

Editor

Mauro Kleiman

Publicação On-line

Bimestral

Comitê Editorial

- Mauro Kleiman (Prof. Dr. IPPUR UFRJ)
- Márcia Oliveira Kauffmann Leivas (Dra. em Planejamento Urbano e Regional)
- Maria Alice Chaves Nunes Costa (Dra. em Planejamento Urbano e Regional) - UFF
- Viviani de Moraes Freitas Ribeiro (Dra. Planejamento Urbano e Regional IPPUR/UFRJ)
 - Luciene Pimentel da Silva (Profa. Dra. – UERJ)
 - Hermes Magalhães Tavares (Prof. Dr. IPPUR UFRJ)
- Hugo Pinto (Prof. Dr. Universidade de Coimbra e Universidade de Algarve – Portugal)
IPPUR / UFRJ
Apoio CNPq

LABORATÓRIO REDES URBANAS

LABORATÓRIO DAS REGIÕES METROPOLITANAS

Coordenador Mauro Kleiman

Equipe

Alice Pina, Ana Lucia Rios, Dayana Rosa, Fernanda de Carvalho, Flávia Casciano Vasconcelos, Gabriela Mesquita Ramalho dos Santos, Letícia Quitanilha da Silveira, Rhayssa Belloti, Silvana Ferreira, Thamires de Lima Silva, Vanessa Gonçalves

Pesquisadores associados

Audrey Seon, Humberto Ferreira da Silva, Márcia Oliveira Kauffmann Leivas, Maria Alice Chaves Nunes Costa, Viviani de Moraes Freitas Ribeiro, Vinícius Fernandes da Silva, Pricila Loretti Tavares.

ÍNDICE

Exclusão socioespacial, acessibilidade e mobilidade: notas para uma análise da Região Metropolitana do Rio de Janeiro pela ótica do sistema de transportes, no contexto dos grandes eventos esportivos

Eduardo Pontes.....p.3

Exclusão socioespacial, acessibilidade e mobilidade: notas para uma análise da Região Metropolitana do Rio de Janeiro pela ótica do sistema de transportes, no contexto dos grandes eventos esportivos

Eduardo Pontes

Economista, pós graduado em Administração pelo IBMEC, mestre e doutorando em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ

Resumo

Consideramos que situações de exclusão socioespacial podem ser agravadas pela manutenção de condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos de consumo coletivos. observamos, ainda, que tais situações possam ser agravadas pelas remoções de parte da população residente nas áreas centrais para as áreas periféricas, pertencentes à Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), motivadas pelas obras dos grandes eventos esportivos. Nosso objetivo, neste ensaio, é investigar em que medida um dos meios de consumo coletivo mais importantes, o sistema de transportes, se apresenta como o principal componente que permite aumentar ou diminuir tais situações.

Palavras-chave: Transporte público. Acessibilidade. Exclusão socioespacial. Remoção. Periferia.

Abstract

Sociospatial exclusion situations can be exacerbated by inadequate maintenance of equipment and access to the means of collective consumption. It is, further, that such situations can be exacerbated by removal of the resident population in the capital to outlying areas in the metropolitan region of Rio de Janeiro, motivated by the works of the great sporting events. Despite the fact, that public policies, especially the pricing of public transport, seems to be insufficient for a proper "inclusion of the excluded". Our goal is to investigate to what extent one of the most important means of collective consumption - transport system - is presented as a major component that allows intensify or mitigate such situations mentioned above, in the urban space of the metropolitan area of Rio de Janeiro (RMRJ).

Keywords: Public transportation. Accessibility. Sociospatial exclusion. Removal. Periphery.

Introdução

Nosso objeto de investigação nesse estudo é a mobilidade espacial associada à acessibilidade que, por sua vez, está relacionada à desigualdade socioespacial que se dá pelo meio de transporte e pelo local de residência. Elegemos como recorte espacial a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), justificado pelo fato de que foi nesta metrópole que nas últimas décadas do século XX os processos de involução metropolitana¹ e intrametropolitana² ocorreram com maior intensidade no país, ocasionando a saída de indústrias para outras regiões; o deslocamento do eixo financeiro do Rio de Janeiro para São Paulo, o empobrecimento da população, o aumento das distâncias econômicas e sociais, a concentração de renda, a segregação e exclusão sociais, e a precarização nas condições de vida e de trabalho. A escolha do espaço temporal, compreendido entre as décadas de 1980 e 2010, justifica-se por ter sido um período de grandes transformações no País, nos campos político, social, econômico e tecnológico, num contexto inicial pós-governo militar com Estado centralizador/planejador. Num segundo momento, pela retomada de um Estado democrático, porém, com graves problemas econômicos, elevadas dívidas públicas, altas taxas inflacionárias e afundado em uma forte crise moral. E por fim, em um terceiro momento, marcado pela aparente retomada do crescimento econômico que trouxe importantes conseqüências para a RMRJ. Nesse contexto, a relevância metodológica desse trabalho está no subsídio ao necessário processo de reorganização da utilização do espaço metropolitano e ao planejamento e investimento nos sistemas de transporte urbano de menor

¹ A Involução metropolitana, conceito proposto por Santos (1993) para apontar as questões relativas ao grande número de pobres urbanos, criando bases culturais nas metrópoles, vicejando formas econômicas menos modernas, dotadas de menor dinamismo e com menor peso na contabilidade estatística do crescimento econômico. Na sua conclusão, a involução metropolitana pode ser constatada por meio de três indicadores: 1) o PIB cresce menos nas metrópoles que no país como um todo; 2) há percentual de ocupações que remuneram menos, mas empregam mais; e 3) certos índices de qualidade de vida são maiores no interior do que nas metrópoles. Para concluir Santos chama a atenção ao fato que a metrópole continua a ser o pólo econômico do país e que no seu formato produzido pela modernização excludente, criando cidades fragmentadas e corporativas, a metrópole continua a ser o centro de abrigo da pobreza. (RIBEIRO; SILVA; VIEIRA, 1995).

² A Involução intrametropolitana, conceito proposto por Ribeiro, A.C.T (1991) refere-se a redução de possibilidades tradicionais de sobrevivência dos pobres no interior da metrópole. Esta redução é reconhecida através de indicadores de segregação e exclusão sociais. Portanto, reflete diferenças sociais, econômicas e políticas em relação ao acesso e à satisfação das demandas básicas da população pobre. Como forma de apreender as dimensões desse processo os indicadores de renda, instrução, inserção nas atividades produtivas, infraestrutura urbana e domiciliar espelham diferenças sociais, econômicas e políticas. A involução intrametropolitana está, então, associada aos aumentos das distâncias sociais e econômicas existentes no conjunto da população metropolitana, a partir dos anos 80 Ribeiro, A.C.T (1991).

impacto à rede viária, propiciando aos órgãos gestores uma maior compreensão acerca das características, demandas e problemas referentes à acessibilidade/mobilidade metropolitana, o que poderá favorecer o processo de desenvolvimento e inserção de populações e espaços urbanos dispersos no contexto socioeconômico da RMRJ.

