

“CIDADES SUSTENTÁVEIS” NO PLANO DO DISCURSO E DA AÇÃO: O RIO DE JANEIRO COMO ESTUDO DE CASO

Ilan Culperstein

INTRODUÇÃO

Os conceitos de cidade “sustentável”, “resiliente”, “inteligente”, “verde” e outras variações têm cada vez mais permeado a teoria e prática atuais de planejamento urbano e políticas públicas urbanas. Este discurso, embora bastante rico em suas definições e debates, pressupõe uma forma relativamente uniforme de política urbana balizada na priorização de uma gestão técnica, com enfoque em inovação tecnológica, eficiência na utilização de recursos, *branding* de cidades competitivas e parcerias público-privadas (Acselrad, 2009). Este discurso tem caracterizado a crescente inserção de cidades como atores transnacionais na governança global do clima.

Este artigo tem por norte identificar o discurso da sustentabilidade aplicado ao planejamento urbano e a inserção das cidades brasileiras no regime climático global através destes conceitos. A primeira parte traça um breve histórico do conceito de sustentabilidade, desde sua concepção em 1987, e do tema das mudanças climáticas na agenda internacional e brasileira. A segunda parte tratará da sustentabilidade urbana como ponto de interseção entre o processo de urbanização global e a crescente relevância de novos atores transnacionais no regime de mudanças climáticas. Para traçar como o discurso da sustentabilidade urbana é traduzido na prática, algumas políticas urbanas da cidade do Rio de Janeiro serão utilizadas como caso de estudo.

O SURGIMENTO DO “DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL”

O discurso do desenvolvimento sustentável começa a ganhar maior espaço a partir da década de 1990, acompanhando a conscientização mundial sobre a degradação ambiental e a necessidade de ação coordenada para tópicos tão variados como a gestão de resíduos tóxicos nos oceanos, o buraco na camada de ozônio, a desertificação e as mudanças climáticas antropogênicas. Não por acaso, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, considerada um marco na governança global ambiental se deu na cidade do Rio de Janeiro em 1992. Esta data é comumente celebrada como um divisor de águas, em que tanto países em desenvolvimento quanto países desenvolvidos admitem a necessidade de se conciliar os objetivos, até então tidos como opostos, de desenvolvimento socioeconômico e preservação ambiental. Embora esta conciliação ainda seja complexa e problemática, ela se deu através do conceito de desenvolvimento sustentável, cunhado pelo Relatório *Our Common Future* (também conhecido como Relatório Brundtland) da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento como “desenvolvimento capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das futuras gerações. É o desenvolvimento que não esgota os recursos para o futuro” (ONU, 1987) [tradução do autor].

Assim, o conceito de desenvolvimento sustentável, ou sustentabilidade, procura harmonizar o desenvolvimento econômico com a conservação ambiental. Apesar da força de tal ideia até então inovadora, ela rapidamente atraiu críticas embasadas e ponderadas (Agarwal & Narain, 1991; Adams, 2008). Entre elas, destacam-se a falta de definição de “necessidades” tanto para esta geração quanto para próximas (Adams, 2008), a priorização da justiça intergeracional em prol de um conceito de justiça intrageracional, naturalizando assim as disparidades e desigualdades das gerações atuais, a separação entre natureza e o homem (Forsyth, 2003), o tom demasiadamente economicista à custa da despolitização do debate desenvolvimentista (Hulme, 2009) entre outras. Não obstante tais ponderações, o conceito se tornou unânime no discurso ambiental global, sendo adotado tanto por países industrializados como por países do Sul Global (Dryzek, 1997).

No mesmo período, o entendimento de que a emissão de certos gases (dióxido de carbono, monóxido de carbono, metano, vapor d’água, entre outros) decorrentes de ações humanas como o uso de combustíveis fósseis, mudanças

de uso do solo, desmatamento e decomposição de resíduos criava um efeito estufa no planeta, que por sua vez levava ao aquecimento do planeta, se tornava cada vez mais estabelecido e disseminado. Assim, na mesma conferência, em 1992, foi criada a Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças do Clima (UNFCCC em inglês), marcando o primeiro esforço para o estabelecimento de um tratado e um regime global para o tema, seguindo os moldes do regime sobre o ozônio, tido como um caso de sucesso de concertação entre Estados para a solução e prevenção de um problema ambiental global.

