

O CICLO RECENTE DE INVESTIMENTOS EM TRANSPORTE URBANO E O DESAFIO DA URBANIZAÇÃO DESIGUAL: o caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)

THE CURRENT INVESTMENT CYCLE IN URBAN TRANSPORTATION AND THE CHALLENGE OF THE UNEVEN URBANIZATION: the case of Rio de Janeiro Metropolitan Region (RMRJ)

EL RECIENTE CICLO DE INVERSIONES EN TRANSPORTE URBANO Y EL DESAFÍO DE LA URBANIZACIÓN DESIGUAL: el caso de la Región Metropolitana de Río de Janeiro (RMRJ)

RESUMO

A retomada do papel do Estado em infraestrutura urbana nas últimas décadas repercutiu em um grande ciclo de investimentos em infraestrutura de transporte no Brasil, e, particularmente, na RMRJ, apoiado sobretudo por recursos federais. O objetivo deste artigo é analisar esse ciclo de investimentos, destacando a distribuição dos recursos financeiros e sua espacialização na RMRJ. A ausência de prioridade ao desafio histórico das desigualdades socioespaciais teve como resultado a concentração dos investimentos na capital fluminense o que, por sua vez, acentuou o quadro de urbanização desigual e excludente.

Palavras-chave: Infraestrutura urbana; Transporte; Mobilidade urbana; Urbanização; RMRJ.

ABSTRACT


The resumption of the State's role in urban infrastructure in recent decades has resulted in a large cycle of investments in transportation infrastructure in Brazil, particularly in RMRJ, supported mainly by federal resources. The objective of this article is to analyze this cycle of investments, highlighting the distribution of financial resources and their spatialization in the RMRJ. The lack of priority to the historical challenge of socio-spatial inequalities resulted in the concentration of investments in the capital, which, in turn, accentuated the unequal and excluding urbanization.

Keywords: Urban infrastructure; Transportation; Urban mobility; Urbanization; RMRJ.

RESUMEN

La reanudación del papel del Estado en las infraestructuras urbanas en las últimas décadas ha dado lugar a un gran ciclo de inversiones en infraestructuras de transporte en Brasil, y en particular en la RMRJ, apoyado principalmente por recursos federales. El objetivo de este artículo es analizar este ciclo de inversiones, destacando la distribución de los recursos financieros y su espacialización en la RMRJ. La falta de prioridad al desafío histórico de las desigualdades socioespaciales dio lugar a la concentración de las inversiones en la capital de Río de Janeiro que, a su vez, acentuó el marco de urbanización desigual y excluyente.

Palabras-clave: Infraestructura urbana; Transporte; Movilidad urbana; Urbanización; RMRJ.

 Nina Aureliano Apparicio da Silva ^a

 Hipólita Siqueira ^b

^a Ministério do Desenvolvimento Regional

^b Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, RJ, Brasil

DOI: 10.12957/geouerj.2023.70309

Correspondência: ninapp2@gmail.com; hipolitaufRJ@gmail.com

Recebido em: 24 set. 2022

Revisado em: 17 out. 2022

Aceito em: 27 abr. 2023



INTRODUÇÃO

Na virada do século, houve uma retomada do papel do Estado em infraestrutura urbana, repercutindo em um grande ciclo de investimentos em infraestrutura de transporte no Brasil, e, particularmente, na RMRJ¹, apoiado sobretudo por recursos federais. Apesar de seus limites e contradições, foi no âmbito do Ministério das Cidades que grande parte dos recursos aplicados em infraestrutura urbana no país foi gerido, especialmente a partir de programas federais setoriais em habitação, saneamento e mobilidade, ainda que não restrito a eles. Contudo, o ganho de escala e a dinamização de sua atuação só viria a ocorrer a partir da segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), programa iniciado em 2007 que representou a retomada do Estado brasileiro na promoção de grandes obras de infraestrutura urbana, logística, social e energética no país.

O período de relativa expansão econômica vivenciado pelo país a partir de meados da década de 2000 e a iminência de realização da Copa do Mundo 2014 e dos Jogos Olímpicos 2016 transformaram a cidade do Rio de Janeiro em um polo canalizador de investimentos em infraestrutura. Desde a apresentação da candidatura para sediá-los, os megaeventos esportivos foram tomados pelo debate público como uma oportunidade de conformação de um “legado” indutor de melhorias tangíveis e intangíveis, dentre elas o avanço no enfrentamento de problemas urbanos, tais como o do transporte (BRASIL, 2008).

Tendo em vista esse contexto, este artigo busca analisar o ciclo de investimentos em infraestrutura de transporte urbano, tendo como estudo de caso a RMRJ. Destaca-se que, embora constasse na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) o objetivo de reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, essa questão não se traduziu no processo de apoio financeiro aos empreendimentos em infraestrutura de transporte, como restará claro para o caso da RMRJ. Em termos espaciais, o resultado desse ciclo de investimentos foi a concentração dos investimentos na capital fluminense.

Tendo por base pesquisa quantitativa e qualitativa, foram coletadas e sistematizadas informações de órgãos das três esferas de governo através da Lei de Acesso à Informação, bem como de base de dados públicas de instituições federais (BNDES, MDR e DNIT).

Além desta introdução e das conclusões, o artigo está dividido em mais duas seções. Na primeira, é feita uma contextualização sobre a política urbana de mobilidade, destacando o papel do governo federal. Na segunda, expõe-se a distribuição dos recursos empregados em infraestrutura de transporte na RMRJ. Além

¹ Região composta por 22 municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japerí, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, Queimados, Seropédica, São Gonçalo, São João de Merití, Tanguá, Cachoeiras de Macacu, Rio Bonito e Rio de Janeiro.



disso, apresenta-se a espacialização dos investimentos em transporte público coletivo e em transporte rodoviário intermunicipal.

A retomada dos investimentos em transporte urbano no Brasil do século XXI e os desafios à política de mobilidade

Como resultado dos movimentos pela Reforma Urbana, a Constituição Federal de 1988 foi recepcionada com um capítulo específico sobre o tema, o que embasou lutas progressivas em busca de sua regulamentação e outras demandas de ordem jurídica e institucional voltadas a assegurar a aplicabilidade das políticas urbanas. Em contraponto à abordagem tecnocrática e centralizadora que vigorou no período militar, reivindicava-se, dentre outras questões, a afirmação política de direitos, o fortalecimento do papel dos municípios na condução da política urbana local, instrumentos para orientar processos de urbanização menos desiguais e a ampliação da participação da sociedade no planejamento e na gestão urbana, em um processo de crescente politização da matéria, em que o direito à cidade deveria ser garantido a todos.

