Universidade Federal do Rio de Janeiro
Instituto de Planejamento Urbano e Regional

CONSTRANGIMENTOS PARA OS TRANSPORTES E SUAS DESIGUALDADES EM SÃO GONÇALO E NITERÓI NO LESTE METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO: PROJETOS, AÇÕES E AS PERCEPÇÕES DOS MORADORES

Tarcila Cardoso Queiroz Ramos

Rio de Janeiro
2016

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Instituto de Planejamento Urbano e Regional

CONSTRANGIMENTOS PARA OS TRANSPORTES E SUAS DESIGUALDADES EM SÃO GONÇALO E NITERÓI NO LESTE METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO: PROJETOS, AÇÕES E AS PERCEPÇÕES DOS MORADORES

Trabalho acadêmico apresentado ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* do Curso Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Tarcila Cardoso Queiroz Ramos

Professor Orientador: Profº. Dr. Mauro Kleiman

Rio de Janeiro
2016

CIP - Catalogação na Publicação

R175c

Ramos, Tarcila Cardoso Queiroz
Constrangimentos para os transportes e suas desigualdades em São Gonçalo e Niterói no leste metropolitano do Rio de Janeiro: projetos, ações e as percepções dos moradores / Tarcila Cardoso Queiroz Ramos. -- Rio de Janeiro, 2016.
167 f.

Orientador: Mauro Kleiman.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano e Regional, 2016.

1. Transportes - Aspectos sociais. 2. Mobilidade urbana - Niterói (RJ). 3. Mobilidade urbana - São Gonçalo (RJ). 4. Política urbana - Rio de Janeiro, Região Metropolitana do (RJ). I. Kleiman, Mauro, orient. II. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da UFRJ com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

TARCILA CARDOSO QUEIROZ RAMOS

CONSTRANGIMENTOS PARA OS TRANSPORTES E SUAS DESIGUALDADES EM SÃO GONÇALO E NITERÓI NO LESTE METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO: PROJETOS, AÇÕES E AS PERCEPÇÕES DOS MORADORES

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Aprovada em: 13/07/2016

_____

Professor - Orientador: Profº. Dr. Mauro Kleiman
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – IPPUR/ UFRJ

_____

Profº. Drª. Cláudia Ribeiro Pfeiffer
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – IPPUR/ UFRJ

_____

Profº. Dr. Vinícius Fernandes da Silva
Colégio Pedro II - CPII

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer, primeiramente, a Deus que me concedeu o equilíbrio necessário para concluir mais este projeto, por ser minha esperança e força, que se fez presente na paciência de familiares e amigos.

Pelos momentos de descontração e brincadeiras, nas mensagens trocadas, pessoal e virtualmente, com minhas primas Aline, Andréa e Adriana Queiroz. Ao, meu afilhado, Davi com seu lindo sorriso que conseguia acabar com qualquer momento de *stress;* ouvir as mãos batendo no chão, em alta velocidade, na direção do meu quarto, valeram todos os momentos de pausa desse processo tenso e denso de confecção.

Silvana Lima, amiga da especialização em dinâmicas urbanas, que incentivou moral e concretamente a entrada no mestrado, informando todos os procedimentos para a seleção, por tirar as cópias dos textos base para a prova, pelas risadas sobre as irônicas análises da vida, as informações do trânsito em busca da melhor "rota de fuga".

Agradeço a todos os amigos, mas em especial, Erica Leite, que ouviu pacientemente os relatos das aventuras pelos ônibus metropolitanos, as baldeações, conexões, integrações, acordar escorada no ombro da pessoa ao lado que nunca vi na vida... Acredito que deva render um livro de contos sobre coletivos urbanos!

Agradeço aos funcionários do IPPUR, especialmente a Ana Cristina, Zuleika Cruz, André Luis, e Gilberto Martins, que ajudaram bastante com todas as perguntas burocráticas e tornam os corredores do instituto um pouco mais acolhedor.

Aos professores das disciplinas e suas contribuições sobre planejamento urbano, como ele se fez, se faz e as realidades que assumem na contemporaneidade. As contribuições das perspectivas metodológicas de Julieta Nunes e Pedro Novais. O resgate histórico do processo de formação do estado e da história do planejamento urbano brasileiro nas sempre ricas e desafiadoras aulas da querida professora Fania Fridman.

As contribuições sobre as políticas de e para o planejamento com os professores Hermes Tavares e Fabricio de Oliveira. As análises econômicas envolvidas para a constituição do urbano nas abordagens analíticas de Alberto de Oliveira e Hipólita Siqueira. As grandes contribuições no âmbito social dos professores Luciana Lago e Orlando Júnior. Meu agradecimento, também, ao meu

orientador, Mauro Kleiman pela paciência, sobretudo, para a entrega de material escrito sobre esse processo dissertativo.

A todos, muito obrigada!

“Mas tente compreender
Morando em São Gonçalo você sabe como é
Hoje a tarde a ponte engarrafou. E eu fiquei a pé.”
Seu Jorge

RESUMO

O trabalho dissertativo buscou debater o tema dos transportes na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com foco nas cidades de São Gonçalo e Niterói, abordando a problemática dos deslocamentos entre estas cidades, em seus movimentos intra/interurbanos e com o núcleo da metrópole do Rio de Janeiro. O objetivo mais específico do estudo são os projetos e ações direcionados à solução dos transportes nas cidades, analisar as consequências sobre a desigualdade socioterritorial entre as cidades e as percepções dos moradores sobre a situação atual, bem como, estabelecer reflexões sobre quais as contribuições que os transportes podem oferecer sobre a temática da mobilidade urbana na atualidade para esta região. A metodologia aplicada à pesquisa foi a adoção de um corte qualitativo combinando revisão da literatura com levantamento, descrição e imagens dos projetos, obras e suas implantações com a análise de seus efeitos sobre as cidades-caso, e realização de enquete on-line para observar a percepção dos moradores sobre a questão dos seus deslocamentos diários. O recorte temporal situa-se nos anos 2000-2012, anos da ocorrência da consolidação dos processos estruturantes das cidades-caso do estudo, com ampliação dos seus problemas urbanos ligados a infraestrutura dos transportes, e dados os debates recentes à mobilidade urbana, pela promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Concluímos que é urgente pensar soluções viáveis do ponto de vista econômico, bem como, soluções favoráveis do ponto de vista socioespacial ao transporte público de massa com qualidade para as cidades pesquisadas.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte e Mobilidade urbana. RMRJ. Niterói/São Gonçalo. Projetos de Transporte. Percepções dos Moradores

ABSTRACT

The dissertational work sought to discusse the transport issue in the metropolitan area of Rio de Janeiro, focusing in São Gonçalo and Niteroi, addressing the issue of travel between these cities in their intra movements / intercity and the core of the Rio de Janeiro metropolis. The specific objective of the study are the projects and actions directed to the solution of transport in cities, analyzing the impact on the socio-territorial inequality between cities and the perceptions of residents about the current situation and establish reflections on what contributions transport can offer on the subject of urban mobility today for this region. The methodology applied to research was the adoption of a qualitative cut combining literature review to a survey, description and images of projects, works and their implementation with the analysis of its effects on the city-case, and conducting online poll to observe the perception of residents about the issue of their daily commutes. The time frame is set in the years 2000-2012, years of the occurrence of the consolidation of the structural processes of city-case study, with expansion of its urban problems related to transport infrastructure, and given the recent debates on urban mobility, by the enactment of National Policy on Urban Mobility. We conclude that it is urgent to think of viable solutions from the economic point of view as well as, favorable socio-spatial perspective to the mass public transport with quality solutions for the cities surveyed.

KEYWORDS: Transport and Urban mobility, RMRJ, Niteroi/São Gonçalo, Transport projects, Perceptions of Residents

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Leste Metropolitano do Rio de Janeiro 13
Figura 2 - Municípios integrantes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro 26
Figura 3 – Localização Leste Fluminense 31
Figura 4- Metrópole do Rio de Janeiro, segundo o percentual populacional em relação a UF, número de trabalhadores com registro no Ministério do Trabalho e Trabalho Informal 61
Figura 5- Sistema atual de barcas 70
Figura 6 - Rede de transporte RMRJ – 2012 74
Figura 7 – Rede mínima de transporte 2016 (PDTU/RMRJ) 75
Figura 8 - Rede Transporte para 2021 (PDTU/RMRJ) 76
Figura 9 - Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. 82
Figura 10 - Trajeto da Linha 3 do Metrô 83
Figura 11 - Corredor Exclusivo Niterói x Manilha 87
Figura 12 - Corredor Metropolitano da Alameda São Boaventura, sentido Ponte RJ-104 94
Figura 13 e 14 - À esquerda, sentido Ponte Rio – Niterói, pela manhã (21/04/2010) - À direita, sentido RJ -104, às 20 horas – após implementação do Corredor Metropolitano (22/03/2010). 94
Figura 15 - Trânsito lento para os veículos de passeio e de carga na Alameda São Boaventura 95
Figura 16 - Projeto Mergulhão de Niterói. 97
Figura 17 - Projeto de reurbanização do Centro de Niterói em 2013 com o VLT 99
Figura 18 - Estrada de Santa Isabel 103
Figura 19 - Estrada do Pacheco – bairro Pacheco (em direção à Estrada de Santa Isabel) 103
Figura 20 - Avenida Marechal Povoas (paralela a Estrada do Pacheco) 104
Figura 21 - Intensidade dos deslocamentos da Região Metropolitana 124

Gráficos Pág.

Gráfico 1 - População Residente - Leste Metropolitano do Rio de Janeiro. 33
Gráfico 2 – População: avanço em períodos 34
Gráfico 3 - População de Niterói por Regiões de Planejamento 41
Gráfico 4- Evolução populacional do Município de São Gonçalo 50
Gráfico 5 – Porcentagem de pessoas com carteira assinada por setor 58
Gráfico 6 – Participação por atividade em porcentagem – 2010. 60
Gráfico 7 – Domicílios e População residente em aglomerados subnormais (2010) 63
Gráfico 8 - Qual o meio de transporte mais utilizado para (você) se locomover? 66
Gráfico 9 e 10 - Divisão Modal das viagens realizadas. 67
Gráfico 11 - Frota de automóveis em São Gonçalo e Niterói 105
Gráfico 12 - Local de Moradia 112
Gráfico 13 - Onde trabalha e/ou estuda? 113
Gráfico 14 - Quantos modais utiliza por dia? 114

Gráfico 15 - Tempo médio despedido no deslocamento 115
Gráfico 16 - Como você avalia o transporte público no leste metropolitano (RJ) 118
Gráfico 17 - Como você percebe a questão da mobilidade urbana/regional 121
Gráfico 18 - Médias e Desvio Padrão da pesquisa 123

Quadros Pág.

Quadro 1 - População Residente – Leste Metropolitano do Rio de Janeiro. 32
Quadro 2- População de Niterói distribuída pelas Regiões de Planejamento 40
Quadro 3 - Histórico da condição político-administrativa do município de São Gonçalo 43
Quadro 4 - População de São Gonçalo por distritos em porcentagem 51
Quadro 5 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal 53
Quadro 6 - Admissões e desligamentos (2009-2011) 62
Quadro 7 - Número de pessoas ocupadas, com carteira assinada, por faixa de rendimento médio mensal (2011). 62
Quadro 8 - Projetos de transporte e mobilidade do município de Niterói 93
Quadro 9 - Projetos de transporte e mobilidade do município de São Gonçalo 102

Fotos Pág.

Foto 1 - Sentido Ponte Rio – Niterói, 9h (24/04/2012) 96
Foto 2 - Sentido RJ -104, às 19 horas – após implementação do Corredor Metropolitano (16/04/2012). 96
Foto 3- sentido RJ-104, 17h (12/11/2015 – Corredor Metropolitano). 97
Foto 4 - descida da Ponte Rio-Niterói - Alameda São Boaventura (Niterói-São Gonçalo). 97
Foto 5- Mergulhão Niterói 98
Foto 6 - Túnel Charitas x Cafubá 99
Foto 7 - Centro de Niterói - Pontos de ônibus (1970-1980). 145
Foto 8- Av. Ernani Amaral Peixoto, 2015. 145
Foto 9 - Caminho Niemeyer – Fundos do Terminal Rodoviário de Niterói, 2015. ... 146
Foto 10- Construção da Ponte Rio – Niterói, década de 1970. 146

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO **1**
2 A CIDADE E SUAS DINÂMICAS **5**
2.1 Dinâmica Metropolitana - Economias Regionais e Desenvolvimento **12**
2.2 Transformações socioterritoriais, transportes e mobilidades **15**
2.3 Brasil: análise da organização espacial das cidades e seus fluxos **19**
3 NITERÓI E SÃO GONÇALO NA METRÓPOLE FLUMINENSE **25**
3.1. RMRJ – Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro **25**
3.2 O Leste Fluminense **29**
3.3 Niterói e São Gonçalo no Leste Metropolitano **35**
3.3.1 Breve Histórico de Niterói 35
3.3.2 Diretrizes para o Planejamento municipal em Niterói 39
3.3.3 Breve Histórico de São Gonçalo 42
3.3.4 Diretrizes para o Planejamento municipal em São Gonçalo 48
3.4 Diferenças entre Niterói e São Gonçalo **51**
4 TRANSPORTE E FLUXOS EM SÃO GONÇALO, NITERÓI E NO LESTE METROPOLITANO. **65**
4.1. Meios de transportes **65**
4.2 Estado do Rio de Janeiro e intervenções Modais **68**
4.3 PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos e o Leste Fluminense **72**
4.3.1 As ações e projetos para o leste fluminense 81
4.3.2. Um “novo” olhar para a mobilidade do Leste Fluminense? 88
4.4 Projeto(s) de Transporte para Niterói e São Gonçalo **91**
4.4.1. Niterói e seus projetos 92
4.4.2 São Gonçalo e seus projetos 100
4.5..... Considerações sobre as diferenças entre os projetos em Niterói e São Gonçalo **104**
5 PERCEPÇÕES DOS MORADORES SOBRE OS DESLOCAMENTOS POR TRANSPORTES EM NITERÓI E SÃO GONÇALO **110**
6 CONCLUSÕES **127**
REFERÊNCIAS **131**
ANEXOS **138**

1 INTRODUÇÃO

A presente dissertação busca discutir o tema dos transportes, tomando as cidades de São Gonçalo e Niterói, no Leste Fluminense[1], dado o crescimento populacional expressivo desta parcela da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) e a problemática dos deslocamentos entre as cidades-caso, em seus movimentos intra/interurbanos e com o núcleo da metrópole do Rio de Janeiro. O objetivo mais específico do estudo são os projetos e ações direcionados à solução dos transportes nas cidades e as percepções dos moradores sobre a situação atual.

O tema dos transportes, em si, não se constitui em um fim, mas em um fator que está direta e intrinsecamente ligado às questões econômicas, ou seja, é a partir da possibilidade do transporte de pessoas e mercadorias que o desenvolvimento econômico se torna viável, propiciando maior velocidade, fluidez e acessibilidade voltada às mais diversas atividades urbanas. Assim, as adequações fornecidas aos transportes e às infraestruturas auxiliam a dinamização dos setores da economia.

As contribuições do estudo para a discussão do conceito de mobilidade à temática do planejamento urbano e regional estão atreladas às análises envolvidas na produção do espaço, ou seja, estabelecer como o processo produtivo se vincula ao processo de circulação, estruturando conexões à compreensão dos meios e das ações envolvidos no conceito de mobilidade como elemento necessário na percepção dos conteúdos da produção do espaço.

As formas de circulação e os meios de transportes são elementos dinamizadores fundamentais à dispersão nas cidades e, sobre este contexto, “não poder se mover” é não poder utilizar um dos principais aspectos da vida urbana. Observa-se a adoção do transporte individual – em detrimento de um transporte público de qualidade –, elemento funcional para a economia capitalista, ao qual favorece no estado do Rio de Janeiro, por exemplo, a

[1] Neste sentido, o leste considerado compreende os municípios de Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, Tanguá, Maricá e Rio Bonito.

interesses econômicos de empresas do ramo de transporte e não ao bem estar e qualidade de vida da população que será atendida pelos mesmos.

Deste contexto emerge os objetivos do presente trabalho em observar nos municípios os projetos de transportes e as ações em Niterói e São Gonçalo para analisar suas efetividades de implantação e resultados para perceber as consequências sobre a desigualdade socioterritorial entre as cidades, e apreender a percepção dos moradores sobre o que se propõe os projetos e ações, e adicionalmente, pretende-se expor a questão dos deslocamentos de Niterói e São Gonçalo no leste fluminense com o núcleo da metrópole da cidade do Rio de Janeiro.

Sob esta ótica, para o objetivo específico, tendo em vista o intenso e consecutivo aumento dos deslocamentos realizados entre as cidades de São Gonçalo e Niterói em conexão com a cidade do Rio de Janeiro, o estudo trata qual a necessidade dos deslocamentos realizados entre essas cidades e quais os constrangimentos inerentes à infraestrutura de suporte (de transporte) a população da região leste da metrópole do Rio de Janeiro que recaem sobre a qualidade de vida da população residente desta área.

O objeto e objetivo do estudo conduzem as seguintes questões: Os projetos e ações de implantação de modificações nos transportes em Niterói e São Gonçalo seguem qual modelo ou buscam quebrar paradigmas estabelecidos? Existem diferenças nas abordagens dos planos, projetos e ações nas cidades de São Gonçalo e Niterói? Se existem diferenças a que alternativas conduzem elas em termos socioterritoriais? Que melhorias as soluções pensadas fazem para os deslocamentos da população? Que resolução os projetos e ações trazem para o leste fluminense e para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro? Qual o olhar dos moradores de São Gonçalo e Niterói sobre a qualidade dos deslocamentos diários? Quais implicações podem ser compreendidas ao observarmos o quadro dos transportes para as cidades?

Deste modo, o trabalho está associado às questões relativas à mobilidade urbana, em escala local/regional, e suas implicações no processo de transformações socioespaciais ocorrido na porção leste da metrópole do Rio de Janeiro, com foco nas cidades de Niterói e São Gonçalo, visando estabelecer reflexões sobre quais as contribuições que os transportes podem

oferecer sobre a temática da mobilidade urbana na atualidade para esta região. Na medida em que a tessitura de redes e nós pela cidade/metrópole favorece o crescimento e desenvolvimento de novas áreas, de modo balizado por um planejamento urbano efetivo, eficiente e holístico à integração local e regional, não apenas no plano espacial, mas também social e econômico.

Como metodologia de pesquisa, adotamos um corte qualitativo combinando revisão da literatura com levantamento, descrição e imagens dos projetos, obras e suas implantações com a análise de seus efeitos sobre as cidades-caso, e procuramos através de uma enquete (on-line) observar a percepção dos moradores sobre a questão dos seus deslocamentos diários. Com o fim de analisar os projetos de transporte para São Gonçalo e Niterói e suas repercussões no leste fluminense e RMRJ e a percepção dos moradores sobre os processos que envolvem os deslocamentos pelas cidades.

Ao longo dos últimos 45 anos, no período compreendido entre 1970 a 2015, ocorreram transformações importantes no leste metropolitano com carência ou ausência de planejamento adequado à mitigação dos problemas socioespaciais e ambientais na região.

Neste sentido, focaremos, especificamente para o estudo, o momento compreendido entre os anos 2000 a 2012, neste período, notadamente, ocorreu à consolidação dos processos estruturantes das cidades com ampliação dos seus problemas urbanos ligados à infraestrutura dos transportes, e dados os debates recentes à mobilidade urbana, observados, por exemplo, pelas diretrizes dispostas no Estatuto da Cidade (2001) que regulamenta artigos da Constituição Federal de 1988 sobre a política urbana, bem como, a lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, pois há urgência em se pensar soluções viáveis do ponto de vista econômico e favoráveis do ponto de vista socioespacial ao transporte público de massa para as cidades pesquisadas.

A discussão foi estruturada em quatro capítulos. No primeiro, tem-se uma análise teórica sobre o processo de produção do espaço na cidade. No capítulo segundo é estabelecida a posição que Niterói e São Gonçalo ocupam na RMRJ e Leste fluminense através de breve construção histórica de ocupação e urbanização das cidades e suas características atuais no contexto metropolitano. No terceiro momento, abrangemos a temática dos transportes

nas cidades e políticas viárias e de transportes visando à abordagem das questões concernentes à mobilidade urbana, examinando os projetos e ações, a partir da elaboração de um quadro do sistema de transporte estruturado nas cidades. No capítulo quatro, toma-se o olhar dos moradores para a elaboração de reflexões, a fim de estabelecer elos entre o processo de formação espacial, a temática dos transportes e a questão da mobilidade urbana no leste metropolitano.

Na conclusão retomam-se as questões levantadas no trabalho que norteiam o estudo efetivando-se uma abordagem geral dos capítulos e possibilidades dos projetos e ações no sistema de transporte em Niterói e São Gonçalo e na análise da percepção dos moradores face à mobilidade.

2 A CIDADE E SUAS DINÂMICAS

As contribuições, sobretudo, de Harvey e Lefebvre, na perspectiva da cidade capitalista, sua produção e consumo, tendo em vista a proposta do projeto dissertativo são as contribuições escolhidas e entendidas como as que mais se enquadram para pensar sobre a temática pretendida.

Harvey nos conduz a reavaliação entre a dualidade que perpassa a teoria e prática em suas análises, no tocante, a interação entre os processos sociais e a forma espacial que os mesmos geram/ocupam, ou seja, associando à problemática geográfica, ao planejamento, bem como, a ciência regional, de modo que qualquer teoria da cidade deve relacionar de alguma maneira os processos sociais à forma espacial que ela assume. O autor aborda o sistema urbano sob o prisma da distribuição de recursos, na tentativa de analisar também a distribuição da justiça no espaço.

Sob este ponto de vista, pensar as bases conceituais de análise deste trabalho, nas perspectivas apresentadas pelos autores citados que levam em consideração os processos de estruturação do ambiente urbano de maneira dialética é de grande necessidade, pois, para entender a cidade, é necessário relacionar o comportamento social de acordo com a geografia e a forma espacial que a mesma assume – Na expressão de Harvey (1978) a interseção entre a "imaginação sociológica" e a "imaginação geográfica".

Nesses termos, a "imaginação sociológica" representa o reconhecimento do significado histórico e social do indivíduo na sociedade e no período no qual ele tem sua existência e seu ser; e a "imaginação geográfica" habilita o indivíduo a reconhecer o papel do espaço e do lugar em sua própria biografia.

Deste modo, a cidade pode ser percebida, segundo a expressão de Lefebvre (1969), como uma "*mediação entre mediações*". Entre as mediações que o autor chama de "ordem próxima" (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos: amplos, organizados, estruturados; e as relações entre grupos); e "ordem distante" (ordem da sociedade, regida por grandes e poderosas instituições, através de um código jurídico formalizado ou não, por uma "cultura" e por conjuntos significantes (políticos, religiosos) projetada na realidade prático-sensível).

> "(...) Contendo a ordem próxima, ela [cidade] a mantém; sustenta relações de produção e de propriedade; é o local de sua reprodução. Contida na ordem distante, ela [cidade] se sustenta; encarna-a; projeta-a sobre o terreno (o lugar) e sobre um plano (...). Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela [a cidade] é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas. As condições [históricas], que simultaneamente permitem e limitam as possibilidades, não são suficientes para explicar aquilo que nasce delas, nelas, através delas. (...)" (LEFEBVRE, 2008. p. 52)

Para o autor, a cidade foi e continua a ser objeto, mas não como uma objetividade ou "objetalidade", no sentido semântico atribuído ao sufixo "*-dade*", referente a uma situação ou qualidade; a uma redução (restrição), não se pode separar a cidade daquilo que ela contém, nem daquilo que a contém. Assim, considerar a cidade como obra de certos "agentes" históricos e sociais leva a distinção entre ação e resultado, o grupo (ou os grupos) e seus, respectivos, "produtos"; sem, contudo, separá-los.

Nesta perspectiva, Lefebvre apresentada a "cidade" e o "urbano", sendo este a realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento, caracterizado como morfologia social, e a cidade como realidade presente, imediata, dado prático-sensível, caracterizado como morfologia material. Todavia, o relacional não pode ser deixado de lado, pois tais morfologias são indissociáveis.

Na abordagem de Harvey (1985) o estudo da urbanização, na atualidade, deve contemplar o papel da mobilidade do capital e do trabalho, na medida em que sua intensificação contribui para alterar a distribuição das atividades produtivas e das diversas classes sociais no território. Para Harvey, as mudanças geográficas na circulação do capital e na disponibilidade da força de trabalho geradas pela acumulação, pelas mudanças tecnológicas e pela luta de classes tendem a minar a coerência regional da circulação do capital e da força de trabalho. Resulta disso uma instabilidade crônica das configurações espaciais e regionais. Configura-se, assim, uma tensão entre a livre mobilidade espacial da força de trabalho e a organização da produção num território confinado, tanto para o capital quanto para o trabalho. Neste contexto, o desenvolvimento desigual histórico-espacial de maneira combinada, por meio

das distintas condições sociais e econômicas, caracteriza a força motriz do processo de acumulação, sem a qual não poderia haver acumulação.

As concepções de espaço e tempo apresentadas por Harvey (1992) são criadas necessariamente através de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social. Espaço/tempo fazem parte das práticas materiais de reprodução social em suas variações geográficas e históricas, ou seja, o tempo e espaço (sociais) são construídos diferentemente, cada modo de produção ou formação social incorpora um agregado particular de práticas e conceitos do tempo e do espaço.

Sistematizando os conceitos podemos dizer que a produção do espaço é um fator técnico aparentemente, todavia sua essência é social. O espaço é o elemento estruturador das sociedades, articulador das relações de dominação/subordinação de classes/indivíduos que dinamiza interesses e conflitos para alcançar ou manter posições/relações de poder de um sistema político ideológico.

Nesta perspectiva, a expansão física dos aglomerados urbanos foi gradativamente possibilitada pela compressão das distâncias devido à diminuição do tempo gasto para percorrê-las, todavia, nem mesmo em países ditos desenvolvidos, os transportes de massa eficientes dão conta do significativo aumento de fluxos – o que acarreta no consecutivo aumento de tempo gasto nos movimentos pendulares cotidianos.

O desenvolvimento da tecnologia das comunicações propiciou a diminuição da necessidade de deslocamento, tanto por favorecer a realização de trabalhos à distância, bem como pela disponibilidade de compra de bens e serviços pela internet. A internet e a utilização dos meios e facilidades virtuais, ao possibilitar o contato e acelerar as velocidades das transações econômicas e financeiras, diversificar e ampliar os fluxos[2] desde mercadorias a clientes

[2] "Ao longo do tempo, cada lugar é alvo de sucessivas divisões do trabalho. Mas esse mesmo lugar, visto num corte temporal, isto é, num momento dado, acolhe simultaneamente várias divisões do trabalho. Como estas não se realizam independentemente dos fluxos, superpõem-se nele também diversos circuitos de produção. Criam-se, assim, solidariedades entre elementos novos e herdados. Formas antigas de armazenagem convivem com modernas formas de cultura e com novas formas de transporte e assinalam, a cada momento histórico, distintas combinações técnicas e sociais do trabalho. No período atual, esse movimento é comandado sobretudo por fluxos não obrigatoriamente materiais, isto é, capitais, informações, mensagens, ordens. Essa é a inteligência do capital, reunindo o que o processo direto da produção havia separado em diversas empresas e lugares, mediante o aparecimento de verdadeiros círculos de cooperação. (SANTOS & SILVEIRA, 2001. p 132-133).

oriundos de lugares distintos (próximos ou não), ou mesmo a mobilidade gerada no emprego via terceirização das atividades produtivas, assim como, a flexibilidade de horário e de trabalho ininterrupto (devido à conexão internacional 24 horas) têm, por consequência, aumentado a dificuldade de organizar e controlar os mais diversos fluxos urbanos que se estabelecem.

Atualmente, as questões voltadas à mobilidade urbana surgem como motivo de subordinação no/do processo de formação do espaço urbano, uma vez que as pessoas necessitam de acesso aos pontos centrais da cidade para suprir as demandas pelos serviços de educação, concentração de serviços de saúde, lojas e comércios, não obstante, ligada a estas questões, a qualidade desta mobilidade urbana é outro ponto relevante para se abordar sobre esta temática.

A formação da cidade é anterior aos processos de industrialização e urbanização, ela representa a base na construção da sociedade urbana direcionada à ampliação da produção industrial. A partir da indústria as atividades se expandem e o comércio e a rede de serviços para a manutenção do meio urbano vão criando e tornando maiores as relações em rede entre as cidades, e a urbanização brasileira que seguiu o modelo de desenvolvimento do modo de produção capitalista, despreocupado com as questões do bem estar social, faz apenas a manutenção dos altos níveis de desigualdade socioeconômica por intermédio das redes urbanas.

A rede urbana, desta maneira, acaba por tornar e desenvolver-se como um reflexo da realidade, dos efeitos acumulados da prática de diferentes agentes sociais, sobretudo as grandes corporações multifuncionais e multilocalizadas que, efetivamente, introduzem, seja na cidade ou no campo, atividades que geram diferenciações entre os centros urbanos.

A dinâmica envolvida nas motivações dos agentes sociais, os conflitos de interesses e suas virtuais soluções estão conectados a implantação das atividades geradoras/potencializadoras da diferenciação observada na produção do espaço. Neste sentido, a compreensão destas implica colocar em destaque as práticas que viabilizam a articulação entre centros urbanos e suas *hinterlândias*, como aponta Corrêa (2011), bem como, compreender a inércia que, pelo menos durante certo tempo, cristaliza um determinado padrão espacial de funcionalidades urbanas. As correlações e intensidades com que

os fluxos[3] se relacionam com os fixos partem das demandas dos fixos através das disposições assumidas pela divisão do trabalho, na função, valor e modo de vida construída no espaço.

Neste sentido, cabe explicar, grosso modo que, a *hinterland,* (Corrêa, 2011), refere-se à zona de influência exercida a uma área adjacente ao centro de comércio (ou área central), onde as atividades econômicas e culturais estão focadas especialmente no centro primário.

O rápido crescimento das cidades desencadeou mudanças na localização das atividades econômicas, e/ou de oportunidades de emprego, da localização da atividade residencial ou, ainda, de oportunidades de moradia, gerando a demanda por uma reorganização do sistema urbano por políticas de transporte que permitam o acesso ao trabalho, ou seja, a questão atual da mobilidade urbana. Os preços e a disponibilidade dos recursos no sistema urbano são mutáveis e dependem da acessibilidade e proximidade que os indivíduos têm para explorá-los, levando em consideração que a cidade engloba um conjunto de recursos que também são tecnológicos e culturais. Deste modo, bem como salienta Ribeiro (1996) a problemática da segregação, neste ponto de vista, não está apenas relacionada às questões socioespaciais.

Neste sentido, ainda pensando nas contribuições teóricas para este trabalho, Santos (1994) problematiza as questões das cidades como grande meio de produção material e imaterial, local de consumo e de comunicação, na medida em que apresenta dois processos, os quais são distintos, entretanto, inseparáveis - a economia política da urbanização , que toma por base a divisão social do trabalho e a divisão territorial do trabalho que dividem os instrumentos de trabalho, emprego e os homens na superfície de um país, e a economia política da cidade, sendo esta a forma como a cidade se organiza,

[3] Fixos e fluxos juntos, interagindo, expressam a realidade geográfica e é desse modo que conjuntamente aparecem como um objeto possível para a geografia. Foi assim em todos os tempos, só que hoje os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos. Outra possibilidade é a de trabalhar com outro par de categorias: de um lado, a configuração territorial e, de outro, as relações sociais (Santos, 1988). A configuração territorial é dada pelo conjunto formado pelos sistemas naturais existentes (...) em uma dada área e pelos acréscimos que os homens superpuseram e esse sistema natural (...). A configuração territorial, ou configuração geográfica, tem, pois, uma existência material própria, mas sua existência social, isto é, sua existência real, somente lhe é dada pelo fato das relações sociais. (SANTOS, 1996 p.62).

por si própria, em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade. Existindo, assim, uma relação de causa e efeito recíprocos entre a cidade, como ela se organiza materialmente, e a urbanização, como ela se faz: “Elas se distinguem de um ponto de vista analítico, mas são, de fato, inseparáveis, porque a urbanização não é apenas um fenômeno social, ou econômico, ou político, mas também um fenômeno espacial.” (SANTOS, 1994 p.114).

Uma nova perspectiva se observa no meio técnico-científico, através de novos sistemas de objetos e ações, novas próteses urbanas[4], que desafiam a capacidade de adaptação cultural da sociedade e, ainda, a capacidade de gestão das necessidades coletivas pelo poder público. Cabendo ressaltar a necessidade de mudanças na composição dos interesses atuantes no espaço urbano-metropolitano e das relações sociais para uma “diminuição” do *déficit* de urbanidade que estão presentes na cena urbana do leste fluminense, em nosso caso específico.

Todavia, as reformas do aparelho de governo e das políticas públicas se encontram em um “processo recorrente de gestação”, na medida em que sempre retornam ao debate político, tais como a questão da habitação, saúde e nas condições dos transportes, por exemplo.

Segundo Santos (1994), a cidade apresenta-se como um lugar de um processo de valorização seletivo, materializada pela justaposição de áreas diferentemente equipadas, devido às diferentes combinações de infraestruturas, ligadas a divisão territorial do trabalho e divisão social do trabalho.

O autor chama atenção acerca da conexão existente entre os sistemas hegemônicos e sistemas subalternos, conexão gerada pela necessidade técnica da socialização, tendo um exemplo claro nas regiões metropolitanas, onde o poder estaria “dividido” nas mãos do Estado, municípios e entidades regionais.

As reflexões de Castells & Borja (1996), também são relevantes, pois tais autores estabelecem as cidades contemporâneas como atores políticos,

[4] Nas análises de SANTOS & SILVEIRA (2001), as próteses urbanas inseridas no processo de modernização da urbanização referem-se as construções que objetivam à maximização, efetuando uma melhoria, um auxílio nas funções naturais da cidade, voltadas, por exemplo, a mobilidade com a construção de pontes e elevados.

dotados de capacidade para desenvolverem a centralidade na criação e dinamização de bens simbólicos e no bem-estar da sua população. Por fornecerem visibilidade aos aspectos do meio urbano e, por conseguinte, serem articuladoras das relações entre a sociedade civil, iniciativa privada e instâncias do Estado, (a fim de desenvolver um plano estratégico com uma base econômica favorável e desenvolver uma infraestrutura urbana, de modo a estabelecer as transformações na qualidade de vida, integração social e governabilidade), tornando-se competitivas (entre as outras cidades) e se inserem, deste modo, nos espaços econômicos regionais, nacionais (e mesmo globais).

A percepção das cidades e suas funções e ações no espaço que ocupam, recaem sobre a perspectiva regional, e neste sentido, da intensificação da dinâmica metropolitana para o qual existe a necessidade de arranjos regionais voltados à manutenção, desenvolvido e expansão das mesmas.

Assim, pensar as cidades e sua grande importância voltadas às articulações recentes que vêm ocorrendo em prol do desenvolvimento e integração sejam locais, regionais ou nacionais estão diretamente ligadas ao contexto da integração viária dos fluxos. O Leste Metropolitano do Rio de Janeiro apresenta-se, na atualidade, como um exemplo desta importância para o desenvolvimento e integração das cidades, haja vista os grandes investimentos de capitais no setor produtivo, vinculados ao processo de exploração e beneficiamento de petróleo, que o estado do Rio de Janeiro recebeu nos últimos anos.

2.1 Dinâmica Metropolitana - Economias Regionais e Desenvolvimento

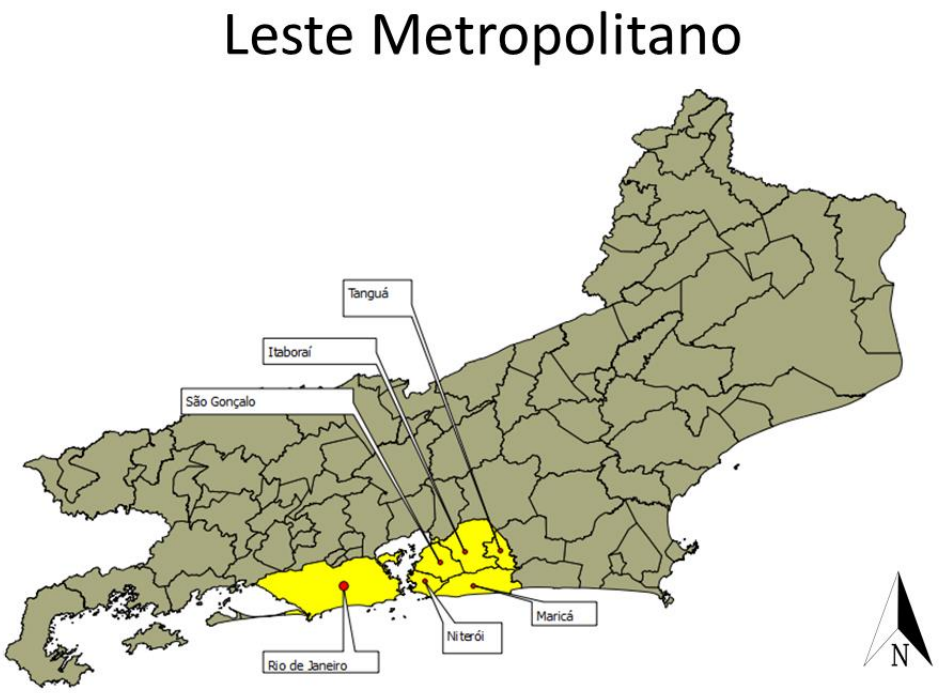
Refletir sobre o espaço metropolitano no Brasil, é falar de um espaço complexo, concomitantemente fragmentado e articulado, o que reflete a condição social, seja no campo simbólico ou real. Corrêa (2011) aborda que é necessário considerar o fato de que as transformações que se observam no espaço metropolitano são diferentes, apresentando duas linhas de diferenciação: a primeira linha é considerar o tamanho metropolitano, pois certas alterações, na maioria dos casos, relacionam-se as condicionantes demográficas da metrópole[5]; a segunda linha observa as diversas singularidades atreladas ao sítio metropolitano, sua história urbana e regional e ao processo de inserção da metrópole na divisão territorial do trabalho em múltiplas escalas de análise.

Nesta perspectiva, o núcleo central da metrópole caracteriza-se como o local de concentração das atividades terciárias, especialmente comércio e outros diversos serviços, ambos dotados de grande centralidade, com conexões tanto com o espaço urbano como à *hinterlândia* da cidade. Corrêa (2011), também salienta a concentração das atividades administrativas das esferas municipal, estadual e federal. Foco de convergência de transportes intra-urbanos, o núcleo central caracteriza-se por seu tráfego denso. Com o passar dos anos e a intensificação das dinâmicas entre as cidades, a perspectiva monocentrista vem se "desfazendo" e o processo de descentralização originando novas formas espaciais. Muitas surgiram de modo espontâneo como é o caso dos subcentros comerciais hierarquizados, os eixos e áreas especializadas de atividades comerciais e áreas industriais. Outras com certo grau de planejamento como os *shoppings centers* e distritos industriais. Nesta abordagem, novos focos descentralizados de gestão de atividades econômicas também aparecem, bem como, novos centros administrativos dos governos estaduais e novas áreas de diversões e focos descentralizados de transportes.

[5] Esta análise pauta-se na crença de que uma mudança quantitativa implica em salto qualitativo. Assim, existe um patamar crítico a partir do qual o processo de descentralização inicia-se. (CORRÊA, 2011 p.171).

O aumento da compra e venda de lotes e de ampliação das atividades, no período, do setor imobiliário nas cidades de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí, juntamente com o projeto de implementação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro[6] tomados aqui como alguns dos exemplos dos grandes empreendimentos que trazem estas cidades[7] para o atual debate sobre o papel das empresas e grandes projetos na configuração do urbano estão atrelados ao processo de desenvolvimento da economia do estado do Rio de Janeiro.

Figura 1 - Leste Metropolitano do Rio de Janeiro



Fonte: IBGE, 2010. Elaborado pela autora.

Além dos empreendimentos na região, o Projeto Metroviário da Linha "3" e / ou de projetos de BRT's, que tem por uma de suas finalidades (ou deveria ter) a integração dos municípios do Leste Metropolitano e seu desenvolvimento, a partir de uma melhoria dos sistemas de transportes e da mobilidade urbana, se faz necessário pensar um planejamento articulando os

[6] O COMPERJ localizado no município de Itaboraí teve suas obras iniciadas no ano de 2006. O Complexo realizará o beneficiamento de petróleo oriundo da Bacia de Campos. Em quase 10 anos, desde o anúncio de implantação do Complexo, muitas reviravoltas na concretude das obras aconteceram/estão acontecendo.

[7] Vide as novas construções e projetos de condomínios prediais, *shoppings centers*, novos e remodelados espaços comerciais e de lazer espalhados por estas cidades anunciados e implementados após o anúncio da implementação do COMPERJ.

diferentes atores envolvidos nesta dinâmica local/regional. Neste sentido, a articulação eficiente entre Prefeitura, Governo Estadual e secretarias competentes para atuarem nesta perspectiva balizada, entre desenvolvimento urbano-metropolitano e suas urbanidades, visando, assim, um processo integrado sobre as questões urbanas dos municípios em sua totalidade e sua área de influência, bem como favorecer o bem-estar da população que será atendida por este(s) projeto(s).

Neste contexto, as análises teóricas sobre as temáticas relativas à produção do espaço, a globalização, o recente processo de metropolização, vinculados aos processos de reestruturação produtiva do capital, encontradas, sobretudo, nas contribuições de Lefebvre (1986), Harvey (2005), Lecioni (2008) e Oliveira (2003) são de extrema relevância à dinâmica que estrutura a conjuntura na atualidade, bem mais perceptíveis, no entanto, como processo em desdobramento.

O pensamento crítico de Lecioni aponta para os atuais acontecimentos ligados ao processo de metropolização, bem como, as análises de Oliveira, sobre a reestruturação produtiva, em uma perspectiva oposta, das contribuições para se pensar o desenvolvimento nos anos de 1960 e 1970, mais centralizada e voltada para os grandes empreendimentos, como observamos, sobretudo, em PERROUX (1957) e os princípios dos polos de desenvolvimento. Estes autores compartilham a ideia de que as mudanças econômicas e sociais existentes hoje, vinculadas ao próprio modelo tecnológico utilizado e a estrutura produtiva bem mais verticalizada induzem este dinamismo regional vivenciado na atualidade.

> "(...) Atualmente, devido ao fato de que as empresas e estruturas produtivas são mais verticalizadas e menos dependentes dos recursos fixos existentes no território, o que é valorizado é a capacitação e qualificação dos recursos humanos disponíveis: tanto recursos disponíveis na região, como capacidade e recursos endógenos, quanto recursos determinados pela proximidade do centro metropolitano". (VERDI apud OLIVEIRA, 2002 p.164).

Para Lecioni, o processo de metropolização, representa o avanço do processo de urbanização constitutivo de uma determinação histórica da sociedade contemporânea associada à reestruturação capitalista. (LECIONI, 2008. p.7). As contribuições de Oliveira ressaltam a importância dos

investimentos públicos vinculados a estrutura produtiva e pelos investimentos realizados pelos três níveis de governo existentes no Brasil e que repercutem em toda uma região, mesmo quando realizados isoladamente em um município ou por uma administração municipal.

Vale, ainda, apontar que essa particularidade da estrutura produtiva do país, que se organiza por força das condições históricas, políticas e técnicas de uma determinada região, mas que tem sua administração partilhada por administrações municipais do ponto de vista da economia regional, a administração municipal, é gestora do território e pode contribuir decisivamente com o estímulo ao desenvolvimento regional. Entretanto, pode ser também, um entrave, por não se comunicar e agir isoladamente. Esta última forma é a que prevalece na maioria das administrações municipais brasileiras, seja por falta de capacidade técnica e gerencial de seus gestores, seja por objetivos mais obscuros, notadamente o desejo de não dar visibilidade às formas como são geridas os recursos públicos sob sua responsabilidade. (OLIVEIRA, 2003. p. 165).

Tais observações apontadas seriam de base para explorarmos a relação entre as dinâmicas econômicas, sociais e as cidades. Neste sentido, as análises relativas aos processos em vigor e dinamizadores das atuais conjunturas na metrópole, e mais especificamente a metrópole do Rio de Janeiro, são os pontos iniciais para se pensar a temática dos transportes e da mobilidade urbana, tendo em vista que o problema do trânsito está ligado estruturalmente ao processo de produção do espaço na cidade, pois é a facilidade de acesso que induz a ocupação e que, por sua vez, em dado momento, o processo de ocupação prejudica a velocidade do fluxo gerado por tal facilidade de acesso.

2.2 Transformações socioterritoriais, transportes e mobilidades

Algo que no atual contexto parece ser conflitante ou gerar dúvidas e errôneas interpretações diz respeito a dois conceitos básicos voltados a percepção da análise tratada. Neste sentido, é importante ressaltar que

transporte e mobilidade são conceitos[8] diferentes e, todavia, dialéticos. Transporte relacionando-se a capacidade de locomoção de um ponto a outro da cidade e entre as cidades, e o conceito de mobilidade está atrelado à percepção da permeabilidade entre espaços sociais distintos, em outras palavras, deslocamento de indivíduos, grupos ou elementos culturais no espaço social.

De modo mais aprofundado, Kleiman (2010) já abordou a diferenciação dos conceitos aqui tratados, apresentando que os transportes estão interligados aos processos da organização do território em suas distintas escalas, (intra-urbana, metropolitana, regional, nacional, internacional), e em primeira instância articulados aos processos econômicos, bem como seus impactos na urbanização, metropolização, assim como, na formação e desenvolvimento dos fenômenos como a periferização e peri-urbanização.

Neste sentido, os transportes tratam, por intermédio dos movimentos que produz a redução de distâncias, as descontinuidades sejam físico-geográficas ou econômicas, devido ao modelo econômico impor movimentos rotineiros e superpostos de maneira permanente entre os processos de produção e consumo. Todavia, o objetivo dos transportes de reduzir distâncias, apenas se concretiza quando consegue realizar tal tarefa no mais curto espaço de tempo, fazendo uso de inovações tecnológicas com fins de cumprir seu papel na economia de aproximação da produção e do consumo, redução do tempo de circulação de produtos e para dar movimento à força de trabalho.

Kleiman (2010) destaca que “transportar é deslocar-se no espaço”, mas apesar dos conceitos entre transporte e mobilidade guardarem articulação constante eles não podem ser encarados como sinônimos. O transporte implica na rotina de fluxos e no seu deslocamento somente no espalho físico-geográfico. E, em contrapartida, a noção de mobilidade trata dos deslocamentos físico-sociais, recaindo sobre a interação social, possibilidade e efetividade destes deslocamentos, ou não, em nível hierárquico socioespacial nas estratificações ou segregações no território.

Neste conceito de mobilidade urbana podemos observar a perspectiva sobre como se organizam os fluxos na cidade e a melhor forma de garantir o

[8] Notas de aula da disciplina Transportes e Urbanização – ministrada pelo Profº Dr. Mauro Kleiman – Junho de 2014.

acesso das pessoas ao que a cidade oferece, de modo mais eficiente em termos socioeconômicos e ambientais. Assim, qualquer reflexão sobre o tema não pode se negar a discutir as questões de ordem tecnológica que envolve os meios de transportes, a infraestrutura viária, o controle do trânsito, bem como, a gestão urbana que trabalha com a definição da localização de atividades, com a qualidade do espaço construído, com a fiscalização e controle do funcionamento das atividades urbanas e de seus cidadãos, e com o comportamento dos indivíduos – ligado diretamente à liberdade de ir e vir, suas aspirações e o conceito de qualidade de vida na sociedade atual.

Na literatura percebemos, por exemplo, modos de se pensar a temática, associados de maneira clara a partir das matrizes do pensamento teórico que o (re)produz. Neste sentido, podemos observar a mobilidade como possibilidade ou acessibilidade, mobilidade como via de circulação, podendo ainda ser percebida uma mobilidade virtual, bem como mobilidade social. Embora, não necessariamente, todas essas características para a /da mobilidade se traduzam no meio urbano de formas fundidas.

