divididos entre governos estadual e federal¹. Tal projeto, ainda de acordo com a Secretaria de Obras do Estado do Rio de Janeiro², promoverá a economia e o, conseqüente, “desenvolvimento” das localidades do entorno, especialmente, as da Baixada Fluminense.

E por estar envolvida, desde minha graduação, com a cidade de Nova Iguaçu/Baixada Fluminense, principalmente com os espaços rurais do município, que a temática desse estudo tem maior motivação. O mesmo estará centrado e/ou terá um corte na análise quanto aos efeitos que a população rural iguaçuana, situada no entorno do Arco Metropolitano, poderá sofrer. Nesse sentido, focar-me-ei nas alterações e/ou impactos sócio-espaciais que já ocorrem na localidade e que ainda ocorrerão em razão do Arco Rodoviário.

¹ SEOBRAS-RJ **Arco do Desenvolvimento.** Disponível em: <<http://www.vilarreal.com.br/arco%20metropolitano.pdf>>. Acesso em: 23 de março de 2011.

² SEOBRAS-RJ. **Sítios Arqueológicos no Caminho do Arco Revelam Preciosidades.** Disponível em: <http://www.obras.rj.gov.br/detalhe_noticia.asp?ident=1040>. Acesso em: 08 de Setembro de 2010.

Cabe ressaltar, que essas novas alterações espaciais tomam maior importância para as áreas rurais de Nova Iguaçu, pois no período de 1997 a 2006, as mesmas estiveram fora do Plano Diretor da cidade, sendo consideradas como “grandes vazios urbanos” e acarretando consigo os mais diferentes problemas. Assim, a população local esteve designada, durante nove anos, a vivenciar desde a perda da sua auto-estima até mesmo a privação do exercício de suas atividades rurais. Logo, a abordagem a ser feita neste estudo direciona-se as reais configurações e/ou dinâmica do “Desenvolvimento” que se pretende com o Arco Metropolitano.

E analisando diferentes perspectivas do Desenvolvimento, identificar atribuições desse fenômeno, elucidando para quem e para quê esse “desenvolvimento” está, de fato, direcionado e que desenvolvimento é esse que o Anel Viário poderá gerar para as localidades em seu entorno. Cabe elucidar ainda, que existem poucos materiais de pesquisa relacionados às áreas rurais do município de Nova Iguaçu e, conseqüentemente, poucos materiais que abarquem sobre os verdadeiros efeitos do “desenvolvimento do Arco Metropolitano”.



Figura 1.0 Mapa do Traçado do Arco Metropolitano Fonte: Portogente³

³ Licença Ambiental libera obras do Arco Metropolitano no RJ. Disponível em: <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=16222>. Acesso em: 23 de Março de 2011.

2. HIPÓTESE

➤As intervenções do Arco Metropolitano não tendem a contribuir para o desenvolvimento das populações rurais do município de Nova Iguaçu, uma vez que as especificidades e necessidades destes não serão e/ou estão sendo abarcadas na dinâmica do planejamento dessa intervenção territorial.

3. OBJETIVOS

3.1. OBJETIVO GERAL

Identificar como as propostas de desenvolvimento, a ser gerado pelo Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, são orientadas para as populações rurais do município de Nova Iguaçu que estão no entorno deste empreendimento.

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Verificar, dentro das propostas do Plano Diretor do Arco Metropolitano, as especificidades e/ou elucidações em torno das localidades do município de Nova Iguaçu que estão no entorno deste empreendimento;
- Identificar os pontos fortes e as principais limitações que as populações rurais de Nova Iguaçu enfrentam e/ou poderão enfrentar mediante implementação do Arco Metropolitano;
- Levantar as principais conceituações em torno do “Desenvolvimento” e suas consequentes implicações;

4. REVISÃO TEÓRICA

4.1. ARCO METROPOLITANO: BREVE APRESENTAÇÃO

O Projeto do Arco Metropolitano - integrado ao Plano Rodoviário Estadual (PRE) desde 1974, aprovado pelo Governo Federal e inserido no chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) após mais de trinta anos desde a sua concepção – vem, de acordo com o Plano Diretor de tal empreendimento (Relatório Final), para

“[...] aproximar importantes pólos de desenvolvimento do estado: ele se conectará ao Comperj, em Itaboraí, à Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), em Santa Cruz, (bairro do Rio de Janeiro) e ao complexo portuário de Itaguaí. A otimização do acesso ao Porto de Itaguaí propiciará a redução do custo do transporte de mercadorias oriundas de pelo menos seis estados brasileiros – São Paulo, Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul –, além do Distrito Federal. A conexão entre o Porto de Itaguaí e o Comperj, juntamente com os ramais ferroviários existentes, transformará a Região Metropolitana em umas das maiores áreas logísticas do mundo [...]” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 01, 2011).

Nesse sentido, objetivando-se, prioritariamente, em tornar-se um dos mais importantes empreendimentos logísticos do Estado do Rio e desafogar, portanto, as principais vias rodoviárias do estado, o projeto do Arco Metropolitano fundamenta-se em três funções básicas, que em princípio pretendem integrar o Porto de Itaguaí à malha rodoviária nacional e ao futuro Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), fazer a ligação entre os eixos rodoviários beneficiados pelo projeto, minimizando a necessidade de circulação pela Avenida Brasil e Ponte Rio-Niterói, o que desvia o fluxo das principais vias de acesso à capital do Estado e, por fim aumentar os níveis de acessibilidade dos municípios próximos ao Arco e que concentram elevado número populacional (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, 2011).

A elaboração do Arco Metropolitano propõe-se também em atender ao tráfego de longa distância oriundo, principalmente, das regiões Sul/Sudeste em direção às regiões Norte/Nordeste do Brasil, conectando, inclusive, as rodovias federais atravessadas - BR-040, BR-116 (Norte e Sul), BR-465 e BR-101 (Norte e Sul). Nesse sentido, o desvio do tráfego de veículos comerciais de longa distância desafoga e/ou alivia os principais corredores metropolitanos do Estado, o que permite, inclusive, maior acessibilidade, com redução do tempo de viagem e custos de transportes, bem como a distribuição destas cargas para os mercados consumidores.

Dentre as diversas descrições contidas no Plano Diretor do Arco Metropolitano, tem-se que o mesmo apresenta-se como um projeto estruturante, de grande porte o qual tende a propiciar a multiplicação de fatores de produção, mercados, renda e emprego buscando, nesse sentido, integrar investimentos na produção e capitais físicos logísticos visando inclusive, dar maior sustentação ao Plano de Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, 2011). O Plano Diretor aponta ainda que o Arco Metropolitano é mais do que um complexo logístico, na medida em que o mesmo compõe uma dimensão que possibilita o desenvolvimento de novas indústrias e serviços. Assim, essencialmente, o projeto constitui-se como um

“[...] fator de importância para a arquitetura do sistema produtivo agregado em sua área de abrangência, com novos empreendimentos em relação de causa e efeito tecnológico e mercadológico. Nesse entendimento, o objeto de estudo é articulador, ao provocar a inclusão dos Distritos Industriais existentes no eixo logístico do Arco Metropolitano e embrião de um parque produtor expandido, no contexto de novos empreendimentos dentro de sua geografia, incitados pelo adensamento industrial ordenado em sua “natureza distrito industrial” e potencializados pela disponibilidade locacional neles remanescente” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 37, 2011).