No entanto, parte dos avanços jurídicos e institucionais reclamados começaram a se efetivar somente a partir da década de 2000, com o advento do Estatuto da Cidade, em 2001, passando pela criação do MCidades, em 2003, institucionalização do Conselho das Cidades e publicação de políticas nacionais setoriais que definiram diretrizes gerais para a atuação dos entes federados em distintas áreas da política urbana. A criação de um órgão federal específico para lidar com a agenda urbana representou a possibilidade de escalar a arena do debate sobre as necessidades e os interesses que gravitam em torno desse campo da política, oportunizando a interação e a participação de uma pluralidade de atores sociais que até então dificilmente projetavam suas demandas para além da escala local (ROLNIK, 2009).

O MCidades também representou a retomada da atuação do Estado brasileiro no apoio técnico e financeiro a ações de política urbana, em um contexto federativo em que a autonomia dos municípios fora fortalecida, muito embora desacompanhada da ampliação da capacidade de geração de receitas próprias, assim como de gestão e planejamento. Apesar de seus limites e contradições, como já apontado por diversos autores (FIX; PEREIRA, 2013; MARICATO, 2011; ROLNIK, 2009; SANTOS JR., 2009), foi no seio dessa instituição que grande parte dos recursos aplicados em infraestrutura urbana no país foi gerido, especialmente a partir de programas federais setoriais em habitação, saneamento e mobilidade.

No entanto, a atuação do MCidades se mostrou, de forma geral, ambivalente. Por um lado, o órgão foi pouco capaz de responder aos anseios de justiça social, de romper com a fragmentação institucional e setorial e com a lógica tradicional de condução da política urbana, “fortemente estruturada no clientelismo,



patronagem e controle por coalizões de interesses empresariais” (ROLNIK, 2009, p. 37). Isso se deu sobretudo a partir da inflexão conservadora já nos seus primeiros anos de existência, quando sua gestão geral passou ao controle do Partido Progressista (PP), em 2005 (SANTOS JR., 2009). Por outro lado, os programas por ele geridos alcançaram cidades e regiões que até então estiveram à margem dos investimentos federais nesse campo da política, levando - com fragilidade, incompletude e assimetria - condições mínimas de moradia e acesso a serviços urbanos a um contingente expressivo da população brasileira. No campo da mobilidade urbana, em particular, embora aparentemente ainda pouco exploradas, as avaliações têm apontado para a inequidade da aplicação e dos resultados dos investimentos, tal como sinalizado por Luft (2020) e Pereira (2019).

No âmbito do MCidades, os investimentos em mobilidade eram geridos pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB), criada como parte da estrutura organizacional original do órgão, ocupando o vazio institucional deixado desde a extinção da EBTU, ainda que com competências não coincidentes a esta. No entanto, a despeito do surgimento da SEMOB em 2003, sua esfera de atuação foi bastante limitada em um primeiro momento, diante do baixo orçamento destinado à pasta em comparação àquele das secretarias finalísticas de habitação e saneamento. Por quase oito anos, a atuação do MCidades na esfera da infraestrutura de transporte esteve circunscrita ao apoio financeiro a sistemas de metrô e trens urbanos pré-existentes em algumas poucas capitais brasileiras, porém de forma não vinculada a um programa unificado de escala nacional. Ações de capacitação de municípios e de produção de materiais técnicos orientadores ocupavam boa parte dos esforços da SEMOB, o que contribuiu para a propagação do conceito de mobilidade e para o processo de construção da PNMU, promulgada nove anos após a criação do Ministério.

Contudo, o ganho de escala e a dinamização de sua atuação só viria a ocorrer a partir da segunda fase do PAC. Em 2010, já sob o horizonte da realização da COPA 2014 e dos Jogos Olímpicos 2016 no país, foi anunciada uma linha específica do PAC-2 para a mobilidade urbana, com previsão inicial de investimento da ordem de R\$ 18 bilhões a partir do ano seguinte. Esses recursos seriam destinados a municípios com mais de 700 mil habitantes, mediante a apresentação de propostas segundo as regras de um programa de investimento em infraestrutura de transporte público coletivo (TPC) denominado PAC Mobilidade Grandes Cidades, cuja gestão estaria a cargo da SEMOB.

A partir desse momento, os recursos destinados à pasta foram ampliados substancialmente, inclusive mediante outros programas do Ministério, como o PAC Mobilidade Médias Cidades, voltados a municípios com população entre 250 e 700 mil habitantes, e o PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, destinado a obras de menor vulto para melhorias viárias em vias existentes. Apenas a seleção do PAC Mobilidade Grandes Cidades, concluída em abril de 2012, selecionou um conjunto de empreendimentos que



totalizavam R\$ 32,7 bilhões em recursos², considerando repasses, financiamentos e contrapartidas. Foi nesse período também que a PNMU, lei federal nº 12.587/2012, foi promulgada, o que veio a dar suporte jurídico à atuação da SEMOB no sentido de buscar garantir a prioridade aos modos coletivos sobre os individuais motorizados e dos modos ativos sobre todos os demais. Em 2013, ademais, foi aberta, de forma tempestiva, uma nova etapa de seleção de projetos, como resposta às Jornadas de Junho daquele ano e para a qual fora anunciado o aporte de outros R\$ 50 bilhões para o setor em um programa que se denominou Pacto da Mobilidade.

Também se destaca o apoio a obras de infraestrutura de transporte urbano vinculadas à COPA 2014, nas quais foram empregados R\$ 8,7 bilhões em 44 empreendimentos de 11 municípios, sendo R\$ 4,4 bilhões oriundos de financiamento do governo federal, conforme consta no relatório final de prestação de contas do evento (BRASIL, 2017). Estes, no entanto, não passaram por um processo de seleção nacional, mas sim foram definidos no âmbito do Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA 2014 - CGCOPA 2014, junto aos entes subnacionais das cidades-sede dos jogos. Esse Comitê, coordenado pelo Ministério do Esporte, foi instituído por decreto em janeiro de 2010, tendo sido constituído por 20 órgãos federais, dentre eles o MCidades, ao qual coube a gestão dos empreendimentos de mobilidade urbana apoiados. O conjunto dos empreendimentos selecionados foram consolidados na chamada Matriz de Responsabilidades, documento que lista os investimentos relativos a cada cidade-sede (BRASIL, 2014).

Embora processo semelhante tenha sido realizado quando da preparação dos Jogos Olímpicos 2016, não consta, na Matriz de Responsabilidades deste evento, empreendimentos de mobilidade urbana (BRASIL, 2017b). Neste caso, o apoio financeiro do governo federal às obras do setor vinculadas ao evento, circunscrito à cidade do Rio de Janeiro, foi realizado diretamente a partir de financiamento contratado junto ao BNDES. De todo modo, tanto os empreendimentos vinculados aos programas de seleção do MCidades quanto aqueles apoiados para a realização dos megaeventos integraram o PAC, que vigorou entre 2007 e 2018, tendo como objetivo central o estímulo ao crescimento econômico do país. A principal linha de apoio às obras de mobilidade se deu por meio de financiamentos vinculados ao Programa Pró-Transporte do FGTS, operado pela CAIXA, embora também constem outras fontes, tais como financiamentos com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), no caso daqueles operados pelo BNDES, e, em menor medida, recursos do Orçamento Geral da União (OGU).

