

Autor:

Declev Reynier Dib-Ferreira

Universidade Federal Fluminense – Mestrando em Ciência Ambiental

Rua Riudades, 237, Fonseca – Niterói – 24130-247 - RJ

declev@uol.com.br - (021) 8817-2615

4 – Sociedade e Meio Ambiente

**O DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES E A SUSTENTABILIDADE: ALGUNS
ASPECTOS EM NITERÓI**

O DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES E A SUSTENTABILIDADE: ALGUNS ASPECTOS EM NITERÓI

RESUMO

Este trabalho procura relacionar as noções de urbano, meio ambiente e ecossistema, justificando os paralelos entre eles, fundamentais na busca do desenvolvimento sustentável, passando por uma análise dos instrumentos de política pública para se atingir a sustentabilidade. Pensar na sustentabilidade das cidades é pensar na conservação e/ou preservação de todos os espaços - inclusive os que não fazem parte de seus domínios -, além da busca por uma qualidade de vida digna aos seus habitantes. Aceitamos que a busca por um meio ambiente equilibrado passa pela qualidade do local onde vivemos - incluindo-se neste contexto moradias dignas, água de boa qualidade, coleta e tratamento de esgotos e lixo, lazer, livre acesso à cultura, à educação, aos esportes, entre outros fatores relacionados à qualidade de vida. Considerando então, que mais de 80 % da população total estão vivendo atualmente nas cidades, a discussão com foco nas áreas urbanas é algo necessário e urgente, principalmente porque a baixa qualidade de vida tem sido agravada cada vez mais. Por outro lado, dentro da noção de sustentabilidade das cidades, a busca pela qualidade de vida acima mencionada, deve se dar de forma universal, considerando-se o conjunto da população, e não de forma setorializada e excludente. Discutimos por fim, dentro desta visão, a situação de Niterói, cidade apontada como uma das melhores em qualidade de vida no Brasil e que está implantando um grande projeto, o Caminho Niemeyer, porém contando ainda com graves problemas sócio-ambientais a serem enfrentados.

PALAVRAS-CHAVE

Sustentabilidade; cidades; meio ambiente

“Sustentabilidade: Qualidade de um sistema que é sustentável; que tem a capacidade de se manter em seu estado atual durante um tempo indefinido, principalmente devido à baixa variação em seus níveis de matéria e energia; desta forma não esgotando os recursos de que necessita.” (Lima-e-Silva, 1999)

INTRODUÇÃO

As cidades são o resultado das modificações impostas pelo ser humano ao meio ambiente natural (onde não há a interferência humana), na tentativa de adaptá-lo à sua maneira de viver. Essa modificação altera o funcionamento dos fatores naturais, como o clima, o solo, a hidrografia, a composição do ar, entre outros (Xavier, 1992). Além disso, as cidades necessitam de um aporte de matéria-prima e recursos naturais para as suas atividades, os quais vai buscar em fontes fora de seus domínios, nos espaços naturais contíguos. As intervenções nestes espaços, por sua vez, também atingem a cidade, comprometendo sua sustentabilidade e qualidade de vida.

Desta forma, os efeitos da cidade extrapolam suas fronteiras físicas e vice-versa. Esses efeitos afetam, inclusive, os sistemas naturais que dão suporte à própria cidade. Assim, pensar na sustentabilidade das cidades é também pensar na sustentabilidade de todos os espaços,

inclusive os que não fazem parte de seus domínios. Isso só vem confirmar a noção de sistema referente ao meio ambiente, ligando partes de forma abrangente e inseparável.

Segundo Costa (2000), há, no Brasil, experiências inovadoras na área da governabilidade e poder local que vêm resgatando a atualidade da discussão acerca do planejamento e da intervenção urbana e, em alguns casos, ressaltando a dimensão ambiental, apontada pela autora como sua complementaridade.

Neste trabalho procuro analisar as noções de “meio ambiente”, “urbano” e “ecossistema”, justificando os paralelos entre eles, fundamentais, na perspectiva que proponho, na busca do desenvolvimento sustentável. Em consequência, analiso também este conceito, além de apontar os caminhos e apoios legais que o planejamento e o crescimento das cidades podem e devem tomar na busca de sua sustentabilidade. Por fim, discuto a situação de Niterói, cidade apontada como uma das melhores em qualidade de vida no Brasil e que está implantando um grande projeto, o Caminho Niemeyer.

MEIO AMBIENTE

Um de nossos direitos na Constituição Federal, é o direito a um meio ambiente sadio:

“Todos têm direito ao 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.” (Constituição da República Federativa do Brasil, 1988 - CAPÍTULO VI - DO MEIO AMBIENTE, Art. 225)

Direito que também está presente na Lei Orgânica do Município de Niterói:

“O Município assegurará a todos o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, essencial à sadia qualidade de vida, bem como fará observar o dever constitucional de preservá-lo.” (Lei Orgânica Municipal, Art. 316)

É necessário então, procurarmos responder às questões sobre o que é um meio ambiente ecologicamente equilibrado e o que é necessário em sua busca. Não podemos ver o meio ambiente como algo distante, uma “coisa”, ou um objeto que podemos “dar de presente” ou receber do poder público: “agora você tem um meio ambiente ecologicamente equilibrado, parabéns!”. Então como ter este direito assegurado?