Enfatizando, portanto, as potencialidades que o Arco Metropolitano poderá gerar, sobretudo, nos aspectos industriais, logísticos e mercadológicos, faz-se pertinente citar os principais empreendimentos, que de acordo com Plano Diretor tenderão a se beneficiar do projeto. Sendo classificados como empreendimentos Âncoras, destacam-se as seguintes iniciativas: Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ); Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), Província Portuária BA Baía de Sepetiba; LLX – Porto Sudeste; GERDAU; USIMINAS; PETROBRAS; Plataforma Logística CSN; CDRJ Porto de Itaguaí. Todavia, há claro dentro dos delineamentos estabelecidos para o Arco Metropolitano que “[...] os grandes empreendimentos estruturantes [...] são, via de regra, intensivos em capital e relativamente pouco geradores de empregos diretos. Isso reforça novamente a conveniência de analisar-se também a potencialidade de setores industriais tradicionais na área de influência do Arco Metropolitano” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 244, 2011).

E tais áreas de influência e/ou localidades envolvidas no traçado do projeto do Arco Metropolitano foram divididas em três Áreas de Estudo, as quais estão relacionadas à Porção Oeste do traçado, Porção Central - onde se inclui o município de Nova Iguaçu objeto desta pesquisa - e Porção Leste. Desse modo, ainda de acordo com o Plano Diretor do Arco Metropolitano (2011), é possível contemplar atender e/ou melhor visualizar as especificidades ou mesmo fatores “relevantes” existentes nessas localidades inseridas e/ou no entorno do Arco. Abaixo, para melhor visualização das Áreas de Estudo, segue o quadro com a abrangência das localidades afetadas pelo projeto.

QUADRO 1.0 ARCO METROPOLITANO – ÁREAS DE ESTUDO

ÁREA DE ABRANGÊNCIA	MUNICÍPIO	ASPECTOS RELEVANTES
ÁREA DE ESTUDO I – PORÇÃO OESTE	Itaguaí	RJ-109 BR-101 / (trecho div. munic. Mangaratiba a Av. Brasil)
	Seropédica	RJ-109 (confluência com a BR-116)
	Mangaratiba	Retro área do porto de Itaguaí, terminal de minérios da ilha da Guaíba e ramal ferroviário de cargas, vocação do município para atividades residenciais e lazer, que lhe confere um papel de destaque como provável vetor de expansão oeste do Arco.
	Rio de Janeiro – Área de Planejamento 5 (5.3 e 5.2)⁴	BR – 101
ÁREA DE ESTUDO II – PORÇÃO CENTRAL	Japeri	RJ-109 (cruzamento e paralelismo c/ ramal ferroviário Japeri – Trem Metropolitano)
	Paracambi	Efeitos espaciais decorrentes da contigüidade
	Queimados	Efeitos espaciais decorrentes da contigüidade
	Nova Iguaçu	RJ-109
	Mesquita	Efeitos espaciais decorrentes da contigüidade
	Nilópolis	Efeitos espaciais decorrentes da contigüidade
	São João de Belford Roxo	Efeitos espaciais decorrentes da contigüidade
	Duque de Caxias	RJ-109
	Magé	BR-493
	Rio de Janeiro	Atravessada pela BR-101, a presença de uma área residencial densa, atividade industrial e de logística, o CENPES na ilha do Fundão, uma atividade importante no setor da indústria naval e a importância logística do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim para o transporte de cargas e passageiros, no conjunto dos empreendimentos do Arco
ÁREA DE ESTUDO III – PORÇÃO LESTE	Itaboraí	BR-493 (COMPERJ) BR-101 norte
	Guapimirim	Efeitos espaciais decorrentes da contigüidade
	São Gonçalo	Localização dos Centros de Escoamento e de Inteligência do COMPERJ
	Tanguá	Muito embora não seja atravessado pelo Arco, os efeitos espaciais do evento poderão se fazer presentes, pela contigüidade
	Niterói	Efeitos espaciais decorrentes da contigüidade
	Maricá	Efeitos espaciais decorrentes da contigüidade
	Cachoeiras de Macacu	Efeitos espaciais decorrentes da contigüidade física

⁴ Área de Planejamento 5.2 – XVIII Campo grande / Área de Planejamento 5.3 – XIX Santa Cruz e XXVI Guaratiba.

Muito embora, como verificado nas exposições acima, existam dentro das propostas do Plano Diretor do Arco Metropolitano projeções importantes em torno dos impactos positivos ou do “desenvolvimento”, como foi chamado em muitas passagens do documento, que tal empreendimento pode e/ou poderá gerar, há de se ressaltar que muitas ações efetivas e/ou reais dos “efeitos” do Arco, em diferentes aspectos, até o presente momento, estiveram aquém das Regiões Metropolitanas de cidades como São Paulo e Belo Horizonte. O Plano Diretor aponta que

“quando analisada a variação dos estabelecimentos, seja para o total de atividades, seja para o total da indústria, verifica-se que a maioria dos municípios, [...], apresenta um crescimento inferior ao da RMSP. Para todas as atividades identifica-se um crescimento do número de estabelecimentos no Arco Metropolitano de apenas 14,16%, contra um crescimento na periferia da RMSP de 32,66% e na periferia de RMBH de 34,43%. Para o setor industrial, identifica-se um crescimento no número de estabelecimentos no total do Arco Metropolitano de apenas 10,72%, contra um crescimento de 24,45% na periferia da RMSP e de 35,37% na periferia da RMBH” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 244, 2011).

Assim ao analisar o progresso do PIB total a custo de fatores dos municípios da área de influência do Arco Metropolitano, no período compreendido entre os anos de 2002 e 2006, percebe-se de acordo com o Plano Diretor que

“comparativamente à evolução das periferias da RMSP, de 26,54%(14,92), e da RMBH, de 36,24%(22,69), só apresentam uma evolução positiva os municípios de Duque de Caxias e Mangaratiba com um crescimento de, respectivamente, 45,52% e 21,98% . Quando analisado os dados relativos à evolução, entre 2002 e 2006, do PIB do setor industrial, por município do Arco Metropolitano, verifica-se que a maioria não apresenta uma boa evolução *vis-a-vis* a ocorrida nas periferias da RMSP e RMBH. Nesse período, apresentam um crescimento superior ao ocorrido para o total da periferia da RMSP, 15,64%, apenas os municípios de Duque de Caxias, 105,88%, Cachoeiras de Macacu, 61,30%, e Mangaratiba, 35,65%” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 247, 2011).

Mediante a constatação desses dados parece haver, dentro das propostas do Plano Diretor do Arco Metropolitano, a tentativa de dar maior conformação a esses resultados. Pois se afirma em tal documento que a evolução dos estabelecimentos e do PIB nos municípios que estão sob a área de influência do Arco no período, respectivamente, de 2000 – 2007 e 2002-2006 tem relação “com o fato de a periferia

da cidade do Rio de Janeiro apresentar de forma qualitativamente mais importante característica de cidade dormitório vis-à-vis a situação das periferias das RMS e RMBH” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 249, 2011). Além disso, para o Plano Diretor a recorrente precariedade de investimentos em infraestrutura, nos elementos sociais e econômicos e própria ausência histórica de estratégias regionais no Estado do Rio de Janeiro, incluindo sua Região Metropolitana e suas periferias, acabam por influenciar esse cenário (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, 2011).