Pelos deslocamentos múltiplos pela(s) cidade(s) que na atualidade são realizados, podemos perceber as dialéticas que envolvem a matriz do pensamento teórico sobre a percepção da mobilidade urbana, na medida em que os escritos e as distintas abordagens com as contribuições de Vasconcellos (2000), Caiafa (2002), Alves (2011), mais recentemente, as compilações realizadas por Silva (2014)[9] convergem para esta matriz analítica

[9] A acessibilidade entra como discussão nestas tipologias de mobilidade como formas facilitadoras de acesso ao sistema de transportes urbanos ou aos dispositivos púbicos e privados. (...) o termo “acessibilidade” está midiaticamente e popularmente ligado aos acessos a pessoas com deficiência, porém, há apontamentos de que esse conceito pode ser utilizado e pensado de forma muito mais ampla, pois é a maneira pela qual se dá fluidez e rapidez aos deslocamentos das massas urbanas. A mobilidade como circulação seria as formas e estratégias das políticas de transportes para as metrópoles e cidades, destacando-se as discussões das necessidades das demandas de deslocamentos, os estrangulamentos de pontos de transição entre modais, os próprios modais e sistemas de transportes necessários para determinadas localidades e públicos, além da atual discussão sobre sustentabilidade do sistema de transportes em geral (...). A mobilidade virtual [e o uso da tecnologia] (...), pois permite conexões e outros tipos de deslocamentos, mesmo que os indivíduos permaneçam no mesmo espaço físico, porém estes incorporariam a possibilidade de informação conjuntamente com o ato de se transportar, de se locomover. (...). Outro ponto interessante são as formas de conjunção que o acesso ao mundo virtual pode realizar em complemento com os transportes urbanos, seja entretendo, informando sobre as notícias do cotidiano ou passando informações sobre o próprio trânsito ou dados relevantes sobre as condições dos transportes urbanos em tempo real. A mobilidade social demonstraria a percepção, já tradicional, de mudanças nos aspectos econômicos, a ascensão social e educacional, melhorias no mundo do trabalho, e o próprio deslocamento físico através das mudanças de domicílio. (SILVA, 2014 p.106-108).

riquíssima no que é possível se perceber quais os meandros alcançados pelo debate acerca da mobilidade urbana, de maneira a evidenciar a quebra com o modelo “antigo” dos deslocamentos pendulares (trabalho-moradia), e, sistematicamente, a percepção policêntrica dos deslocamentos identificando as formas de vida pelo (uso) dos transportes.

A capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano à realização de atividades rotineiras (trabalho, compras, educação, saúde, cultura, lazer) em um tempo considerado ideal, confortável e seguro é caracterizada com os princípios fundamentais da mobilidade urbana. O deslocamento pode se dar pela utilização de variados tipos de veículos ou através de uma caminhada. Os princípios norteadores de tempo ideal, conforto e segurança vão depender das distâncias, dos meios de transporte, das condições das vias de acesso, do custo da viagem e da qualidade deste deslocamento, ou seja, a organização dos fluxos na/para a cidade vão garantir a mobilidade ou não.

No contexto atual, o pensamento de Santos (1990) acerca da metrópole corporativa e fragmentada que apresenta uma hierarquização caracterizada pela produção flexível voltada à grande importância atribuída aos fluxos de informações, fluxos financeiros e de mercadorias que na metrópole são percebidas pela expansão do trabalho informal, aumento da diferenciação espacial, e condições precárias de moradia representa uma contribuição importante à compreensão da temática.

Reflexões importantes contidas nas análises de Alves (2011), referentes à adoção da escala metropolitana direcionada à discussão de como o processo de circulação, contribuem à produção do espaço e ao mesmo tempo reforçam as diferenciações socioespaciais. Estas reflexões servem de embasamento teórico deste trabalho envolvendo as questões vinculadas ao processo de mobilidade/imobilidade espacial apresentado, por Alves (2011), intimamente ligado à imobilidade social, ou seja, a posição do indivíduo na sociedade.

Harvey incorpora as dimensões apresentas por Lefebvre (1974) e as análises de Bourdieu (1977) nas observações apresentadas pela relação dialética existente entre os espaços vivido, percebido e imaginário, apresentando uma tensão dramática por meio da qual pode ser lida a história das práticas espaciais. Os espaços de representação, portanto, tem o potencial

a representação do espaço como também de agir como força produtiva material com respeito às práticas espaciais. (HARVEY, 2011. p.201)

> "(...) Essas quatros dimensões da prática espacial não independem umas das outras. A fricção da distância está implícita em toda compreensão do domínio e da apropriação do espaço, enquanto a apropriação persistente de um espaço por um grupo particular (...) equivale a um domínio *de facto* desse espaço. A produção do espaço, na medida em que reduz a fricção da distância (por exemplo, a "aniquilação do espaço por intermédio do tempo" do capitalismo), altera o distanciamento e as condições de apropriação e domínio. (...)" [HARVEY, 2011p. 202-204]

Deste modo, atrelando às análises teóricas que compreendem a cidade, o urbano, a urbanização, ao processo de metropolização, o trabalho passará a análise das condicionantes de tais processos, de modo breve, na formação do território brasileiro, indo de encontro aos processos formuladores e dinamizadores observados no estado do Rio de Janeiro a buscar um entendimento metropolitano e, posteriormente, inserir análises mais pontuais relativas ao leste fluminense de maneira a objetivar um exemplo em escala local, todavia sem deixá-lo de correlacionar as demais escalas (regional e nacional).

2.3 Brasil: análise da organização espacial das cidades e seus fluxos

A integração do território nacional e o papel das redes de transportes são de evidência fundamental para se pensar a organização das cidades e seus fluxos, todavia, deste ponto de vista, o Brasil sofre pelo aspecto do seu tamanho, mas ao mesmo tempo não apresenta, como outros países, a problemática de grandes obstáculos físicos que poderiam causar o impedimento de suas redes.

No Brasil, durante os séculos XVI e XVII, as linhas de deslocamento terrestre para outros núcleos de povoamento formaram um sistema de caminhos radiocêntrico (tipo de malha urbana muito comum na maioria das cidades europeias e que, geralmente, tem a ver com uma função defensiva da cidade remontando ao período da Idade Média). No século XVIII, com a economia paulista restituída pelo cultivo da cana de açúcar, os percursos eram percorridos por tropas de mulas que se constituíam no principal meio de transporte de cargas nas regiões sudeste e sul no país.

No século seguinte (XIX), com o cultivo do café, o tráfego de tropa, que cruzavam o núcleo urbano, tornou-se muito mais intenso e passou a ser o principal ponto de comercialização entre o litoral e o interior, bem como, dos campos do sul e o Rio de Janeiro. Neste período, São Paulo, por exemplo, começava a sofrer com os problemas do crescente trânsito, e assim, para "descongestionar" o núcleo construído historicamente se tornou necessária a regulação do tráfego e as criações de rotas alternativas foram às medidas tomadas à época para buscar a solução dos problemas.

Cabe resgatar que as cidades de Londres, Paris, Nova Iorque, Viena, Berlim, as primeiras metrópoles modernas do século XIX, sofreram a partir do seu processo de desenvolvimento a necessidade de determinar, por meio de sistemas de transportes de massa sobre trilhos, o modo de viabilizar as novas escalas, extensões e densidades de ocupação. Entretanto, ao longo do século XX, a urbanização baseada no transporte individual, difundido nos Estados Unidos que estava atrelada a baixas densidades e a uma estrutura viária bastante desenvolvida propiciou, a partir de determinar dimensão adquirida pelo urbano, em sérios problemas de tráfego.

Com relação à experiência dos países desenvolvidos podemos resgatar as referencias contida nas análises realizadas por Barat (1975), ao apontar que o aumento da renda real, principalmente nas áreas urbanas, favoreceu um crescimento significativo da frota de automóveis, devido a crescente participação dos habitantes urbanos no consumo de bens duráveis, alargando de maneira significativa a faixa de proprietários de automóveis, gerando situações críticas de congestionamento nas vias urbanas e de decadência no transporte público.

Entretanto, segundo Barat (1975 p.3). A implantação de tais facilidades para o transporte privado atuou como uma lâmina de dois gumes, na medida em que, ao lado do alívio temporário da circulação, aumentou a atração sobre novos veículos. Estes passaram a demandar os espaços intra-urbanos e as zonas centrais de negócios, criando problemas adicionais de circulação e estacionamento. Ficando evidente que as medidas de alargamento de ruas, construções de vias elevadas, etc., tinham efeito meramente paliativo sobre os problemas da circulação urbana – além dos aspectos não menos graves de poluição e degradação dos ambientes urbanos-, as autoridades responsáveis

direta ou indiretamente pelo transporte resolveram reestruturar as bases das políticas de investimentos e operação dos serviços de transporte público – especialmente o de massa -, a torna-lo atraente para o usuário. Assim, os apelos ao conforto, segurança, ganhos de tempo, prevenção contra os males da poluição, necessidades de revitalizar as zonas centrais das cidades, etc., passaram a se constituir em poderosos argumentos em favor da utilização do transporte público.

O "modelo brasileiro", a partir dos anos de 1950 e 1960 de favorecimento da indústria automobilística, com a construção de Brasília, por exemplo, foi o ponto de partida para as grandes obras de rodovias. Relacionado à expansão do transporte rodoviário, cabe resgatar, brevemente, que o planejamento do desenvolvimento econômico brasileiro a partir 1964/1967, (através do Plano de Ação Econômica [Brasil, 1964] e Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social [Brasil, 1967][10]), propunha entre suas diversas estratégias de ação, criação dos polos regionais de desenvolvimento. O principal objetivo era o de reduzir a pressão promovida pelos fluxos migratórios inter-regionais, acentuados na década de 1960, sobre as regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro.

A estrutura espacial extremamente polarizada dos mercados de produção e consumo tornou-se responsável pela geração crescente dos volumes transportados (pessoas e cargas), cujo deslocamento passou a ser realizado, com elevadas densidades de tráfego, em corredores rodoviários.

Barat (1991) aponta que a importância dos corredores de interligação desses grandes mercados nacionais polarizados pode ser observada pela evolução da oferta e características técnicas da infraestrutura rodoviária troncal. A princípio, estabeleceu-se a interligação pavimentada em pistas simples, através das grandes rodovias troncais, como a BR-040, BR-116 e outras.

A BR-116, (BARAT, 1991.p.94), por propiciar a interligação nordeste/sudeste/sul do território, (promoveu a integração da economia dos maiores polos regionais situados ao longo da faixa litorânea), transformou-se em uma das principais responsáveis pela ampliação do mercado nacional.

[10] Ver Barat, 1991.

Podendo ser possível observar o com o crescimento e desenvolvimento dos polos regionais, uma intensificação dos esforços no sentido da melhoria das características técnicas das rodovias de interligação, com pavimentação das grandes troncais em, praticamente, toda a sua extensão e a duplicação do trecho-Rio-São Paulo (via Dutra, BR-116), ainda no período em que essas duas metrópoles se constituíam no principal mercado nacional de produção e consumo. Posteriormente, deu-se a duplicação de pequenos trechos ao longo da BR-116, bem como a implantação da BR-101 (com traçado paralelo mais próximo ao litoral) e de modernos complexos rodoviários.

Deste modo, a situação, no final do século XX, do ponto de vista técnico e da economia dos transportes é particular, pois o tráfego rodoviário[11], já na década de 1990, representava aproximadamente 65%, em contrapartida as estradas de ferro[12] e hidrovias, representavam respectivamente, 12% e 4% na cobertura das redes de acesso do território brasileiro. A disseminação do automóvel[13] transformou consideravelmente o aspecto das cidades, de modo geral.

Um breve relato sobre ambiente físico e estilos de vida urbana contidos nos escritos de Tuan (1980. p. 201), podem nos ajudar ao relatar um bom

---

[11] Ver anexos I e II – Malha ferroviária e rodoviária brasileira.

[12] "As estradas de ferro brasileiras nunca constituíram uma rede nacional. Mesmo durante seu tempo de (modesto) esplendor, resumiam-se a uma coleção de linhas de exportação de minerais e produtos agrícolas, e raramente tomaram a forma de uma rede regional, exceto, parcialmente, no Nordeste ou, sobretudo, no Estado de São Paulo. Essas redes regionais tardiamente foram ligadas entre si via linhas inter-regionais, pouco frequentadas, muito mais por uma vontade de manifestar a unidade nacional do que por razões econômicas. Em consequência, a rede ferroviária era heterogênea, com várias larguras de bitola, antiga e mal mantida. A diversidade dos materiais fixos e rolantes não permitia empreender uma reorganização séria, exceto à custa de altos investimentos, e as primeiras medidas consistiram em desativar linhas, resultando na redução de 39 mil km, aproximadamente, em 1960, para pouco mais de 30 mil km em 1997. Um caso à parte era o das linhas privadas construídas para exportar minérios, como a que transportava o manganês do Amapá, a que levava o ferro de Minas Gerais e, sobretudo, a via nova, da serra de Carajás ao mar, inaugurada em 1985. São as únicas dotadas de bitolas largas (vias normais na Europa e na América do Norte), pois as outras em sua maioria, são de bitola estreita. Fora dessas linhas e das redes de subúrbio do Rio de Janeiro e São Paulo, o transporte ferroviário, até data recente, regredia em todo o país (...)." (THÉRY & MELLO, 2009. p 204).

[13] A simples e objetiva observação de que os "carros" são os grandes "culpados" pela crise de mobilidade, pode impedir uma visão mais completa e complexa das experiências no e do urbano, onde fatores como o uso do solo, a especulação imobiliária, as diferenças territoriais nos investimentos de dispositivos urbanos, a precarização do mundo do trabalho e, principalmente, a vulnerabilidade em larga escala proporcionada pelas "formas de vida pelo transporte", se somam de maneiras interconectadas à grande sensação de paralisia dos deslocamentos urbanos atual. A "demonização do carro" é algo que deve ser evitado como apontamento apriorístico, pois somente cerca algumas dimensões do problema, mas não atinge todas. (SILVA, 2014. p.255).

exemplo do cotidiano no passado, já na segunda metade do século XIX, veículos de todos os tipos frequentemente produziam congestionamentos nas ruas de Londres, mas ainda os veículos transportavam apenas uma pequena parte do tráfego total de pessoas. O que contrastava surpreendente com o moderno bulevar americano, pois em Los Angeles as ruas poderiam estar congestionadas de carros enquanto as calçadas estavam relativamente vazias; e mesmo em meados do XX havia distritos de Los Angeles sem calçadas. Assim, como na viela medieval, também no moderno bulevar, misturam-se livremente as pessoas de diferentes condições de vida, porém na moderna via expressa não há contato, porque cada pessoa (ou cada pequeno grupo de pessoas) está encapsulada em uma caixa de metal motorizada.

Alves (2011) apresenta o caso paulista (assim como todo território nacional), que desde os anos de 1950, ao optar pelo sistema rodoviário para a articulação dos espaços produtivos, mesmo com a existência de vias férreas, e posteriormente com a implantação do sistema metroviário, as ruas, avenidas, rodovias e anéis viários ainda hoje formam a base da circulação de mercadorias e pessoas. O exemplo citado por Alves é que mesmo a expansão da metrópole de São Paulo, desde os anos 40 do século XX ocorreu a partir da criação de loteamento-ônibus, ou seja, assim que era aberto, já se colocava à disposição dos interessados ou necessitados a linha de ônibus que os levaria ao trabalho nas centralidades existentes ou o centro da cidade ou os subcentros (como Pinheiros, Santo Amaro e Osasco, entre outros).

Neste sentido, apontamentos realizados por Campos[14] (2008), acerca da cidade paulista e os intervenções urbanísticas dos distintos governos que assumiram ao longo dos anos a organização da cidade, evidenciam a tendência de adotar parâmetros desvinculados daqueles que pautam a situação existente; consequentemente, desprezam-se muitas vezes esforços realizados em gestões anteriores e o quadro resultante acaba combinando elementos de épocas, escalas e funcionalidades díspares.

---

[14] "O mesmo traçado radiocêntrico que alimentava a pujança econômica e a concentração urbana tornava-se fonte de problemas, para cuja solução, desde o século XIX, passaram a ser propostos circuitos que desviassem o trânsito mais pesado, passando ao largo dos pontos de estrangulamento e da zona então mais central. A estrutura viária radial-perimetral implantada a partir do Plano de Avenidas amparou não apenas o uso do automóvel e a expansão da ocupação vertical em anéis sucessivos, como a extensão dos loteamentos periféricos, agora acessados facilmente por linhas radiais de ônibus." (CAMPOS, 2008.p.16).

O exemplo da cidade de São Paulo, que alcançou o *status* de principal metrópole sul-americana, mesmo priorizando o automóvel e protelando a implantação e, atualmente, a ampliação do sistema de metrô, ao longo dos anos, nos ajuda a entender este tema das redes de transportes (de pessoas, mercadorias, energia e informação).

No processo de produção do espaço na cidade as questões de acessibilidade[15] a bens e serviços e adensamento populacional são fatores de concepção da condição urbana. Deste modo, as cidades-metrópole não estão livres dos congestionamentos, pois o crescimento urbano exige uma infraestrutura de/para o acesso, através de distintos meios de transporte, que dado seu "sobrecarregamento" as medidas entre manutenção, renovação e ampliação dependem de esforços coletivos interligando as esferas administrativas do poder público[16].

Assim como São Paulo, a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro - RMRJ este quadro crítico, também, é percebido. Os processos históricos agravam a situação, haja vista o modelo de desenvolvimento conectado à indústria automobilística, as desigualdades contidas no padrão de urbanização, o ritmo "descompassado" do crescimento urbano e (in)capacidade de investimento do poder público, bem como, a gestão privada das linhas de transportes coletivos.

---

[15] Por acessibilidade entende-se a disponibilidade de infraestrutura e sistemas operacionais adequados à circulação de bens e pessoas, tanto entre a área metropolitana e o restante do país como no seu interior. (Barat, 1975. p 14).

[16] "Num país de baixo nível de renda per capita e com uma experiência de vida urbana planejamento - representa uma distorção na aplicação de recursos por parte do Poder Público e um ônus para as populações urbanas. Estas assistem a uma degradação do seu meio ambiente muito recente, a ênfase em soluções de transporte individual – nem sempre objeto de adequado - representa uma distorção na aplicação de recursos por parte do Poder Público e um ônus para as populações urbanas. Estas assistem a uma degradação do seu meio ambiente e *vivenciam* um aumento perigoso de tensões devido à entrada em cena de um personagem que goza de especiais vantagens e proteções: o automóvel" (BARAT, 1975. p.5).

3 NITERÓI E SÃO GONÇALO NA METRÓPOLE FLUMINENSE

3.1. RMRJ – Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro

Optamos tratar do sistema de transportes urbanos em uma perspectiva não apenas local, mas também metropolitana, por entender que as relações de causa e efeito de/para a integração do território e articulações econômicas, sociais e espaciais, se não percebidas em conjunto de ações, de nada valem à abordagem da temática. Neste sentido, abordaremos o processo de formação da Região Metropolitana no Estado do Rio de Janeiro (RMRJ) de maneira a compor um breve histórico voltado à compreensão da temática proposta.

O processo de formação da RM do Rio de Janeiro envolveu o Estado da Guanabara e parte do antigo Estado do Rio de Janeiro[17]. Na RMRJ se concentra a capital do Estado, a maior oferta de infraestrutura urbana (reunindo serviços especializados nos setores de serviços (financeiro, comercial, educacional e de saúde), dos órgãos e instituições públicas e força de trabalho, e a maioria das indústrias, deste modo, constituindo um parque industrial diversificado.

Na RMRJ, foi criada a Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – FUNDREM. Com a responsabilidade de elaborar diagnósticos, planos diretores dos municípios e projetos de leis de zoneamento, todavia com as dificuldades de aprovação dos projetos por causa da divergência e devido aos conflitos de interesses municipais e da instituição serem constantes, no ano de 1990, ocorreu sua extinção definitiva. Assim, a região metropolitana permaneceu anos sem um órgão de planejamento e sistematização de dados, informações e projetos de integração[18].

---

[17] Lei complementar nº20, de 1º/07/1974.

[18] Sobre a RMRJ dois fatos são relevantes de serem pontuados: O ***1º***: A constituição da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro não ter se dado no ano de 1973, ano de instituição por lei das primeiras regiões metropolitanas. No Rio de Janeiro, ocorreu, na verdade, com a fusão entre dois estados, e posteriormente, foi delimitada uma região metropolitana; ***2º***: as alterações ocorridas ao longo dos anos, sobretudo, desde os anos de 1990, a saída de municípios integrantes, pertencentes a composição "original", (tal é o caso do município de Petrópolis, Itaguaí, Mangaratiba, por exemplo) e, mais recentemente, a entrada de outros como Rio Bonito e Cachoeiras de Macacu. Ao longo desse período ocorreu também a emancipação de alguns municípios, marcados por grande precariedade, no que diz respeito à reprodução social dos seus habitantes e em suas capacidades de gestão pública.

Neste sentido, e observando os dados das cidades em questões, podemos constatar que a região metropolitana constitui-se dentro deste território diversificado de cidades em um espaço de grande pressão social, marcado pelas contradições. Isso ocorre, recorrentemente, devido ao crescimento e desenvolvimento econômico que não caminha junto à resolução de problemas básicos das necessidades da população em geral e, sobretudo, quando voltamos os olhares para as cidades de menor poder de renda. Dentre os problemas podemos salientar a distribuição desigual dos serviços e equipamentos urbanos, a crescente demanda por habitação, intensa degradação do meio ambiente, consequente esgotamento de recursos.

Constituída, atualmente, por 21 municípios, a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro apresenta-se muito heterogênea no sentido das características estruturais dos municípios que a compõem, a saber: Belford Roxo, Cachoeiras de Macacu, Duque de Caxias, Guapimirim Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Rio Bonito, Rio de Janeiro, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá.

Figura 2 - Municípios integrantes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Fonte: CEPERJ, 2014.

Atualmente, a prerrogativa de uma unidade gestora que administre em uma escala metropolitana com a proposta de criação do plano estratégico para região metropolitana “ressurge” na esfera do planejamento fluminense, possuindo como objetivo um órgão exclusivo para promover as políticas de integração urbanas desenvolvidas pelo estado e os 21 municípios integrantes da região. A proposta de uma gestão compartilhada, como propósito da formação de um conselho deliberativo, composto pelos municípios e o governador do Estado.

A iniciativa visa promover a integração de políticas urbanas desenvolvidas pelo Estado e pelos municípios da Região Metropolitana, o decreto de criação da Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Rio de Janeiro (CIG) e do Grupo Executivo de Gestão Metropolitana foi assinado em 11 de agosto de 2015.

Divulgado pelo governo do estado e os meios de comunicação, os principais objetivos da CIG são o início da retomada do processo de governança da Região Metropolitana, a partir de assuntos de interesse comum do Governo do–Estado e dos Municípios, buscar promover o desenvolvimento integrado dos municípios, direcionados as políticas públicas em eixos estruturantes da metrópole: expansão econômica; patrimônio natural e cultural; mobilidade; habitação; equipamentos sociais; saneamento e meio ambiente; e reconfiguração espacial, estabelecendo metas de desenvolvimento de curto, médio e longo prazo, (4,8 e 25 anos), para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Segundo informações, em entrevista realizada na ALERJ[19], Subsecretário Estadual de Urbanismo, Vicente Loureiro, com a criação da Câmara foi lançado edital para a contratação de três serviços, financiados com recursos do Banco Mundial: um plano estratégico para a Região Metropolitana; um trabalho de aerofotometria, que ofereça aos municípios uma base cartográfica atualizada; e a criação de um sistema de informações geográficas que permita a gestão integrada do desenvolvimento urbano da região.

[19] Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro.

Neste sentido, está embutida na proposta a percepção das novas centralidades na metrópole, de modo a identificar regiões com potencial de expansão de serviços, indústrias e, consecutivamente, de postos de emprego.

O Conselho do 1º Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro faz parte do Programa de Fortalecimento da Gestão Pública e Desenvolvimento Territorial Integrado – Rio Metrópole – Pró-Gestão II, financiado pelo Banco Mundial. O trabalho será conduzido por um consórcio formado pelas empresas Quanta Consultoria e Jaime Lerner Arquitetos Associados e se estenderá até junho 2017. Está prevista a entrega de um diagnóstico e de uma proposta para a região e consolidação de um plano de ações com a indicação de instrumentos que o viabilizem[20].

Hoje a região representa o segundo maior território metropolitano do país, desde a extinção da Fundação Brasileira para o Desenvolvimento da Região Metropolitana (FUNDREM) na década de 1990, o Rio não possuía nenhuma instância de planejamento que abrangesse as exigências inerentes a percepção metropolitana.

As regiões metropolitanas no Brasil, de uma forma geral, continuam crescendo e abrigando nos dias atuais grande parte população brasileira, deste modo se faz necessário pensar e levar a frente medidas para uma efetiva gestão em âmbito metropolitano, entendidos aqui, como elementos fundamentais em prol do desenvolvimento urbano/regional.

Os líderes são atores sociais e para cada ator social a noção de espaço será percebida de maneira distinta, bem como seus interesses impulsionados pelo processo de urbanização e complexidade das estruturas metropolitanas que aumenta ao passo da diversificação do processo produtivo e sua expansão.

---

[20] O Conselho é de natureza consultiva. Fazem parte dele 110 entidades e 50 cidadãos de diferentes segmentos: Entidades Empresariais, Organizações de Classe, Concessionárias, Poder Executivo, Academia, Sociedade Civil e Poder Legislativo. Os membros do Conselho vão colaborar na coordenação e organização das oficinas de participação para coleta de dados e aprofundamento do diagnóstico. Serão realizados sete encontros por segmento (um para cada), 6 oficinas temáticas – Expansão Econômica; Valorização do Patrimônio Natural e Cultural; Habitação e Equipamentos Sociais; Mobilidade, Saneamento e Resiliência Ambiental; e Reconfiguração Espacial e Centralidades – e 5 reuniões territoriais, a serem realizadas no Rio de Janeiro (discutindo também Niterói), Itaguaí (Oeste Fluminense), Itaboraí (Leste Fluminense), Duque de Caxias (Baixada) e Arco Metropolitano (Nova Iguaçu).

As diretrizes para o entendimento são fundamentais assim como as diretrizes principais em qualquer nível de governo, tais como responsabilidade, transparência, planejamento e eficiência e gestão, todavia, é importante destacar que em uma visão metropolitana estão inerentes processos de descentralização e recentralização (de poder).

Destacamos também, neste sentido, a percepção de Harvey (2011) em que no expressivo processo de urbanização de um país e o fortalecimento das funções públicas urbanas, as mudanças no interior dos processos produtivos, o papel exercido pelos meios de transportes e de comunicações e da revolução científico-tecnológica são constatações que revelam o surgimento de novos cenários e que impõem uma revisão do real alcance das respostas através das políticas públicas voltadas aos territórios.

Na verdade, atualmente, o mundo se urbaniza e o processo de circulação de capital não se dá apenas pela produção, mas também pela ampliação dos serviços, da informação e da terceirização das relações de trabalho, produzindo valor e novas formas de acumulação de capital.

Sob este ponto de vista, as intervenções governamentais através do planejamento permitem, como apontado por BARAT (1975. p.7), antecipar[21] os impactos de sistemas de transportes público sobre a expansão metropolitana, tais como a modificação nas condições de acessibilidade com impactos sobre a distribuição espacial das atividades urbanas e investimento em transporte público influenciando a mobilidade urbana, oportunidade de emprego, acessibilidade, assim como, impactos sobre a qualidade de vida urbana e o meio ambiente.

3.2 O Leste Fluminense

Para melhor definir a porção leste apresentada neste trabalho, se faz necessária a abordagem de modo breve, de algumas questões a respeito da nomenclatura leste. A percepção leste ficou mais evidenciada com a proposta surgida com o COMPERJ e da costura política de consórcio CONLESTE pactuado pelos municípios de Niterói, Itaboraí, São Gonçalo, Tanguá, Rio Bonito, Magé e Guapimirim e Cachoeiras de Macacu na Região Metropolitana,

[21] contingenciar, reordenar, controlar.

Casimiro de Abreu, Silva Jardim, Araruama e Saquarema na Região das Baixadas Litorâneas, e Teresópolis e Nova Friburgo na Região Serrana, ver anexo III.

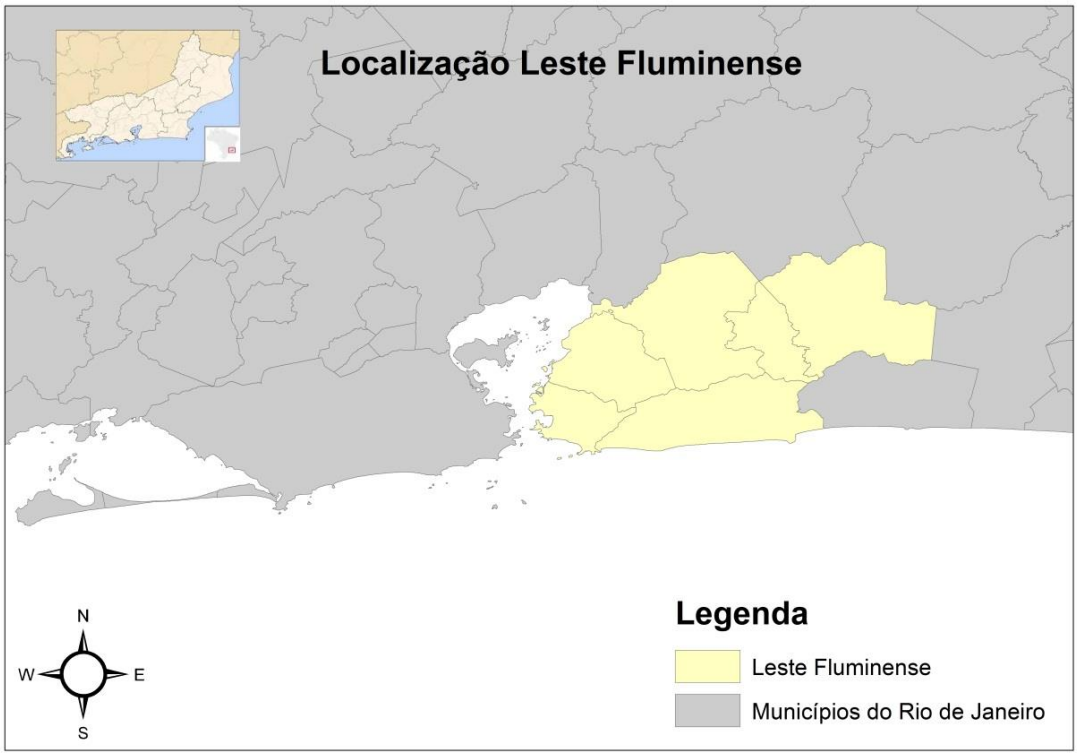
A denominação Leste Fluminense, para fins de planejamento, não era considerada até 2014 (projeto CONLESTE) pelo Governo do Estado - quem a utiliza é a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro/FIRJAN como uma das suas áreas de divisão regional – porém, nem todos os municípos do CONLESTE/COMPERJ[22] estão contidos nela. Entretanto, o Estado, ao lançar, recentemente, o Plano Diretor de Estruturação Territorial do Leste Fluminense/PET- Leste, como referencial para projetos de desenvolvimento regional, assume esta terminologia e apresenta os municípios do CONLESTE como base de delimitação da área de estudo.

Provavelmente, esta denominação teve origem no fato da Petrobras - no momento lançamento do COMPERJ - ter definido a localização do empreendimento "a leste da bacia da Baía da Guanabara". Na verdade, a área de influência do Complexo está inserida em cinco das grandes bacias do território fluminense, ou seja, bacia da Baía da Guanabara, bacia do Piabanha, bacia do Grande, Negro e Dois Rios, bacias contribuintes aos rios Macaé, São João e Una e o Complexo Lagunar da Costa do Sol e de Piratininga/Itaipu.

Nossa abordagem observa a porção leste geograficamente para a composição da perspectiva, mas com caráter mais restrito, fixa-se em seis municípios. Colocamos as cidades que apresentam maior destaque para uma abordagem sobre os transportes e a mobilidade para região, as cidades de São Gonçalo e Niterói.

[22] A região Leste Fluminense/FIRJAN: Niterói, São Gonçalo, Itaguaí, Tanguá, Maricá, Saquarema, Rio Bonito, Araruama, Silva Jardim, Arraial do Cabo, Iguaba Grande, São Pedro da Aldeia, Cabo Frio, Casimiro de Abreu, Armação de Búzios e Rio das Ostras.

Figura 3 – Localização Leste Fluminense



Fonte: IBGE, 2010. Elaborado pela autora.

Podemos observar as cidades de Niterói e São Gonçalo, com alta no total populacional, ao longo dos últimos 45 anos, por exemplo, se pegarmos como marco referencial, o aumento demográfico na porção leste da metrópole do Rio de Janeiro, a conexão promovida pela construção da ponte Rio - Niterói. Com dados retirados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a tabela e os gráficos elaborados a seguir nos dão maior noção para essa percepção.

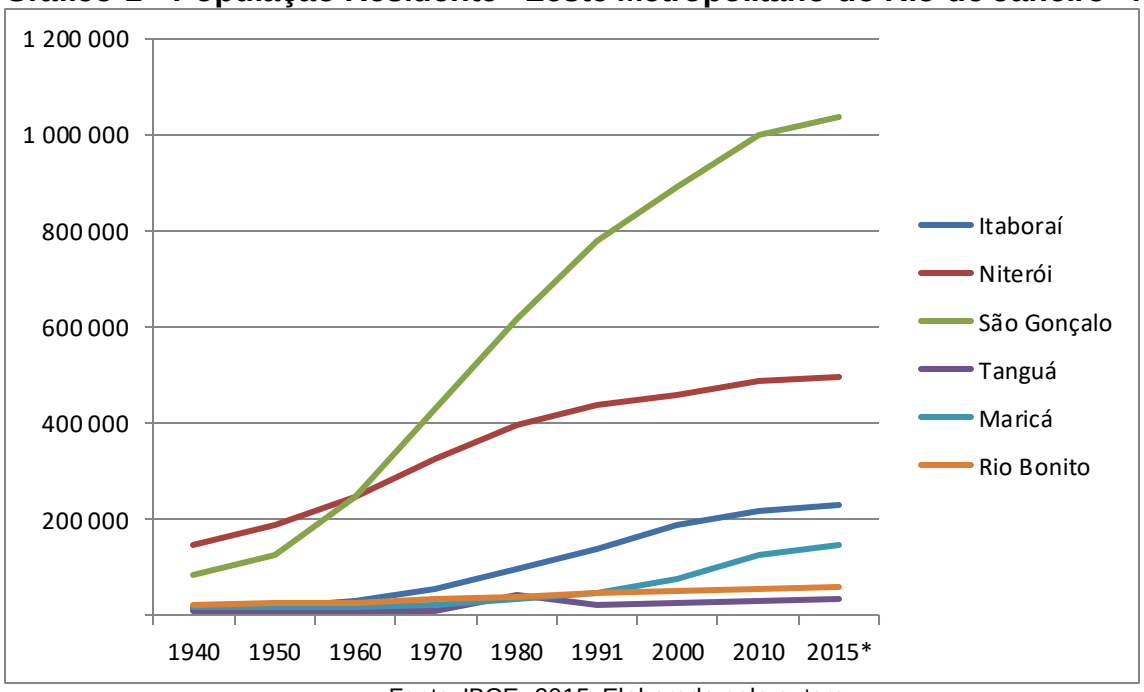
Quadro 1 - População Residente – Leste Metropolitano do Rio de Janeiro.

Regiões de Governo e municípios	População residente															
	1940	(%)	1950	(%)	1960	(%)	1970	(%)	1980	(%)	1991	(%)	2000	(%)	2010	(%)
Estado	**3 611 998**	-	**4 674 645**	-	**6 709 891**		**8 994 802**		**11 291 520**	-	**12 807 706**	**-**	**14 391 282**		**15 989 929**	
Região Metropolitana	**2 223 547**	100	**3 170 762**	100	**4 861 964**	100	**6 879 183**	100	**8 758 420**	100	**9 796 649**	100	**10 869 255**	**100**	**11 835 708**	**100**
Rio de Janeiro	1 764 141	79,34	2 377 451	74,98	3 307 163	68,02	4 251 918	61,81	5 090 700	58,12	5 480 768	55,95	5 857 904	53,89	6 320 446	**53,40**
Itaboraí	15 362	0,69	19 472	0,61	31 956	0,66	54 544	0,79	95 723	1,09	139 493	1,42	187 479	1,72	218 008	**1,84**
Maricá	18 892	0,85	18 976	0,60	19 468	0,40	23 664	0,34	32 618	0,37	46 545	0,48	76 737	0,71	127 461	**1,08**
Niterói	146 414	6,58	186 309	5,88	245 467	5,05	324 246	4,71	397 123	4,53	436 155	4,45	459 451	4,23	487 562	**4,12**
São Gonçalo	85 521	3,85	127 276	4,01	247 754	5,10	430 271	6,25	615 352	7,03	779 832	7,96	891 119	8,20	999 728	**8,45**
Tanguá	9 008	0,41	10 756	0,34	9 783	0,20	11 368	0,17	40 895	0,47	23 249	0,24	26 057	0,24	30 732	**0,26**
Rio Bonito	22 831	1,03	25 157	0,79	27 694	0,57	34 434	0,50	40 036	0,46	45 161	0,46	49 691	0,46	55 551	**0,47**

Fonte: IBGE, 2015. Elaborado pela autora

A porcentagem elaborada na tabela tem como referência a população total da RMRJ, podemos observar que a população do município de São Gonçalo representava 5,10% e 6,25 nos anos de 1960 e 1970, respectivamente. Nos anos posteriores este percentual em São Gonçalo, frente ao município de Niterói, tido como periferia imediata à cidade do Rio de Janeiro nos anos de 1940 e 1950 (ABREU, 1987), praticamente duplicou. Hoje, a população gonçalense representa 8,5% da população da região metropolitana e o município de Niterói 4,0%.

Gráfico 1 - População Residente - Leste Metropolitano do Rio de Janeiro[23].



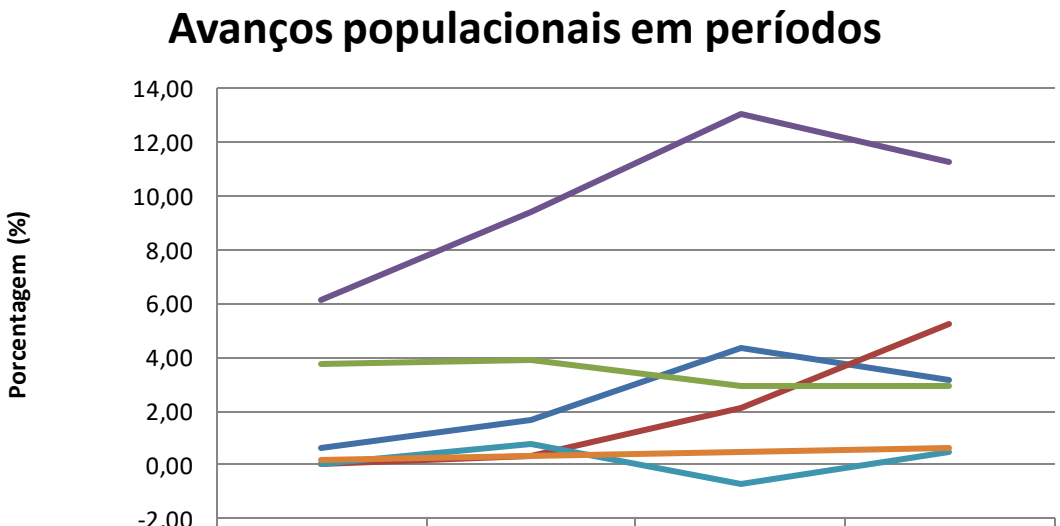
Fonte: IBGE, 2015. Elaborado pela autora

A partir do quadro de população residente apresentado, elaboramos um gráfico de avanço referente ao incremento populacional em períodos, de aproximadamente, vinte anos, a saber: 1940 a 1960, 1960 a 1980, 1980 a 2000 e o período entre os anos de 2000 a 2010. Observamos um considerável aumento no período entre a construção da ponte e o período seguinte, 1960-1980 e 1980-2000, sobretudo, nos municípios do São Gonçalo e Niterói. Itaboraí e Maricá com aumentos mais significativos no período de 1980-2000,

[23] Os dados apresentados no gráfico para o ano de 2015 referem-se a uma estimativa apresentada pelo IBGE. Diretoria de Pesquisa – DPE – Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. Disponível em http://downloads.ibge.gov.br/downloads_top.php. (Acessado no mês de outubro de 2015).

todavia, São Gonçalo, destacando-se como munícipio com mais aumento da população em todos os períodos listados.

Gráfico 2 – População: avanço em períodos



	1940-1960	1960-1980	1980-2000	2010-2000
Itaboraí	0,63	1,64	4,35	3,16
Maricá	0,02	0,34	2,09	5,25
Niterói	3,75	3,89	2,95	2,91
São Gonçalo	6,15	9,43	13,06	11,24
Tanguá	0,03	0,80	-0,70	0,48
Rio Bonito	0,18	0,32	0,46	0,61

Fonte: IBGE, 2015. Elaborado pela autora

Podemos apontar ainda as áreas “favoráveis” à expansão da malha urbana, observando nos municípios de Maricá e Itaboraí, devido crescimento populacional e urbano destas cidades com população entre 100 e 250 mil mantém certo dinamismo, Niterói e São Gonçalo beirando um processo de estabilização, por exemplo. Neste sentido, os projetos “atuais” de expansão e “integração” condicionam novas características e reformulações na dinâmica territorial.

A dinâmica socioeconômica relativa à evolução do mercado de trabalho garantiu a configuração do uso e ocupação das áreas atrativas no estado do Rio de Janeiro, de maneira geral, propiciando a expansão das áreas periféricas em relação ao núcleo central de formação histórica do estado. A cidade do Rio de Janeiro ao polarizar o atrativo dessa dinâmica populacional, ao longo de seu

processo histórico de formação, em certa medida, atualmente, dificulta a criação de novos polos de interesse de mão de obra.

O Leste Metropolitano do Rio de Janeiro apresenta-se como um possível novo “polo atrativo” com importância para o desenvolvimento e integração das cidades, haja vista investimentos de capitais, de grandes investimentos no setor produtivo, ligado ao setor petrolífero, com atividades voltadas a exploração e refinamento. Um exemplo está nas expectativas geradas com o anúncio na implantação do COMPERJ (Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro), ponto já citado sobre as dinâmicas de desenvolvimento metropolitano.

Atemo-nos por tratar a mobilidade e acessibilidade urbana em uma perspectiva metropolitana, por entender que as relações de causa e efeito de/para a integração do território e articulações econômicas, sociais e espaciais se não percebidas em conjunto de ações, de nada vale a abordagem da temática. Focaremos nossas reflexões nas cidades de São Gonçalo e Niterói a fim de utilizá-las como exemplo para observar as transformações contidas na produção do espaço urbano, atreladas às questões inerentes a temática dos transportes e da mobilidade urbana.

3.3 Niterói e São Gonçalo no Leste Metropolitano

3.3.1 Breve Histórico de Niterói

A cidade de Niterói está situada na orla oriental da Baía de Guanabara, entre as encostas ocidentais do maciço litorâneo fluminense e o mar, dentro da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, possuindo áreas limítrofes ao norte, com a cidade de São Gonçalo; a leste, com Maricá; ao sul, com o Oceano Atlântico e a oeste com a Baía de Guanabara, abrangendo uma área de 134,5 Km², ou seja, 0,30% da área total do estado (ver anexo IV).

Desde a fundação da cidade, no século XVI, até o século XIX, a ocupação de Niteróifoi realizada a partir dos núcleos populacionais formados ao redor das igrejas que detinham o poder político e, também, garantiam a manutenção da ordem social na cidade.

Os principais povoados formaram-se ao redor das Igrejas de São João de Icaraí, Nossa Senhora da Conceição da Praia Grande (São Domingos), São Sebastião de Itaipu e com destaque a igreja de São Lourenço dos Índios, que é considerada o símbolo da fundação da cidade.

A expansão da lavoura de cana-de-açúcar propiciou o surgimento de pequenas povoações (uma vez que os núcleos de povoamento situavam-se ao redor das fazendas canavieiras). Deste modo, as aberturas de estradas, entroncamentos e vias de acesso às fazendas e às propriedades, possibilitaram as conexões entre os lugares e favoreceram os processos de formação dos bairros (mais antigos) do município.

A localização geográfica de Niterói, situada a leste da Baía de Guanabara, possibilitou uma maior aproximação com a cidade do Rio de Janeiro por meio da ligação por via marítima. Vale ressaltar que o Rio de Janeiro era o grande centro comercial do Brasil Colonial. Na outra direção, a oeste da cidade, formou-se o povoado de São Gonçalo, no século XVII, onde se localizava o ponto de partida da "Estrada Geral" para Campos, através de Itaboraí, Rio Bonito e Macaé.

Além da interligação hidrográfica com o Rio de Janeiro, a topografia da cidade constituiu uma importante característica no seu processo de ocupação. O processo de urbanização foi consolidado através de obras de arruamento, de construção de prédios públicos, por meio de inúmeros aterros e da estruturação do sistema de transportes públicos.

No início do século XIX, a estrutura urbana de Niterói era marcada em função de sua área central, onde se encontravam a estação das barcas, a estação ferroviária e o porto, constituindo, então, os principais pontos que interligavam a cidade. (Anexo IV). Com o processo de industrialização brasileira, no final do século XIX, verificou-se, na cidade de Niterói, a fixação de vários estaleiros, de diversas indústrias, como as processadoras de pescado, entre outras, as quais foram, também, responsáveis pela ocupação e formação de diversos bairros.

Caminhando na narrativa do processo de ocupação e estruturação do município, chegamos à década de 1940, marcada pelo processo de verticalização da área central. A partir de então foi promovida a abertura da Avenida Ernani Amaral Peixoto, no ano de 1942, sendo os bondes o transporte

usual, neste período. Os trens urbanos que circulavam no ramal de Niterói datam de 1950, e com a explosão demográfica sofrida pela cidade (localizada entre morros e o mar), a população migrou para outras áreas. Nesta época os bairros de São Gonçalo e Maricá foram os mais procurados.

Segundo Rodriguez (2004. p.59), nesta época os deslocamentos eram feitos pelos bondes elétricos e por alguns ônibus, muito poucos para atender a demanda existente. Deste modo, foi criada uma linha suburbana entre General Dutra e Pedro Alcântara e, posteriormente, estendida até Guaxindiba a fim de melhor atender à crescente afluência de passageiros no bairro de Jardim Catarina. Tempos depois, foi inaugurado o subúrbio até Visconde de Itaboraí. Tentando melhorar a qualidade dos serviços suburbanos, o mesmo foi estendido até Cachoeiras de Macacu e Rio Bonito, cujas atividades suburbanas foram encerradas por pressão política de grupos ligados a transportes concorrentes[24].

O destaque para a utilização do ônibus como opção de transporte coletivo contribuiu para a expansão da cidade e sua consequente ocupação em áreas da zona norte, como também na região litorânea das Praias da Baía[25]. No decorrer da década de 1950, essa expansão se dá rumo à faixa litorânea das Praias da Baía, onde se destaca a ocupação residencial das classes média e média-alta.

Obras viárias importantes foram realizadas na década de 1960, como a construção da Avenida do Contorno, que propiciou melhorias do tráfego entre São Gonçalo e Niterói e, também, o túnel Roberto Silveira, ligando os bairros de Icaraí e São Francisco. A partir dessas modificações, a estrutura da cidade manteve-se em dois eixos principais: em direção ao norte, dirigindo-se ao norte à BR 104 - atual BR 101, que atravessa São Gonçalo até chegar à região dos Lagos e ao Norte Fluminense; e o outro eixo que segue em paralelo com a Baía de Guanabara até atingir as praias oceânicas[26].

O término da construção da Ponte Rio - Niterói, em 1974, apontou para um redirecionamento dos investimentos públicos em Niterói. Tais investimentos objetivavam a expansão urbana, através do sistema viário, com a execução de

---

[24] Ver anexo V - Abreu, 1987 – Localização das Estradas de Ferro (Rio de Janeiro).
[25] Segundo Plano Diretor Municipal (1992) a cidade está dividida em cinco regiões de planejamento. Ver anexo VI
[26] Ver anexo VI.

obras e planos para adequar e ampliar a infraestrutura existente, a fim de promover o crescimento do mercado imobiliário. É válido salientar que, na década de 1970, a estrutura urbana do município foi bastante impactada pela ligação viária com a cidade do Rio de Janeiro a partir da fusão do Estado do Rio de Janeiro e da Guanabara, o que possibilitou a consequente metropolização da cidade.

A expansão urbana nos anos 1970 justificou a abertura de um segundo túnel ligando os bairros de São Francisco e Icaraí, como também o alargamento da atual Avenida Roberto Silveira. O setor imobiliário fez produzir na imagem da cidade de Niterói uma alternativa dentro da região metropolitana para investimentos no mercado de habitações de padrão social médio e alto, promovendo, assim, uma "extensão da cidade do Rio de Janeiro".