A engenharia do regime climático estabelecida tanto no Rio quanto nas reuniões posteriores da UNFCCC pressupõe a cooperação entre Estados como atores principais do regime, com os países desenvolvidos assumindo metas rígidas em um primeiro momento que seriam seguidos pelos países em desenvolvimento em um segundo momento, obedecendo assim a premissa do direito ao desenvolvimento dos países mais pobres. Além disso, os instrumentos de mercado também foram priorizados como as ferramentas mais eficazes para o sucesso do regime, decisão esta compatível com o pressuposto neoliberal da época, do mercado como espaço mais apropriado e eficiente para o alcance de metas sociais (Heynen, 2007).

Este discurso aplicado ao planejamento urbano levou ao conceito de “cidades sustentáveis”, que pressupõe uma gestão do espaço urbano que incorpore questões ambientais, o uso eficiente de recursos e a ações de mitigação de emissões de gases de efeito estufa tanto quanto de adaptação aos impactos das mudanças climáticas.

O Brasil tem sido historicamente um líder nas negociações climáticas, como um dos mais importantes atores por ter em seus limites territoriais a maior parte da Amazônia, a maior floresta primitiva do mundo, e por ter uma matriz energética considerada bastante limpa, devido ao amplo uso de energia hidrelétrica e biocombustíveis desde a década de 1970. Além disto, a postura balizada na diferenciação entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento tornou o Brasil líder do G77+China, o maior grupo de países em desenvolvimento no âmbito das negociações do clima (Viola, 2002).

CIDADES E A GOVERNANÇA CLIMÁTICA GLOBAL

o processo de urbanização emergiu como um dos mais importantes temas da política internacional. Pela primeira vez, o número de pessoas vivendo em

áreas urbanas ultrapassou a população rural mundial (Mitlin & Satterthwaite, 2010). De acordo com a ONU, estima-se que a população mundial crescerá em 3 bilhões até 2050, especialmente em países em desenvolvimento na África e Ásia. A concentração populacional e a demanda por recursos decorrentes deste processo tornam as cidades atores cruciais na governança do clima. Por um lado, as cidades são altamente vulneráveis aos impactos das mudanças climáticas, incluindo enchentes, ondas de calor, doenças transmitidas pela água, aumento do nível do mar, secas, entre outros. Novamente de acordo com a ONU, 39 das 63 áreas urbanas com mais de 5 milhões de habitantes estão localizadas em áreas de risco, o que é exacerbado pela localização da maioria destas áreas junto à costa marítima (Johnson et al., 2015).

Por outro lado, as cidades hoje são responsáveis por cerca de 75% das emissões globais de gases do efeito estufa, apesar de ocupar apenas cerca de 2% do território terrestre (Mitlin & Satterthwaite, 2010). A pegada ecológica das cidades, através de sua demanda por água, energia, recursos naturais, ultrapassa seus limites e causa impactos profundos em áreas distantes do mundo, responsáveis pela provisão de tais bens.

Desta maneira, cidades se tornam atores centrais na governança climática, tanto em relação a impactos climáticos sofridos e a decorrente necessidade de adaptação a tais mudanças, como em relação à necessidade de mitigação das emissões de gases de efeito estufa decorrente das mais variadas atividades urbanas incluindo o transporte, geração e destinação final de resíduos, energia, construção, entre outras.

É premente, portanto, que as cidades sejam incorporadas à governança global do clima, fato este que ainda está em processo de consolidação. O regime de mudanças climáticas, seguindo a teoria inicial de regimes internacionais, colocava os Estados como atores centrais e mais importantes dos processos de concertação internacional. No entanto, com o passar do tempo, atores transnacionais – empresas, atores estatais subnacionais, sociedade civil, grupos indígenas – passaram a ganhar cada vez mais relevância nas negociações (Bulkeley, 2014). Entre estes atores transnacionais, cidades têm ocupado um espaço cada vez maior nas discussões e soluções para a questão climática.

O Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC em inglês), órgão científico-político afiliado a UNFCCC e reconhecido como maior autoridade epistemológica na questão de mudanças climáticas já vem apontado em seus relatórios a importância das cidades tanto nas questões de mitigação

e adaptação como no poder estratégico de decisões locais sobre uso do solo, construções e transporte, áreas políticas geralmente sob jurisdição municipal. Entretanto, os fatores que afetam o engajamento urbano em processos de políticas climáticas ainda são pouco compreendidos. Não obstante os casos em que cidades têm sido capazes de fomentar inovações locais, compromissos políticos às mudanças climáticas ainda figuram como tema de baixa prioridade na agenda de políticos e de planejadores urbanos, refletindo o desafio de se priorizar mitigação e adaptação diante de outras necessidades urbanas mais “urgentes” como habitação, transporte e gerenciamento de resíduos.

Outro tema correlato são os fatores que determinam as inovações em políticas públicas para o clima em ambientes urbanos. Cidades funcionam como locais de experimentações, onde novos planos, códigos e investimentos em infraestrutura têm sido usados para diminuir a redução de emissão de gases de efeito estufa e melhorar a resiliência aos impactos das mudanças climáticas. Assim, cidades assumem um papel crucial na sua habilidade de decidir sobre o uso do solo e de recursos, a provisão de serviços e a regulação de habitação, transporte e indústria. Um terceiro tema que emerge de uma breve reflexão são as formas que as cidades têm encontrado atualmente para utilizar e absorver o discurso das mudanças climáticas para justificar diferentes abordagens ao planejamento urbano. Há hoje uma crescente literatura que sugere que cidades e coalizões urbanas transnacionais têm cada vez mais usado a linguagem da UNFCCC para justificar novas formas de política e de investimentos. É importante ressaltar, no entanto, que a disseminação deste discurso e de normas referentes às mudanças climáticas no âmbito político é ainda desigual, refletindo disparidades de tamanho, capacidade e liderança, além da influência de diferenças geográficas, econômicas e sócio-políticas entre cidades (Lee, 2015).

A criação de alianças transnacionais urbanas, como a *C40 Cities Climate Leadership Group* (C40) e o *International Council on Local Environmental Initiatives* (ICLEI), suscita novas questões a respeito da posição de cidades no regime global de mudanças climáticas. O ICLEI, fruto da primeira onda de redes de cidades na década de 90, reúne mais de mil cidades de diferentes tamanhos no mundo e tem regras de adesão mais flexíveis. A estratégia escolhida pelo ICLEI foi de manter os compromissos ao mínimo possível, permitindo assim maior flexibilidade das cidades-membro. O resultado desta estratégia foi que o ICLEI é marcado por uma divisão entre um núcleo relativamente pe-

queno de cidades pioneiras com alto engajamento em inovações em políticas climáticas e um vasto grupo de cidades que não necessariamente traduzem os seus compromissos em ação, enxergando a participação na rede em si e o conseqüente “carimbo” como maiores vantagens oferecidas pelo ICLEI (Johnson et al., 2015).

A C40, fundada em 2005, visa a criar uma rede de megacidades e de cidades comprovadamente inovadoras comprometidas com o combate às mudanças climáticas, onde estas possam intercambiar conhecimento a respeito de soluções divididas em diferentes iniciativas, incluindo energia, resíduos, adaptação, financiamento, transporte e planejamento urbano sustentável. A rede hoje conta com 82 cidades nos diferentes continentes das quais quatro são brasileiras: Curitiba, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. É importante ressaltar que apesar de a rede ter iniciado com uma maioria de cidades do Norte Global, desde 2013 o presidente da rede é o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes. Durante a sua gestão, a rede estabeleceu como prioridade uma estratégia de crescimento em países em desenvolvimento, especialmente China, Índia e África subsaariana.