Partimos do pressuposto que a acessibilidade é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte, e que se constitui num importante indicador de exclusão social ao lado da mobilidade, da habitação, da educação e da renda. A acessibilidade ou a falta dela, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a condição de exclusão/inclusão socioespacial, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades econômicas. Entendemos que como resultado do descompasso entre o avanço da urbanização e a incapacidade dos poderes públicos em processarem adequadamente a demanda por transporte na RMRJ verifica-se a reprodução de precariedades na provisão de acessibilidade e mobilidade urbana. E que a precariedade da acessibilidade e mobilidade urbana reside tanto na deficiência da capacidade instalada, quanto na ineficiência da operação dos serviços ou mesmo pela ineficácia dos padrões de uso e ocupação do solo urbano, fatos que contribuem para o agravamento das situações de vulnerabilidade social³.

Para desenvolver nossa questão partimos de uma reflexão analítica levando em consideração que o objeto de estudo está inserido no modo de produção capitalista. A análise parte, assim, da assertiva de que as redes de infraestrutura urbana, especificamente, a rede viária, servem a uma lógica, e que o sistema de transportes está inserido neste contexto e serve a esta lógica que é o da (re)produção capitalista.

Partimos da premissa que a exclusão socioespacial⁴ é agravada pela manutenção de condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos

³ Refere-se a indivíduo ou grupos de indivíduos fragilizados que se encontram em condições precárias de moradia e saneamento, não possuem emprego, etc. A pessoa que está nessa situação torna-se um excluído, o que ocorre quando indivíduos são impossibilitados de partilhar os bens e recursos oferecidos pela sociedade, fazendo com que essa pessoa seja abandonada e expulsa dos espaços da sociedade.

⁴ Se olharmos, por exemplo, para a moradia, as vantagens de se morar em um lugar ou outro são fundamentais. Isso é determinado principalmente pelo acesso aos meios de

de consumo coletivos⁵. O sistema de transportes, um dos principais meios de consumo coletivo, pode aumentar ou diminuir tal assertiva. Consideramos, ainda, que tal situação pode ser agravada pela remoção de parte da população para áreas periféricas da cidade por força das intervenções urbanísticas de infraestrutura com o discurso de aumento da mobilidade e acessibilidade, do aumento de leitos para fins de hospedagem e, da construção de instalações esportivas, necessárias para a efetivação dos grandes eventos esportivos que serão realizados na cidade do Rio de Janeiro nos próximos quatro anos. Em que pese o fato de que as políticas públicas, notadamente, a de tarifação do transporte público⁶, com a “promessa” de *inclusão dos excluídos*⁷ parece não ser suficiente em alcançar o objetivo de dar acesso à área central, a essa população residente em áreas periféricas da cidade.

A estruturação do espaço urbano, a segregação socioespacial e o papel do Estado

Para início das análises consideramos importante o entendimento do papel desempenhado pelo Estado na estruturação do espaço urbano.

A estrutura da RMRJ, caracterizada pela tendência a um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, não se deve apenas às forças de mercado, mas, ao papel desempenhado pelo Estado, seja pela criação de condições materiais que favorecem o aparecimento desse modelo, seja mediante o estabelecimento de políticas de regulação de conflitos entre o capital e o trabalho, que acabam sendo benéficas àquele em detrimento deste. Entendemos, ainda, que o alto grau de estratificação social do espaço metropolitano do Rio de Janeiro é

consumo coletivos, os quais por sua vez tendem a privilegiar determinadas localizações, que, dessa forma, terão maior possibilidade de interações espaciais (CORRÊA, 1997).

⁵ Tomando-se como referência a teoria marxista, Lojkine (1981) e Preteceille (1983) construíram um conceito na tentativa de explicar a condição das infraestruturas, dos equipamentos e dos serviços urbanos como objetos que foram tomados por mercadorias. Esse conceito foi denominado por Lojkine de meios de consumo coletivos, que são: os objetos urbanos inerentes ao processo de produção do espaço urbano, tomados na dimensão da coletividade.

⁶ Criado em 2009, o Bilhete Único RJ permite que o usuário viaje em até dois meios de transportes diferentes, em até duas horas e meia, desde que um deles faça a integração entre municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Em <http://www.riobilheteunico.rj.gov.br/>, página visitada em 17/11/2012.

⁷ Conceito citado por Leitão (2010, p.211) que resumidamente diz que há uma eficiente rede de transporte público para a região metropolitana de Curitiba-PR com uma tarifação única, com a ideia de trazer os mais pobres da periferia para a cidade para que tenham acesso aos equipamentos de consumo coletivos (serviços públicos em geral) e empregos.

expressão de um processo de segregação das classes populares que vem se desenvolvendo há tempo (ABREU, 1997).

Dessa forma, o modelo segregador do espaço carioca teria sido estruturado, principalmente, a partir dos interesses do capital, sendo legitimado e consolidado (in)diretamente pelo Estado, que não seria um agente neutro, atuando em benefício de toda a sociedade, teria se aliado através do tempo a diferentes unidades do capital, expressando os seus interesses e legitimando suas ações precursoras. Além disso, haveria uma relação direta entre a crescente estratificação social do espaço que se denomina Região Metropolitana e o estabelecimento de determinadas políticas públicas. Os padrões dessa distribuição das classes sociais teriam sido influenciados pelo Estado, tanto por suas ações quanto por suas omissões. Essas políticas, assim, seriam representativas dos momentos de organização social em que foram elaboradas, a partir da intervenção do poder público (PONTES, 2012, p.69).

Olhar a questão do isolamento socioeconômico e espacial das camadas menos favorecidas na metrópole significa compreendê-la em relação ao acesso às oportunidades materiais e imateriais e à produção e circulação da riqueza. Afinal, o direito à cidade é usufruir social, cultural e economicamente dela como obra coletiva e desfrutar da urbanidade que a mesma pode e deve proporcionar (LOURENÇO, 2006).

A produção da metrópole capitalista periférica

Pode-se dizer que, nos últimos anos, foram traçados dois grandes ideais de cidade: um deles seria o modelo de cidade que busca a gestão participativa e democrática; e o modelo apoiado na ideologia (neo)liberal, que atribui à cidade um papel de protagonista, cujo exemplo pode ser encontrado no Planejamento Estratégico⁸ como o formulado para a cidade do Rio de Janeiro (GRAZIA, 1993; RIBEIRO, 2000).

Constatam-se, hoje, diferentes mecanismos políticos e de ordenamento do espaço urbano que contribuem para agravar o isolamento social e o não acesso dos mais pobres às oportunidades oferecidas pela cidade. As metrópoles

⁸ Segundo este modelo, as cidades devem tornar-se competitivas, desenvolver seus potenciais e pôr economicamente à frente de outras (CASTELLS; BORJA, 1996). Quanto mais oferecer ao capital (subsídio ou alteração da legislação trabalhista e urbanística), mais capacidade terá de atração de investimentos estrangeiros (redes hoteleiras, firmas de telecomunicação, investimentos em infraestrutura para transações comerciais e financeiras, ou oferta de transporte, energia e segurança). Desse modo, poderão sediar grandes eventos internacionais. (LOURENÇO, 2006).

atualmente concentram parte das riquezas, do poder econômico, dos capitais, do processo de acumulação e das atividades estratégicas. Da mesma forma que concentram as categorias sociais mais abastadas e os empregos mais qualificados e desejados, são nas metrópoles que se encontram as maiores desigualdades sociais, abrigando simultaneamente o melhor e o pior da sociedade contemporânea (MOURA, 2001, p. 109).