Após a intensificação das atividades imobiliárias nas áreas litorâneas e Praias da Baía para segmentos de média e alta renda, os investimentos direcionaram-se para o Fonseca, Cubango e Santa Rosa, onde os terrenos eram menos valorizados e havia áreas vazias e lotes ainda não edificados.

Assiste-se a uma crescente verticalização das moradias, principalmente em bairros da zona litorânea e das praias da Baía, sobretudo Icaraí. No entanto, os investimentos na melhoria do sistema viário possibilitaram o aumento da ocupação da região Oceânica, antes caracterizada por residências temporárias de finais de semana e de lazer, confirmando, então, o principal eixo de crescimento de Niterói.

O processo de ocupação verificado nas últimas décadas provocou um aumento do custo das propriedades locais e dos terrenos não-edificados. Houve, por consequência, o remanejamento da população de menor renda anteriormente estabelecida nestes locais, propiciando, assim, uma nova configuração socioespacial a partir da implantação e aparecimento de condomínios privados habitados por famílias de alta renda.

Os aparecimentos dos *shoppings centers* e dos centros comerciais substituíram o comércio local; os grandes bancos, e redes de supermercados passaram a atender novas necessidades locais. Verifica-se, portanto, um grande número de escritórios, imobiliárias, boutiques, lojas de materiais de construção, colégios particulares, cursos de línguas, academias de ginástica oferecendo serviços antes disponíveis somente nas áreas centrais.

Na década de 1990, a área central da cidade recebeu investimentos públicos e privados. Alguns deles: a construção do Terminal Rodoviário Presidente João Goulart, que recebe ônibus de linhas municipais e intermunicipais; a reurbanização de espaços públicos, como a Avenida Visconde do Rio Branco e o entorno junto às estações das Barcas; a reconstrução da Praça da República com seu entorno formado por prédios públicos de grande valor arquitetônico; a restauração do Teatro Municipal João Caetano, da Biblioteca Pública e da Câmara Municipal. Assiste-se, também, à emergência de lojas e salas em modernos prédios comerciais, atendendo a uma nova demanda por serviços mais sofisticados.

Grandes investimentos foram realizados nos últimos anos proporcionando uma nova imagem da cidade aliada à elevação da autoestima de seus habitantes. Os projetos recentemente, como a nova estação hidroviária de Charitas, que opera com catamarãs, o Caminho Niemeyer, junto ao Terminal Rodoviário às margens da Baía de Guanabara, objetivando atribuir à cidade uma imagem moderna e progressiva frente à sociedade.

Ao longo da sua história, o município de Niterói teve diversos planos urbanísticos, porém estes, em sua maioria, não foram implantados. Algumas recomendações foram estabelecidas de forma parcial, entretanto, tais planos caracterizavam-se principalmente pelo uso da técnica, sem haver uma participação popular.

3.3.2 Diretrizes para o Planejamento municipal em Niterói

O Plano Diretor[27] é um instrumento de planejamento urbano definido na Constituição de 1988 e visa à promoção do desenvolvimento urbano e ambiental dos municípios com mais de 20.000 habitantes. O Plano Diretor de Niterói - Lei 1.157 - foi aprovado no final do ano de 1992, depois de discussões

[27] Estrutura do Plano Diretor: Leis de Caráter Geral – Constituem normas comuns a todo o município que são: Lei de Uso e Ocupação do Solo, Lei de Parcelamento do Solo, Código de Edificações e Código de Meio Ambiente; Leis regionais – São normas fixadas para as cinco regiões de Planejamento, através dos Planos Urbanísticos Regionais - PUR (visam o desenvolvimento urbano aliado à vontade da população, respeitando as características físicas, sociais e econômicas) que são complementares à Lei de Uso e Ocupação do Solo; Leis de Caráter Local – São definidas normas para áreas peculiares, regulamentando Áreas de Especial Interesse, seja Econômico, Turístico, Pesqueiro, Agrícola, Ambiental e Paisagístico ou Urbanístico; Leis Ordinárias – regulamentam aspectos urbanos específicos ou emergentes.

e da participação popular, e desta vez, 80% das propostas apresentadas foram incorporadas.

O decreto 4.895, publicado em 08 de novembro de 1986 – Lei de Abairramento – regulamentou a divisão do município de Niterói, que totalizou 48 (quarenta e oito) bairros. Após o Censo de 2000, foram acrescidos mais quatro bairros (na Região Oceânica), através de uma lei municipal (SECITEC/PMN, 2010). Pode-se dizer, então, que município de Niterói possui atualmente 52 bairros.

O Plano Diretor de Niterói (Lei 1.157/92) criou cinco Regiões de Planejamento, baseados em critérios de homogeneidade em relação à paisagem, à tipologia, ao uso das edificações e ao parcelamento do solo, além dos aspectos socioeconômicos e físicos, em especial as bacias hidrográficas.

As Regiões de Planejamento de Niterói são: Região das Praias da Baia, Região Norte, Região de Pendotiba, Região Oceânica e Região Leste. A tabela e o gráfico abaixo fazem a compilação de dados sobre o crescimento populacional de cada região de planejamento da cidade de Niterói, sistematizados, a partir dos censos demográficos do IBGE. Os dados do período entre 1970 e 2010 demonstram que o crescimento populacional foi bastante expressivo na Região Oceânica e na área central da cidade.

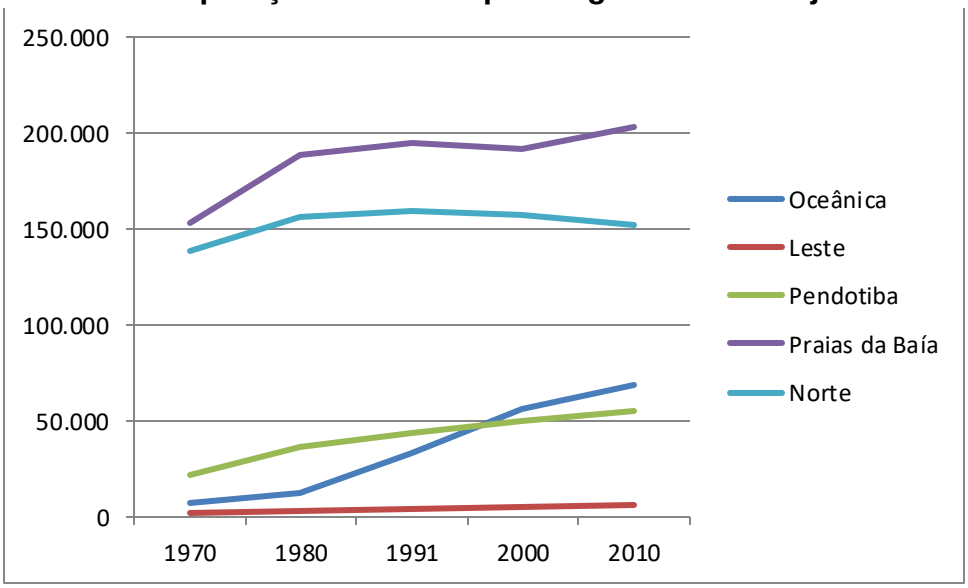
Devemos destacar que a partir da comparação dos dados da tabela, apesar das perdas e ganhos no número populacional das regiões analisadas, a Região das Praias da Baía mantém um índice considerável de concentração populacional da cidade, conforme vemos no gráfico.

Quadro 2- População de Niterói distribuída pelas Regiões de Planejamento

Regiões de Planejamento	Censos Demográficos				
	1970	1980	1991	2000	2010
Niterói	**324.246**	**397.123**	**436.155**	**459.451**	**487.562**
Oceânica	7.374	12.138	33.245	55.790	68.987
Leste	2.554	3.515	4.640	5.581	6.720
Pendotiba	22.274	36.240	43.477	49.620	55.593
Praias da Baía	152.982	188.916	194.944	191.464	203.715
Norte	139.061	156.314	159.897	156.996	152.547

Fonte: IBGE, 2010. Elaborado pela autora

Gráfico 3 - População de Niterói por Regiões de Planejamento



Fonte: IBGE, 2010. Elaborado pela autora

Sobre a população de Niterói, distribuída por regiões de planejamento, podemos observar a partir dos dados da tabela que a região mais populosa do município é a da região Praias da Baía, apresentando no último censo (2010) uma estimativa de 203.715 habitantes. A mesma tabela mostra a região Norte como a segunda mais populosa; atualmente as regiões Norte e Praias da Baia, além de seu caráter habitacional, ocupam e dispõem das principais atividades comerciais e de prestação de serviços. Os bairros de Icaraí, São Francisco, Charitas e Santa Rosa, por seu turno, contribuem para a alta taxa populacional observadas na região Praias da Baia.

Já a região Leste, representada pelos bairros de Muriqui, Várzea das Moças e Rio do Ouro é, além, da região mais afastada das demais áreas centrais, a região menos populosa do município, apresentando no último censo uma população estimada de 6.720 habitantes.

A região de Pendotiba representa, assim como, a região Oceânica uma expressão considerável quanto ao crescimento populacional nos últimos 50 anos, localizada entre as regiões Norte e Praias da Baía e próxima aos acessos à região Oceânica[28].

[28] Após alguns anos de impasse, segundo o site da prefeitura de Niterói, o Projeto de Lei do Plano Urbanístico Regional (PUR) de Pendotiba foi enviado à Câmara dos Vereadores no último dia 21 de maio deste ano de 2015. O estudo, realizado pela Prefeitura de Niterói, traça as diretrizes para ordenar o crescimento da região nos próximos dez anos. A nota ainda informa que o mesmo foi construído em um processo participativo junto à população, por meio de oficinas, audiências públicas e consulta pública. (retirado de: http://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/pur-de-pendotiba-e-enviado-a-camara/).

3.3.3 Breve Histórico de São Gonçalo

O território do atual município de São Gonçalo[29], ocupado inicialmente pelos índios Tamoios, fez parte da Capitania de São Vicente e, mais tarde, da cidade do Rio de Janeiro. A história deste município está direta e intimamente ligada às cidades de Niterói e do Rio de Janeiro. A apropriação de novos lugares, riquezas e recursos naturais sempre motivou a conquista dos espaços no Brasil e, no caso de São Gonçalo, não foi diferente. A descoberta da região, segundo Braga (1998), ocorreu em fins do século XVI; todavia, a ocupação efetiva do território só se verificou na primeira metade do século XVII com a chegada e fixação dos jesuítas, ao longo do litoral, no bairro atualmente conhecido por Colubandê[30] e nas margens dos rios Cabuçu e Imboaçu.

Uma sesmaria foi concedida a Gonçalo Gonçalves nas margens do rio Guaxindiba, onde uma igreja, dedicada a São Gonçalo, começou a ser edificada. A partir da concessão do paroquiato, a localidade entrou em fase de "progresso", baseando sua economia na agricultura, particularmente na cultura da cana-de-açúcar.

Em 1646 foi alçada à categoria de paróquia, já que, segundo registros da época, a localidade–sede ocupava uma área de 52 km², com aproximadamente 6.000 habitantes, sendo transformada em freguesia. Durante o século XVIII, ainda permanece na cintura da Baia de Guanabara grande número de engenhos que vão se erguendo com a partilha das sesmarias iniciais. A mineração assegurava então o dinamismo da cidade do Rio de Janeiro, enquanto Campos assumia o papel de principal produtor de açúcar.

O trecho Porto das Caixas, em Itaboraí, até Neves, foi responsável pelo assentamento de aglomerações urbanas que utilizavam as estações de trem de Guaxindiba, Alcântara, São Gonçalo e Porto da Madama. O distrito de São Gonçalo é desmembrado de Niterói, em 22 de setembro de 1890, sendo constituído pelas freguesias de São Gonçalo, Itaipu e Cordeiro, mas as prerrogativas políticas fizeram deste desmembramento um caso à parte no histórico das relações entres os municípios de Niterói e São Gonçalo.

---

[29] Ver anexo VIII

[30] Ver Anexo X –Divisão dos bairros – São Gonçalo (RJ).

Em 1854 é inaugurada a primeira "ferrovia do açúcar": Porto da Estrela/Raiz da Serra. Em 1860, trinta engenhos de São Gonçalo tinham grandes produções, exportando através dos portos de Guaxindiba, Boassu, Porto Novo, Porto Velho e Porto de São Gonçalo, que atualmente dão nomes aos respectivos bairros.

Em 1895 é inaugurada a ferrovia que se dirige a Maricá. Os dois vetores ferroviários (um no sentido zona serrana e outro no caminho da Região dos Lagos) são indutores, nessa época, do desenho urbano e da ocupação que se inicia de forma rarefeita em torno das estações de paradas de trem[31]. Assim, o município atingiu sua emancipação por volta dos anos de 1890; entretanto, devido a algumas controvérsias políticas (quadro 3), São Gonçalo foi reintegrado ao município de Niterói e só passou a possuir a categoria de cidade, efetivamente, em 1929[32].

Quadro 3 - Histórico da condição político-administrativa do município de São Gonçalo

Situação	Ano
Sesmaria	1579
Freguesia	1647-1819
Distrito de Niterói	1819 -1890
Vila	1890 (20 dias)
Município	1890 -1892
Distrito de Niterói	1892 (4 meses)
Município	1892-1922
Cidade	1922
Vila	1923
Cidade	1929

Fonte: BRAGA, 1998. Adaptado: MODESTO, 2008.

[31] Informações retiradas do site da prefeitura - http://www.saogoncalo.rj.gov.br/

[32] "[...] Administrativamente, São Gonçalo ficou sob a influência do município imperial de Niterói, por mais de dois séculos, inclusive transformando-se em distrito do referido município desde 1819 (...). Com a proclamação da República, amplia-se a esperança de autonomia para São Gonçalo [1890]. Porém, por implicações políticas concernentes ao início da república, através de interesses pessoais, ocorre a supressão do município [1892], reincorporando-o (...) a Niterói. Vários outros municípios foram suprimidos por orientações políticas permeadas por indagações econômicas. A insatisfação toma conta das autoridades gonçalenses à época (...). Em 23 de fevereiro de 1893 foi empossada a primeira câmara municipal de São Gonçalo suprimindo o artigo que inviabilizava a autonomia política do município. Durante muito tempo, desde a restauração do município, continuou a sede como a modesta categoria de vila. De forma definitiva, só a partir da lei 2.333 de 27 de dezembro de 1929, determinando [que]: (...) "todas as sedes de municípios terão a categoria de cidade." (MODESTO, 2008 p.65-66).

Em 1922, novamente, obteve a categoria de cidade, sendo revogado em 1923, fazendo a cidade ser “rebaixada” à categoria de vila. Finalmente, em 1929 a categoria de cidade é de fato alcançada.

Na década de 1930, a citricultura, nova atividade agrícola para exportação despontou no estado, se desenvolvendo, sobretudo, nos municípios Nova Iguaçu e São Gonçalo. A produção de laranja durou pouco e com as dificuldades de exportação provocadas pela Segunda Grande Guerra Mundial, as plantações de laranja foram abandonadas e iniciou-se uma nova destinação a terra - objeto dos grandes loteamentos da periferia metropolitana. Como apresentado por Geiger (1963) *apud* Abreu (1987 p.111) a mesma “febre loteadora” se verificava ainda na orla oriental da baía da Guanabara, especialmente em São Gonçalo, cujo crescimento industrial se processou de forma acelerada durante e após a Segunda Guerra Mundial.

Uma nova divisão territorial do estado, em 1938, é estabelecida e São Gonçalo se constitui com os distritos de José Mariano, Itaipu, Neves, Sete Pontes, Monjolo, e São Gonçalo (distrito sede). Em 1943 há mais uma vez redefinição na divisão territorial do estado e São Gonçalo perde o distrito de Itaipu, que foi “acoplado” à Niterói, restando cinco distritos, a saber: Ipiíba, Monjolo, Neves, Sete Pontes e São Gonçalo (sede).

Após a incorporação do café à economia gonçalense, este se espalhou por todo o interior do Estado do Rio de Janeiro, tendo seu transporte sido facilitado, pelo aproveitamento dos rios. Tal produção estava voltada ao comércio mesmo antes da República. Mais tarde, quando o desenvolvimento agrícola e industrial veio a exigir maior capacidade de escoamento para a produção local, tiveram início as construções ferroviárias.

A inauguração dos ramais da Estrada de Ferro Cantagalo (Leopoldina) e da Estrada de Ferro Maricá contribuiu, decisivamente, para o progresso e maior povoamento da região. Salienta Rodriguez (2004. p.58) que os trens suburbanos que circulavam no ramal de Niterói tiveram seu início em 1950, com a expansão demográfica de Niterói, que é uma cidade espremida entre morros e o mar, a população se viu obrigada a procurar locais mais afastados. Os bairros de São Gonçalo e de Maricá eram os mais procurados, e a condução era feita pelos bondes elétricos e por alguns ônibus, muitos poucos para atender às necessidades da população.

A implantação do transporte ferroviário em São Gonçalo influenciou sua modernização em 1870[33]. Em fins do século XIX, foi introduzido em São Gonçalo o bonde de tração animal (puxado a burro), um meio de transporte urbano que circulava sobre trilhos transportando passageiros e cargas[34]. O bonde a vapor, utilizando-se de lenha como combustível, só passou a ser utilizado em 1897, quando os irmãos Gianelli[35] receberam a concessão para explorar a linha que ligava Neves a Alcântara. Em 1905 é introduzido o bonde de tração elétrica (também circulando sobre trilhos), explorado pela Companhia Cantareira, com um ramal que ligava Neves a Sete Pontes. Só mais tarde veio a eletrificação de São Gonçalo (do Centro até Neves) com várias linhas que ligavam Neves, Covanca, Porto Velho, Alcântara e São Gonçalo (Centro).

Em 1906 a Companhia Cantareira e Viação Fluminense iniciaram a viação de carris SERVI (Serviço de Viação de Niterói e São Gonçalo), que fazia o tráfego de bondes e posteriormente estendeu seus serviços aos *trolley-bus* entre Niterói e São Gonçalo, tendo seu ponto final no Largo de Alcântara (atual Praça Gianelli). Entretanto, no governo do prefeito Joaquim de Almeida Lavoura (1955-1959), os bondes foram extintos e os trilhos (do trecho Rodo – Alcântara) foram retirados e vendidos à Indústria Siderúrgica HIME, em Neves. (BRAGA, 1998).

O desenvolvimento do espaço industrial, calcado no modelo de acumulação capitalista, teve seu início nos anos de 1930. O padrão fordista[36] deu início à fusão da história da sociedade brasileira com a história que funda o urbano no Brasil, pois a expressão territorial desta nova espacialidade foi a proliferação das cidades e das metrópoles. Neste contexto, do processo de urbanização do território, torna-se possível o entendimento da modernização capitalista no território fluminense. Durante as décadas de 1940 e 1950, São Gonçalo passa a se urbanizar, desenvolver e contar com um forte núcleo operário, por possuir o maior e mais importante parque industrial do Estado do

---

[33] Com isso, o transporte fluvial entrou em decadência a partir de 1920.

[34] O ponto de partida era o Largo de Neves, que, na época, estava sob a jurisdição de Niterói.

[35] O bonde a vapor em São Gonçalo foi idealizado por Carlos Gianelli, fundador da empresa *Tramway* Rural Fluminense, em parceria com seu irmão Leopoldo Gianelli.

[36] Caracterizado pela organização da produção em bases tecnológicas, através de um sistema de máquinas, de caráter rígido, com específica divisão do trabalho, produção em larga escala, consumo em massa, regulação social compreendida sob uma base ideológica, política e cultural na produção de valores e instituições, que atuam no controle e na reprodução ampliada das relações sociais.

Rio de Janeiro. Neste período foi chamada de "*Manchester* Fluminense", uma comparação à cidade inglesa de Manchester, berço da Revolução Industrial.

O surgimento das ligações estaduais de penetração que percorrem o município, como a Norte Fluminense (atual RJ-104), e Niterói - Campos, passando por Maricá (atual RJ-106), explica a aglomeração de Niterói - São Gonçalo ao longo dos vetores rodoviários. Por volta de 1955, São Gonçalo já apresentava um processo de conurbação no sentido Niterói – Alcântara (São Gonçalo), dividido, grosso modo, em área urbana, suburbana e rural. Nessa época, possuía um parque industrial em rápido desenvolvimento.

Todavia, este processo estruturador de um importante parque produtivo não consolidou o município como eixo principal da industrialização da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), pois os investimentos realizados na cidade não almejavam torná-la um grande centro industrial, o que pode ser percebido no baixo grau de desenvolvimento da infraestrutura e serviços urbanos.

A partir do fechamento de grandes estabelecimentos industriais, além da profunda crise no setor da construção naval, que era um dos ramos mais dinâmicos da indústria, ocorreu a desativação do parque industrial no final da década de 1970. Em contrapartida, o processo relacionado ao aumento de mão-de-obra disponível e evolução do crescimento demográfico no município se ampliou consideravelmente, sobretudo a partir da década de 1960, principalmente quando comparado aos seus municípios vizinhos, como Niterói e Itaboraí.

Após o declínio das atividades industriais, a recuperação econômica de São Gonçalo se dá em um novo processo produtivo, baseado em estratégias locais para promover seu desenvolvimento. Neste contexto, o bairro Alcântara, tendo sofrido em suas imediações um pequeno desenvolvimento industrial, ganha expressão na reestruturação da dinâmica do setor terciário e na reorganização dos cursos voltados para o trabalho.

O bairro de Alcântara localizado no "centro" do munícipio. Por ser considerado um centro atrativo no setor de comércio e serviços da cidade ocupa local de destaque, localizado no 1º Distrito - Centro, mas suas áreas limítrofes se confundem com dois outros distritos de grande concentração populacional, 3º Distrito – Monjolos e 2º Distrito – Ipiíba (ver anexo IX).

O bairro surgiu nas proximidades da estação de trem, o antigo traçado da Estrada Geral que ligava as fazendas de Pacheco e Santa Isabel, na região mais a oeste de São Gonçalo, à sede (centro) e aos portos da cidade. Posteriormente, se expandiu devido ao cruzamento da rodovia RJ-104, construída na década de 1940, interligando a região norte fluminense com a capital.

> "[...] (A partir de 1950) Foi então criada uma linha suburbana entre General Dutra e Pedro Alcântara e, posteriormente, estendida até Guaxindiba a fim de melhor atender à crescente afluência de passageiros no bairro Jardim Catarina. (...) contando ainda com o sub-ramal de Gradim, que partia da estação de Porto da Madama e ia até aos cais do Gradim, com cerca de 4 km de extensão (...)." (RODRIGUEZ, 2004 p. 59).

Alcântara apresenta infraestrutura que recebe demandas tantos dos seus moradores como dos moradores dos demais distritos, principalmente, dos inúmeros moradores dos Distritos de Ipiíba e Monjolos (2º e 3º distritos), como os moradores de Santa Isabel, Pacheco, Sacramento e Lagoinha devido, sobretudo, à distância destes bairros com o bairro Centro, a dificuldade de acesso pelos constantes engarrafamentos para romper o bairro e chegar ao centro do município, e, ainda, por carecerem de infraestrutura de serviços urbanos em muitos aspectos como os serviços ofertados pelas grandes redes de hipermercados, agências bancárias, lojas dos diferentes ramos do comércio, clínicas, consultórios médicos e escolas. Estes serviços vêm crescendo ao longo dos anos em Alcântara. A importância de destaque do bairro é tanta que, em 1960, um processo de emancipação da localidade foi cogitado, mais recentemente esse pleito foi retomado no ano de 1995, mas sem sucesso para os políticos locais, como aponta Karol (2005):

> Em 1960 já era pensada a emancipação do bairro em município. Movimento que ganhou mais força após o período de redemocratização do país, em 1984, políticos locais mobilizaram um plebiscito e no dia três de dezembro de 1995, a população, dos distritos de São Gonçalo, Ipiíba e Monjolos, do município de São Gonçalo - Estado do Rio de Janeiro, foi às urnas para referendar, ou não, a criação de um novo município: São Pedro de Alcântara. A base territorial do novo município seria composta por uma parte da área do primeiro distrito - São Gonçalo -, e a área total do segundo e terceiro distritos - Ipiíba e Monjolos, respectivamente. No entanto, o pleito não obteve êxito quanto a emancipação, pois mesmo com uma votação expressiva a favor, muitos eleitores da região interessada não comparecerem às urnas.(KAROL, 2005 p.3).

Em que pese a observância do poder municipal de organização territorial, nossos levantamentos nos permitem apresentar a divisão de planejamento municipal, mas sem muita clareza a abordagem de ações efetivas destinadas a garantir uma gestão de recursos, problemas e possibilidades para a cidade.

3.3.4 Diretrizes para o Planejamento municipal em São Gonçalo

Segundo a Lei Orgânica em sua composição e competências, segundo o Art. 13, o município compreende a sede e seus distritos, a saber, São Gonçalo (sede), Ipiíba, Monjolos, Neves e Sete Pontes. Cabendo à Câmara Municipal, com sanção do Prefeito, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente ordenamento territorial mediante planejamento e controle sobre uso, parcelamento e ocupação do solo urbano.[37].

A menção ao Plano Diretor (PD) é recorrente em quase todos os artigos das diretrizes da política urbana, das questões referentes ao planejamento urbanístico, da política agrária e agrícola, por exemplo. Assim, a Lei Orgânica de São Gonçalo, como qualquer outra lei orgânica, um caráter organizacional básico para a política municipal e administração pública local, como ato político para a excelência da municipalidade, tão arraigado no Brasil e respaldado pela Constituição Federal.

Em si, a Lei Orgânica não apresenta as características municipais sobre a distribuição espacial da propriedade, suas formas de uso ou padrões, dada a amplitude na abordagem dos temas e seu caráter anunciador dos instrumentos, de fato, capazes de proporcionar o desenvolvimento urbano no município, por assim dizer. Demos ênfase na lei orgânica municipal e não falamos diretamente sobre o Plano Diretor e revisão do mesmo por achar notória que a confecção do mesmo tenha sido elaborada, contratada e efetivada a lei, apenas em 2009. Um instrumento de planejamento urbano definido na Constituição de 88, para municípios com mais de 20.000 habitantes e estando São Gonçalo em 2000, por estimativas do IBGE, com 891.119 habitantes. Sobre este ponto de vista, das ações previstas no plano, e recente

[37] SÃO GONÇALO. Lei Orgânica, 1998. Título IV. Capítulo II. Seção I. Artigo 16.

quanto a sua implantação, desenvolvimento de projetos e até mesmo a revisão de planos de desenvolvimentos locais previstos no Capítulo III, artigo 43, não foi localizado nenhum projeto concluído ou revisão prevista.

> **Art. 43.** Ficam instituídas, para fins de ordenamento e gestão do território, Unidades de Planejamento Territorial que corresponderão a conjuntos de bairros do Município, serão definidas a partir de estudos especializados e implantadas por meio de lei específica.
> **§1º** Serão elaborados Planos de Desenvolvimento Local para cada uma das Unidades de Planejamento Territorial referidas neste artigo.
> **§2º** Os Planos de Desenvolvimento Local serão propostos pelo Poder Executivo, a cada dois anos, sucessivamente, mediante Projetos de lei a serem submetidos à Câmara Legislativa, sendo considerados complementares a este Plano Diretor, como parte contínua do processo de planejamento urbano.

Neste sentido, tal instrumento de gestão só poderá ser analisado futuramente, quando ocorrer a consolidação destas deliberações e, deste modo, ser mais tateáveis no processo de produção do espaço urbano gonçalense[38].

Em que pese os mecanismos de organização municipal, destacamos ainda, o COMPUR, Conselho Municipal de Política Urbana, Lei nº 004/2006, substituindo a Lei nº 032/89 e o antigo CMU – Conselho Municipal de Urbanismo[39], visando permitir a participação da sociedade civil organizada na gestão das políticas públicas ligadas ao desenvolvimento urbano. O atual Conselho, vinculado à Secretaria Municipal de Infraestrutura, Urbanismo e Meio Ambiente, tem por objetivos principais o monitoramento das diretrizes e normas contidas na legislação urbanística, dentre elas o monitoramento do desdobramento das atividades realizadas do Plano Diretor Participativo, opinar sobre os casos omissos na legislação urbanística e promover a articulação com

---

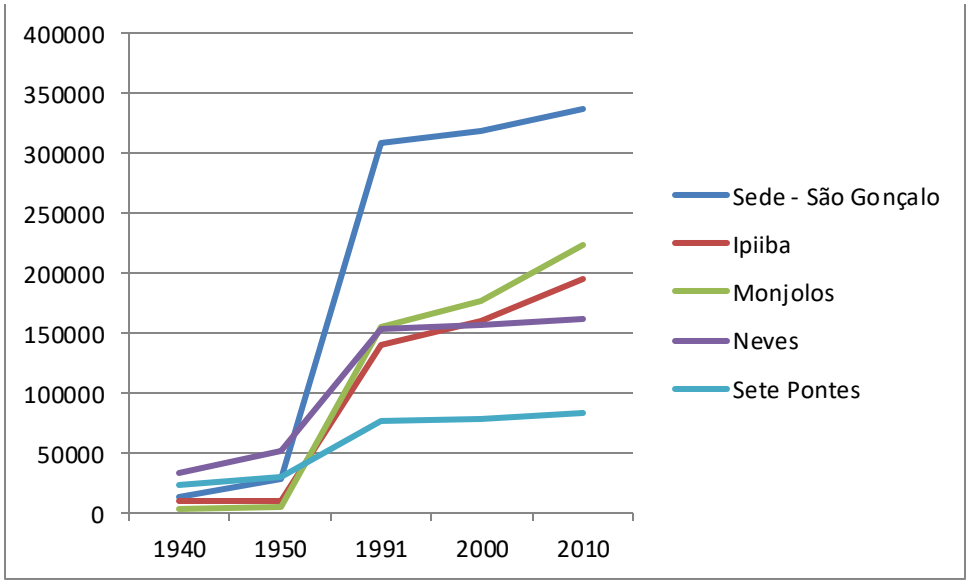
[38] Esforços empregados em buscar contato junto a prefeitura estão sendo realizados, buscando um real entendimento da política de planejamento urbano junto ao município em questão.

[39] O Plenário do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR, será composto de 24 (vinte e quatro) membros titulares e 24 (vinte e quatro) membros suplentes, respeitando a seguinte proporcionalidade entre os segmentos, estabelecida pela Conferência Nacional das Cidades para o Conselho Nacional das Cidades: I – 10 (dez) representantes indicados pelo Poder Executivo; II – 2 (dois) representantes indicados pelo Poder Legislativo; III – 3 (três) representantes indicados pelo Movimentos Sociais e Populares; IV – 2 (dois) representantes indicados pelo segmento empresarial; V – 2 (dois) representantes indicados pela organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano; VI – 3 (três) representantes indicados pelas entidades profissionais do sistema CONFEA/CREA e Associação Gonçalense dos Engenheiros e Arquitetos (AGEA); VII – 1 (um) representante indicado pelas Organizações Não Governamentais; VIII – 1 (um) representante do CREA/RJ (Inspetoria de São Gonçalo) (...). "(SÃO GONÇALO, 2006. Lei do COMPUR. Artigo 4.).

os diversos órgãos responsáveis pelo desenvolvimento urbano no Brasil e no mundo. Embora a organização "em papel" seja bastante esclarecedora, os mecanismos de efetiva gestão territorial não são observados com tanta clareza tanto pela população municipal, tanto em nosso caso, para a realização das pesquisas.

Assim como para o fizemos para o município de Niterói, tentamos compor uma análise entre as regiões de planejamento de São Gonçalo, com a finalidade de elaborarmos um padrão ocupacional em seus distritos (sub-regiões).

Gráfico 4- Evolução populacional do Município de São Gonçalo



Fonte: ABREU, 1987; SIDRA/IBGE[40]. Elaborado pela autora.

[40] Os dados por distritos para os anos de 1940 e 1950 foram retirados das tabelas apresentadas por ABREU, (1987 p. 110). Não obtivemos êxito em localizar a amostragem populacional dividida por distritos ou bairros no município de São Gonçalo para os anos de 1960, 1970 e 1980. Os dados de 1991, 2000 e 2010 foram retirados da base de dados SIDRA/IBGE, 2015.

Quadro 4 - População de São Gonçalo por distritos em porcentagem

População São Gonçalo por distritos em porcentagem					
	1940	**1950**	**1 991**	**2 000**	**2010**
Sede - São Gonçalo	15,60	22,00	36,99	35,81	33,74
Ipiiba	11,97	8,22	16,85	17,92	19,48
Monjolos	4,33	4,47	18,61	19,81	22,31
Neves	40,00	41,19	18,34	17,58	16,18
Sete Pontes	28,10	24,13	9,20	8,73	8,30
São Gonçalo - RJ	100	100	100	100	100

Fonte: ABREU, 1987; SIDRA/IBGE, 2010. Elaborado pela autora.

O gráfico e o quadro gerados apresentam a evolução populacional do município de São Gonçalo separada por distritos. Podemos observar, por exemplo, que depois do distrito sede, os dois distritos que mais aumentaram a sua população foram os distritos de Ipíiba e Monjolos. Analisando percentualmente os dados, do período de 1940 a 2010, os distritos mais distantes e com menor infraestrutura urbana, as áreas que antes eram de exclusiva produção agrícola passaram a representar um percentual populacional expressivo no município de São Gonçalo, caracterizado pelos distritos de Monjolos e Ipiíba, respectivamente. Todavia, como já apresentado, as infraestruturas urbanas destes dois distritos ainda se apresentam de maneira muito dispersa no território municipal, e os equipamentos urbanos apresentam-se ainda com grandes déficits para atender a população.

3.4 Diferenças entre Niterói e São Gonçalo

Dado o caráter histórico e de ocupação dos munícipios apresentados passamos a uma observação entre as duas cidades e sua inserção no contexto metropolitano no que diz respeito as suas atividades econômicas e a consolidação das áreas urbanas e ou, ainda, em processo de urbanização.

Optamos por começar e balizar essa avaliação entre os municípios estudados apresentando Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - O IDHM[41]. O referido índice abrange três requisitos em sua composição, a saber:

[41] Em 2013, o PNUD Brasil, o IPEA e a Fundação João Pinheiro adaptaram o IDH global para calcular o IDHM a partir de dados do Censo Demográfico por meio de uma compatibilização das áreas municipais entre 1991, 2000 e 2010 para abordar as divisões administrativas ocorridas no período e permitir a comparabilidade temporal e espacial entre os municípios.

saúde (oportunidade de se levar uma vida mais longa e saudável); educação (acesso ao conhecimento); e renda (padrão de vida digno), levando em sua estruturação cerca de 180 indicadores socioeconômicos de modo a servir de suporte à sua análise. De modo breve, basicamente, na confecção do índice se incorporam os dados de expectativa de vida ao nascer para compor o "IDHM longevidade[42]". Os dados obtidos pela média geométrica dos índices de escolaridade da população adulta e fluxo escolar da população jovem, respectivamente com pesos 1 e 2, compõem o "IDHM educação[43]", e o "IDHM renda[44]" está vinculado aos números associados aos de Renda *per capita*. Assim, o IDHM é a média geométrica, raiz cúbica da multiplicação dos três índices listados, variando entre 0 e 1, e quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano municipal.

A importância do IDHM pode fortalecer três pontos:

A - O índice visa estabelecer um contraponto as análises referentes ao Produto Interno Bruto (PIB) ampliando a visão de que desenvolvimento não expressa-se apenas sobre as análises do crescimento econômico, mas está centrado nas pessoas.

B - O segundo objetivo é a possibilidade de realização de comparação entre os municípios, pois sintetiza uma realidade complexa em um único número, deste modo, o IDHM e seus três componentes possibilitam a comparação entre os municípios brasileiros ao longo do tempo.

C - O terceiro ponto refere-se ao estímulo à melhoria, o padrão de estabelecer um ranking do índice é estimular a formulação e implementação de políticas no nível municipal priorizando a melhoria da qualidade de vida.

---

[42] A expectativa de vida ao nascer é calculada por método indireto, a partir dos dados dos Censos Demográficos do IBGE. Esse indicador mostra o número médio de anos que uma pessoa nascida em determinado município viveria a partir do nascimento, mantidos os mesmos padrões de mortalidade.

[43] A escolaridade da população adulta é medida pelo percentual de pessoas de 18 anos ou mais de idade com ensino fundamental completo. O fluxo escolar da população jovem é medido pela média aritmética do percentual de crianças de 5 a 6 anos frequentando a escola, do percentual de jovens de 11 a 13 anos frequentando os anos finais do ensino fundamental, do percentual de jovens de 15 a 17 anos com ensino fundamental completo e do percentual de jovens de 18 a 20 anos com ensino médio completo. A medida acompanha a população em idade escolar em quatro momentos importantes da sua formação, facilitando aos gestores a identificação se crianças e jovens estão nas séries adequadas para suas respectivas idades.

[44] Renda municipal *per capita* refere-se à renda média dos residentes de determinado município. Representa a soma da renda de todos os residentes, dividida pelo número de pessoas que moram no município – inclusive crianças e pessoas sem registro de renda.

Elaboramos então o quadro a seguir com o IDH-M observado para os munícipios da porção leste fluminense de maneira a buscar as disparidades entre as cidades listadas, não querendo estabelecer uma rivalidade entre elas, mas de maneira a pontuar as grandes diferenças observadas.

Quadro 5 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

Ranking Nacional	Cidade	IDH-M			Taxa de Variação do IDH-M	
		1991	2000	2010	1991-2000	2000-2010
7º	Niterói (RJ)	0,681	0,771	0,837	13,22	8,56
289º	Maricá (RJ)	0,52	0,637	0,765	22,50	20,09
795º	São Gonçalo (RJ)	0,543	0,641	0,739	18,05	15,29
1595º	Rio Bonito (RJ)	0,483	0,609	0,71	26,09	16,58
2105º	Itaboraí (RJ)	0,415	0,553	0,693	33,25	25,32
3030º	Tanguá (RJ)	0,364	0,52	0,654	42,86	25,77
Média dos municípios selecionados		0,50	0,62	0,73	25,99	18,60
Desvios médios dos municípios selecionados		0,11	0,09	0,06	10,73	6,55
Brasil		0,493	0,612	0,727	24,14	18,79
LEGENDA[45]		IDH-M	Taxa de Variação			
		< 0,50	< 10			
		> 0,50 e < 0,60	>10 e <20			
		>0,60 e < 0,70	> 20 e < 30			
		>0,70 e <0,80	>30 e <40			
		> 0,80	< 40			

Fonte: IPEA, 2014. Elaborado pela autora.

Niterói se destaca dentre os municípios que integram a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, apresentando elevados índices positivos desde os anos de 1991, ao passo que a cidade de São Gonçalo, embora nos últimos anos tenta apresentando índices mais altos, começa

[45] Utilizando a gradação de cores informada nos relatórios sobre as comparações entres os IDH-M's dos munícipios brasileiros, elaboramos a legenda que compõe o quadro demonstrativo, com o objetivo de uma maior caracterização, entendimento e distinção das cidades listadas. A cor vermelha representa um índice classificado como "muito baixo", laranja representa "baixo", a cor amarela corresponde a um índice "médio" na régua de classificação, a cor verde caracteriza um índice de "alto" valor e a última cor apresentada, o azul, corresponde a um índice "muito alto", seu valor está entre 0,800 a 1, valor máximo que pode ser alcançar no IDH-M - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal. A taxa de variação elaborada entre os dois períodos, 1991-2000 e 2000-2010, últimos Censos, foi elaborada de maneira a também fazer esta correlação de cores. Podemos observar assim, que mesmo a cidade de Niterói, ao apresentar altos índices ao longo dos anos, sua taxa de variação de melhoria apenas se manteve, em comparação as elevações dos índices dos demais municípios que sofreram grandes variações nos períodos listados, mesmo que apresentando como resultado final índices classificados como 'baixo" e "médio" no ranking nacional de desenvolvimento dos municípios.

apenas no ano de 2010, por exemplo, alcançar o índice médio do IDH-M apresentado pela cidade de Niterói no ano de 2000.

Na média nacional para o índice observada no ano de 2010, o valor de 0,727, já em 2000 a cidade de Niterói também já tinha superado essa marca. Entretanto a cidade de São Gonçalo veio ao longo dos decênios subindo nas posições do ranking nacional, em comparação a outras cidades do leste é o que demostra um avanço qualitativo e quantitativo dos índices alcançados, como por exemplo, se compararmos com as cidades de Itaboraí e Tanguá.

Diante dos mais de 5 mil municípios brasileiros, e em menor escala, com relação aos 92 municípios do Estado do Rio de Janeiro, a cidade de Niterói ocupa o sétimo lugar no ranking nacional. A cidade de São Gonçalo o 795º (septingentésimo nonagésimo quinto) lugar, muito atrás da classificação alcançada por Niterói, mas, também, apresenta bons índices na evolução da pesquisa entre os anos dos Censos demográficos.

Os padrões observados para Niterói remontam seu passado de capital, ao qual grande parte das estruturas urbanas necessárias para um melhor desenvolvimento urbano local, constituíram as bases para o status alcançado pela cidade, em que pese as necessidades e dificuldades dos municípios brasileiros em se desenvolverem e se estruturarem de modo a fornecer a sua população em serviços e condições favoráveis para sua reprodução social.

Neste sentido, analisando as condições da infraestrutura urbana em Niterói e São Gonçalo, buscando melhor compreender a importância econômica conectada, principalmente, à questão dos transportes e da mobilidade, das cidades-caso, no contexto metropolitano, começamos nossa análise, a partir da percepção das alterações promovidas pelo processo de ocupação e urbanização do município de São Gonçalo entre os anos de 1970 a 2010, período no qual, percebemos as grandes transformações urbanas ocasionadas pelo crescimento “desordenado” da população, sobretudo, com o “*boom*” imobiliário ocorrido logo após a construção da Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio - Niterói) e da BR – 101, vias que possibilitaram a conexão intermunicipal e um acesso mais rápido entre as cidades do leste fluminense à cidade do Rio de Janeiro.

As principais conexões de São Gonçalo com os municípios do entorno, como com o restante do Estado e do país, são a BR-101, que liga as regiões

Sul e Sudeste do Brasil com a região Nordeste e as RJ 104 – Rodovia do Norte Fluminense e RJ 106 – Niterói – Campos passando por Maricá; que explica a aglomeração Niterói - São Gonçalo no âmbito rodoviário.

Na atualidade, o município vem se destacando como novo centro comercial e, de modo recentíssimo, sofrendo influência da especulação imobiliária provocada pelas construções do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – COMPERJ - no município de Itaboraí, pelo Centro de Integração do COMPERJ, pelo *Boulevard Shopping*, ambos no centro de São Gonçalo, e pelo Pátio Alcântara, outro *shopping,* localizado no bairro de Alcântara.

Tendo como padrão de análise os fluxos propiciados pelos fixos, no que se refere a cidade de Niterói, por exemplo, cabe ressaltar um ponto que vem se destacando e que notoriamente os gestores da cidade fazem "uso dessa propaganda", ligado a infraestrutura de cultura, esporte e lazer da cidade, pois, a mesma, se sobressai do geral analisado na Região Metropolitana do Estado, e sobretudo, quando comparada a sua vizinha São Gonçalo. Nos equipamentos urbanos como teatros, museus, estádios a frequência da população intermunicipal é relativamente maior do que o resto analisado do Estado.

Esta rede privilegiada de estabelecimentos culturais, esportivos e de lazer, na cidade de Niterói, contribui para o surgimento de uma efêmera atividade turística na cidade e o incentivo à prática de esportes nos espaços populares, como o Projeto Grael[46] nos bairros de Jurujuba e Charitas.

São Gonçalo ainda apresenta poucas e deficitárias opções no que se refere às questões ligadas ao entretenimento. A disponibilidade de salas de cinema na região central do município, por exemplo, é bem recente com a chegada do Shopping inaugurado em 30 de novembro de 2010. Como alternativa, ofertada à população residente, existe ainda, o primeiro grande Shopping instalado no município, todavia também uma opção recente as opções ofertadas, pois foi inaugurado em março de 2004.

Desta maneira, é importante ressaltar a perspectiva relativa ao uso do solo urbano nas questões inerentes às análises sobre a mobilidade urbana,

[46] A sede do Projeto Grael está localizada em Niterói, as margens da Baía de Guanabara, este Projeto desenvolve atividades esportivas e educacionais através da prática da vela.

estruturado, sobretudo, pelas práticas econômicas unidas aos interesses políticos e às estratégias de expansão e reprodução do capital.

As dinâmicas do espaço urbano niteroiense, imbuídas do contexto político-econômico de/para a reprodução do capital mantém uma tendência de disseminação de valores, bens, consumo e desejos articulados a tal matriz de hierarquização e exclusão, atreladas ao desenvolvimento desigual e combinado do processo de acumulação do capital.

Sobre as atividades econômicas dos municípios de Niterói e São Gonçalo, todos os dados pesquisados e analisados apontam a uma predominância do setor terciário (de comércio e, sobremaneira, de serviços), em detrimento do setor secundário (industrial) e, principalmente, do setor primário (agropecuário) – já que as atividades industriais vêm perdendo posição desde muitos decênios, e a agropecuária, no município de Niterói, apesar de jamais ter sido tão expressiva quanto os outros ramos chegaram a estar presente, ao ponto de ser considerada, diferente do histórico apresentado pela cidade de São Gonçalo.

Uma observação sobre os dados para o setor primário, apresentadas no Censo Agropecuário de 2006, as atividades ligadas ao setor pareciam desaparecer nos municípios, mas as pesquisas recentes realizadas, relacionadas a participação de pessoas com carteira assinada no setor, para o ano de 2011, parecem ter ocorrido algumas alterações. A divulgação dos dados recentes, para o ano de 2016, poderia balizar uma melhor análise das conjunturas à observância desta questão. Todavia, assim como o Censo demográfico, o Censo Agropecuário também é realizado no intervalo de 10 anos, mas não conseguimos ter acesso aos dados mais recentes e refinados por munícipios para compor esta avaliação.

Informações do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) de 1980, por exemplo, davam conta de que o setor agropecuário participava com apenas 0,55% da formação do PIB em Niterói, enquanto o industrial apresentava 28,96% nessa estrutura. Esta composição refletia-se diretamente na ocupação da mão de obra, fazendo com que as atividades primárias que ainda sobrevivessem, no município, de maneira residual e guardando um elevado grau de especialização. Ao lado da pequena produção hortifrutigranjeira, registrava-se a presença da caprinocultura, cunicultura,

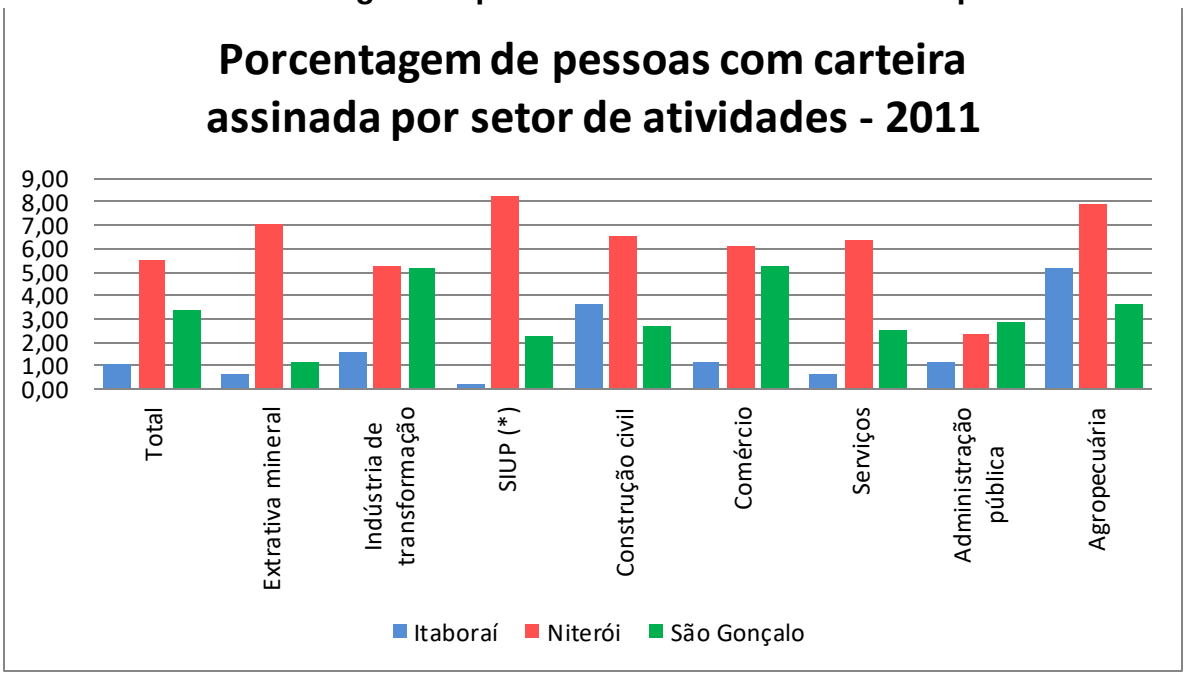
apicultura, e da minhocultura.