De acordo com os balanços do PAC referentes ao quadriênio 2015-2018, a carteira de projetos de mobilidade urbana selecionados pelo governo federal, considerando financiamentos, repasses e contrapartidas, chegou ao montante de R\$ 143 bilhões, em fevereiro de 2016, tendo decaído a partir desse

² Portaria nº 185, de 24 de abril de 2012, do MCidades, publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 30/04/2012 à página 58.



momento ao patamar de R\$ 113 bilhões, no segundo semestre de 2018 (BRASIL, 2018). A queda se refere à exclusão de projetos selecionados cujas contratações não haviam sido formalizadas conforme o calendário oficialmente previsto ou daqueles selecionados em caráter de excepcionalidade (Pacto da Mobilidade) e que até fins de 2016 também não o haviam feito. Os motivos para tanto são diversos, tais como a inconsistência dos projetos ou documentos apresentados no processo de contratação ou mesmo desistência por parte do ente subnacional responsável. No entanto, mesmo esses R\$ 113 bilhões não foram, necessariamente, contratados e executados desde então, posto que alguns empreendimentos não haviam se enquadrado nos critérios de exclusão da carteira ou que, ainda que contratados, por vezes não avançaram na realização das obras. Diante de fragilidades técnicas e de gestão da maioria dos municípios brasileiros, a taxa efetiva de contratação dos empreendimentos selecionados tende a ser bastante baixa.

Em contexto conturbado de mudanças político-institucionais no país, foi lançado em 2017 um outro programa de seleção de projetos do MCidades, denominado Avançar Cidades, resultado de um esforço de aprimoramento por parte da SEMOB a partir das avaliações realizadas ao longo dos programas anteriores. O programa, que até o momento se encontra em vigor, se destina ao financiamento tanto de sistemas de transporte coletivo, como de transportes ativos, planos e projetos, desenvolvimento institucional e qualificação viária. Diferentemente dos anteriores, os recursos a ele destinados são definidos anualmente no âmbito do Conselho Gestor do FGTS, sendo a apresentação e seleção de propostas realizadas em fluxo contínuo, em havendo recursos disponíveis. Segundo levantamento realizado junto ao MDR, o montante de recursos contratados por esse programa até o primeiro semestre de 2020 era de R\$ 1,54 bilhões, sendo o restante da carteira vigente em mobilidade urbana sob a gestão do órgão no patamar de R\$ 33,17 bilhões.

Em 2019, o MCidades foi unificado ao antigo Ministério da Integração dando origem ao atual Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), porém, tal mudança institucional não chegou a alterar o caráter setorizado das pastas de política urbana. No caso da mobilidade, a estrutura da SEMOB foi reduzida a um departamento e, até o presente momento, segue vigente o mesmo programa de apoio financeiro que existia anteriormente, ainda que com atualizações pontuais.

Essa breve contextualização das mudanças ocorridas no campo da política de transportes urbanos no âmbito federal aponta para o processo de retomada da atuação do governo federal no setor, sobretudo nos anos de 2010. A magnitude dos recursos financeiros em um curto espaço de tempo, a ampliação do apoio financeiro a municípios de diferentes portes e integrantes das distintas regiões do país, as atividades de capacitação e orientação técnica embasada em diretrizes estabelecidas em uma política nacional, dentre outros espaços de atuação, são elementos que sinalizam a emergência do debate em torno da mobilidade na contemporaneidade, já sob uma perspectiva conceitual que difere da abordagem centrada meramente no



paradigma do transporte, o qual orientou os ciclos pretéritos de investimento no setor. Além disso, é de se destacar a introdução do transporte no rol dos direitos sociais estabelecidos no artigo 6º do texto constitucional, em decorrência da Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015.

Paradoxalmente, já desde o início do primeiro ciclo do PAC, antes mesmo da inclusão da linha de mobilidade urbana no programa, outras pastas do governo federal vinham apoiando a expansão da indústria no país, com foco na geração de empregos e no crescimento econômico, objetivo para o qual o setor automobilístico possuía um papel de destaque. Para impulsioná-lo foram ampliados os créditos para aquisição de automóvel bem como implementadas medidas de desoneração tributária (redução de IPI), tornando o preço dos veículos individuais mais acessível. Como resultado, a venda de automóveis e motocicletas cresceu substancialmente nas diferentes cidades e regiões do país, trazendo prejuízos patentes para as condições gerais de deslocamento nos centros urbanos, associados a impactos negativos de ordem ambiental, na segurança viária e mesmo no processo de expansão da mancha urbana.

Além disso, a escalada da atuação do governo federal no campo da mobilidade urbana, se contribuiu para a difusão desta pauta, não chegou a superar o caráter fragmentado dos investimentos em infraestrutura no território urbano, seja no sentido espacial, institucional ou intrassetorial. O desenho dos programas de apoio financeiro, uma vez que são baseados na seleção de projetos individuais apresentados por entes subnacionais, tendem a refletir o papel passivo do ente federal na coordenação de atores e escalas do urbano. Ademais, os requisitos de habilitação e seleção de projetos, enquanto visam contemplar a minimização de riscos das operações de crédito e o atendimento a atributos técnicos básicos condizentes com a PNMU, afastam, por outro lado, o acesso a esses programas pela grande maioria dos municípios brasileiros, o que indiretamente abre espaço para o aumento das taxas de motorização e seus derivados efeitos negativos.

No caso das áreas metropolitanas, esse aspecto significa que aqueles municípios não dominantes do ponto de vista econômico tendem a não participar dos programas, diante das fragilidades que comumente apresentam em relação, por exemplo, ao corpo técnico, à capacidade de gestão, planejamento e endividamento. Na RMRJ, por exemplo, o único município selecionado no PAC Mobilidade Médias Cidades foi Niterói, embora outros três se enquadrassem no recorte populacional do programa à época, dois deles, na Baixada Fluminense (São João de Meriti e Belford Roxo). Em alguns casos, esse entrave poderia ser contornado pela apresentação de propostas por parte dos governos estaduais, inclusive abrangendo mais de um município, o que é permitido pelos programas. Porém, é revelador constatar que dos 59 projetos selecionados no âmbito do programa destinado às cidades médias, apenas nove foram propostos por governos estaduais.