E diante do “reconhecido”, no Plano Diretor do Arco Metropolitano, que tal projeto trará “alterações na dinâmica socioeconômica, gerando a necessidade de reorganização dos espaços e do cotidiano social da população presente”, faz-se necessário pensar de que maneira essa nova configuração do espaço, incluindo todas as suas dinâmicas sociais, políticas e econômicas, pode ter seus impactos negativos minimamente sentido pelos atores envolvidos (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 11, 2011). Talvez por meio dessa ótica e/ou percepção, o Plano Diretor dispõe em suas propostas a indigência de se estabelecer um Modelo de Gestão específico que venha para dar conformidade aos objetivos pretendidos. Assim, o intuito é

“conceber um Modelo de Gestão Institucional – envolvendo Governo Federal, Estadual e os Municípios – a ser coordenado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, com a participação dos atores econômicos e sociais e agências de fomento e desenvolvimento envolvidos ou atingidos pelas dinâmicas previstas, a partir da implantação do Arco Metropolitano. Tal modelo, centrado em coordenação e colaboração e orientado para resultados, deverá identificar competências e responsabilidades desenvolvidas, linhas de ação, políticas, processos e projetos de natureza pública e privada que, estrategicamente, propiciem o melhor desempenho em relação às oportunidades e compensação dos riscos [...]” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 565, 2011).

Em linhas finais em torno da dimensão dos impactos a serem gerados pelo Arco Metropolitano, o Plano Diretor afirma que a implantação de tal projeto e de todo conjunto de empreendimentos estabelecidos em sua área de abrangência, gerará oportunidades estratégicas de desenvolvimento no Estado do Rio de Janeiro. Portanto é dentro dessa perspectiva que se faz necessário identificar os impactos na dinâmica ambiental, social, econômica e urbana de toda região afetada (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, 2011). Assim, como elucidado no Plano Diretor será “a articulação e o equilíbrio entre as ações inerentes à implantação dos empreendimentos que permitirão o melhor aproveitamento das oportunidades e o controle dos impactos sobre a população e sobre o território” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 565, 2011).

4.2. O MUNICÍPIO DE NOVA IGUAÇU DENTRO DO PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO.

Ao caracterizar e/ou dimensionar a cidade de Nova Iguaçu dentro das interferências do Arco Metropolitano, o Plano Diretor (2011) destaca que a cidade possui pontos de junção com tal empreendimento, por meio de pequenas vias e que o traçado desenvolve-se em áreas semiurbanizadas, onde há, inclusive, fragmentos florestais espalhados no bairro rural de Vila de Cava. E ao longo do trecho que se desenvolve desde Itaguaí encontram-se diferentes áreas que se destinam, essencialmente, a instalação de residências, áreas (áreas degradadas e de baixa ocupação) e pastos (com pequenas culturas sazonais) (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, 2011).

E ao versar, mais especificamente, acerca das diferentes áreas as quais o Arco Metropolitano tem seu traçado estabelecido dentro do município de Nova Iguaçu, o Plano Diretor desvela que

“de forma geral, como destacado no Estudo de Impacto Ambiental - EIA da BR-493/ RJ-109 (Tecnosolo - Concremat, Jun/07) - nos casos de ocupação por áreas residenciais, predominam construções de baixo padrão, com casas simples, sem a presença marcante de infra-estrutura básica e oferta de equipamentos públicos que atendam ao processo de ocupação em andamento” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 11, 2011).

Todavia, embora Nova Iguaçu apresente muitas debilidades em torno da oferta de infraestrutura e equipamentos públicos, de acordo com o Plano Diretor do Arco, tal município é um dos mais importantes centros de comércio e serviços na escala metropolitana, onde atualmente, inclusive, suas áreas rurais são palco de um intenso processo de expansão urbana, com novos bairros residenciais e zonas industriais (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, 2011). No entanto, ainda sim, o município iguaçuano possui, segundo o Plano Diretor, “baixa capacidade financeira, com forte dependência dos recursos estaduais e federais, apesar da importância do seu setor terciário” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 361, 2011).

Cabe ressaltar que, de acordo com o Censo 2010⁵, Nova Iguaçu é o município com maior extensão territorial da Baixada Fluminense com 521, 247 km² e com o segundo maior PIB desta mesma região, tendo, atualmente cerca de 796.257 habitantes (IBGE, 2011). E tais características juntamente com outras, relativamente, importantes para a cidade de Nova Iguaçu, lançam um olhar mais acurado em meio às propostas do Plano Diretor do Arco Metropolitano, pois afirma-se no mesmo,

⁵ IBGE. **IBGE Cidades**. Disponível em: [<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>]. Acesso em: 07 de Março de 2012.

“[...] que o município de Nova Iguaçu deve ser foco de análise tendo em vista a sua importância e os benefícios que pode vir a obter com a construção do Arco. Além do município apresentar entre 2000 e 2007 uma pequena queda do número de empregos gerados no setor industrial, [...] , vemos que o município de Nova Iguaçu encontra-se apenas na 10ª posição, tendo, em 2007, um percentual de empregos industriais vis-a-vis o emprego total no município de 12,81% . Na mesma direção, quando analisada a importância em cada município do Arco Metropolitano do peso do número de estabelecimentos industriais no total de estabelecimentos, vemos que Nova Iguaçu encontra-se apenas na 17ª posição, com um percentual de estabelecimentos industriais vis-a-vis de 7,22%” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 241-242, 2011).

Assim, mediante os dados em torno do potencial industrial de Nova Iguaçu e sua consequente geração de emprego, nomeadamente no período de 2000 a 2007, tomada e/ou analisada dentro das propostas do Plano Diretor do Arco Metropolitano, tem-se, de acordo com tal documento, que Nova Iguaçu pode se beneficiar, sobretudo e/ou inclusive, pelo desenvolvimento produtivo ao qual o COMPERJ poderá gerar quando já estiver em operação. Desse modo, afirma-se no Plano Diretor que “Nova Iguaçu pode vir a ser o terceiro município mais beneficiado em termos de distribuição da capacidade produtiva, por município da região de influência ampliada do COMPERJ, podendo vir a absorver em torno de 9% da alocação da capacidade produtiva [...]” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 241-242, 2011).

E embora a cidade de Nova Iguaçu não possua um Distrito Industrial, acredita-se, de acordo com o Plano Diretor, que é possível obter uma expansão em torno do segundo setor, já que existem dentro do município extensas áreas em “vazio urbano” que estão concomitantes ao traçado do Arco e que, nesse sentido, podem ser utilizadas. Principalmente, porque há um extenso percurso nas

proximidades do ramal da MRS⁶ aos quais esses “vazios urbanos” podem se valer (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, 2011).

Contudo, mesmo diante das progressões futuras em meio aos benefícios ao qual Nova Iguaçu poderá ter, a partir da instalação do Arco Metropolitano, juntamente com todas as suas dinâmicas marginais, verifica-se mediante informações contidas no Plano Diretor do Arco que entre os cinco municípios que mais empregam na área industrial, Nova Iguaçu, ao lado do município de São Gonçalo, apresenta uma taxa de crescimento de emprego bastante baixa neste setor (taxa de -2,07%), o que está, inclusive de acordo com o Plano Diretor, abaixo da geração de empregos promovidas pelo Arco Metropolitano em si (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, 2011).