Neste contexto, indicamos o conceito de *involução metropolitana*⁹ proposto por Milton Santos (1994) para apontar a tendência ao esgotamento das históricas centralização e concentração de atividades econômicas e de comando político no universo urbano-metropolitano do País. Em conexão com este, foi proposto o conceito de *involução intrametropolitana*¹⁰ para indicar as consequências sociais da redução da desconcentração das atividades econômicas nas metrópoles, incluindo a atual disputa por novos papéis hegemônicos¹¹. Esta disputa tem implicado em redistribuição socioespacial das oportunidades econômicas num novo perfil de segmentações internas às classes sociais – e na radicalização de anteriores processos de segregação espacial. Nesse sentido, encontraríamos na escala intrametropolitana tendências mais fortes à guetificação e à gentrificação e, ainda, à quebra de tradicionais relações entre desiguais, associadas ao mercado informal de trabalho (LOURENÇO, 2006; JARDIM, 2001).

A involução intrametropolitana se expressaria não apenas pela subordinação de antigos setores hegemônicos da economia às novas condições da eficiência e eficácia capitalistas, impostas pelas relações externas de mercado mantidas pelo País, mas, sobretudo, pela possível redução de tradicionais possibilidades de sobrevivência dos pobres. Estas possibilidades explicariam o fato, observado por Milton Santos, da metrópole abrigar a pobreza sem que sejam observadas contínuas explosões sociais (RIBEIRO; SILVA; VIEIRA, 1995).

⁹ De acordo com Santos (1993), o processo de involução metropolitana acontece quando passam a crescer apenas algumas grandes cidades e cidades médias criando um “exército industrial de reserva de lugares”, com a proliferação de uma grande quantidade de lugares propícios ao exercício dos capitais hegemônicos, permitindo a fragmentação do território e uma nova divisão social e territorial do trabalho (MARQUES, 2007).

¹⁰ Proposto por Ana Clara Torres Ribeiro, Cátia Antonia da Silva e Hernani de Moraes Vieira (RIBEIRO; SILVA; VIEIRA, 1995).

¹¹ Observa-se a desconcentração das atividades econômicas, porém, não a descentralização do controle desta atividade. Houve uma mudança ao nível da atividade econômica pontificando, definitivamente, os serviços; o que não significa que, apesar da maior descontração das atividades produtivas e até mesmo dos serviços, para não falar do setor industrial, que tenha havido descentralização dos centros decisórios.

A existência simultânea entre segmentos do mercado de trabalho “permitida” pela metrópole é favorável à instalação de mecanismos inferiores de geração de renda. Porém, a nova dinâmica intrametropolitana indica que a reprodução deste mecanismo está cada vez mais limitada devido à perda de papéis historicamente desempenhados pelas metrópoles do País.

De acordo com Lourenço (2006, p. 26),

(...) as atuais condições hegemônicas da produção, financeiras e culturais, podem ampliar ainda mais as desigualdades sociais que marcam a urbanização do País, na medida em que o acesso as infraestruturas básicas já não garante a integração social à totalidade das condições necessárias à vida urbana. Estas tendências, como observam Ana Clara Torres Ribeiro et al. (1995) [sic], contribuiriam para produzir afastamentos entre modos e estilos de vida, explorados pelo marketing econômico e político, com fortes rebatimentos no acesso aos recursos públicos: tendências que manifestam-se em crescentes barreiras econômicas e físicas à circulação urbana, pelo custo e baixa qualidade do transporte coletivo, o uso privado de áreas públicas e o fechamento da malha urbana pelas estratégias de segurança privada e valorização imobiliária” (LOURENÇO, 2006, p. 26).

No caso do Rio de Janeiro, as involuções metropolitanas e intrametropolitana tenderiam a adquirir duas faces mais diretamente relacionadas à reprodução social: aumento da segregação socioespacial e homogeneização do processo de empobrecimento e, conseqüentemente a precarização de parte do território urbano e metropolitano (PONTES, 2012, p.64).

Breve relato sobre a evolução da forma urbana carioca pela ótica da estrutura viária

Resumidamente, os fatores que determinaram a priorização do sistema viário na RMRJ eram múltiplos e se articulavam. Partindo do geral para o particular, tínhamos inicialmente, uma estrutura viária na cidade antes de 1938 contraditória com as novas necessidades de reprodução do capital, em termos mais amplos, e com aquelas dos capitais (incorporador e empreiteiro) que tinham no urbano seu objeto de lucro.

A cidade, assim, se organizava por meio de uma estrutura viária que atendia determinadas funções comerciais e exportadoras e de sede da administração do

País, que com a urbanização industrial começava a colocar entraves às lógicas, tanto macro como micro-econômicas. Prevaleceu a necessidade de circulação cada vez mais rápida de mercadorias, serviços e força de trabalho em geral, com ligações que vencessem dificuldades existentes (fosse de estrutura viária, fosse de condicionantes físicos) entre os diferentes subcentros em consolidação na cidade, o centro de negócios e varejos, os bairros em geral e com a periferia e restante do País. A nova rede viária apareceu, então, como necessidade de ampliar e articular opções diferenciadas de reprodução dos capitais (KLEIMAN, 1996).

Torna-se evidente, em primeiro lugar, uma separação entre a “cidade-das-redes” e a “cidade-fora-das-redes”. Na primeira, são objetos de contínuos investimentos em infraestrutura a zona Sul e partes da zona Norte com camadas de renda mais alta e de singulares investimentos os subcentros dos subúrbios e suas adjacências e áreas industriais, e na segunda, na qual se localizam os pobres, a ausência de ligação com as redes.

Construíram-se redes completas com nível satisfatório de serviços, constantemente renovadas e tecnicamente sofisticadas nas áreas em que havia um nexos aparente entre os interesses do capital imobiliário e a moradia de camadas de renda alta e média, situadas nas zonas da cidade com maior poder aquisitivo. Por outro lado, observou-se a ausência de redes completas, ou precárias, em áreas de residências de camadas de baixa renda, principalmente nos loteamentos e em favelas. Áreas, em princípio, sem interesse para o capital imobiliário que ficaram excluídas das redes durante mais de meio século, levando seus moradores à autoconstrução de infraestrutura.

A intensificação do processo de concentração de renda, viabilizada pela política econômica após 1964, levou, por outro lado, a dois outros efeitos significativos sobre a evolução da forma urbana carioca. Em primeiro lugar, resultou num processo de remoção de favelas dos locais mais valorizados da zona sul, para que aí, fossem construídas habitações de luxo (símbolos dessa mesma concentração) ou para que os morros fossem mantidos livres e desembaraçados, condição necessária para a sua venda, pela empresa imobiliária, como “áreas verdes”. Pôde-se então “expurgar” da zona sul grande parte dos pobres que ainda “teimavam” em residir lá, expurgo esse que foi bastante facilitado pela supressão de uma série de direitos civis pelos regimes militares (KLEIMAN, 1996).