O meio ambiente pode ser entendido, basicamente, de duas maneiras: uma como sendo o ambiente natural (natureza), com o ser humano externo a ele, ou abranger também os aspectos culturais e, assim, as modificações do ser humano. No nosso caso, entendemos como a segunda opção, visão que está cada vez mais difundida, sendo encontrada em diversas fontes: Lei 6938 (1981); Neves & Tostes (1992); Lima-e-Silva et al. (1999); Velasco (2000), apenas para citar alguns. Em todas elas, o meio ambiente não é entendido como apenas o meio natural, intocado, um pedaço da Terra onde a natureza é separada do homem, mas como qualquer espaço em que vivemos, mesmo onde há a interação com o homem, suas modificações ao meio, sua cultura, pois devemos notar que a espécie humana é mais uma espécie fazendo parte do conjunto das espécies vivas da Terra.

Um bom exemplo da visão de hoje e no que acreditamos está em Neves & Tostes (1992, p.17):

*“Meio ambiente é **tudo** o que tem a ver com a **vida** de um ser...ou de um grupo de seres vivos... os **elementos físicos...**, os **elementos vivos...**, **elementos culturais...**, e a **maneira** como esses elementos são tratados pela sociedade. Compõem também o meio ambiente **as interações** destes elementos entre si, e entre eles as atividades humanas. Assim entendido, o meio ambiente não*

diz respeito apenas ao meio natural, mas também às vilas, cidades, todo o ambiente construído pelo homem.” (negritos originais)

Esta definição demonstra que a busca por um meio ambiente equilibrado, passa pela qualidade do local onde vivemos, incluindo-se aí moradias dignas, água de boa qualidade, coleta e tratamento de esgotos e lixo, lazer, livre acesso à cultura, à educação, aos esportes, entre outros fatores relacionados à qualidade de vida. Ou seja, a noção de meio ambiente hoje, para o ser humano, inclui a cidade e sua qualidade de vida.

Ainda que esteja presente na literatura o termo meio ambiente urbano – motivo de pergunta por Rezende (2003): “não seria a própria utilização do termo meio ambiente urbano a prova da cisão entre os dois campos?”, e embora os campos de estudos ambientais e estudos urbanos ainda apresentem diferenças e cisões - como também nos aponta a autora -, cremos que, pela busca da sustentabilidade, a tendência seja a união dos dois campos, união que precisa ser visto com um novo olhar, pois nem o espaço urbano nem o espaço natural isoladamente são substratos deste meio ambiente urbano (Steingerger, 2001).

Steingerger (idem) propõe então a desconstrução dos mitos criados dentro das principais disciplinas (Ecologia, Geografia, Sociologia, Economia e Urbanismo), os quais deram origem à separação e oposição entre meio ambiente e urbano. Cremos que isto esteja acontecendo, pois segundo Peet & Watts (*apud*. Costa, op.cit.), pode-se identificar claramente uma mudança de enfoque na definição da problemática ambiental nos últimos anos, indo dos enfoques conservacionistas para aqueles que procuram associar desenvolvimento econômico à preservação ambiental – a sustentabilidade –, o que demanda uma junção destas duas áreas, sob pena de serem inócuos os esforços.

Devemos nos lembrar que mais de 80 % da população total está vivendo atualmente nas cidades, o que faz da discussão com foco nas áreas urbanas algo necessário e urgente, principalmente porque a baixa qualidade de vida nos centros urbanos tem sido agravada cada vez mais (Fernandes, 2002). Sobre este aspecto, Herculano (2000) propõe novos indicadores de qualidade de vida, em resposta à índices como PIB, que mensura uma sociedade economicamente, independente de ter sua gente mantida iletrada ou doente; o que já vem a ser parte desta busca por uma mudança de paradigma.

ECOSSISTEMA X CIDADE

Ecossistema: 1. “Sistema natural, aberto, que inclui, em uma área, todos os fatores físicos e biológicos (elementos bióticos e abióticos) daquele ambiente e suas interações”; 2. “Complexo dinâmico de comunidades vegetais, animais e de microorganismos e o seu meio inorgânico que interagem como uma unidade funcional (Decreto Legislativo nº 2, de 3 de fevereiro de 1994)” (Lima-e-Silva, 1999)

Na definição acima, o componente antrópico não aparece nominalmente citado e atrelado a esse conceito. O termo ecossistema, na área ambiental, é entendido como uma área natural, onde temos fatores bióticos (com vida: animais, vegetais, etc.) e abióticos (fatores físicos, tais como a água, a temperatura, o solo a luz, etc.) em equilíbrio e em estreita relação entre eles. Porém, se entendermos a cidade como nosso meio ambiente, podemos entender a cidade também como um ecossistema – urbano – com todas as suas relações e interações específicas, criadas e modificadas pelo ser humano. Há os elementos bióticos e abióticos na cidade. Estes elementos também estão em relação, e devem também estar em equilíbrio.

Este ecossistema urbano pode ser a definição do que Steinberger (op.cit.) aponta:

“...é possível observar que não se pode olhar o meio ambiente urbano com os olhos de ontem, quando não se tinha consciência da sua existência, tampouco separar o urbano do ambiental.

