

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO (UFRRJ)**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E**  
**POLÍTICAS PÚBLICAS (PPGDT)**

ALLAN BARBOSA MOREIRA

**O MUNICÍPIO “ORNITORRINCO”: ITABORAÍ A CIDADE SEM ASFALTO**

**Rio de Janeiro**

**2022**

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO (UFRRJ)  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E  
POLÍTICAS PÚBLICAS (PPGDT)

**O MUNICÍPIO “ORNITORRINCO”: ITABORAÍ A CIDADE SEM ASFALTO**

ALLAN BARBOSA MOREIRA

Sob orientação do professor

Vinicius Ferreira Baptista

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas**, no curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas.

Área de concentração: Desenvolvimento Regional e Políticas Públicas

**Rio de Janeiro**

**2022**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M835m      Moreira, Allan Barbosa, 1994-  
              O município "ornitorrinco": Itaboraí a cidade sem  
              asfalto / Allan Barbosa Moreira. - Rio de Janeiro,  
              2022.  
              143 f.

              Orientador: Vinicius Ferreira Baptista.  
              Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural  
              do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em  
              Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas, 2022.

              1. Planejamento Urbano e Regional. 2.  
              Metropolização. 3. Mobilidade Urbana. 4. COMPERJ. I.  
              Baptista, Vinicius Ferreira, 1987-, orient. II  
              Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.  
              Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento  
              Territorial e Políticas Públicas III. Título.



TERMO Nº 327 / 2022 - PPGDT (12.28.01.00.00.00.11)

Nº do Protocolo: 23083.019855/2022-51

Seropédica-RJ, 30 de março de 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E  
POLÍTICAS PÚBLICAS

ALLAN BARBOSA MOREIRA

Dissertação submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre(a), no Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas, Área de Concentração em Desenvolvimento Regional e Políticas Públicas.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 30/03/2022.

Conforme deliberação número 001/2020 da PROPPG, de 30/06/2020, tendo em vista a implementação de trabalho remoto e durante a vigência do período de suspensão das atividades acadêmicas presenciais, em virtude das medidas adotadas para reduzir a propagação da pandemia de Covid-19, nas versões finais das teses e dissertações as assinaturas originais dos membros da banca examinadora poderão ser substituídas por documento(s) com assinaturas eletrônicas. Estas devem ser feitas na própria folha de assinaturas, através do SIPAC, ou do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) e neste caso a folha com a assinatura deve constar como anexo ao final da tese / dissertação.

VINICIUS FERREIRA BAPTISTA. Dr. UFRRJ  
(Orientador, Presidente da Banca)

MARIA DO LIVRAMENTO MIRANDA CLEMENTINO. Dr.<sup>a</sup> UFRN

TATIANA COTTA GONCALVES PEREIRA. Dr.<sup>a</sup> UFRRJ

*(Assinado digitalmente em 18/05/2022 13:32 )*

TATIANA COTTA GONCALVES PEREIRA  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeptCJ (12.28.01.00.00.00.82)  
Matrícula: 1766836

*(Assinado digitalmente em 14/04/2022 08:48 )*

VINICIUS FERREIRA BAPTISTA  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeptºAdP (12.28.01.00.00.00.06)  
Matrícula: 2159036

*(Assinado digitalmente em 01/04/2022 17:39 )*

MARIA DO LIVRAMENTO MIRANDA CLEMENTINO  
ASSINANTE EXTERNO  
CPF: 056.400.754-49

Para verificar a autenticidade deste documento entre em

<https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **327**, ano: **2022**, tipo: **TERMO**, data de emissão: **30/03/2022** e o código de verificação: **8213ac3f0d**

*“Em lugar da antiga sociedade burguesa, com suas classes e antagonismos de classes, surge uma associação na qual o livre desenvolvimento de cada um é a condição para o livre desenvolvimento de todos.”*

*Karl Marx e Friedrich Engels, em Manifesto Comunista (Boitempo, 1998, p. 59)*

## DEDICATÓRIA

*Linhas e palavras não explicam.*

*Este trabalho é dedicado a única pessoa possível, Alice Barbosa Moreira.*

## AGRADECIMENTOS

*Por trás de cada palavra, vírgula, frase, parágrafo e capítulo tem lindas histórias que representam a construção deste estudo. Fizeram parte desta difícil, porém prazerosa trajetória:*

*Minha mãe, vó, pai e eterna companheira Alice Barbosa Moreira. Toda a minha trajetória educacional se deve a ela. A pessoa mais inteligente que já conheci.*

*Minha noiva Luana Patrineri Tabosa, a única responsável por vivenciar presencialmente todas as complexidades para além da academia.*

*Meu orientador Prof. Dr. Vinicius Ferreira Baptista, mais que orientador, um amigo, muito obrigado.*

*Minha banca de qualificação e defesa Profa. Dra. Tatiana Cotta e Profa. Dra. Maria do Livramento, muito obrigado por todas as críticas.*

*A Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, que embora não tenha tido a experiência presencial, não poupou esforços em se manter erguida mesmo diante de todas as dificuldades financeiras.*

*Ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas e a todos os docentes e profissionais vinculados, a construção da mobilização teórica deste trabalho se deve a vocês.*

*Também aponto à Universidade Federal Fluminense toda minha gratidão, principalmente ao corpo docente do Instituto de Educação de Angra dos Reis, especialmente ao meu antigo orientador Prof. Dr. Juan Bachiller Cabria, Profa. Dra. Maria Onete, responsável por propiciar minha melhor experiência dentro da academia, e Profa. Dra. Priscila Riscado, principalmente por ter listado o texto do “ornitorrinco” nas aulas de Teoria Política, isso resultou no meu projeto de tese de doutorado.*

*E finalmente aos meus familiares e amigos, muito obrigado!*

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brazil (CAPES) – Finance Code 001.

## O MUNICÍPIO “ORNITORRINCO”: ITABORAÍ A CIDADE SEM ASFALTO

**Resumo:** Esta pesquisa está condicionada a entender as dinâmicas da cidade, aqui ancorada ao município de Itaboraí – Rio de Janeiro, atrelada às suas condições de infraestrutura urbana presentes, entre os anos de 2017 a 2021. E sobre as condições de estrutura urbana deste município, temos como problema de pesquisa um número de 80,71% de suas vias sem pavimentação, isto somado a instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, em 2006 neste município, enquanto maior empreendimento da Petrobras. O desequilíbrio entre o avanço do setor econômico, e atraso das estruturas de cidades, nos fizeram questionar tanto sua mobilidade urbana, e mobilizamos enquanto literatura sistemática a ideia do “direito à cidade” vinculados a discussão da “produção capitalista do espaço” e grandes projetos de investimento, enquanto elementos constituintes da lógica urbana de Itaboraí. Portanto este trabalho se insere em uma construção dialética sob uma concepção de desenvolvimento *sui generis* – buscando apontar teoria e metodologia a uma construção de cruzamento entre dados e teoria. Metodologicamente constrói-se uma análise tanto teórica e empírica, considerando levantamento bibliográfico, que aponte os elementos de Itaboraí; de dados para traçar o diagnóstico de nosso universo de pesquisa; documental, com foco em setores que discutem a mobilidade urbana, como o Plano Nacional de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor de Itaboraí de 2018; anexamos um breve relato etnográfico, sobre as experiências do autor enquanto morador de Itaboraí; e construímos um levantamento georreferencial para ilustrar as dinâmicas analisadas. Os resultados de pesquisa encontrados foram uma cidade gerida para viabilizar uma cidade para os grandes empreendimentos e não para as pessoas, onde os 19,29% de vias pavimentadas excluem e segregam os moradores deste município.

**Palavras-chaves:** Planejamento Urbano e Regional; Metropolização; Mobilidade Urbana; COMPERJ



## **THE MUNICIPALITY OF “PLATYPUS”: ITABORAÍ THE CITY WITHOUT ASPHALT**

**Abstract:** This research is conditioned to understand the dynamics of the city, here anchored to the municipality of Itaboraí - Rio de Janeiro, linked to its present urban infrastructure conditions, between the years 2017 to 2021. And about the urban structure conditions of this municipality, we have as a research problem, 80.71% of its roads were unpaved, in addition to the installation of the Rio de Janeiro Petrochemical Complex in 2006 in this municipality, as the largest Petrobras enterprise. The imbalance between the advancement of the economic sector, and the backwardness of city structures, made us question their urban mobility so much, and we mobilized as systematic literature the idea of the “right to the city” linked to the discussion of the “capitalist production of space” and large projects. investment, as constituent elements of the urban logic of Itaboraí. Therefore, this work is part of a dialectical construction under a sui generis concept of development – seeking to point theory and methodology to a construction of intersection between data and theory. Methodologically, a theoretical and empirical analysis is constructed, considering a bibliographic survey, which points out the elements of Itaboraí; of data to trace the diagnosis of our research universe; documentary, focusing on sectors that discuss urban mobility, such as the National Urban Mobility Plan and the 2018 Itaboraí Master Plan; we have attached a brief ethnographic account of the author's experiences as a resident of Itaboraí; and we built a georeferential survey to illustrate the analyzed dynamics. The research results found were a city managed to make a city viable for large enterprises and not for people, where the 19.29% of paved roads exclude and segregate the residents of this municipality.

**Keywords:** Urban and Regional Planning; Metropolization; Urban Mobility; COMPERJ.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	<b>14</b>
<b>2. METODOLOGIA</b> .....	<b>18</b>
<b>3. REVISÃO DA LITERATURA – “Direito à cidade”</b> .....	<b>21</b>
3.1. “Produção Capitalista do Espaço”.....	30
3.2. Entre a Mobilidade e a (I) mobilidade Urbana.....	39
3.3. Grandes Projetos de Investimento em Itaboraí.....	45
<b>4. DIAGNÓSTICO DA ÁREA DE ESTUDO: O MUNICÍPIO DE ITABORAÍ....</b>	<b>51</b>
4.1. A Cidade.....	54
4.2. Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ).....	64
4.3. A Mobilidade Urbana.....	74
<b>5. RESULTADOS DE PESQUISA: ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA DE ITABORAÍ</b> .....	<b>88</b>
5.1. Análise da Mobilidade Urbana de Itaboraí.....	88
5.2. Um breve relato etnográfico: as visões do autor do município de Itaboraí.....	100
5.3. Um olhar sobre sua realidade: as ruas da cidade sobre o pensamento da mobilidade urbana e do “direito à cidade”.....	103
<b>6. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>132</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>136</b>

## LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS, MAPAS, QUADROS E TABELAS

### LISTA DE FIGURAS:

- Figura 1 – Protesto na Ponte Rio-Niterói de moradores de Itaboraí e trabalhadores do COMPERJ – 2015
- Figura 2 – Maquiagem olímpica – Linha Vermelha (RJ-071)
- Figura 3 – Avenida Niterói-Manilha (BR-101) – Itaboraí
- Figura 4 – Transporte individual ou transporte público?
- Figura 5 – Coxinhização
- Figura 6 – Prédio abandonado em Itaboraí – Rio de Janeiro
- Figura 7 – Praça Marechal Floriano Peixoto – Centro de Itaboraí (Século XX)
- Figura 8 – Praça Marechal Floriano Peixoto – Centro de Itaboraí (Século XXI)
- Figura 9 – Localização do município de Itaboraí e Divisão Distrital
- Figura 10 – Mapa das centralidades e centros de bairro em Itaboraí
- Figura 11 – Densidade demográfica por distrito
- Figura 12 - Início das obras do COMPERJ – 2006
- Foto: Dilma, Cabral, Lula, Crivella, Pezão e outros políticos
- Figura 13 – Área de influência do COMPERJ
- Figura 14 – Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Itaboraí
- Figura 15 – Vias pavimentadas e não pavimentadas em relação ao COMPERJ – Itaboraí
- Figura 16 – Manifestação dos trabalhadores do COMPERJ – Itaboraí
- Figura 17 – Mapa demonstrativo das vias pavimentadas e não pavimentadas em Itaboraí
- Figura 18 – Mapa das vias de principal acesso em Itaboraí
- Figura 19 – Estação ferroviária de Visconde de Itaboraí – Século XIX
- Figura 20 – Estação ferroviária de Visconde de Itaboraí – Século XXI
- Figura 21 – Rodovia Niterói Manilha (BR 101)
- Figura 22 – Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (BR-116)
- Figura 23 – Mapa de localização das escolas municipais de Itaboraí
- Figura 24 – Mapa de localização dos estabelecimentos de saúde de Itaboraí
- Figura 25 – Notícia de “Mobilidade Urbana” – Itaboraí
- Figura 26 – Vias de Acesso ao Município de Itaboraí – BR-101
- Figura 27 – Pedágio Autopista Fluminense em Manilha – Itaboraí
- Figura 28 – Localização Centro de Manilha – Itaboraí
- Figura 29 – Entrada centro de Manilha – Itaboraí

- Figura 30 – Aldeia da Prata no distrito de Manilha – Itaboraí
- Figura 31 – Vias pavimentadas e não pavimentadas no Bairro Aldeia da Prata em Manilha – Itaboraí
- Figura 32 – Prédio abandonado em Manilha – Itaboraí
- Figura 33 – Shopping Center em Manilha – Itaboraí
- Figura 34 – Av. 22 de Maio – Imagem Aérea
- Figura 35 – Av. 22 de Maio – Pontos de Ligação
- Figura 36 – Av. 22 de Maio – Vias Pavimentadas e Não Pavimentadas
- Figura 37 - Apartamentos abandonados – Itaboraí
- Figura 38 – Condomínios residenciais em Itaboraí
- Figura 39 – Imagem aérea da Prefeitura Municipal de Itaboraí – Itaboraí
- Figura 40 – Visão externa da Prefeitura Municipal de Itaboraí – Itaboraí
- Figura 41 – Câmara Municipal de Itaboraí – Itaboraí
- Figura 42 – Fórum de Itaboraí – Itaboraí
- Figura 43 – Visão externa do Fórum de Itaboraí – Itaboraí
- Figura 44 – Bairro Esperança no Distrito de Itaboraí – Itaboraí
- Figura 45 – Hospital Municipal Desembargador Leal Junior – Itaboraí

#### **LISTA DE GRÁFICOS:**

- Gráfico 1 – Distribuição populacional de Itaboraí por distrito
- Gráfico 2 – Gráfico representativo da evolução da população residente
- Gráfico 3 – Gráfico representativo da evolução da população residente estimada

#### **LISTA DE QUADROS:**

- Quadro 1 – Teoria da “produção capitalista do espaço” por David Harvey (2015)
- Quadro 2 – Termos críticos da Política Nacional de Mobilidade Urbana
- Quadro 3 – Documentos relativos ao transporte público de Itaboraí

#### **LISTA DE TABELAS:**

- Tabela 1 – Cronograma de pesquisa
- Tabela 2 – Referencial teórico
- Tabela 3 – Pavimentação de vias – Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Tabela 4 – Dados de ocupação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Itaboraí e seus municípios limítrofes – 2007 e 2016

Tabela 5 – Crescimento populacional e avanço da urbanização em Itaboraí – 1940 a 2006

Tabela 6 – Valor adicionado bruto por atividade econômica – Itaboraí

Tabela 6 – Crescimento populacional e avanço da urbanização em Itaboraí – 1940 a 2006

Tabela 7 – Termos críticos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

# 1. INTRODUÇÃO

Inúmeros fatores permeiam a história da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). A começar pelo processo de industrialização, com influência direta nos setores de infraestrutura, como a expansão da rede rodoviária e expansão habitacional, que outrora viabilizaram a instalação de comércios e indústrias; estas no primeiro momento voltada aos setores primários de exportação, como o café e a cana-de-açúcar e mais tarde através das indústrias de base e de consumo, como petróleo e automobilística, por exemplo.