Em segundo lugar, levou a um intenso processo de especulação imobiliária que, logrando êxito, determinou a expansão da parte rica da cidade em direção a

Barra da Tijuca, contando, para isso, com a ajuda decisiva do Estado que investiu grandes somas de dinheiro para que a Autoestrada Lagoa-Barra se concretizasse com a perfuração de vários túneis e a construção de pistas superpostas encravadas na rocha. Este se constitui, na verdade, no exemplo mais atual de toda uma ação parcial do poder público em benefício das classes de maior poder aquisitivo. A preparação pelo Estado, desta “nova” zona sul que surgia, em associação com o capital privado, vem reeditar, no fim do século XX, um comportamento antigo, já conhecido dos cariocas desde o século anterior.

Dessa forma, estamos diante da questão das forças presentes no processo urbano, com complexas relações e articulações entre o papel de infraestrutura urbana do Estado, dos capitais imobiliário e empreiteiro e da sociedade.

Presume-se, assim, que variando em forma e conteúdo, a atuação do Estado sobre a estrutura urbana do Rio de Janeiro, com o passar do tempo, pouco tenha diferido daquela que é verificada hoje. Em outras palavras, o Estado teria contribuído, de forma constante, para a criação do modelo espacial dicotômico que hoje caracteriza a metrópole fluminense. Entendemos, portanto, que as áreas metropolitanas brasileiras são uma das expressões espaciais mais bem acabadas da formação social brasileira e refletem a coerência e as contradições dos sistemas econômico, institucional e ideológico prevaletentes no País (PONTES, 2012, p.82).

Os movimentos pendulares como atributo ao processo de ocupação, estruturação e expansão da RMRJ

No espaço diferenciado e desigual da RMRJ vê-se a presença marcante do contraste social e da constituição de espaços fragmentados. Percebe-se isso nos modos como os grupos sociais resolvem a relação habitar-trabalhar, e as estratégias utilizadas, tornam-se diferenciadas, atingindo-os de modo distinto.

Os movimentos (deslocamentos) pendulares estão relacionados a um processo abrangente de ocupação, estruturação e expansão da RMRJ, onde as questões relacionadas à moradia e ao emprego colocam-se como importantes dimensões de análise para o entendimento do papel e das implicações desses deslocamentos (diários) no processo de configuração e estruturação da região metropolitana, resultando em dinamismos diferenciados. Tais deslocamentos estão, dessa forma, relacionados aos aspectos ligados à espacialização das atividades econômicas e aos locais de residência, criando uma configuração de

locais com funções distintas, interposto pelo acesso diferenciado a terra e pela divisão regional do trabalho metropolitano.

Em se tratando da mobilidade pendular ao se estudar a sua ocorrência na região metropolitana do Rio de Janeiro chegamos a algumas conclusões, especialmente se as relacionarmos com o processo de redistribuição populacional no âmbito dessa Região. Em um terço dos municípios da Região Metropolitana cerca de 50% dos habitantes, cuja residência anterior foi o município do Rio de Janeiro, continuavam trabalhando ou estudando na Capital, sendo que muitos desses municípios estavam entre aqueles que receberam os maiores contingentes populacionais da Capital durante a década de 1970. A pendularidade dependeria não somente das características socioeconômicas dos municípios de residência, mas também da sua distância em relação ao local de trabalho. Esses “migrantes pendulares” que eram em torno de 250 mil pessoas, correspondiam a 47% dos movimentos intrametropolitanos da década de 70 cuja origem foi o município do Rio de Janeiro. (PONTES, 2012, p.101).

De outra forma, isso sugere uma estreita relação da mobilidade pendular e do processo de redistribuição populacional vista no Rio de Janeiro nas últimas quatro décadas, de tal sorte que, a mobilidade pendular não pode ser completamente entendida se não associada a esse processo, que nos permite vislumbrar certa relação entre o processo de redistribuição populacional e o de metropolização de forma a integrar e coordenar os mais diversos fluxos (produção, mão de obra, consumo, capital etc.). Uma nova configuração é apontada numa análise dos processos de redistribuição demográfico-espacial, devido aos crescentes fluxos migratórios que, já na década de 1970, partiram da Região Metropolitana para o interior fluminense. Onde se vê a crescente urbanização e industrialização de cidades pequenas e médias, ganhando contornos de metropolização.

A análise do processo de migração intrametropolitana é importante, pois, este impulsiona a expansão, num processo “centrífugo” de redistribuição populacional a partir do Município sede em direção aos demais municípios da região metropolitana. Esse processo evidencia não apenas a perda de capacidade do Município sede de receber população, mas principalmente o crescimento maior dos municípios do seu entorno.

A localização das indústrias ao longo das principais rodovias da RMRJ, a expansão da urbanização dos municípios da região e a integração do mercado regional foram fatores decisivos na formação do espaço urbano-metropolitano e contribuíram para a relativa desconcentração populacional do Município sede,

em relação aos municípios vizinhos. A integração desse mercado de trabalho metropolitano possibilita o fenômeno do movimento pendular, que aliado à necessidade de buscar locais mais baratos para moradia, marca o cotidiano de grande número de trabalhadores. (BAENINGER, 2001).

Essa passagem evidencia a ligação entre a mobilidade pendular e a forte integração e interdependência que caracteriza as regiões metropolitanas. Desse modo, pode-se dizer que o crescimento da mobilidade pendular ocorreu mais em função da integração metropolitana do que da dispersão espacial das atividades, uma vez que esse processo possibilitou uma maior facilidade de deslocamento dos contingentes de mão de obra para seus destinos de trabalho.

Algumas considerações são tecidas por Cunha (1994) na relação entre a redistribuição populacional (especialmente a migração intrametropolitana) e o surgimento da mobilidade pendular. Segundo esse autor, o efeito e a importância da migração intrametropolitana podem ser percebidos sob diversos prismas e adquire uma função bastante clara na dinâmica regional seja esta demográfica, urbana ou socioeconômica a partir, tanto da participação do crescimento demográfico dos municípios, quanto do impacto na redistribuição espacial da população. Conseqüentemente, a desconcentração e expansão urbana têm papel decisivo na configuração do espaço metropolitano. Essa dinâmica não só reflete o distanciamento progressivo entre o lugar de moradia e o de trabalho, fruto da não coincidência dos padrões de distribuição da população e da atividade econômica e social dentro da Região Metropolitana, mas também elementos ligados à forte segregação espacial da população (CUNHA, 1994).

Isso ajuda a explicitar a relação entre a migração intrametropolitana e o espraiamento urbano em direção às áreas periféricas com o incremento e a distribuição dos fluxos de mobilidade pendular.

Os movimentos pendulares estão, desse modo, relacionados a um processo mais amplo de ocupação, estruturação e expansão da Região Metropolitana, em que a moradia e o emprego tornam-se importantes dimensões de análise para a compreensão do papel e das implicações desses deslocamentos diários no processo de configuração e estruturação da região metropolitana, resultando na configuração de locais com funções distintas, permeados pelo acesso diferenciado a terra e pela divisão regional do trabalho metropolitano. Assim, podemos ver que a problematização dos deslocamentos pendulares na RMRJ relaciona-se a aspectos ligados à produção social do espaço urbano, a

especialização das atividades econômicas e dos locais de moradia. (ÂNTICO, 1994).