URBANIZAÇÃO E SUSTENTABILIDADE NO BRASIL: O CASO DO RIO DE JANEIRO

seguinte as tendências globais, a urbanização brasileira se deu de forma rápida e em grande parte desordenada nas décadas seguintes ao pós-guerra. Enquanto em 1945, a população urbana representava 25% da população nacional, no início de 2000, este número era de 82% do total de 169 milhões (Acsehrad, 2009, p. 7). Além disto, a urbanização seguiu a tendência de centralização, com mais de um terço da população habitando as nove maiores áreas metropolitanas do país. É nestas áreas que os problemas dessa rápida urbanização mais se manifestam, desde a violência, a falta de infraestrutura, a desigualdade social e carência de serviços básicos como transporte e saúde. Estes desafios socioeconômicos e a questão ambiental andam lado a lado de forma inexoravelmente correlata. A falta de transporte público e o incentivo ao modelo de transporte baseado no automóvel privado rapidamente entupiu as estradas e poluiu o ar, relegando o transporte público a segundo plano. O aumento dramático do consumo decorrente da nova sociedade urbana industrial trouxe um aumento igualmente dramático da quantidade de resíduos expelidos pelas cidades, criando problema de destinação, saúde e equidade

social nos locais, comumente chamadas de lixões, para onde estes resíduos eram levados.

O Rio de Janeiro apresenta todas as características citadas acima, exemplificando assim os desafios da confluência entre uma rápida urbanização e as mudanças climáticas. Como segunda maior cidade do país, tanto em população como produção econômica, o Rio de Janeiro foi forte polo de atração de migração de regiões mais pobres do país na segunda metade do século XX. O crescimento desordenado e o relativo abandono a que a cidade foi sujeita após deixar de ser capital nacional em 1960 com a inauguração de Brasília, acelerou o processo de favelização de áreas do Rio de Janeiro, sobretudo na Zona Norte, historicamente ignorada pela liderança política em prol da mais afluyente Zona Sul. Assim, ao adentrar o século XXI com mais de seis milhões de habitantes, o Rio de Janeiro apresentava e em grande medida ainda apresenta graves problemas.

A cidade oferece um interessante estudo de caso por se tratar de uma das primeiras cidades a atrelar a sua identidade à questão ambiental, começando em 1992 e passando pelo evento da ONU 20 anos depois, apelidada de Rio+20. Este protagonismo fez com que a cidade fosse a primeira no Brasil a passar uma política municipal de mudanças climáticas como lei em 2012, estabelecendo metas de redução de emissão de gases de 8% do emitido em 2005 até 2012, 16% até 2016 e 20% até 2020. De acordo com o inventário, as maiores fontes de emissões do município são o transporte (31%), geração de energia (12%), indústria (11%) e resíduos e efluentes (10%). A cidade foi também a primeira a assinar e alcançar total conformidade com o Pacto dos Prefeitos, um compromisso global de prefeitos para monitorar e atualizar o inventário de emissões e o plano de ação climática. Por fim, em novembro de 2015, a prefeitura anunciou o plano de tornar a cidade neutra em carbono até 2050, ou seja, promover ações que levem a zero emissões líquidas, divididas entre ações de mitigação e compensação (compra de títulos de carbono e reflorestamento). O intuito do Rio de Janeiro é se tornar a primeira cidade em desenvolvimento a se tornar membro da *Carbon Neutral Cities Alliance*, um grupo de dezessete cidades que se comprometem a alcançar a neutralidade em carbono até 2050.

A seguir, temas específicos de políticas urbanas sustentáveis no Rio serão abordados, apontando os desafios e quais soluções estão sendo implementadas para resolvê-los.