Este desenvolvimento econômico tem grande influência na formação metropolitana do Rio de Janeiro, isso porque este desenvolvimento se insere na dinâmica socioambiental, transformando as suas características enquanto espaço social e ambiental, em espaços essencialmente de negócios. Logo, suas características enquanto espaço de convívio, relações e interações sociais são transformadas em espaços de interesses econômicos, transformando praças e parques em estacionamentos; ruas e trilhas em estradas e avenidas; espoliando pequenos comerciantes para a construção de mercados e shopping-centers; e por fim, a expropriação habitacional, para a instalação de fábricas e indústrias.

A infraestrutura das metrópoles serve de parâmetro para ilustrar quais dinâmicas pertencem a sua realidade e quais dinâmicas são impossibilitadas: ou pela falta de infraestrutura ou pela demasiada oferta de espaço “construído”, a qual, distancia ou aproxima a população de uma lógica de desenvolvimento mais acessível e sustentável. Essa procura pelo lugar de encontro, onde os desejos e as necessidades sociais são atribuídos, pode ser apresentada por um só entendimento, isto é: pela ideia do “direito à cidade”.

Atrelada a discussão da infraestrutura de cidade e do “direito à cidade”, encontra-se o debate sobre acessibilidade e mobilidade urbana, como meio de circulação do espaço (casa-trabalho-casa); E é a partir do efetivo acesso das pessoas ao espaço da cidade ou aos recursos da cidade, que começamos a entender em que circunstâncias o “direito à cidade” é compreendido pelas instâncias (públicas ou privadas) de manutenção e organização do espaço. E é aqui que este texto de dissertação tem seu início.

Inicia-se esta pesquisa de dissertação muito próximo à discussão da *mobilidade ou (i) mobilidade urbana* como meio legitimador do “direito à cidade”. E a partir da discussão sobre os elementos que suscitam o adequado acesso à cidade – como a disponibilidade de infraestrutura adequada, sustentável e segura, seja em calçadas, ciclovias e estradas – adentra-se sobre elementos outros, que suscitam o contexto das cidades, a qual representa as configurações e características

estruturais de cidade, como a ideia da “produção capitalista do espaço” e dos grandes projetos de investimento.

Esta pesquisa teve seu início através da publicação do “Caderno Metropolitano”, em 2017, elaborado pela Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro, onde identificou-se a quantidade de vias pavimentadas dos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Lá detecta-se, por exemplo, que 50,05% das vias dos municípios da RMRJ encontram-se sem pavimentação; sendo o município de Itaboraí com mais vias não pavimentadas (80,71% de suas vias). Portanto, a grande questão de pesquisa é compreender, diante de um contexto de falta de mobilidade, como o município de Itaboraí se estrutura diante de um processo de desenvolvimento urbano e regional, se para as pessoas ou para os negócios?

Para além da falta de pavimentação em Itaboraí, tem-se como símbolo de um processo a construção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), em 2006 no município de Itaboraí. Este projeto é considerado o maior empreendimento da história da Petrobrás e o maior trabalho de terraplanagem do país; por conseguinte, tanto a *(i) mobilidade urbana* quanto a instalação do COMPERJ, nos fazem pensar o espaço da cidade, enquanto principal objeto desta pesquisa. E aqui questiona-se: como garantir o direito aos recursos da cidade em um contexto de vias sem pavimentação? de que forma um município com 80,71% de vias sem pavimentação se estrutura para receber um projeto como o COMPERJ? São perguntas que norteiam a discussão desta pesquisa e pautam nossa mobilização teórica.

Porém para entender a formação histórica do município de Itaboraí, utiliza-se (dentre outros) um documento técnico elaborado pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Itaboraí (SEMMAURB), em 2018, que compreende a 2ª etapa da revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado. Neste documento podemos destacar a instalação de grandes projetos em Itaboraí, tanto no setor de transportes, quanto no setor industrial, e o consequente avanço populacional e habitacional, projetos estes, que por sua vez, alteram a dinâmica territorial local, modificando não só aspectos geográficos, mas também particularidades sociais deste município.

Sobre as particularidades empíricas que eclodem junto a aproximação analítica de Itaboraí, conseguiremos organizar um conjunto de referenciais que irão nos ajudar a entender teoricamente as dinâmicas ali em jogo e mais: a experiência do autor enquanto morador de Itaboraí apontam para a aproximação das complexidades deste município. Em resumo, estrutura-se nossa mobilização teórica entre a ideia do “direito à cidade” e os elementos que participam deste processo, como a “produção capitalista do espaço” e os “grandes projetos de investimento”, estes consumidores de lógicas capitalistas capazes de modificar as dinâmicas das cidades, considerando aspectos políticos, econômicos, sociais e ambientais.

Em síntese este trabalho se vincula na crítica ao processo de industrialização e urbanização no Brasil, com forte impacto nas dinâmicas dos estados e municípios. E por este motivo trouxemos uma clara referência aos escritos de Francisco de Oliveira: “O município ornitorrinco: Itaboraí a cidade sem asfalto” pois as dinâmicas de avanço de suas infraestruturas nem sempre atendem aos interesses da população, como acesso aos recursos da cidade por exemplo. Por isso trouxemos em nosso título a metáfora do “ornitorrinco” como símbolo do (sub)desenvolvimento urbano. Logo, dialeticamente propõe-se apresentar através da literatura *marxista* os fenômenos que eclodem em Itaboraí, como universo central desta pesquisa.

Em linhas gerais, além da introdução e metodologia, este trabalho será organizado em três partes, onde em um primeiro momento apresenta-se uma mobilização teórica sobre os elementos que envolvem o contexto histórico e recente do município de Itaboraí; em um segundo momento apresenta-se breves recortes empíricos deste município, suas configurações e características de cidade, buscando dar base a mobilização teórica posta; e por fim, divulga-se os resultados e respostas aos levantamentos teórico e empíricos vistos, isto através de uma análise etnográfica e georreferencias deste município.

Nossa mobilização teórica fica organizada entre explicar a ideia do “direito à cidade” a partir de autores clássicos e contemporâneos que questionam a tomada do capitalismo aos espaços das cidades, buscando pensar nosso município de análise. Para tanto, acrescenta-se alguns eixos teóricos, dentre eles: 1. A ideia da “produção capitalista do espaço” inclui-se como propulsor da tomada da cidade pelo capital; 2. Mobilidade e (i)mobilidade urbana é uma discussão fundamental neste trabalho para entender um dos elementos que traduzem o acesso à cidade; 3. E os grandes projetos de investimento enquanto produto da produção capitalista.

Em nosso capítulo “4. *Diagnóstico da área de estudo: o município de Itaboraí*” introduzimos ao nosso universo de investigação. Por ali são apresentadas abordagens quantitativas e qualitativas do município, como breve cronologia histórica, sua estruturação e configuração distrital, e dimensão de cidades. Ainda neste capítulo trouxemos discussões relativas a “4.1. Cidade”, ao “4.2. Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro” e “4.3. Mobilidade Urbana”, como forma de dar sustentação às mobilizações teórico-metodológicas postas. Após a construção de nossa mobilização teórica e diagnóstico de Itaboraí, torna-se possível identificarmos alguns de nossos resultados de pesquisa.

Portanto no capítulo “5. *Resultados de Pesquisa: Análise da Mobilidade Urbana de Itaboraí*” propõe-se entender sua dinâmica de maneira mais próxima possível de sua realidade, de maneira que possamos diminuir os impactos atrelados às dificuldades da pandemia. Dentre as nossas mobilizações metodológicas optamos por desenvolver uma análise sobre o Plano de Mobilidade Urbana nacional e municipal, como aporte para as discussões da mobilidade urbana desenvolvida; adicionalmente



propõe-se um breve relato etnográfico do autor, que apontem para a sistematização teórica posta; e posteriormente uma análise georreferenciada sobre imagens que apontem para a discussão da mobilidade urbana e do “direito à cidade” de Itaboraí.

## 2. METODOLOGIA

Esta pesquisa se classifica como de natureza teórica-aplicada, por se desenvolver a partir de conceitos já produzidos no âmbito da sociologia, para a sua aplicação no âmbito do planejamento urbano e regional. Igualmente, se orienta pela abordagem quali-quantitativa, procurando situar análises qualitativas e quantitativas em uma realidade complexa que demanda dados e interpretações teóricas sobre os mesmos. Deste modo, busca-se analisar *como a mobilidade urbana representa a cidade de Itaboraí?* Escolhe-se pelo estudo da “urbanização” como eixo investigativo, pois, essa linha de pesquisa engloba um conjunto de teorias e metodologias capazes de estruturar este projeto.

Desse modo, organizamos a forma metodológica deste estudo em duas frentes de pesquisa: qualitativa, onde objetiva-se estruturar uma mobilização teórica sobre os elementos constitutivos de Itaboraí; e quantitativa, onde objetiva-se construir um diagnóstico de nosso universo de estudo. *En passant* nossa metodologia de pesquisa propõe-se em: 1) construir hipóteses a partir de nossos questionamentos; 2) esboçar um levantamento bibliográfico capaz de responder nossas inquietudes de pesquisa; 3) traçar um diagnóstico amostral, a fim de ilustrar as dinâmicas postas; 4) e por fim analisar através documentos de Itaboraí como forma de comprovar a validade das hipóteses de pesquisa apontadas. Aqui propõe-se o procedimento de levantamento bibliográfico, coleta de dados e análise documental e de conteúdo (Tabela 1).

**Tabela 1** – Cronograma de pesquisa

<b>Etapa</b>	<b>Procedimento</b>
Primeira	Levantamento bibliográfico
Segunda	Coleta de dados
Terceira	Análise documental, etnográfica e georreferencial

Fonte: Elaborado pelo autor

No primeiro momento, realizou-se uma pesquisa bibliográfica baseada em livros, revistas, artigos científicos e trabalhos monográficos. Sobre esta tipologia de pesquisa, Gil (2010, p. 29-31) argumenta que a categoria “bibliográfica é elaborada com base em material já publicado”. Tradicionalmente, esta modalidade “inclui material impresso como livros, revistas, jornais, teses, dissertações e anais de eventos científicos”. A partir desse levantamento teórico, o Tabela 2 traz os principais autores que foram fundamentais na elaboração da revisão teórico-conceitual.

**Tabela 2** – Referencial teórico

<b>Autor (a)</b>	<b>Ano de Publicação</b>
Henri Lefebvre	1968
David Harvey	2005
Mauro Kleiman	2010

Fonte: Elaborado pelo autor

Com o objetivo de entender *como a mobilidade urbana discute a cidade de Itaboraí*? Os autores em destaque foram de grande relevância na construção do nosso referencial teórico, isso porque nos auxiliaram na compreensão daquilo que dispomos pesquisar. Suas bases conceituais foram suficientemente aproveitadas para a interpretação posta e a nível de metodologia compõem a primeira etapa desta pesquisa de dissertação. Em seguida estrutura-se um diagnóstico de nosso universo de estudo, abarcando a segunda etapa de nosso cronograma de pesquisa.

Deste modo para traçar um diagnóstico do município de Itaboraí, utiliza-se (dentre outros) um documento técnico elaborado pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Itaboraí (SEMMAURB), em 2018, que compreende a 2ª etapa da revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado deste município. Aqui apresenta-se características empíricas de Itaboraí como *proxy* da mobilização teórica construída anteriormente, isto é, propõe-se apresentar quais fatores foram responsáveis por direcionar esta pesquisa, legitimando tanto a escolha deste universo (Itaboraí) como sua fundamentação teórica. Neste momento são explorados tópicos como “A Cidade”, “Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro” e “A Mobilidade Urbana”.

Traçado um panorama teórico e empírico sobre o universo que propomos trabalhar, incluímos a terceira etapa deste plano de estudo. O capítulo “Resultados de Pesquisa: Análise da Mobilidade Urbana de Itaboraí” traz um cruzamento sobre as informações postas nas etapas anteriores, isto é: como o levantamento bibliográfico reproduz as dinâmicas empíricas de Itaboraí e vice-versa. Somado a isso, estrutura-se uma análise de documentos com foco em setores que discutem a mobilidade urbana, como o Plano Nacional de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor de Itaboraí de 2018.