Apesar de constar na PNMU, a questão das desigualdades e da promoção de inclusão social parece não ter sido traduzida no processo de apoio financeiro aos empreendimentos em infraestrutura ao longo da última



década, tal como no caso do Rio de Janeiro. Igualmente, se durante esse período a expressão “mobilidade urbana” se popularizou e o transporte foi estabelecido como um direito social, o conceito amplo de mobilidade, com foco nas pluralidades objetivas e subjetivas dos sujeitos, também não parece se refletir nas políticas públicas que tratam sobre o tema. Ainda, a noção em torno do espaço metropolitano, visto para além da perspectiva institucional e com o sentido de um espaço vivido compartilhado e em constante transformação, tampouco se mostra contemplado no desenho das políticas urbanas, frequentemente distante da abordagem regional.

Distribuição e Espacialização dos investimentos na RMRJ e o desafio da urbanização desigual

A mobilidade urbana figurou como uma temática central entre as ações de preparação para os megaeventos, tendo integrado o primeiro ciclo de planejamento do governo federal para a Copa do Mundo 2014, junto às arenas, portos e aeroportos (BRASIL, 2017). Esse evento mundial, cuja confirmação se deu em outubro de 2007, catalisou os esforços que alavancaram grandes investimentos para o setor de transporte urbano no país e no Rio de Janeiro (sede da final da Copa), articulando para tanto as diferentes esferas de governo.

Porém, se em um primeiro momento os grandes empreendimentos do setor estavam vinculados ao megaevento da Copa 2014 e circunscritos às cidades que o sediaria, caso do Rio de Janeiro, a emergência da temática da mobilidade e o avanço dos investimentos em infraestrutura pelo PAC favoreceram a expansão da agenda. Muito embora os programas de apoio financeiro à implantação de infraestrutura de transporte urbano fossem abertos a um espectro maior de municípios, o decurso de tempo desde o lançamento das seleções públicas revela que, no caso fluminense, os resultados concretos pouco se efetivaram para além do núcleo metropolitano.

Em paralelo aos programas nacionais de seleção de empreendimentos, a preparação para os Jogos Olímpicos 2016 reforçou ainda mais a concentração dos esforços e recursos dentro dos limites da capital fluminense. A partir do anúncio da realização dos jogos de 2016 na cidade do Rio de Janeiro, este megaevento veio a constituir o fator norteador central para uma série de investimentos em transportes nesse município.

Por outro lado, o Estado do Rio de Janeiro vivenciava nesse mesmo período os efeitos das políticas nacionais de investimento no setor de petróleo, em uma conjuntura internacional de *boom* do preço das *commodities* (2012-14). Tais investimentos provocaram mudanças no arranjo do setor produtivo fluminense e, por conseguinte, na própria organização territorial do Estado, contexto em que se insere uma grande intervenção de transporte rodoviário edificada no espaço metropolitano, o chamado Arco Metropolitano,



como se destacará à frente (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2020a). Este, embora não tenha integrado a agenda da mobilidade urbana, foi concebido como um vetor potencialmente estruturante de fluxos de pessoas e capitais no território.

Tendo em vista esses principais fatores mobilizadores dos investimentos em infraestrutura de transporte terrestre na RMRJ, apresenta-se a seguir os principais investimentos em transporte urbano terrestre realizados nessa região ao longo da última década. A tabela 1 expõe uma síntese dos principais investimentos selecionados e contratados para a RMRJ entre 2009 e 2019. As informações foram obtidas junto a órgãos das três esferas de governo por meio da Lei de Acesso à Informação, bem como em base de dados públicas de instituições federais (BNDES, MDR e DNIT). Foram considerados os investimentos vinculados a programas e ações do governo federal (programas de seleção ou contratação direta³ de financiamento) acrescidos de dois outros empreendimentos realizados de forma direta: o trecho do BRT TransOeste correspondente aos lotes 1 a 4 (Terminal Alvorada a Campo Grande), realizado com recursos próprios da Prefeitura do Rio de Janeiro, e uma via aberta entre São Gonçalo e Itaboraí no âmbito da construção do COMPERJ, contratada pela Petrobrás.

Destaca-se que é possível que outros investimentos no setor tenham sido realizados no período, porém, diante dos levantamentos realizados, acredita-se que sejam esses os mais relevantes e que o montante de recursos destinados ao tipo de infraestrutura focalizada não seja significativamente distinto do que se encontra aqui consolidado.

³ Os empreendimentos contratados junto ao BNDES não passam por programas nacionais de seleção, mas sim resultam de financiamentos contratados diretamente pelas autoridades públicas interessadas junto ao órgão, em consonância às suas políticas operacionais e requisitos jurídico-financeiros vigentes.



Tabela 1. Investimentos em transporte terrestre selecionados e contratados na RMRJ, 2009-2019.

TIPO DE INVESTIMENTO	INVESTIMENTO (R\$ milhões)					
	Selecionado na RM	Contratado				
		Distribuição nos municípios		Fonte dos recursos		
		Rio de Janeiro	Demais RM	BNDES	Programas de seleção	Outros ⁽¹⁾
Ciclovía ⁽²⁾	45,00	45,00	-	39,00	-	6,00
BRT/Corredor de ônibus	6.317,57	5.823,12	309,87	1.925,23	2.568,32	1.639,44
Metrô/Aeromóvel	14.005,00	11.156,00	-	8.032,00	-	3.124,00
VLT	2.074,94	2.074,94	-	941,33	532,00	601,61
Trem Urbano ⁽³⁾	2.156,88	1.198,26	958,61	1.635,93	-	520,95
Pavimentação	710,91	526,32	184,59	-	672,91	38,00
Outros viários urbanos	1.877,89	1.877,89	-	1.636,98	-	240,91
Viário intermunicipal	2.303,98	-	2.303,98	-	1.197,04	1.106,94
Total em Infraestrutura	29.492,16	22.701,53	3.757,05	14.210,47	4.970,27	7.277,84
Total modo rodoviário	11.210,34	8.227,33	2.798,44	3.562,22	4.438,27	3.025,28
Total modo trilhos	18.236,81	14.429,20	958,61	10.609,26	532,00	1.122,56
Total TPC	24.554,38	20.252,33	1.268,48	12.534,49	3.100,32	5.885,99
Estudos e Projetos	60,76	49,83	10,93	-	60,33	0,43

⁽¹⁾ Referentes a contrapartidas dos entes federados ou concessionárias de transporte nos contratos de financiamento ou repasse assumidos com órgãos do governo federal (total: R\$ 5.881,7 milhões) ou a investimentos diretos realizados na esfera municipal ou por outro agente (total: R\$ 1.396,2 milhões).

⁽²⁾ Relativo a investimento exclusivo em ciclovía contratados junto ao governo federal e não àqueles de outra natureza que eventualmente possam contemplar provisão de infraestrutura cicloviária.