No entanto, é preciso evidenciar que os setores primários em Niterói e São Gonçalo que se apresentavam praticamente em extinção, a ponto de o IBGE, nos últimos censos demográficos, classificar o um município de Niterói com população totalmente urbanizada. Ainda que, de forma geral, o setor agropecuário não goze de grande destaque na Região Metropolitana do Rio – e no Estado do Rio de Janeiro como um todo, este fato nunca poderá ser atribuído ao tamanho do território municipal, pois há municípios de tamanho semelhante, e até menores, que possuem maior expressão no referido setor.

São Gonçalo, que no passado se desenvolveu a partir da produção de gêneros como cana de açúcar, café e laranja, na atualidade, também não apresenta grande representatividade em seus números de estabelecimentos agrícolas, mas diferente de Niterói, devido apresentar vastas áreas sem urbanização, as atividades no setor primário são observadas com maior intensidade, localizada em extensas áreas rurais no distrito de Ipiíba, mas não dedicada as grandes plantações, no referido distrito está localizada uma grande fazenda com tradição a produção de gado leiteiro e ao melhoramento genético de espécies.

Em relação ao mercado de trabalho e a população economicamente ativa, confeccionamos o gráfico a seguir, separando as pessoas com carteira assinada, por atividades, de maneira a compilar as informações até aqui expostas. Podemos notar a participação dos setores econômicos na composição, nos municípios, a grande expressão do setor terciário na economia, mantendo a tendência não só da capital como da Região Metropolitana e do Estado como um todo.

Gráfico 5 – Porcentagem de pessoas com carteira assinada por setor



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, Relação Anual de Informações Sociais – RAIS e CEPERJ, 2012. Elaborado pela autora, 2016[47].

A indústria em Niterói também teve maior expressão no passado. No final do século XIX e princípio do XX, Niterói foi um importante centro industrial, tendo-se destacado no setor têxtil, produção de fósforo, de alimentos, velas e indústria naval, entre outros. No entanto, por dificuldade de abastecimento em matérias-primas, pela decadência do porto e do ramal ferroviário, entre outras razões, a economia industrial do município veio perdendo posição relativa. Fato, aliás, que não se restringiu a Niterói, que somente acompanhou o período pouco pujante da economia fluminense como um todo.

O movimento portuário de Niterói e São Gonçalo é esvaziado em quase 50% no período de 1964-67, com a decadência da economia cafeeira do Norte Fluminense. Aliado a esta ocorrência, que foi regional, as economias locais sofreram várias dificuldades no seu setor industrial, a começar pela indústria têxtil, um dos ramos mais tradicionais. Com baixa produtividade do trabalho comparado a outras cidades do Estado e do país, por possuir máquinas e equipamentos antiquados, o setor têxtil municipal foi perdendo competitividade. A indústria da construção e reparos navais que, historicamente, é o ramo mais denso e com maior capacidade de absorção de mão de obra e de geração de recursos, encontrou-se mergulhada em uma crise muito grande por falta de

[47] SIUP - Serviços Industriais de Utilidade Pública.

novos investimentos e por dificuldades gerenciais. Além desses e dos ramos de bebidas e alimentos, dos mais simples do setor industrial, a cidade não dispõe de uma organização consistente neste setor que possa, efetivamente, impulsionar a sua vida econômica.

Ainda em relação à indústria naval, a mais expressiva do conjunto, que vinha enfrentando longa e profunda retração, tendo diminuído o número de população ocupada a menos da metade nas últimas décadas, é importante ressaltar que ela parece ter recebido novo fôlego com a recente retomada nacional de suas atividades, sobretudo em função da indústria do petróleo. O Estado do Rio de Janeiro concentra cerca de 70% dos estaleiros nacionais, sendo Niterói responsável por 90% desta fatia. Tal concentração industrial cria um cenário de duas frentes: uma vantagem comparativa, mas, ao mesmo tempo, uma grande dependência de um único setor. É que, uma vez atravessando um período de desaceleração, estagnação ou mesmo decadência, como foi o caso da indústria naval, acaba o município tendo um grande impacto negativo em sua economia, já que não possui outros setores de relevância semelhante que possam comportar ou compensar as perdas.

Quanto ao setor de serviços, na cidade de Niterói, apresenta-se hipertrofiado e ainda não completamente refeito do abalo provocado pela perda do "*status*" de capital estadual, a partir da fusão dos antigos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, ocorrida em 1975, por decisão do Governo Federal, e que fez com que a cidade ficasse despojada de sua função político-administrativa mais expressiva, por consequência de transferência dos mais diversos órgãos da administração pública de Niterói para a cidade do Rio de Janeiro, capital instalada do novo Estado.

Esse esvaziamento só não alcança proporções maiores porque foi atenuado pelo crescimento da indústria de construção civil, que foi incrementada, entre outros fatores, com a conclusão da Ponte Rio-Niterói. Essa indústria, que desde o início da década de 1970, já vinha dinamizando seus investimentos na cidade, atinge na época da fusão o seu apogeu, quando o automóvel faz com que os trechos privilegiados da periferia do município sejam alcançados por parcelas da classe média atraídas pelas praias oceânicas e áreas verdes.

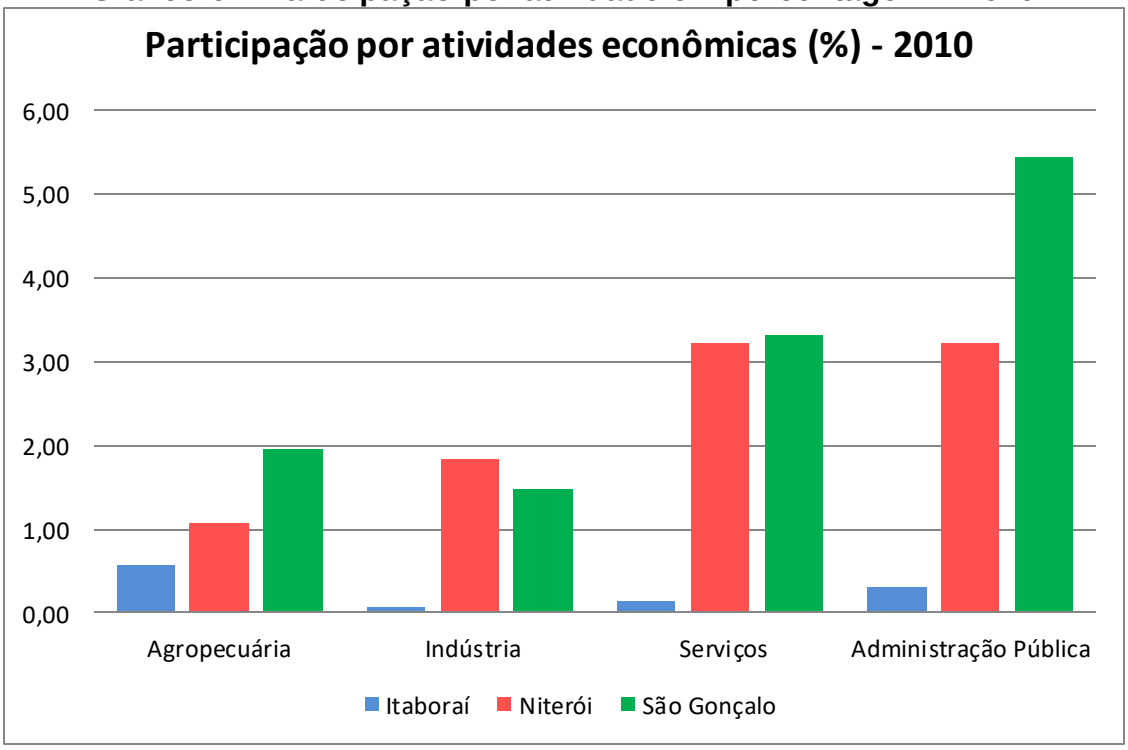
Com o parcelamento da terra visando à implantação de novos

loteamentos de alto luxo de vários pontos da franja externa do município, tem-se a elevação rápida do seu preço, o que ocasiona remanejamento espacial de várias comunidades de baixa renda, fixadas, há bastante tempo, nessas periferias.

O desenvolvimento gerado pelo crescimento populacional, acoplado ao surgimento de novas atividades econômicas, irá realizar-se de forma espacialmente diferenciada, reflexo de diversificações sociais e do meio físico.

No tocante à participação das atividades econômicas, de forma isolada, a tornar nítidas as diferenças entre os pesos de cada setor na economia dos municípios. A Administração Pública, que faz parte do setor Serviço, tem seus números destacados, indicando a parcela que representam do total, neste sentido, São Gonçalo apresenta um percentual bem expressivo em comparação a Niterói, em que pese o tamanho municipal e populacional, mesmo assim, se destacarmos as questões concernentes ao planejamento e gestão desses munícipios a organização ou carência do município gonçalense é notória.

Gráfico 6 – Participação por atividade em porcentagem – 2010.



Fonte: IBGE, 2010. Elaborado pela autora.

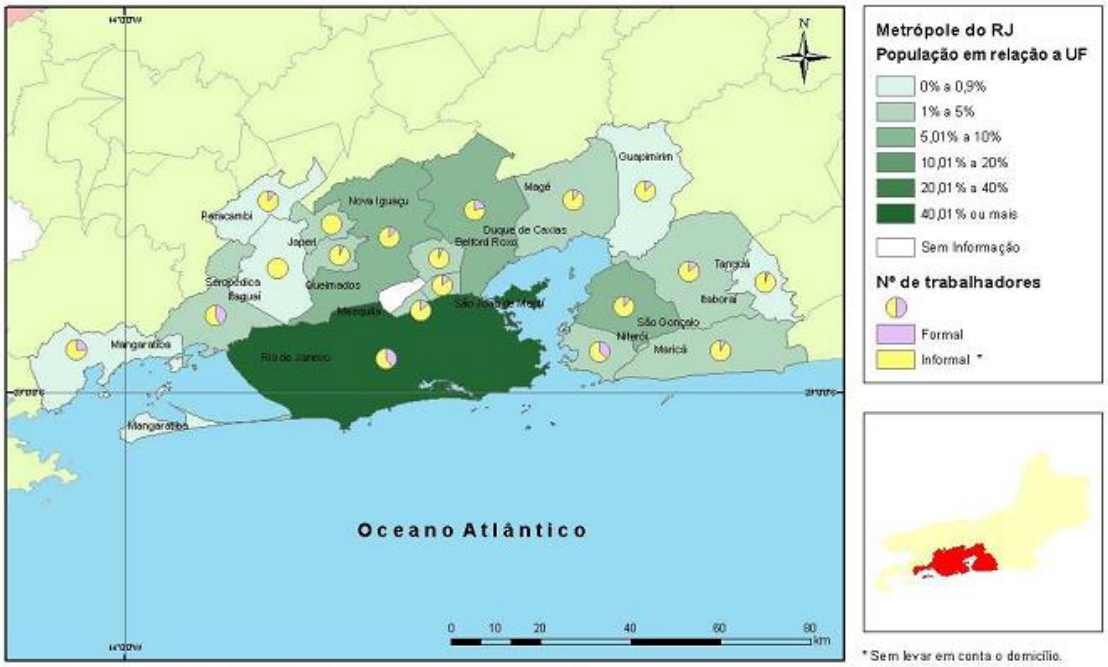
Outra observação que pode ser feita, diz respeito àqueles que não estão inseridos no gráfico, a saber: os trabalhadores informais. Apesar de os números dessa parcela da população não serem precisos, os ramos em que

ela atua, assim como a importância que possui na renda familiar, e consequente dinâmica de vida das pessoas, são bastante conhecidos.

Trabalhador informal é aquele que não está no mercado de trabalho formal, não tem carteira assinada, direitos trabalhistas. É aquele que, por não conseguir ter um emprego, começou a trabalhar com a venda de artesanatos, doces, salgados ou outros, produtos como forma de garantir seu sustento.

Dentre as atividades informais destacam-se os ambulantes, os catadores de materiais recicláveis, os pescadores artesanais, as costureiras, trabalhadores de transportes alternativos, entre outros. Por falta de uma pesquisa mais aprofundada para a compreensão desse mercado e de suas ocupações profissionais, torna-se difícil uma análise de profundidade. No mapa apresentado, entretanto, as informações do trabalho formal do Ministério do Trabalho com as de população economicamente ativa (PEA) foram cruzados, para que seja possível aproximar-se de uma compreensão da dimensão da informalidade na metrópole fluminense – o que, de modo óbvio, inclui Niterói.

Figura 4- Metrópole do Rio de Janeiro, segundo o percentual populacional em relação a UF, número de trabalhadores com registro no Ministério do Trabalho e Trabalho Informal



Fonte: Ministério do Trabalho - RAIS (on-line) e IBGE - Censo Demográfico 2000.

Apesar de não haver dados numéricos, nota-se, com certa facilidade, que o contingente de trabalhadores informais sobrepuja o de trabalhadores

formais em todos os municípios, sendo que Niterói, nem de longe, encontra-se na pior situação. Basta atentar aos casos de municípios como São Gonçalo, Itaboraí, por exemplo.

Quadro 6 - Admissões e desligamentos (2009-2011)

Regiões de Governo e municípios	2009		2010		2011	
	Admissões	Desligamentos	Admissões	Desligamentos	Admissões	Desligamentos
Estado	**1 352 705**	**1 263 890**	**1 584 744**	**1 394 064**	**1 735 635**	**1 567 482**
Região Metropolitana	**1 032 101**	**957 794**	**1 212 063**	**1 066 070**	**1 334 771**	**1 210 843**
Rio de Janeiro	757 782	706 242	888 567	782 091	972 786	888 102
Itaboraí	11 250	9 270	12 948	12 581	18 088	12 033
Maricá	3 012	2 714	3 846	3 087	4 216	3 874
Niterói	63 895	60 029	68 070	63 272	77 458	70 953
São Gonçalo	32 472	30 788	39 241	34 645	45 010	40 241

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, Cadastro Geral de Empregados e Desempregados - CAGED.

Tocamos neste assunto sobre os aspectos da informalidade por observarmos os dados divulgados pelo IBGE acerca da população ocupada ou mesmo os dados divulgados do Ministério do Emprego e do Trabalho relativos ao número de admissões a desligamentos nas últimas avalições que tivemos acesso pelos dados e frente às atuais condições econômicas de empregabilidade para o período que enfrentamos onde pesquisas recentes corroboram com a percepção dos altos índices de desemprego e retração em várias áreas do mercado de trabalho de modo geral pelo país.

Quadro 7 - Número de pessoas ocupadas, com carteira assinada, por faixa de rendimento médio mensal (2011).

-	**Total**	**Até 1 salário**	**1 a 3**	**3 a 5**	**5 a 10**	**Mais de 10**	**Ignorados**
Estado	4 349 052	109 811	2 863 881	572 449	430 876	297 796	74 239
Região Metropolitana	3 345 357	82 718	2 142 808	454 233	356 681	250 367	58 550
Rio de Janeiro	2 497 662	54 841	1 529 371	349 123	301 826	223 773	38 728
Itaboraí	35 624	1 186	26 229	4 428	1 789	1 188	804
Maricá	13 715	468	11 088	1 418	490	110	141
Niterói	184 758	4 695	120 325	26 101	18 146	10 751	4 740
São Gonçalo	112 087	5 136	86 089	11 715	4 723	1 130	3 294
Tanguá	4 112	115	3 466	357	105	29	40

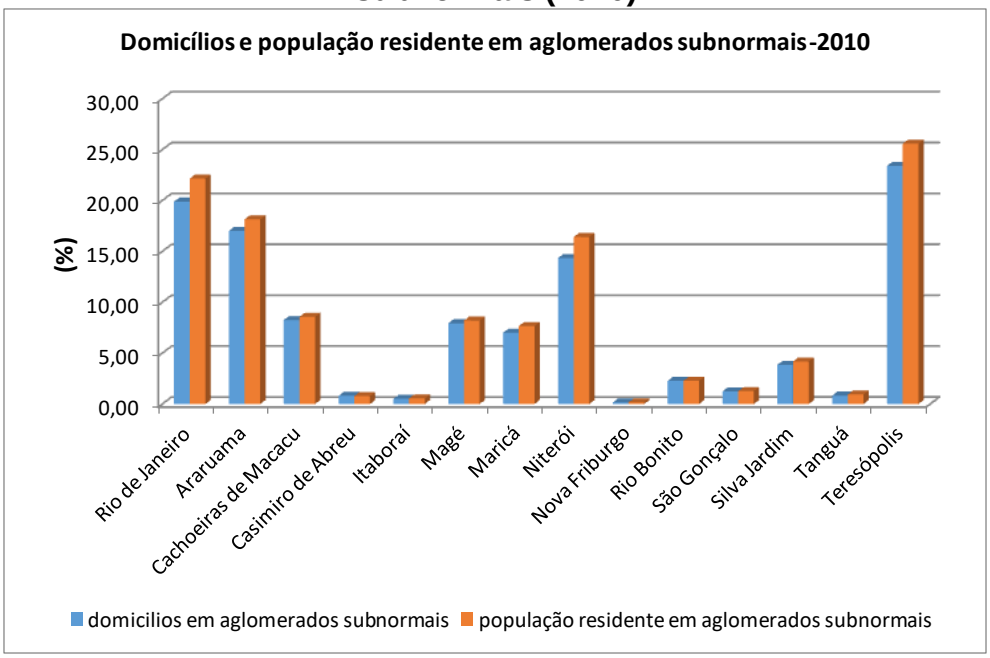
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, Relação Anual de Informações Sociais - RAIS. Elaborado pela autora.

A título de ilustração comparativa entre os salários médios, o quadro 7 mostra o rendimento médio mensal das pessoas ocupadas, com carteira

assinada, no ano de 2011. Os valores para o município de São Gonçalo no período são menores em comparação à cidade de Niterói e, sobretudo, quando comparado à Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Apenas na faixa salarial de "até 1 salário mínimo" São Gonçalo ultrapassou os valores de Niterói.

Por fim, apresentando ainda as diferenças e desigualdades entre as cidades de São Gonçalo e Niterói, outro ponto se destaca com relação as condicionantes da população em São Gonçalo, em que pese o caráter quantitativo de sua população frente a população da cidade de Niterói. Quando observados os dados apresentados pelo IBGE sobre os domicílios e população residente em aglomerados subnormais para o último Censo demográfico (2010), observamos um padrão "curioso". É interessante observar os percentuais de São Gonçalo que, apesar da grandiosidade do contingente populacional, apresenta baixos índices - o que se explica pelos programas de regularização de loteamentos ocorridos no município nos últimos anos recentemente.

Gráfico 7 – Domicílios e População residente em aglomerados subnormais (2010)



Fonte: IBGE, 2010.

De modo a finalizar o capítulo 2 e sua proposta tentamos delinear a posição que cada uma das cidades abordadas no estudo, (São Gonçalo e Niterói), ocupou no período de sua organização no *status* de cidades e qual a posição ocupa na hierarquia urbana e seus papeis na RMRJ. Tentamos demonstrar seus diferentes níveis de atividades, serviços e as demandas

produzidas por essas cidades em escala local/metropolitana, com uma caraterização populacional e as bases infraestruturas no que compete sua distribuição pelos setores da economia.

Pelos dados apresentados podemos dizer, grosso modo, que São Gonçalo, apesar de ter o dobro da população de Niterói, encontra-se na hierarquia socioterritorial subordinada e inferiorizada à cidade vizinha Niterói. Embora, em seu processo histórico tenha apresentado momentos de grandes avanços e retrocessos na produção do espaço e equipamentos urbanos. Neste sentido, de maneira a complementar as percepções destas dimensões abordadas neste capítulo, passaremos a observação de como seus projetos e programas referentes a infraestrutura dos sistemas de transportes, faz funcionar a matriz e dinâmica econômica e social nas cidades de São Gonçalo e Niterói, na perspectiva de entender os deslocamentos e a mobilidade urbana destas cidades em um contexto local/metropolitano.

4 TRANSPORTE E FLUXOS EM SÃO GONÇALO, NITERÓI E NO LESTE METROPOLITANO.

Antes de tratar dos transportes e dos fluxos em São Gonçalo, Niterói e no leste metropolitano, traçamos inicialmente um quadro dos meios de transportes no Brasil e em seguida no Estado do Rio de Janeiro com a finalidade de inserção no contexto multiescalar, suas concepções e percepções na atualidade.

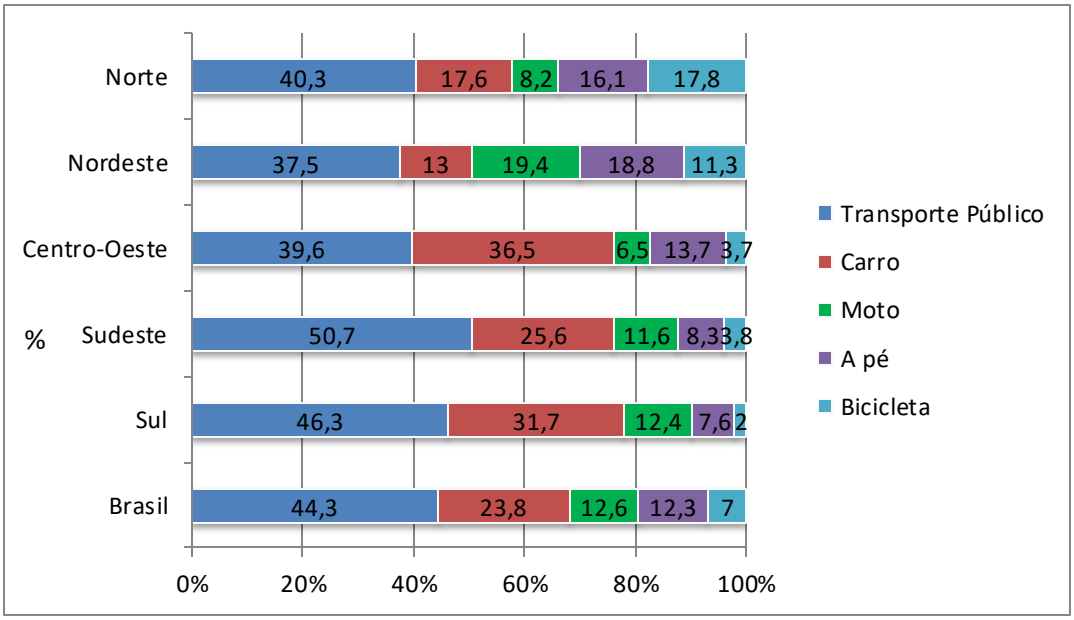
4.1. Meios de transportes

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) através do Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS)[48] divulgou, no ano de 2011, estudos referentes as questões da mobilidade urbana. A referida pesquisa apresenta uma margem de erro de 5%, ou seja, segundo o órgão as informações apresentam uma confiança de 95% para os níveis do Brasil e das grandes regiões.

De modo geral, os objetivos da utilização destes dados servem para mensurar a percepção da população acerca da temática e constatar em quais níveis dos gargalos ligados à infraestrutura de transportes estão sendo perceptíveis na sociedade nas escalas regionais e nacional. A primeira pergunta realizada pela pesquisa aos entrevistados foi: Qual o meio de transporte mais utilizado para (você) se locomover? Das porcentagens apresentadas na tabela do relatório, elaboramos o gráfico 13 de modo a melhor representar as respostas.

[48] O *Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS)* tem como finalidade servir um quadro de dados sobre a percepção da população nas seguintes questões: i) justiça; ii) cultura; iii) segurança pública; iv) serviços para mulheres e de cuidados das crianças, v) bancos; vi) mobilidade urbana; vii) saúde; viii) educação; e; ix) qualificação para o trabalho. Logo, as análises dos dados servirão como arcabouço pragmático para otimizar a eficácia e a eficiência dos investimentos públicos diante dos serviços direcionados a estes fins. [SIPS – Mobilidade Urbana, 2011. Disponível em http://www.ipea.gov.br]

Gráfico 8 - Qual o meio de transporte mais utilizado para (você) se locomover?



Fonte: SIPS, 2010[49]. Elaborado pela autora.

Como se pode constatar, pelas informações do Sistema de Indicadores de percepção Social (SIPS), nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste somados os percentuais entre dos transportes públicos e do automóvel observamos 78%, 76,3% e 76,1%, respectivamente entre as regiões citadas, como meios de locomoção mais usados.

Todavia, outras regiões apresentam características particulares quanto aos percentuais de concentração dos meios apontados na pesquisa. Como exemplo, podemos observar a região Nordeste em que a utilização de motos e da modalidade a pé apresenta-se com quase 19% cada.

Outros pontos levantados[50] na pesquisa, realizada pelo IPEA cabem ser destacados, segundo o SIPS – Mobilidade Urbana (2011), sobretudo, a diferença na opção de transporte entre os níveis de escolaridade, evidenciando uma tendência: quanto mais alto o nível de escolaridade, mais o meio de transporte carro é utilizado. Mais da metade das pessoas com nível superior completo ou incompleto e com pós-graduação, 52,4%, utilizam esse transporte, e pouco menos de 30% utilizam o transporte público. Quase 50% das pessoas com até a quarta série do primeiro grau utilizam o transporte público e apenas

[49] Pela Lei 9.503/1997, o Código de Trânsito Brasileiro, define a bicicleta como veículo, entretanto, no cotidiano brasileiro, ela não é ainda considerada como tal. Diversas cidades europeias possuem mais de 100 centímetros de via ciclística por habitante (cm/hab); no Brasil, o maior índice é o de Praia Grande/SP, com 31 cm/hab. Florianópolis possui 10 cm/hab.

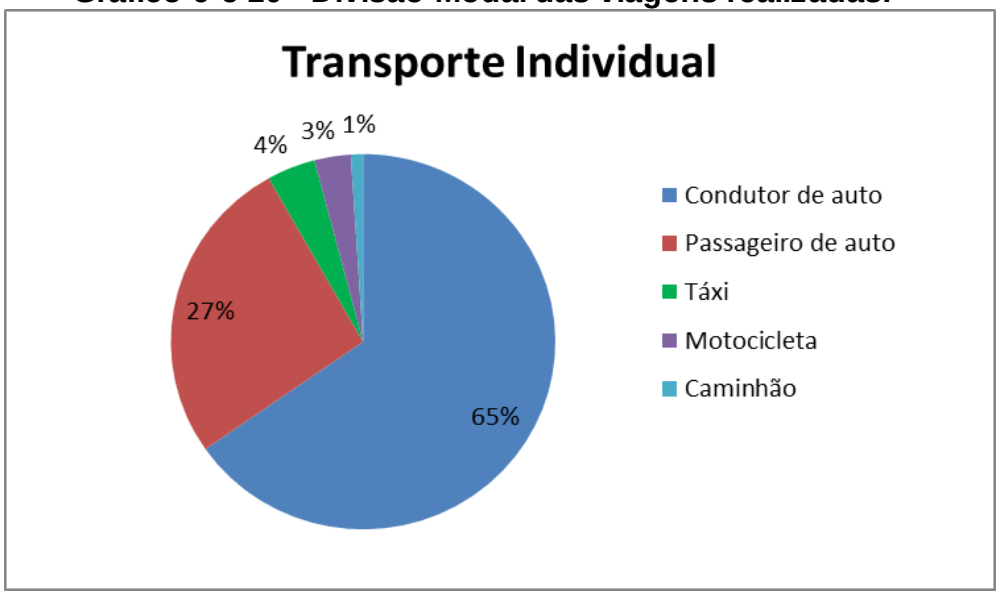
[50] Ver anexo XIV.

13,6% usam carro. Ainda, o mesmo o grupo, dentre todos os níveis de escolaridade, é o que mais utiliza a moto, com o percentual de 20,7%. Podemos notar como o nível de ensino está vinculado à renda e às oportunidades que cada grupo conseguiu obter. O relatório apresentado aponta, ainda, que os indivíduos que têm até a 4ª série do primeiro grau deslocam-se principalmente por trabalho e por saúde. À medida que o nível de escolaridade aumenta, os deslocamentos por questões trabalhistas e educacionais representam parcelas mais altas, alcançando os 72,2% para as pessoas com nível superior incompleto, completo ou pós-graduação.

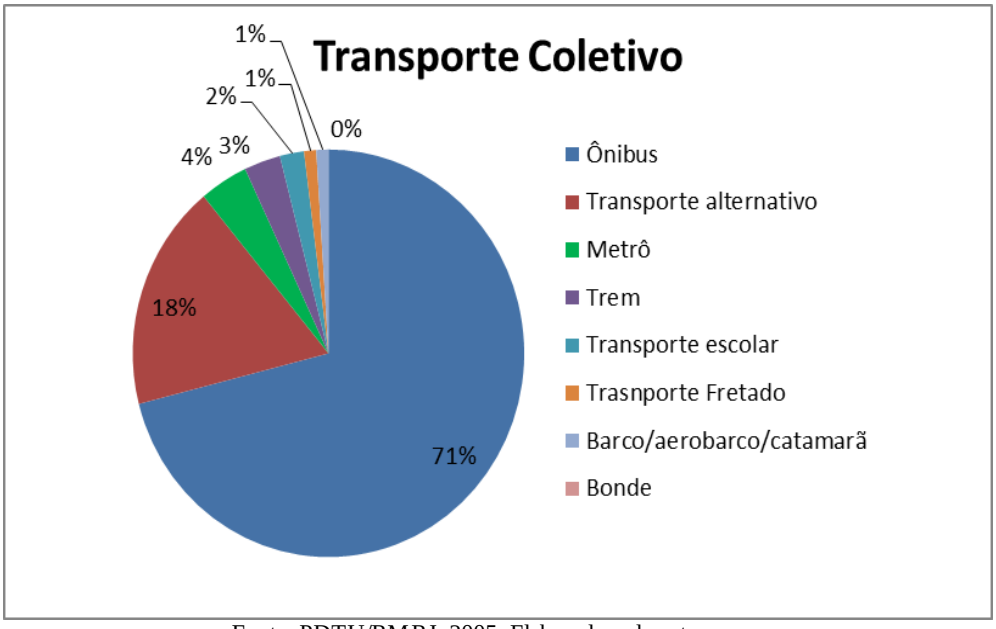
Quando avaliado os critérios sobre "qual seria a avaliação das características de um bom transporte", observamos, por exemplo, que a rapidez lidera em nível nacional e em todas as grandes regiões, com uma média de 30%. Em segundo lugar, vem a possibilidade de se deslocar com outros meios. Outros relevantes são: o preço, por ser mais barato; a comodidade para quem o utiliza; a disponibilidade em horário adequado à saída.

Dados apresentados pelo PDTU/RMRJ, Plano Diretor de Transporte Urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, apresentam as porcentagens da divisão modal das viagens motorizadas pela região metropolitana, como podemos notar os percentuais da utilização de automóveis e de coletivos rodoviários são os mais expressivos demonstrados nos gráficos.

Gráfico 9 e 10 - Divisão Modal das viagens realizadas.



Fonte: PDTU/RMRJ, 2005. Elaborado pela autora.



Fonte: PDTU/RMRJ, 2005. Elaborado pela autora.

Os dados da distribuição entre a utilização dos transportes e dos sistemas disponíveis constatam as percepções empíricas observadas na realidade fluminense. Passaremos agora a analisar, os contextos históricos apresentados inicialmente neste trabalho dissertativo, o sistema infra-estrutural que envolvem a vida prática da realidade do leste metropolitano e como essa dinâmica se torna real.

4.2 Estado do Rio de Janeiro e intervenções Modais

Ao analisarmos o estado do Rio de Janeiro e suas conexões históricas com a porção leste da metrópole, em que pese, por exemplo, uma observação acerca da cidade de Niterói e sua representatividade do ponto de vista político regional, devido à sua importância, no passado, como capital do estado. A conexão com a cidade do Rio de Janeiro já era a décadas passadas feitas pela utilização das barcas, possuindo papel fundamental no cotidiano da população da antiga capital do Estado e São Gonçalo, neste sentido destacamos os apontamentos de Nunes (2000) que relata que a população residente

representava uma taxa de 45% do contingente de usuários na travessia diária entre Niterói e Rio de Janeiro, em média 40 mil embarcavam[51].

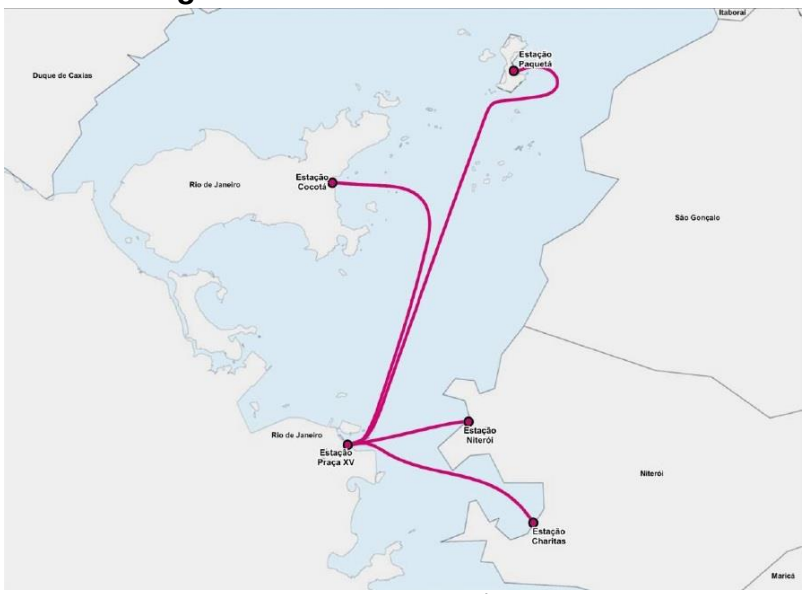
Os dados apresentados por Barat (1975) retirados dos anuários estatísticos do Estado do Rio de Janeiro, oriundos dos relatórios da CCVF – Companhia Cantareira de Viação Fluminense e STBG – Superintendência de Transportes da Baia de Guanabara, para os anos compreendidos entre 1930 e 1960, já apontavam a movimentação da utilização de barcas e bondes, interligando o Rio de Janeiro a Niterói, sobretudo, e a grande movimentação populacional de Niterói em direção a São Gonçalo.

Abreu (1987 p.59), também, destaca o incremento populacional ocorrido no lado leste de Baia da Guanabara promovido pelo processo de urbanização de Niterói, que atingiu intensidade e lucratividade nos deslocamentos. Promovida a partir da incorporação realizada pela Companhia de Barcas Ferry ao absorver a Empresa de Obras Públicas do Brasil, surgindo a CCVF, que passou a ter o controle da Leopoldina e monopólio durante anos não só de passageiros na Baía de Guanabara, como também, da provisão da infraestrutura física na sua orla oriental.

Com relação, por exemplo, ao transporte via bondes, nas cidades de Niterói e São Gonçalo, e, posteriormente, a inserção de ônibus e micro-ônibus ocorreu o favorecimento e transformações na região, aumentando a importância dos dois centros conurbanos (São Gonçalo-Niterói).

[51] Ainda que esses números possam induzir algum engano, não parece de todo despropositado admitir que a travessia Niterói-Rio possuía um papel fundamental na vida cotidiana da população da antiga capital do Estado e de São Gonçalo." (NUNES, 2000p. 29).

Figura 5- Sistema atual de barcas



Fonte: Barcas S/A

O sistema de barcas na atualidade está nas mãos de grupos que também administram sistemas de modais terrestres, em que pese o entendimento de um possível "conflito" de interesses, devido ao longo período de sucateamento do sistema barcas.

Na atualidade, o sistema de barcas, conta com um sistema que transporta 22,9 milhões de passageiro/ano, formado por quatro linhas: Praça XV – Niterói, Praça XV – Charitas, Praça XV – Ilha do Governador, Praça XV – Ilha de Paquetá. Representa 3,1% do total de passageiros transportados por barcas e ônibus intermunicipais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Na ligação hidroviária[52] Praça XV – Niterói é transportado, aproximadamente 32% do total de passageiros que fazem a travessia da Baía da Guanabara (BARCAS S/A).

A década de 1970 foi marcada com o lançamento do Plano de Integração Nacional (PIN), que tinha por objetivo final financiar as obras de infraestrutura nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e da Superintendência de desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e, por conseguinte, promover sua inserção econômica, por

[52] Pesquisas históricas demonstram que nas décadas de 1940 existiam terminais hidroviários que faziam a ligação entre o município de São Gonçalo a cidade do Rio de Janeiro. Na atualidade, existem planos e perspectivas da implantação (ou "reativação") e operação de novas linhas a citar: Praça XV-São Gonçalo, Praça XV-Guia de Pacobaíba (Magé), Praça XV-Barra da Tijuca, no entanto, apesar de estudos ainda não houve implantação destas.

meio das redes modais, ao contexto nacional. A construção de sistemas modais que promovam a interligação entre espaços com fins econômicos tem feito parte do planejamento governamental, nas mais diversas esferas políticas, sobretudo, a partir deste plano.

Os projetos rodoviários continuaram, também em nível intra-estatal, ratificando a lógica integracionista imposta pelo PIN. No que diz respeito ao Estado do Rio de Janeiro, a construção do trecho da BR-101N (Niterói - Manilha) pode ser caracterizada como de grande importância. Com obras iniciadas no ano de 1974, esta rodovia, cuja finalidade era em tese a redução dos congestionamentos de fim de semana na Alameda São Boaventura (Niterói) e no trevo da Patrulha Rodoviária, em Tribobó (São Gonçalo), ambas destinando o fluxo à Região dos Lagos[53].

Outro evento, com obras iniciadas em 1968, de relevância semelhante foi a construção da Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio - Niterói). A ponte também faz parte da rodovia BR-101 e liga as cidades de Niterói e Rio de Janeiro, respectivamente situadas nas partes ocidental e oriental da Região Metropolitana (RMRJ), separadas até então pela Baía de Guanabara. Inaugurada seis anos depois do início das obras, a ponte passou a ser a principal via de movimentação populacional entre essas duas cidades e as adjacentes.

As transformações socioespaciais das áreas do leste metropolitano com a implementação da construção da Ponte Rio-Niterói favoreceu, sobremaneira, o aumento populacional dessa área[54].

A proposta do Arco Metropolitano[55], unindo a margem ocidental a oriental da Baia de Guanabara, concomitantemente a construção do Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (COMPERJ), uma refinaria

---

[53] As obras provocaram processos de degradação ambiental relevantes, bem como implicações no contexto social para ser executada, como, por exemplo, o desmatamento do ecossistema manguezal e o desaparecimento de praias pelos aterramentos realizados com ações diretas nas atividades pesqueiras e de catação de caranguejo nas áreas afetadas, bem como a realocação populacional como fatores de alteração produzidos pelas obras de construção da rodovia.

[54] Como apresentado no Quadro: População Residente – Leste Metropolitano do Rio de Janeiro.

[55] Com uma extensão de 145 km, ligará entre outras principais rodovias que cruzam os municípios litorâneos do Rio de Janeiro: Via Dutra (BR - 116); BR – 465; Rodovia Rio - Santos (BR – 101); Rodovia Rio – Vitória (BR -101); Rodovia Rio – Teresópolis (BR - 116) e Rodovia Washington Luís (BR – 040), e entre uma ferrovia, com a finalidade de interligar polos industriais de grande porte que serão implantados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

destinada ao beneficiamento do petróleo pesado da Bacia de Campos, trarão consigo, implicações socioespaciais e ambientais que alterarão de maneira significativa as dinâmicas locais, regional e nacional.

Em 2012, mais de quatro anos passados do prazo das obras e custando o dobro do preço previsto, segundo informações fornecidas pelo ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, a obra orçada, no ano de 2007, em R$ 536 milhões já estava superando os R$ 1 bilhão, sua construção termina no ano de 2015, e o valor das obras divulgado foi de R$1,9 bilhões de reais para a conclusão do projeto.

As obras do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro iniciadas em 2009 com previsão parcial de conclusão em 2014 favorecem a integração das vias expressas de entrada e saída da cidade do Rio de Janeiro, o que facilitará, segundo o projeto, uma melhoria no fluxo de trânsito, influenciando positivamente nos congestionamentos em algumas das vias. O Arco evitará a entrada desnecessária de veículos que estejam somente de passagem pela cidade, diminuindo consideravelmente os números de engarrafamentos, por exemplo, nas Vias Dutra e na Ponte Rio – Niterói. Todavia, o traçado completo, tem previsão de ficar pronto em dezembro de 2016, com a duplicação da BR 493 (rodovia Magé-Manilha).

Com a finalidade de melhor compor e compreender o sistema de transportes na metrópole do Rio de Janeiro e no leste fluminense, na atualidade, apresentamos o PDTU (2013-2014) para, a partir dele, adentrarmos no estudo dos casos das cidades de São Gonçalo e Niterói.

4.3 PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos e o Leste Fluminense

De acordo com o Plano de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro PDTU (2013-2014), utilizando como base a rede de transportes do ano de 2012 para a construção do perfil demandado para entender a região, foi promovida uma expectativa de duas redes, a saber: 2016 e 2021. Nesta perspectiva do estudo realizado se apresentou a rede do ano de 2016 como referente aos projetos hoje existentes ou por projetos que estão em fase de construção e/ou de implementação.

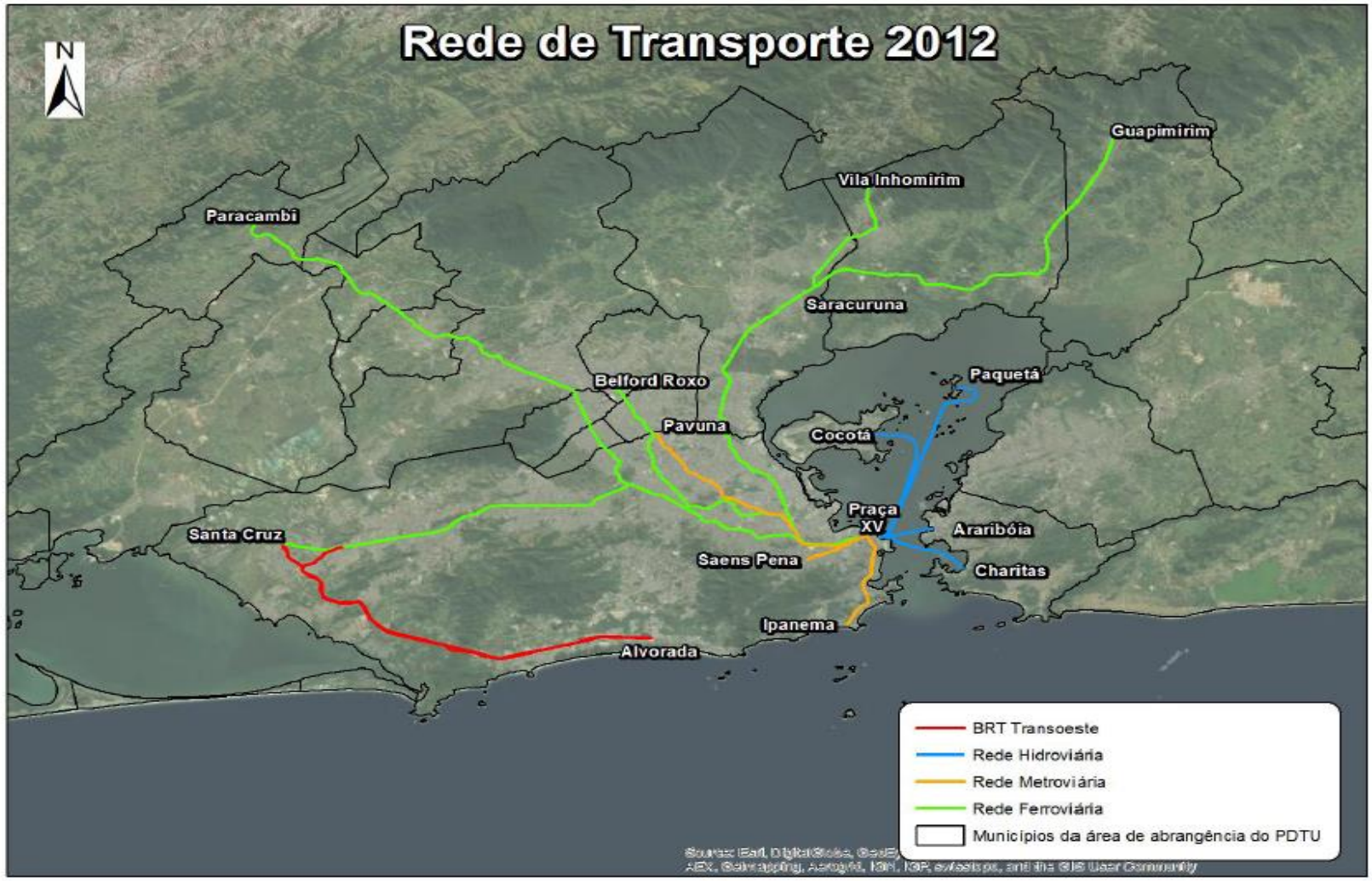
A Rede 2021 foi projetada a partir de um processo participativo, entre diversos órgãos públicos e privados, cuja opinião dos especialistas representantes de cada órgão, contribuiu à elaboração de uma primeira proposta de rede que foi simulada e analisada.

De maneira a compilar as informações contidas no PDTU, selecionamos as principais imagens do relatório (figuras das páginas a seguir). Como podemos observar, na imagem da “Rede de Transportes 2012”, que representa o que temos em uso de linha de conexão entre as cidades, os projetos de grande porte e que atendam a região leste de metrópole do Rio de Janeiro se encontram deficitários. Neste sentido, cabe destaque às precárias condições da rede ferroviária em direção ao município de Guapimirim, o não aproveitamento da linha férrea que no passado liga as cidades de Niterói, São Gonçalo, Itaboraí entre outras cidades no sentido leste da metrópole, linha férrea que foi desativada por completo no ano de 2001, e terminais de transporte aquaviário/hidroviário desativados nas cidades de São Gonçalo, por exemplo.

O Plano aponta ainda as projeções para o ano de 2016. Além das novas linhas de BRT na rede prevista para 2016, três novos serviços também foram presumidos na rede de 2021. Um BRT RJ-104, uma ligação de ônibus de aproximadamente 25 km de extensão ao longo do corredor RJ-104 (Rodovia Niterói-Manila), para ligar a cidade de Niterói ao bairro de Manilha, no município de Itaboraí, e o BRT RJ-106 – A estimativa é que essa ligação via ônibus tenha, aproximadamente, 30 km e que se estenderá da RJ-104 até Maricá ao longo da extremidade ocidental da RJ-106 (Rodovia Amaral Peixoto).