Adicionalmente constrói-se um breve relato etnográfico simbolizando a experiência do autor em dois anos de moradia no município de Itaboraí. Este relato articula bases para a análise georreferencial de Itaboraí e estruturalmente analisa-se o 1º Distrito de Itaboraí e o 7º Distrito de Manilha, representando os distritos mais populosos a nível de densidade populacional do município de Itaboraí. As fotos e imagens de pontos estratégicos destes municípios serão retirados de bases de dados como o Google Maps e Google Earth e compreendem os anos de 2020 até 2022, onde os grifos em amarelo representa

vias pavimentadas, grifos em vermelho representam vias não pavimentadas e grifos em azul espaço construído. Seguindo essa estratégia metodológica conseguiremos compreender como esses espaços são configurados para além de nossa mobilização teórica e análise descritiva, abarcando sua significação na prática.

### 3. REVISÃO DA LITERATURA – “Direito à cidade”

Este capítulo introduz aquilo que orientamos como eixo teórico de análise. Aqui navegamos pela literatura marxista a partir de diferentes perspectivas. A dialética proposta para a construção desta mobilização teórica parte da dinâmica de mobilidade das cidades, observando a partir dela os elementos que co-orientam seus direcionamentos. Portanto este capítulo carrega o nome de “revisão da literatura” sobre a referência do “direito à cidade” pois é sobre a discussão sobre o acesso e mobilidade aos espaços da cidade que nossa discussão sobre o caso do município de Itaboraí se orienta. A base para a construção de nossos questionamentos de pesquisa se atrela a discussão da mobilidade urbana enquanto instrumento de manutenção do “direito à cidade”.

Deste modo, em um primeiro momento introduzimos este capítulo sobre as definições teóricas clássicas e contemporâneas do “direito à cidade” como forma de embasar as discussões próximas, como a “produção capitalista do espaço”, da “mobilidade e (i) mobilidade urbana” e dos “grandes projetos de investimentos”. Afinal, não tem como pensar a discussão do “direito à cidade” sem antes discutirmos suas etapas, isto é, a “produção capitalista do espaço” acaba que por limitar o acesso ao espaço das cidades, isso porque os instrumentos produtivos que se incluem na dinâmica das cidades, com os “grandes projetos de investimento” acaba que tomando para si os espaços outrora pertencentes, mesmo que dentro de uma lógica política e comercial, da população. Logo, a estratégia é pensar como a limitação de acesso à cidade, se rende a discussão da “mobilidade e (i) mobilidade urbana” atrelada ao nosso objeto, no caso, o município de Itaboraí.

Em suma essa discussão é capaz de sintetizar como o município de Itaboraí pode ser pensado a partir de uma ideia de limitação e disputas por direito ao acesso à cidade, isso por conta do alto número de vias não pavimentadas. Mas também se inclui pelo grande empreendimento da Petrobras, e como isso pode impactar nas dinâmicas de vida da população, como forma de participar do processo de desenvolvimento municipal. Porém, a questão é conseguirmos identificar os direitos intrinsecamente relacionados a este processo, direito estes que circundam a dinâmica de acesso equitativo das pessoas dentro dos espaços das cidades, porém como a ideia do “direito à cidade” nasce e se articula nas dinâmicas das desigualdades constituintes no espaço das cidades?

Quando se discute direitos e deveres logo criamos a ideia de pertencimento e obrigação. Isso porquê quando pensamos aquilo que denota o significado de direito logo vem a ideia de “eu tenho e eu posso determinado aspecto de algo”, a sensação moral de que, embasado em um “contrato” nós enquanto cidadãos pertencentes a uma sociedade temos direito à determinadas questões. Vamos a um exemplo material: o direito à saúde e à educação. Estes direitos estão previstos pela Constituição

Nacional de 1988, em seu artigo seis. Logo, temos o direito de acesso não apenas à saúde e educação, mas também a diversos outros setores sociais, como direito ao trabalho, à moradia e ao transporte. Mas quando se trata de algo abstrato ou imaterial, como “direito à cidade”?

Como pensar o direito à cidade? Quais elementos participam do processo de articulação para a definição deste direito? Para responder a essas questões e elucidar como a cidade pode ser atribuída e pensada a partir de uma dimensão de dever, precisamos identificar em lei, como a cidade é inserida. Em lei a discussão sobre o direito à cidade, só foi realmente efetivado pelo Estatuto das Cidades, implementado em 2001. Em seu Art. 2 é disposto que a “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”. Isso, em um primeiro momento, aponta para as questões relativas à manutenção do direito e dever jurídico de disponibilização e oferta do direito de acesso à cidade. Porém, é fato que há distanciamento entre o pressuposto normativo e sua execução propriamente dita no alcance da população.

Portanto, para discutir a ideia do “direito à cidade” precisamos adentrar em sua teoria, buscando compreender como este ensinamento é aprofundado a partir de uma lógica de construção dialética que irá ou irão apontar para a composição de uma ideia ancorada nas dinâmicas sociais. Afinal, se existe a discussão sobre o “direito à cidade” é porque em algum momento este direito ou o acesso à cidade de alguma forma foi limitado. Neste momento teremos como disposição teórica, os escritos de Henri Lefebvre, enquanto principal autor sobre a ideia do “direito à cidade” e David Harvey, que traz uma crítica aos textos *lefebvrevianos* sobre o “direito à cidade”. Nessa ordem teremos tanto uma visão clássica, quanto uma visão mais recente do “direito à cidade”.

Para a discussão sobre o entendimento do “direito à cidade” é necessário contextualizar suas causas e circunstâncias. O livro publicado em 1968 por Henri Lefebvre sobre o título “O Direito à Cidade”, foi construído diante de um contexto pós-segunda guerra, onde o mundo experimentava novas estratégias capitalistas de produção. E assim temos um novo mundo em formação ancorados em questões relativas ao processo de industrialização e urbanização e como estes fenômenos se incluem na lógica das cidades. Aliás, a dinâmica de industrialização e urbanização compõe o primeiro capítulo da obra do direito à cidade de Lefebvre (2016). Neste momento de introdução e contextualização do seu texto, são apontadas aquilo que o autor chama de “problemática urbana”, buscando analisar as circunstâncias a qual as cidades estavam inseridas, não apenas das cidades, mas sua interlocução com os processos industriais e urbanos que viriam a configurar o mundo contemporâneo. E neste capítulo o autor aponta que:

Segue-se que a sociedade no seu conjunto, compreendendo a cidade, o campo e as instituições que regulamentam suas relações, tende a se constituir em rede de cidades, com a certa divisão do trabalho (...) feita entre essas cidades ligadas por estradas, por vias fluviais e marítimas, por relações comerciais e bancárias. (LEFEBVRE, 2016, p. 13)

Porém sobre as cidades o mesmo autor irá apontar que existe a “desestruturação das estruturas estabelecidas” (p. 14), isso significa que a indústria ou a industrialização nascente tende a tomar os espaços das cidades – “lá onde preexistir uma rede de cidades antigas, a indústria a toma de assalto” (p. 16) – E dessa maneira forma-se uma mudança de paradigma das cidades, onde antes eram vistas como centro político e comercial, adicionalmente começa a ser pensada sistematicamente como cidade industrial. E é essa mudança de paradigma que o autor aponta como um “ponto crítico” sobre o entendimento daquilo que se entende sobre o “direito à cidade”. Deste modo, tendo em vista o nascimento do capitalismo industrial se acrescenta na dinâmica de desenvolvimento das cidades, e o surgimento do fenômeno de urbanização que viria a limitar o acesso à cidade.

Limitar no sentido que o processo de industrialização e urbanização toma para si os espaços das cidades, definindo mesmo que indiretamente quem participa do seu processo de construção. Pois ora o capitalista quer a presença de mão-de-obra para a construção das estruturas das cidades, ora o capitalista quer o distanciamento dessa mesma mão-de-obra das cidades. A divisão do trabalho dispõe das estruturas das cidades para uma classe disposta a consumir e produzir por e para ela, aquilo que Lefebvre (2016, p. 57) de “continuidades e descontinuidades”. Isso tudo no sentido de surgimento de uma nova forma e estilo de vida que caracteriza o mundo urbano, que atravessa as etapas de desenvolvimento e se estabelece dentro de um processo desigual que implica no fenômeno de segregação, seguindo diferentes critérios: ecológicos, formais e sociológicos (LEFEBVRE, 2016, p. 98).

Este trabalho parte da discussão do “direito à cidade” por Lefebvre (2016), que percebe a forma de atuação do Estado diante do mundo capitalista. E naquele contexto mesmo implicitamente as instituições de poder do Estado aceitavam de forma passiva (ou flexibilizam) as dinâmicas capitalistas ou a tomada da cidade pelo capital. E dessa maneira o “direito à cidade” por Lefebvre (2016, p. 98) pode ser compreendido, como:

“Os poderes públicos, num país democrático, não podem decretar publicamente a segregação como tal. Assim, frequentemente, adotam uma ideologia humanista que se transforma em utopia no sentido mais desusado, quando não em demagogia”

Isso aponta para uma perspectiva crítica na visão mais *lefebreviana* possível que o Estado participa direta ou indiretamente das dinâmicas de limitação de acesso aos espaços das cidades,

quando suas instituições preferem, por exemplo: flexibilizar leis como incentivo ao setor privado, a investir recursos em setores da população. Portanto, o “Estado e a Empresa, apesar de suas diferenças e às vezes de seus conflitos, convergem para a segregação” (LEFEBVRE, 2016, p. 99).

E aqui a construção de um “ponto crítico” não mais sobre a ideia de cidades, embora esteja intrinsecamente relacionado, mas sim sobre como Lefebvre enxerga sua crítica do “direito à cidade” e como sua dimensão pode ligar os escritos mais recentes do “direito à cidade” *harveniano*. Dessa forma Lefebvre aponta que “tudo que é necessário para criar um mundo, a sociedade urbana ou ‘o urbano’ desenvolvido (...) nas condições existentes, ela morre antes de nascer”, e é este mundo urbano que será explorado na obra “Cidades Rebeldes – Do direito à cidade à revolução urbana” escrito por David Harvey (2014) com uma clara referência aos escritos *lefebvreianos*.

Novamente uma mudança de paradigma na noção do “direito à cidade”, onde Harvey (2014, p. 13 e 14) atribui uma dimensão muito mais empírica, do que a dimensão dialeticamente teórica construída por Lefebvre (2016). Logo em seu início, Harvey traz a “visão de Henri Lefebvre” sobre as discussões que engendram as dinâmicas de um mundo capitalista, sobre a cultura do urbano e seus novos direcionamentos. Ali a pergunta que fica é “o que acontece quando bairros inteiros são projetados ou aparentemente do nada surgem *grands ensembles*?” (ou grandes projetos de investimentos?) e o autor adiciona que “não é para o legado de Lefebvre que nós devemos voltar em busca de explicação” e aponta que os movimentos sociais representam uma legítima ferramenta de efetivação do “direito à cidade” e cita o exemplo do Estatuto da Cidade criado no Brasil em 2001 como resultado das constantes demandas pós anos noventa, diante de uma dinâmica de neoliberalização.

Ali David Harvey nos diz que “não tem nada a ver com o legado de Lefebvre, mas tudo a ver com as lutas que continuam a existir acerca de quem vai configurar as características da vida urbana cotidiana” (2014, p. 14). Logo, o autor aponta que a essência do “direito à cidade” não se encontra nos livros e escritos filosóficos, mas sua força se encontra nas ruas e bairros de cidades doentes. Consequentemente, tanto a limitação de acesso à cidade, como a limitação dos direitos sociais, faz ecoar vozes sociais contestatórias e reivindicativas de questões urbanas relativas à segregação, adicionalmente a gentrificação e revitalização, enquanto caracterizações de desigualdades do século XXI. Harvey ainda propõe uma ideia de descontinuidade das cidades com relação ao campo e sua dicotomia dentro de uma ideia de onipresença do capital em níveis territoriais. E complementa que:

A cidade tradicional foi morta pelo desenvolvimento capitalista descontrolado, vitimada por sua interminável necessidade de dispor da acumulação desenfreada de capital capaz de financiar a expansão interminável e desordenada do crescimento urbano, sejam quais forem suas consequências sociais, ambientais ou políticas.



Nossa tarefa política, sugere Lefebvre, consiste em imaginar e reconstituir um tipo totalmente novo de cidade a partir do repulsivo caos de um desenfreado capital globalizante urbanizador (HARVEY, 2014, p. 20).

E diante das provocações introdutórias cunhadas por David Harvey sobre os escritos de Henri Lefebvre, precisamos destacar dois recortes do autor. A primeira sobre como Lefebvre aponta a cidade, “a cidade pode estar morta, Lefebvre parece dizer, mas longa vida a cidade” (p. 21), onde Harvey sugere ainda um respiro diante das constantes mobilizações sociais que iniciaram o século XXI e em seu complemento o mesmo autor nos diz que “reivindicar o direito à cidade é uma estação intermediária na estrada que conduz a esse objetivo” (p. 24). Este recorte aponta para quando discutimos neste trabalho o direito à cidade, não a partir dos movimentos sociais, mas sim sobre a ideia da mobilidade urbana, enquanto “estação intermediária”. Mas voltemos à discussão do “direito à cidade”.

Após a discussão crítica sobre os direcionamentos epistemológicos atribuídos às discussões *lefebvrianas* introduzidas nos escritos de David Harvey (2014), o autor toma prosseguimento em seu livro para a discussão do “direito à cidade”. E ali o autor concede valor ao processo de urbanização e mais especificamente ao capital excedente como estratégia capitalista que encadeia na limitação de acesso à cidade. Ali embora pareça investimento em infraestrutura (principalmente a rede de mobilidade urbana) pelo capital, na verdade seu objetivo final é facilitar o transporte de mercadorias entre territórios, diminuindo o tempo gasto no trajeto dos portos para os centros de cidades e vice-versa – dentro da ideia econômica de exportação e importação de mercadorias.

E aqui começamos a nos aproximar de nosso universo de pesquisa, tanto em seu sentido teórico, quanto em seu dimensionamento empírico. Vejamos: Harvey (2014, p. 41) diz que “o processo urbano passou por outra transformação de escala, em resumo tornou-se global”, e aponta que a indústria se concentra de início em zonas econômicas especiais ou zonas de livre comércio, mas depois se expande para além desses espaços, para qualquer município disposto a absorver o capital excedente (HARVEY, 2014, p. 41 e 42). Ali o autor está preocupado em chamar a atenção para como o capital excedente economicamente e expansivo territorialmente detém determinado poder de modificação do estilo de vida social urbano e financeiro.