⁽³⁾ O investimento no sistema de trens não se encontra desagregado por município. A desagregação apresentada na tabela é apenas uma estimativa feita de acordo com a proporção da rede da SUPERVIA circunscrita ao município do Rio de Janeiro (cerca de 150 km de um total de 270 km).

Fonte: MDR, BNDES, DNIT, PMRJ, GERJ e TCU..

Pelo exposto na tabela 1, constata-se que a carteira de investimentos previstos em infraestrutura de transporte terrestre para a RMRJ totalizou R\$ 29,49 bilhões. Este montante refere-se ao valor total de 26 propostas selecionadas pelo governo federal ou realizadas de forma direta, considerando financiamentos, repasses não reembolsáveis (OGU), contrapartidas dos beneficiários e investimentos diretos. Dentre esses, no entanto, cerca de R\$ 3,0 bilhões não chegaram a ser contratados, sendo esse valor referente a quatro propostas de investimento em TPC que contemplariam os municípios de Niterói, São Gonçalo, Nova Iguaçu e Petrópolis, portanto, não pertencentes à capital.



Adicionalmente, foram selecionados e contratados quase R\$ 61 milhões em cinco estudos e projetos referentes a sistemas de ônibus no âmbito da seleção do Pacto da Mobilidade (Mobilidade 50). Deste total, 82% era relativo a projetos incrementais (ligações viárias) dos sistemas de BRT TransBrasil e TransOeste, do município do Rio de Janeiro, cujos corredores haviam sido contratados previamente, respectivamente pelo PAC Mobilidade Grandes Cidades e diretamente com o BNDES (Lote 0).

Excetuando os valores de contrapartida e dos investimentos realizados de forma direta (coluna “outros” da tabela 1), têm-se que 72% dos R\$ 26,46 bilhões contratados para a provisão ou reforma de infraestruturas de transporte terrestre na RMRJ entre 2009 e 2019 foram oriundos de fontes federais (BNDES ou programas nacionais de seleção), sobretudo de financiamentos (70%). Ao incluir nesse montante os recursos de contrapartida (R\$ 5.881,7 milhões) vinculados a investimentos apoiados pelo governo federal - ou seja, excetuando apenas os realizados de forma direta (R\$ 1.396,2 milhões) - têm-se que 96,6% dos recursos empregados na RMRJ compuseram linhas federais de apoio financeiro à infraestrutura de transporte, considerando a totalidade dos financiamentos, repasses e contrapartidas.

Ao observar os empreendimentos que compuseram a carteira de propostas (empreendimentos selecionados) por modalidade de transporte motorizado – rodoviário e trilhos – têm-se que 38% do total referia-se aos modos rodoviários (via urbana, rodovia, corredor de ônibus e BRT) e 61,8% aos modos sobre trilhos (trens, metrô, VLT e aeromóvel). Porém, dos cerca de R\$ 11 bilhões que foram selecionados para os distintos sistemas rodoviários, 98% foram contratados, enquanto a taxa de contratação dos sistemas sobre trilhos em relação aos empreendimentos selecionados foi de 84% (em termos de recursos).

Neste último grupo, as duas propostas não contratadas eram destinadas aos dois municípios mais populosos da RMRJ depois da capital: São Gonçalo, cuja proposta referia-se à implantação da Linha 3 do sistema metroviário, entre este município e Niterói; e Nova Iguaçu, para onde foi proposto um sistema de aeromóvel entre o centro da cidade e bairros à oeste. Já as propostas contratadas nessa categoria modal referiam-se sobretudo a sistemas sobre trilhos destinados à capital (VLT Carioca, Linha 4 do metrô e extensão da Linha 1), bem como a investimentos em melhorias na rede ferroviária que perpassa por 12 municípios metropolitanos.

Dentre os projetos voltados aos modos rodoviários (coletivo e individual), foram contratados tanto empreendimentos de TPC baseados em ônibus quanto obras de pavimentação, requalificação urbana no entorno de equipamentos esportivos (envolvendo recapeamento de vias), abertura de nova via e de um eixo rodoviário. O investimento total destinado aos sistemas coletivos baseados em ônibus corresponde a 23% da totalidade de recursos contratados na RM e 56% daqueles contratados de caráter rodoviário (coletivo e individual). No entanto, cumpre observar que mesmo os empreendimentos com foco nos sistemas de ônibus



também incluem significativas obras de infraestrutura viária para a circulação de veículos individuais junto aos eixos de transporte coletivo, o que significa que os investimentos voltados para o transporte individual motorizado tendem a ter sido superiores àqueles destinados ao modo coletivo rodoviário.

Apenas no município do Rio de Janeiro, os investimentos em infraestruturas para sistemas de ônibus (o que inclui os viários a eles associados) corresponderam a 22% do total dos recursos contratados na RMRJ. Trata-se do conjunto de BRTs implantados sobretudo em eixos de conexão com polos de interesse dos jogos olímpicos: TransOlimpica, TransCarioca, TransOeste e TransBrasil, este último ainda em execução. O único investimento em sistema de ônibus contratado no período focalizado fora da capital foi o corredor TransOceânica, em Niterói, cujo valor correspondeu a 5,1% do total direcionado aos modos coletivos baseados em ônibus na RM.