E mesmo que Nova Iguaçu não possuía um Distrito Industrial consolidado é importante destacar que dentre os cinco principais setores industriais mais importantes da cidade iguaçuana o que apresenta maior destaque em relação à geração de emprego é o setor que se dedica a fabricação de produtos químicos, com a geração de cerca de 2.486 empregos. Há ainda, de acordo com o Plano Diretor um número considerável de empregos em indústrias tradicionais nos setores de produtos alimentícios e bebidas (1.638 empregos), fabricação de móveis e indústrias diversas (1.536 empregos) e confecção de artigos do vestuário e acessórios com geração de 843 empregos em média (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, 2011).

E ao retratar o município de Nova Iguaçu em outra modalidade e/ou perspectiva que também tem envolvimento na implantação efetiva do Arco

⁶ MRS Logística S.A: Concessionária de trem que opera a chamada Malha Sudeste da Rede Ferroviária Federal S. A.

Metropolitano, o Plano Diretor toma como um elemento de análise, dentro de suas propostas, uma breve apresentação em torno das áreas verdes existentes na cidade. Mostrando, inclusive, os prováveis impactos negativos e os possíveis acréscimos de potencialidades turísticas provocadas pelo Arco Metropolitano. Em princípio acerca das Zonas Verdes localizadas no município iguaçuano, o Plano Diretor destaca que “grande parte da vegetação conservada encontra-se protegida por Unidades de Conservação, com destaque para a Reserva Biológica de Tinguá (norte de Nova Iguaçu e Duque de Caxias) [...]” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 68, 2011).

Destacando a Reserva Biológica do Tinguá, seu sítio eletrônico, a Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu afirma Reserva Biológica do Tinguá - possui aproximadamente 26 mil hectares e conta com mata atlântica preservada, rios, corredeiras, cachoeiras, piscinas naturais e ruínas dos séculos XVIII e XIX (PMNI, 2010). Além de ressaltar a REBIO Tinguá como uma extensa área verde ainda preservada e com importante componente histórico-cultural, o Plano Diretor do Arco Metropolitano destaca ainda, a existência da Serra do Vulcão, no Maciço do Mendanha, localizada no limite de Nova Iguaçu e Mesquita.

E é, exatamente, no limite entre esses dois municípios que se encontra também o Parque Municipal de Nova Iguaçu, outra importante área verde da cidade. Todavia, a partir das informações levantadas em torno das especificidades da cidade de Nova Iguaçu abordando, essencialmente, seu patrimônio natural e histórico-cultural e o aproveitamento turístico dos mesmos, o Plano Diretor do Arco alerta que

“o Arco Metropolitano, pela sua localização, bem como outros novos eixos de transporte que poderão ser implantados deverão ampliar as condições de acesso às Unidades de Conservação de proteção integral situadas ao norte da área alvo do Plano Diretor e às suas zonas de amortecimento, podendo comprometer o desenvolvimento das atividades turísticas aí desenvolvidas, com reflexos negativos na atuação das associações

existentes, tais como a que atua na região da REBIO do Tinguá” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 448, 2011).

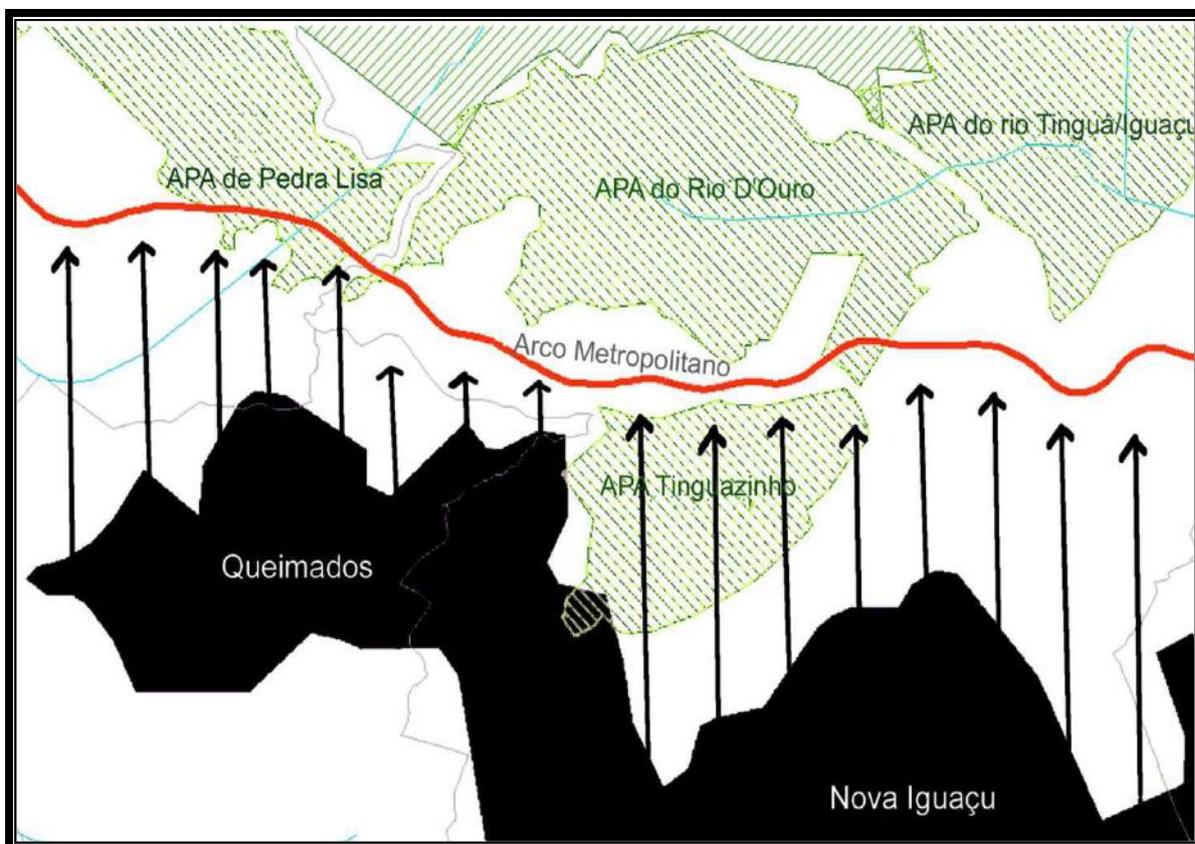


Figura 2.0- Pressão sobre as Unidades de Conservação. Fonte: PDAM⁷

Portanto, partindo do entendimento tanto dos impactos positivos quanto dos negativos os quais o Arco Metropolitano tende a trazer para as localidades da cidade de Nova Iguaçu - as quais se beneficiam das potencialidades turísticas existentes nas mesmas - o Plano Diretor do Arco julga o Turismo como

“um grande gerador de emprego, renda e de lazer, na maioria das vezes sustentável do ponto de vista ambiental, o turismo traz consigo, como característica principal, o aumento da autoestima do local ou região de influência. Nesse sentido, o desenvolvimento do turismo deve ser entendido como uma questão fundamental para a região de influência do Arco Metropolitano. Ocorre que, para o aproveitamento pleno dessas vantagens, é fundamental que se discuta a geração de produtos e o aprimoramento de estratégias, dando especial atenção à equalização do déficit de

⁷ PDAM: Plano Diretor do Arco Metropolitano.

infraestrutura observado. É de suma importância, portanto, que a gestão pública tenha papel destacado no fortalecimento do turismo, criando condições básicas para o surgimento, manutenção e potencialização de atrativos existentes “(PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 554, 2011).