Ali temos a modificação não somente do estilo de vida embasado no urbano, mas também a transformação da paisagem, através do que ele chama de “grandes projetos infraestruturais” como represas e autoestradas, que co-orientam os grandes projetos de investimento, através de usinas e complexos petroquímicos, como acontece em Itaboraí com a instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, adicionalmente aos investimentos habitacionais abandonados em detrimento da grande crise financeira do país. E ali o autor diz que as cidades se dividem em “microcidades”, aponta

as problemáticas envolvidas neste processo, e indica que: todo e qualquer investimento parcial acarreta em infraestruturas deficitárias, onde “as estradas se transformam em lamaçais sempre que chove” (HARVEY, 2014, p. 48) como símbolo do problemático subdesenvolvimento capitalista.

Em suma Harvey aponta o “direito à cidade” de maneira que esta discussão possa aludir para as novas dinâmicas sociais, pois atribui a eles o verdadeiro poder de modificar o *status quo* de um estilo de vida pauperizado pela iniciativa privada. Enquanto Lefebvre (2016) apontava para as direções políticas e econômicas de sua época, Harvey (2014) aponta para as direções geográficas e sociológicas, como alternativa de efetivação do “direito à cidade”. Entre parafrasear o “direito à cidade” e a “revolução urbana” de Lefebvre, David Harvey nos lembra que “a revolução de nossa época tem de ser urbana – ou não será nada” (p. 66). Por isso a importância e relevância de conseguir retirar das discussões postas, como o direito à cidade discute o município de Itaboraí, atrelado a suas nuances de falta de mobilidade urbana.

Desta forma, pensar o desenvolvimento de pressupostos implica considerar as linhas históricas, estruturais e conjunturais da época em que foi escrita, considerando que os paradigmas e bases nas quais os autores se embasam transcrevem sua crítica à realidade. Assim, o sentido *orgânico* do pensamento envolve a crítica das perspectivas e limites. A cidade nos contornos de Lefebvre estaria no início de um processo pré-financeirização dos espaços, do entrecruzamento dos ditames neoliberais de afastamento de um Estado de bem-estar social, bem como da captura dos preceitos jurídicos de ação do poder público pelo capital. Já em Harvey, estas dinâmicas estão em seu ápice, conjugados na limitação da capacidade responsiva do Estado frente aos problemas sociais e da precarização da vida e dos espaços. Articular estes dois autores nos implica considerar estas nuances em uma tentativa de não-antagonismo, nem de “avanço” do conhecimento, mas de delimitar a complexidade que momentos históricos distintos nos permitem orientar estes dois autores e suas formas de pensamento.

A grande questão é identificar como o “direito à cidade” é discutido em nosso universo de pesquisa, algo que ilustra a realidade do município de Itaboraí, pauperizado por um processo de industrialização e urbanização, somado à falta de infraestrutura dos bairros e dos distritos partes. E para ilustrar toda essa dinâmica, a capa do jornal O Globo, de fevereiro de 2015 (Figura 1), sobre o título “sem direito de ir e vir – duzentos trabalhadores do Comperj ocupam a Ponte e prejudicam milhares de pessoas” quem sai realmente prejudicado? Para além disso, a imagem que se segue aponta para os elementos fundamentais desta pesquisa: os moradores e trabalhadores de Itaboraí, representados da pauta reivindicativa; a ponte Rio-Niterói representante da mobilidade urbana e dos grandes empreendimentos; todos estes elementos tidos como símbolo da ideia do direito à cidade.

**Figura 1** – Protesto na Ponte Rio-Niterói de moradores de Itaboraí e trabalhadores do COMPERJ – 2015

26/10/2021 11:03 <https://acervo.oglobo.globo.com/?service=printPagina&imagemPrint=https%3A%2F%2Fduyt0k3aayxim.cloudfront.net%2F...>

Quarta-feira 11/2/2015 **Rio** O GLOBO 11

## PROTESTO NA RIO-NITERÓI

# Sem direito de ir e vir

Duzentos trabalhadores do Comperj ocupam a Ponte e prejudicam milhares de pessoas



**Pista fechada.** Manifestantes ocupam a Ponte Rio-Niterói em protesto contra atrasos em seus salários no Comperj; o ato se estendeu por cerca de duas horas e continuou por ruas do Centro, causando mais transtornos ao tráfego

**LUZ ENRIKETE MAGALHÃES**  
luz.enrikete@oglobo.com.br  
**MARCO GUILLO**  
marco.guillo@globo.com.br

Debalto de sol forte, milhares de pessoas ficaram presas ontem em carros, motos, ônibus e até ambulâncias na Ponte Rio-Niterói, quando cerca de 200 operários das obras do Complexo Petroquímico do Rio (Comperj), em Itaboraí, ocuparam as pistas num protesto contra atrasos em seus salários. A cena, inédita na Ponte, causou reflexos no trânsito em vias importantes das duas cidades e motivou novas discussões entre especialistas sobre mais um caso extremo, no qual o direito de se manifestar — previsto na Constituição — acabou prevalecendo sobre o direito coletivo de ir e vir. A Polícia Rodoviária Federal (PRF) alega que seu plano de contingência funcionou, porque o objetivo maior seria garantir a segurança tanto de usuários quanto de manifestantes. Mas não faltaram críticas.

— Se os manifestantes bloquearam o trânsito, criando dificuldades para a coletividade, os líderes deveriam ter sido identificados e presos. O direito de se manifestar deve ser respeitado, mas não quando interfere no direito coletivo: milhares de pessoas que nada tinham a ver com isso foram prejudicadas — crítica Armando de Souza, presidente da Comissão de Trânsito da OAB-RJ.

**ATRASOS PARA COMPROMISSOS**

No sentido Rio, a Ponte ficou fechada por duas horas para a passagem dos manifestantes, que, segundo informações do sindicato que representa a categoria, desembarcaram de cinco ônibus no vão central por volta das 11h50m. No sentido Niterói, a interdição durou uma hora, por motivo de segurança, de acordo com a PRF. Impactantes, passageiros de coletivos que segulam para o Rio desistiram e voltaram a pé para Niterói. Muitos motoristas se



**Sem pacientes.** Atrasado, o médico Fábio Nuzzi encontrou o consultório em Copacabana vazio

no de contingência? E, se havia, como explicar que tanta gente começou a caminhar na Ponte sem ser abordada?

A CR, por sua vez, afirmou que o plano de contingência foi acionado assim que o Centro de Controle Operacional viu pessoas andando na Ponte. Simultaneamente, informou, equipes da concessionária interditaram a pista sentido Rio próximos aos acessos, para que mais motoristas não se aproximassem do local da manifestação e pudessem retornar ou buscar uma rota alternativa.

A assessora de Comunicação da PRF Marisa Dreys, nega que tenham ocorrido falhas. Ela admitiu que a corporação foi surpreendida pela manifestação, mas disse que o plano de contingência foi executado:

— Havia uma situação de tensão. Reverter à força não era recomendado. Se houvesse um tumulto, os manifestantes não teriam como se dispersar.

**POLÍCIA SE REÚNE COM O MP**

A assessora acrescentou que, ontem mesmo, representantes da PRF e do Ministério Público se reuniram para discutir medidas a fim de evitar que a situação se repita. Ainda não há nada decidido. Mas uma das hipóteses é recorrer à Justiça através de um mecanismo jurídico conhecido como "interditio prohibito", para evitar que manifestações voltem a ocorrer na via. Há cerca de dois anos, o recurso foi adotado em ação movida pela Advocacia Geral da União (AGU) para impedir que caminhoneiros bloqueassem rodovias federais durante um protesto.

O secretário estadual de Transportes, Carlos Roberto Osorio, classificou o episódio como um "problema gravíssimo de mobilidade" e informou que pretende se reunir com a PRF para estudar formas de evitar que a Ponte seja novamente fechada:

— É um local inadequado para isso. Foi uma ação completamente malhada e inesperada. Temos que ter bom senso.

**DISPUTA POLÍTICA**

### SINDICATO FAZ CRÍTICA A BLOQUEIO

**Débora Diniz**  
gabard@oglobo.com.br

A ocupação da Ponte Rio-Niterói surpreendeu até a direção do Sindicato dos Trabalhadores Empregados nas Empresas de Montagem (Sinetram), que representa ocupações do Comperj. A ideia inicial era que os ônibus com manifestantes fossem diretos para a sede da Petrópolis, no Centro. Mas o convênio, segundo entidade, teria sido interceptado por carros com representantes de uma corrente minoritária do Sindicato dos Petrolíferos, ligados a partidos políticos, que teriam esboçado trabalhadores a descerem.

— Fizemos uma assembleia e decidimos seguir até a Petrópolis para uma manifestação pacífica. No meio do trajeto, houve toda essa confusão — disse Marcos Hamang, vice-presidente do Sinetram, que acusa integrantes do PSTU de liderarem o bloqueio.

A manifestação tinha o objetivo de pressionar a Petrobras a quitar débitos trabalhistas dos cerca de três mil empregados e devidos da Akemi Engenharia, uma das prestadoras de serviço no Comperj. De 400 desligados em novembro ainda não receberam parte do rescisão. Já cerca de 2,5 mil funcionários não receberam todo o 13º e os salários de dezembro e janeiro.

[https://acervo.oglobo.globo.com/?service=printPagina&imagemPrint=https%3A%2F%2Fduyt0k3aayxim.cloudfront.net%2FPDFs\\_XMls\\_paginas...](https://acervo.oglobo.globo.com/?service=printPagina&imagemPrint=https%3A%2F%2Fduyt0k3aayxim.cloudfront.net%2FPDFs_XMls_paginas...) 1/2

Fonte: O Globo (2015)

Essa capa de jornal tem um simbolismo nítido sobre as dinâmicas políticas, econômicas, sociais e ambientais que suscitam tanto a “produção capitalista do espaço” quanto o “direito à cidade”, mas também a mobilidade e (i)mobilidade urbana e os grandes projetos de investimentos. Logo, temos em uma só imagem, todos os apontamentos deste estudo: 1) a começar pelo título da matéria, que aponta a ideia do “direito à cidade”; em seguida pelas “idas e vindas”, a ideia de transportes e mobilidade urbana; 3) e se se pretende apontar a locomoção entre territórios, temos a Ponte Rio-Niterói como parte de um processo de industrialização e urbanização; 4) Por fim, temos os moradores de Itaboraí e as “milhares de pessoas” prejudicadas direta ou indiretamente participaram do manifesto dos trabalhadores do COMPERJ.

Pensar o “direito à cidade” à luz da mobilidade urbana não é uma discussão recente na literatura. Diversos autores nos últimos dez anos vêm demonstrando que a mobilidade urbana cada vez mais, se torna um elemento fundamental para a efetivação do acesso à cidade. Dentre eles podemos destacar o estudo realizado por Barbosa (2016), sobre o “significado da mobilidade na construção democrática da cidade”; os trabalhos realizados por Silva (2016) e Kleiman & Silva (2018), que trabalha a questão de transportes aliado a discussão do “direito à cidade”; cito também o conjunto de estudos publicado por Fani, Encarnação e Lopes (2020) no livro “A Produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios”. Embora este conjunto de autores sejam aprofundados no capítulo 3.1.2. *Entre a mobilidade e a (i)mobilidade urbana*, precisamos introduzi-los na discussão deste capítulo.

E para introduzir sobre como a mobilidade se atrela ao “direito à cidade” iniciaremos nossa compreensão buscando interligar autores clássicos aos autores contemporâneos. Considerando os pressupostos de Marx (2014), os quais foram parte das bases teóricas de Lefebvre (2016) e Harvey (2014), Fani, Encarnação e Lopes (2020) convergem a ideia de que a circulação de capital, corresponde à compreensão da mobilidade urbana, partindo do princípio que o investimento do setor privado no setor de transportes, viria com o objeto de facilitar a “mobilidade” de mercadorias, sendo essa dinâmica responsável por promover o fenômeno da “produção capitalista do espaço”.

Sinteticamente Fani, Encarnação & Lopes (2020, p. 56) resume a discussão sobre a produção do espaço no movimento do pensamento geográfico, no sentido de que:

“[...] a ideia de produção se transforma ao longo da história. A produção lato sensu diz respeito ao processo de produção do humano – enquanto a noção de produção stricto sensu refere-se, exclusivamente, ao processo de produção de objetos. Este, porém, se realiza produzindo não só a divisão técnica do trabalho dentro da empresa, a produção e a circulação, como também as relações sociais mais amplas e complexas que extrapolam as esferas da empresa tomando a sociedade como um todo. Logo, o processo de produção abrange o espectro mais amplo, aquele da

produção de relações sociais, de uma cultura, de uma ideologia e de um conhecimento.”

Neste ensaio Fani, Encarnação & Lopes (2020) apresenta uma crítica pelas vias geográficas por meio dos aportes *marxistas*, *lefebvriano* e *harveniano* para compor um conjunto de ideias abandonadas ao debate sobre a produção do espaço no bojo das relações capitalistas. Nas palavras das respectivas autoras este abandono “coincide com a extensão do mundo da mercadoria, isto é, a expansão da propriedade privada do solo urbano e da terra, que transforma a cidade inteira em mercadoria vendida no mercado” (p. 60, 61). Portanto, tanto Fani, Encarnação & Lopes (2020) quanto Lefebvre (2016) e Harvey (2014) identificam que a crítica marxista do espaço não acompanha o avanço das infraestruturas urbanas.

Cabe agora vincular o debate sobre a circulação de capital<sup>1</sup> sobre a ideia de mobilidade ou (i) mobilidade, afinal, é exatamente sobre a lógica de circulação que o capitalismo se “movimenta”. E mais do que isso, como dito na introdução deste estudo, a história do município de Itaboraí está intrinsecamente atrelada à falta de mobilidade urbana e isso não significa necessariamente falta de investimento em infraestrutura rodoviária, com o objetivo de factibilizar o transporte de mercadorias. Portanto, as modificações infraestruturais deste processo, a que pese as condições sociais e ambientais, evocam a discussão da produção e circulação capitalista do espaço presentes.