Desta forma pode-se dizer que o ritmo de espraiamento da população na Região Metropolitana, favorecido pela migração interna, não guarda uma relação direta com a distribuição das atividades econômicas. De maneira, que a mobilidade pendular estaria ligada à expansão urbana e ao processo de transformação e incorporação de novas áreas urbanas em áreas metropolitanas. Apresentar-se em maior escala nas regiões metropolitanas é uma indicação de que a mobilidade pendular possui alguma relação com os processos que dão origem e orientam a lógica dessas regiões.

Exclusão social, segregação e pobreza

A exclusão apresenta-se com relativa frequência, embora contraditoriamente, como efeito de experiências de planejamento urbano, impulsionadas pela necessidade de se (re)criar cidades sob a égide da ordem, “da legalidade, da geometria, da higiene, enfim, da modernidade”. Essa noção de exclusão social ganhou notoriedade teórica e empírica nas últimas décadas do século passado¹², em decorrência das crescentes desigualdades socioespaciais relacionadas ao desenvolvimento e afirmação do capitalismo periférico (CARDOSO, 2007).

A exclusão social talvez seja mais facilmente identificável, na condição de realidade urbana (prática), do que propriamente enquanto conceito (ideologia). Não raro se encontrar na literatura técnico-acadêmica uma estreita relação entre os conceitos de exclusão social, pobreza e segregação urbana. Em certa medida, apresentados como sinônimos, o conceito social representado pelos vocábulos exclusão e pobreza faz com que sejam vinculados intimamente.

Embora a segregação urbana seja considerada moralmente negativa, pode representar situações resultantes de escolhas individuais ou coletivas, o que não desmente as afirmações de Castells (2000) em dizer que a segregação urbana é a expressão da “tendência à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade social entre elas” (CASTELLS, 2000, p. 203-204), podendo-se entender tal disparidade não só em

¹² O conceito ou a noção de exclusão tem sido amplamente utilizado como medida de desigualdade e segregação socioespacial (CASTELLS, 2000; GOTTDIENER, 1997; KOWARICK, 1979; LÉFÈBVRE, 1991) e como indicador para o planejamento de transportes (GOMIDE, 2003; RAIA JR., 2000; TORQUATO; SANTOS, 2004).

termos de diferença como também de hierarquia. Villaça (1998), de outro modo, duvida e relativiza essa suposta homogeneidade interna, considerando o processo de “favelização” em bairros nobres, como a segregação que se manifesta de forma voluntária ou involuntária, estando a primeira relacionada à iniciativa individual de buscar viver com indivíduos de sua classe social, como em condomínios fechados, por exemplo, e a segunda, associada à impossibilidade de um indivíduo ou família residir – ou continuar residindo – em um determinado local da cidade em função de razões variadas. Nesse caso, há uma forte tendência a que os segmentos de menor poder aquisitivo residam nas áreas periféricas das cidades, nas quais, em geral, o preço do solo é mais baixo. Pode-se estabelecer uma relação entre segregação, exclusão e pobreza, mas de maneira involuntária, “como a prática deliberada de relegar uma fração da população a áreas apartadas” (MENDONÇA, 2002, p. 8).

Maricato (1996) explica que a segregação não é somente a face mais relevante da exclusão social, mas parte ativa e importante dela. Menores oportunidades de emprego ou de profissionalização, maior contato com a violência, discriminação racial, contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, ao lazer, etc., somam-se à dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos. Ainda, segundo a Pesquisadora, a exclusão social não pode ser medida, mas caracterizada por indicadores – a informalidade, a ilegalidade, a pobreza, a baixa escolaridade, a irregularidade, o oficioso, a raça, o sexo, a origem e, sobretudo, a ausência da cidadania.

Segundo as observações de Cardoso (2007), deve-se estabelecer uma distinção no conceito entre pobreza e exclusão, pois, enquanto a pobreza refere-se à impossibilidade de obtenção de bens e serviços, a exclusão social está associada à impossibilidade de aquisição de elementos de ordem comportamental e social (o desemprego, a perda de identidade familiar e comunitária, a baixa renda, a restrita capacitação, a precarização da saúde, da habitação e do transporte, entre outros), bem como a diversas outras formas de violência, onde se inclui a insegurança. Castel (2000, p. 21-22), ao apontar que se de um lado “a exclusão se dá efetivamente pelo estado de todos os que se encontram fora dos circuitos vivos das trocas sociais”, por outro lado, alerta que o termo, em alguns momentos, pode ser relativizado. De acordo com o autor, exclusão também pode significar degradação e/ou vulnerabilidade em relação a um posicionamento anterior, situação esta que pode ou não sofrer interrupção.

Os indivíduos pertencentes às parcelas desfavorecidas da sociedade estão, dessa maneira, evidentemente, expostos a uma situação de risco e

vulnerabilidade. Cardoso (2007, p.27) ressalta que “a pobreza pode ser considerada sob cinco dimensões: rendimento/consumo, educação, saúde, seguridade e empregabilidade”. Seguindo a mesma linha de raciocínio, Kowarick (2000, p. 27), esclarece que “a condição de pobreza depende da ação simultânea de fatores como o grau de instrução, o nível de qualificação profissional e o montante de rendimentos”. Estas classificações, analisadas em conjunto, nos permitem considerar cada uma das instâncias que caracteriza a pobreza. Assim, cada qual pode se expressar de maneira acumulativa, uma incidindo sobre a outra, causando a pobreza ou fomentando sua existência.

Um desequilíbrio eventual em qualquer das dimensões da pobreza, ou seja, ficar desempregado, por exemplo, pode acarretar uma situação de exclusão social. Entretanto, um acesso ilimitado a algumas ou a todas as dimensões não significa uma condição de inclusão plena na sociedade. Maricato (1996, p. 28) alerta que “não há como definir um limite preciso entre o “incluído” e o “excluído””, pois a participação no mercado de trabalho formal não garante necessariamente a inclusão do trabalhador no mercado imobiliário, por exemplo, uma vez que a condição de baixa remuneração em que se encontra, mesmo trabalhando, pode forçá-lo a residir em periferias espacial e materialmente precarizadas.

A apropriação e a utilização desigual do espaço urbano, notada especialmente no déficit habitacional e na segregação socioespacial, apresentam uma das dimensões mais visíveis da exclusão social. Nesse sentido,

“(…) os acentuados desequilíbrios verificados no consumo do espaço-mercadoria redundam na formação de novas (des/re)territorialidades”, denominadas de “aglomerados de exclusão, caracterizados pelo caos, insegurança e desorganização, pelo volume, crescimento desordenado e miséria, pela desestruturação, degradação e inércia social” (CARDOSO, 2007, p. 28).

No Brasil, a manifestação da exclusão socioespacial, em virtude do desenvolvimento industrial tardio, se faz presente nas regiões metropolitanas, cenários nos quais “se processam as lutas e os embates socioeconômicos e políticos fundamentais para a efetiva superação da porção subdesenvolvida da sociedade brasileira” (KOWARICK; CAMPANÁRIO, 1994).