A partir do trecho acima, cabe elucidar o destaque retirado de uma matéria de jornal acerca dos atributos existentes em Nova Iguaçu, em especial, no bairro rural de Tinguá, a qual o Plano Diretor do Arco Metropolitano extraiu:

“[...] o Caderno Baixada do Jornal Extra do dia 29 de agosto de 2009 traz matéria intitulada “Bens tombados da Baixada poderiam ser belos pontos turísticos, mas encontram-se em situação de abandono”. Um dos pontos citados é a área em torno do antigo Porto Iguaçu, localizado no município de Nova Iguaçu, por onde se escoava “na primeira metade do Século XIX (...) cerca de 70% do café trazido do interior para o Rio”. De acordo com a matéria, no entorno do antigo porto localizava-se a Vila Iguaçu, principal povoado da região, cuja sede possuía, além da Igreja de Nossa Senhora de Iguaçu, de 1760, um quartel, uma cadeia e a Câmara Municipal. Ainda de acordo com a matéria, “o conjunto da Vila Iguaçu é um de dezenas de bens tombados na Baixada em estado de abandono”. Políticas nessas áreas, como também na área ambiental em regiões como a Reserva do Tinguá, podem, além de trazer benefícios turísticos, ajudar a criar uma imagem positiva dos municípios e da região, estimulando a localização de pessoas com renda mais alta e melhorar a autoestima dos moradores” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 553, 2011).

4.3. ALGUMAS ABORDAGENS EM TORNO DO DESENVOLVIMENTO E QUALIDADE DE VIDA

Embora a palavra desenvolvimento seja comumente usada ela, ainda, assume aspectos de dubiedades, sobretudo porque estabelecer em linhas gerais o conceito de desenvolvimento requer, na realidade, uma discussão bem mais abrangente. E isso se torna necessário para Souza (1997, p.18) “uma vez que a ideia de desenvolvimento não é tão óbvia ou isenta de [...] controvérsia [...]”. E mais que isso, apesar do processo de desenvolvimento parecer algo sempre geral, não cabendo qualquer distinção, (RAMOS, 2001), Silva (2003, p.13) aponta que

há uma infinidade de tentativas de definição do desenvolvimento [...], nenhuma delas plenamente satisfatória do ponto de vista geral. Isto porque o fenômeno que se deseja caracterizar realiza-se em todos os setores da vida social e abrange modificações nas relações estabelecidas entre os

diversos grupos sociais envolvidos, bem como modificações das escalas de valores de tais grupos. Uma caracterização que fixasse todos esses aspectos seria tão complexa como a própria realidade e, conseqüentemente, tão difícil de ser apresentada quanto ela.

O entendimento de tais definições em bases fechadas/estabelecidas é tão difícil que Veiga (2001, p.104), diz que “o sentido do termo “desenvolvimento” não costuma ser explicitado, apesar de seu emprego ser tão frequente. [...] Raros são os que se arriscam a explicar seu real significado”. Porém, os que tendem a definir tal conceito, esclarecem que “desenvolvimento não deve ser entendido [...] como sinônimo de desenvolvimento econômico [...]. O chamado “desenvolvimento econômico” é, basicamente, o binômio formado pelo “crescimento econômico” [...] e pela modernização tecnológica [...]” (Souza, 1997, p. 18, grifo do autor). E em relação a esses “binômios” citados acima, Silva (Ibid., p.14), diz que “a diferenciação básica que há entre os conceitos de desenvolvimento e crescimento econômico são caracterizados pelos aspectos da qualidade e da quantidade”.

E ainda de acordo com Silva (Ibid., p. 14), “o desenvolvimento define-se pela melhoria do padrão de vida da população, ocasionado por mudanças estruturais em sua economia”. Já ao que concerne ao crescimento econômico, ele afirma que este “é caracterizado pelo avanço em um dos setores da economia, mas os benefícios gerados por esta expansão não são absorvidos por toda economia e nem por toda população”. E dentro das muitas configurações e/ou possibilidades de se definir o que vem a ser de fato “desenvolvimento”, é que cabe perpassar por diversas “visões”, tal como a de Rostow (2004) que diz que o desenvolvimento consiste num processo de desdobramento de ações logicamente encadeadas, cujo avanço ocorre segundo etapas que se articulam dentro do quadro do mundo contemporâneo (ROSTOW, 2004 *apud* YOUNG; TERESO, 2004).

Atualmente, as diversas perspectivas adotadas para se explicar o

desenvolvimento faz, na realidade, suscitar, também, diversas vertentes desse conceito, daí a existência de várias correlações, entre elas com a sustentabilidade, o meio rural, regional, com os aspectos econômicos, socioeconômicos, etc. Todavia, esses diferentes aspectos não parecem se distinguir da essência em comum que rege cada um deles. Souza (1997, p.19) afirma que “o desenvolvimento exige a consideração simultânea das diversas dimensões constituintes das relações sociais (cultura, economia, política) e, também, do espaço natural e social”.

Portanto, se o ponto em comum das diversas interfaces do desenvolvimento é, exatamente, a necessidade de se “desenvolver”, logo, cada uma das vertentes e/ou concepções do desenvolvimento, abordarão, simultaneamente as dimensões apontadas acima por Souza (1997). Sendo assim, é relevante elucidar algumas dessas configurações que se destinam a entender as concepções do desenvolvimento, em si, e que se encontram, atualmente, em maior evidência.

A priori, tomemos o conceito de desenvolvimento econômico, que não, necessariamente, esteja em “voga”, mas que está presente em muitas instâncias concernentes ao desenvolvimento. Bresser-Pereira (2006, p.9) adota que

Essencialmente o desenvolvimento econômico é o processo histórico de crescimento sustentado da renda ou do valor adicionado por habitante implicando a melhoria do padrão de vida da população de um determinado estado nacional, que resulta da sistemática acumulação de capital e da incorporação de conhecimento ou progresso técnico à produção. Nestes termos, o desenvolvimento econômico é um processo de transformação que implica mudanças nos três níveis ou instâncias de uma sociedade: estrutural, institucional ou cultural. É o aumento sustentado dos padrões de vida possibilitado pelo aumento da produtividade [...]. Enquanto fenômeno histórico, o desenvolvimento econômico é, portanto, um processo próprio do capitalismo e da formação dos estados nacionais.

E seguindo uma linha semelhante à de Bresser-Pereira (2006), Silva (Ibid., p. 14) estabelece que “o desenvolvimento econômico configura-se como um processo de transformação na mudança de uma determinada sociedade, na tentativa de implementar e satisfazer as necessidades, para que haja melhorias na condição de

vida dos cidadãos”. Silva (Ibid., p.14) ainda expõe de que maneira tais transformações e/ou necessidades poderiam ser implementadas. Para ele,

essas necessidades devem ser implementadas por meio de políticas econômicas que proporcionem um estado pleno de bem estar social, demonstrado pela melhoria dos serviços públicos (saúde, educação, segurança, habitação e nível de cultura, dentre outros). Cabendo ao Estado o papel de direcionador dos investimentos públicos por meio das políticas econômicas governamentais.