Considerando que a mobilidade não é uma ideia muito distante da circulação de capital, Glória da Anunciação em Fani, Encarnação & Lopes (2020), traz uma reflexão de como essas dinâmicas se atrelam. Nas palavras da autora “a construção [de estradas] para garantir a melhor fluidez de mercadorias, ainda que com recursos de toda a sociedade, a via que possibilita essa rápida circulação é, ao mesmo tempo, mais um elemento que potencializa a imobilidade física da população” (p. 117). Para os autores as ideias se sustentam através da mobilidade-imobilidade na produção do espaço metropolitano.

E por falar em espaço metropolitano os escritos de Barbosa (2016, p. 47) irá nos apontar que:

“O movimento de pessoas tornou-se mais uma exigência social criada pela metropolização do espaço diante das imposições do mercado de trabalho e em função do próprio mercado precarizado de habitação. Entra nessa equação perversa a disponibilidade de acesso aos serviços públicos desigualmente repartidos na cidade e que fazem os trabalhadores urbanos se tornarem cada vez mais dependentes de deslocamentos.”

---

<sup>1</sup> A discussão sobre a circulação de capital acontece a partir do momento em que o capitalista demonstra interesse de expansão para além das grandes cidades. Neste momento, pauperiza a sociedade e o ambiente em detrimento do desenvolvimento industrial e urbano. A circulação de capital se insere, somada às novas necessidades de mercado, como comunicação e transportes de mercadorias, na estratégia de diminuir o tempo e o custo de circulação. É aqui que os setores de transporte e mobilidade urbana se acrescentam, como marcas deste processo, pela construção de portos e avenidas.

É nesse sentido que conseguimos observar que o efetivo, eficiente e eficaz trabalho no âmbito dos transportes e da mobilidade apontam estes setores como fundamentais para o combate à pobreza e à desigualdade. Por isso, observamos este setor como elemento de disputas no contexto das cidades, seja na reivindicação por melhorias infraestruturais, como vias e calçadas, ou condições financeiras, como melhores custo das passagens e até mesmo gratuidade dos transportes públicos. Talvez seja por isso que Lefebvre (2016) apontava que o movimento de transitar se tornava cada vez mais tão importante como o de habitar.

### **3.1. “Produção Capitalista do Espaço”**

O fenômeno da “produção capitalista do espaço” é dotado de questões políticas, econômicas e sociais que irá sintetizar as características de um dado espaço. E atrelado a este fenômeno, identifica-se outras dinâmicas que são produtos deste processo, como a circulação de capital, industrialização e urbanização e por fim, a instalação de grandes projetos de investimentos (GPIs). Tais fenômenos, por sua vez, correspondem a uma estrutura cronológica, que vinculados a esta sessão, serão aprofundados nos próximos capítulos.

Quando se discute, portanto, o fenômeno da “produção capitalista do espaço” deve-se observar quais elementos fazem parte deste processo e quais espaços sofrem com determinada expansão. Para explorar este fenômeno Harvey (2005) fala da necessidade de se aprofundar nos estudos *marxistas* que estudam o sistema capitalista enquanto modo de produção, e nesse imbróglio discursivo, encontra-se a discussão sobre a teoria da acumulação de capital em uma escala geográfica expansível, a que pese a circulação de capital como forma de concentrar o capital de excedentes.

Tão logo podemos observar que surgem outros dois conceitos atrelados ao fenômeno da “produção capitalista do espaço”, aliás, a interlocução de conceitos e teorias não é incomum neste momento. Portanto, a teoria da acumulação como “motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista” (HARVEY, 2005, p. 41), assim como a circulação de capital, como prática econômica, se subscrevem como corolários do processo de expansão do sistema capitalista a vias geográficas.

Existem outros elementos que surgem neste processo de exploração do espaço pelo sistema capitalista, como por exemplo as relações de transporte, a integração espacial e a “anulação do espaço pelo tempo”, afinal, “o sistema capitalista é muito dinâmico e inevitavelmente expansível, um sistema de forças revolucionárias que constantemente reforma o mundo em que vivemos” (HARVEY, 2005,

p. 41). A ideia de circulação de capital e a compressão do tempo-espaço se atrelam, por conseguinte, à mobilidade urbana e aos transportes.

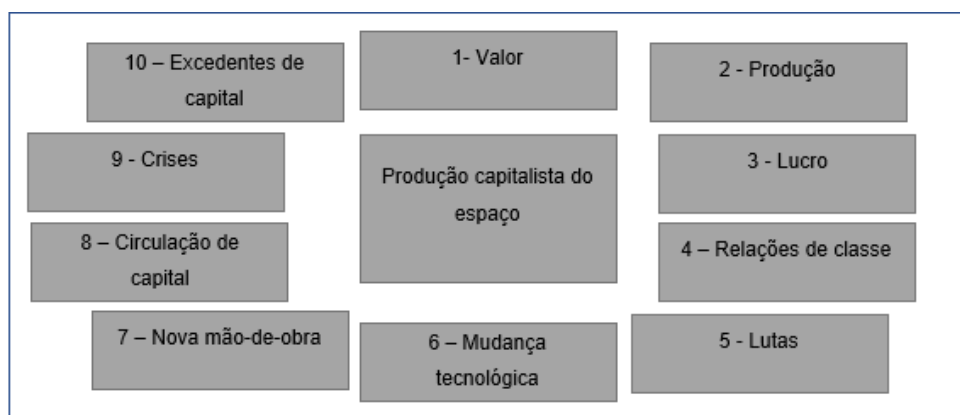
A “produção capitalista do espaço” nasce efetivamente junto ao processo de industrialização e urbanização dos lugares, no século XVIII. Fenômeno este que coloca o campo e as cidades no centro da configuração da rede metropolitana, junto às transformações de suas infraestruturas ligado ao processo de financeirização das coisas e dos lugares, no século XXI. Essa transição político-econômica do capitalismo no final do século XX, traz acompanhado consigo, a financeirização e a concessão de setores outrora de responsabilidade do Estado para a iniciativa privada, como habitação e transportes por exemplo (MONTER-MÓR, 2007; HARVEY, 2016; ROLNIK, 2019).

Harvey (2005) no prefácio do livro d’a “produção capitalista do espaço” orienta que “do ponto de vista *marxista*, havia bem poucos textos sobre a geografia da acumulação de capital e sobre a produção desigual de espaço e de desenvolvimento geográfico” (p. 11) e ainda acrescenta que “durante muito tempo, ignorou-se à dimensão espacial referente a teoria da acumulação de Marx no modo de produção capitalista” (p. 41), ou seja, inicia-se uma reflexão sobre a relação do capital e sua conotação expansiva no território, e aqui se atrelam a economia e a geografia como práxis da expansão do sistema capitalista.

Ainda em Harvey (2005) a análise profunda e rigorosa da circulação de capital revela muitos aspectos importantes, uma tarefa analítica de cunho essencialmente *marxistas*, especificamente d’O Capital de Marx (1818-1883). Porém no bojo do sistema capitalista, a fonte permanente de preocupação envolve a criação de infraestruturas sociais e físicas que sustentam a circulação do capital (p. 128). Em suma, Harvey sintetiza os aspectos importantes da circulação do capital a dez pontos, e aqui iremos ilustrar pontualmente como sua teoria da produção capitalista se orienta geograficamente.

Em resumo o valor das mercadorias produzidas, a produção através do trabalho e o lucro a partir dela fundamentam os três primeiros tópicos da teoria da “produção capitalista do espaço” de Harvey (2005). Posterior a estes elementos advém as relações de classe; as lutas e os conflitos em uma ideia de poder de barganha; em seguida a mudança tecnológica como alternativa de capital e a formação de uma nova mão-de-obra; e aqui surge a circulação de capital como alternativa deste processo; e as crises, como foi dito se manifesta como condição tanto de capital como de trabalho; e por fim o excedentes de capital são absorvidos ou desvalorizados, dentro deste ciclo que contempla a produção capitalista como ilustra o quadro a seguir (Quadro 1).

**Quadro 1** – Teoria da “produção capitalista do espaço” por David Harvey (2015)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Harvey (2015)

A teoria da produção capitalista de Harvey (2005) representa a interação da economia em uma escala geográfica expansível, afinal, é através do espaço que o capitalismo encontra as respostas necessárias para sua manutenção enquanto sistema. Ali a circulação de capital e o capital de excedentes e todos os elementos da teoria do capital se coadunam dentro do mosaico da “produção capitalista do espaço”, como visto no quadro anterior. Por fim, traçado um panorama teórico sobre a “produção capitalista do espaço”, devemos nos questionar como e de que forma esse fenômeno pode ser observado em sua dimensão prática? Essa é uma questão que nos incentiva sair da teoria e adentrar em sua representação empírica<sup>2</sup>.

E como forma de materializar a “produção capitalista do espaço”, estrutura-se que existem empreendimentos geradores de grandes impactos políticos, econômicos, sociais e ambientais. No Rio de Janeiro, bairros inteiros são transformados e modificados através destes grandes projetos. A exemplo, a construção do Estádio Jornalista Mário Filho, o Maracanã, em 1950, para a realização da Copa do Mundo do mesmo ano. Até aqui, qualquer semelhança não será mera coincidência.

Como símbolo do desenvolvimento das cidades metropolitanas do Rio de Janeiro, a construção do Maracanã, envolveu principalmente interesses políticos e econômicos, para a realização de grandes eventos do passado e do presente. Seja a Copa do Mundo, realizada no Brasil, em 1950; e a realização da Copa de 2014 (64 anos depois) e Olimpíadas de 2016, ambas representaram R\$ 90 bilhões de investimento público, aproximadamente três vezes o orçamento anual do Bolsa Família<sup>3</sup>. Deixando como legado segregação e gentrificação como marcas deste processo.

<sup>2</sup> Neste trabalho, utiliza-se o materialismo dialético como estrutura metodológica. Isto significa que a busca por explicações coerentes, lógicas e racionais, sobre os fenômenos da sociedade, aqui em jogo, fundamentam-se através da prática social como critério da verdade. Esta é a base elementar do materialismo dialético e que orientará este trabalho.

<sup>3</sup> Sobre o efeito econômico e o impacto dos megaeventos no Brasil, ver: <https://oglobo.globo.com/economia/olimpiada-copa-no-brasil-valeram-pena-25134455/>; <https://www.infomoney.com.br/columnistas/cesar-grafietti/o-efeito-economico-dos-jogos-olimpicos-o-que-importa-e-competir/>, acesso em 19 de fev. de 2022.



Observando estes grandes projetos sobre as questões territoriais, em resumo, a escolha do local para a construção do até então, maior estádio do mundo (em 1950), envolveu três bairros sedes, anterior ao desenvolvimento urbano destes, a saber: o entorno da Av. Brasil, próximo a Irajá; o atual Parque Olímpico, na Barra da Tijuca, e em sua localização atual, bairro Maracanã. Isso representa a escolha de um lugar, e a partir deste espaço, o desenvolvimento urbano e o surgimento de uma metrópole. Ou se se pretende associar teoria e empiria: isso representará a “produção capitalista do espaço”.

Destas informações podemos destacar algumas questões importantes, e a primeira delas, é a de que, cai por terra o argumento que não existe planejamento de cidades, no âmbito do poder público. Pois dentro da perspectiva *top-down* de planejamento, existe sim, um plano de desenvolvimento dos lugares. Mesmo que estes demandem mais tempo para serem executados, não representam um equilíbrio de desenvolvimento, através da dinâmica de parcerias público-privadas, privatização e terceirização, subvertendo interesses econômicos à interesses sociais.

“O Maracanã está longe de ser apenas um estádio. O velho “Maraca” é território, ou melhor, é terreiro. Estamos falando aqui, portanto, de um espaço de intersecção entre o sagrado e o profano, constituído por inúmeras relações, atravessado por dramas existenciais, alimentado por tragédias. O Maracanã é palco e personagem, passarela e estandarte. O segundo é que a história do Maracanã é, ao mesmo tempo, a história do Rio de Janeiro e a história do Brasil. O autor consegue de forma magistral nos mostrar como o estádio, desde sua construção, fez parte de momentos cruciais da história do país. Basta lembrar que a década de 1950 foi o momento mais emblemático do processo de modernização da sociedade brasileira, ou seja, da integração do país aos marcos do capitalismo industrial. Mas, ao lado dos debates sobre um projeto nacional de desenvolvimento, da efervescência intelectual e artística, da Constituição de 1946, os “anos dourados” também nos apresentaram os problemas da tal modernização. Do Maracanã veio o aviso mais contundente das contradições dessa modernização, e na forma de uma tragédia: a final da Copa de 1950.” (SIMAS, 2021)

Outro exemplo que perpassa pelos interesses sociais, com impacto direto ao meio ambiente, aliado a políticas de privatização dos lugares, está na construção do Parque Olímpico, para as Olimpíadas de 2016, na Barra da Tijuca. Local, onde antes (64 anos antes), já havia o interesse de se construir o estádio do Maracanã. Este conjunto de grandes empreendimentos legitima a cidade do Rio de Janeiro, como a cidade dos grandes eventos no Brasil. E ainda, confirma a tese de planejamento de cidades comentada anteriormente.

Foi assim que a cidade do Rio de Janeiro veio a receber o século XXI. Onde o então prefeito Luiz Paulo Conde (Partido da Frente Liberal - PFL), entre 1997 a 2001, implementa o projeto “Favela-Bairro”, continuada pelo prefeito Cesar Maia (Partido Trabalhista Brasileiro – PTB), entre 2001 a 2009, como política de gentrificação dos lugares, em uma espécie de transformação e limpeza das cidades, pré-planejadas para os grandes eventos.