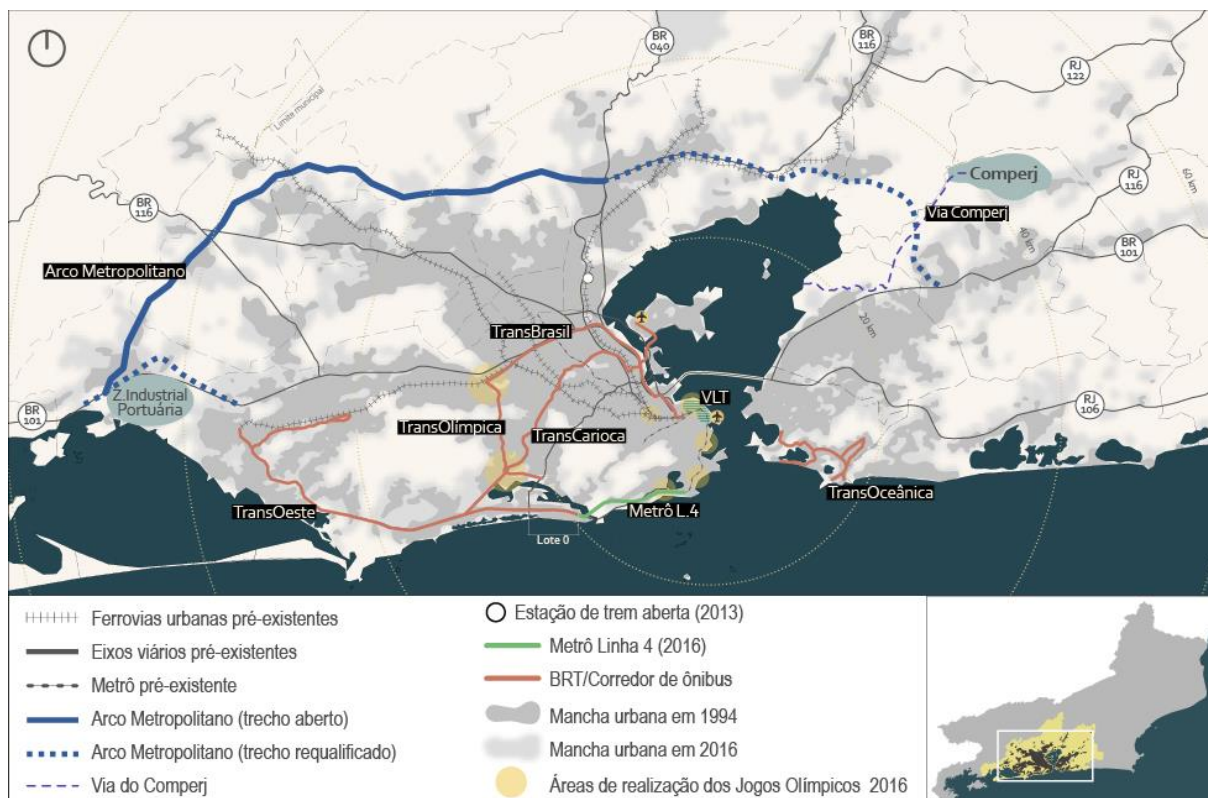
Já os investimentos de caráter rodoviário realizados na capital diretamente orientados para o transporte motorizado individual representaram 9% do total de recursos contratados na RM e 49% do que foi destinado a esse tipo particular de investimento.

O restante dos investimentos de caráter viário realizados na RM refere-se a obras de pavimentação e qualificação de vias em Niterói e São Gonçalo, à implantação da estrada do COMPERJ e do Arco Metropolitano (BR-493 e entroncamentos), sendo que este último aglutina 75,5% dos recursos em viário fora do município do Rio de Janeiro e 7,1% do total de recursos investidos na RMRJ. Esta rodovia, embora de caráter regional, continha entre os seus objetivos o desvio do tráfego de passagem nas vias internas da metrópole que têm como centro de convergência o núcleo metropolitano, sendo os recursos federais nela empregados também oriundos do PAC, pelo eixo de infraestrutura logística do programa.

Apresenta-se a seguir uma espacialização esquemática dos principais empreendimentos implantados (figura 1), a fim de subsidiar a análise em torno de relações estabelecidas com os processos de urbanização na RMRJ.

Para tanto, importa considerar a inserção dos empreendimentos na “paisagem infraestrutural” metropolitana, aspecto destacado por Graham e Marvin (2001) como uma questão relevante para uma abordagem crítica da matéria. Optou-se por focalizar os investimentos em transporte público coletivo, que em grande medida estiveram concentrados na capital.

Figura 1. RMRJ: Principais infraestruturas de transporte no ciclo recente.



Fonte: elaboração própria com base em Câmara Metropolitana (2017b); Candido (2019); GERJ (2011); Pereira (2019); PMRJ (2016).

Da totalidade dos recursos levantados, cerca de 81% foram destinados a investimentos para a construção de novas infraestruturas de transporte público coletivo ou para melhorias de sistemas existentes, tendo sido eles aplicados nos modos ferroviário, metroviário, VLT e em sistemas estruturantes de ônibus (corredor e BRT). Em relação ao sistema ferroviário, os investimentos realizados não resultaram em incrementos da rede infraestrutural para além da abertura de uma única estação (Corte 8) no ramal Saracuruna, no município de Duque de Caxias, de modo que a malha se manteve com cerca de 270 km de extensão. De forma geral, os recursos empregados foram distribuídos ao longo dos ramais existentes e estiveram voltados sobretudo para a promoção de melhorias operacionais e de conforto, como reforma e instalação de ar condicionado nos veículos, modernização de estações, troca do sistema de sinalização, dentre outras manutenções menores.

A combinação entre a condição rígida da rede ferroviária e a ocupação ainda menos adensada nas extremidades dos ramais representa uma situação propícia para que a expansão da forma espacial ainda possa ser orientada pelos eixos ferroviários. Dentre os municípios metropolitanos atendidos pelo sistema de trens, aqueles que apresentaram maior crescimento demográfico entre 2000 e 2010 foram os mais distantes do núcleo metropolitano: Guapimirim, Japeri, Queimados e Magé. Ademais, os movimentos tendenciais que indicam um processo de reconfiguração da centralidade metropolitana, como argumentado por Silva (2017),



têm em Duque de Caxias e Nova Iguaçu dois de seus epicentros, o que pode favorecer o movimento socioespacial nesse sentido.

No entanto, a operação deficitária do serviço de trem, a força econômica e política das empresas de ônibus e a facilitação da compra de veículos individuais podem, por outro lado, constituírem barreiras a esse processo. Como indicado na figura 1, os municípios da Baixada Fluminense, Oeste e Leste metropolitano seguiram praticamente apartados do último ciclo de investimentos em transporte, à exceção do Corredor Transoceânica, circunscrito a Niterói, e do Arco Metropolitano, cujo caráter de utilidade, entretanto, não se volta às necessidades de deslocamento cotidiano.

Quanto ao investimento na expansão do sistema metroviário, o caráter de rede por adição sequencial é, por natureza, evidente. Logo no início do período analisado ocorreu a expansão da Linha 1 desde a estação Siqueira Campos, em Copacabana, até o início do bairro Ipanema (estação General Osório). Posteriormente, inaugurou-se a estação Uruguai, na Tijuca, na extremidade oposta dessa mesma linha. Por fim, foi implantada a Linha 4 entre Ipanema e a Barra da Tijuca, complementando a ligação metroviária ao longo do eixo de mais alta renda da área metropolitana, entendendo-o no sentido de uma “região geral” que expressa a macrossegregação no espaço urbanizado (VILLAÇA, 1998).

Nesses dois casos, a infraestrutura metroviária implantada não veio a proporcionar maior capilaridade à movimentação das pessoas, posto que praticamente se justapõe aos principais eixos viários que articulam as áreas pelas quais atravessa, não estabelecendo integração transversal com outras redes de transporte de massa. O resultado desses investimentos concretiza uma linha metroviária contínua desde a Barra da Tijuca até o centro da capital, articulando a maioria dos bairros de maior concentração de renda do município, bem como as áreas cujos preços médios dos imóveis residenciais são mais elevados (FAULHABER; SIQUEIRA, 2019).