E um dos conceitos que surgiram para ser quase que à contrapartida à concepção apontada acima veio, exatamente, segundo Dias (2005, p.106) “com o objetivo de harmonizar as diversas dimensões do desenvolvimento que até então privilegiava quase que exclusivamente o econômico”, tal conceituação refere-se aos princípios da sustentabilidade, que ainda de acordo com Dias (Ibid., p.106) foi “um dos conceitos mais debatidos no final do século XX”. Dias (Ibid., p.107) afirma que “o relatório da Comissão da ONU estabelece as bases conceituais do que seria o desenvolvimento sustentável, e deixa explícito que o seu principal objetivo é satisfazer as necessidades e as aspirações humanas, e que em sua essência ele é”:

um processo de transformação no qual a exploração dos recursos, a direção dos investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional se harmonizam e reforçam o potencial presente e futuro, a fim de atender as necessidades e aspirações humanas (Ibid., p. 107).

Já com uma visão voltada para o meio “rural”, mas ainda com a ideia da sustentabilidade, Ramos (2001, p.141) aponta que “o termo desenvolvimento rural sustentável vem sendo utilizado, recentemente, para designar a melhoria da qualidade de vida das populações rurais e a exploração do solo ou das atividades agropecuárias com preservação recuperação ambiental”.

E partindo para um outro conceito das “interfaces” do desenvolvimento, tendo em vista uma análise mais regional, Lunelli (2001, p.11) propõe que

o desenvolvimento regional, [...] deve ser compreendido como um processo

dinâmico, com várias dimensões, que reflete mudanças nos campos político, econômico e sociocultural. Em grande parte são transformações coletivas de dois sentidos, em que a melhoria dos valores culturais construídos e a distribuição das oportunidades individuais [...] são os principais elementos que determinarão, no longo prazo, os fatores que conduzirão ao próprio desenvolvimento.

Com uma linha um pouco mais complexa, o desenvolvimento regional seria para Boisier (1992) como um “processo localizado de mudança social constante que tem como última finalidade, o progresso permanente de uma região, de uma comunidade regional como um todo e de cada indivíduo residente nela.” (BOISER, 1992 *apud* LUNELLI, 2001). Assim também Coffey; Polese, (2001) toma que

o [...] desenvolvimento de um território segue, de certa forma, os mesmos pressupostos [...] do desenvolvimento econômico em geral. Invariavelmente, o caminho procurado por diversas abordagens do desenvolvimento regional parte da adoção dos critérios e métodos estabelecidos para a análise econômica geral, adaptando-se para as especificidades do estudo de um território, ou localidade. Contudo pode-se conceber a idéia de desenvolvimento regional como uma definição centrada nela mesma, circunscrita a pressupostos e métodos que possibilitem o entendimento de seus processos e relações específicas ao espaço estudado. Compreendendo-se a região como um espaço único, onde as transações ocorrem tanto interna, quanto externamente, pode-se definir sinteticamente o desenvolvimento regional como um “processo de crescimento econômico e de mudança estrutural que conduz a uma melhoria de nível de vida de uma população local” (Coffey; Polese, 2001, p. 10 *apud* Vazquez Barquero, 1988, p.26, grifo do autor).

Dentre as muitas razões que explicam o desenvolvimento regional existem as que atribuem ao mesmo uma forte questão endógena para que ele se efetive, logo, Lunelli (Ibid., p.13) afirma que

o enfoque endogenista do desenvolvimento regional entende que os fatores que condicionam o progresso devem ser enraizados e estimulados na própria região. Todas as potencialidades existentes sejam naturais, humanas, sociais, locais, devem constituir a base do processo de mudança.

E um pouco nesse sentido de acordo com Sen (2000) a base para o desenvolvimento estaria ligada a um processo de expansão das liberdades reais que as pessoas desfrutam. Entretanto, essas liberdades estão condicionadas a outros determinantes, como as disposições sociais, econômicas e os direitos civis. Sendo

assim, de acordo com o autor, a busca pelo desenvolvimento deve priorizar a eliminação de privações de liberdade que limitam as escolhas e as oportunidades das pessoas exercerem suas condições de agentes (SEN, 2000).

E são nas condições de agentes e/ou de sujeitos construtores de sua própria história que Furtado (2002) também aponta e/ou reforça as discussões em torno do desenvolvimento como algo a ser gerado de maneira endógena. Para Furtado (2002) deve haver por parte da população um esforço que lhe garanta criatividade no plano político. Segundo o autor, tal criatividade se manifesta quando à percepção dos obstáculos a superar adiciona-se a uma forte vontade coletiva. E quando uma liderança política imaginativa for capaz de conduzir as forças criativas para a reconstrução de estruturas abandonadas e/ou danificadas e quando, conduzir, também, a conquista de novos avanços na direção de formas superiores de convivência social.

Desse modo, a população estará capacitada, enquanto, um ator participativo e sujeito ativo ao real provimento do desenvolvimento. Ainda de acordo com Furtado (2002), o desenvolvimento deve melhorar a qualidade de vida e valorizar a cultura da população, para ele “o desenvolvimento só existe quando a população é beneficiada” (Ibid., p.22).

E ao estabelecer o que pode ser entendido como qualidade de vida, Lunelli (Ibid., p.34) afirma que “qualidade de vida é um conceito que engloba duas diferentes realidades do ser humano: a realidade do trabalho e a realidade de vida social e familiar”. E com um enfoque voltado para a qualidade de vida como um instrumento que vem a atender as necessidades do indivíduo Bowling (1991) aponta que

qualidade de vida consiste em possuir os recursos necessários para a satisfação de necessidades pessoais, de coisas que se quer e deseja a

participação em atividades que permitem o desenvolvimento pessoal e a auto-atualização e uma comparação satisfatória entre alguém e os outros, todas as quais são dependentes de experiências prévias e do conhecimento (Bowling, 1991 p. 9 *apud* Lunelli, 2001 p.34-35).

E quando o aspecto da “qualidade de vida” vem de encontro aos objetivos do que se quer ou se pretende pelo desenvolvimento, não tem sido incomum encontrar conceituações seja a respeito do desenvolvimento, local, regional, social, econômico, etc., que tem como principal meta e/ou finalidade a melhoria da qualidade de vida. Ao definir desenvolvimento local Zapata (2005, p.1) aponta que “o desenvolvimento local/endógeno é um processo de crescimento econômico e de mudanças de paradigmas, liderado pela comunidade local ao utilizar seus ativos e suas potencialidades, buscando a melhoria da qualidade de vida da população”.

E Maluf (2000, p.74) reforça que “certamente é possível e mesmo desejável que a busca da melhoria da qualidade de vida inclua estratégias de desenvolvimento econômico definidas e implementadas em nível local ou regional, as quais favorecem ademais a participação das comunidades envolvidas”. E nesta mesma linha, onde é possível enfatizar as assertivas de Maluf (2000), Sen (2000) expõe que as discussões em torno do que vem a ser qualidade de vida se entrelaçam com as questões do desenvolvimento e tomam mais enfoque quando se estabelece de que maneira tal conceito deve está disposto para o indivíduo e de que maneira o nível dessa qualidade de vida pode ser melhorado e/ou maximizados.