Como não perceber que existe planejamento de cidades? Uma prática tão demandada pela população, quando esta, se percebe em conflito com as novas dinâmicas urbanas. Tanto sobre os direitos sociais e fundamentais, que vai desde o saneamento básico, como fornecimento adequado de água e energia, até o “direito à cidade”, que vai desde a pavimentação de vias, moradia e segurança pública. Porém, não são essas narrativas que atraem investimentos estrangeiros para a cidade carioca.

**Figura 2** – Maquiagem olímpica – Linha Vermelha (RJ-071)



Fonte: <https://www1.folha.uol.com.br/esporte/olimpiada-no-rio/2016/07/1790702-rio-de-janeiro-comeca-a-passar-por-processo-de-embelezamento-para-os-jogos.shtml>

A imagem anterior (Figura 2) representa aquilo que Gioppo (1996), Costa e Arguelhes (2008) e Dumont (2014) chama de higienização dos lugares, foi uma das formas encontradas pela Prefeitura do Rio de Janeiro, nas Olimpíadas de 2016, para esconder a imagem das favelas no percurso da Linha Vermelha, que corta os bairros de São Cristóvão e Ilha do Governador, na cidade carioca. Essa imagem é muito simbólica, pois representa a disputa pelo espaço da cidade – *lôcus* da cidade moderna e a cidade favelizada.

Outros locais da RMRJ também sofreram com aquilo que o poder público chama de revitalização de cidades, como se este “ser”, fosse ausente de vidas. Podemos citar a reforma da região portuária do Rio de Janeiro – Porto Maravilha<sup>4</sup>, trazendo obras de infraestrutura, como construção de museus, parque aquático e praças. Todas estas obras foram cedidas para a administração do setor privado. Isso significa desenvolvimento urbano por e para os interesses capitalistas, limitando este acesso, através de políticas de “meia-entrada” para a população mais carente.

São estruturas de cidades que para além de ilustrar aquilo que é reivindicado pela sociedade, demonstra o caráter produtivista e capitalista do espaço, que não são planejados para as pessoas, mas sim, para os grandes eventos, para os negócios e estabelecimento de setores industriais, em busca de mão-de-obra. São metrópoles e megalópoles que funcionam como um “animal econômico” acumulando riquezas e distribuindo riscos. Assim surgem as periferias dos grandes centros econômicos, que desprovidos de infraestrutura, servem apenas como cidade dormitório dos centros de poder. E aqui, cabe a realidade do município de Itaboraí.

É complexa a realização de análise prospectiva e retrospectiva dos megaeventos realizados no Rio de Janeiro, em 2014-16. Ocorre que, enquanto uma estrada, ponte ou ferrovia podem reduzir os custos de transporte, e aumentar a eficiência econômica, isso não é possível com o legado dos megaeventos realizados, se se considerar os estádios construídos como fonte infraestrutural, que não trazem ganho direto para a população. Como foi dito naquele período “não se faz copa do mundo com hospitais”<sup>5</sup>. E aqui deixo as palavras de Simas (2020, p. 135) sobre a vida na cidade:

“O pequeno comércio, o mercado de rua, a feira e o estádio de futebol jogavam no mesmo time de sociabilidades mundanas. No fim das contas, é urgente que a cidade viva sempre o sentido da rua como um espaço de convivência e desaceleração do cotidiano. Uma rua que permita, no resíduo de seus acontecimentos miúdos, maneiras de viver que não sejam simplesmente receptivas ou reativas aos desígnios do deus carro, mas que propicie os encontros entre as gentes da Guanabara; como aqueles que o velho Maracanã, assassinado sem piedade, proporcionava.” (p. 83)  
“A cidade que deveria proporcionar a circulação de saberes é cada vez mais a que proporciona a circulação de mercadorias e monstros sobre rodas.”

Portanto, não se trata de fazer juízo de valor, sobre os megaeventos, ou sobre a ideia de um modelo de desenvolvimento urbano neoliberal. Trata-se de poder utilizar esses investimentos em

---

<sup>4</sup> O Projeto Porto Maravilha é fruto de uma Operação Urbana Consorciada (OUC) que visa a revitalização urbana da Região Portuária do Rio de Janeiro criada pela Lei Municipal 101 de 2009. As OUCs são intervenções pontuais realizadas pelo Poder Público Municipal envolvendo a iniciativa privada (empresas prestadoras de serviços públicos, moradores e usuários locais) que buscam transformações urbanísticas estruturais, melhoras sociais e valorização ambiental.

<sup>5</sup> Declaração do jogador de futebol Ronaldo “Fenômeno”, que atuou no Comitê Organizador da Copa do Mundo de 2014, disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=8ZU9r0Scgww&ab\\_channel=RenanHuguinin](https://www.youtube.com/watch?v=8ZU9r0Scgww&ab_channel=RenanHuguinin), acesso em 25 de fev. de 2022.

infraestrutura, a longo prazo, para benefício da população, criando oportunidades de acesso ao esporte, ao lazer e à cultura. Promovendo uma linha sustentável de diálogo entre dualidades e simbioses (avanço-atraso, desenvolvimento e subdesenvolvimento), para garantir o efetivo “direito à cidade”.

Demonstraremos nos próximos capítulos que a dinâmica de migração social do campo para as cidades, tanto serve para identificar a (sub)urbanização destes bairros; como também servirá para identificarmos, sob a ideia da “produção capitalista do espaço”, em sua forma já acabada, a ideia do “direito à cidade”, pois a privatização das coisas e dos lugares, furta as pessoas de participar das dinâmicas e rotinas postas. Pela ideia da cidade como lugar de encontro, de diferença e de interação criativa, onde quem faz a cidade são os próprios *cidadinos* ou o “corpo encantado das ruas” como diria Simas (2020).

Expõe-se, portanto, que o fenômeno da “produção capitalista do espaço” não se afere singularmente, é um processo heterogeneizado por complexas dinâmicas no seio econômico que modifica as circunstâncias dos lugares, a que pese a financeirização e privatização das coisas e dos lugares, simbolizados por e pelas ideias da segregação espacial, da mobilidade e acessibilidade urbana a recursos como educação, saúde e moradia, dentre outros. Uma cultura neoliberal estabelecida, que alinha a competitividade em relação às relações sociais. Essa competição pré-estabelecida entre as dinâmicas da cidade e quem detém seu verdadeiro direito de acesso, aponta para a ideia do “direito à cidade”.

Em suma podemos compreender que a dinâmica da “produção capitalista do espaço” se vincula a discussão do “direito à cidade” por compreender um processo que antecede o contexto de reivindicação do direito de acesso à cidade. Isso significa que as etapas de industrialização e urbanização como símbolo da “produção capitalista do espaço” apontam para a limitação de acesso ao espaço da cidade, pelo fato de tudo ser financeirizado. Logo, temos tanto transporte público (privado), no sentido que precisamos de determinada forma “pagar” para ter acesso à cidade, quanto a financeirização de elementos outros; como saúde, educação, segurança, dentre outros. Por isso a produção do espaço tem total sintonia com o acesso à cidade.

A condição de mobilidade urbana também se aplica dentro da ideia da “produção capitalista do espaço” em Itaboraí, por compreender uma lacuna de desenvolvimento que denota a ideia de urbanização extensiva (Figura 3). Condição extensiva do processo de urbanização, caracterizado pelo desenvolvimento do setor de transportes, que vai até onde é necessário para a efetiva circulação de capital. Aqui ilustramos a Avenida Niterói-Manilha (BR-101), que percorre os municípios de Niterói

e Itaboraí, na região Leste-Fluminense do Rio de Janeiro. Esta avenida marca o início da urbanização nestes municípios. E aqui seu impacto será no campo<sup>6</sup>.

**Figura 3** – Avenida Niterói-Manilha (BR-101) – Itaboraí



Fonte: <https://folhadaterradigital.com.br/niteroi-manilha-vai-receber-terceira-faixa-obras-tem-previsao-de-24-meses/>

O que importa é compreendermos que o processo de industrialização e urbanização no Rio de Janeiro trouxe consigo instrumentos de segregação e gentrificação do espaço, que no primeiro momento traz a população para os grandes centros e com o passar do tempo, afasta essa mesma população, pela dificuldade de acesso à cidade (habitação, por exemplo).

Aqui afasta-se o trabalhador da riqueza do seu próprio trabalho. Afinal, quem construiu as novas estruturas da cidade? Seus prédios e apartamentos comerciais? Shopping-centers, estádios, quadras, avenidas e estradas? Mas quem tem acesso a esses recursos? Qual a classe tem garantia de acesso às estruturas da cidade? E por estes questionamentos surge a discussão do “direito à cidade”, para que traga a população para dentro do espaço construído, com políticas de acesso e de permanência. Fica aqui o trecho da música Cidadão, de Zé Ramalho, que ilustra exatamente o que estamos querendo dizer:

“Tá vendo aquele edifício, moço?  
Ajudei a levantar

---

<sup>6</sup> Para aprofundar sobre as lutas camponesas no Rio de Janeiro, Ler: MEDEIROS, Leonilde. Ditadura, conflito e repressão no campo – A resistência camponesa no Rio de Janeiro. 2018.

Foi um tempo de aflição  
Era quatro condução  
Duas pra ir, duas pra voltar

Hoje depois dele pronto  
Olho pra cima e fico tonto  
Mas me vem um cidadão  
E me diz, desconfiado  
Tu 'tá aí admirado  
Ou 'tá querendo roubar?

Meu domingo 'tá perdido  
Vou pra casa entristecido  
Dá vontade de beber  
E pra aumentar o meu tédio  
Eu nem posso olhar pro prédio  
Que eu ajudei a fazer

'Tá vendo aquele colégio, moço?  
Eu também trabalhei lá  
Lá eu quase me arrebento  
Fiz a massa, pus cimento  
Ajudei a rebocar

Minha filha inocente  
Vem pra mim toda contente  
Pai, vou me matricular  
Mas me diz um cidadão  
Criança de pé no chão  
Aqui não pode estudar

Essa dor doeu mais forte  
Por que é que eu deixei o Norte?  
Eu me pus a me dizer  
Lá a seca castigava  
Mas o pouco que eu plantava  
Tinha direito a comer

'Tá vendo aquela igreja, moço?

Onde o padre diz amém  
Pus o sino e o badalo  
Enchi minha mão de calo  
Lá eu trabalhei também

Lá foi que valeu a pena  
Tem quermesse, tem novena  
E o padre me deixa entrar  
Foi lá que Cristo me disse

Rapaz deixe de tolice  
Não se deixe amedrontar  
Fui eu quem criou a terra  
Enchi o rio, fiz a serra  
Não deixei nada faltar

Hoje o homem criou asa  
E na maioria das casas  
Eu também não posso entrar  
Fui eu quem criou a terra  
Enchi o rio, fiz a serra  
Não deixei nada faltar  
Hoje o homem criou asas  
E na maioria das casas  
Eu também não posso entrar”

A música de Zé Ramalho consegue amarrar as discussões postas sobre a “produção capitalista do espaço” à luz do “direito à cidade”. E no próximo momento iremos trazer como a falta de mobilidade urbana pode nos ajudar a entender o processo capitalista da produção do espaço. E por fim, iremos apontar como os grandes projetos interagem no espaço, utilizando nosso universo de pesquisa como enfoque.

### **3.2. Entre a Mobilidade e a (I) mobilidade Urbana**

A construção da ideia de (i) mobilidade urbana nasce como referência pela falta de pavimentação no município de Itaboraí, quando identificamos que 80,71% e suas vias não possuem pavimentação. A partir disso, construímos uma crítica sobre a cidade e da “produção capitalista do

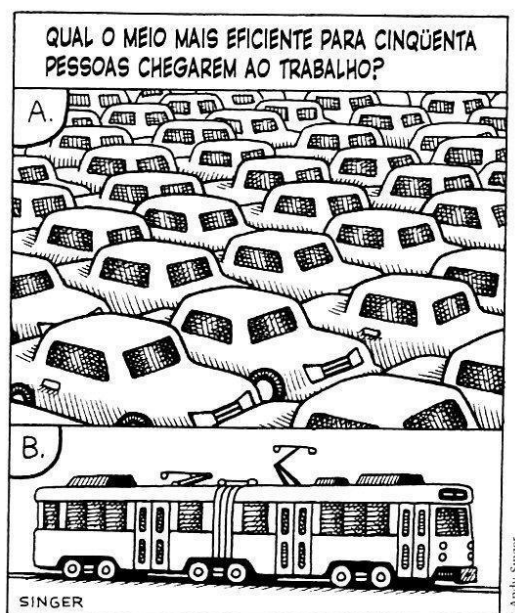
espaço”, e todas as manifestações empíricas e teóricas que eclodem neste processo, onde a ideia do “direito à cidade” também está presente. Aqui compreendemos que o setor de transportes tem importância fundamental na operação do sistema econômico, pois os serviços que produz são, praticamente, absorvidos por todas as unidades produtivas.

“O setor transportes constitui-se, portanto, dentro do contexto do sistema econômico, num dos mais importantes setores da produção intermediária, uma vez que alimenta todo o resto do sistema de um serviço indispensável à operação de cada unidade produtiva. Tanto no que diz respeito ao suprimento de matérias-primas e de combustíveis, ao deslocamento da mão-de-obra, bem como à distribuição do produto final, o serviço de transportes é um insumo que está presente em praticamente todas as unidades produtivas disseminadas pelos diferentes setores de economia.” (BARAT, 1978, p. 244)

A mobilidade urbana se atrela a ideia da “produção capitalista do espaço” e do “direito à cidade” quando sua estrutura está entre o acesso ao produto derivado destas definições, ou seja, a ideia de acesso aos recursos da cidade, como o acesso ao trabalho, a escola ou ao hospital por exemplo, expresso na geometria do ponto A para o ponto B, surge a noção de acesso e mobilidade presentes (Figura 4). Daí em diante, assume-se o discurso do transporte como direito, aliás fundamental para a efetivação de outros direitos, na medida em que garante o acesso aos demais serviços públicos (MARICATO ET AL, 2013).