Entretanto, em face da expansão do capitalismo periférico, as desigualdades vão além dos marcos do capitalismo, por carregarem heranças do período colonial e de contextos regionais mercantis provindos de acentuados

e recorrentes processos, os quais desencadearam concentração de riqueza e poder.

Nessa direção, Wanderley (2000) sinaliza que

[...] a questão social [...] se funda nos conteúdos e formas assimétricos assumidos pelas relações sociais, em suas múltiplas dimensões econômicas, políticas, culturais, religiosas, com acento na concentração de poder e de riqueza de classes e setores sociais dominantes e na pobreza generalizada de outras classes e setores sociais que constituem as maiorias populacionais [...].

Políticas de transportes e as desigualdades socioespaciais: transporte, mobilidade e acessibilidade no espaço metropolitano

Uma das principais características da vida em uma metrópole é a circulação da população nos mais diversos horários e destinos, em que todos almejam comodidade no trajeto com segurança e rapidez.

Se os engarrafamentos e a violência no trânsito são a face mais visível do sistema de circulação, nossa atenção está focada em compreender não o sistema técnico em si, mas, principalmente, como a população de menor poder aquisitivo experimenta o direito de ir e vir. Numa sociedade de mercado, a satisfação das necessidades do trabalhador encontra-se submetida ao lucro. Assim, como qualquer mercadoria, a circulação urbana baseia-se, também, na condição de classe.

A circulação envolve a mobilidade e a acessibilidade o que significa dizer que envolve o deslocamento de indivíduos até o seu destino e os meios utilizados para esse fim.

Para Vasconcellos (1996a), é preciso estender o conceito de mobilidade à acessibilidade, sendo esta entendida como a mobilidade para satisfazer necessidades, ou seja, a mobilidade que permite o indivíduo chegar aos destinos desejados. Portanto, a acessibilidade, diferentemente do conceito tradicional de mobilidade, não se refere somente à facilidade no deslocamento, mas também, como ele ocorre.

A respeito disso Vasconcellos (1996a) esclarece que:

Este enfoque mais amplo requer a análise da conexão entre a oferta do sistema de circulação (vias e veículos) e a estrutura urbana, como elementos interdependentes. Necessita também da análise da conveniência e da acessibilidade econômica dos meios de circulação, bem como da compatibilização entre o tempo disponível dos

indivíduos e as horas de operação das atividades de destino das viagens. Este conjunto complexo de determinantes faz da acessibilidade um conceito mais abrangente do que a mobilidade simples e o único capaz de capturar o padrão de deslocamentos e da reprodução social de forma conveniente. Vasconcellos (1996a, p. 31 apud LOURENÇO, 2006, p.99).

Entendemos, portanto, que tanto a mobilidade quanto a acessibilidade estão relacionadas às condições de classe. Este enfoque privilegia, além disso, a pessoa e não o deslocamento em si, ao refletir o seu ponto de vista. Leva em consideração, portanto, as diferenças sociais, políticas e econômicas entre as classes e como o deslocamento realiza-se no tempo e no espaço.

Desta forma, cremos que a baixa mobilidade dos pobres na metrópole decorre não só da insuficiência da renda, mas, também, do desigual acesso aos meios de transportes. Essa desigualdade reproduz-se na forma de obstáculos ao acesso às oportunidades de trabalho e de educação e, até mesmo, propicia o isolamento social.

Modelo de intervenção atual – segregador e excludente

Com a proximidade dos grandes eventos esportivos (Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas em 2016) a cidade do Rio de Janeiro tem em mãos o maior volume de recursos financeiros jamais destinados à cidade para investimento em políticas de mobilidade urbana. Estão previstas um conjunto de intervenções, chamada pelas autoridades de “Revolução nos Transportes”, que são a implantação de BRTs (Bus Rapid Transit), alongamento da Linha 1 do Metrô e a implantação dos sistemas BRSS (Bus Rapid System¹³).

A mobilidade urbana como direito está vinculada ao direito à moradia. De forma que, o direito à moradia deve incluir, também, uma localização adequada. Assim, para ser adequada, a moradia deve estar em local que ofereça oportunidades de desenvolvimento econômico, cultural e social (oferta de empregos e fontes de renda, meios de sobrevivência, rede de transporte público, etc.).

¹³ *Bus Rapid Transit* é um modelo de transporte coletivo de média capacidade que visa combinar faixas de circulação exclusivas, estações e ônibus de alta qualidade, para atingir o desempenho e qualidade de um sistema de metrô, com a simplicidade, flexibilidade e custo de um sistema de ônibus. Constitui-se de veículos articulados que trafegam em canaletas específicas. *Bus Rapid System* é um corredor exclusivo para ônibus montado dentro de uma plataforma já existente.
Fonte: <<http://www.mta.info/mta/planning/sbs/whatis.htm>>. Acesso em 19/6/2013.

Referente aos custos da mobilidade, estes estão relacionados à garantia do direito que todo indivíduo tem para assegurar um padrão mínimo de qualidade de vida. Os gastos das famílias com transporte no Brasil é crescente nas últimas décadas. Segundo o IBGE, na década de 1970 eram gastos pelas famílias 11,2% com transportes. No início de 2000, 18,4%. E no final da década (2010) 19,6%, se igualando praticamente aos gastos com alimentação, 19,8%. (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, sd).

Os números oficiais apontam que 63% da população da cidade do Rio de Janeiro será usuária do Transporte de Alta Capacidade (Trens, Metrô e BRT). Por outro lado, é preciso considerar que as soluções para problemas das grandes cidades também não poderão se dar no âmbito das esferas municipais, pois são questões de natureza metropolitana, inclusive no caso dos megaeventos. A chamada “revolução nos transportes” propagandeada pelo Poder Público no contexto dos megaeventos não é, portanto, solução para a crise da mobilidade, um problema que decorre das enormes dificuldades de deslocamento diário das pessoas para trabalhar em um mercado de trabalho cada vez mais organizado na escala metropolitana. Por último, é preciso destacar que, no contexto das intervenções no sistema de mobilidade para a Copa de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016, não há um plano integrado que considere o Rio de Janeiro como “cidade metropolitana”, sendo que o último Plano Diretor de Transporte Urbano da região metropolitana é de 2003. (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, sd).

Nesse contexto de preparação da cidade para os megaeventos esportivos a questão da prioridade em relação as obras de infraestruturas viárias tem sido controversa. A definição do local das Olimpíadas tem impactado as prioridades nas políticas de transporte público. Apesar dos BRTs abarcarem regiões carentes de acessibilidade e mobilidade, com significativa demanda por transporte público, os BRTs da TransOeste e TransCarioca e o metrô chegarão à Barra da Tijuca onde residem apenas cerca de 5% da população da cidade. Entendemos que seria mais importante como legado para a cidade priorizar o BRT TransBrasil, pois, o eixo da Avenida Brasil (um dos principais eixos de ligação viário da cidade com outros municípios), que este BRT percorrerá, passa por regiões onde residem em torno de 70% da população da cidade. Entretanto, a Transcarioca – um BRT que ligará a Barra da Tijuca, na Zona Oeste, ao Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão) no Bairro da Ilha do Governador na Zona Norte do Rio de Janeiro – se constitui, segundo declarações do prefeito da cidade a obra de mobilidade urbana “mais importante por reestruturar o

subúrbio”. No entanto, parte da população atingida por este empreendimento não está satisfeita. A magnitude de impacto das Trans é grande, o licenciamento ambiental foi feito de maneira simplificada, muitas comunidades serão atingidas e muitas famílias serão despejadas. Em 2006, algumas comunidades já haviam sido removidas em função dos jogos Pan-Americanos, cujas obras sequer foram realizadas. No momento de preparação da cidade para os eventos da Copa e Olimpíadas, nos torna evidente a lógica excludente de planejamento urbano, na medida em que as populações de baixa renda são consideradas obstáculos à acumulação de grandes grupos econômicos. (OSORIO, 2012).