Diante dessa perspectiva é pertinente destacar, como bem esclarece o Plano Diretor do Arco Metropolitano: “não basta atrair grandes empreendimentos [...] é necessário à organização de estratégias integradas de desenvolvimento econômico-social” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 247, 2011). É importante reconhecer isso, sobretudo, porque ao se versar acerca dos possíveis

benefícios a serem gerados pelo Arco Metropolitano, pouco se dedicam a centralizar a população local como um dos principais atores envolvidos nesse empreendimento.

Desse modo, é possível, inclusive, lançar projeções e/ou consolidar perspectivas que venham de encontro à construção de Políticas Públicas que permitam, em seus espaços decisórios, a manifestação dos anseios, dos mais distintos grupos de interesse. Buscando, nesse sentido, atender e/ou ponderar as necessidades de um todo coletivo, sobretudo, porque como afirma Sen (2000) à participação pública nos debates valorativos é parte importante do exercício da democracia e escolha social responsável, além de ser central para a elaboração de políticas. Para o autor, em uma abordagem orientada para a liberdade, as liberdades participativas não podem deixar de ser centrais para a análise e formulação das políticas públicas.

Portanto, de acordo com o que se encontra estabelecido no Plano Diretor do Arco Metropolitano acerca desse modelo de gestão, é que o mesmo busca aperfeiçoar a gestão institucional com a participação social promovendo o treinamento e capacitação dos agentes institucionais, de modo inclusive, que venha a identificar e/ou estabelecer as devidas competências e responsabilidades desses envolvidos. (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 566-567, 2011).

Embora, introdutoriamente, o Plano Diretor do Arco Metropolitano apresente grandes expectativas frente a tal empreendimento, em linhas finais acerca da apresentação do mesmo, há o reconhecimento de que alguns resultados tenderam a ser menores do que outras regiões tomadas para comparação, ou mesmo abaixo do que se esperava para tal projeto. Nesse sentido, cabe destacar um dos modelos que tal documento salienta ser uma alternativa, pois

“[...] acredita-se que uma prioridade em uma política para a área de influência do Arco Metropolitano seria procurar estimular a residência dos trabalhadores com salários mais altos nos próprios municípios em que trabalhem ou venham a trabalhar, principalmente em um momento em que melhorará a logística de acesso à região e ocorrerão diversos investimentos dos empreendimentos estruturantes. Isto permitirá uma maior apropriação de renda e de emprego na própria localidade do investimento; uma menor necessidade de deslocamento dos trabalhadores; uma maior qualidade de vida e uma maior densidade e interação social em cada município, gerando assim a possibilidade de ampliação do capital social em cada cidade. Nesse aspecto, é interessante a definição de uma agenda de investimentos na área de infraestrutura, políticas sociais e também em políticas voltadas para a área de entretenimento e de valorização do acervo histórico e cultural que venham a estimular a ampliação da fixação de trabalhadores de classe média nesses municípios” (PLANO DIRETOR DO ARCO METROPOLITANO, p. 252- 253, 2011).

5. METODOLOGIA

O método adotado para elaborar e desenvolver este trabalho foi o de pesquisa qualitativa exploratória, que se fundamentou na coleta de bibliografias relacionadas ao tema aqui apresentado. Inicialmente foi realizada uma pesquisa relativa aos diversos aspectos envolvidos na configuração do tema em estudo, aspectos estes de natureza conceitual, histórica, social, política e econômica. Tratou-se aqui de estabelecer as bases mais gerais que conformam a materialização do fenômeno investigado bem como qualificar o recorte elegido pela pesquisa.

O estudo aqui apresentado estruturou-se, essencialmente, na análise do Plano Diretor do Arco Metropolitano, todavia, para compor a dinâmica do tema, foram utilizados e selecionados os materiais que melhor abarcaram e/ou que com maior relevância tratavam a tocante do Desenvolvimento em suas mais diversas designações. Posteriormente, em uma pesquisa mais aprofundada, serão investigadas dentro das localidades rurais do município de Nova Iguaçu que estão sendo afetadas pela dinâmica do Arco Metropolitano, a aplicabilidade e os possíveis desdobramentos desta pesquisa.

6. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Embora haja um forte discurso em torno do “Desenvolvimento” que Arco Metropolitano trará para a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, é pertinente repensar que tipo de Desenvolvimento é esse, quais os reais efeitos dessa construção, sobretudo, para a população no entorno da mesma. Na medida em que, toda e qualquer rede de infraestrutura urbana, sejam elas de acessibilidade ou de habitabilidade, configura-se, em suma, em elementos de articulação entre

produção e consumo e, nesse sentido vem para dar suporte material ao desenvolvimento econômico.

Mediante as linhas iniciais do Plano Diretor do Arco Metropolitano, pode-se concluir que é um documento cuja linguagem faz uso de palavras que fogem a trivialidade de todos os envolvidos, destacando desse modo, a população que se afeta diante deste empreendimento. E nesse sentido, o uso de termos que fogem a uma linguagem mais simples tende a ludibriar e/ou parecer formal ao ponto de ser indiscutivelmente correto. É importante salientar, ainda, que esse modo ao qual optou-se em redigir tal documento talvez queira mostrar dada “seriedade” ao qual o projeto e o próprio plano possuem.

Sobretudo, porque parece que há por trás dessa dinâmica de intervenções/modificações espaciais (urbana ou não) uma forte necessidade de se criar elementos que tragam um novo cenário de inovação e empreendedorismo capazes de gerar progresso e desenvolvimento as cidades e/ou as localidades envolvidas. Assim, particularidades e/ou especificidades de cada lugar tendem a ceder e serem subestimadas diante dessa necessidade de dinamização dos espaços. E como bem estabelece Harvey (1996, p. 49), “particularmente nos últimos anos, parece ter surgido um consenso geral em todo o mundo capitalista avançado de que benefícios positivos têm de ser obtidos por cidades que assumem um comportamento empresarial em relação ao desenvolvimento econômico”. Portanto, quando a cidade tem intrínseco aos seus interesses um caráter meramente empresarial, torna-se cada vez mais claro para quem de fato se promove tantas alterações no espaço. Parafraseando, desse modo, Maricato (2000, p. 125 apud CARNEIRO, 2008 p. 92), quando tal autora versa acerca do Planejamento Urbano, o que se tem eminente dessa postura de empresariamento do espaço é que,

essencialmente, o mercado será para alguns, cidadania para alguns e o Desenvolvimento para poucos.

Logo, por mais que a tentativa de mostrar, nos mais diversos aspectos, que o Arco Metropolitano será um grande vetor de “Desenvolvimento”, é um tanto cedo para dimensionar os reais efeitos do mesmo. Na medida, principalmente, que tal empreendimento ainda não chegou em sua fase de conclusão. E qualquer tentativa de mensurar a existência de um “Real” Desenvolvimento para as populações rurais do município de Nova Iguaçu, nesse momento, seria precoce.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Cabe ressaltar, que durante os nove anos em que as áreas rurais iguaçuanas estiveram fora do Plano Diretor da cidade, a população rural vivenciou tempo suficiente para sofrer consequências negativas a essa retirada. E a (re) inserção dessas áreas ao Plano Diretor Municipal traz um forte direcionamento para a necessidade de se melhorar a qualidade de vida, através, principalmente, do fomento e da criação de subsídios que forneçam condições reais à população rural iguaçuana de construir e consolidar novas perspectivas. Perspectivas essas, que permitam desde o aumento da renda até a valorização da identidade local.