Transporte

A rápida urbanização, a falta de investimento em infraestrutura, o crescimento populacional acelerado e os incentivos fiscais federais à compra de automóveis individuais são os maiores responsáveis pelos problemas de mobilidade urbana no Rio de Janeiro. De acordo com estudo da Federação das Indústrias do Estado Rio de Janeiro (FIRJAN), entre 37 regiões metropolitanas brasileiras estudadas, o Rio de Janeiro registrou o maior tempo de deslocamento em viagens casa-trabalho-casa com uma média de 141 minutos, representando uma perda de quase 6% do PIB municipal em custo de produção sacrificada. Este elevado custo aponta dois problemas estruturais do Rio de Janeiro. Em primeiro lugar, a questão do transporte deixa claros os limites de políticas municipais de transporte visto que grande parte dos trabalhadores que fazem o movimento pendular em direção ao Rio de Janeiro vêm das chamadas “cidades-dormitórios” da Baixada Fluminense, que não oferecem postos de trabalho para a população local, que se vê obrigada a fazer a viagem intermunicipal diariamente. Esta condição somente será satisfatoriamente abordada por políticas que englobem a região metropolitana como um todo, incluindo o Rio de Janeiro e os diversos municípios próximos. A segunda questão diz respeito à concentração de postos de trabalho no centro do Rio de Janeiro, fazendo com que o movimento pendular convirja em sua maioria para uma mesma área, aumentando assim o congestionamento e pressionando os limites de capacidade dos transportes públicos. Embora sejam dois pontos diferentes, tanto a questão metropolitana como a concentração de empregos no centro da cidade, podem ser resolvidos com uma mesma política: o desenvolvimento de múltiplas centralidades na cidade. Esta solução, já priorizada pelo plano diretor da cidade, determina que novos polos de emprego, com acessibilidade, moradia próxima, áreas comerciais e serviços básicos devem ser difundidos. Esta solução, entretanto, é de longo prazo visto que demanda a ação em concerto de múltiplos órgãos e secretarias e a negociação de diferentes interesses.

Além disto, a prefeitura do Rio de Janeiro tem tomado diversas medidas para melhorar a mobilidade urbana da cidade. A construção de ciclovias, a implementação de quatro linhas de *Bus Rapid Transit* (BRTs), sobretudo nas zonas Oeste e Norte, e a construção de uma linha de veículos leves sobre trilhos (VLT) ligando o centro da cidade ao aeroporto Santos Dumont, visam a melhorar o transporte público no Rio de Janeiro. Os governos municipal

e estadual, responsáveis pela expansão da rede do metrô para a Zona Oeste, têm noticiado com grande alarde que quando todos estes projetos estiverem prontos, a cidade do Rio de Janeiro estará totalmente conectada por múltiplas modalidades de transporte público pela primeira vez. Algumas questões, entretanto, seguem em aberto como a unificação dos bilhetes e o impacto sobre o tempo médio de viagens, que provavelmente continuará alto sem a criação de novas centralidades espalhadas no município.

Resíduos

O Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos, instituído pela prefeitura do Rio de Janeiro em 2013 norteia as atuais políticas municipais no setor. Vale notar que o maior lixão da América Latina se encontrava em Gramacho, Duque de Caxias, para onde era destinada a maior parte dos resíduos sólidos do município do Rio de Janeiro. Em 2011, quase 10 mil toneladas de lixo eram destinados para o local, onde não havia nenhum tipo de tratamento ou medidas de segurança, o que levava a combustões espontâneas, derramamento de chorume para os manguezais e para a Baía de Guanabara e emissões de metano, um dos mais agressivos gases de efeito estufa, decorrente da decomposição de resíduos orgânicos. Em junho de 2012, o lixão foi oficialmente fechado e uma empresa privada, a Gás Verde S.A. ganhou a concessão para gerenciar o aterro de Gramacho, onde atualmente há mais de duzentos poços de biogás, estações de tratamento de chorume, queima de metano e um projeto de recuperação de manguezais vizinhos. Para suprir a demanda por um aterro, foi construído o Centro de Tratamento de Resíduos de Seropédica, em município vizinho ao Rio de Janeiro, onde foi instalado um aterro sanitário com tecnologia avançada. O aterro, que recebe diariamente cerca de 10 mil toneladas de resíduos, conta com tripla camada de proteção com sensores para evitar a contaminação do solo e da água, tratamento de chorume e queima de metano.