Nesse sentido, enquanto objetos físicos, não se tratam de investimentos que alteram a estrutura urbana. Também não ampliam espacialmente as opções de movimentação dos sujeitos pelo conjunto urbano, mas sim reforçam elos geográficos, econômicos e políticos historicamente reproduzidos. São infraestruturas cujo caráter de utilidade se volta para a facilitação e aceleração dos fluxos entre as áreas de moradia de mais alta renda e o núcleo concentrador dos empregos, diante de um contexto em que o nível de congestão viária se (re)afirmava como uma barreira aos processos de reprodução social e de consumo “dos mesmos” (SILVA *et al.*, 2016).

No âmbito dos investimentos realizados em transporte sobre trilhos ainda se destaca a implantação do VLT Carioca, na zona central e portuária do município do Rio de Janeiro, o qual canalizou 7,8% do total de recursos contratados na RMRJ e 9,6% da totalidade direcionada ao transporte público coletivo. Esse



empreendimento, administrado por consórcio constituído por seis empresas privadas, se soma às intervenções da Operação Urbana Consorciada (OUC) do Porto Maravilha, no sentido de promover uma profunda transformação na área portuária e cujas obras foram realizadas por meio da maior parceria público-privada do país (SANTOS JR., 2015). O VLT, ainda que condensado em uma área restrita, perpassa por importantes nós de transporte, estabelecendo proximidade física com a estação de barcas da Praça XV, o aeroporto Santos Dumont, o terminal rodoviário Novo Rio, a estação de trem Central e duas estações de metrô, muito embora a integração intermodal seja limitada.

O empreendimento concretiza a inclusão de uma nova modalidade de transporte na capital que vem a contribuir para a redefinição da imagem da área onde se insere, sendo associado a um modelo de mobilidade sustentável que se harmoniza com o deslocamento de pedestres e ciclistas (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2015b). No entanto, o mesmo documento municipal que expõe essa perspectiva, afirma também que as intervenções do Porto Maravilha incluem a construção e a restauração de 70 quilômetros de vias, além de quatro túneis, incluindo o maior do Estado do Rio de Janeiro. Os investimentos em melhorias viárias gerais dessa área se inserem no âmbito da OUC Porto Maravilha, que não integra essa análise, embora saiba-se que somente este maior túnel e parte da via expressa a ele conectado, ambos contratados junto ao BNDES, apresentaram custo relativo por quilômetro superior ao do VLT, sendo a sua operação também concessionada a operador privado.

Nesse sentido, mais que um elemento promotor de inflexão no padrão de deslocamento da área, como sugere a retórica da mobilidade sustentável, o VLT parece constituir um componente do projeto de elitização da zona central e portuária, intitulado de “renovação”, que veio a servir fluxos de negócio e turismo até então alheios àquela espacialidade, guardando relações com os movimentos de renovação da área central do início do século XX.

Além disso, parte expressiva das remoções de famílias realizadas entre 2009 e 2014 na cidade do Rio de Janeiro, sob a alegação de viabilizar intervenções de utilidade pública, se concentrou ao longo dos eixos dos investimentos de transportes, sendo significativa a concentração dos casos na zona portuária (FAULHABER; SIQUEIRA, 2019). Afora aqueles diretamente removidos, deve-se considerar também as forças indiretas de expulsão de moradores de baixa renda diante do processo de valorização do solo urbano prospectado no âmbito da OUC. Dessa forma, embora a infraestrutura implantada para a operação do VLT, enquanto objeto físico, não constitua um eixo indutor da dilatação do espaço, pode-se também percebê-la como um vetor de alavancagem de destituição de direitos, dentre eles o da moradia, que potencialmente conduzem à dilatação da forma urbana, na medida em que integra um amplo projeto de destruição criativa que subjugam as dinâmicas sociais pré-existentes. Afinal, ao reforçar a hierarquização do espaço e a centralidade do núcleo urbano da



capital a partir de um projeto socialmente homogeneizante e segregador, aciona-se movimentos socioespaciais centrípetos e centrífugos que transcendem a escala local.

No caso dos investimentos realizados em sistemas de transporte coletivo por ônibus (BRTs e corredores), pode-se percebê-los, em um primeiro momento, como uma evolução funcional da infraestrutura rodoviária pré-existente, adaptando-a ao modo coletivo, posto que não há, explicitamente, um “transbordamento das margens” a partir da extensão da malha viária. Os eixos sobre os quais foram (ou estão sendo) implantados tais empreendimentos já existiam previamente, embora com características qualitativas e dimensionais distintas. Entretanto, como destaca o próprio Plano Estratégico 2013-2016 da Prefeitura do Rio de Janeiro, a esses empreendimentos se associam obras de alargamento e construção de vias, túneis, pontes e viadutos, de modo que é possível concebê-los como investimentos de natureza híbrida no que tange ao modo de transporte a que se direcionam (e por conseguinte ao público-alvo), o que traduz uma das dimensões de ambiguidade que caracterizam as infraestruturas.

Além disso, boa parte desses empreendimentos, sobretudo o TransOeste, a TransOlímpica e a TransOceânica (em Niterói), se insere em interstícios menos adensados dos dois municípios mais ricos do conjunto metropolitano, que ao mesmo tempo constituem eixos de maior concentração de renda tanto dentro de seus limites quanto na RMRJ. Nesse sentido, pode-se percebê-los como infraestruturas potencialmente norteadoras da dilatação da forma espacial, que se somam à rede existente menos como objetos de promoção da mobilidade ampla dos sujeitos no espaço ou da constituição de elos socioespaciais e mais como instrumentos de suporte e propulsão da mobilidade geográfica (e desigual) do capital.

O BRT TransBrasil (em construção) e parte do TransCarioca se inserem em áreas um pouco mais adensadas, especialmente o primeiro, perpassando por amplos trechos de ocupação de baixa renda. O traçado de ambos intercepta mais de um ramal da rede ferroviária, bem como a Linha 2 do metrô, o que potencialmente pode ampliar a motilidade dos sujeitos. No entanto, como demonstra a análise de Pereira (2019), tal inserção não prescinde de efeitos distributivos adversos, uma vez que à provisão da infraestrutura de transporte coletivo de massa, soma-se a operação do serviço e a sua integração com redes alimentadoras de modo a garantir a efetiva ampliação do acesso da população às diferentes atividades distribuídas no espaço.

No caso do BRT TransCarioca, o trabalho de Pereira (2019) demonstra que o processo de racionalização do serviço de ônibus que transcorreu a partir de 2014 - cuja ação foi divulgada pela prefeitura como uma medida de caráter sustentável - veio a impactar negativamente o acesso médio a escolas, empregos e unidades de saúde de alta complexidade na área de influência do empreendimento, sendo que para os mais pobres a perda de acessibilidade se deu em níveis mais elevados.