Nesse sentido, nem o espaço urbano nem o meio ambiente isoladamente são substratos do meio ambiente urbano, pois o meio ambiente urbano é uma outra 'coisa' que precisa ser vista com um novo olhar.” (p. 17)

Ainda segundo Lima-e-Silva, “(um ecossistema) diferencia-se de outros ecossistemas por sua diversidade biótica e estrutura trófica claramente definidas, e por sua específica quantificação e qualificação da troca de energia e matéria entre esses elementos e do sistema com a fronteira externa”. Mesmo em se tratando de um “ecossistema urbano”, com suas particularidades que o torna diferente dos outros ecossistemas ditos naturais, ainda assim, há de se entender a cidade como um sistema que tem trocas de energia e matéria – e que também necessita achar seu equilíbrio.

Neste ecossistema urbano, falar de desenvolvimento sustentável significa procurar caminhos para uma relação mais harmônica entre o homem e o meio ambiente (natural ou antrópico), baseado no compromisso da distribuição equitativa dos benefícios para toda população (Xavier, op.cit.). Desta forma, é necessário uma revisão no conceito de crescimento econômico utilizado até hoje, na busca desta equidade e do uso racional dos recursos naturais.

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

“Forma de desenvolvimento econômico que não tem como paradigma o crescimento, mas a melhoria da qualidade de vida; que não caminha em direção ao esgotamento dos recursos naturais, nem gera substâncias tóxicas no ambiente em quantidades acima da capacidade assimilativa do sistema natural; que reconhece o direito de existência das outras espécies; que reconhece os direitos das gerações futuras em usufruir do planeta tal qual o conhecemos; que busca fazer as atividades humanas funcionarem em harmonia com o sistema natural, de forma que este tenha preservadas suas funções de manutenção da vida por um tempo indeterminado.” (Lima-e-Silva, 1999)

Outro termo que necessita ser esclarecido é o de Desenvolvimento Sustentável. Segundo Rezende (2003), a noção de sustentabilidade faz a ponte possível entre o ambiental e o urbano, visto que associa compromissos como as políticas sociais, o desenvolvimento econômico e a proteção ambiental. Por esta razão, creio que o aprofundamento no estudo desta noção - com a visão de que o equilíbrio do ecossistema urbano deva ser buscado -, seja fundamental para o futuro das cidades e dos sistemas naturais.

Este conceito toma corpo a partir do chamado Relatório Brundtland, em 1987 (Comissão, 1988), o qual propõe a adoção de estratégias que permitam às nações substituírem os atuais modelos de desenvolvimento, preconizando a reorientação de uso dos recursos naturais, da tecnologia, de investimentos, das instituições e das leis, bem como a adoção de novos valores nos quais o respeito à equidade, à justiça e à vida prevaleçam (Innecco et.al., 2003). Ele consagra o conceito de desenvolvimento sustentável, trazendo à tona os diversos conflitos entre o interesse econômico e os limites de suporte dos sistemas sociais e naturais. Lembramos porém, que este discurso nasce no seio do desenvolvimento capitalista, ameaçado em suas bases materiais de reprodução (Acselrad *apud* Rezende, 2003), ou seja, nasce em função da crise do próprio capitalismo, que busca manter – e crescer - os níveis de produção e consumo, baseados agora em uma nova ótica, conservacionista.

Outro marco desta discussão é a Agenda 21, uma declaração de intenções produzida por representantes de governos e da sociedade civil de 179 países presentes à Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (conhecida também como ECO92 ou RIO92). A Agenda 21 propõe compromissos e indica ações para a implementação do desenvolvimento sustentável.

Desde sua concepção até hoje, o conceito de desenvolvimento sustentável tem sofrido mudanças e aprimoramentos, sempre com a tendência de unir as áreas ambiental e urbana. A partir da Agenda 21, desenvolve-se então o conceito de Sustentabilidade Ampliada – que apresenta a estreita relação entre os fatores sociais e ambientais, a necessidade de tratar concomitantemente os problemas ambientais com aqueles relacionados à pobreza, e o de que a sustentabilidade é um processo, não um estado permanente (Innecco op.cit.).

Dentro do conceito de sustentabilidade ampliada passa-se a desenvolver outras dimensões, fixando-se a ponte entre o ambiental e o urbano, na busca de uma melhor qualidade de vida das pessoas. Essas dimensões são: a sustentabilidade ecológica, ambiental, social, política, econômica, demográfica, cultural, institucional e a espacial (Ministério do Meio Ambiente/PNUD, 2000). Como se vê, a discussão sobre desenvolvimento sustentável perpassa por todos os aspectos de uma sociedade.

POLÍTICAS PÚBLICAS

Planejamento do Desenvolvimento Urbano

Entendendo então, o meio ambiente como abrangente à cidade, devemos ter em mente que as políticas públicas adotadas terão um efeito negativo ou positivo em relação ao desenvolvimento sustentável da mesma. Diversos mecanismos foram criados para facilitar, organizar e fortalecer a implementação dessas políticas.

Xavier (1992) cita o planejamento do desenvolvimento urbano como um dos caminhos viabilizadores dos princípios do desenvolvimento sustentável, na medida em que incorpora às suas técnicas e instrumentos a proteção do ambiente local, em todos os assuntos de interesse local, como tributação, serviços, ordenamento do território e proteção ao patrimônio cultural e ambiental.

A administração pública, especialmente a municipal, conta hoje com diferentes meios, leis e auxílios para o planejamento e execução de uma política de desenvolvimento sustentável para seu município, alguns dos quais citamos rapidamente abaixo.