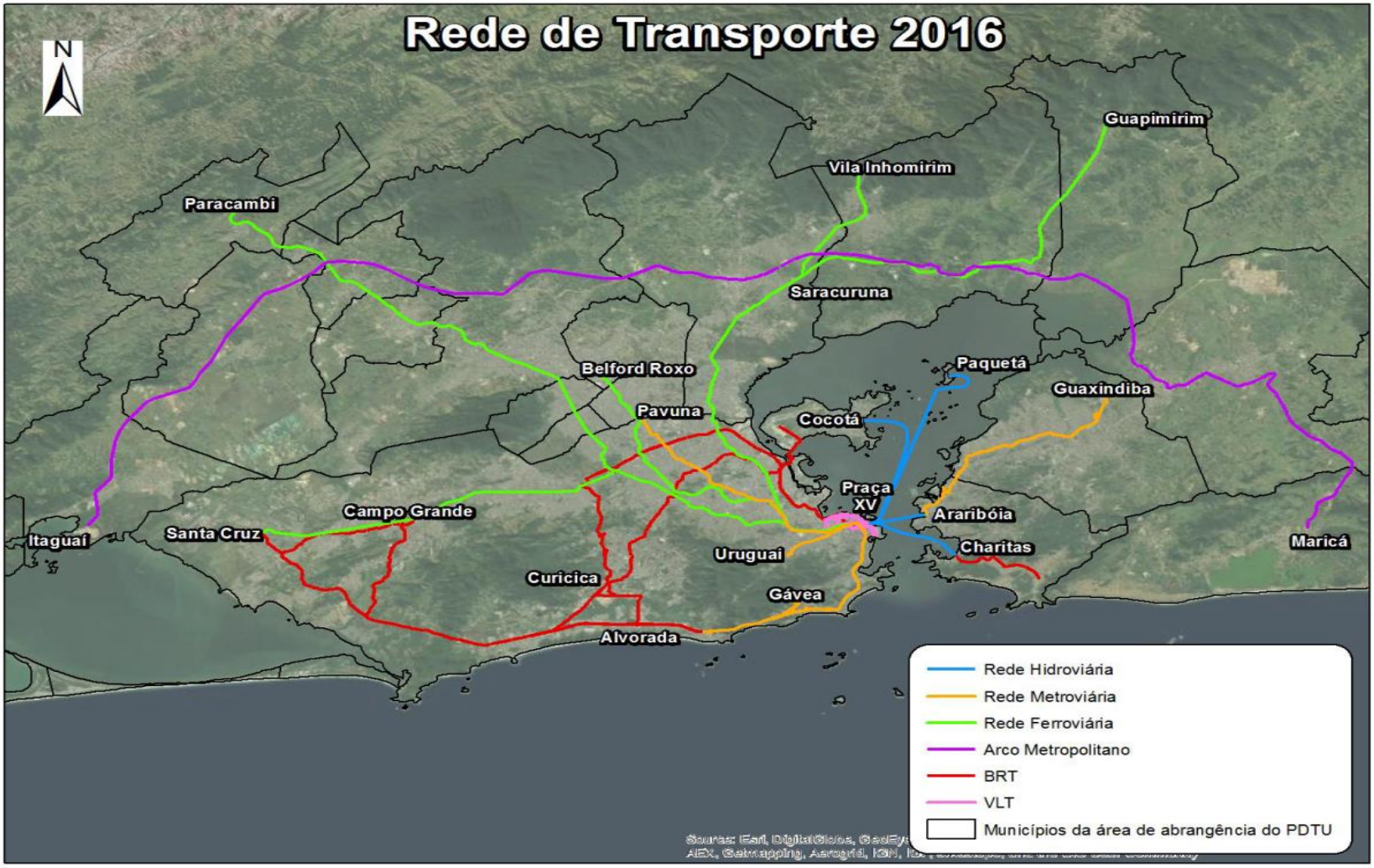
Em um âmbito geral, as previsões do modelo de estudo do Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU indicam que haverá um aumento significativo na atração de viagens do transporte público, e que o nível das mudanças é proporcional à escala das melhorias propostas para o transporte público dos submodais individuais. Em 2016, o aumento mais significativo da atração de viagens ocorre no BRT, como resultado da expansão substancial do serviço. Cabe destaque a proposta de sistema de BRT’s de integração na porção leste.

Figura 6 - Rede de transporte RMRJ – 2012



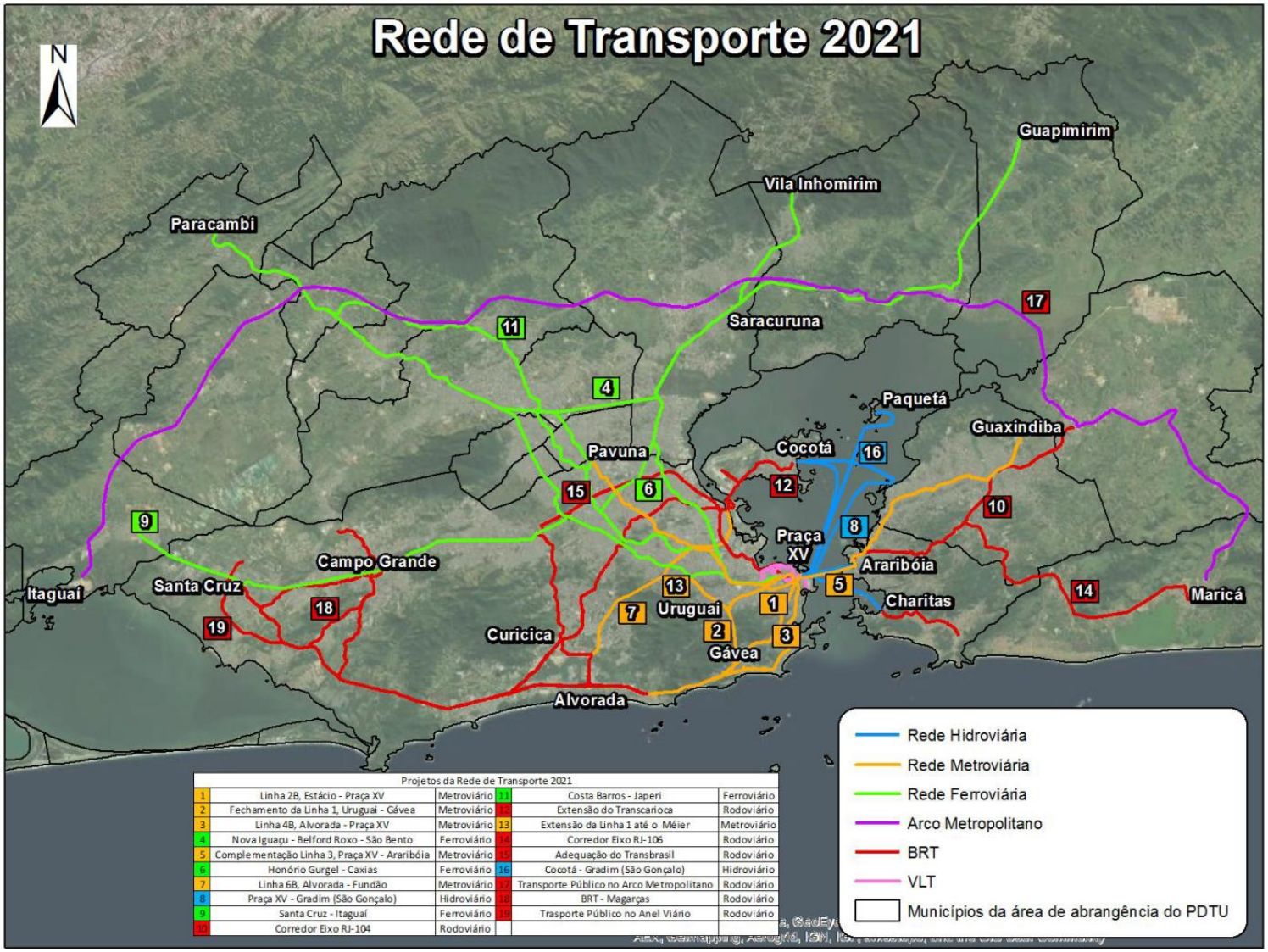
Fonte: PDTU, 2014.

Figura 7 – Rede mínima de transporte 2016 (PDTU/RMRJ)



Fonte: PDTU, 2014.

Figura 8 - Rede Transporte para 2021 (PDTU/RMRJ)



Projetos da Rede de Transporte 2021					
1	Linha 2B, Estácio - Praça XV	Metroviário	11	Costa Barros - Japeri	Ferroviário
2	Fechamento da Linha 1, Uruguai - Gávea	Metroviário	12	Extensão do Transcarioca	Rodoviário
3	Linha 4B, Alvorada - Praça XV	Metroviário	13	Extensão da Linha 1 até o Méier	Metroviário
4	Nova Iguaçu - Belford Roxo - São Bento	Ferroviário	14	Corredor Eixo RJ-106	Rodoviário
5	Complementação Linha 3, Praça XV - Araribóia	Metroviário	15	Adequação do Transbrasil	Rodoviário
6	Honório Gurgel - Caxias	Ferroviário	16	Cocotá - Gradim (São Gonçalo)	Hidroviário
7	Linha 6B, Alvorada - Fundão	Metroviário	17	Transporte Público no Arco Metropolitano	Rodoviário
8	Praça XV - Gradim (São Gonçalo)	Hidroviário	18	BRT - Magarças	Rodoviário
9	Santa Cruz - Itaguaí	Ferroviário	19	Trasporte Público no Anel Viário	Rodoviário
10	Corredor Eixo RJ-104	Rodoviário			

Fonte: PDTU, 2014.

Em 2021, o aumento mais significativo da demanda (em comparação com 2016) será o do metrô, e o segundo mais significativo será o do transporte ferroviário. A previsão é que a extensão da Linha 3 do metrô atravessando a Baía de Guanabara aumente significativamente não só a sua própria atração de viagens, mas também ofereça oportunidades para uma melhor integração para a demanda provinda de outras linhas. Todavia, vale resgatar que a estrutura da "Rede 2021" foi projetada a partir de um processo participativo, entre diversos órgãos públicos e privados, cuja opinião contribuiu à elaboração de uma primeira proposta de rede que foi simulada e analisada, observando as projeções das demandas.

A estrutura viária apresentada pelo PDTU[56] aponta as características gerais da porção leste da metrópole fluminense, podemos observar que as áreas da região leste da metrópole são as que apresentam um dos piores ou os maiores déficits no que compete às conexões com a cidade do Rio de Janeiro, por exemplo. Atividades de campo realizadas ao longo de dois anos demostram na prática estas ausências, as linhas de conexões com o restante da metrópole são as mais limitadas tanto no que diz respeito ao sistema de transporte fornecido quanto pela qualidade deste sistema utilizado, sobretudo para os municípios de São Gonçalo e Itaboraí.

Inicialmente, o Plano foi elaborado pela SETRANS no período 2003 / 2005, sua primeira versão, e segundo suas diretrizes teve o objetivo subsidiar o Governo do Estado no desenvolvimento das políticas públicas setoriais buscando orientar não só as ações executivas relativas aos investimentos em infraestrutura viária e sistemas de transporte coletivo, como metrô, trens, barcas, terminais de integração, bem como a definição de modelos operacionais e tarifários para possibilitar a otimização do uso das redes de transporte disponíveis.

Na atual conjuntura, encontra-se em execução o processo de atualização deste Plano, com o objetivo de avaliar resultados anteriores e elaborar novas propostas no horizonte dos próximos dez anos considerando os relevantes investimentos que estão sendo realizados na Região, com impacto sobre as necessidades de circulação de pessoas e mercadorias, e as demandas relativas aos

[56]Realizado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, através da SETRANS – Secretaria Estadual dos Transportes e coordenada pela CENTRAL – Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística foi elaborado o PDTU/RMRJ– Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. (Para a execução deste trabalho, foi contratado o Consórcio HALCROW - SINERGIA – SETEPLA).

eventos da Copa do Mundo, em 2014 e Jogos Olímpicos, em 2016. (SETRANS - RJ, 2015) [57].

Em linhas gerais, este Plano representa um instrumento importante das ações em transportes (coletivo e individual), contendo uma análise do comportamento da demanda de transportes na RMRJ, caracteriza a estrutura da prestação dos serviços de transportes e apresenta um prognóstico dos procedimentos futuros que deverão ser conduzidos pelo Governo do Estado e prefeituras para atender às atuais e futuras necessidades de mobilidade da população da Região Metropolitana.

O Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, voltado às políticas urbanas e novos instrumentos de planejamento, regulamenta e firma diretrizes para políticas de planejamento urbano, até sua elaboração a temática da mobilidade urbana estava voltada ao meio acadêmico e as esferas político-administrativas. A referida Lei no parágrafo 2º do artigo 41 estabelece a necessidade de municípios, com mais de quinhentos mil habitantes, elaborar um plano de transporte urbano integrado que seja compatível com o Plano Diretor.

Todavia, a questão da integrabilidade dos sistemas de transportes não é tão recente assim, pois data da década de 1970 a Lei nº 6.261/1975, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Transportes Urbanos, definindo, por exemplo, que o Sistema

---

[57] "Uma das etapas mais importantes do estudo consiste na realização de pesquisas de origem e destino junto à população, para determinar os padrões de viagens, necessidades e expectativas das pessoas e transportadores. Para isto foram feitos, no segundo semestre de 2012, dois tipos de pesquisa: pesquisa domiciliar e pesquisa de interceptação. (...). Para a atualização do PDTU o número de Zonas de Tráfego foi ampliado, em relação ao trabalho anterior, passando de 485 para 730 Zonas de Tráfego, o que significou maior detalhamento no estudo das características das viagens diárias da população. As pesquisas em pontos de interceptação consistem na abordagem e entrevista rápida de condutores de veículos e passageiros, em locais previamente definidos na via pública, interior de veículos de transporte, postos do Detran, estações rodoviárias, ferroviárias, metroviárias e de barcas, portos e aeroportos. Em todas estas modalidades de pesquisa foram realizadas cerca de 265.000 entrevistas. Outro aspecto importante do trabalho consistiu na estimativa das demandas futuras por transporte público, necessária para permitir o estudo de cenários futuros de transporte, como parte das estratégias de elaboração do Plano Diretor. Neste sentido população, emprego, renda, matriculas escolares e disponibilidade de automóvel, foram definidas como as variáveis socioeconômicas mais relevantes para explicar a geração de viagens entre as Zonas de Tráfego. Com base no censo de 2010, do IBGE foi realizada a projeção destas variáveis, por Zona de Tráfego, para os anos 2016 e 2021, anos definidos como horizontes de referência para os cenários do PDTU.(...) A seleção e hierarquização dos projetos foi realizada através de pesquisa multicriterial reunindo especialistas, órgão públicos, gestores de transporte, concessionários e outras partes interessadas no planejamento regional. O Modelo Computacional de Transporte foi construído e calibrado com base no cenário de oferta de serviços vigente no ano de 2012, considerando das matrizes de demanda originadas nas pesquisas de campo realizadas.". (site SETRANS - RJ, 2015). Disponível em: http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=626280.

Nacional de Viação (conjunto constituído dos Sistemas Hidroviários, Portuários, Ferroviários, Rodoviários, Aeroviários e de Transportes Urbanos) deva ser regulado em prol de uma organização que seja compatível com os planos de desenvolvimento urbano para obter uma circulação eficiente de mercadorias e pessoas, sem danos a localização das atividades econômicas e das habitações, e, ao mesmo tempo, garantir a possibilidade de expansão dos transportes terrestres, marítimos e aéreos.

A Análise da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em 2010, aponta que os sistemas ferroviários de alta velocidade, em função de sua qualidade[58], acessibilidade e eficiência energética, associados ao baixo impacto ambiental, quando comparados com outros modais, como o modo de transporte mais indicado para médias e longas distâncias. Entretanto, o histórico brasileiro voltado ao sistema rodoviário, como já foi exposto, se tornou a base do meio de circulação das cidades no país. O sistema basicamente é composto, grosso modo, por rodovias que fazem a conexão dos municípios e das metrópoles e vias internas formadas por caminhos antigos.

Essencialmente, na construção de uma política de mobilidade, apresentada pelos relatórios e pesquisas produzidas recentemente, assim como para uma política de desenvolvimento urbano, são apresentadas medidas que almejam a promoção de formas de racionalização, integração e complementaridade de ações entre os entes federados na organização do espaço urbano e dos sistemas integrados de transporte.

Neste sentido, tais medidas tentam promover também o fortalecimento institucional, do planejamento e da gestão local da mobilidade urbana, o reconhecimento da importância de uma gestão democrática e participativa das cidades na intenção de propiciar formas de inclusão social e espacial, a garantia de maior nível de integração e compromisso entre as políticas de transporte, circulação, habitação e uso do solo e, também, promoção de condições para as desejáveis parcerias entre os setores público e privado, que possam responder pelos investimentos necessários para suprir as carências existentes nos sistemas de transportes e pactuar mecanismos que assegurem a própria melhoria da qualidade urbana.

[58] Neste sentido, a qualidade do sistema está em sua comodidade, confiabilidade e rapidez.

Deste modo, a temática da mobilidade visando a integralidade dos sistemas de transportes apresenta-se positivamente na observância das mais distintas percepções seja econômica, ambiental ou social, pois do ponto de vista econômico, por exemplo, aumenta a possibilidade de trocas comerciais, de empregos. Pelo viés ambiental, a utilização dos modos ferroviários e metroviários ajudam a reduzir a poluição atmosférica, sonora, os congestionamentos, o que, por sua vez, garante a mobilidade urbana à população.

Contudo, cabe ressaltar que do ponto de vista político envolvido no processo de formação espacial, sobretudo no Brasil, os efeitos sobre os preços das terras no meio urbano controlados do mercado imobiliário, estão longe de atingir tais expectativas de integralidade, pois os interesses deste ponto de vista, nem sempre são tão integradores assim. O viés político, em escala local e seus interesses, muitas vezes, atrapalha a dinamização de projetos que favoreçam o bem comum em escala regional, devido as divergências enfrentadas para a realização das costuras políticas de um projeto ou plano.

A qualidade da mobilidade urbana objetiva o atendimento de todo o sistema de circulação, do controle dos fluxos à segurança no trânsito, ou seja, além da velocidade dos transportes, da logística às questões relativas à iluminação e condições das vias, violência e intolerância no trânsito. Quando analisada a temática pela segurança no trânsito a situação é complexa, dada seu caráter caótico observado, por exemplo, pelos altos índices diários de acidentes, envolvendo diferentes atores, e pela utilização do sistema de ônibus com sua capacidade de lotação extrapolada, sobretudo, em horários de pico.

Com a criação do Ministério das Cidades, no ano de 2003, as orientações para o deslocamento de pessoas, cargas e os transportes urbanos começaram a ser tratados, com maior "aprofundamento", de modo a integrar um sistema de mobilidade urbana que tem como prerrogativa ser mais completo e voltado ao desenvolvimento urbano de modo sustentável. A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU[59], instituída pela Lei nº 12.587/2012, depois de 24 anos da

[59]Anterior a PNMU e entre o período de implantação do Estatuto da Cidade, um ponto interessante para ser ressaltado é a PEC 90/2011 que deu nova redação ao artigo 6 da Constituição Federal, introduzindo o transporte público como direito social, embora seja de datada de 2011, apenas a partir de 2013/2014 ganhou forças no debate e na cena política, sobretudo, pelas mobilização de junho de 2013 ocorridas no país de reinvindicações e manifestações em várias metrópoles nacionais, dentre elas a temática dos transportes e da mobilidade se propagou com mais facilidade.

promulgação da Constituição Federal, cumpre o papel de orientar, instituir diretrizes à legislação local e regulamentar a política de mobilidade urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.

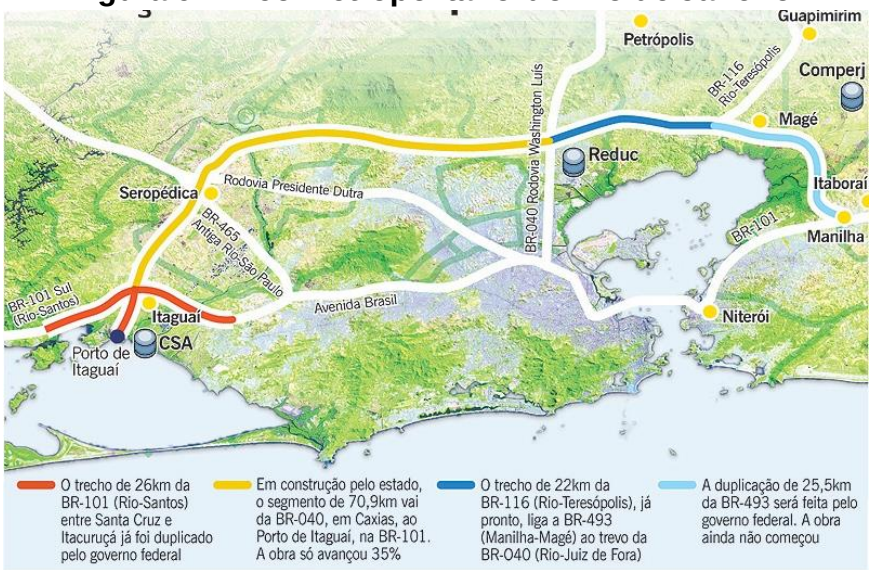
As proposições da PNMU orientam o planejamento urbano, sem perder de vista que todos os atores são fundamentais ao processo e beneficiários de uma cidade mais humana e acessível aos cidadãos, indistintamente. Todavia, a integração das políticas urbanas é um grande desafio, ainda, para todas as esferas do Poder Público que, por décadas, foram vistas de forma setorizada e segmentada, talvez como consequência do "déficit da cultura" de um planejamento urbano efetivo, em que pese a organização de planos, projetos e ações para o cumprimento dos mesmos.

A qualidade do deslocamento depende de que o sistema urbano tenha seus elementos integrados e planejados de forma a minimizar os deslocamentos, otimizando tempo e espaço a fim de promover a economicidade e um padrão de vida urbano satisfatório. Também conhecida com a "Lei da Mobilidade Urbana", traz consigo a constatação do fim de um modelo que demonstrou ser insuficiente para tratar da necessidade de deslocamento, que apresenta cada vez mais complexidade e grande impacto no planejamento urbano.

4.3.1 As ações e projetos para o leste fluminense

Apresentamos a seguir os projetos e as ações de transportes macroestruturas de impactos representativos para o leste fluminense, antes de nos atermos aos projetos específicos para as cidades de Niterói e São Gonçalo. Começamos pelo Arco Metropolitano, projeto direcionado ao favorecimento de um acesso expresso ao Porto de Itaguaí e prevê o desenvolvimento de áreas da Baixada Fluminense que hoje são inexpressivas economicamente. Pois a importância estratégica da obra é a conexão entre o COMPERJ, localizado em Itaboraí e em fase de construção, ao Porto de Itaguaí, na Baía de Sepetiba, logo isto pode acarretar significativas mudanças na estrutura urbana da Baixada Fluminense, sobretudo, porque novas centralidades urbanas poderão ser criadas.

Figura 9 - Arco Metropolitano do Rio de Janeiro.



Fonte: Imagens Google, 2014.

Com a construção do Arco, estima-se, dentre outros fatores, preencher os "vazios" existentes em espaços ociosos de lotes urbanos, residenciais ou industriais, deste modo, a expansão do tecido urbano pode produzir implicações no ordenamento territorial com provável agravamento dos inúmeros problemas sofridos pelas populações atingidas por este processo, tal como as remoções necessárias a efetivação das obras e intensificação da degradação ambiental.

Outro grande empreendimento que incorporado aos acessos rodoviários, dentre eles o Arco Metropolitano, em construção, o projeto da Linha "3" do metrô, como um todo, teria a pretensão de ligar a cidade do Rio de Janeiro (Estação Carioca), por um túnel sob a Baía da Guanabara, passando pelos municípios de Niterói e São Gonçalo até chegar a Itaboraí.

A cidade de Niterói contará com três estações[60] (Araribóia, Jansen de Melo e Estação Barreto) trajeto que seguirá em direção à São Gonçalo, a linha percorrerá o município por 10 estações (Neves, Vila Lage, Paraíso, Parada 40, Zé Garoto, Mauá, Antonina, Trindade, Alcântara e Jardim Catarina) até chegar em Guaxindiba e seguir em direção as proximidades do COMPERJ, onde ocorrerá a implantação diferenciada nos trilhos tornando a linha, neste ponto, um meio voltado ao processo de escoamento da produção do complexo.

[60] Ver anexo XV.

Figura 10 - Trajeto da Linha 3 do Metrô

Fonte: CIA Estadual de Transportes e Logística, 2010.

> "(...) A Linha 3 do Metrô caracteriza-se como um empreendimento de transporte de alta capacidade, destinado a atender a ligação direta da Área Central de Negócios da cidade do Rio de Janeiro com o Centro e Região Norte de Niterói e a área de urbanização consolidada de São Gonçalo. Em função da localização da estação Guaxindiba, próxima ao município de Itaboraí, deverá atender, também, a população de Itaboraí, especialmente dos distritos de Manilha e Itambí, além do fluxo a ser provocado com a implantação prevista do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – COMPERJ(...)". [RIMA Linha 3 do Metrô, 2011].

O projeto da Linha "3" do metrô, que desde 2008, vem sendo anunciado nas mídias, todavia, por complicações na observância dos tramites legais, o processo do projeto ainda se arrasta, mas até o ano de 2012 parecia caminhar para a sua efetivação dados os interesses políticos e econômicos em jogo.

> "Agora é oficial. A Linha 3 do Metrô, que ligará Niterói a Itaboraí, passando por São Gonçalo, vai mesmo sair do papel. A garantia foi dada pelo vice-governador e coordenador de Infraestrutura do Estado, Luiz Fernando Pezão, com exclusividade ao jornal O SÃO GONÇALO esta semana. O projeto depende apenas de uma visita da presidenta Dilma Rousseff ao Rio de Janeiro para anunciar o lançamento da obra, que vai contar com aporte do governo federal e contrapartida da Petrobras.
> De acordo com Pezão, a obra é um complemento importante para atender a Região Leste Fluminense e contará com uma parceria entre diversos setores para seu financiamento. "Serão R$ 500 milhões do governo federal para a Linha 3 do Metrô, que é uma importante obra que vai ligar Niterói a Itaboraí passando por São Gonçalo. Inicialmente, iríamos fazer o anúncio na próxima quarta-feira (18), mas a agenda dela (Dilma) não permitiu e isso deve ficar para maio. A Petrobras também vai financiar", disse Pezão.
> Ex-secretário municipal de Planejamento e um dos principais articuladores da Linha 3 em São Gonçalo, Luis Paiva afirmou que o momento é de otimismo e que discussões sobre mobilidade urbana precisam ser aumentadas na cidade. "Temos que ser otimistas e ampliar as discussões sobre transportes e mobilidade urbana na cidade. Com a chegada da Linha 3 do Metrô, a cidade e a região ganharão um projeto de crescimento que vai beneficiar a todos, desde os trabalhadores aos empresários", comentou Paiva." (Jornal O São Gonçalo, 14/04/2012).

A Linha “3” tem por objetivo a integração das cidades de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí, a toda rede metroviária do município do Rio de Janeiro. Neste sentido, se faz importante destacar as “reviravoltas” no caso da implementação da Linha “3”. Quando surgiu a notícia de implantação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), no município de Itaboraí, em observância a todo desenvolvimento urbano e regional que o projeto de tal porte provocaria na região leste, não foi cogitado se não outra maneira de atender a demanda por transporte e mobilidade. A implantação e ampliação de mais uma linha de metrô destinava-se para atender a já avolumada demanda local e as projeções futuras, devido a atratividade potencial não apenas no município sede do empreendimento, mas também nos municípios da área circundante e limítrofes.

Todavia, o projeto inicial de petroquímica devido a atrasos no cronograma das obras, desvios de verbas e processos de investigações abertas sobre o pagamento de propina e corrupção em processos de licenciamentos e outros grandes problemas noticiados amplamente nos jornais, fez com que as expectativas não só da efetivação de conclusão do projeto do Complexo fossem diminuídas, como também os investimentos anunciados em infraestrutura urbana, voltados ao setor dos transportes e mobilidade urbana, também fossem revistos em sua concretude e ou suas prioridades de implantação.

A primeira refinaria, chamada de “Trem 1", está com 82% das obras concluídas, mas foi suspensa em dezembro de 2014 devido a restrições orçamentarias. A segunda refinaria ainda não saiu do papel, e o projeto das petroquímicas parece ter sido de fato cancelado a partir de julho de 2014. Observando o histórico das notícias publicadas na impressa, os técnicos da Petrobrás revelam que a retomada do projeto poderia gerar um prejuízo maior.

Segundo especialista nas áreas de engenharia e tecnologia a definição dos rumos das obras da refinaria depende, na atualidade, de uma parceria para a conclusão das obras, mesmo com investimentos da Petrobras (cerca de US$ 2 bilhões) para concluir as unidade de processamento de gás natural e a central de utilidades do COMPERJ, com uma previsão para o ano de 2019[61].

Ligado aos transtornos promovidos pelos problemas associados ao COMPERJ, impactando diretamente na população local, o projeto da linha “3” do

[61] valor.com.br em 27-08-2015, disponível em: http://www.valor.com.br/empresas/4198710/petrobras-investira-us-2-bi-na-conclusao-de-unidades-do-comperj.

metrô passou claramente a ser posto de lado e, recentemente, o que antes fora prometido à população como compromisso de campanha de políticos (de variados níveis de governo e campanhas) passou por uma reformulação e o anúncio de que a linha “3” seria substituída pela implantação de um BRT na região, ligando São Gonçalo à Niterói.

Cabemos, então, apresentar um conflito de interesse a muitos anos travado na porção leste da metrópole do Rio de Janeiro a cerca da construção da Linha “3” do metrô. Pois, projetos de integração e conexão da porção leste com o centro da metrópole por meio de trilhos datam de 40/50 anos atrás, um projeto da linha “3” do metrô interligando uma margem à outra da Baía de Guanabara em 1968, nunca saiu do papel e, em uma visão pessimista, ao que tudo indica, nunca sairá com ou sem reformulações, de trajetos, estações de longos períodos.

O debate e os discursos desencontrados cujas tensões e impasses divulgados pela impressa e pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) servem para dar destaque os conflitos de interesses, gestão e planejamento no que compete a implantação de projetos de transporte e mobilidade urbana que envolve o leste metropolitano. Em junho de 2014, foi noticiado que sairia um edital de licitação para a obra da Linha “3”, estamos em 2016 e as notícias dos jornais e manifestações ao público da Secretaria de Estado de Obras e seus representantes trilharam outros rumos.

Em audiência pública, realizada em junho de 2015, na Comissão de Economia, Indústria e Comércio da Assembleia Legislativa do Rio (Alerj), o secretário de Desenvolvimento informou que, estariam descartadas as possibilidades de adoção de BRT ou Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) para ligar as duas cidades, pois apesar de ter um custo mais alto (o metrô), de acordo com o secretário, é o que oferece maior capacidade de transporte de passageiros para a região. Isso foi considerado um fator determinante para a escolha, ficando em aberto “apenas” a definição do trajeto e da localização das estações por depender da conclusão do estudo de engenharia. A pretensão era o lançamento de uma parceria público-privada (PPP) para a implantação do sistema e buscar recursos junto ao governo federal.

Todavia, o secretário estadual de transportes informou em outubro de 2015, que os ônibus nas ruas entre São Gonçalo e Niterói em direção à cidade do Rio de

Janeiro iriam diminuir, e além desta redistribuição de linhas, anunciou a criação de um BRT da RJ-104 (Rodovia Amaral Peixoto), ligando Niterói e Manilha (no município de Itaboraí), passando por Tribobó e Alcântara (em São Gonçalo).

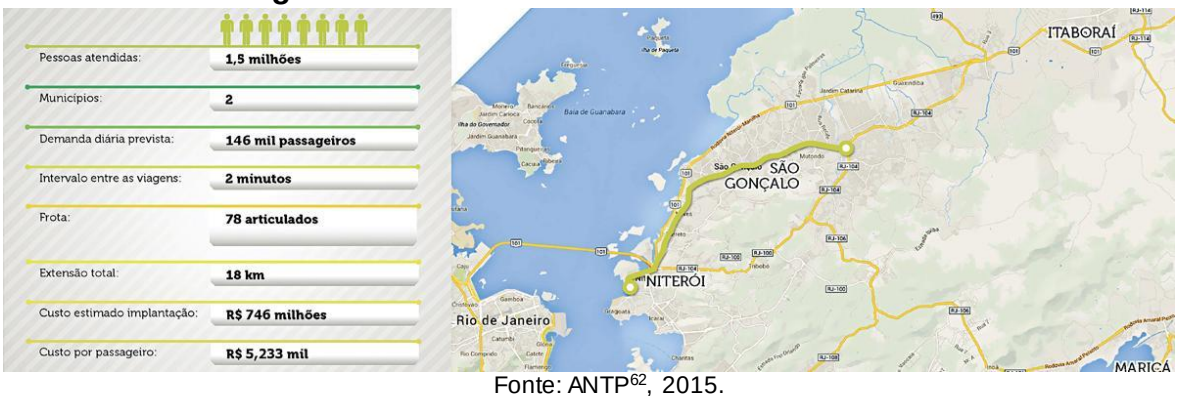
Em suas últimas aparições públicas confirmou a substituição da implantação da linha "3" do metrô pela adesão e desenvolvimento de um projeto de implantação de *Bus Rapid Transit* (BRT) ligando Niterói a Manilha, no município de Itaboraí. Corredor que fará conexão a partir do acesso da Alameda São Boaventura, no bairro Fonseca em Niterói, e seguirá pela RJ-104. Ao total o corredor exclusivo contará com 6 terminais, 36 estações em um prolongamento de 29,6 quilômetros ligando os municípios.

O projeto prevê 120 ônibus articulados com capacidade para receber até 200 mil passageiros por dia. No projeto apresentado, no inicio de outubro de 2015, pelo Governo do Estado e pelo Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Setrerj) o BRT sairá no Terminal João Goulart terá integração com linhas de ônibus municipais e barcas na Estação Arariboia. No Ponto Cem Reis, o Terminal Santana será feito na altura da Ponte Rio-Niterói e haverá integração com ônibus intermunicipais.

No terceiro terminal previsto, será construído no Baldeador (Niterói), e segundo o projeto permitirá integração com ônibus do município de Niterói. No quarto terminal, que será feito em Tribobó (São Gonçalo), com integração com os ônibus que passam pela RJ-106, em Maricá. O projeto prevê ainda a construção de mais dois terminais, sendo um em Alcântara, integrando com ônibus municipais de São Gonçalo e outro em Manilha, que se integrará com ônibus que passaram pela BR-101 (Itaboraí, Tanguá e Rio Bonito).

Muitos gestores públicos respaldados em algumas avaliações superficiais apontam as vantagens dos BRTs já existentes hoje (Transoeste e Transcarioca) reduziram drasticamente o tempo de viagem dos cariocas, segundo estudos apresentados pelo Governo do Estado, onde moradores que se deslocavam da Barra da Tijuca até a Ilha do Governador reduziram o tempo de viagem em até 60%. O objetivo é fazer o mesmo para os moradores da Região Metropolitana, como solução para desatar o nó das grandes cidades.

Figura 11 - Corredor Exclusivo Niterói x Manilha



Fonte: ANTP[62], 2015.

Como característica, todo sistema BRT tem um corredor exclusivo e segregado na faixa da esquerda, permitindo, pelo menos, ultrapassagem nas estações e minimização da interferência com o tráfego geral, aumentando velocidade operacional dos serviços; estações de plataforma elevada para embarque e desembarque em nível com os veículos, reduzindo o tempo de acesso e egresso dos usuários aos veículos. O pagamento de tarifa e validação do bilhete na entrada das estações e terminais visando minimizar o tempo de embarque/desembarque dos passageiros. Além disso, há um padrão da utilização de veículos de alta capacidade, que são os ônibus articulados de 21 a 23 metros com capacidade de até 180 passageiros (em média) e com porta à esquerda para os serviços troncais que operam no corredor.

Todos estes benefícios são apontados pelos atuais gestores, mas estudos recentes já comprovam que o grau de bem-estar, segurança e pleno desenvolvido da instalação de corredores BRT's pela cidade do Rio de Janeiro já indicam controvérsias importantes, tais como as questões relacionadas aos padrões dos serviços prestados, condições ambientais e os impactos gerados pela utilização de ônibus e suas emissões atmosféricas, por exemplo.

Outro ponto de destaque que agrava a comparação realizada pelos gestores na apresentação da utilização do sistema BRT entre a porção leste e a cidade do Rio de Janeiro é que a cidade do Rio de Janeiro, mesmo que apresente uma infraestrutura sobre trilhos enxuta, o sistema sobre trilhos ainda apresenta-se como forma de opção na realização das viagens cotidianas pela população. A porção leste

[62] Matéria acessada em outubro de 2015 e disponível em: http://www.antp.org.br/website/noticias/clipping/show.asp?npgCode=42502CB2-B32F-45FA-BB2B-0B21B9D7D157

não contaria (não conta) com um sistema de integração entre modais, pois o sistema rodoviário continuaria a prevalecer como única rota de acesso e deslocamento.

4.3.2. Um "novo" olhar para a mobilidade do Leste Fluminense?

Considerando o que foi até aqui exposto, uma temática que nos chama atenção é a questão da real mudança de paradigma com relação à mobilidade nas metrópoles brasileiras, e em nosso caso específico, a metrópole do Rio de Janeiro.

Os caminhos trilhados quanto a percepção da mobilidade, observações da legislação, tomada de decisões pelo poder público, as questões concernentes ao planejamento e uso do solo com as medidas previstas e realizadas. Como já apontado por Kleiman (2014) existe a necessidade de se pensar uma inversão das diretrizes da política de transportes atualmente direcionada e, fortemente, restrita aos fatores da economia à dimensão social dos movimentos de deslocamentos na medida em que estes não são configurados apenas de modo individual, pois constitui uma teia de redes englobando não apenas a dimensão trabalho, mas também as dimensões família, amizades, educação e saúde, por exemplo.

Deste modo, se faz necessário considerar que a organização territorial da metrópole fluminense produz como consequência para a grande massa de menor renda um aumento de distâncias e tempos de viagens com má qualidade em transportes coletivos.

Para o caso da cidade do Rio de Janeiro estudos[63] recentíssimos, realizados por Kleiman (2014), observamos a inversão do foco da política de transportes, a não percepção da adoção de níveis de variedade e dos diferentes padrões de viagens cotidianas e suas múltiplas dimensões e locomoções fora da lógica pendular casa-trabalho:

> "(...) com base em viagens individualizadas em automóveis e motos particulares, e viagens coletivas atomizadas em milhares de veículos ônibus e vans, com reconhecida baixa qualidade e capacidade de monitoramento, em detrimento do transporte coletivo de alta densidade (de massa) do modal ferroviário com trens, metrô e a introdução do VLT que subsiste sem atender a demanda, com baixa qualidade e monitoramento; b) o modelo ainda guarda como premissa a ideia de viagens com um só propósito em determinados horários fixos, pela manhã e tarde, dentro do pensamento pendular, e se centra no problema dos congestionamentos e na previsão de nível futuro destes, sem compreender e perceber que a dispersão das áreas de moradia da população, de empregos, de comércio e serviços, de atividades educacionais e de saúde, e as de lazer e esporte, conduz a uma

[63] Foram pesquisados os relatórios da Equipe do Laboratório de Redes Urbanas do IPPUR – UFRJ.

> multiplicidade de deslocamentos em diferentes horários, que se conjuga ao fenômeno na metrópole do Rio da permanência de importância de seu centro histórico como núcleo de fortes atividade, combinado com a nova dispersão para importantes sub-centros na Barra da Tijuca, Baixada, antigos Subúrbios do Rio e na direção leste para Niterói – São Gonçalo.". (KLEIMAN, 2014.p. 3).

Ao observamos estas ponderações, a percepção do conceito de espaço e espaço social baliza uma reflexão. O conceito de espaço definido por Santos (1994): "*o meio, o lugar material da possibilidade de eventos, o meio onde a vida é tornada possível, ou seja, o espaço como uma dimensão das relações entre sociedade e natureza, isto é, uma dimensão da reprodução social"*, serve como ponto de partida à análise do conceito de espaço social, definido por Souza (1997), o qual é percebido como verdadeiro palco construído em graus distintos de intervenções e alterações humanas.

Assim, os processos de formação do espaço são fatos de transformações das técnicas, mas dependentes dos processos sociais, pois tais dinamizam as estruturas socioculturais e político-econômicas que alicerçam a concretude de formação e mudanças sofridas pelo espaço. Entre estes binômios estão envolvidas no processo de formação espacial, as relações de poder entre distintos indivíduos, grupos e classes e suas respectivas territorialidades.

Para Raffestin (1993) as relações de poder representam, na construção da realidade, um instrumento que nasce juntamente às origens dos homens. Neste sentido, o espaço torna-se espaço construído pelo(s) ator(es) que comunicam suas intenções e a realidade material de maneira relacional com outros espaços construídos; assim essa imagem do espaço, ou seja, do território visto e /ou vivido é tomado numa relação social de comunicação.

Em resumo, podemos salientar que a partir desta representação que se realiza a repartição das superfícies, a implantação de nós e construções de redes, inerentes a qualquer sociedade, pois todas necessitam organizar o campo operatório de suas ações, no qual tal sistema de ações ou de comportamentos se traduz em uma *"produção territorial"* que intervém no subconjunto estrutural: tessitura – nós – redes, que propiciam acessos, convergências, ligações, mas também disjunções, para sustentar as práticas sociais (políticas, econômicas, sociais e culturais) do / no território.

Neste sentido, a reconstrução do histórico a partir das notícias publicadas na imprensa, no período de 2008 até 2016, dos principais documentos e informativos na ANTP[64], secretaria de transportes, sindicatos de empresas de transportes podemos perceber que os debates e discursos de opiniões, a cena atual da questão dos transportes (e da mobilidade), servem para dar destaque aos "desencontros" na busca por resoluções dos problemas.

O sistema de transporte brasileiro (urbano) trabalha em regime de monopólio e é notória a percepção de que quando o debate se distancia da perspectiva das rodovias ocorre inevitável travamento entre discussões, debates e medidas para se pensar a temática da mobilidade da/na cidade metropolitana em que pese à complexidade e heterogeneidade tanto em suas distintas historicidades quanto do entendimento eficaz que perpassa pelo conceito de mobilidade[65].

Uma dimensão abordada, sob um olhar voltado aos estudos antropológicos, apresentada por Janice Caiafa[66], se faz pertinente e digna de nota como referencia a se pensar a qualidade da mobilidade pela cidade. Para Caiafa (2002) a força marcante entre as relações da cidade e do transporte está na dispersão. O transporte coletivo além de possibilitar fuga, promove a mistura, propiciando ainda mais a difusão da essência da vida urbana, voltada a diversidade e complexidade.

Deste ponto de vista, as sociedades vão fazendo escolhas em relação à circulação. A ênfase dada ao transporte individual é notória bem como os dados apresentados pelo Plano Diretor de Transporte Urbano da RMRJ, haja vista as escolhas dadas aos espaços públicos, na não valorização dos pedestres, pela falta de calçadas, definição do tempo adequado para atravessar ruas, a decadência, do ponto de vista infraestrutural, dos transportes públicos, por exemplo.

---

[64] Agência Nacional de Transportes Públicos.

[65] "Um dado comum aos quatros Corredores é que ao inverso da sua ideia matriz de Curitiba terão um grande número de paradas e não serão plenamente expressos, não apresentam vias segregadas plenamente adequadas, e terão vários cruzamentos controlados por sinais de trânsito, ditos preferenciais ao Corredor, mas que por isto mesmo implicarão em bloqueios importantes dos fluxos transversais aos mesmos. Os BRT's estão sendo implantados sem planejamento, e agora quando se definiram seus trajetos parece existir uma "descoberta" pelo poder público municipal que formam uma rede que vem sendo alardeada como "coração" de um novo sistema de transportes do Rio de Janeiro, baseado numa modalidade automotiva (...)." (KLEIMAN, 2014.p. 6).

[66] Em seu livro – Jornadas Urbanas: Exclusão, Trabalho e Subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro.

4.4 Projeto(s) de Transporte para Niterói e São Gonçalo

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu que o transporte público é serviço público essencial e transferiu aos municípios a responsabilidade de gerir os serviços de transporte.

Criada pela Lei Municipal 2.283, de 28 de dezembro de 2005, a NITTRANS (Niterói Transporte e Trânsito) é uma sociedade de economia mista de personalidade jurídica de direito privado e possui como acionista majoritário o Município de Niterói. A NITTRANS é responsável pelo planejamento e gerenciamento técnico-operacional do sistema de transportes e trânsito e do sistema viário da cidade, em conformidade com as políticas públicas adotadas pelo Governo Municipal da cidade de Niterói[67].

Dividida em diretorias (Presidência, Administração, Finanças, Planejamento de Transportes e Trânsito, Infraestrutura Viária) e administrada por um Conselho de Administração para ações de planejamento e desenvolvimento de projetos e regulação da circulação de pedestres, ciclistas e motoristas nas vias públicas. Também é de responsabilidade da NITTRANS fazer a instalação, manutenção, e operar o sistema de sinalização dos dispositivos e equipamentos necessários ao controle viário e medidas de reorganização do tráfego.

No que diz respeito aos projetos de transporte no município de São Gonçalo é a EDURSAN a responsável, segundo o site da prefeitura, a empresa pública foi criada no ano de 2007, servindo como executora de projetos direcionados à melhoria das condições de vida no município, mas apenas no final do ano de 2008 efetivamente começou a funcionar.

A empresa pública de São Gonçalo além de ser responsável pelo setor de transportes apresenta autonomia administrativa e financeira, a instituição ainda atua na execução da política de desenvolvimento urbano integrado, nos setores do saneamento ambiental, habitação, regularização fundiária e urbanística em assentamentos, iluminação pública e operacionalização do sistema de água e esgoto, seja diretamente ou através de parcerias com concessionárias – Cedae, Ampla. Como empresa, a EDURSAN pode apresentar projetos para financiamentos

[67] Informações retiradas do site http://www.nittrans.niteroi.rj.gov.br.

e captação de recursos de órgãos estaduais, federais e empresas privadas. (EDURSAN, 2015).

Neste sentido, os projetos aqui apresentados foram retirados e fornecidos através de contatos via e-mail com o corpo técnico das referidas instituições ou por meio do site dessas empresas públicas. Um ponto que cabe destacar é que a realização das pesquisas sobre os projetos de mobilidade no município de São Gonçalo não foram fáceis, no sentido da acessibilidade aos dados e informações precisas, mas podemos localizar alguns dos principais projetos de destaque para o município na atualidade.

4.4.1. Niterói e seus projetos

A ligação direta com a Alameda São Boaventura promovida pela construção da Ponte Presidente Costa e Silva nos anos de 1970 intensificou a ocupação do bairro do Fonseca[68], em Niterói, como também propiciou a uma maior integração de fluxos da cidade do Rio de Janeiro para as demais cidades da porção leste da baia de Guanabara de forma mais significativa no que diz respeito ao uso e ocupação destas áreas.

Assim, apontaremos nesse tópico, de maneira breve, os projetos já implantados e os futuros projetos previstos no Plano de Transporte e Trânsito na cidade de Niterói, destinados a atender as demandas em prol de uma solução/mitigação das problemáticas encontradas no trânsito do município. Chamamos atenção para um dos principais projetos da cidade de Niterói: a construção do primeiro Corredor Metropolitano, em março de 2010, que trouxe vantagens e desvantagens à região e população local/regional.

---

[68] O bairro do Fonseca é cercado por três morros – atualmente conhecidos como Morro da Caixa d'água, 340 e Ipiranga –, no passado no local eram encontradas propriedades agrícolas. Com o passar do tempo, as propriedades foram divididas para a venda, ou devido à repartição por herança e, com o processo de interiorização do Estado, surge a necessidade de abrir vias, pois, a partir do Fonseca, faziam-se os caminhos de Niterói a Inoã, Maricá e Campos, aproveitando o caminho natural, ao longo do curso do rio Dona Vicência. Deste modo, a permanente necessidade de melhoria do caminho, atrelada à intensificação da ocupação, visto que se tornou rota de atividades comerciais, influenciou sua urbanização e a construção da Alameda São Boaventura. O bairro possui limites com os bairros do Baldeador, Caramujo, Viçoso Jardim, Cubango, São Lourenço, Santana, Engenhoca, Tenente Jardim (pertencentes ao município de Niterói) e com o município de São Gonçalo. (ver. RAMOS, T. C. Q.; et al. Os Impactos Urbano-socioambientais no/do Canal da Alameda São Boaventura, no Bairro do Fonseca - Niterói (RJ). In: XVI Encontro Nacional de Geógrafos, Porto Alegre. 2010).

O Corredor Metropolitano possui 6 (seis) quilômetros de extensão e representa a primeira via expressa exclusiva para o fluxo dos coletivos do Estado do Rio de Janeiro. Objetivando um detalhamento dos projetos, elaboramos um quadro esquemático dos projetos implantados e os previstos para o município a partir de informações fornecidas pela NITTRANS e pela prefeitura de Niterói.

Quadro 8 - Projetos de transporte e mobilidade do município de Niterói

Município	Projeto	Característica
Niterói	Corredor metropolitano	O projeto objetivou requalificar diversas vias e criar faixas exclusivas para o fluxo de ônibus. Além da Alameda, os fluxos de outras ruas também sofreram alterações, como o da Avenida Feliciano Sodré.
	Mergulhão de Niterói	Com profundidade de 4,50 metros em vão livre. Com duas pistas de rolamento são abertas à circulação de todos os veículos, todavia, as linhas de ônibus convencionais não passam pela via subterrânea da Av. Marques do Paraná, os ônibus possuem um ponto de integração sobre a laje do mergulhão e o acesso ao Centro se dá pela Avenida Amaral Peixoto sobre o mergulhão, para o trânsito procedente da Zona Sul. A pista lateral ao mergulhão dá acesso ao Centro aos motoristas da Zona Norte e da Ponte Rio – Niterói.
	Corredores viários BHLS TransPendotiba e TransOceânica (túnel Charitas x Cafubá)	O sistema tronco será composto por cinco terminais de integração espalhados pela cidade: o Terminal da Saibreira, (Zona Norte, próximo ao bairro Caramujo); o Terminal do Largo da Batalha, o Terminal João Goulart; o Terminal de Charitas; e o Terminal da Região Oceânica, em Piratininga, os mesmos funcionarão através de linhas troncais (que circularão entre os terminais) e alimentadoras (ligando os bairros aos terminais), tendo como meta atender atenda a 232 mil passageiros/dia. Essa integração ocorrerá com as obras de construção do Túnel ligando os bairros de Charitas e Cafubá (as obras do túnel foram aprovadas e começaram em 2015).
	VLT - Niterói	Ligará Charitas ao Centro do município, com estimativa de 20 estações para embarque e desembarque de passageiros em um percurso de 11 km.