Já em relação ao TransBrasil, as projeções de Pereira (2019) apontam para um iminente maior ganho de acessibilidade aos locais de emprego para os grupos de baixa renda do que o constatado para o TransCarioca. Isso porque, na medida em que o potencial de capilaridade a partir desses empreendimentos encontra-se comprometido, diante da redução dos serviços alimentadores, o benefício dos fluxos por eles mediados tende a ser concentrado apenas nas imediações de suas estações, desde que essas apresentem usos que atendam às necessidades de seus usuários, o que a análise desse autor indicou não ser uma realidade para a maior parte do trajeto do BRT TransCarioca.

Por outro lado, o eixo deste BRT conecta, a partir de suas extremidades, o aeroporto internacional do Rio de Janeiro a uma das áreas da metrópole com a maior concentração relativa de pessoas de alta renda (Barra da Tijuca), tal qual o fizera a Linha Amarela, na segunda metade da década de 1990. Essa característica, somada ao fato de o corredor possuir, por ora, pouco potencial de promoção de articulação entre pessoas e o espaço por ele ocupado, diante da baixa acessibilidade proporcionada, conduz ao entendimento de que a lógica funcional nele inculcida diz respeito, em grande medida, à facilitação de fluxos de negócio e turismo entre esses dois polos, bem como de viabilização da expansão imobiliária.

O BRT TransCarioca também se destaca como um eixo em que grande parte das remoções realizadas entre 2009 e 2014 estiveram concentradas, o que confere ao empreendimento mais um atributo que o revela como um potencial promotor de inequidades socioespaciais e, eventualmente, de processos de suburbanização.

CONCLUSÕES

O objetivo deste artigo foi analisar o ciclo recente de investimentos em infraestrutura de transporte urbano, tendo como estudo de caso a RMRJ. A maioria dos investimentos nessa região vieram de linhas federais de apoio à infraestrutura, expressando a importância da retomada do papel do governo federal nesse setor. Entretanto, a redução das desigualdades e a promoção de inclusão social não foi prioridade desse apoio financeiro.

No caso da RMRJ, foi constatado o alto nível de concentração dos investimentos em transporte terrestre no município do Rio de Janeiro, especialmente quando se trata daqueles destinados a sistemas de TPC. A capital fluminense aglutinou, sozinha, cerca de 94% dos recursos desse tipo investidos na RMRJ.

Do mesmo modo, demonstrou-se que dentre os investimentos previstos para a RMRJ nesse período, não chegaram a ser contratados recursos para a realização de importantes projetos em municípios fora do núcleo metropolitano, tais como Niterói, São Gonçalo, Nova Iguaçu e Petrópolis.



No caso dos sistemas de ônibus, o único investimento contratado fora da capital ocorreu em Niterói. Já nos investimentos em transportes sobre trilhos, não foram contratadas propostas destinadas aos dois municípios mais populosos da RMRJ depois da capital: projetos da Linha 3 do sistema metroviário em São Gonçalo e o aeromóvel em Nova Iguaçu.

É notória, portanto, a ausência de investimento na diversificação da oferta de transporte público nos demais municípios metropolitanos ou na promoção de maior capilaridade da rede de circulação existente nos mesmos de modo a ampliar a capacidade de movimentação dos sujeitos no espaço. Por outro lado, investimentos tais como o do metrô promovem a valorização imobiliária das áreas sob sua influência, fortalecendo a sua elitização e, por conseguinte, o processo de segregação socioespacial e hierarquização do espaço metropolitano.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Legados de megaeventos esportivos**. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.
- BRASIL. **Matriz de Responsabilidades – COPA 2014**. Brasília: Ministério do Esporte, 2014.
- BRASIL. **Relatório de prestação de contas final referente à Copa das Confederações FIFA 2013 e à Copa do Mundo FIFA 2014**. Brasília: Governo Federal, 2017.
- BRASIL. **Matriz de Responsabilidades - Olimpíadas 2016**. Brasília: Ministério do Esporte, 2017b.
- BRASIL. **Coletânea de Balanços do PAC**. Brasília: Governo Federal, 2018.
- CAMARA METROPOLITANA. **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro - Tomo I**. Rio de Janeiro: Câmara Metropolitana de Integração Governamental, 2017.
- CANDIDO, D. As transformações espaciais resultantes da inserção de redes técnicas em São Gonçalo: o Sistema UHOS (Ultra Heavy Over Size) e a sua refuncionalização com o projeto Cidade da Pesca. **Espaço e Economia** (Online), n. 15, p. 1-21, 2019.
- FAULHABER, L.; SIQUEIRA, H. Grupos econômicos e acumulação urbana na cidade do Rio de Janeiro: Odebrecht e Carvalho Hosken. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 21, n.3, p. 586-604, 2019.
- FIX, M.; PEREIRA, A.L.S. A metrópole brasileira nas políticas públicas setoriais. In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. (eds.). **Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano**. 1. ed. Brasília: Ipea, 2013. p. 259-290.
- GERJ. **Plano Diretor do Arco Metropolitano**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2011.
- GRAHAM, S.; MARVIN, S. **Splintering Urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition**. 1. ed. London: Routledge, 2001. 512p.
- LUFT, R. M. Planejamento e financiamento da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Geo UERJ**, 36, e48415, p. 1-17, 2020.
- MARICATO, E. Metrôpoles desgovernadas. **Estudos Avançados**, v. 25, p. 7-22, 2011.
- OLIVEIRA, F. J. G.; OLIVEIRA, L. D. Circuitos espaciais da produção e a economia do petróleo no estado do Rio de Janeiro: as transformações territoriais por ação dos níveis superiores da economia. **Revista GeoUECE**, v. 9, n.16, p. 9-32, 2020.
- PEREIRA, R. H. M. Justiça distributiva e equidade no transporte: legado dos megaeventos e desigualdades de acesso a oportunidades no Rio de Janeiro. *Texto para Discussão*, 2464. Brasília: Ipea, 2019.



PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Evolução da ocupação e uso do solo 2014-2016**. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro-SMU, 2016.

ROLNIK, R. Democracia no fio da navalha: limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de reforma urbana no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 11, n. 2, p. 31–50, 2009.

SANTOS JR., O. A. Políticas públicas, arenas e atores sociais: o Fórum Nacional de Reforma Urbana e a agenda pelo direito à cidade. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. 13, 2009, Florianópolis. ANAIS [...] Florianópolis: ANPUR, 2009. p. 455-468.

SANTOS JR., O. A. Governança empreendedorista: a modernização neoliberal. In: RIBEIRO, L. C. Q. (ed.). **Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015. 580p. p. 453-483.

SILVA, J. S. *et al.* Um olhar possível sobre o conceito de mobilidade e os casos da favela da maré e do complexo do alemão. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (eds.). **Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. 1. ed. Brasília: Ipea/ITDP, 2016. 326p. p. 181–204.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1998. 353p.