Plano, Projeto, Programa, Estratégia

Nuno Portas (1996) nos apresenta esses quatro conceitos muito usados hoje em dia. O autor se refere a Plano como algo que nas últimas décadas se tornou vago, asséptico e neutro, tendo sentido apenas na medida em que haja que responder a um alto grau de incerteza na sociedade que não tenha muita base para definir, de uma forma objetiva, os seus parâmetros. Ele se refere então, aos planos diretores municipais como omissos em relação ao “quando”, “quem” e “de que forma” se fazem as coisas – pois o poder público não é mais o detentor da maioria das iniciativas e do investimento.

Projeto, ainda segundo seu raciocínio, já seria “inimigo da incerteza”. Não seria possível fechar um projeto tendo algum grau de incerteza, necessitando este de um programa preciso.

Programa é o que define a passagem do plano ao projeto, e Estratégia, segundo concepções mais modernas, é o programa do plano, ou seja, a escolha do modo de conseguir chegar aos fins, quais os recursos potenciais e utilizáveis, em um ambiente de incerteza.

Estatuto da Cidade

Estatuto da cidade é como é chamada a Lei Federal 10.257 de julho de 2001, que vem regulamentar a Política Urbana disposta na Constituição Federal de 1988, fazendo retornar à

discussão o plano diretor, avançando em disposições sobre o meio ambiente urbano. Segundo Rezende (op.cit.), no Estatuto da Cidade aparece pela primeira vez o conceito de sustentabilidade em um texto legal de nível federal que dispõe sobre política urbana, inserindo a preocupação ambiental junto à preocupação com a política urbana. Nele estão listados os principais instrumentos de política urbana de que dispõem o poder público e a sociedade para o gerenciamento das cidades. O Estatuto da Cidade confirma e amplia o espaço constitucional garantido aos municípios no controle do processo de desenvolvimento urbano, regulamentando os instrumentos urbanísticos e criando outros (Fernandes, op.cit.).

Cabe salientar algumas das diretrizes gerais desta lei, dispostas no capítulo 1:

- esta Lei estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol (...) do equilíbrio ambiental;
- garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;
- planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;
- adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do município e do território sob sua área de influência;
- proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

Plano Diretor

Obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes desde a Constituição de 1988, o Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano. Xavier (op.cit.) nos lembra, entretanto, a importância de suas normas serem aplicáveis e abrangentes a todo o território municipal. Inicia-se assim, a discussão sobre o direito à cidade, entendido como o direito à terra urbana, ao saneamento e sobre o meio ambiente urbano (Rezende, 2003).

As leis referentes ao plano devem abarcar, entre outros, o zoneamento, o perímetro urbano, o uso e ocupação do solo, obras, posturas, saúde e saneamento, configurando uma forma de garantir ao solo urbano, sua função social e de proteção ao meio ambiente.

Lei Orgânica Municipal

A lei orgânica municipal está para o município, assim como a Constituição Federal está para o país, pois a Lei Orgânica Municipal é a lei máxima do município. Segundo a Constituição Federal de 1988, o Município possui autonomia para legislar em termos municipais. O município possui ainda, o dever de contribuir para a preservação do meio ambiente e planejamento urbano. Pode, inclusive, legislar, desde que haja interesse local. Nesse sentido a lei orgânica contém instrumentos relativos aos interesses do município (Slovinski, 2003).

O CASO DE NITERÓI: ALGUNS ASPECTOS DO CAMINHO NIEMEYER

O Município de Niterói, hoje inserido no núcleo da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, é o segundo de maior importância na hierarquia urbana do Estado. Segundo

dados do último censo do IBGE, de 2000, obtidos através da Secretaria Municipal de Ciência e Tecnologia (SECITEC/PMN), são 459.451 habitantes, com 96,45% da população acima de 15 anos alfabetizada, com uma renda média dos chefes de família ganhando 11,5 salários mínimos, 97% do lixo coletado, 100% dos domicílios com água tratada e 70% com rede de esgoto. Como se vê, os índices são animadores, o que estatisticamente coloca a cidade como o 1º município em IDH-M (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) do estado e a 4ª do país entre as cidades com mais de 200 mil habitantes (Fonte: PNUD, IPEA & IBGE – 1998).

Aqui analisaremos na cidade de Niterói, principalmente questões relacionadas a alguns aspectos de seu planejamento urbano e do projeto Caminho Niemeyer.

O Caminho Niemeyer

O Caminho Niemeyer foi instituído pela Lei nº 1604 de 30 de outubro de 1997, na qual se insere como Área de Especial Interesse Urbanístico, Paisagístico e Turístico, no perímetro da orla marítima da Cidade. É um conjunto de intervenções do arquiteto brasileiro Oscar Niemeyer, ligando o Centro da cidade ao bairro da Boa Viagem onde está o MAC. Dentre as obras temos, já inauguradas o Museu de Arte Contemporânea (MAC), a praça Juscelino Kubitschek e o Memorial Roberto Silveira. Estão sendo construídos o Centro Petrobras de Cinema, o Teatro Popular e a Fundação Oscar Niemeyer. Em fase de projeto, temos a nova Estação das Barcas, duas catedrais, uma católica e uma batista, uma capela sobre o mar e o Oceanário.