**Figura 4** – Transporte individual ou transporte público?



Fonte: Ludd (2005) – Andy Singer

A ideia de transportes essencialmente está ligada à organização social, na interlocução do lugar de moradia e lugar de trabalho, e na reestruturação do domínio público (HABERMAS, 1989, 1998). Portanto a relação de transportes e mobilidade não se trata apenas de uma questão aritmética, do ponto A ao ponto B, é também uma questão de engenharia entre ação e interação, abrindo espaço para uma série de outras perspectivas de análise, quer seja do seu impacto social e/ou ambiental.

Reiteramos ainda, que o acesso do trabalhador à riqueza do espaço urbano, que é produto de seu próprio trabalho, está invariavelmente condicionado ao uso do transporte coletivo. As catracas do transporte são uma barreira física e um símbolo, que discrimina, segundo critério da concentração de renda, aqueles que podem circular pela cidade, daqueles condenados à exclusão urbana (MARICATO ET AL, 2013). Mas como fica estabelecido a mobilidade?

Dessa forma a ideia de mobilidade, onde este implica uma modificação do espaço físico e social, traz consigo transformações empíricas em um dado espaço, e mais ainda, a mobilidade no espaço em suas diferentes escalas e dimensões socioeconômicas só pode ocorrer se existirem meios de transporte (KLEIMAN & SILVA, 2018, p. 39). Aqui essa ideia está amparada aos conceitos desenvolvidos por Kleiman (2010, p. 1), e para um melhor entendimento, vale a pena sua citação na íntegra:

“Inicialmente cabe estabelecer uma necessária compreensão distintiva entre transporte e mobilidade, apesar da evidente articulação entre ambos. Os transportes estão associados aos processos da organização territorial em suas diferentes escalas-

intra-urbana, metropolitana, regional, nacional, internacional, e em primeiro lugar articulados aos processos econômicos em geral, com seus impactos na urbanização, metropolização e formação e desenvolvimento dos fenômenos da periferização e peri-urbanização. O objetivo dos transportes trata-se de, por meio de movimentos, reduzir as distâncias, vencer descontinuidades, sejam físico-geográficas ou econômicas, pois o modo de produção capitalista impõe movimentos rotineiros e superpostos permanentes entre todos seus momentos de produção e consumo.”

Já a ideia de mobilidade:

“[...] trata dos deslocamentos também no espaço físico-social, implica em interações sociais, implica na possibilidade e efetividade de deslocamentos entre as hierarquias sócio-espaciais no território estratificado e segregado sócioespacialmente. [...] traz um outro entendimento, para além dos deslocamentos físico-geográficos, que se fundamentam na ordem social pois se refere à capacidade dos indivíduos, e classes a que pertençam, de traspassarem, e em qual grau, as barreiras hierárquicas existentes no território segregado do capitalismo, configurado com espaços especializados e divididos utilitariamente e socialmente.” (KLEIMAN, 2010, p. 2)

“Pode-se definir a mobilidade como a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. Por esta definição, excluimos duas outras opções: aquela que reduziria a mobilidade ao mero deslocamento.” (COUTRAS apud LÉVY, 2000, p. 1)

Em resumo deve-se distinguir entre a circulação (leia-se mobilidade), o trânsito e o transporte. Ivan Illich em Ludd (2005) diz que circulação designa todo deslocamento de pessoas. Já o trânsito aos movimentos feitos com a energia muscular do ser humano, e transporte aos movimentos que recorrem a motores mecânicos para transladar pessoas e bagagens. Nestas definições, a circulação, o trânsito e os transportes, são co-partícipes de um sistema de mobilidade urbana.

E dentro desta perspectiva, diferenciam-se duas formas de circulação. O transporte, como a forma baseada na utilização intensiva do capital, e o trânsito como forma baseada na utilização intensiva do corpo humano. Onde o transporte é principalmente um produto da indústria, já o trânsito em uma ideia sobre a mobilidade, segundo Illich em Ludd (2005), não o é, nem pode sê-lo. Afinal, quem transita é dono do seu próprio ato, já quem usa transporte é passageiro ou usuário, ou seja, cliente de uma indústria.

Fica, portanto, organizado a ideia de transporte e mobilidade e nesta podemos apontar que ambos os objetos analíticos possuem relação com as dimensões ambientais, atrelado às manifestações sociais neste processo, mas também, as dimensões geográficas de modificação espacial, e implicações econômicas, na ideia de lugar de moradia e lugar de trabalho<sup>7</sup>. Os transportes surgem com a

---

<sup>7</sup> Para apresentar uma leitura mais abrangente e que abarque as discussões sociais sobre transporte e mobilidade, podemos citar os textos de Silva (2016) e Kleiman & Silva (2018). Ambos estudos aprofundam sobre mobilidade e responsabilidade social, sobre a análise dos transportes como indutor de equidade e coesão social.

necessidade do capital pela circulação de mercadoria, em um contexto de alteração global de economia-agrária para urbano-industrial.

No Brasil, o desenvolvimento do setor de transportes surge como produto do processo de industrialização, ou seja, ante não existia significativo aporte do setor de transportes pois não havia produção em larga escala, isto significa apenas uma síntese metodológica da história política e infraestrutural do Brasil, que representa a relação capital-transporte, criado unicamente para servir as necessidades de mercado. A urbanização é, por princípio, portadora de um crescimento das mobilidades sociais (BARAT, 1978; LÉVY, 2000; KLEIMAN 2010, 2011).

Porém o debate crítico e prospectivo sobre a mobilidade nas condições atuais de nossas cidades não deve ser posto exclusivamente no âmbito do econômico e do técnico, ou seja, é fundamental aprofundar sobre a teoria crítica urbana para entender quais fenômenos eclodem através da expansão desigual do território atrelado a mobilidade urbana. Neste contexto, além do trabalho e da moradia, o sistema de transportes também surge como característica da “espoliação urbana” brasileira (KOWARICK, 1993; BARBOSA, 2016).

E nesta dinâmica de privatização e financeirização das coisas e dos lugares, corroborado pela segregação e gentrificação dos lugares, surge a discussão do direito de acesso à cidade, onde:

“A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer.” (GOMIDE, 2003, p. 242).

Para ratificar a relação de mobilidade e transporte sobre a ideia do “direito à cidade”, não nos faltam argumentos, afinal, o movimento de pessoas criado pela metropolização tornou-se cada vez mais comum (casa-trabalho-casa). Soma-se a isso, a distribuição desigual de serviços públicos, e é neste sentido que a mobilidade se oferece como instrumento fundamental para o combate à pobreza e a desigualdade, apresentando-se como instrumento meio de acesso aos recursos da cidade, como já foi dito (ANDRADE, 2000; GOMIDE, 2003).

Sob o ângulo da cidadania, a mobilidade urbana revela seu papel cada vez mais destacado nas condições de vida da população, isto é, em especial na sua inclusão crescente nas despesas familiares, que compromete em torno de 20% dos gastos da renda familiar com serviços de transporte. Somado a essa equação, o tempo perdido na locomoção casa-trabalho-casa, rouba momentos de descanso, lazer, estudos, dentre outros. (IBGE, 2010; BARBOSA, 2016).

E para amarrar a relação transporte-mobilidade ao “direito à cidade”, Barbosa (2016, p. 48), diz que:

“Há uma perversa combinação de distâncias físicas e sociais que se acumulam como desigualdade social de acesso às oportunidades de trabalho, aos bens culturais, aos serviços de saúde, à educação escolar e ao lazer cultural. Decisivamente, vivemos em uma sociedade profundamente marcada pela distinção territorial de direitos, reproduzida sem cessar nas escalas urbanas desiguais da mobilidade. Fenômeno que faz emergir conflitos superpostos (econômicos, sociais, técnicos e políticos) na agenda das lutas pelo direito à cidade, uma vez que a mobilidade é decisiva para tornar concretas as possibilidades que a cidade oferece como espaço de realização da vida social.”

Portanto dentro dessa arena de disputa do lugar, pelo domínio e controle social das escalas de movimento, atrelado aos instrumentos capitalistas que financeirizam a casa, a mobilidade, a saúde e todos os direitos que nos fazem seres humanos plenos, é inmerso nessa perspectiva que Lefebvre (2016), nos diz que o movimento de *transitar* se tornava cada vez mais tão importante como o de *habitar*.

De lá para cá o Brasil conseguiu alcançar e manter a marca de campeão mundial de acidentes de trânsito. Onde:

“A cada 13 minutos ocorre uma morte por acidente de trânsito no Brasil. A cada sete minutos ocorre um atropelamento. Além das 46 mil mortes anuais por acidentes de trânsito, 300 mil pessoas ficam feridas, 60% com lesões permanentes. Desses mortos, 44% foram vítimas de atropelamento e 41% estão na faixa etária entre 15 e 34 anos. Cerca de 60% dos leitos de traumatologia dos hospitais brasileiros são ocupados por acidentados no trânsito. [e ainda] Mais de 700 mil pessoas morreram em acidentes de trânsito de 1960 a 2000 no Brasil.” (LUDD, 2005, p. 17)

“Em 2001, o número de automóveis em doze metrópoles brasileiras era de 11,5 milhões; em 2011, subiu para 20,5 milhões. Nesse mesmo período e nessas mesmas cidades, o número de motos passou de 4,5 milhões para 18,3 milhões. Os congestionamentos de tráfego em São Paulo, onde circulam diariamente 5,2 milhões de automóveis, chegam a atingir 295 quilômetros das vias. A velocidade média dos automóveis em São Paulo, foi de 7,6 km/h, ou seja, quase igual à da caminha a pé. Durante o período da manhã, a velocidade média sobe para 20,6 km/h – ou seja, a mesma de uma bicicleta.” (MARICATO ET AL, 2013, p. 25)

Antes de finalizar este capítulo precisamos trazer para este debate as jornadas de junho de 2013 no Brasil. Que para além de representar as maiores manifestações populares em solo nacional, podem ser resumidos entre a luta pela gratuidade do transporte público, atrelado a pauta “Não são só R\$0,20 centavos”, e pela multiplicidade de reivindicações sociais, atrelado a ideia da mobilidade urbana e do “direito à cidade”. Em resumo, este evento, traz como reflexão a ideia de transporte

público, que limita tanto pela catraca, quanto pela passagem, a sociedade do acesso à cidade (Figura 5).

**Figura 5 – Coxinhização**



Fonte: Pirikart – Adriano Kitani

São críticas sobre a mobilidade e sobre os transportes que subvertem a ideia da produção capitalista, em sua dimensão mais empírica possível. A teoria se ilustra no espelho material e dialético, a qual, se coaduna como produto tanto as subjetividades sociais, imerso em um dado universo introspectivo, quanto pelas condições infraestruturais, que emerge aos elementos aqui investigados, sintetizado pela noção da “produção capitalista do espaço”, a qual, corresponde a circulação de capital, industrialização e urbanização e os grandes projetos de investimento, tal qual, a noção do “direito à cidade” aqui atribuído.

### 3.3. Grandes Projetos de Investimento em Itaboraí

Os Grandes Projetos de Investimento (GPIs) configuram-se como produto do processo da “produção capitalista do espaço”. São eles que, após instalado em um dado território, irão redefinir e reconfigurar as dinâmicas sociais e ambientais à sua volta. Sobre estes, existem municípios que

escolhem fazer parte deste processo e existem municípios que são escolhidos, como é o caso de Itaboraí.

Para apresentar uma primeira definição sobre os GPIs, Vainer (2006) traz uma dimensão macro sobre os vetores de fragmentação no Brasil. Aqui estão o neo-localismo competitivo e o velho regionalismo, com suas redes de clientela e patronagem, mas também, encontram-se os GPIs. E neste aspecto:

“Desde a metade do século passado, mas sobretudo a partir de seu último quartel, grandes projetos mineiro-metalúrgicos, petroquímicos, energéticos e viários reconfiguraram o território nacional. Enquanto as agências de planejamento do desenvolvimento regional (Sudene, Sudam, Sudeco) se debruçavam sobre planos nunca concretizados e distribuíam incentivos fiscais entre grupos dominantes locais e nacionais, o território ia se configurando conforme decisões tomadas em grandes agências setoriais. Não eram os planejadores regionais que desenhavam a região, mas os planejadores e tomadores de decisão em cada um dos macro-setores de infraestrutura: no setor elétrico, a Eletrobrás e suas coligadas (CHESF, Eletronorte, Furnas, Eletrosul, Light), bem como algumas grandes empresas estaduais (Eletropaulo, Copel); no setor mineiro-metalúrgico, a Companhia Vale do Rio Doce, as grandes companhias siderúrgicas estatais; no setor petroquímico, a Petrobrás. Já nos anos 50, Brasília e a rodovia Belém-Brasília, assim como mais tarde a Transamazônica e outras intervenções viárias, redesenhavam o território regional, trazendo à vida novas regiões e novas regionalizações.” (VAINER, 2006, p. 11)

Disso destaca-se dois entendimentos, o primeiro de cunho mais teórico, onde os GPIs representam o âmago da “produção capitalista do espaço”, isto é, “a privatização dos setores responsáveis pela infra-estrutura acabou tendo como corolário a privatização dos processos de planejamento e controle territorial que são intrínsecos aos grandes projetos” (2006, p. 11), esta premissa demonstra que os GPIs continuam portadores de um grande potencial de organização e transformação dos espaços. Aqui os GPIs se atrelam a lógica da produção capitalista, visto neste capítulo.

A possibilidade de os GPIs influenciarem o planejamento territorial aponta que a construção de planos e estratégias municipais sobre o desenvolvimento dos diversos setores da sociedade tornam-se refém da expansão industrial e urbana<sup>8</sup>. Aqui estamos discutindo a transformação de territórios anterior a construção de uma agenda de desenvolvimento sustentável para a sociedade, e como os grandes projetos ditam a regra do jogo, influenciando desde aspectos ambientais e geográficos até os setores da sociedade, como habitação, mobilidade e segurança pública, por exemplo.

---

<sup>8</sup> A exemplo aqui podemos resgatar a discussão sobre o planejamento do espaço da cidade do Rio de Janeiro a partir da construção do Maracanã como símbolo da cidade para os grandes eventos. Como visto no capítulo introdutório sobre a “produção capitalista do espaço” (capítulo 3.1). Ver mais em: Geraldinos, de Renato Martins e Pedro Asberg (2015). Disponível em: <https://ludopedio.org.br/biblioteca/geraldinos/>, acesso em 19 de fev. de 2022; e Simas, Luiz. Maracanã - Quando a cidade era terreiro. 2021.