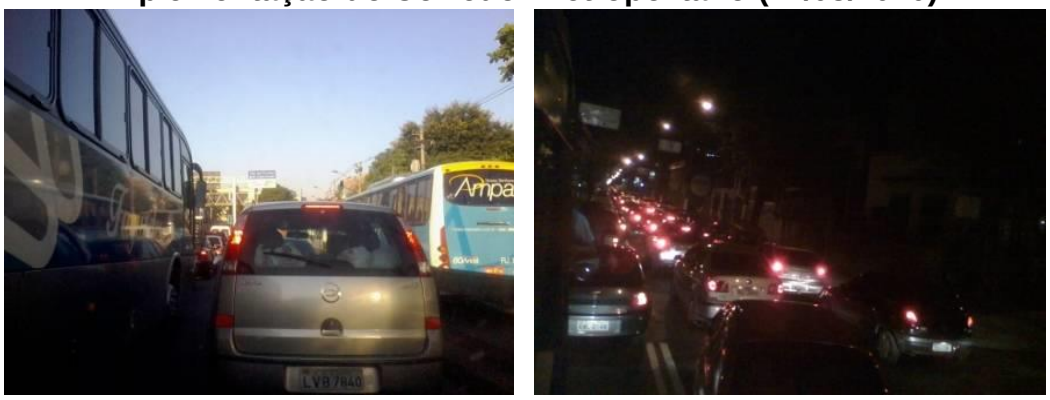
Fonte: NITTRANS e Prefeitura de Niterói. Elaborado pela autora, 2016.

Figura 12 - Corredor Metropolitano da Alameda São Boaventura, sentido Ponte RJ-104.

Fonte: RAMOS, 2010.

Em análises realizadas[69] no ano de implementação do Corredor Metropolitano, em 2010, o engarrafamento diário, pela manhã no sentido Ponte e no sentido RJ - 104 à noite, já demostrava que era preciso diminuir o fluxo de veículos, pois a redução do tempo no percurso da Alameda foi sentida pelos usuários e donos das empresas de coletivos, mas os carros de passeio continuam enfrentando grandes retenções ao longo do dia e, principalmente, nos horários de *rush* (figuras 14, 15 e 16).

Figura 13 e 14 - À esquerda, sentido Ponte Rio – Niterói, pela manhã (21/04/2010) - À direita, sentido RJ -104, às 20 horas – após implementação do Corredor Metropolitano (22/03/2010).



Fonte: RAMOS, 2010.

[69] Ver RAMOS, T. C. Q.; VIANA, J. N. L.; RODRIGUES, L. O. P. F. **Os Impactos Urbano-socioambientais no/do Canal da Alameda São Boaventura, no Bairro do Fonseca - Niterói (RJ)**. In: XVI Encontro Nacional de Geógrafos, Porto Alegre. 2010).

Figura 15 - Trânsito lento para os veículos de passeio e de carga na Alameda São Boaventura

Fonte: RAMOS, 2010.

Após a implementação do Corredor metropolitano da Alameda, em algumas vias do centro da cidade do Rio de Janeiro, já foram implementados outros corredores viários, buscando soluções para o tráfego de coletivos, como por exemplo, o corredor BRT (*Bus Rapid Transit*) expresso da Avenida Brasil, da Av. Presidente Vargas e outros.

Este modelo possui operação semelhante ao modelo de interligação dos metrôs, todavia, cabe apresentar ressalvas a estas medidas, se levarmos em consideração o quantitativo populacional, a qualidade dos coletivos, do sistema ofertado, a segurança, entre outros.

As obras do Corredor metropolitano começaram no final de 2007, neste período cerca 1830 veículos por hora e média de 270 ônibus, aproximadamente 200 mil pessoas por dia, nos horários de pico, segundo dados da NITTRANS. Em 2010, um ano após sua implantação, o número de acidentes na via aumentou 14,6% em relação ao ano de 2009. Segundo o órgão a justificativa estava na maior fluidez do trânsito. Em 2011, foi confirmado que a desobediência à sinalização continuou gerando acidentes, foi constatado ainda que o volume de carros nas horas de rush recebeu grande incremento.

O projeto elaborado pelo escritório de Jaime Lerner apresenta um Plano de Transportes e Trânsito voltado a uma Rede integrada de transportes. Neste sistema de transporte estão previstos corredores exclusivos para ônibus, que realização as conexões com as regiões da cidade, a solução apontada pela

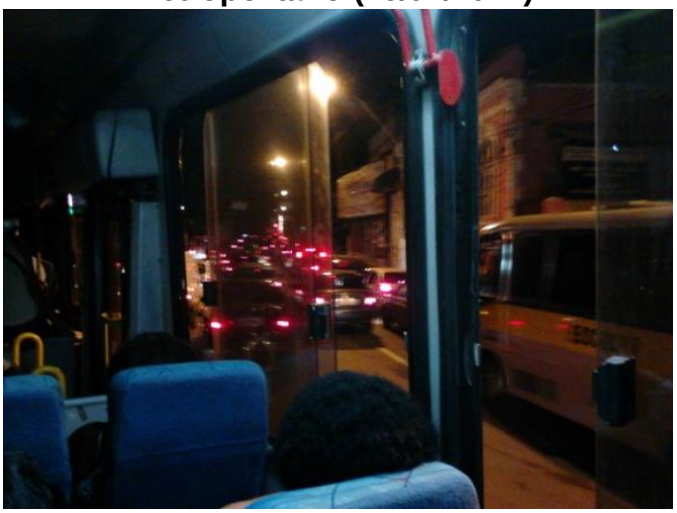
prefeitura para tentar diminuir a sobrecarga no sistema viário da cidade é a reformulação do sistema de ônibus adotando vias e faixas exclusivas para incentivar o uso do transporte coletivo.

Depois de anos de utilização do corredor metropolitano na Alameda/Avenida Feliciano Sodré a situação apresentada não foi satisfatória, as condições da via citada podem ser constatadas nas fotos tiradas na realização de campo pela cidade em dias distintos e nos mais variados horários. É notória a lentidão da via, variando apenas, muitas vezes entre engarrafamentos dos veículos individuais ou dos coletivos. Nos horários de pico, as primeiras horas da manhã e as primeiras horas do cair da noite o congestionamento é generalizado.

Foto 1 - Sentido Ponte Rio – Niterói, 9h (24/04/2012)

Fonte: Arquivo Pessoal, 2012.

Foto 2 - Sentido RJ -104, às 19 horas – após implementação do Corredor Metropolitano (16/04/2012).



Fonte: Ramos, 2012.

Foto 3- sentido RJ-104, 17h (12/11/2015 – Corredor Metropolitano).
Foto 4 - descida da Ponte Rio-Niterói - Alameda São Boaventura (Niterói-São Gonçalo).

Fonte: Arquivo Pessoal, 2015.

O projeto do mergulhão de Niterói, segundo a NITTRANS, projetado em 2012, para Av. Marquês do Paraná um mergulhão com extensão de 300m, iniciando em frente à Rua Senador Nabuco e terminando no encontro da Rua Doutor Celestino. Tem o objetivo de dinamizar a distribuição do fluxo de veículos em direção ao centro da cidade, a subida da ponte e em direção ao município de São Gonçalo, todavia, o projeto apresenta vantagens restritas desde sua implantação, devido aos altos índices de veículos que trafegam pela localidade.

Figura 16 - Projeto Mergulhão de Niterói.

Fonte: NITTRANS, 2012.

Foto 5- Mergulhão Niterói

Fonte: Arquivo pessoal, 2015.

Entre os novos projetos de Niterói está, por exemplo, o VLT – Niterói, o sistema tronco será composto por cinco terminais de integração espalhados pela cidade: o Terminal da Saibreira, (Zona Norte, próximo ao bairro Caramujo); o Terminal do Largo da Batalha, o Terminal João Goulart; o Terminal de Charitas; e o Terminal da Região Oceânica, em Piratininga, os mesmos funcionarão através de linhas troncais (que circularão entre os terminais) e alimentadoras (ligando os bairros aos terminais), tendo como meta atender atenda a 232 mil passageiros/dia.

Todavia essa integração entre os pontos da cidade ocorrerá com as obras de construção do Túnel ligando os bairros de Charitas e Cafubá, para que ocorra a conexão com a Região Oceânica. Tal túnel acaba de começar a sair do papel e suas obras foram aprovadas e começaram neste ano de 2015.

O projeto de revitalização de Niterói iniciado no ano de 2013 comporta um VLT - Veículo Leve sobre trilhos para conectar Charitas ao Centro do município. A prefeitura que encaminhou o projeto para o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) solicitando um empréstimo de R$ 661 milhões para custear 50% da implantação do VLT, a outra metade deverá ser captada através de uma parceria público-privada (PPP). Segundo informações da prefeitura de Niterói, os recursos do BID devem ser usados em outros dois projetos de infraestrutura: a urbanização do Morro do Estado — com obras de contenção de encostas e construção de equipamentos culturais e de lazer — e a macrodrenagem da bacia do Rio Icaraí, que é responsável pelos constantes alagamentos em ruas do bairro, de Santa Rosa e no entorno do Caio Martins,

entre outras obras de reurbanização do bairro de Icaraí, localizado a zona sul da cidade[70].

Foto 6 - Túnel Charitas x Cafubá

Fonte: Prefeitura de Niterói, 2015.

Figura 17 - Projeto de reurbanização do Centro de Niterói em 2013 com o VLT

Fonte: Prefeitura de Niterói, 2013.

Os projetos no setor viário ainda conta com a implantação do BHLS TransPendotiba, articulado com a TransOceânica, a estação de Charitas e o Centro de Niterói. Previstas nove estações: Itiitioca, Sapê, Largo da Batalha, Badu, Maceió, Cantagalo, Vila Progresso, Matapaca e Maria Paula. O plano

[70] Dentre as principais novidades estão a implantação do sistema "*traffic calming*" em todos os cruzamentos da via para garantir a segurança e comodidade aos pedestres. Nestes trechos, os motoristas terão que reduzir a velocidade. O piso da rua será nivelado ao da calçada, que terá barras de segurança para impedir a travessia fora da faixa de pedestres. A via também passará a contar com uma faixa de rolamento e uma de estacionamento (com 6 metros), e também uma ciclo-faixa em toda a sua extensão (com 1,20 m de largura). A Moreira César receberá ainda a instalação de pisos táteis, de acordo com as modernas normas de acessibilidade, 13 bicicletários, padronização de todos os equipamentos e mobiliário urbano (como bancas de flores e de jornais, lixeiras, jardineiras e bancos), e nova programação visual como forma de reforçar sua identidade. (Site da Prefeitura de Niterói, 2015).

prevê a construção de mais um túnel no município de Niterói, localizado no bairro de Cantagalo, com 810 metros de extensão. A construção do novo túnel, segundo informações da prefeitura de Niterói, visa melhorar o trânsito da região e apresenta-se como uma solução para evitar os grandes impactos sociais das desapropriações que seriam necessárias na comunidade do Cantagalo, caso fossem feitas mudanças nas vias já existentes. O custo para a construção do túnel será de aproximadamente R$ 36 milhões.

Na atualidade o município começa a implantação efetiva de ações organizadas, passando por um processo de reformulação de várias regiões e vias dos bairros, prometendo, se todas implantadas, uma reorganização das dinâmicas dos fluxos gerados de e para a cidade de Niterói. Cabe neste sentido, posteriormente, uma reflexão a respeito das ações do planejamento municipal em vista ao atendimento da população residente no município, bem como, sua conexão com o município do Rio de Janeiro e com o leste metropolitano.

4.4.2 São Gonçalo e seus projetos

Segundo informações recolhidas junto a prefeitura, as obras do Sistema BRT e Ciclovia, em São Gonçalo, tinham previsão de início no primeiro semestre de 2014, contudo até o presente, o debate e ações em prol da sua efetivação caminham lentamente.

No final de 2015 os projetos de melhoria e obras das vias públicas começaram de fato, vinculado ao Projeto Nova Rua objetivando em grande parte estruturar ruas e vias com sistema de esgoto e manilhando de águas pluviais, mesmo assim, a realização das obras de melhorias ocorre de maneira pontual pelos mais distintos bairros do município e, grosso modo, a manutenção de vias, muitas vezes, versam como medidas paliativas para resolver problemas recorrentes de área que inundam e ou alagam recorrentemente nos períodos de chuvas intensas.

A cidade, na atualidade, não conta com nenhuma estrutura dedicada ao sistema de BRT's. O levantamento de custos, segundo informações da prefeitura, deste projeto tem o valor estimado em na ordem de R$95 milhões de reais. O desenvolvimento do projeto está estagnado. Em nota vinculada ao

site da prefeitura de São Gonçalo, datando de 13/09/2013[71], o prefeito informou que a entrega do projeto do BRT realizada em agosto de 2013, projeto que completaria a Linha "3" do metrô, serviriam para resolver o problema da mobilidade na cidade, mas que ainda esperava um repasse de R$ 9 milhões de reais do Governo Federal para dar prosseguimento ao projeto de transporte e mobilidade na cidade gonçalense.

Na descrição o projeto do BRT tem um custo de aproximadamente R$ 210 milhões, prevendo um trajeto de 20,715Km, com 11 estações de embarque e desembarque, além de integração com a rede de transporte coletivo existente e com a "futura" Linha "3".

Com capacidade de transporte de 270 pessoas por veículo, o que nos cálculos apresentados atenderá uma demanda de 12 mil passageiros por hora/sentido, totalizando cerca de 200 mil pessoas por dia. A previsão é que o percurso, que atualmente é realizado em 1h30min, em média, seja feito em 40 minutos[72].

De modo a organizar os projetos de transporte e mobilidade localizados em São Gonçalo, elaboramos o quadro 6 para apresentar as propostas e suas principais características de maneira objetiva.

---

[71] Disponível em http://www.saogoncalo.rj.gov.br/comunicacao/noticias/noticiaCompleta.php?cod=4003&tipoNoticia=

[72] "(...) Corredor seletivo com terminais modais na faixa de domínio da antiga rede ferroviária Neves (São Gonçalo) – Álcalis (Arraial do Cabo), desde o bairro Neves até o bairro Santa Isabel, acrescida de uma superposição sobre a rede ferroviária Leopoldina, ao longo da Rua Alberto Torres (em Neves) até o entroncamento com a Rua Manoel Duarte, seguindo a mesma até a antiga subestação termo elétrica desativada de furnas (bairro Gradim), onde será construído o terminal hidroviário com o sistema de travessia São Gonçalo-Praça XV por barcas de passageiros. (...) A implantação de faixas seletivas de rolamento exclusivas para veículos de transporte coletivo biarticulado tipo papa-fila possibilitará um aumento na capacidade de transporte (...). A implantação do corredor tronco viário não irá beneficiar apenas os bairros periféricos à mesma, mas vários bairros adjacentes e circunvizinhos na vertente Leste-Oeste do município, interligando dois polos em uma via principal que possui vias secundárias e intersticiais auxiliares (...) trecho de ligação até o bairro Gradim, onde será construído o terminal hidroviário do sistema de travessia São Gonçalo-Rio de Janeiro. Este trecho fundamental completa o circuito de atendimento a uma massa trabalhadora (150.000 a 200.000 pessoas por dia) que utilizará as barcas com destino a Praça XV, partindo de São Gonçalo sem a necessidade de se deslocar até o município de Niterói." (EDURSAN, 2015).

Quadro 9 - Projetos de transporte e mobilidade do município de São Gonçalo		
Município	**Projeto**	**Característica**
São Gonçalo	Sistema BRT e Ciclovia – SG	Dividido entre a implantação do BRT, uma ciclovia e faixa seletiva. O BRT pretende interligar os bairros do Gradim até Santa Izabel passando por Vila Lage, e a implantação de uma ciclovia e faixa seletiva para ligar Neves até a divisa com Itaboraí, pelo domínio da antiga linha férrea.
	Anel viário de ligação Ipiíba – Eco-via Estrada Meia Noite	O projeto está localizado nas áreas de intervenção de Ipiíba e a Rodovia RJ-106, nas proximidades do Km 1,5 a atual Avenida Francisco Azeredo Coutinho (antiga Estrada de Ipiíba), que facilitaria o acesso à região oceânica, região dos Lagos, Niterói e Rio de Janeiro, por exemplo.
	Eco-Via Ipiíba – Sacramento (Antiga Estrada Meia Noite)	Projeto direcionado para os bairros de Sacramento e Ipiíba, aproximadamente 5,9 km estabelecendo uma ligação entre o Sacramento e Santa Isabel, com fins de criar uma nova opção de acesso à região.
	Marginal Metrô - Linha "3"	Este projeto atende os bairros de Jardim Catarina, Santa Luzia, Bom Retiro e Guaxindiba (extensão de 5,7 km), tem como base o projeto da "futura" Linha "3" do metrô, no sentido de criar uma via secundária para o tráfego local.
	Via arterial Santa Isabel – São Pedro de Alcântara	O projeto prevê intervenções nos bairros de Vila Três, Pacheco, Jardim Miriambi, Sacramento, Santa Isabel. Estruturado na construção de uma via substitutiva do ramal ferroviário da Velha Maricá entre a Praça de Sacramento e Estrada Raul Veiga, percorrendo aproximadamente 3,8 km.

Fonte: EDURSAN, 2015. Elaborado pela autora, 2016.

Os projetos tentam resgatar a potencialidade de um corredor viário e de vias esquecidas, como vetor de mobilidade urbana na medida em que buscar valorizar um potencial de integração municipal. Observando a logística do projeto do Anel viário de ligação Ipiíba – Eco-via Estrada Meia Noite que facilitaria o acesso à região oceânica, região dos Lagos, Niterói e Rio de Janeiro, evitaria em certa medida a saturação da capacidade da Estrada de Santa Isabel e os "engarrafamentos" em Alcântara, pois auxiliaria o acesso à sede distrital, à Zona Rural e à Zona de Expansão Urbana. O mesmo ocorre com o Eco - Via Ipiíba - *Sacramento (Antiga Estrada Meia Noite*), pois a via principal, Estrada de Santa Isabel, não comporta mais o fluxo diário de viagens dos moradores, e os engarrafamentos são frequentes.

Figura 18 - Estrada de Santa Isabel

Fonte: Imagens Google Street View, 2013.

A Via arterial conectando Santa Isabel a São Pedro de Alcântara enfrenta uma questão relativa à sua localização, pois é uma área da antiga linha férrea está circundada por moradores de assentamentos precários subnormais (segundo classificação do IBGE para o padrão de moradia encontrado), mas as pesquisas realizadas não revelam, por exemplo, projetos de alinhamento para impor o recuo das edificações, nem projetos de alargamento. Cabe destacar ainda o alto custo das desapropriações exigidas.

Figura 19 - Estrada do Pacheco – bairro Pacheco (em direção à Estrada de Santa Isabel)

Fonte: Arquivo pessoal, 2010.

Fonte: Arquivo pessoal, 2015.

Figura 20 - Avenida Marechal Povoas (paralela a Estrada do Pacheco)

Fonte: Imagens Google Street View, 2011.

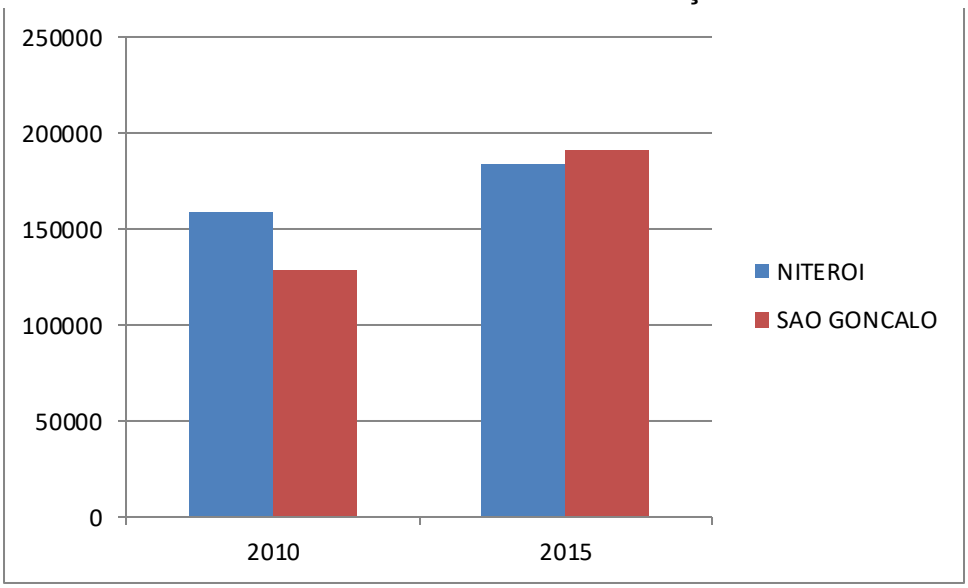
Segundo informações da EDURSAN, a Marginal Metrô - Linha “3” – visa a criação de uma via secundária para o tráfego local, de modo semelhante da Av. Presidente Kennedy e outros logradouros como Maurício de Abreu, Adelaide Lima e Jaime Figueiredo, preservando a faixa de domínio, de invasões e criando uma alternativa de acesso a BR-101 e o futuro Condomínio Industrial de Guaxindiba.

4.5 Considerações sobre as diferenças entre os projetos em Niterói e São Gonçalo

As vias[73] da cidade de Niterói e São Gonçalo receberam incremento significativo de carros. A frota de veículos, segundo dados recolhidos junto ao Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro – DETRAN, sofreu, nos últimos 15 anos, um aumento da frota de automóveis, seja por incapacidade de suprir as demandas pelo setor de transportes públicos nos municípios, seja pelo aumento no poder dos consumidores, propiciando a compra de veículos, favorecidas pelas taxas reduzidas do mercado, por exemplo. Como podemos observar no gráfico abaixo, nos dados de dezembro de 2010 e setembro de 2015.

[73] Ver anexos XVII e XVIII - vias de circulação.

Gráfico 11 - Frota de automóveis em São Gonçalo e Niterói



Fonte: DETRAN, 2015. Elaborado pela autora.

Atuam no município de Niterói nove empresas de ônibus: Ingá, Pendotiba, Viação Miramar, Brasília, Santo Antônio, Peixoto, Expresso Barreto, Fortaleza e Araçatuba. A SETRERJ (Sindicatos das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro) disponibilizou a frota de coletivos das empresas em uma avaliação, abril de 2012, composta de um total de 762 ônibus municipais, e uma frota com 334 intermunicipais, que somadas atingem um total de 1096 ônibus servindo ao município.

Pela mesma relação distribuída pela SETRERJ, o município de São Gonçalo apresenta uma frota com um total de 2355, dois quais 709 são ônibus municipais e a frota de ônibus intermunicipais é composta por 1646.

Em São Gonçalo, segundo informações da EDURSAN[74], o transporte coletivo municipal se dá através de 15 empresas[75] privadas, que correspondem a ônibus urbanos na proporção de 60% de grande porte e de 40% de micro-ônibus. Essa Frota atende a 65 linhas, de origem e destinos diversos e distribuídas em itinerários variados em logradouros coletores dos cerca de 94 bairros do município.

[74] E, também, listadas no site da SETRERJ (Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro).

[75] A saber: Auto Ônibus Fagundes Ltda, Viação Estrela S/A, Coesa Transportes Ltda, Rio Ita Ltda, Auto Ônibus Alcântara S/A, Viação Mauá S/A, Viação Galo Branco S/A, Auto Ônibus Asa Branca Gonçalense, Rosana Transporte e Turismo, Auto Viação ABC, Icaraí Auto Transportes S/A (Líder), Expresso Tanguá Ltda, Viação Rio do Ouro Ltda, Auto Ônibus Brasília Ltda e Expresso Rio de Janeiro Ltda.

A quantidade de coletivos para entender a população de todas as áreas do município, mesmo havendo, ônibus para as conexões, muitos não apresentam condições do ponto de vista de segurança para os usuários, por ultrapassar a carga máxima de passageiros em cada coletivo, principalmente, as destinadas às áreas mais afastadas do centro da cidade, como foi observado em análises de campos realizados pelos municípios para compor o trabalho dissertativo.

Ainda sobre as condições do transporte, os coletivos com destino às localidades mais afastadas do município de São Gonçalo, por exemplo, apresentam condições mais precárias se observarmos questões relativas a manutenção e higienização dos coletivos, bem como o atendimento do serviço por parte de alguns motoristas e outros funcionários, como despachantes localizados nos pontos de parada das empresas.

Observando relatórios e informações dos órgãos gestores, um caso encontrado para o município de Niterói, um relatório técnico divulgado pela NITTRANS, no ano de 2011, apresenta dados do direcionamento dos fluxos de pessoas diariamente, entretanto cabe ressaltar que a análise se concentrou na contabilização de fluxos de origem e destinos na cidade de Niterói, levando em consideração os moradores de condomínios, localizados no Centro, nos bairros de Icaraí e Santa Rosa e Região Oceânica. Deixando de lado, por exemplo, os moradores de vilas e prédios residências tão comuns no município.

Apontam as tabelas de origem e destinos das viagens nas modalidades: de carro, a pé ou de carro + a pé[76]. Os números mais expressivos do relatório demostram, de maneira evidente, a grande demanda de fluxos gerados pelo centro e para o centro do município. Cabe ressaltar que foram contabilizadas as viagens diárias de/para o Rio Centro/ Zona Sul, Zona Norte/Oeste e as cidades de São Gonçalo. Percentuais expressivos, mas a análise das regiões/ áreas do município mais pobres parecem ter ficado à margem.

Podemos perceber que a iniciativa de um modelo de integração voltado a uma única modalidade de transporte se apresenta falho, haja vista as condicionantes da utilização das vias urbanas. A reestruturação das vias e a utilização do plano de integração de ônibus pelas cidades de Niterói e São Gonçalo, no que concernem as desapropriações de terrenos e consecutiva retirada

[76] O modo a pé considera todas as pessoas que entram ou saem dos condomínios a pé, incluindo aquelas que utilizam outros modos de viagem como ônibus, táxi e barcas.

populacional para ampliação das vias e implementação de terminais por toda a cidade.

As críticas ao planejamento e gestão dos transportes são pontuadas, quando observamos os estudos de mobilidade urbana no município de Niterói, tendo em vista considerar, apenas, os bairros do Centro, Santa Rosa, Icaraí e Região Oceânica e, sobretudo, a população residente em condomínios de classe média e alta, ou seja, remonta à valorização de um modal que já demonstra "insustentabilidade" de circulação na cidade, em prol de uma mobilidade urbana que favoreça a uma parcela da população e não à totalidade populacional do município.

> "(...) Voltadas à (re)produção do capital a partir do espaço, agora elemento fundamental para esse processo, temos, de um lado, a integração dessas áreas da metrópole à rede cidades globais que comandam as atividades de ponta. Por outro, temos também a desintegração e transformação de espaços da vida cotidiana para atender às necessidades postas pelos espaços produtivos. Não se trata de uma dualidade, mas de um processo dialético, em que a metrópole, como espaço que difunde ideias, produções e modos de consumo, transforma a periferia metropolitana, utilizando-se de um discurso que articula modernidade, velocidade, meio ambiente (proteção) e propriedade privada" (ALVES, 2011. p. 119).

O projeto de circulação e integração dos modais urbanos do município de Niterói[77] com a construção de túneis de ligação entre as regiões de planejamento, através de conexão entre corredores viários para coletivos é um projeto grande, entretanto, para a implantação e manutenção destas estruturas é notória a necessidade de verbas para realização do projeto.

Caso similar é também a utilização da implantação do sistema de BRT's em São Gonçalo: se a pretensão é interligar as cidades de Niterói e Maricá, as áreas de expansão para moradia destas regiões aumentarão sua atratividade, e ocorrerá o aumento da demanda por parte da população residente na região leste da metrópole, logo, a implementação dos projetos BRT's apresenta-se mais barata, mas é nítido que não dará cabo de uma demanda que tende a aumentar, deste modo, a efetivação dos projetos não apresentam eficiência tendo em vista a demanda que apresentará saturação imediatamente ao findar do projeto. Considerando-se, também, que o projeto de integração de modais nem integra

[77] Ver anexo XVI

modais, pois os transportes utilizados são baseados no ônibus, ou seja, o projeto de circulação voltado à propagação do modelo de corredores viários para coletivos.

Neste sentido, podemos perceber que mesmo com os recentes debates sobre as questões da infraestrutura dos sistemas de transportes e da mobilidade urbana, as soluções pensadas e propostas às cidades fluminenses, não apresentam um novo olhar passível de existir a "quebra" paradigmática da hegemonia do sistema rodoviário. Os coletivos, em teoria (e perceptível na prática), não servem como transportes de massa, servem para nutrir ramais troncais e realizar acessos às conexões com os transportes sobre trilhos, que apresentam maior capacidade de carga, por exemplo.

As propostas das cidades de São Gonçalo e Niterói, pelo exposto geral de seus projetos, não permeiam a matriz integradora abordada pelas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade. Todavia, mesmo as soluções estarem pautadas de modo geral, em um único modal, os projetos, obras e ações na cidade de Niterói apresentam maior "realismo" e dinamismo em suas execuções, ou seja, os projetos e as obras de infraestrutura propostos pelo poder público local, estão em vias de execução e concretização, se irão atender as demandas, se os gastos de manutenção das vias, as soluções ambientais, no que diz respeito, ao pensamento sustentável e da contenção de poluição no meio ambiente se dará na prática, cabem as reflexões e avaliações futuras, pois não é apenas a implantação dos sistemas de BRT's pela cidade, mas as manutenções do sistema que irão influenciar, enormemente, na sobrevida do mesmo.

Os projetos e ações na cidade de São Gonçalo são obscuros no que permeiam sua elaboração, estudos de caso para sua efetivação, por exemplo. Pois a literatura e o debate dos gestores municipais encontram-se estagnadas, em uma avaliação das propostas e as reais ações observadas quando a infraestrutura de dinamização das vias e acessos entre os bairros e distritos.

Na cidade de Niterói, do ponto de vista a atender de maneira mais efetiva sua população, pelo menos no que diz respeito ao deslocamento, sobretudo, intramunicipal os projetos e ações encontra-se em um quadro "melhor" se comparado à vizinha cidade de São Gonçalo, que apresenta uma demanda populacional que representa o dobro da população da cidade niteroiense. Em São Gonçalo, nem os deslocamentos internos no município conseguem solução pelo

poder público para atender sua demanda, haja vista o grande aumento de automóveis emplacados no município, beirando a frota de 191 mil automóveis no ano de 2015, ultrapassando, entre o período 2010-2015, a frota de veículos no município de Niterói, por exemplo.

Podemos concluir que para além da perspectiva da utilização do automóvel como "*status*", a prerrogativa da necessidade de deslocamento e busca por mobilidade urbana, por parcela considerável, dos moradores de ambas as cidades, sobretudo, no caso de São Gonçalo são percepções latentes.

Neste sentido, o debate sobre o transporte e suas vias vai de encontro à mobilidade urbana, em que pese a adoção do transporte individual. É notório o impacto no trânsito de tantos veículos, mas a pergunta que recai sobre a população é por que aderir a compra de um automóvel, mesmo que essa escolha impacte num engarrafamento ainda maior das vias pelas cidades, e ainda, levando em consideração, o tamanho populacional das cidades em foco e que parcela significativa da população dependa restritamente do sistema de transportes deficitariamente ofertado.

Ainda que a opção primeira deveria ser (ou se tornar) o transporte público de massa com qualidade, por apresentar "melhores vantagens", do ponto de vista dos moradores, observamos que a compra de um automóvel, mesmo representando custos significativos de manutenção aos usuários, é a solução optada como "mais vantajosa", associando, além da má qualidade de serviços de transporte públicos ofertados, a ausência de uma tarifação justa, e a disposição para um serviço com conforto e eficácia cotidianamente. Apenas a opção ou adoção do sistema de BRT não garante o atendimento da grande demanda populacional e de seus múltiplos e intensos deslocamentos diários.

Estas condições nos conduzem ao próximo capítulo, estruturado a partir da observação destas condições do sistema de transporte, nos municípios de São Gonçalo e Niterói, buscamos entender, mesmo que de maneira amostral, também a percepção dos moradores destas cidades que necessitam cumprir suas rotinas diárias para sua reprodução na metrópole fluminense, com o objetivo de "extrapolar" e balizar as percepções até então teóricas e empíricas até aqui expostas.

5 PERCEPÇÕES DOS MORADORES SOBRE OS DESLOCAMENTOS POR TRANSPORTES EM NITERÓI E SÃO GONÇALO

Destacamos a necessidade de pensar a questão dos transportes e do que se compete abordar o conceito efetivo de mobilidade urbana do ponto de vista de viagens múltiplas e não apenas observando uma dinâmica em pêndulo. Nesta perspectiva de avaliação entre transporte, mobilidade e percepção dos usuários/moradores, foi elaborada uma pesquisa amostral, de modo a compor este trabalho.

A pesquisa foi organizada na plataforma livre do Google App[78], sendo gerado um formulário eletrônico que ao receber o link, o entrevistado, sem precisar se identificar, preenchia as questões objetivas, de modo a caracterizar sua localização e percepção dos seus conhecimentos sobre transporte e a mobilidade urbana, a partir da sua relação com a cidade que reside e seu principal deslocamento diário[79].

A pesquisa elaborada foi respondida por 133 pessoas, majoritariamente, moradoras do leste metropolitano. Uma amostra pequena em relação a uma população de 2.000.374 habitantes, no ano de 2010 em estimativa pelo IBGE, do leste da metrópole do Rio de Janeiro, mas devido sua divulgação online, observamos que os perfis de adesão a mesma em grande medida se comportaram bem heterogêneos, as respostas obtidas com o questionário na plataforma online foram realizadas no período compreendido entre 25 de agosto de 2015 a 15 de setembro de 2015.

Com o objetivo de nos auxiliar nesta avaliação, a metodologia aplicada foi de cunho qualitativo em relação à percepção dos moradores e da população usuária do sistema de transporte e da temática da mobilidade de moradores das cidades de São Gonçalo e Niterói. Responderam o questionário virtual, além dos moradores de São Gonçalo e Niterói, moradores do leste metropolitano que moram nas cidades de Itaboraí, Tanguá e Maricá.

A pesquisa teve por objetivo perceber, a partir das dinâmicas urbanas observadas, como está estruturado o sistema de transportes nas cidades, suas

[78] Através do endereço eletrônico docs.google.com/forms
[79] Ver anexo XIX.

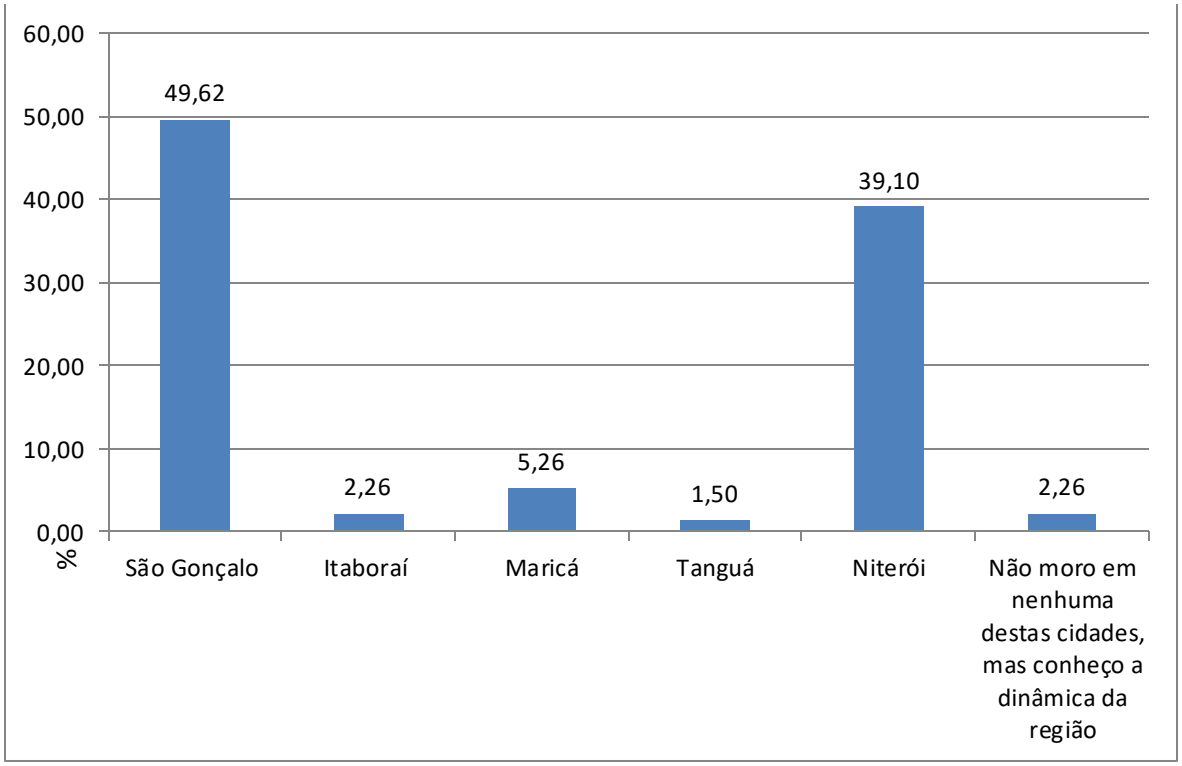
conexões e fluidez de deslocamentos com as cidades limítrofes, a saber: Itaboraí, Maricá, Tanguá e Rio de Janeiro.

A enquete buscou com suas perguntas perceber a satisfação dos moradores com relação aos transportes nas cidades que residem e às quais se deslocam diariamente para a realização das suas rotinas, levando em consideração o tempo dispendido e se os meios de transportes não apenas transportam, bem como, sondar os aspectos concernentes à questão da mobilidade urbana nas cidades do leste metropolitano e como a população (diretamente afetada) se expressaria quando questionada.

A primeira pergunta da enquete foi "Mora em qual cidade do leste metropolitano RJ?" Do total dos 133 questionários que foram respondidos, 66 declaram residir em São Gonçalo, o que em porcentagem corresponderia a quase 50% dos entrevistados, 52 residem na cidade de Niterói, correspondendo a 39% do total de participantes. Dos demais participantes da enquete realizadas 5,26% moradores de Maricá e, uma menor participação dos moradores das cidades de Itaboraí e Tanguá, 2,26% e 1,50%, respectivamente.

Quase 3% declararam não residir em nenhuma das cidades do leste metropolitano citada na pesquisa, mas conhecer a dinâmica que se estabelece na região. Importante ressaltar que para auxiliar o preenchimento do questionário de entrevista para a pergunta "1" foi inserida uma nota informando quais os municípios correspondiam ao leste metropolitano abordado na pesquisa. O gráfico 12 dinamiza essa esquematização do perfil do local de moradia citado.

Gráfico 12 - Local de Moradia.



Fonte: Questionário da pesquisa online. Elaborado pela autora.

Para corroborar com as análises e checar impressões, interesses e o grau de envolvimento dos moradores/usuários do sistema de transporte dos municípios de São Gonçalo e Niterói, a enquete administrada virtualmente, contou com um questionário composto por mais cinco perguntas:

1. Onde trabalha e ou estuda?
2. Quantos ônibus (ou outros modais) por dia, você utiliza, para cumprir sua rotina diária de atividades?
3. Quanto tempo em média você leva cumprindo seu deslocamento diariamente?
4. Como você avalia o transporte público no leste metropolitano (RJ)?
5. Como você percebe a questão da mobilidade urbana municipal/regional?[80].

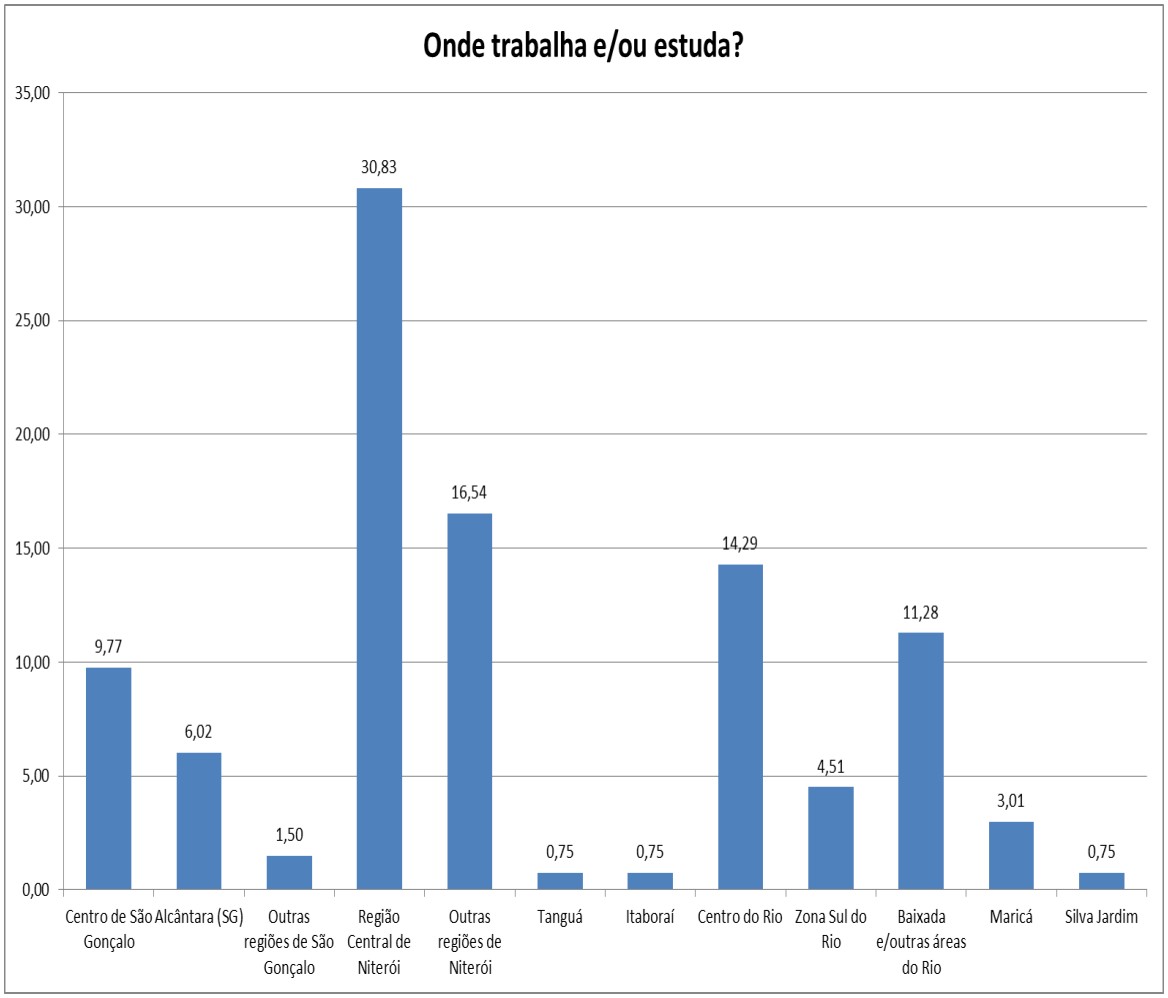
Na pergunta *"Onde trabalha e/ou estuda?"* podemos pontuar algumas observações com relação as análises apresentadas e classificação, nos últimos 40 anos, de cidade pendular para São Gonçalo, embora deva se destacar, mais uma

[80] Na pergunta "5" foi inserida uma reflexão, resumida, acerca da distinção entre os conceitos de transporte e mobilidade para que ao responder ao questionário o participante fizesse uma avaliação consciente para realizar a classificação proposta.

vez, que a população gonçalense já superou a marca de um milhão de habitantes, logo, seria quase que inviável o munícipio comportar toda a mão de obra que dispõe. Neste sentido, existem sim atividades realizadas no município, todavia, as características e demandas demográficas proporcionam, o grande fluxo "em pêndulo" da população.

Guardadas as devidas proporções da nossa pesquisa amostral, contemplamos a análise, entendendo que se o indivíduo trabalha ou estuda em outro município e diariamente realiza esse deslocamento, seu uso da metrópole estará direcionado ás áreas de mais acesso, ou seja, se um indivíduo sai de São Gonçalo pela manhã para cursar a faculdade em Niterói, e precisa, por exemplo, fazer uma consulta ao médico, ele, por "proximidade" buscará um médico próximo da faculdade, ou ainda a utilização de serviços bancários, restaurantes, entretenimento, entre outros.

Gráfico 13 - Onde trabalha e/ou estuda?

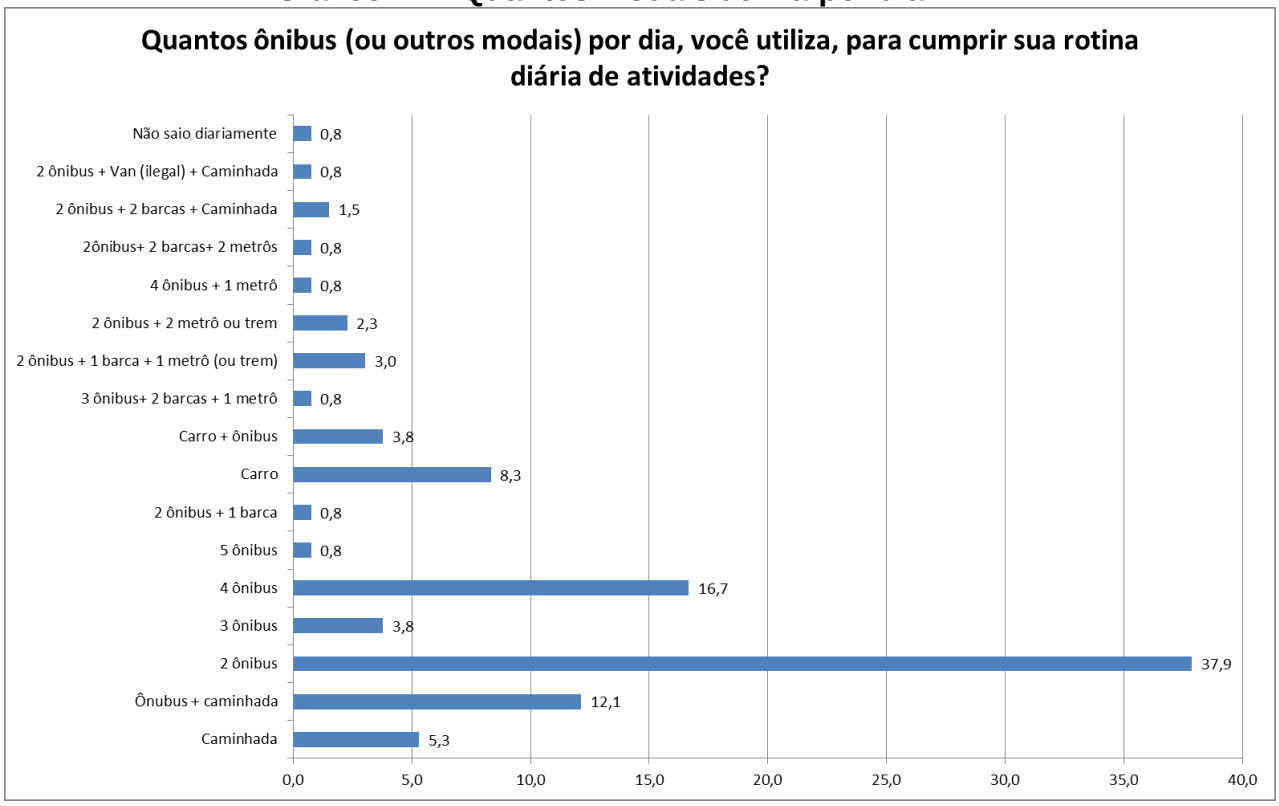


Fonte: Questionário da pesquisa online. Elaborado pela autora.

Diante deste quadro de grande pendularidade diária realizada/observada nas cidades que compõem o leste metropolitano, perguntamos sobre a forma de realização deste deslocamento diário, na pergunta: "*Quantos ônibus (ou outros modais) por dia, você utiliza, para cumprir sua rotina diária de atividades?",* ou seja, para cumprir sua rotina de saída e volta para casa. Aproximadamente, 38% das pessoas que responderam a enquete declaram utilizar 2 ônibus para cumprir sua rotina, e outros, quase, 17% utilizam 4 ônibus para cumprir seus destinos diários.