Um dos desafios que a Companhia de Limpeza Urbana (Comlurb) ainda enfrenta é a relativamente baixa quantidade de resíduos reciclados e a também baixa quantidade de resíduo orgânico utilizado para compostagem. Atualmente, a estação de transferência do Caju é a única com maior capacidade de separação de resíduos, com separação e preparação diária de cerca 250 kg de resíduos para reciclagem e de 250 a 300 toneladas por mês de produção de composto a partir de resíduos sólidos. Novas tecnologias estão sendo estuda-

das para aumentar tanto o percentual de material reciclado quanto de resíduo orgânico utilizado para compostagem a fim de atingir a meta da Comlurb de diminuição de 25% do volume de resíduos destinados ao aterro sanitário até 2018. Estas soluções devem levar em conta a complexidade social do tema de resíduos na cidade, marcada pela atuação de cooperativas de catadores de lixo, que separam o material reciclável do material orgânico. Neste caso, não será suficiente apenas avaliação técnica de soluções tecnológicas, mas uma avaliação que inclua também as questões sociais associadas à gestão de resíduos.

Eficiência Energética

O município do Rio de Janeiro ainda não possui uma política de eficiência energética. No entanto, a concessionária de transmissão de energia elétrica, Light, promove projetos de eficiência energética na cidade de acordo com a legislação vigente que determina que concessionárias devem investir 0,5% de sua receita operacional líquida anual no desenvolvimento de programas para o incremento da eficiência energética através de projetos executados em instalações de consumidores. Nestes projetos, com apoio da C40, o município substituiu cerca de 30 mil lâmpadas de semáforo (cerca de 60% do total) por equipamento LED, reduzindo em até 90% o consumo de eletricidade e consequentemente as emissões de gases de efeito estufa. Além dos semáforos, treze projetos de eficiência energética foram implementados pela Light em instalações municipais até 2015, totalizando R\$ 44,3 milhões de reais. Entre estes projetos, destacam-se a troca de pontos de iluminação em 36 escolas e quatro hospitais municipais e a substituição de mais de 100 mil pontos de iluminação pública por tecnologia mais eficiente.

O município carece, no entanto, de dados detalhados sobre grandes consumidores de energia elétrica e de uma política abrangente de eficiência energética que inclua não somente troca de pontos de iluminação, mas incentivos para painéis solares, aquecedores solar-térmicos de água e noções de arquitetura que privilegiem a redução do consumo de energia. Para tanto, a Prefeitura, em parceria com instituições internacionais, está buscando a melhor forma de formular uma política de eficiência energética mais abrangente. A implementação da legislação de construções verdes “Qualiverde” – que fornece incentivos e regras relativas à gestão de água, eficiência energética e desempenho térmico em novas construções – é elemento crucial de tal política. A Lei de

Benefícios Fiscais, que se encontra em tramitação na Câmara dos Vereadores, busca viabilizar os benefícios para os projetos Qualiverde.

Resiliência

Em janeiro de 2015, o prefeito Eduardo Paes lançou o projeto Rio Resiliente, responsável por gerir os projetos e políticas de resiliência para a cidade do Rio de Janeiro. Segundo o conceito apresentado pelo Diagnóstico e Áreas de Foco do Rio Resiliente, resiliência pode ser definida como *“a capacidade de indivíduos, comunidades, instituições, empresas e sistemas se adaptarem e crescerem para sobreviver, não importando que tipo de estresses e choques venham a experimentar”* (Rio de Janeiro, 2015). Assim, resiliência é um conceito abrangente que inclui riscos geológicos, climáticos, econômicos e sociais. Assim, apesar de não se limitar somente a este tema, o Rio Resiliente se tornou um dos órgãos mais relevantes dentro da prefeitura no que tange políticas de adaptação às mudanças climáticas. A proposta do Rio Resiliente é trabalhar em conjunto com os diversos órgãos e secretarias da prefeitura e parceiros internacionais para aumentar a resiliência da cidade aos mais variados riscos.

Após consulta a mais de vinte instituições públicas e privadas, foram identificados entre os principais riscos para a resiliência da cidade: chuvas fortes, ventos fortes, ondas e ilhas de calor, elevação do nível do mar, seca prolongada, acidentes com infraestrutura urbana, saturação da infraestrutura viária, entre outros. Após este levantamento inicial, o Rio Resiliente passou a atuar nas várias áreas identificadas. O fato de a equipe estar fisicamente sediada no Centro de Operações do Rio, um centro que monitora em tempo real os impactos sofridos pela cidade (chuvas, trânsito, acidentes, etc.) com presença de representantes de mais de vinte órgãos da prefeitura, já denota a natureza de cooperação do Rio Resiliente. Entre os projetos apoiados pela iniciativa estão cursos oferecidos pela Defesa Civil em escolas municipais públicas, um plano municipal para ondas de calor, projetos de eficiência energética e do uso de água, segurança hídrica, entre outros.