De acordo com informações recentes da Secretaria de Habitação, as remoções são feitas de maneira democrática, já que as famílias têm opções: podem escolher o Programa “Minha Casa, Minha Vida”; aluguel social ou ainda transferência para outro imóvel por meio da “aquisição assistida”. Para a relatora especial da Organização das Nações Unidas (ONU) para o Direito à Moradia, Raquel Rolnik,

“Isto está longe de ser uma gestão democrática e transparente. (...) A política da Prefeitura tem empurrado os moradores das comunidades atingidas pelas obras dos megaeventos para regiões sem infraestrutura urbana e empregos, o que torna insustentável uma moradia digna na cidade” (FAINGUELERNT, 2012, p. 7).

Considerações finais

Vimos que a lógica de intervenção operada pelo poder público procura moldar a cidade com vista a responder às demandas das classes hegemônicas. Assim, o poder se manifesta de diferentes formas e em momentos distintos numa complexa teia que se entrelaça e se faz presente de forma marcante na estruturação urbana da cidade e de sua Região Metropolitana.

Podemos observar que a forma de intervenção no urbano muda de tempos em tempos, mas sua estrutura permanece basicamente a mesma. As intervenções são praticadas de maneira mais efetiva vindas de cima para baixo, isto é, orquestradas pelos poderes (e administrações) públicos que, utilizando-se de uma série de artifícios e relacionados aos demais agentes públicos e privados (promotores imobiliários, empreiteiras, instituições financeiras, políticos e governos) buscam no mercado auferir o lucro do capital investido em detrimento das urgentes demandas sociais necessárias para que a cidade se desenvolva de forma justa e igualitária.

Estamos diante da questão das forças presentes no processo urbano com complexas relações e articulações entre o papel da infraestrutura urbana do Estado, dos capitais imobiliário e empreiteiro, e da sociedade. De forma que, consideramos a Região Metropolitana do Rio de Janeiro uma das expressões espaciais mais bem acabadas da formação social brasileira, refletindo a coerência e as contradições dos sistemas econômico, institucional e ideológico, prevalentes no País.

Vimos que não se faz recente o processo que culminou na expressiva desigualdade vigente na sociedade brasileira e particularmente na cidade e RMRJ. O alto grau de estratificação social de seu espaço metropolitano é expressão de um processo de segregação das classes populares que se desenvolve há tempos.

Dessa forma, a estrutura metropolitana, caracterizada pela tendência a um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, não se deve apenas às forças de mercado, mas, sobretudo, ao papel desempenhado pelo Estado, por meio da criação de condições materiais e políticas de regulação de conflitos entre o capital e o trabalho, que acabam sendo mais benéficas ao capital e menos a este último.

Constatamos que o modelo do Rio de Janeiro é o de uma metrópole em cujo núcleo estão localizadas as melhores infraestruturas urbanas e de serviços. Ela é concentradora da melhor e maior parte dos equipamentos urbanos disponíveis na região, cercada por uma população periférica carente de serviços e de infraestrutura, à medida que se afasta do núcleo, o qual serve de moradia às populações de baixa renda. A área central da cidade tem um valor simbólico importante, e é nela que tradicionalmente se concentram as funções de direção e de residência das classes dominantes.

Verificamos que o processo de industrialização observado na cidade do Rio de Janeiro e RMRJ, destacadamente, a partir de meados do século XX, acarretou na reorganização do espaço da cidade, alterando suas características, conformação e funções. O crescimento populacional e a extensão do tecido urbano intensificaram as contradições sociais e espaciais do ambiente urbano e trouxe consequências de ordem macroeconômica, notadamente: desigualdades na distribuição de renda, subutilização e subvalorização da mão de obra. A emergência de precariedades na provisão de serviços e equipamentos urbanos comprometeu a qualidade de vida da população, sobretudo dos segmentos de menor renda.

No momento de organização da cidade do Rio de Janeiro para os grandes eventos esportivos, percebemos, em respeito ao sistema de transportes, que o Poder Público promete a “revolução nos transportes”, construindo as vias TransCarioca, TransOlímpica e TransOeste e o metrô Lagoa-Barra (alongamento da Linha 1), enquanto a população necessita de serviços de transporte de massa em outras direções e para outras áreas da cidade. Assim, enquanto o serviço de transporte coletivo oferecido hoje à população é caro, precário e insuficiente, o que se percebe dos investimentos em transporte no Rio de Janeiro é que, ao invés de atenderem à demanda existente, têm tornado possível a ocupação de áreas vazias ou pouco habitadas, com o objetivo de promover a valorização imobiliária e a expansão da malha urbana.

Percebe-se, ainda, que os investimentos em transportes para os grandes eventos esportivos estão concentrados no território. Há uma forte concentração no município do Rio de Janeiro cuja região metropolitana é composta por 20 municípios que estão à margem dos benefícios gerados por tamanha intervenção na infraestrutura viária, visando o aumento da acessibilidade e mobilidade da população e sua devida inclusão socioespacial. Há, ainda, uma desigualdade na distribuição desses investimentos no interior do município do Rio de Janeiro, com uma grande concentração na Zona Sul, Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes (ambos na Zona Oeste).