Embora seja, inegavelmente, um projeto de grande porte que poderá projetar Niterói em termos de turismo, alguns aspectos podem ser discutidos em relação ao mesmo e a sustentabilidade da cidade.

Em relação ao artigo de Portas (op.cit.), há um parágrafo que me remete à este projeto, pela dimensão que ele vem tomando – pois, se começou com alguns prédios, aos poucos vem incorporando novas idéias ao projeto original, como um centro de convenções, uma arena multiuso e um espaço para feiras e eventos, que serão criados na Concha Acústica pelo mesmo arquiteto (Medeiros, 2003). Diz Nuno Portas que:

“no período modernista, a arquitetura ambicionava ter na mão a chave da visão total da cidade como projeto. Em grande parte, depois da Carta de Atenas, a cidade seria o resultado de uma ambiciosa “implosão” do projeto arquitetônico: ou mesmo de implosão aos bocados, por grandes ensembles, centros ou bairros individualizados por arquitetos, quando não era a implosão da cidade toda. O ideal, aquilo que os arquitetos gostavam sem constrangimento de preexistência era fazer uma cidade nova. (...) essa cidade por “implosão” da arquitetura, que parecia consensual em 1950, não é mais consensual hoje. (...) A imagem que se dá a Carta de Atenas, de uma cidade toda coerente, mas baseada na expressão individual e pessoal do arquiteto autor, não é mais possível” (p.31).

Caminho Niemeyer e o Desenvolvimento Sustentável

A busca pelo desenvolvimento sustentável, como já dissemos, passa pelo planejamento das cidades, utilizando-se dos diversos meios disponíveis nas leis e em comum acordo com a sociedade, através da participação de todos. Enxergando a cidade como um grande ecossistema urbano, com suas interrelações e seu equilíbrio próprio, deve-se levar em conta as diversas dimensões da sustentabilidade, citadas anteriormente, e traçar planos e projetos que possam ser efetivados sem ferir os limites de sustentabilidade da cidade e das áreas naturais adjacentes – visto haver uma íntima inter-relação entre elas.

Segundo as definições de Portas, podemos considerar o Caminho Niemeyer um projeto, pelo grau de certeza, de planejamento das ações e do programa definido (mesmo que

em mutação) que tem. Porém, devemos ter em mente que, segundo o mesmo autor, um projeto urbano “não é de modo nenhum um truque para chegar depressa do zoneamento à forma, para efeitos políticos ou para efeitos de marketing com arquitetos famosos” (Portas, op.cit., p. 35).

Aqui analisaremos certos tópicos contemplados no projeto em questão, relacionando-os aos conceitos de equilíbrio no ecossistema urbano e desenvolvimento sustentável.

Transportes

No caso dos transportes, por exemplo, Herculano (op.cit.) nos faz uma colocação muito pertinente, comentando artigo de Fernando Henrique Cardoso, quando este dá como exemplo de progresso na inclusão social no Brasil, o aumento no consumo de gasolina:

“o que é duvidoso, pois este aumento pode significar também o incremento dos engarrafamentos estressantes, bem como o aumento da poluição urbana etc. em um país onde a boa qualidade do transporte deveria ser mensurada através da qualidade dos serviços da rede de coletivos disponíveis, principalmente da rede sobre trilhos”

Em relação à Niterói, o complexo arquitetônico analisado recebeu uma garagem subterrânea. Analisando a tendência das cidades – e Niterói não foge às regras – de inchaço e saturação do trânsito, esta garagem, ao meu ver, vai na contramão de uma política de desenvolvimento sustentável. Vai contra uma política de futuro para a cidade, visto que não há espaço físico para tantos carros, tendo hoje diversas vias que já não suportam, em determinadas horas - assim como em quase todas as cidades grandes -, a quantidade de carros. O centro da cidade também sofre com o trânsito, engarrafamentos, poluição sonora e do ar. Facilitando-se o estacionamento de carros, incentiva-se o seu uso, trazendo mais transtornos às já conturbadas vias. O melhor para a cidade, pensando-se em seu equilíbrio e sustentabilidade, seria investir em transporte coletivo de qualidade, seja ele ônibus, trem ou metrô, que poderia abranger toda a população, em contraste com a construção de uma garagem, que beneficia poucas pessoas.

Apesar disso, a prefeitura pretende construir dois outros estacionamentos subterrâneos, um deles em Icaraí e outro também no Centro - no Jardim São João, praça localizada neste bairro (Machado, 2003 e Machado e Casado 2003). A intenção, segundo a matéria, é melhorar a praça como área de lazer e “acabar com os estacionamentos em torno da Igreja de São João e nas calçadas, melhorando a locomoção de pedestres e a circulação dos veículos nas ruas próximas”.

Em Lima (2003), o engenheiro Walber Paschoal, professor de Engenharia de Tráfego e de Controle de Tráfego Urbano da UFF comenta que “há dez anos não se via em Niterói esses congestionamentos. O poder público tem que investir e incentivar o investimento em transporte coletivo, em especial barcas e metrô”, nos confirmando que a solução do transporte a longo prazo, é a racionalização do transporte público.

Igrejas?