Logo, a questão posta à frente das áreas rurais do município de Nova Iguaçu, desde a inserção das áreas rurais ao Plano Diretor da cidade, dada pela Lei Complementar nº. 016 de 05 de Outubro de 2006, atenta para a necessidade de um olhar mais profundo a essas áreas. E embora o esgotamento e/ou desdobramentos mais profundos em torno de como as intervenções do Arco Metropolitano podem configurar-se como um vetor de impactos positivos as áreas rurais da cidade de Nova Iguaçu, não tenham se efetivado dentro desta pesquisa, ainda sim, os

resultados aqui encontrados, satisfazem a proposta da autora, uma vez que as posteriores constatações em torno desse “desenvolvimento” a ser gerado, poderão ser mais bem verificadas com a conclusão de tal empreendimento e com a necessária investigação, em campo, dos atores sociais envolvidos. Portanto, será dentro de uma nova investigação e/ou continuação e aprofundamento, do que aqui foi apresentado, que se construirão os resultados mais precisos e, efetivamente, “fechados” em torno desse estudo.

Desse modo, embora a investigação em campo das áreas rurais do município de Nova Iguaçu, não tenha sido um método de estudo nesta pesquisa, o que é possível verificar dentro dessas mesmas áreas, é que “problemas” novos (atuais intervenções espaciais do Arco Metropolitano) convivem com problemas antigos (exclusão das áreas rurais do Plano Diretor Municipal, por nove anos) e vice-versa. E nesse sentido, que se torna pertinente saber como essas dinâmicas interagem e/ou interagem entre si. É nessa perspectiva inclusive que se estabelecem os seguintes questionamentos:

Até que ponto o que a Secretaria de Obras e o próprio Relatório Final do Arco Metropolitano (Plano Diretor), chamam de “Desenvolvimento” se reflete em algo, verdadeiramente, promotor de uma dinâmica de melhoria da qualidade de vida dos que estão no entorno do Arco Metropolitano?! E porque necessariamente o discurso em torno do “Desenvolvimento” tem de vir atrelada a ideia de que todos os seus efeitos serão, certamente, positivos?! E será que o “baixo padrão”, em geral, das casas que encontram-se ao longo de muitas localidades em torno do Arco Metropolitano, como definido pelo Plano Diretor, são características e/ou fortes argumentos para se “derrubar” uma estrutura existente e estabelecer outra?!

Pois mesmo que haja como definido no documento ocupação por áreas residenciais onde as construções são, essencialmente, de baixo padrão, com domicílios simples, sem e/ou com pouca presença de infraestrutura básica e equipamentos públicos, o principal questionamento que se apresenta a essa “constatação” acerca das casas que se encontram ao longo do traçado do Arco Metropolitano é: “onde se enterram os laços de pertencimento dos que ali habitam?”. Nesse sentido são essas, juntamente, com o discurso em torno do Desenvolvimento, as justificativas de que, necessariamente o Arco Metropolitano será um bom empreendimento a todos os envolvidos?!

8.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL, Secretaria Estadual de Obras e Secretaria de Desenvolvimento Econômico. **Plano Diretor do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro – Relatório Final**. Rio de Janeiro, 2011. 746 p.

BRESSER-PEREIRA, Luiz C. **O Conceito de Histórico de Desenvolvimento Econômico**. Trabalho originalmente preparado para curso de desenvolvimento econômico na Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/papers/2006/06.7-ConceitoHistoricoDesenvolvimento.pdf> . Acesso em: 27 de Agosto de 2008.

CARNEIRO, Patrício Aurelino Silva. Política de Gestão Urbana no Brasil: Limites e Desafios para sua Consolidação. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v.9, n. 28, p. 88- 95, Dez/2008.

DIAS, Reinaldo. **Introdução ao Turismo**. São Paulo:Atlas, 2005.178p.

_____. Sustentabilidade do Turismo. In: DIAS, Reinaldo **Introdução ao Turismo**. São Paulo:Atlas, 2005.p. 106 -107.

FURTADO, Celso. **Em busca de novo modelo: reflexões sobre a crise contemporânea**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

HARVEY, D. **Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio**. *Espaço & Debates*. Cidades: estratégias gerenciais, 1996, v.16, n.39, pp. 48-64.

IBGE. **IBGE Cidades**. Disponível em: [\[http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1\]](http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1). Acesso em: 23 de maio de 2011.

LUNELLI, João Paulo. **Razões do desenvolvimento Socioeconômico Distintivo de Colônia Nova, Distrito do município de Aceguá – RS**. 2001.112f. Dissertação (Mestrado em Administração) Programa de Pós-graduação em Administração da Escola de Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/2734/000325580.pdf?sequence=1>. Acesso em: 15 de setembro de 2008.

MALUF, Renato S. Atribuindo Sentido(s) a Noção de Desenvolvimento Econômico. In: ANTONÁDIA MONTEIRO BORGES. **Estudos Sociedades e Agricultura**. Rio de Janeiro: SENAC Nacional, 2000, p. 77-78.

PREFEITURA DE NOVA IGUAÇU. **Pontos Turísticos**. Disponível em: <http://www.novaiguacu.rj.gov.br/turismo.php>>. Acesso em: 24 de Julho de 2010.

RAMOS, Pedro. **Propriedade, estrutura fundiária e desenvolvimento (rural)**.

Estudos Avançados, São Paulo, v. 15, n.43.p.141-156, Set./Dez. 2001. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_issuetoc&pid=0103. Acesso em: 25 de outubro de 2008.

SEN, Amartya . **Desenvolvimento como liberdade**. S. Paulo: Cia. das Letras, 2000.

SOUZA, M. J. L de. Como pode o turismo contribuir para o desenvolvimento local? In: ADYR A. BALASTRERI RODRIGUES (org.). **Turismo e Desenvolvimento Local**. São Paulo: Hucitec, 1997, p. 18-19.

VÁSQUEZ BARQUERO, A. **Desarrollo local. Una estratégia de creación de empleo**. Madrid: Editorial Pirámide, 1988.

VEIGA, José Eli da. **O Brasil Rural ainda não encontrou seu eixo de Desenvolvimento**. Estudos Avançados. São Paulo, v. 15, n. 43, p. 101-119, Set./Dez. 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v15n43/v15n43a10.pdf> . Acesso em: 19 de novembro de 2008.

YOUNG, Benedicto João; TERESO, Mauro José Andrade. **Polo Agroindustrial Municipal como estratégia de desenvolvimento socioeconômico: o caso de Mogi-Guaçu**. v. 34, n 10. Informações Econômicas: São Paulo, Out – 2004. Disponível em: <http://www.iea.sp.gov.br/out/publicacoes /pdf/tec2-1004.pdf> . Acesso em 15 de setembro de 2008.

ZAPATA, Tania. **Estratégias de Desenvolvimento Local**.In: Tania Zapata. p. 3, 2005. Disponível em: www.sesirs.org.br/conferencia/conferencia2005/papers/zapata.pdf Acesso em: 30 de novembro de 2008.