Contesta-se se a atual reestruturação do sistema de transportes é de fato a solução para os problemas dos moradores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. As obras de infraestrutura de transporte, que implicam em grandes intervenções no espaço urbano, violam outros direitos, como é o caso das comunidades removidas. Diante do discurso da modernização e de ampliação do sistema, que caminha para um aparente consenso, cabe, então, indagar quem são os efetivos beneficiados e que “preço” a sociedade está disposta a pagar por esses supostos benefícios.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, 1997. 147 p.
- ÂNTICO, C. **Deslocamentos pendulares nos espaços subregionais da Região Metropolitana de São Paulo**. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 14. Caxambu: Associação Brasileira de Estudos Populacionais – Abep, 2004.
- _____. **Onde morar e onde trabalhar: espaço e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de São Paulo**. Tese (Doutorado) – IFCH/Unicamp, Campinas, 2003.
- BAENINGER, R. **Região, metrópole e interior: espaços ganhadores e espaços perdedores nas migrações recentes**. Textos Nepo, 35. Campinas, Unicamp, 2000.
- _____. **Deslocamentos populacionais, urbanização e regionalização**. Revista Brasileira de Estudos de População. Brasília, Abep, v. 15, n. 2, jul./dez. 1998.
- BAUMAN, Z. **Comunidade: a busca por segurança no mundo atual**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.
- CARDOSO, Leandro. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de Belo Horizonte**. Belo Horizonte, dez. 2007. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/1843/MPBB7A2N6A/1/tese_leandr_cardoso_2007.pdf>. Acesso em: 20 out. 2011.
- CASTEL, Robert. **As armadilhas da exclusão**. In: BELFIORE-WANDERLEY, M.; BÓGUS, L.; YAZBEK, M.C. (Orgs.). **Desigualdade e a questão social**. 2 ed. São Paulo: EDUC, 2000.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
- CASTELLS, Manuel & BORJA, Jordi. "**As cidades como atores políticos**"; in *Novos Estudos CEBRAP*, n. 45, julho/1996, p. 152-166.
- CORREA, Roberto Lobato. **Interações espaciais**. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p.279-314.
- CUNHA, J. M. P. **Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo**. 1994. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.
- FAINGUELERNT, Maíra B. O BNDES também é responsável pela violação de direitos nas obras para Copa e Olimpíadas. **Jornal dos economistas**, nº 277, agosto de 2012.
- GOMIDE, A.Á. *Transporte urbano e inclusão social*. Brasília: IPEA, 2003.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1997, 2ª edição, 310 p. Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. (Serie documental de Geo Crítica). Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98. Vol. X, nº 615, 20 de noviembre de 2005. Disponível em: < <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-615.htm>>. Acesso em: 20 out. 2011.

GRAZIA, Grazia de. **Desafios e limites em formatos institucionais das lutas urbanas: o caso da FAMERJ**. 1993. 201 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1993.

JARDIM, Antonio de Ponte. **Mobilidade intrametropolitana: o caso do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPPUR/IBGE, 2001.

KLEIMAN, Mauro. **As obras de infraestrutura urbana na construção do moderno Rio de Janeiro**. Série Estudos e Debates, n. 8, set. 1996.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

_____. **Escritos urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

_____. **Desigualdades e segregação na metrópole: o Rio de Janeiro em tempo de crise**. Rio de Janeiro. Revan: Fase 3, 2000.

KOWARICK, Lúcio; CAMPANÁRIO, M. A. **São Paulo, metrópole do subdesenvolvimento industrializado: do milagre à crise econômica**. In: KOWARICK, L. (Org.). **As lutas sociais e a cidade: São Paulo, passado e presente**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

LEITÃO, Sylvia Ramos. **Inclusão do Excluído? Política de mobilidade e dinâmica do mercado de terras na expansão da Curitiba Metrópole**. Tese (Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano Regional da Universidade de São Paulo) – FAUUSP, São Paulo, 2010.

LÉFÈBVRE, Henri . **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

LOURENÇO, Alice. **Quem tem direito à cidade? Lutas pelo direito de ir e vir na metrópole do Rio de Janeiro (1980-2005)**. Dissertação (Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro) – UFRJ, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <<http://www.ippur.ufrj.br/download/pub/AliceLourenco.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2011.

- MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo**: ilegalidade, desigualdade e violência. Estudos Urbanos, Série Arte e Vida Urbana. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- MARQUES, M. I. M. **O perverso boom urbano e a favelização do terceiro mundo**, pp. 157 - GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 21, 2007.
- MENDES, L. (2010). O contributo de Neil Smith para uma geografia crítica da gentrificação. E-metropolis – Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, n. 1, pp. 21-33.
- MENDONÇA, Jupira Gomes de. **Segregação e mobilidade residencial na região metropolitana de Belo Horizonte**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). – Rio de Janeiro: UFRJ. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2002.
- MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de F. **Metrópoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum?** In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9, 2001, Rio de Janeiro. Ética, planejamento e construção democrática do espaço: anais do IX Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. v. 3, p.105-114.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Rio olímpico e mobilidade urbana: qual será o legado?**
Em:http://www.observatoriodasmetrololes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=247%3Amobilidade-urbana-no-rio&Itemid=164&lang=pt. Página visitada em 15/10/2012.
- OSORIO, Mauro. “No Estado do Rio de Janeiro poderíamos priorizar os complexos vinculados a petróleo e gás e a turismo, entretenimentos, cultura, esporte e mídia”. **Jornal dos economistas**, nº 277, agosto de 2012.
- PONTES, Eduardo. **Sistema de transportes, acessibilidade/mobilidade espacial e desigualdades socioespaciais na região metropolitana do Rio de Janeiro**. Dissertação (Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro) – IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro, 2012.
- PRETECEILLE, Edmond. **Equipamentos coletivos e consumo social**. In: A questão urbana e os serviços públicos. Série Estudos. Série Estudos Fundap, nº 1, ano 1, p. 41-53, 1983.
- RAIA JR., A. A. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informação**. Tese (Doutorado em Engenharia Civil – Transportes). – São Carlos: Universidade de São Paulo – USP, Escola de Engenharia de São Carlos, 2000.

RIBEIRO, Ana Clara Torres (Org.). **Brasil, território da desigualdade: descaminhos da modernização**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar /Ed. Fundação Universitária José Bonifácio, 1991.

_____. **Rio de Janeiro: perfis de uma metrópole em mutação**. Rosélia Piquet (Org). Rio de Janeiro: IPPUR, 2000.

RIBEIRO, Ana Clara Torres; LOURENÇO, Alice. **Em nome do direito de ir e vir**. Informativo Lastro, n. 11, out. de 2004.

_____. **Territórios praticados, fluidez urbana e protestos sociais: o exemplo do Rio de Janeiro**. [Trabalho apresentado na V Reunião do Grupo de Trabalho Desenvolvimento Urbano do Conselho Latino-americano de Ciências Sociais. – CLACSO]. La Paz, 25-27 agosto de 2004.

RIBEIRO, Ana Clara Torres; SILVA, Cátia Antonia da; VIEIRA, Hermani de Moraes. **Reprodução social e involução intrametropolitana no Brasil**. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL MUNDOS URBANOS Y RURAL EM AMÉRICA LATINA, 1995, Osaka, Museu Nacional de Etnologia.

RIBEIRO, L. C. Q. **Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção de moradia na cidade do Rio de Janeiro**. São Paulo: Civilização Brasileira, 1997.

_____. **É possível uma política urbana contra a exclusão?** In: **Serviço Social e Sociedade**, n. 72, ano XXIII, nov. 2002.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

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

TORQUATO, A.M.S.C. e SANTOS, E. Políticas de transporte e pobreza urbana: reflexões e evidências em um bairro periférico de Natal. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES ANPET, 18, 2004, Florianópolis. **Anais...**
Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, novembro/2004.

VASCONCELLOS, E.A. **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo: Unidas, 1996a.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Lincoln Institute/Fapesp/Studio Nobel, 1998.

WACQUANT, L. Proscritos da cidade: estigma e divisão social no gueto americano e na periferia urbana francesa, *Revista Novos Estudos*, 43, 1995.

WANDERLEY, L.E.W. **A questão social no contexto da globalização: o caso latinoamericano e caribenho**. In: BELFIORE-WANDERLEY, M.; BÓGUS, L.; YAZBEK, M.C. (Orgs.). *Desigualdade e a questão social*. 2 ed., São Paulo: EDUC, 2000.