Como outro ponto de destaque na enquete, 12,1% informou utilizar, para cumprir sua rotina diária, "ônibus + caminhada" e 8,3% utilizam o "carro" como principal meio de cumprir sua rotina diariamente. Outras composições de modais para cumprir a rotina diária são interessantes, "4 ônibus e um metrô" ou ainda "2 ônibus, uma barca e metrô", conexões e baldeações que despertam curiosidade sobre essa intensa e densa demanda do/no deslocamento da região leste metropolitana. O gráfico expressa, as combinações de respostas obtidas na pesquisa.

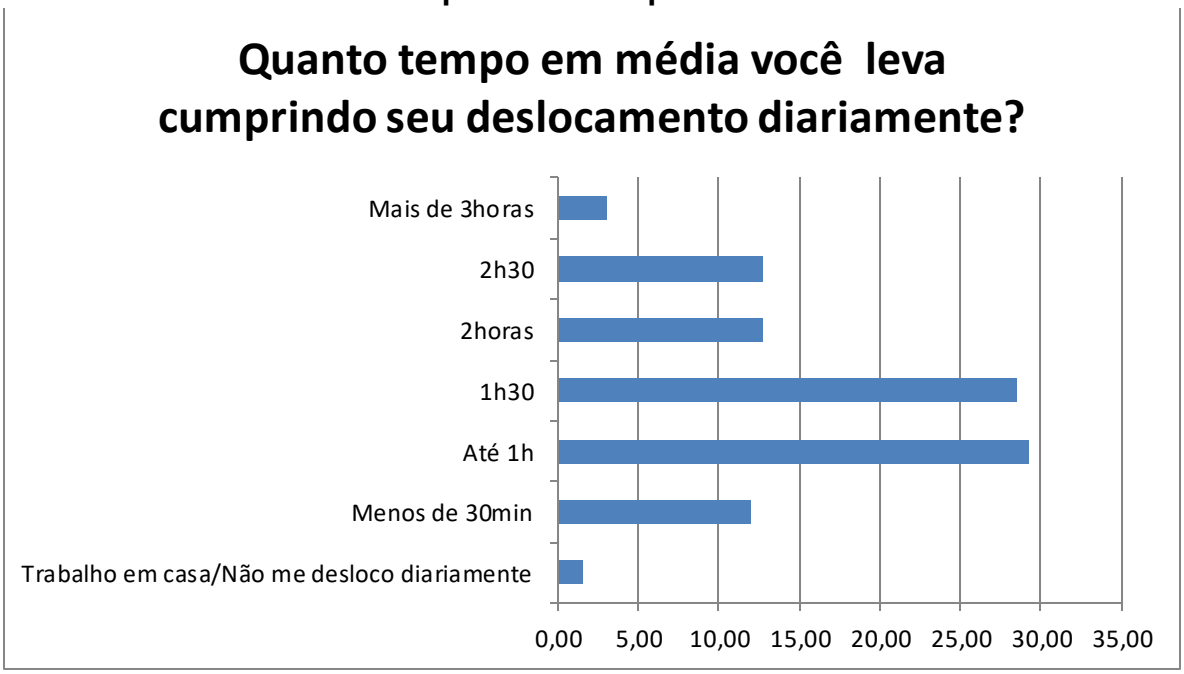
Gráfico 14 - Quantos modais utiliza por dia?



Fonte: Questionário da pesquisa online. Elaborado pela autora.

Com relação aos transportes utilizados, quando perguntados pelo tempo médio despendido nos deslocamentos realizados diariamente (Gráfico 15), o tempo entre até 1hora e 1h30 somados representam 57,89% e tempo médio de 2 horas a 2h30 somados representam, aproximadamente, 26%. Ainda analisando esta questão de tempo médio de deslocamento, 12% dos questionários foram respondidos informando cumprir em “menos de 30 minutos”, todavia a opção “mais de 3 horas” foi assinalada por 3% dos participantes da enquete.

Gráfico 15 - Tempo médio despedido no deslocamento



Fonte: Questionário da pesquisa online. Elaborado pela autora.

É interessante notar que as distâncias percorridas entre as cidades do leste e o Rio de Janeiro via sistema de barcas, bonde, trens (no período que operavam na região) eram realizadas em 1 hora, 40 minutos em média, aproximadamente. No período recente, obviamente, as distâncias se mantiveram as mesmas, com uma ou outra alteração ou ampliação de via de acessos, mas a lentidão que antes se fazia pela incapacidade dos meios de transporte e maquinários, hoje se faz pela falta de infraestrutura para comportar tantos ônibus e carros nas vias, por exemplo.

Os moradores das cidades de São Gonçalo, Itaboraí, Maricá e Tanguá que responderam à enquete são os que, de modo geral, apresentam maior tempo de deslocamento para cumprir sua rotina diária de atividades, mas os moradores de Niterói mesmo que mais próximos da cidade do Rio de Janeiro, declaram levar entre

“1hora” e “1hora e meia” para romper a barreira das distâncias entre os lugares que frequentam diariamente. Os participantes da enquete que responderam cumprir seu deslocamento em menos de 30 min, 12,03%, o fazem por acesso utilizando carro ou por caminhada e trabalham e/ou estudam no mesmo município que residem.

As questões que permeiam o tema dos transportes, em si, não se constituem em um ponto final, mas são balizadoras para se pensar as questões atreladas a economia e as condicionantes sociais na transformação do espaço, nesta medida, é através da possibilidade do transporte de pessoas e mercadorias que o desenvolvimento econômico se torna viável, gerando maior velocidade, fluidez e acessibilidade voltada às atividades urbanas. Assim, as adequações fornecidas aos transportes, como difusão de diferentes rotas e às infraestruturas das vias propiciam a dinamização dos setores da economia e na dinâmica espacial de dada região.

Podemos observar no caso da produção e do consumo dois circuitos da economia, o circuito inferior e o circuito superior[81]. Os diferentes modos de transporte influenciam de maneira distinta a estas economias urbanas, relacionando circulação e localização, sobretudo, nas áreas centrais pela predominância do circuito superior (são mais bem servidas de horários e linhas de transporte público pela densidade em termos de ocupação).

Todavia, é necessária a articulação entre planejamento e políticas públicas que favoreçam as atividades mais tradicionais vinculadas ao circuito inferior, pois se trata da manutenção de emprego e renda, um esforço em alimentar grande parcela da demanda populacional, força motriz do desenvolvimento, e, consecutivamente, da manutenção dos sistemas de transportes públicos. Neste ponto de vista, o transporte não é apenas o sistema que sustenta a expansão urbana e os espaços: industrial, de comércio e de serviços, mas um serviço que agregado a outras políticas públicas, torna-se capaz de orientar e dinamizar a estruturação do espaço e, ainda, favorecer o desenvolvimento a partir da acessibilidade que proporciona.

As observações analíticas contidas em Vasconcellos (2000) também apontam essa reflexão entre os serviços oferecidos para as áreas centrais e periféricas das

[81] Podemos classificar o circuito superior, de modo direto, a utilização de alta tecnologia, ele é constituído por atividades ligadas ao setor terciário da economia, voltados à prestação de serviços: bancos, comércio e indústria de exportações, comércio atacadista e transporte, serviços modernos. O Circuito inferior é composto por atividades e serviços “não modernos”, geralmente abastecidos pelo nível de venda e varejo e pelo comércio em pequena escala, utilizando para essa finalidade, o trabalho intensivo em lugar da tecnologia. (Ver por Cocco (2009)).

cidades, pois as linhas ligando áreas periféricas são especialmente raras, uma vez que a maioria dos serviços liga os bairros ao centro. Portanto, as pessoas que vivem muito longe do centro têm sua acessibilidade ao transporte e consecutivamente, a mobilidade, mais prejudicada ainda.

De maneira geral, considerando-se o crescente aumento da população da RMRJ, as medidas que estão sendo tomadas buscam o espaço de circulação para automóveis. Outro ponto cabível de análise são as adversidades enfrentadas pelos usuários de transportes públicos (coletivos) e sua distribuição assimétrica, ou seja, as linhas de transporte estão concentradas e mais distribuídas nas áreas centrais, em comparação as regiões periféricas que são menos servidas.

As grandes cidades brasileiras se desenvolveram focadas na necessidade de capitais, concentrando os recursos sociais precisamente nas áreas onde a produtividade deste é expressiva. A resultante deste processo são os congestionamentos e/ou grandes retenções dos veículos nas metrópoles, cujas infraestruturas em comparação ao crescimento vertiginoso do número de veículos individuais em circulação encontram-se estranguladas, como observamos no cotidiano das cidades de São Gonçalo, Niterói, Rio de Janeiro.

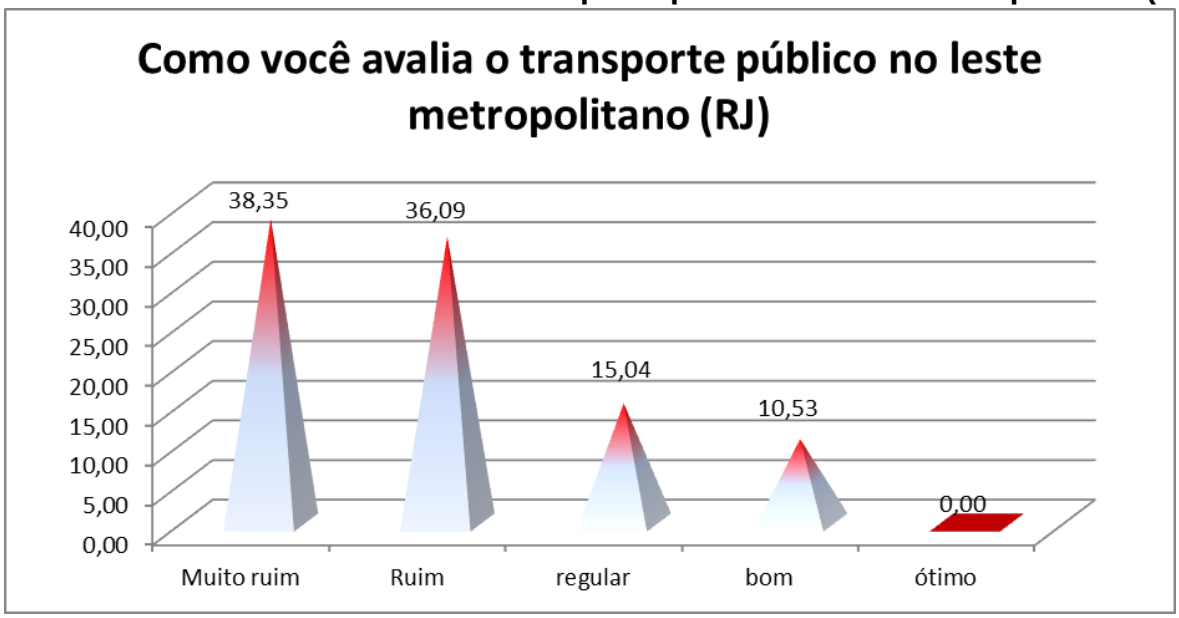
Agrupados em uma classificação para a geração dos gráficos 16 e 17, o formulário era composto pelas perguntas: "*Como você avalia o transporte público no leste metropolitano (RJ)?"* e *"Como você percebe a questão da mobilidade urbana municipal/regional?".*

Como exposto anteriormente, para estas duas questões foi inserida uma reflexão síntese sobre a diferença entre os conceitos de transporte e mobilidade. Neste sentido, acreditando que o entendimento do entrevistado ao ler uma breve descrição da distinta percepção entre os conceitos de transporte e mobilidade urbana o ajudaria a melhor classificar a sua realidade, do ponto de vista dos sistemas de transportes utilizados e de como essa qualidade ou precariedade dos mesmos afetariam e ou influenciariam sua vida cotidiana em seus deslocamentos pela e para as cidades.

A resposta deveria ser dada em nota de classificação, na qual as notas 1 e 2 representavam o conceito "*muito ruim*", notas 3 ou 4 correspondiam a "*ruim*", 5 e 6 conceito "regular", notas 7 e 8 representavam a classificação "*boa*" das condições dos transportes utilizados nos deslocamentos diários e, por fim, as notas 9 e 10

correspondendo a uma percepção da realidade dos transportes do/no leste metropolitano e da questão da mobilidade municipal e regional como "*ótimas*".

Gráfico 16 - Como você avalia o transporte público no leste metropolitano (RJ)



Fonte: Questionário da pesquisa online. Elaborado pela autora.

De modo geral, as categorias entre "muito ruim" e "ruim", respectivamente, com 38% e 36% das respostas, foram as que receberam maior destaque. A opção "ótimo" não foi marcada por nenhum dos moradores da região que responderam o questionário. Com relação a classificação dos transportes no leste metropolitano, apenas, na pergunta referente à mobilidade urbana regional, foi sinalizada tal classificação, 0,75% dos que responderam ao questionário, referiram sua percepção como "ótima", como pode ser observado no gráfico subsequente.

Podemos notar pelo gráfico gerado que as gradações dos piores níveis foram as mais assinaladas. As classificações "muito ruim" e "ruim", somados, atingiram 74,4%, ou seja, os transportes públicos municipais, na percepção dos entrevistados, apresentam grandes e sérios problemas.

Condições de acentos quebrados, sujos, com muita poeira devido percorrer grandes trajetos em vias sem calçamentos para os bairros mais afastados do centro de São Gonçalo, por exemplo, como os casos presenciados nos distritos de Ipiíba e Monjolos. Grande parte da frota não é climatizada (possui ar condicionado), as questões da biometria para idosos e estudantes são precárias provocando atrasos ou acidentes, pois, ou o ônibus fica parado no ponto até ser validada a digital do

passageiro ou o ônibus “arranca” com o coletivo enquanto o passageiro tenta validar sua passagem por meio da sua digital. Contratempos que geram desconforto e certo perigo para os passageiros.

Nas entrevistas de campo realizadas na utilização dos coletivos as maiores reclamações ficaram a cargo do valor muito elevado das passagens e dos horários restritos de funcionamentos dos ônibus para determinadas localidades ao passar das 10 horas da noite. Existe ainda a necessidade de troca de grande parte da frota dos ônibus, vias sem calçamento, sem drenagem. Em São Gonçalo as antigas vias férreas transformaram-se em caminho para pedestres e locais para estacionamento de veículos de passeio no centro da cidade, por exemplo.

Fonte: Arquivo pessoal, 2010 e 2016.

Fonte: Arquivo pessoal, 2010 e 2016.

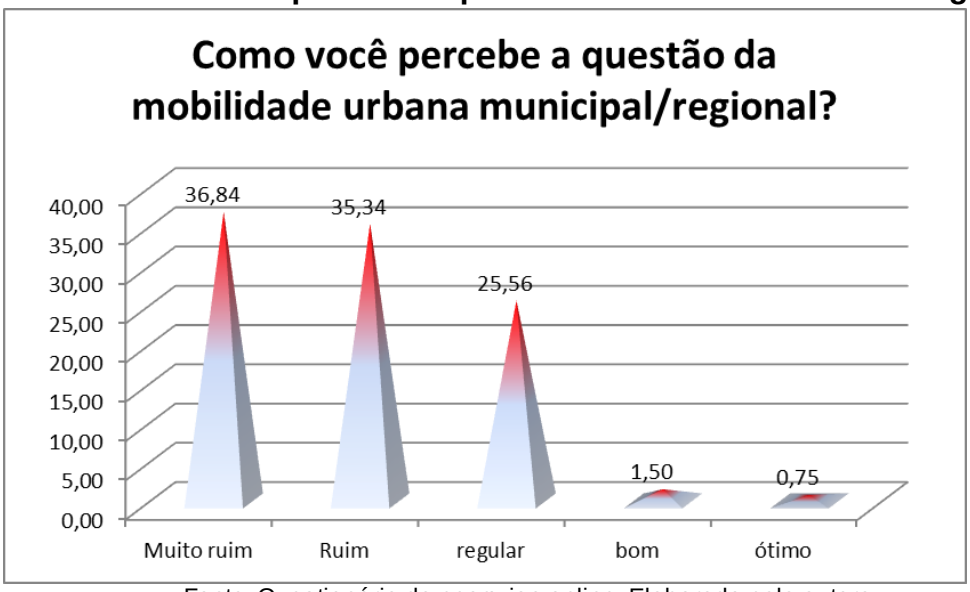
Fonte: Arquivo pessoal, 2010 e 2016.

Em Niterói as reclamações em certa medida foram similares, mas com diferenciações, pois se em grande parte as vias de deslocamento se encontram em melhores condições, os pedestres encontram dificuldades nos gabaritos das calçadas pela cidade, principalmente, nos bairros mais afastados do centro da cidade. As condições internas nos coletivos também são melhores, pois parece que houve recente substituição de grande parte da frota dos ônibus que circulam no centro da cidade, mas para as linhas que fazem a ligação com áreas mais afastadas alguns coletivos apresentaram condições insalubres, como por exemplo, a presença de baratas andando pelo coletivo[82].

Com relação a percepção da mobilidade urbana municipal/ regional o somatório dos critérios “muito ruim” e “ruim” representam 72,18%, estando transporte e mobilidade na região leste da metrópole do Rio de Janeiro com sérios problemas no que se diz respeito a tempo de deslocamento, atendimento da demanda atual e acessibilidade, por exemplo.

[82] Fato este presenciado e não apenas relatado.

Gráfico 17 - Como você percebe a questão da mobilidade urbana/regional



Fonte: Questionário da pesquisa online. Elaborado pela autora.

A associação constante quando falamos em mobilidade urbana é sua conexão indiscutível com a questão dos fluxos da cidade-metrópole, todavia, uma observação frente às atividades econômicas exercidas no espaço e sua (co)relação com as características inerentes ao uso do solo, é uma das possibilidades para análise, ou seja, a percepção e entendimento dos fluxos pelas necessidades organizadas e promovidas pelos fixos.

Retomamos neste ponto a perspectiva já apresentada sobre o processo de industrialização, sua expansão promovida no comércio e nas redes de serviços ligada à manutenção do meio urbano gerando e tornando maiores e mais intrínsecas as relações em rede entre as cidades, contudo, sem debruçar-se de maneira efetiva sobre as questões inerentes ao bem-estar social, favorecendo os níveis de desigualdades socioeconômicas e espaciais por intermédio das redes urbanas. As quais, as contribuições de Corrêa (2011), em estabelecê-las como reflexo da realidade, a partir dos efeitos acumulados da prática de distintos agentes sociais, sobretudo, das grandes corporações multifuncionais e multilocalizadas que, efetivamente, introduzem, atividades que geram diferenciações entre os centros urbanos.

A compreensão destas implica colocar em foco as práticas que possibilitam a articulação entre centros urbanos e suas *hinterlândias*, bem como, entender a inércia que, durante certo tempo, cristaliza um padrão espacial específico de funcionalidades urbanas. A dinâmica envolvida nas motivações dos agentes sociais,

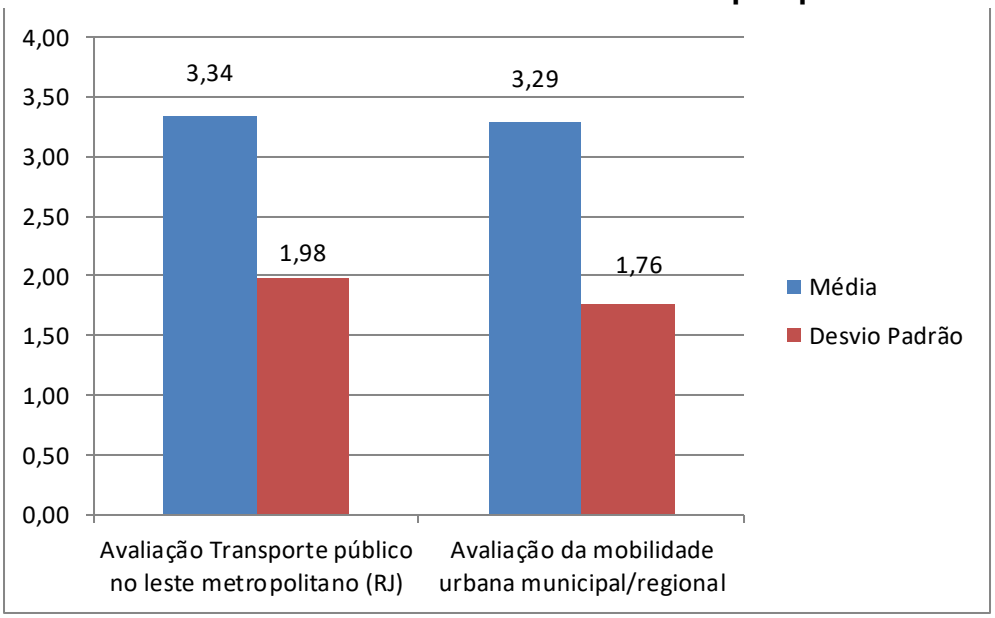
os conflitos de interesses e suas virtuais soluções estão conectados a implantação das atividades geradoras ou desenvolvedoras da diferenciação percebida na produção do espaço.

As relações mútuas e intensidades com que os fluxos se relacionam com os fixos partem das demandas dos fixos através das disposições promovidas pela divisão do trabalho, na função, valor e modo de vida construída no espaço. As observações de Santos (1996) sobre os fixos e os fluxos como pontos significativos para entender a rede são de grande valia para se compreender o problema da mobilidade urbana nas cidades, entretanto se faz importante destacar que a conexão entre fixos e fluxos, nem sempre, representa que o espaço se torna em demasia fluído e que a interligação das e entre as cidades se dão igualmente em velocidade e intensidade.

Para Santos (1996) existe ainda a observação analítica de que nem tudo pode ser classificado como rede, e onde as mesmas existem, não existem de maneira uniforme. Existindo num mesmo subespaço superposições de redes, construídos de redes principais e redes afluentes ou tributárias, constelações e traçados de linhas, que levam em conta a utilização social, registram-se desigualdades no uso e diversidade no papel dos agentes no processo de controle e de regulação em seu funcionamento.

A partir das respostas para as questões sobre como os participantes avaliariam o transporte público no leste metropolitano e a questão da mobilidade urbana/regional foi elaborado um gráfico contendo as médias e os respectivos desvios padrões da amostra de 133 questionários aplicados. Constatamos baixos valores para estas duas variáveis estatísticas, o que, grosso modo, traduz uma homogeneidade aos padrões respondidos para as notas de classificação do sistema de transporte e com relação ao entendimento da mobilidade urbana na porção leste metropolitana.

Gráfico 18 - Médias e Desvio Padrão da pesquisa

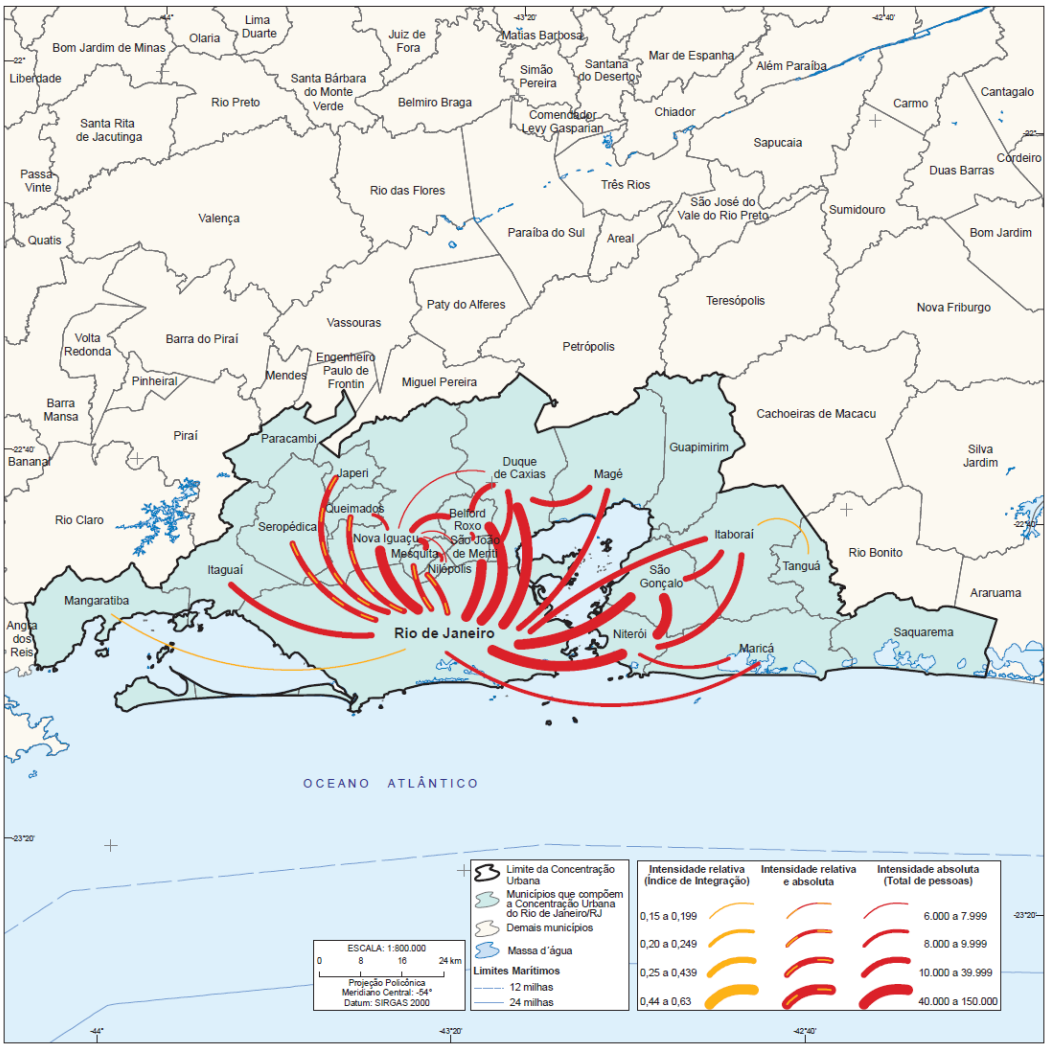


Fonte: Questionário da pesquisa online. Elaborado pela autora.

Cabendo uma, breve, explicação da percepção desta característica, a partir do conceito do desvio padrão, a relevância do desvio padrão em uma amostra está em seu maior ou menor valor, ou seja, quanto maior seu valor, tanto maior é a variabilidade entre os dados de uma amostra e quanto menor, menor a variabilidade dos valores apresentados na amostra. Na pesquisa, compondo um perfil amostral, os valores reduzidos nos desvios padrões observados caracterizam a amostra de maneira homogênea com relação aos dados apresentados na avaliação. Assim, os padrões de respostas ao questionário demostram um equilíbrio da percepção populacional em relação às perguntas feitas.

Conseguimos apontar com a pesquisa amostral que os deslocamentos realizados entre as cidades de Niterói e São Gonçalo fazem parte da grande dinâmica diária dos deslocamentos da população entre estas cidades. Esta pequena amostra apresenta, a mesma percepção do recente relatório realizado pelo IBGE, no ano de 2014, em que pese essa relação entre as cidades do leste metropolitano com a cidade do Rio de Janeiro e o grande fluxo de deslocamentos diários entre as cidades vizinhas São Gonçalo e Niterói.

Figura 21 - Intensidade dos deslocamentos da Região Metropolitana



Fonte: IBGE, 2014.

As analisarmos a figura, disponibilizada no relatório do IBGE sobre mobilidade urbana, constatamos que no Rio de Janeiro as cidades de Niterói e São Gonçalo, na porção leste, representam as grandes concentrações urbanas:

> "Enquanto no "Rio de Janeiro/ RJ" é igual a 11,2% do total (entre Niterói e São Gonçalo). Uma análise da natureza dos deslocamentos permite perceber que os fluxos mais importantes são para trabalho, contudo, algumas ligações possuem valores superiores a 30,0% para estudo. No "Rio de Janeiro/RJ", tal característica é mais marcante, uma vez que possui cinco dos sete maiores percentuais do País. Este resultado pode estar refletindo uma desigual distribuição dos serviços educacionais entre os municípios da concentração urbana. O índice de integração, que mede a intensidade relativa entre as ligações de um par de municípios, denota a dependência de alguns municípios para trabalho e estudo. (IBGE, 2014p. 55-56).

Com este grande número de deslocamentos entre as cidades do leste metropolitano e a cidade do Rio de Janeiro e mesmo entre as relações entre as cidades de São Gonçalo e Niterói, pensar e perceber apenas a dimensão casa-trabalho/trabalho-casa, na realidade atual, cria barreiras ao pensamento intrínseco para a percepção da mobilidade urbana. Como os altos fluxos estabelecidos, quantidade de tempo gasto nos deslocamentos diários, qualidade das condições dos sistemas de transporte utilizados é simplório pensar exclusivamente em deslocamentos pendulares casa-trabalho/trabalho-casa.

Neste sentido, constatamos uma inversão dos objetivos da política de transportes no estado do Rio de Janeiro e, sobretudo, na região metropolitana, devido a "ignorar" uma percepção de níveis variados e distintos nos padrões de viagens do dia a dia da população e, consequentemente, as múltiplas dimensões e locomoções necessárias que fogem a lógica rígida pendular casa-trabalho.

A partir das análises da atual realidade globalizante/ globalizada que se (re)produz multidimensionalmente e sendo o processo de formação do espaço um fato de transformações técnicas, e, essencialmente, condicionado socialmente pelas estruturas político-econômicas e socioculturais que alicerçam a concretude de formação e transformações sofridas pelo espaço.

Como salienta as contribuições teóricas de Harvey, podemos identificar que o expressivo processo de urbanização do Brasil e o fortalecimento das funções públicas urbanas, interligados com as mudanças no interior dos processos produtivos, o papel dos meios de transportes e de comunicações e a revolução científico-tecnológica são constatações que revelam o surgimento de novos cenários na configuração do urbano e que se torna imperativo uma revisão do real alcance das respostas via políticas públicas aos territórios.

O mundo hoje se urbaniza e o processo de circulação de capital não se dá apenas pela produção, mas também pela ampliação dos serviços, da informação e da terceirização das relações de trabalho, produzindo valor e novas formas de acumulação de capital (Harvey, 2011). O surgimento dessa perspectiva e a formação de novos arranjos institucionais e territoriais constituem-se, também, em evidências que forçam o poder público e o capital privado a reverem o formato de seus projetos, programas e políticas.

As ações estratégicas para a sustentabilidade, em observância das diretrizes apresentadas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana devem aumentar o grau de integração entre as regiões e cidades, de modo a atender as demandas prioritárias e potencializar as forças produtivas locais, dentro de uma concepção regional. Nesse sentido, as contribuições de Egler (*et al.,* 2013), em se debruçar na perspectiva da policentralidade, em que regiões passam a se apoiar em territórios como lugares onde se estruturam redes de distintas escalas de interação, ou seja, está associada à ideia de rede de cidades, segundo a qual os núcleos urbanos formam nós que são conectados por arcos ou eixos, por onde circulam os fluxos materiais e imateriais.

Reforçar a policentralidade no território fluminense pode contribuir para aumentar a coesão territorial e garantir maior participação das instituições públicas, dos agentes econômicos e da sociedade no processo de desenvolvimento regional, descentralizando atividades e aumentando as possibilidades de acesso a bens e serviços qualificados (Egler *et al*., 2013). Observando assim a possibilidade de uma maior acessibilidade e mobilidade urbana às cidades do leste metropolitano, em que pese a efetivação da implantação de sistemas de transporte efetivos e integrados.

As avaliações do projeto de infraestrutura apresentados pelo PDTU[83] para 2021, apresentam interessantes contribuições à percepção das alterações dos deslocamentos, os quais tendem a sofrer alterações por conta dos elementos que "estruturam o espaço". O Arco Metropolitano como um importante indutor de futuras dinâmicas socioespacial da região e, possivelmente, do avanço da área urbana sobre áreas vazias. Neste sentido, a rede rodoviária reestruturada permitiria a integração regional de importantes polos econômicos. Em São Gonçalo, por exemplo, o processo de expansão urbana tende a intensificar o já existente padrão de conurbação com a vizinha cidade de Niterói.

[83] Plano Diretor de Transportes Urbanos.

6 CONCLUSÕES

Por este panorama, o capital é um dos elementos fundamentais para o "correr" dos fluxos e ao fortalecimento e restauração dos fixos. Não obstante, é o Estado que desenvolve (co)influência neste relacionamento de forças de delineações sobre o território, tanto pela negligência, tanto pela conivência em prol do bem estar do capital financeiro-empresarial. Deste modo, o modelo de desenvolvimento do capital é nutrido pelas desigualdades e, estrutura inter-relações sociais materiais e imateriais interessados à sua reprodução.

A mobilidade urbana e a temática dos sistemas de transportes estão atreladas as análises que envolvem a circulação de capitais e mão de obra na cidade, que por sua vez auxiliam o processo de reestruturação do espaço, pois é necessário estabelecer um dinamismo entre os processos econômicos e sociais para interpretar as formas e organizações espaciais observadas na atualidade.

Focados nessa percepção teórica e analítica das características que permeiam o espaço local/regional das cidades de São Gonçalo e Niterói e o contexto metropolitano aos quais as cidades estão inseridas, aos nossos olhos a temática é relevante, visto o *déficit* que a estrutura de transportes de massa, sobretudo, que o município de São Gonçalo apresenta na atualidade e sua importância frente às novas articulações e dinâmicas sociais, econômicas e espaciais para uma maior integração e desenvolvimento do Leste Metropolitano.

Os projetos apresentados e/ ou os desenvolvidos pelas cidades de São Gonçalo e Niterói mesmo que direcionados a uma perspectiva de não integração de modais em sua totalidade, e baseando-se no modelo do BRT, São Gonçalo apresenta grande complexidade, pois a organização dos fluxos e os índices de engarrafamentos são altos e frequentes, a cidade carece de meios para o desenvolvimento dos transportes e consecutiva mobilidade, em que pese, sobretudo, os déficits ligados às vontades políticas que envolvem a estruturação de acesso ao município e as áreas limítrofes.

A elaboração dos projetos da cidade de Niterói não é melhor, no sentido da não-ruptura com o paradigma da matriz automotiva, mas os esforços de realização apresentam permeabilidade entre as motivações políticas e sociais, participação da prefeitura e da população e efetivação dos seus projetos, em sua maioria.

Sobretudo, se observamos o peso político e econômico da cidade na busca da manutenção do título de “cidade sorriso”, slogan talhado com o processo da ampliação urbana ao longo dos anos.

A pesquisa realizada pelo IBGE sobre os deslocamentos na região e as breves análises inerentes as percepções da enquete realizada para compor o trabalho nos revelam a grande demanda e fluxos entre as cidades de São Gonçalo e Niterói e de ambas como o centro da cidade do Rio de Janeiro, com tendências a intensificação, faz-se urgente pensar em soluções viáveis do ponto de vista econômico e favoráveis do ponto de vista socioespacial ao transporte público de massa, pois entendemos que as dinâmicas urbanas e a gestão territorial devem caminhar de mãos dadas em prol de um planejamento territorial que visa realmente a gestão integrada em consonância com as novas políticas públicas que foram e estão sendo implementadas sob o ideário da sustentabilidade das relações sociais, ambiental e econômica na cidade.

As análises apontadas pelas percepções dos moradores que responderam à enquete direcionam o pensamento ao entendimento por parte da população residente dos problemas, conflitos e desconforto associados a atual estrutura dos sistemas de transportes nas cidades-caso e em suas áreas limítrofes (cidades vizinhas), há demanda não apenas por transportes, mas, principalmente, do acesso à mobilidade urbana em seu conceito integrador voltado a organização dos fluxos na e pela cidade e a melhor maneira de garantir o acesso das pessoas ao que a(s) cidade(s) oferece(m), em face desta percepção/entendimento dos moradores as implicações atreladas a questão conceitual tornam rígidas as estruturas e suas disposições. Na medida em que as melhorias e soluções pensadas para os deslocamentos podem em certo ponto atender uma demanda inicial em relação às condições do sistema, mas que a médio/longo prazo e dados dos custos de manutenção do sistema de BRT’s podem produzir agravamentos e prejuízos às áreas, haja vista o incremento futuro da demanda pelo sistema de transportes.

A medida para atender a população do leste estaria, também, na revitalização e construção da estação de barcas e um terminal rodoviário no município de São Gonçalo, que é a segunda cidade mais populosa do Estado do Rio de Janeiro e que apresenta um fluxo populacional significativo com as cidades do Rio de Janeiro e de Niterói, que utiliza a cidade niteroiense como rota de acesso, inchando ainda mais o

seu tráfego de veículos, favorecendo os engarrafamentos e transtornos diários observados pelos usuários dos transportes urbanos das cidades da porção leste em sua conexão com o centro da cidade do Rio de Janeiro, no contexto atual.

As contribuições de Kleiman (1996) acerca da percepção das obras de infraestrutura urbana ser os principais elementos configuradores do espaço urbano, consumo e mão de obra do estado, meios pelos quais notamos maior ou menor inclusão e exclusão de áreas e, assim, maior ou menor inclusão e exclusão de classes, apresenta-se de modo importante para compormos as considerações finais deste trabalho. A percepção de uma urbanização "sem construção" são os contextos que permeiam a realidade do leste metropolitano. No passado, as cidades engendravam as redes que propiciavam, geravam-nas ou concebem-nas, mas, na perspectiva atual, as obras de infraestrutura precisam configurar redes, mais completas e complexas que passam a engendrar as cidades.

As observações sobre os transportes e mobilidade urbana para a porção leste da metrópole fluminense, na atualidade, cumpre seu papel, notoriamente, com grandes deficiências dos movimentos que conectam as cidades, apresentando descontinuidades geográficas ou econômicas, na medida em que o objetivo dos transportes de reduzir distâncias é efetivado, apenas quando consegue realizar tal tarefa no mais curto espaço de tempo, fazendo uso de inovações tecnológicas com fins de cumprir seu papel na economia de aproximação da produção e do consumo, com redução do tempo de circulação de produtos e dando movimento à população.

Neste sentido, resgatando as questões de motivação a proposta dissertativa e os questionamentos intrínsecos a ela, sobre os projetos e ações nos transportes a serem (ou implementados) nas cidades de São Gonçalo e Niterói, ao se perceber os rumos trilhados não buscam romper com o paradigma automobilístico, inflado por anos na sociedade brasileira. Em ambas as cidades as abordagens dos planos, projetos e ações não apresentam, a priori, uma considerável percepção de alternativas múltiplas, em que pese as diferenças em termos socioterritoriais ou mesmo direcionadas as melhorias para os deslocamentos da população residente, as soluções pensadas balizam o cumprimento de soluções de prazos curtos ou medidas pontuais.

As contribuições e percepções dos moradores corroboram na composição do quadro dos transportes para as cidades-caso, suas compreensões apontam para a

noção necessária da obtenção de mais dados focados aos deslocamentos múltiplos, ou seja, a necessidade de um mapeamento dos desejos dos cidadãos em relação à circulação na(s) cidade(s).

Outros problemas estão na cobrança pelos serviços de transporte públicos ofertados e o melhoramento de sua qualidade, mesmo ocorrendo pontuais expansões de linhas, implantação de sistema BRT, como a exemplo da cidade de Niterói, a qualidade observada ainda está muito aquém do que deveria, sobretudo, ao atendimento da demanda localizada na "periférica do munícipio" ou nas áreas mais afastadas a região central de Niterói ou, ainda, do centro do Rio de Janeiro, haja vista a concentração das ofertas de emprego e dos mais diversos equipamentos urbanos estarem localizados nestas áreas.

Como podemos observar nas cidades-caso as implicações sobre a mobilidade urbana, dos usuários mesmo com a implementação pontual de obras não resultou em melhorias efetivas a população residente. Os planos de novas linhas de BRT's, sobretudo, para São Gonçalo não chegaram a consenso de viabilidade, liberação de fundos orçamentários, e falta, notória, de vontade política.

Na teoria, a política de mobilidade para as cidades deve estar integrada com as demais outras políticas. Não apenas com os planos diretores de transportes urbanos e as questões envolvendo o transporte de carga e mercadorias, como também as políticas de educação, habitação e cultura. A temática dos transportes e da mobilidade urbana estabelece-se como um eixo estruturante às cidades, por tratar de como a população será capaz de usar, ocupar e circular pelo território, todavia, na realidade pratico-sensível isto pouco ou quase nunca é observado. Muitos são os planejamentos desenvolvidos, mas de maneira isolada o que produz prejuízos ambientais, econômicos, e, sobretudo, sociais.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, 2011(1987). 4ª edição. 147 p.

Anuário Estatístico. Fundação CIDE (Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro). Rio de Janeiro [2008 e 2012]. CD –ROM. Windows XP.

ALGEBAILE. Eveline. **Verbetes Dicionário:** Políticas Públicas e Políticas Sociais. Rio de Janeiro, 2011.

ALMEIDA, Ana Paula. **Luís Antônio Pimentel e a vida cultural na Niterói dos anos 1930.** Niterói: EdUFF, 2008.

ALVES, Glória da Anunciação. **A mobilidade / imobilidade na produção do espaço metropolitano**. In: A produção de espaço urbano: agentes e processos escalas e desafios. CARLOS, A. F, LOPES, M.L e SPOSITO, M.E,B. São Paulo: Contexto, 2011. p. 109 a 122.

BARAT, Josef. **Transportes e Industrialização no Brasil no período 1885-1985:** o caso da indústria siderúrgica**.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1991.

_____. **Estrutura metropolitana e sistema de transportes:** estudo de caso do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.

BRAGA, Maria Nelma de Carvalho. **O município de São Gonçalo e sua história**. São Gonçalo. Editora: Falcão, 1998.

BRASIL. ***Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*.** Institui um Estado Democrático de Direito, fundamentados na soberania, cidadania, dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa e pluralismo político.

BRASIL. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade.** Regulamenta os Art.s 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana.

BRASIL*. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012.* **Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e dá outras providências.

BRASIL. *Lei 6.261, de 14 de novembro de 1975.* Dispõe sobre o **Sistema Nacional de Transportes Urbanos**.

BRASIL. *Lei Complementar Federal nº 20 de 1º de julho de 1974*. Dispõe sobre a criação de Estados e Territórios. <Disponível em http://www2.planalto.gov.br/presidencia/legislacao>.

BRASIL. *Lei 9.503 de 23 de Novembro de 1997.* **Código de Trânsito Brasileiro**. DENATRAN, 2008.

BOURDIEU, Pierre. **Razões Práticas sobre a Teoria da Ação**. Campinas. Editora: Papirus, 1996.

CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas:** exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CAMPOS, Candido Malta. ***A Cidade que Parou***. In: Revista URBS. São Paulo, Ano XII, nº 47, p. 12-17 jul.ago.set, 2008.

CARNEIRO, Paulo Roberto Ferreira. ***O Arco Metropolitano e o Futuro da Baixada Fluminense***. Disponível em http://web.observatoriodasmetropoles.net/. Acesso em 21 de junho de 2010.

CASTELLS, Manuel & BORJA, Jordi. ***"As cidades como atores políticos".*** In: Novos Estudos CEBRAP nº45. São Paulo, julho de 1996.

COCCO, Rodrigo Giraldi. ***Planejamento de Transportes e Estruturação Urbana: Possíveis Contribuições da Geografia para o Planejamento dos Transportes Públicos.*** In: XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2009, Montevidéu/UR. XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2009.

CONSULTORIA ESPECIAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA. Prefeitura de Niterói. ***Niterói Bairros***. Niterói, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Os centros de Gestão do território:** Uma Nota. In: Revista Território, nº 1, jan/jun. UFRJ, Rio de Janeiro, 1996.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2006.

_____. **Trajetórias Geográficas**. 6ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2011.

DALLABRIGDA, Valdir Roque *et al*. ***Gestão territorial e multiescalaridade na descentralização político-administrativa de dois Estados do Sul do Brasil***. XI. Colóquio Internacional sobre Poder Local, Salvador, 14 a 16 de Dezembro, 2009.

EGLER, Cláudio. et al . **Pensar o território e a região.** Por que uma agenda de desenvolvimento regional? In: revista Mercator. Vol 12, nº28, 2013.

FONTES, Angela M. M. **"Descentralização e Recentralização:** onde fica o espaço metropolitano." In: CARDOSO, E. D. e ZVEIBIL, V. Z. Gestão Metropolitana: experiências e novas perspectivas. Rio de Janeiro: IBAM, 1996.

FOUCAULT, Michel. ***Aula de 29 de Março de 1978***. In: Segurança, Território, População: curso dado no Collège de France (1977 – 1978). MARTINS FONTES, São Paulo, 2008.

FREIRE, D. G. & FREIRE, D. G. **Consolidação de São Gonçalo (RJ) na periferia metropolitana e produção industrial:** novas questões para a reflexão. Rio de Janeiro: Editora: DP&A, 2004.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Estado do Rio de Janeiro - Território. 2. ed. Rio de Janeiro: SECPLAN/CIDE, 1998, p. 19.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. 21ª edição. São Paulo: Loyola, 1992 (impressão de 2011).

_____. **Do administrativismo ao empreendedorismo:** a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In: A produção capitalista do Espaço. ANNABLUME: São Paulo, 2005.

_____. **A Geopolítica do Capitalismo.** In: A produção capitalista do Espaço. ANNABLUME: São Paulo, 2005.

_____. **A Globalização Contemporânea**. In: Espaços da Esperança. São Paulo: Boitempo, 2009.

_____. **Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1978.

KAROL, E. ***ALCÂNTARA:*** Representação Espacial e Criação de Município. Revista Fluminense de Geografia. Ano 1. Jan/jun, 2005.

KLEIMAN, Mauro. **A modernização incompleta: as redes de infraestrutura urbana na construção do moderno Rio de Janeiro:** A cidade-das-redes e a cidade fora-das-redes. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 4., 1996, Rio de Janeiro. Anais do IV Seminário da História da Cidade e do Urbanismo**.** Rio de Janeiro: UFRJ, 1996. p. 761-769. Disponível em: http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/viewFile/489/465. Acessado em julho de 2015.

_____**. As vias expressas e seus impactos na mobilidade da metrópole do Rio de Janeiro.** Chão Urbano (online). Ano X. Nº 4 Julho/agosto de 2010. Disponível em: http://www.chaourbano.com.br/adm/revistas/arquivos/revista23.pdf. Acessado em maio de 2015.

_____. **Reordenação das formas e meios dos movimentos de deslocamentos na Metrópole do Rio de Janeiro com a implantação de Corredores Expressos de Ônibus (BRT) no caso do BRT TransCarioca e sua efetividade para a mobilidade urbana**. Chão Urbano (Online) Nº 2 Março/ Abril de 2014. Disponível em: http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=75. Acessado em setembro de 2014.

LECIONI, Sandra. **Da Metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo**. In: PEREIRA, Paulo César Xavier & HILDALGO, Rodrigo. Producción Inmobililiaria y reestruturación metropolitana em América latina. Santiago: PUC-Chile, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 1969 (impressão de 2008). 5ª Edição.

LIMONAD, Ester. **Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos.** In: Território, Territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial. Rio de Janeiro: DP&A, 2ª Ed. 2006.
LOJKINE, Jean. ***O Papel do Estado na Urbanização Capitalista***. In: FORTI, Reginaldo. Marxismo e Urbanismo Capitalista. São Paulo: Ciências Humanas, 1981.

MENDONÇA, Adalton da Motta. **Município de São Gonçalo, das indústrias às ruínas e vazios industriais:** planejamento urbano e perspectivas de revitalização**.** Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000.

MODESTO, Nilo Sérgio d'Ávila. **A (re) produção espacial em marcha na consolidação dos grupos de poder hegemônico em São Gonçalo – RJ**. 203f. (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal Fluminense, 2008.

MORAES, Antônio Carlos Robert & COSTA, Wanderley Messias da. ***Geografia Crítica: A valorização do espaço.*** São Paulo: HUCITEC, 1984.

MORIN, Edgar. (1982). **Ciência com Consciência.** Rio de Janeiro. Bertrand Brasil - 13ª edição, 2002.

NITERÓI. Decreto 4.895 de 08 de novembro de 1986. Lei de Abairramento. Regulamentou a divisão do município de Niterói.
NITERÓI. Plano Diretor de Niterói. Lei 1.157 de 1992. Cria cinco Regiões de Planejamento territorial para o município. Prefeitura Municipal de Niterói, 1992.

NITTRANS. Caderno Técnico da Nittrans, 01. ***Geração de Viagens em Condomínios Residenciais no Município de Niterói, RJ*** - NITTRANS, 2011.

NUNES, Edson. **A revolta das Barcas.** Rio de Janeiro: Ed. Garamond, 2000.
OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. ***Reestruturação produtiva, território e poder no estado do Rio de Janeiro.*** Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

PDTU/RMRJ – ***Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Resultado da Pesquisa Origem/Destino***, 2005.