Outra questão importante é em relação às duas igrejas, uma católica e outra batista que serão construídas. Mesmo que as igrejas sejam construídas com recursos próprios, ficam-nos diversos questionamentos: por quê igrejas? Já existem dezenas de igrejas na cidade, será que havia a necessidade de mais duas, erguidas sob solo público como “monumentos”? Além disso, qual o critério utilizado para escolherem-se estas duas? Por quê contemplar os católicos e batistas e não os fiéis das outras religiões? Não há em Niterói outras religiões? Ou a cidade e o “Caminho Niemeyer” realmente não são para todos? Se as outras religiões reclamarem seu

espaço, também ganharão terrenos para erguerem seus templos, centros ou igrejas? A destinação destas áreas para algum templo religioso, apenas poderia se justificar se tivesse caráter ecumênico.

Este aspecto fere a própria Lei Orgânica Municipal quando diz que ao Município é vedado

“estabelecer cultos religiosos ou igrejas, subvencioná-los, embaraçar-lhes o funcionamento ou manter com eles e seus representantes relações de dependência ou aliança, ressalvada, na forma da lei, a colaboração de interesse público” (CAPÍTULO III Art. 16 Inciso I)

Privado x público

Segundo Portas (op.cit.), a iniciativa pública não é mais toda poderosa no campo do planejamento, buscando parcerias na sociedade civil. Seguindo inclusive, uma tendência mundial de privatização ou ditas parcerias com o capital privado, a prefeitura de Niterói argumenta que a verba para construir o conjunto arquitetônico não sairá dos cofres públicos, mas de parceiros privados.

Quanto à isso podemos fazer duas observações: uma quanto à veracidade da informação, outra quanto à praticidade desta medida para a cidade, visto que as obras, teoricamente públicas, estarão nas mãos de agentes privados que terão o direito de explorá-las por tempo mais ou menos longo e nem sempre estes contratos são vantajosos para o poder público, no sentido financeiro, nem vantajosos para a sociedade, no sentido de uma democracia dos espaços.

A prefeitura alega apenas capital privado na construção do projeto. Porém, em diversas notícias de jornal, há a referência de investimentos vultosos por parte do poder público, como em nota em coluna do jornal O Globo-Niterói (Monteiro, 2004):

“Vem aí um caminhão de dinheiro: O governo federal despejará este ano R\$ 50 milhões em Niterói. O prefeito Godofredo Pinto diz que (...) R\$ 11 milhões servirão para a conclusão do Museu de Cinema (...)”.

Por que a prefeitura vai investir tanto em uma construção que deve ser patrocinada pela Petrobras, e que, inclusive por isso, se chamará Centro Petrobras do Cinema?

Em outro artigo (March, 2003), aponta-se a meta do prefeito atual, Godofredo Pinto, de inaugurar o teatro popular antes da campanha eleitoral. Para isso, irá utilizar R\$ 1,3 milhões de um montante de R\$ 6,3 milhões arrecadados junto ao banco Real para que este venha gerir as contas da prefeitura. Segundo o prefeito, continuam as buscas de um parceiro privado, tanto para finalizar as obras, quanto para ressarcir a prefeitura no que já foi investido. Em troca deste investimento, a empresa poderá “explorar” o teatro por 30 anos. Cabe aqui uma pergunta: isto é uma parceria, ou a privatização (ou a venda) de uma obra chamada de teatro “popular”? E outra questão: sendo um teatro popular, é condizente ter uma empresa que o “explore”? Não deveria estar nas mãos do poder público, para que este possa efetivamente - sem buscar o lucro imediato, o que uma empresa certamente o fará - produzir e divulgar cultura popular? Como se dará a democratização do espaço, com uma empresa o explorando?

No caso da garagem subterrânea (e também das outras a serem construídas), este financiamento está a cargo na NitPark - empresa que já administra os estacionamentos da cidade (Machado 2003). A obra é polêmica e o Ministério Público alega prejuízos para o município no acordo (Lima, 2003).

O Museu de Arte Contemporânea (MAC) pode ser também contestado. Sem dúvida trata-se de obra arquitetônica belíssima, famosa hoje em todo o mundo, sendo considerada, inclusive, uma das sete maravilhas do mundo, segundo a revista de turismo americana “Condé

Nast Traveller” (Augusta, 2004). Porém, devemos lembrar que é um museu, construído também com projeto de Oscar Niemeyer, em plena praia da Boa Viagem, área das mais valorizadas de Niterói, que se tornou mais valorizadas após a construção. E que abriga uma coleção particular: a Coleção Sattamini de arte brasileira moderna.

Creio que um museu tenha que ter mais do que esta função (abrigar uma coleção particular), e não ficar à mercê do colecionador, mesmo sabendo que é uma prática recorrente entre museus. Deve produzir e desenvolver a cultura local. Neste momento, há uma polêmica, pois o referido colecionador vislumbrou com a possibilidade de retirar a sua coleção do local e levá-la à outros museus. Em artigo de jornal (Araújo, 2003), sobre os investimentos no MAC, que teriam sido criticados pelo colecionador, o secretário de cultura, Marcos Gomes, diz:

“recebi as reivindicações de Satamini, inclusive as considero muito justas, e garanto: as obras não vão sair do MAC. Vamos mobilizar todos os nossos recursos para garantir que o acervo fique na cidade”.

Em outro artigo (Augusta, op.cit.), diz Sattamini que ele está insatisfeito e queixa-se da falta de recursos, e na mesma reportagem, temos a resposta do diretor do MAC, Ítalo Compofiorito, que o museu trata a coleção maravilhosamente bem, tendo inclusive restaurado dezenas de obras.