CONCLUSÃO

A cidade do Rio de Janeiro tem despontado como líder nacional e mundial na inserção de cidades na governança global do clima. As políticas de sustenta-

bilidade da cidade têm avançado temas tradicionais da agenda de mudanças climáticas como gestão eficiente de resíduos sólidos, políticas de adaptação a impactos e priorização do transporte público de massa. Esta inserção é parte inseparável da estratégia de valorização do Rio de Janeiro como marca internacional em uma época em que a cidade se torna sede de vários eventos internacionais que culminará nas Olimpíadas de 2016. Assim, a imagem do Rio de Janeiro como cidade sustentável é parte da estratégia de atração de visibilidade e investimentos internacionais, compatíveis com as parcerias público-privadas, tão incentivadas e implementadas durante a gestão de Eduardo Paes.

A assimilação do discurso da sustentabilidade urbana por parte do Rio de Janeiro abre diversas questões para futuras pesquisas. Primeiramente, cabe entender e acompanhar o efeito destas ações sobre o planejamento da cidade e como estas prioridades ambientais se relacionam com outros temas prementes do planejamento urbano carioca. Em segundo lugar, a inserção de uma cidade do Sul Global como líder urbano em redes de cidades tem o potencial de impactar a agenda de coalizões e redes transnacionais e, portanto, de influenciar o regime global climático. Este potencial também merece estudos mais detalhados a fim de entender qual a influência real que uma cidade como o Rio de Janeiro de fato tem nesta agenda. Por fim, a relação dos diferentes segmentos da população carioca com a construção da imagem do Rio de Janeiro como “cidade sustentável” também merece uma análise mais aprofundada. Tal análise serviria para compreender melhor a interpretação que os habitantes de uma cidade ainda com grandes desafios sociais e econômicos dão à questão climática e ambiental e como esta agenda pode ser negociada e transformada por outros atores urbanos.

ILAN CULPERSTEIN · Assessor da rede C40 para a cidade do Rio de Janeiro. Formado em Relações Internacionais pela PUC-Rio, possui um Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento pela London School of Economics. Email: ilancup@gmail.com. As opiniões aqui expressas são do autor, não refletem necessariamente as da rede C40.

BIBLIOGRAFIA

- ACSELRAD, H. (org.). *A duração das cidades: Sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.
- ADAMS, W. *Green Development*. London: Routledge, 2009.
- AGARWAL, Anil; NARAIN, Sunita. *Global Warming in an Unequal World: A Case of Environmental Colonialism*. New Delhi: Centre for Science and Environment, 1991.
- BULKELEY, Harriet. *Transnational Climate Change Governance*. New York: Cambridge University Press, 2014.
- DRYZEK, John S. *The Politics of The Earth*. Oxford: Oxford University Press, 1997.
- FIRJAN. *O Custo dos Deslocamentos nas Principais Áreas Urbanas do Brasil*. Disponível em www.firjan.com.br. Acessado em 15 out 2015.
- FORSYTH, Tim. *Critical Political Ecology*. London: Routledge, 2003.
- HEYNEN, Nik. *Neoliberal Environments*. London: Routledge, 2007.
- HULME, M. *Why we disagree about climate change*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2009.
- JOHNSON, C.; TOLY, N.; SCHROEDER, H. *The Urban Climate Challenge*. New York: Routledge, 2015.
- LEE, Taedong. *Global Cities and Climate Change*. New York: Routledge, 2015.
- MITLIN, Diana; SATTERTHWAITTE, David. *Urban Poverty in The Global South*. New York: Routledge, 2013.
- ONU. *Our Common Future – Brundtland Report*. Oxford: Oxford University Press, 1987.
- RIO DE JANEIRO. *Rio Resiliente: Diagnóstico e Áreas de Foco*, 2015.
- VIOLA, E. O Regime Internacional de Mudança Climática e o Brasil. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 17 (5), p. 25-46, 2002.