PDTU/ RMRJ 2013 – **Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Diagnóstico da situação atual.** Rio de Janeiro, RJ: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2014. 323 p.
PDTU/RMRJ 2013 – **Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Transporte de cargas**. Rio de Janeiro, RJ: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2014. 450 p.

PERROUX, François; FRIEDMAN, John & TINBERGEN, Jan. ***Los Polos de desarrollo y la planificación nacional, urbana y regional.*** Buenos Aires: Nueva Visión, 1973.

PINTO, Amanda. Rodrigues Carvalho; RAMOS, Tarcila. Cardoso Queiroz. *et al*. ***Arco Metropolitano e COMPERJ:*** *construindo novos eixos da (re) estruturação produtiva no espaço Leste Metropolitano do Rio de Janeiro*. In: XVI Encontro Nacional de Geógrafos, Porto Alegre. 2010.

RAFFESTIN, Claude. **O que é território.** In: Por uma Geografia do Poder. ÁTICA: São Paulo, 1993.

RAMOS, Tarcila Cardoso Queiroz; VIANA, J. N. L.; RODRIGUES, L. O. P. Ferreira. **Os Impactos Urbano-socioambientais no/do Canal da Alameda São Boaventura, no Bairro do Fonseca - Niterói (RJ)**. In: XVI Encontro Nacional de Geógrafos, Porto Alegre. 2010.

RAMOS, Tarcila Cardoso Queiroz. **As transformações socioespaciais e a problemática da mobilidade urbana:** uma análise sobre o Município de Niterói-RJ. Monografia (Especialização em Dinâmicas Urbano-ambientais e Gestão do Território - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores) – 2012. 89 f.

_____. **O Processo de Urbanização e o Comprometimento Ambiental Do bairro de Alcântara** – São Gonçalo (RJ). Trabalho de Conclusão de Curso. Graduação em Geografia. Universidade Federal Fluminense (UFF), 2010.63f

RIBEIRO, Ana Clara Torres***.*** **Urbanidade e Vida Metropolitana*.*** Rio de Janeiro: Jobran, 1996.

RIO DE JANEIRO. **Constituição do Estado do Rio de Janeiro de 5 de outubro de 1989**. Estabelece as diretrizes de governo para o Estado do Rio de Janeiro observando os princípios constitucionais da República Federativa do Brasil. <disponível em http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/constest.nsf/indiceInt?OpenForm>

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. **A Formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória**. SPMT: Rio de Janeiro, 2004.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Por uma economia política da cidade**: o caso de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton & SILVEIRA, María Laura. **O Brasil:** Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Wanderley Guilherme dos. **Do Laissez-Faire Repressivo à Cidadania em Recesso**. In: Cidadania e Justiça: a política social na ordem brasileira. CAMPUS, Rio de Janeiro, 1987.
_____. **A política Social autoritária e a Cidadania Emergente.** In: Cidadania e Justiça: a política social na ordem brasileira. CAMPUS, Rio de Janeiro, 1987.

SÃO GONÇALO. **Lei Orgânica do Município de São Gonçalo 1990**. Edição atualizada em 1998. Estabelece as diretrizes gerais do planejamento municipal.
SÃO GONÇALO. *Lei Complementar nº 01/2009*. Aprova a Revisão do Plano Diretor do município de São Gonçalo. <Disponível em http://www.saogoncalo.rj.gov.br/urbanismo/legislacao.php>

SÃO GONÇALO. **Plano Diretor Participativo de São Gonçalo: Caracterização da Situação Atual**. Prefeitura Municipal de São Gonçalo, 2006. <Disponível em http://www.saogoncalo.rj.gov.br/urbanismo/plano_diretor/leitura_tecnica/#_Toc145230414>
SÃO GONÇALO. **Lei do COMPUR de 04 de Janeiro de 2006**. Extingue o Conselho Municipal de Urbanismo – CMU e Cria o Conselho Municipal de Políticas Urbanas.
SECRETARIA MUNICIPAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA. Prefeitura de Niterói. ***Niterói: perfil de uma cidade.*** Niterói, 1999.

SILVA, Vinicius Fernandes da. **Uma Análise sobre a Mobilidade Urbana na Baixada Fluminense como Contribuição na Formulação de uma sociologia dos Transportes no Brasil – Em pé ou sentado? .** (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) IPPUR/UFRJ, 2014.

SOUZA, M. L. **"Algumas notas sobre a Importância do Espaço para o Desenvolvimento social."** In: *Territórios 3*, LAGET/UFRJ. Garamond, 1997.
_____. ***A B C do Desenvolvimento Urbano*.** Rio de Janeiro. Editora: Bertrand Brasil, 2003.

THÉRY, Hervé & MELLO, Neli Aparecida***. Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território***. São Paulo: Edusp, 2009.

TUAN, Yi-fu. **Ambiente e estilos de vida urbana**. In: Topofilia: Um estudo da percepção, atitudes e valores do Meio Ambiente. São Paulo: DIFEL, 1980.

VAINER, Carlos. **"Pátria, empresa e mercadoria".** In: Maricato, Ermínia *et al*. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.
_____. **Cidades, Cidadelas e a Utopia do Reencontro – uma reflexão sobre tolerância e urbanismo.** Cadernos IPPUR, Rio de janeiro, Ano XII, nº 1, 1998.

VARGAS, Heliana Comin. ***(I)*mobilidade Urbana**. In: Revista URBS. São Paulo, Ano XII, nº 47, p. 7-11 jul.ago.set, 2008.
VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Annablume, 2000.

Sites visitados

ADEMI – Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário *<www.ademi.org.br>. Acessado no mês de outubro de 2015.*

ANTT - Agencia Nacional de Transportes Terrestres <www.antt.gov.br>. *Acessado no mês de outubro de 2015.*

COMPERJ – Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro *<www.comperj.com.br>. Acessado no mês de junho 2014*.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito <www.denatran.gov.br>. *Acessado em outubro de 2015.*

DETRAN-RJ – Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro <www.detran.rj.gov.br>. *Acessado em maio a outubro de 2015.*

Dicionário *Online Michaelis*
<http://michaelis.uol.com.br/>. *Acessado nos meses de junho a outubro de 2014.*

FIRJAN – Federação das Indústrias do Rio de Janeiro <www.firjan.org.br/IFDM>. *Acessado no mês de junho de 2014.*

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<www.sidra.ibge.gov.br>. *Acessado nos meses de setembro e outubro de 2015*.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
<www.ipea.gov.br>. *Acessado no mês de abril de 2015.*

Jornal O Fluminense *On Line*
< http://www.ofluminense.com.br/>. *Acessado entre os meses de junho de 2014 a outubro de 2015.*

Jornal O São Gonçalo
<www.osaogoncalo.com.br/site>. *Acessado entre os meses de junho de 2014 a outubro de 2015.*

Ministério dos Transportes
<www2.transportes.gov.br>. *Acessado entre os meses de junho de 2014 a outubro de 2015.*

MTE - Ministério do Trabalho e Emprego
<http://www3.mte.gov.br/geral/estatisticas.asp>. *Acessado em setembro de 2014.*

NITTRANS – Niterói Transporte e Trânsito
<www.nittrans.niteroi.rj.gov.br>. *Acessado no mês de outubro de 2015.*

O Globo *Online*
<http://oglobo.globo.com/>. *Acessado entre os meses de junho de 2014 a outubro de 2015.*

PMN - Prefeitura Municipal de Niterói
< www.secitec.niteroi.rj.gov.br/>. *Acessado no mês de agosto 2014*.
< www.urbanismo.niteroi.rj.gov.br/>. *Acessado no mês de setembro de 2014 a outubro de 2015.*

Prefeitura de São Gonçalo
<http://www.pmsg.rj.gov.br/>. Acessado nos meses de agosto de 2014 e setembro de 2015.

SETRERJ – Sindicatos das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro <www.setrerj.org.br>. *Acessado entre os meses de setembro a outubro de 2015.*

ANEXOS

Anexo I - Malha Ferroviária e rodoviária brasileira (2009)

Fonte: THÉRY & MELLO, 2009.

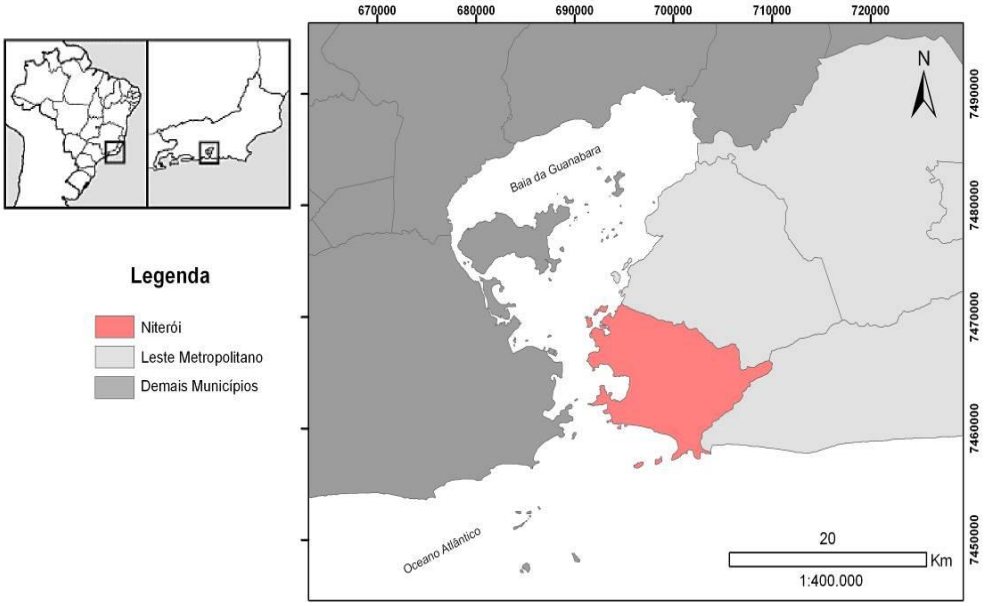
Anexo II - Malha rodoviária brasileira (2009)

Fonte: THÉRY & MELLO, 2009.

Anexo III - Área do CONLESTE

Fonte: CEPERJ, 2014.

Anexo IV - Localização do Município de Niterói

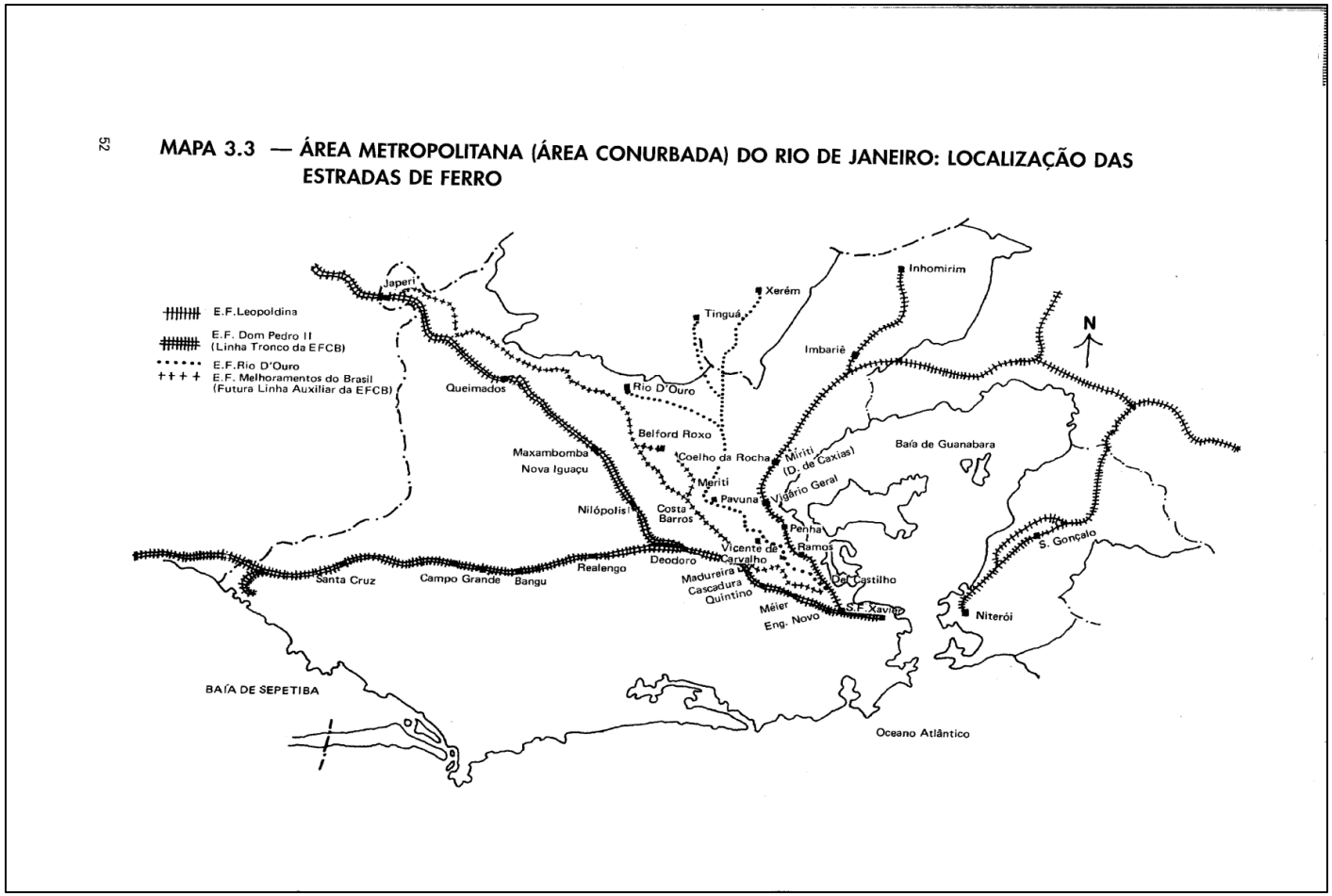


Fonte: Ramos, 2012.

Anexo IV - Estações Ferroviárias Niterói – 1930.

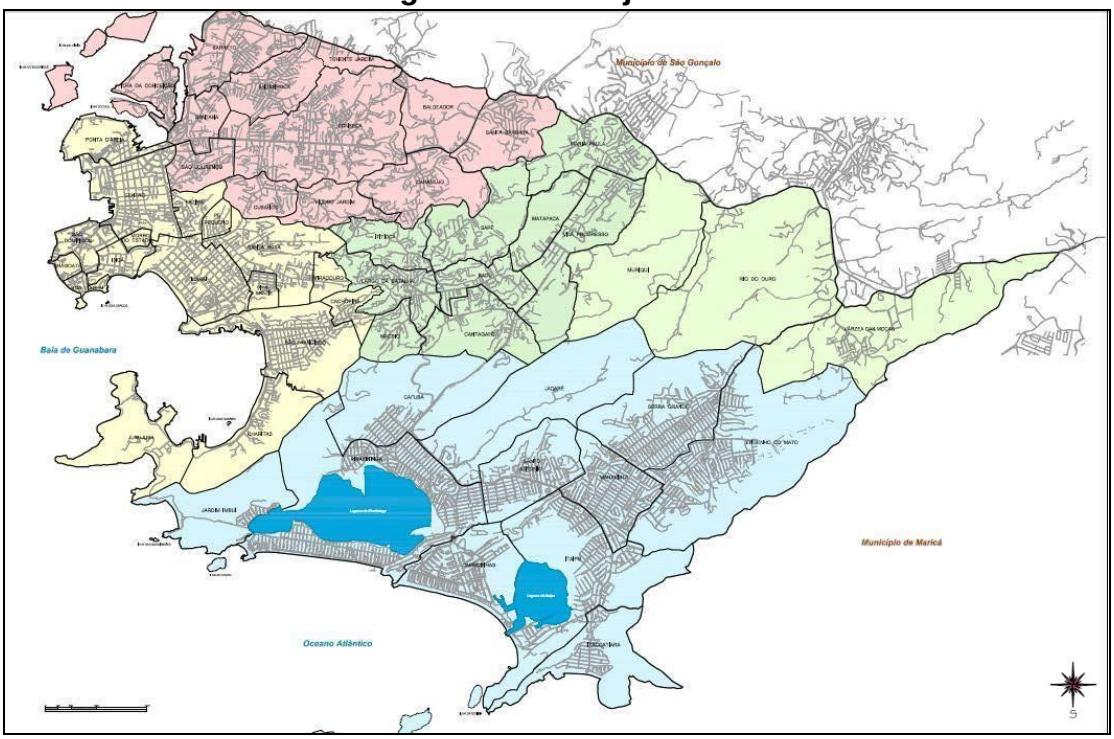
Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/

Anexo V - Área metropolitana – Localização das estradas de ferro.



Fonte: ABREU, 2011 (1987).

Anexo VI - As Regiões de Planejamento de Niterói



LEGENDA:

Limite de Bairros

Regiões de Planejamento:

Pendotiba

Leste

Norte

Praias da Baía

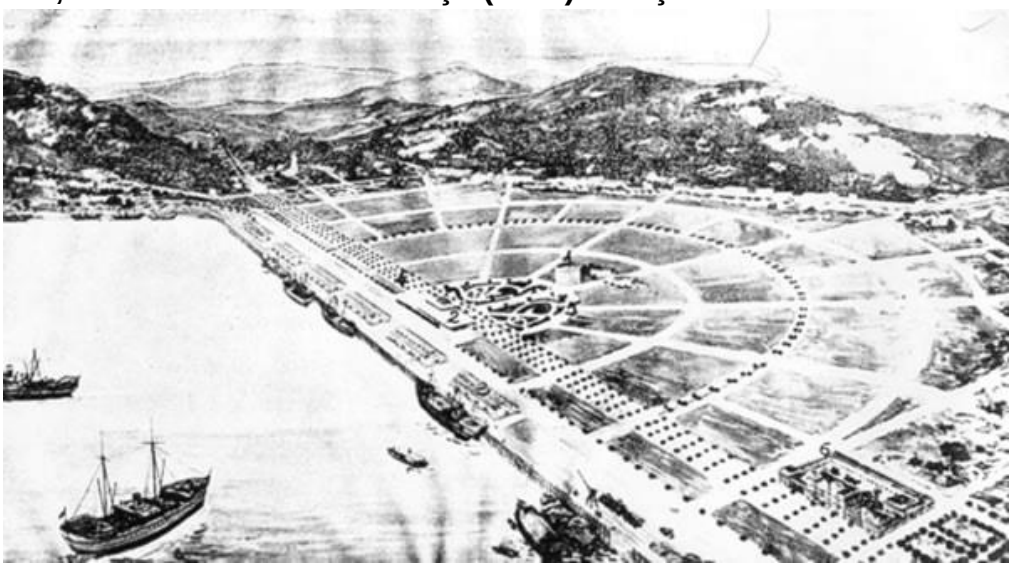
Oceânica

Região das Praias da Baia - Composta pelos bairros de Boa Viagem, Cachoeiras, Charitas, Centro, Bairro de Fátima, Gragoatá, Icaraí, Jurujuba, Morro do Estado, Pé Pequeno, Ponta D'Areia, Santa Rosa, São Domingos, São Francisco, Viradouro e Vital Brazil. Está situado no entorno da Baía de Guanabara. Atualmente, fazendo uma análise dos dados divulgados pelo IBGE no ano de 2010, a região conta com 203.715 habitantes distribuídos em uma área de 21,62 km².
Região Norte - Possui 152.547 habitantes e uma área de 21,85 km², encontra-se situada entre a Baía de Guanabara e o município de São Gonçalo. Os bairros pertencentes a esta região são: Tenente Jardim, Barreto, Santana, Caramujo, Baldeador, Santa Bárbara, Fonseca, Engenhoca, Ilha da Conceição, São Lourenço, Cubango e Viçoso Jardim.
Região de Pendotiba - Encontram-se 55.593 habitantes inseridos numa área de 21,58 Km², está localizada na parte central e mais alta do município, composta pelos bairros do Sapê, Itiitioca, Maria Paula, Vila Progresso, Matapaca, Maceió, Largo da Batalha, Badu e Cantagalo. Esta região apresentou na década de 1980 um dos maiores crescimentos demográficos da época.
Região Oceânica - É a maior região do município, possui uma área de 46,60 Km², de acordo com último censo do IBGE conta com 68.967 habitantes. Situa-se no entorno das praias oceânicas e é composta pelos bairros do Cafubá, Camboinhas, Engenho do Mato, Itacoatiara, Itaipu, Jacaré, Piratininga, Jardim Imbuí, Santo Antônio, Maravista e Serra Grande.
Região Leste - Apresenta 6.720 habitantes possui a menor população, além da menor área dentre todas as regiões do município, compreendendo 18,19 Km². Os bairros da região são: Muriqui, Várzea das Moças e Rio do Ouro.

Fonte: Prefeitura Municipal de Niterói / Secretaria de Urbanismo.

Anexo VII - Imagens de Niterói

Niterói, enseada de São Lourenço (1920) - Traço urbano radial-cêntrico[84]



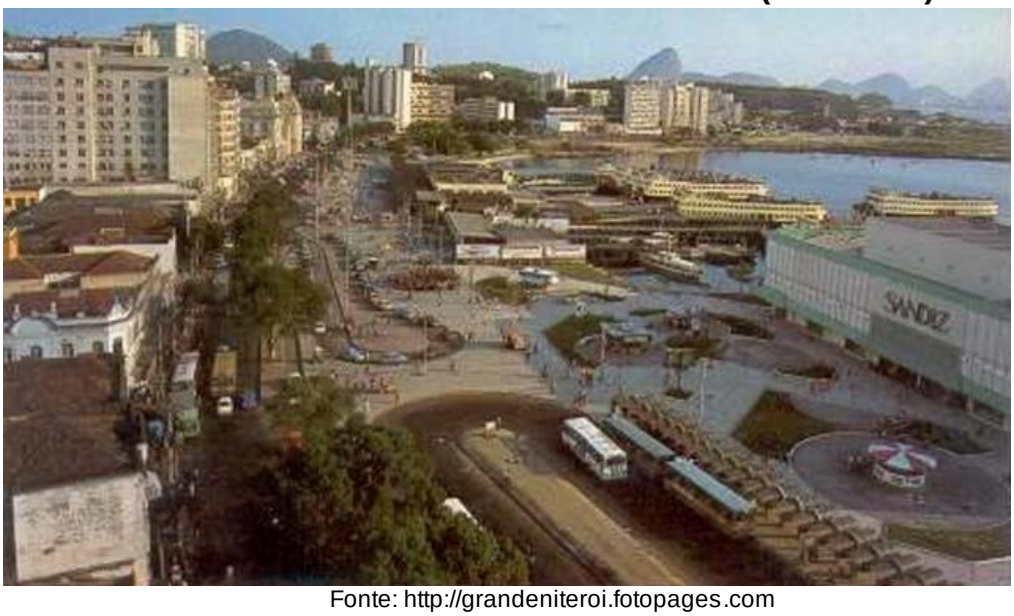
Fonte: Google Imagens

Av. Ernani Amaral Peixoto (Década de 1940).

Fonte: Google Imagens

[84] O projeto de urbanização proposto pela Comissão Construtora do Porto de Nictheroy e Saneamento da Enseada de São Lourenco, aterrou uma área de 357.000 m². O traco urbano do aterrado, radial-concêntrico (formando um semicírculo) com ruas convergindo à Renascenca - praca central (localização da estação da "Leopoldina Railway", atualmente Companhia Docas do Rio de Janeiro, inaugurada em 1930).

Foto 7 - Centro de Niterói - Pontos de ônibus (1970-1980).



Fonte: http://grandeniteroi.fotopages.com

Foto 8- Av. Ernani Amaral Peixoto, 2015.

Fonte: Aline Queiroz

Foto 9 - Caminho Niemeyer – Fundos do Terminal Rodoviário de Niterói, 2015.

Fonte: Fernanda Mezzavilla.

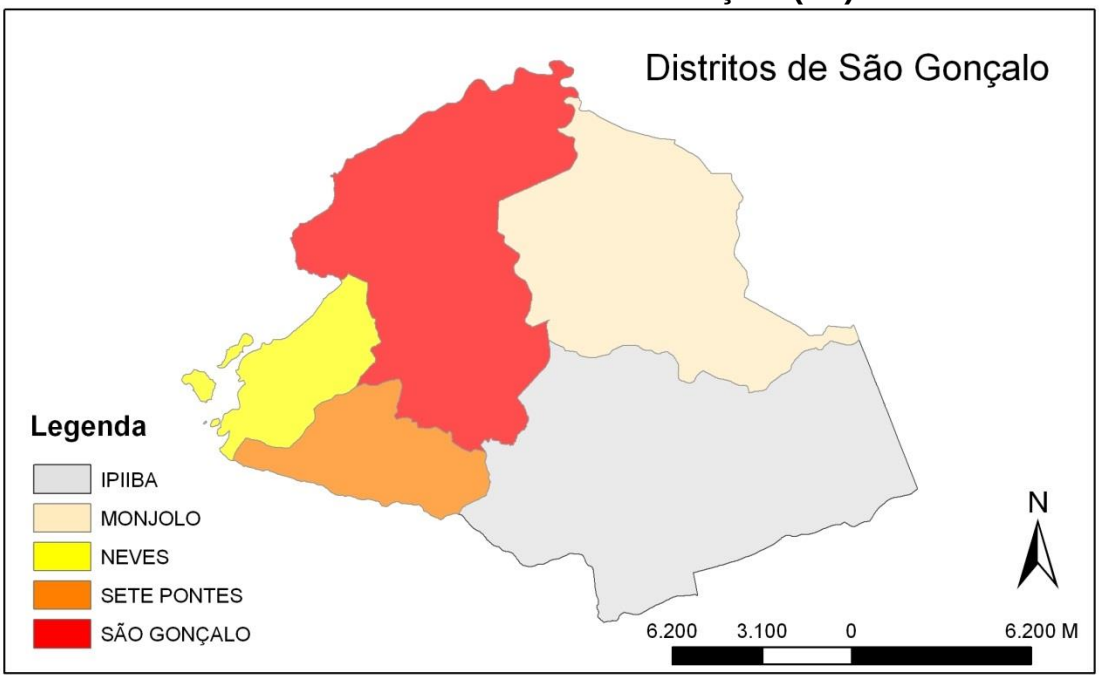
Foto 10- Construção da Ponte Rio – Niterói, década de 1970.

Fonte: terrafotolog.com.br

Anexo VIII - Localização do município de São Gonçalo

Fonte: Ramos, 2010.

Anexo IX - Distritos de São Gonçalo (RJ).



Fonte: Ramos, 2011.

Anexo X - Distribuição dos bairros pelos Distritos

1º Distrito	2º Distrito	3º Distrito	4º Distrito	5º Distrito
Estrela do Norte	Almerinda	Jardim Catarina	Boa Vista	Venda da Cruz
São Miguel	Jardim Nova República	Raul Veiga	Porto da Pedra	Convanca
Mutuá	Arsenal	Vila Três Laranjal	Porto Novo	Santa Catarina
Mutuaguaçu	Maria Paula	Santa Luzia	Gradim	Barro Vermelho
Mutuapira	Arrastão	Bom Retiro	Porto Velho	Pita
Cruzeiro do Sul	Anaia Pequeno	Gebara	Neves	Zumbi
Antonina	Joquei	Vista Alegre	Vila Lage	Tenente Jardim
Itaoca	Coelho	Lagoinha	Porto da Madama	Morro do Castro
Fazenda dos Mineiros	Amendoeira	Miriambi	Paraíso	Engenho Pequeno
Porto do Rosa	Jardim Amendoeira	Tiradentes	Patronato	Novo México
Boaçu	Vila Candoza	Pacheco	Mangueira	
Zé Garoto	Anaia Grande	Barracão	Parada 40	
Brasilânda	Ipiíba	Guarani	Camarão	
Rosane	Engenho do Roçado	Monjolo		
Vila Lara	Rio do Ouro	Marambaia		
Centro	Várzea das Moças	Largo da Idéia		
Rocha	Santa Isabel	Guaxindiba		
Lindo Parque	Eliane			
Tribobó	Ieda			
Colubandê	Sacramento			
Mutondo				
Galo Branco				
Nova Cidade				
Trindade				
Luiz Caçador				
Recanto das Acácias				
Itaúna				
Salgueiro				
Alcântara				
Palmeira				

Fonte: Prefeitura de São Gonçalo. Elaborado pela autora.

Anexo XI - Imagens de São Gonçalo

Estação de trem Raul Veiga – Alcântara – Década de 20

Fonte: http://www.historiadesaogoncalo.pro.br/catalofestasecomemoracao.htm

Igreja Matriz de São Gonçalo do Amarante (Centro de São Gonçalo) – 1920

Fonte: Site História de São Gonçalo[85]

[85] http://www.historiadesaogoncalo.pro.br/catalofestasecomemoracao.htm

Anexo XII - Imagens de São Gonçalo 1920 e 1970

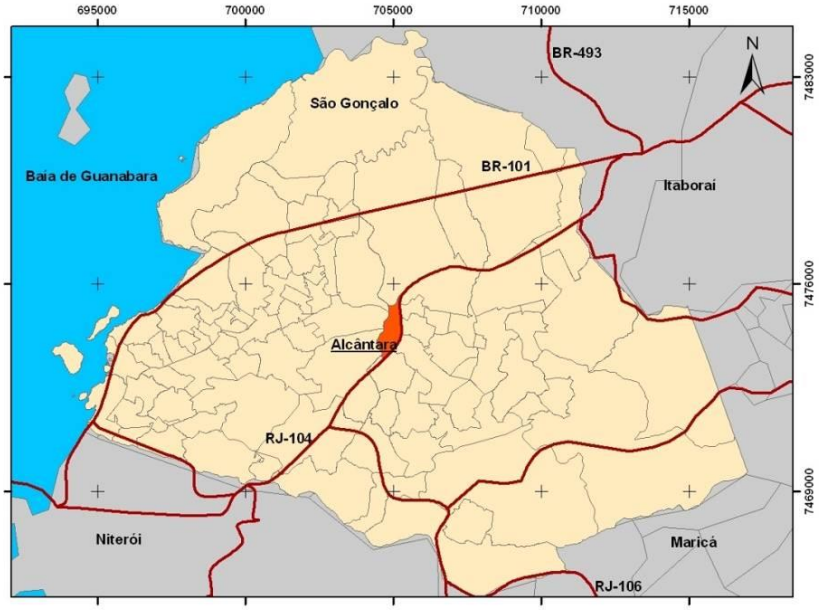
Rodo - Trecho que atualmente abrange as Avenidas Presidente Kennedy e 18 do Forte – 1920

Fonte: Site História de São Gonçalo

Praça do Rodo (1970)

Fonte: Site História de São Gonçalo

Anexo XIII – Bairro de Alcântara
Localização do bairro de Alcântara



Fonte: Ramos, 2010.

Alcântara Fotografia aérea – 1960.

Fonte: Portal História de São Gonçalo (Acervo MEMOR).

Alcântara 2007

Fonte: Vaner Rosa

Alcântara - 2015

Fonte: Arquivo Pessoal, 2015.

Anexo XIV - Tabelas Relatório IPEA – Mobilidade Urbana

Tabela 4 – Motivo da maioria dos deslocamentos dentro de sua cidade – por escolaridade (%)

Escolaridade/Motivo	Trabalho	Educação	Saúde	Lazer	NS/NR
Até 4ª série do primeiro grau	**51.1**	1.7	23.3	20.0	4.0
de 5ª a 8ª série do primeiro grau	**67.0**	2.3	8.2	17.6	4.9
Segundo grau completo ou incompleto	**69.3**	6.2	4.1	17.3	3.1
Ensino superior incompleto ou completo ou pós-graduação	**72.2**	10.7	2.9	10.4	3.7

Fonte: Sips - 2010

Tabela 6 – Quais as características para um bom transporte?

Motivos	Brasil	Sul	Sudeste	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
Ter disponível mais de uma forma de se deslocar	**13.5**	18.3	18.1	7.2	10.2	5.8
Ser rápido	**35.1**	31.2	36.9	36.8	38.5	25.5
Sair num horário adequado à sua necessidade	**9.3**	11.5	8.0	7.2	10.8	9.4
Chegar no horário desejado a seu destino	**4.8**	5.6	5.3	2.8	5.5	2.7
Ser saudável	**1.3**	0.5	0.9	1.3	2.1	1.8
Poluir pouco	**2.3**	0.7	2.1	1.3	3.6	3.3
Ser barato	**9.9**	8.5	8.6	13.4	10.7	11.2
Ser confortável	**9.7**	7.8	7.6	10.6	10.5	16.4
Ter menor risco de assalto	**2.3**	1.5	1.3	2.5	1.9	7.0
Ser fácil de usar	**1.2**	1.5	0.7	0.9	1.5	2.4
Ter menor risco de acidente	**4.2**	4.4	4.2	5.3	2.7	6.4
Cobrir uma área maior	**2.6**	3.9	1.1	5.9	1.0	5.2
Ser cômodo	**1.4**	2.0	2.1	1.6	0.3	0.9
Outra característica	**1.4**	1.7	2.0	0.3	0.7	1.2
NS	**0.4**	0.2	0.7	0.9	0.0	0.0
NR	**0.7**	0.7	0.5	2.2	0.0	0.9

Fonte: Sips - 2010

Anexo XV - Estações Linha 3, em Niterói.

Estação das Barcas e percurso até a Av. Feliciano Sodré.

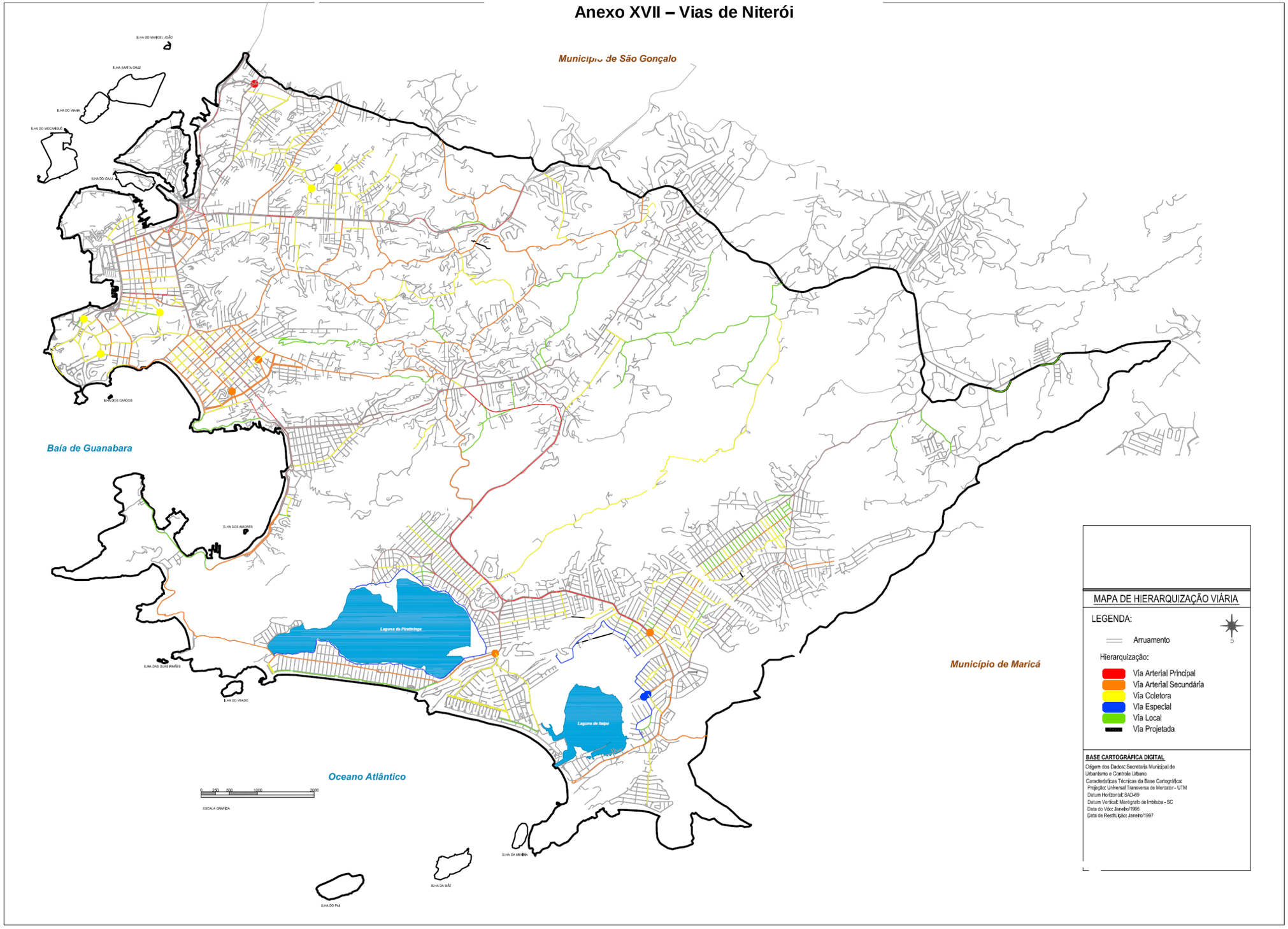
Trecho içado sobre a Ponte Rio Niterói e Pátio no Barreto

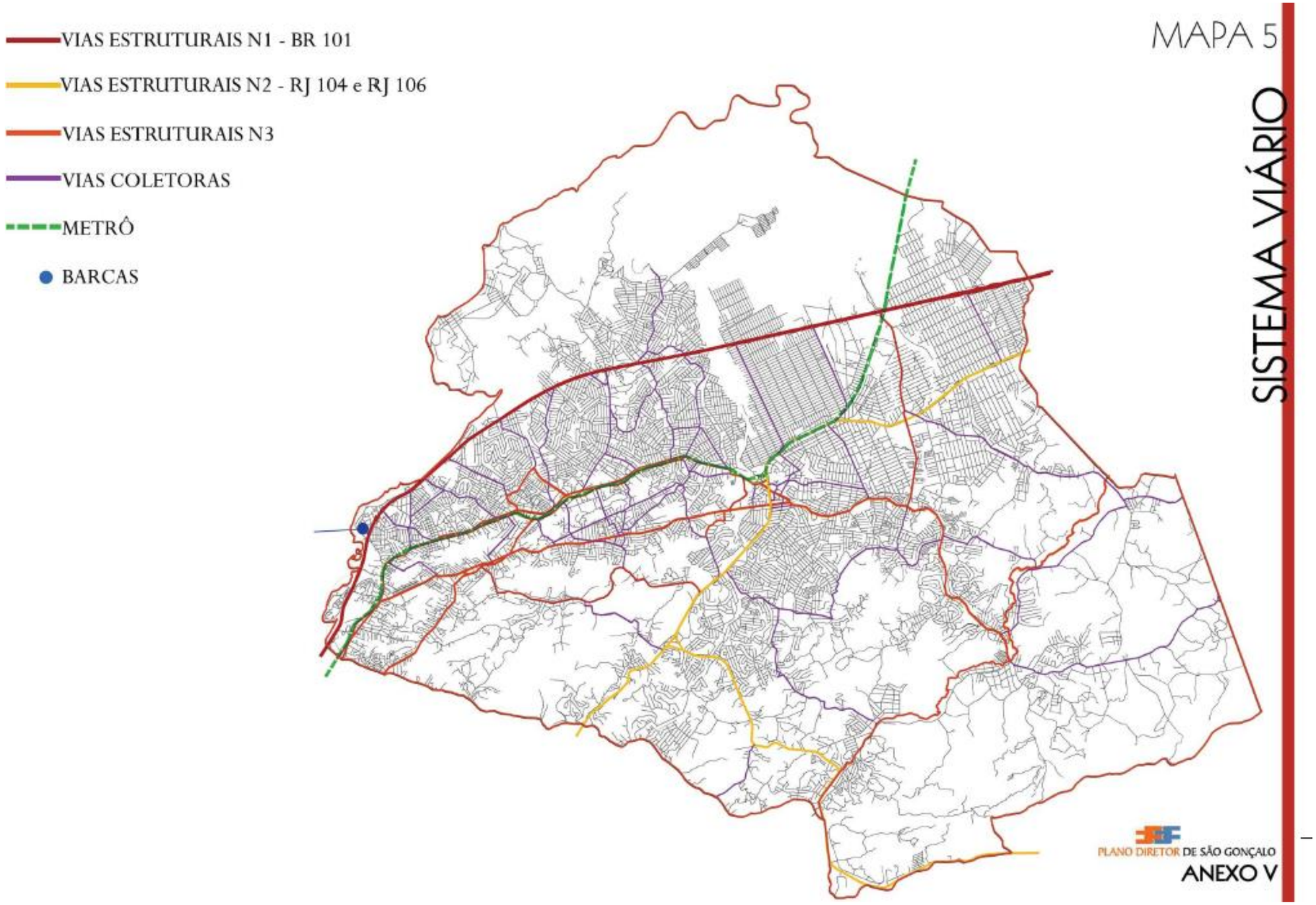
Fonte: CIA Estadual de Transportes e Logística, 2010.

Anexo XVI - Projeto de circulação e integração de coletivos do Município de Niterói

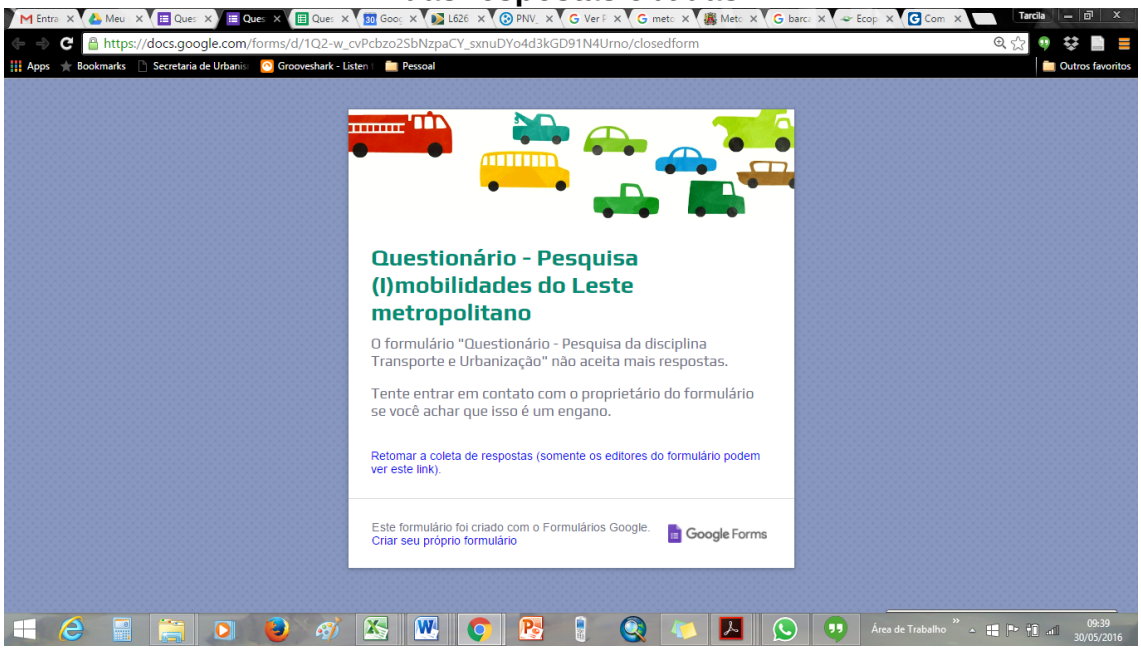
Fonte: NIITRANS, 2012.

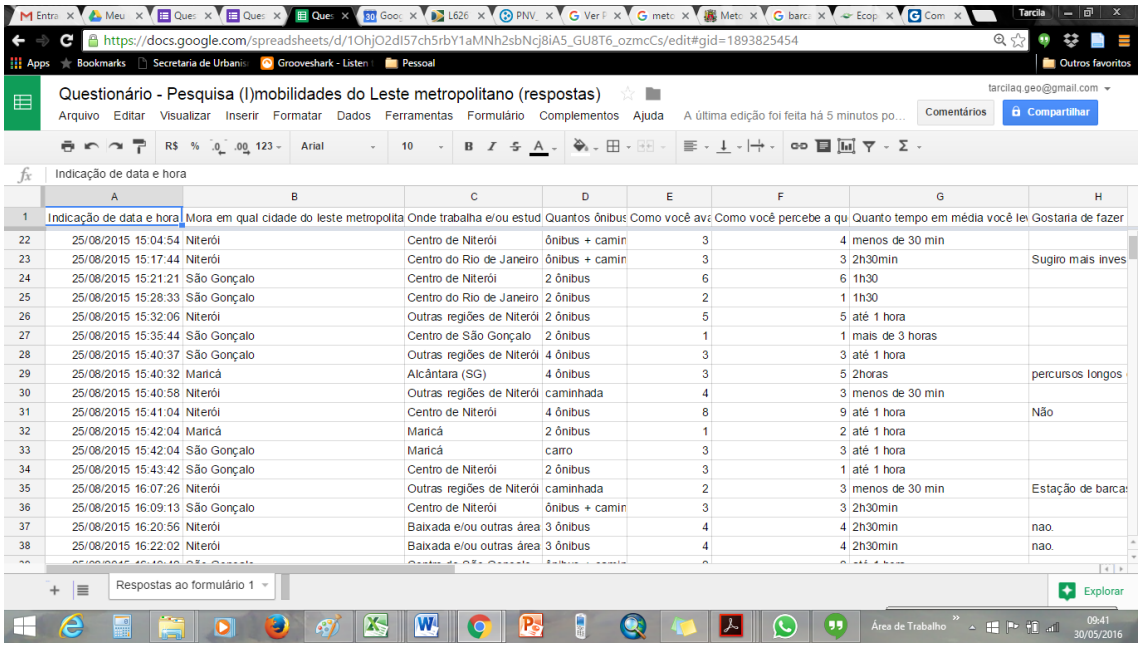
Anexo XVII – Vias de Niterói




VIAS ESTRUTURAIS N1 - BR 101
VIAS ESTRUTURAIS N2 - RJ 104 e RJ 106
VIAS ESTRUTURAIS N3
VIAS COLETORAS
METRÔ
BARCAS
MAPA 5
SISTEMA VIÁRIO
PLANO DIRETOR DE SÃO GONÇALO
ANEXO V

Anexo XIX - Formulário página inicial da pesquisa online e vista parcial das respostas obtidas





	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Indicação de data e hora	Mora em qual cidade do leste metropolita	Onde trabalha e/ou estud	Quantos ônibus	Como você ava	Como você percebe a qu	Quanto tempo em média você le	Gostaria de fazer
22	25/08/2015 15:04:54	Niterói	Centro de Niterói	ônibus + camin	3	4	menos de 30 min	
23	25/08/2015 15:17:44	Niterói	Centro do Rio de Janeiro	ônibus + camin	3	3	2h30min	Sugiro mais inves
24	25/08/2015 15:21:21	São Gonçalo	Centro de Niterói	2 ônibus	6	6	1h30	
25	25/08/2015 15:28:33	São Gonçalo	Centro do Rio de Janeiro	2 ônibus	2	1	1h30	
26	25/08/2015 15:32:06	Niterói	Outras regiões de Niterói	2 ônibus	5	5	até 1 hora	
27	25/08/2015 15:35:44	São Gonçalo	Centro de São Gonçalo	2 ônibus	1	1	mais de 3 horas	
28	25/08/2015 15:40:37	São Gonçalo	Outras regiões de Niterói	4 ônibus	3	3	até 1 hora	
29	25/08/2015 15:40:32	Maricá	Alcântara (SG)	4 ônibus	3	5	2horas	percursos longos
30	25/08/2015 15:40:58	Niterói	Outras regiões de Niterói	caminhada	4	3	menos de 30 min	
31	25/08/2015 15:41:04	Niterói	Centro de Niterói	4 ônibus	8	9	até 1 hora	Não
32	25/08/2015 15:42:04	Maricá	Maricá	2 ônibus	1	2	até 1 hora	
33	25/08/2015 15:42:04	São Gonçalo	Maricá	carro	3	3	até 1 hora	
34	25/08/2015 15:43:42	São Gonçalo	Centro de Niterói	2 ônibus	3	1	até 1 hora	
35	25/08/2015 16:07:26	Niterói	Outras regiões de Niterói	caminhada	2	3	menos de 30 min	Estação de barcas
36	25/08/2015 16:09:13	São Gonçalo	Centro de Niterói	ônibus + camin	3	3	2h30min	
37	25/08/2015 16:20:56	Niterói	Baixada e/ou outras área	3 ônibus	4	4	2h30min	nao.
38	25/08/2015 16:22:02	Niterói	Baixada e/ou outras área	3 ônibus	4	4	2h30min	nao.

Fonte: https://docs.google.com/forms/d/1Q2-w_cvPcbzo2SbNzpaCY_sxnuDYo4d3kGD91N4Urno/closedform. Elaborado pela autora, 2016.