Revitalização do Centro?

Em diversas fontes, tanto da mídia impressa, quanto nas publicações da própria prefeitura (por exemplo CAMINHO, 2004), o Caminho Niemeyer é apontado como um projeto que vai revitalizar o Centro da cidade. Esta questão recorrente gera-nos uma dúvida quanto a que centro estão se referindo.

O Centro da cidade de Niterói há anos sofre com o abandono. Segundo palavras do próprio ex-prefeito, iniciador do projeto e que governou a cidade por muitos anos,

“É a revitalização do centro, que ficou largado por 25 anos. É uma área degradada, onde fizeram dois campos de pelada, um galpão e chamaram de Vila Olímpica” (Amorim, 2001).

O local onde se faz hoje o projeto realmente era uma vila olímpica, que foi deixada ao abandono até a completa desativação. Um exemplo do abandono é a falta de política de planejamento do comércio de ambulantes, o que faz com que diversas calçadas com grande fluxo de pedestres sejam tomadas de barracas, plásticos ao chão, lixo e outros obstáculos à livre circulação. Como consequência, temos também o fechamento de vários comércios, o que agrava o desemprego e a economia local. Além disso, os engarrafamentos são constantes, principalmente em períodos de maior movimento e a violência vem se agravando, entre outros problemas enfrentados pelo bairro.

Desta forma, a “revitalização” do centro passaria por uma revitalização do que já existia, não pela construção de um “novo centro”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Creio que irá acontecer o que aponta Portas (op.cit.):

“também temos casos em que o movimento de valorização da cidade nasceu de um projeto, sem que houvesse nem estratégia global explícita nem plano formal; projeto que foi mobilizador de outras coisas (...)” (p.34).

É possível que isto aconteça, com o Caminho Niemeyer sendo protagonizador de mudanças positivas na cidade, seja em forma de cultura, seja em forma de turismo ou outro. Não podemos negar a importância de projetos deste tipo. Nem a importância de ter um complexo arquitetônico de Oscar Niemeyer, cujas obras são reconhecidas mundialmente e de grande beleza.

Porém, os aspectos aqui analisados deveriam ser revistos e replanejados como forma de encaminhar este processo de mudança na direção de um desenvolvimento sustentável para todos. Diversos aspectos do planejamento da cidade como um todo, e do projeto referido em especial, nos faz pensar que talvez esta mudança não seja universal, nem estejam contribuindo, de fato, para a construção de uma cidade sustentável. Todas as dimensões da sustentabilidade (apontadas anteriormente) devem ser contempladas no planejamento de uma cidade, ou de planos e projetos para esta, podendo haver consequências para o equilíbrio do ecossistema urbano.

Um aspecto importante, por exemplo, apontado por Xavier (1992), é que na formulação das políticas municipais, deve ser evitada a concentração de investimentos públicos em determinadas áreas em detrimento de outras, o que conduz à valorização excessiva do solo, dificultando o acesso à terra urbana e favorecendo os processos de favelização e periferação o que já vem ocorrendo em Niterói.

Este caso nos remete à idéia apontada em Portas (op.cit.), de “cidade partida”, com a qual, ao meu ver, podemos definir Niterói, que está criando zonas mais ou menos “partidas”: áreas de separação e de segregação pelo intenso investimento (como na região abrangente do Caminho Niemeyer e em certos bairros mais “nobres”) e áreas onde os investimentos são ínfimos perto daqueles. Não nos parece que o projeto analisado servirá de “ponte” entre as duas “cidades”, mas de maior separação entre elas, inclusive do próprio “centro antigo”.

Sobre outra questão que afeta a cidade, podemos dizer que o adensamento e a verticalização do ambiente construído descaracteriza bairros e afeta a qualidade de vida das populações, porém estes aspectos são considerados apenas como questões restritas às discussões do urbanismo, não do ambientalismo (Rezende op.cit.). Talvez até por este motivo, a verticalização de certos bairros acontece sem nenhuma resistência, embora em Niterói, com a elaboração dos Planos Urbanísticos Regionais (PUR), houve grandes movimentos em certos bairros mais nobres – como São Francisco e na Região Oceânica – contra o aumento indiscriminado do gabarito que o poder público tentou impor com a aprovação dos PURs. Estes bairros tiveram sucesso, ainda que temporário ou parcial, enquanto outros continuam com adensamentos de prédios e conseqüente população, sem os investimentos adequados em infra-estrutura.

Em bairros, por exemplo, em que o sistema viário já está no seu limite, com engarrafamentos constantes e poluição crescente, vê-se a construção de novos prédios residenciais, sem o devido acompanhamento da infra-estrutura necessária para receber os novos moradores. Retornando à noção de ecossistema urbano, se já há um desequilíbrio em certos aspectos, estes não devem ser aprofundados em nome de um desenvolvimento ou de uma especulação imobiliária, sob o risco de tornar-se insustentável.

Se por um lado há aspectos positivos neste projeto denominado Caminho Niemeyer, como o incentivo ao turismo, por outras razões aqui discutidas – priorização do transporte individual, aumentos de gabaritos, investimentos maciços em áreas mais nobres em detrimento de outras, discriminação religiosa, entre outros aspectos – creio que o planejamento urbano da cidade de Niterói direciona-se contra a idéia do desenvolvimento

sustentável, desenvolvimento que deve olhar para o futuro, trazendo qualidade de vida para a população de forma indiscriminada. Situação que em um futuro não muito distante, se fará refletir em perda da qualidade de vida da cidade como um todo, com o aumento do caos no trânsito, saturação dos serviços públicos, violência e todos os aspectos negativos de uma cidade grande que soube inchar, mas não soube planejar o crescimento.

BIBLIOGRAFIA

AMORIM, C. **Caminho Niemeyer sob nova direção.**

<http://jbonline.terra.com.br/jb/papel/cidade/2001/07/10/jorcid20010710004.html>. 10 de julho de 2001.

ARAÚJO, F. “MAC: Prefeitura garante acervo de Sattamini”. *In Jornal O Fluminense*. Niterói, 30 de dezembro de 2003, p.6.

AUGUSTA, R. “O MAC sem Sattamini?”. *In O Globo-Niterói*, 11 de janeiro de 2004, p.7.

COMISSÃO Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. **Nosso Futuro Comum**. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1988.

COSTA, Heloisa Soares de Moura. Desenvolvimento Urbano Sustentável: Uma Contradição de Termos? *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Nº 2, Março, 2000.

FERNANDES, E. “Desenvolvimento sustentável e política ambiental no Brasil: confrontando a questão urbana”. In FERNANDES, E. & RUGANI, J. **Cidade, Memória e Legislação. A preservação do patrimônio na perspectiva do direito urbanístico**. Belo Horizonte: IAB-MG, 2002.

HERCULANO, S.C. “A qualidade de vida e seus indicadores”. *In Herculano, S.C. et al (org.). Qualidade de Vida e Riscos Ambientais*. Niterói: Eduff, 2000.

INNECCO, L.O.; ROCHA M.M.F.; DIB-FERREIRA D.R. & FERREIRA, A.D. **Desenvolvimento urbano sustentável – aspectos gerais**. Trabalho final da disciplina “Desenvolvimento Sustentável”. Curso de Pós-Graduação em Ciência Ambiental da Universidade Federal Fluminense, 2003.

LIMA, L. de. “Excesso de carros nas ruas”. *In Jornal O Fluminense*. Niterói, 14 de dezembro de 2003, p. 3.

LIMA-E-SILVA, Pedro Paulo de, et al. **Dicionário Brasileiro de Ciências Ambientais**. Rio de Janeiro: Thex Ed., 1999.

MACHADO, A. “Garagem subterrânea: tudo pronto para inauguração”. *In Jornal O Fluminense*. Niterói, 24 de abril de 2003, p. 5.

MACHADO, A. E CASADO, R. “Nova Garagem subterrânea”. *In Jornal O Fluminense*. Niterói, 27 de abril de 2003, p.3.

MARCH, R. “Verba vai para o teatro popular”. *In Jornal O Fluminense*. Niterói, 28 de dezembro de 2003, p. 5.

MEDEIROS, R. “Complexo terá novos prédios”. *In Jornal O Fluminense*. Niterói, 11 de maio de 2003, p. 6.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE / PNUD. **Agenda 21 Brasileira: bases para discussão**. Brasília, 2000.

MONTEIRO, G. “Vem aí um caminhão de dinheiro”. *In O Globo-Niterói*, 11 de janeiro de 2004, p. 5A.

NEVES, Estela & TOSTES, André. **Meio Ambiente: Aplicando a Lei**. Petrópolis: Vozes, 1992.

PORTAS, Nuno. “Urbanismo e sociedade: Construindo o Futuro”. *In PINHEIRO MACHADO, D.B. e VASCONCELLOS, E. M. (Orgs.). Cidade e Imaginação*. Rio de

Janeiro: UFRJ/FAU/PROURB, 1996, p.30-39.

CAMINHO Niemeyer vai revitalizar o Centro. *in* **PREFEITURA para todos Informa**. Informativo da Prefeitura Municipal de Niterói – Maio, 2004.

REZENDE, Vera F. “Política urbana ou política ambiental: da Constituição de 88 ao Estatuto da Cidade”. *In* RIBEIRO, L. C., CARDOSO, A. L. (orgs.). **Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do Estatuto da Cidade**. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2003.

SLOVINSKI, L.M. "Lei Orgânica Municipal". *In* **Revista Municipal** - http://www.revistamunicipal.com.br/artigos/artigo_ler.php?codigo=7, 13 de agosto de 2003.

SECITEC/PMN. <http://www.secitec.niteroi.rj.gov.br/>

STEINBERGER, M. “A (re)construção de Mitos – Sobre a (In)Sustentabilidade Do (No) Espaço Urbano”. *In* ANPUR (Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional). **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, número 4, maio de 2001.

VELASCO, Sírio Lopez. “Como Entender e Viver o Meio Ambiente?”. **Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental**. Universidade Federal do Rio Grande, Vol. 03, julho/agosto/setembro de 2000.
(<http://forrester.sf.dfis.furg.br/mea/remea/vol3/vol3n1.htm>)

XAVIER, Helia Nacif. **Município, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente**. Rio de Janeiro, RJ. Ed. IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal, 1992).

LEIS:

Lei 6938, 31/08/1981 – Política Nacional do Meio Ambiente
Constituição da República Federativa do Brasil, 1988
Lei Orgânica de Niterói
Estatuto da Cidade (<http://www.estatutodacidade.com.br/>)