Outros dois conceitos se encontram, onde, tanto a ideia do “direito à cidade”, quanto a ideia da “produção capitalista do espaço” se conectam como práxis da prática industrial e urbana envoltos na disputa de quem irá gerenciar determinado território. Isto é, tanto a ideia da “tomada da cidade pela indústria” de Lefebvre (2016, p. 17), quanto a ideia de que os “GPIs são uma forma de organização territorial que a tudo se sobrepõe” de Vainer (2006, p. 12) apresentam-se em concordância e corroboram para a ideia da “produção capitalista do espaço”, e aqui se inclui o município de Itaboraí.

Ainda, a ideia de que os GPIs orientam o planejamento municipal se sustenta, tanto pelo neo-localismo competitivo, onde os municípios se voluntariam a receber esse tipo de aporte, quanto pelo velho regionalismo e as redes de clientela-patronagem, através de grupos de interesses e *lobbies*. Ou seja, aqui se repercute os vetores de fragmentação territorial em uma analogia as gramáticas políticas do Brasil, isto significa que as mobilizações econômico-financeiras e políticas se misturam na busca do (sub)desenvolvimento, onde os GPIs ditam este percurso (VAINER, 2006; NUNES, 2010).

Se misturam, mas ainda assim, a tomada de decisão permanece nas mãos do Estado. Isso não necessariamente significa privatização, mas uma captura dos interesses estatais, o qual, mobiliza recursos para atendimento aos interesses privados. Isso é feito à luz do dia e de forma legalizada. A questão é: como este processo é capaz de conceber um espaço socialmente produzido que considere o interesse público, quando a estrutura estatal se orienta a agregar interesses corporativos privados empresariais? Para além da privatização, o Estado flexibiliza instrumentos normativos favorecendo interesses da iniciativa privada em prejuízo de trabalhar políticas públicas para a população.

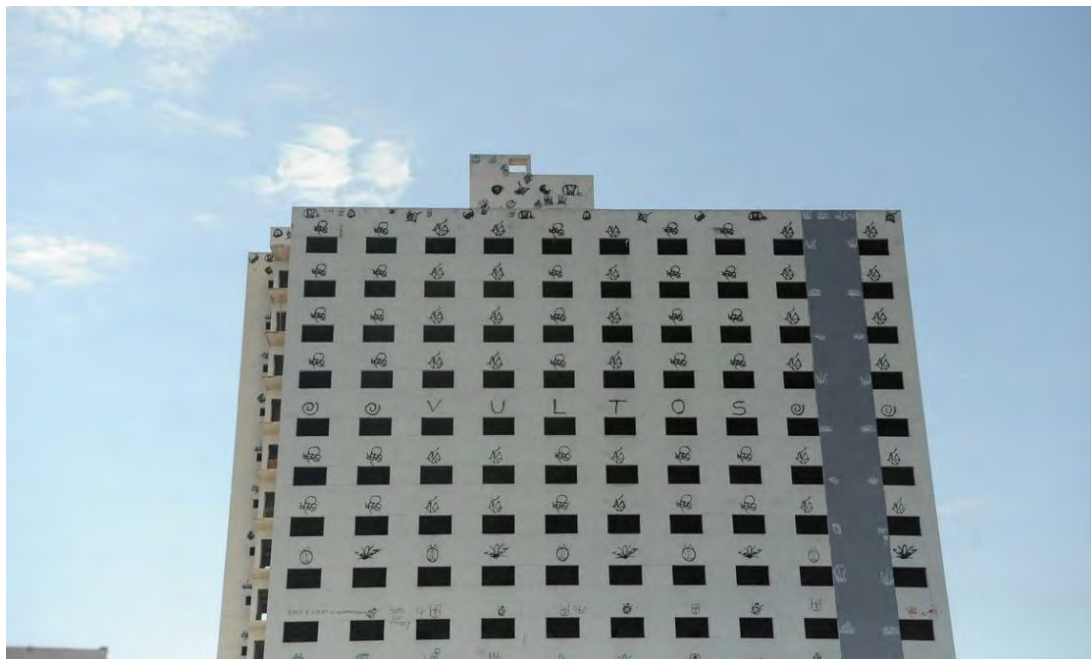
Em síntese a ideia dos GPIs como motor de transformação territorial legitima o fenômeno da privatização e financeirização das coisas e dos lugares, aqui observado pela ótica da “produção capitalista do espaço”. Esta dinâmica pode ser observada em inúmeras cidades do Brasil, aqui o município de Itaboraí demonstra a manutenção dos GPIs através da expansão dos sistemas de transportes e da indústria. Nesse meandro fica explícito o direcionamento da cidade voltado aos interesses essencialmente capitalistas.

Por hora é conveniente entender que os GPIs têm o poder (político e econômico) de atuar e influenciar na tomada de decisão das diversas esferas municipais, e acaba por direcionar de que forma e em que circunstâncias determinados territórios irão se configurar (social e ambientalmente). E a partir disso, dependendo do grau de transformação do espaço da cidade, atribui-se modificações inclusive no estilo de vida da população, bem como, os prejuízos ambientais e da natureza.

Entre Niterói, São Gonçalo e Itaboraí encontra-se algumas antigas e inoperantes estações de trem que hoje servem de “estação de drogas”, em uma espécie de cracolândia, como acontece nos

subúrbios de muitos municípios<sup>9</sup>. Como também, o abandono de edifícios comerciais e hoteleiros, que hoje, foram ocupados e servem de moradia para pessoas desprovidas de teto. São marcas de antigos empreendimentos, que podemos visualizar pela ótica dos GPIs.

**Figura 6** – Prédio abandonado em Itaboraí – Rio de Janeiro



Fonte: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-10/com-comperj-parado-cidade-do-rio-vive-com-predios-vazios-e-obras#>

A figura 6 se torna muito simbólica pois localizado na entrada da cidade de Itaboraí, a vista deste prédio abandonado, simboliza os inúmeros prédios e apartamentos comerciais e residenciais abandonados neste município. Isso se deve pela instalação do COMPERJ, aliado a uma perspectiva de desenvolvimento urbano e regional do Leste-Fluminense. Esta figura fica ainda mais impactante quando percebemos a seguinte palavra pichada: “Vultos!”.

“Ninguém sabe o que “Vultos!” significa, mas é bem provável que a interjeição de agora seja uma lembrança irônica das esperanças surgidas no início da década quando se afirmava que a construção do Comperj, “um empreendimento de vulto” da Petrobras, iria revigorar a economia da região, desenvolver o estado do Rio e livrar o país de um problema grave como o da falta de refinarias.” (Visto em:

---

<sup>9</sup> Sobre construções abandonadas na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Ver: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/07/22/estacao-de-trem-abandonada-em-niteroi-vira-oficina-mecanica-de-bandidos.ghtml>. Acesso em: 27 de fev. de 2022.



<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-10/com-comperj-parado-cidade-do-rio-vive-com-predios-vazios-e-obras#:~:text=Ningu%C3%A9m%20sabe%20o%20que%20%E2%80%9CVultos,o%20estado%20do%20Rio%20e>, acesso: 27 de abril de 2022)

Se identificarmos o impacto causal de GPIs em atividade na região Leste-Fluminense, podemos mencionar a construção da Ponte Rio-Niterói e o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), como símbolo desta dinâmica. O primeiro carrega em sua imagem, a perspectiva do *continuum* urbano, para os municípios do Leste-Fluminense, e o segundo, em Itaboraí, carrega marcas do abandono, pois é considerado um GPI, que atrelado a crise política, econômica e financeira, ainda não foi concluída.

Como podemos observar os GPIs representam uma rotina de desenvolvimento, ou (sub)desenvolvimento, que redesenha o espaço da cidade, e redefine as dinâmicas sociais ali presentes. A “morte” e a “vida” dessas cidades podem ser definidas pelo processo de industrialização e urbanização, mas também pelo seu desenvolvimento ou (sub)desenvolvimento, e dentro dessas dualidades, onde se inicia a “morte” e onde inicia-se a “vida” dessas cidades? Antes, depois ou através desses GPIs? Aqui a ideia que se tem é a de absorção das riquezas pelos GPIs e socialização dos riscos para a população (BECK, 2010; JACOBS, 2011)

Sua referência enquanto produtor da produção capitalista serve para criarmos um eixo de direcionamento, e através deste eixo, entenderemos como os GPIs podem interagir territorialmente. Em outras palavras, estes elementos empíricos, subvertem a materialidade causal deste processo, e através da dialética utilizada, elucidam as discussões teóricas aqui em jogo. Em linha cronológica, aprofundaremos esta discussão através de uma crítica ao fenômeno urbano, a qual representa, o “direito à cidade”, isso porque os GPIs tomam para si os espaços das cidades.

Para além de tomar os espaços das cidades, os GPIs também tomam para si os espaços do campo e todos os fundamentos que estruturam uma dinâmica local. Estes empreendimentos, são capazes de modificar desde as configurações ambientais e geográficas, até questões relativas ao estilo de vida da população, e por isso os GPIs se inserem na discussão do “direito à cidade”. Não como estrutura relativa, mas sim como estrutura de poder, tornando espaços locais em espaços “glocalizados”<sup>10</sup>. Glocalizados no sentido que esses espaços deixam de ser das pessoas e passam a representar um espaço dos negócios, porém antes fosse um espaço de negócios municipal que

---

<sup>10</sup> Em outras palavras: os grandes projetos continuam portadores de um grande potencial de organização e transformação dos espaços, um grande potencial para decompor e compor regiões. Por sua própria natureza, projetam sobre os espaços locais e regionais interesses quase sempre globais, o que faz deles eventos que são globais-locais – ou, para usar a feliz expressão cunhada por Swyngedouw (1997), glocalizados. Visto em: Vainer (2006, p. 11)

representa investimento social, mas são negócios que apenas atingem os interesses do capital internacional.

São estruturas de poder que mobilizam empresas multinacionais com objetivo de absorver os recursos nacionais e distribuí-los como matéria-prima para indústrias de grande porte. É assim com cereais, como café e soja, mas também é assim com o petróleo. E embora existam mecanismos jurídicos que orientem os grandes empreendimentos através de políticas de compensação, o que sobra para a população são os impactos atribuídos a instalação (ou paralisação) destes grandes empreendimentos. Essa discussão acaba por representar o suprassumo da discussão do “direito à cidade”.

A discussão posta do “direito à cidade” nesta mobilização teórica introduz sobre a mobilidade urbana como meio de acesso ao espaço da cidade – afinal é pelas avenidas e calçadas que nos movimentamos em direção aos recursos das cidades, e para nos movimentarmos precisamos de infraestrutura adequada, seja a pé (caminhabilidade) ou através de transportes motorizados (mobilidade) – e termina com os GPIs enquanto símbolo da tomada da cidade pelas indústrias, como aponta Lefebvre (2016, p. 17), pois são estes que irá legitimar os espaços não mais das pessoas, mas sim dos negócios. Estes empreendimentos são capazes de apontar o desenvolvimento urbano de determinados espaços, como se ilustra em Itaboraí com a instalação e paralisação do COMPERJ.

A instalação do maior trabalho de terraplanagem do país e maior projeto de investimento da Petrobras, como o COMPERJ em Itaboraí apontam para dois cenários antagônicos neste município: o primeiro se deve a perspectiva de desenvolvimento posta com a vinda do COMPERJ na região Leste-Fluminense como um todo. Nesta dinâmica, muitos foram os investimentos infraestruturais, principalmente nos setores de habitação e consumo, com instalação de apartamentos residenciais e comerciais, e expansão da rede de supermercados e shoppingcenters respectivamente. Tudo isso para atender a uma nova demanda de trabalhadores que migraram de outras localidades para os municípios próximos ao COMPERJ em busca de oportunidades de trabalho.

O segundo cenário advém da paralisação do COMPERJ e como isso acaba impactando não apenas na cidade, mas também na realidade dos moradores deste município. Ali observa-se que este empreendimento deixa para trás, impacto direto ao meio ambiente e prédios e apartamentos abandonados, mas também altos índices de desemprego e o conseqüente aumento da violência. Tudo isso acaba por onerar ainda mais os gastos do município e demandando capacidade de gestão para a resolução de conflitos. Por isso observa-se que os GPIs estão intrinsecamente relacionados com as cidades, o alto valor agregado a suas obras são atenuantes que modificam os espaços, acumulando riquezas e socializando os custos.

## 4. DIAGNÓSTICO DA ÁREA DE ESTUDO: O MUNICÍPIO DE ITABORAÍ

Neste capítulo iremos apresentar cenários do município de Itaboraí, buscando apresentar elementos que sejam suficientes para entender quais fenômenos justificam sua escolha para esta análise. Aqui apresenta-se características empíricas de Itaboraí como *proxy* da mobilização teórica construída anteriormente, isto é, propõe-se apresentar quais fatores foram responsáveis por direcionar esta pesquisa, legitimando tanto a escolha deste universo (Itaboraí) como sua fundamentação teórica.

Em um primeiro momento cabe identificarmos onde nasce o interesse pelo município de Itaboraí, e para isso, apresenta-se “o primeiro dado de pesquisa” - responsável pelo *start* inicial desta investigação. E nesse ponto, esta pesquisa surge através da publicação do “Caderno Metropolitano”, em 2017, elaborado pela Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro, onde identificamos pela primeira vez, a quantidade de vias pavimentadas dos municípios da RMRJ, a qual o município de Itaboraí encontra-se com 80,71% de suas vias não pavimentadas (Tabela 3).

**Tabela 3** – Pavimentação de vias – Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Municípios	Vias pavimentadas	Vias não pavimentadas	Total de vias no município
Belford Roxo	638,76 km - 63,43%	368,35 km - 36,57%	1007,11 km
Cachoeiras de Macacu	406,24 km - 44,49%	513,07 km - 55,81%	919,31 km
Duque de Caxias	4794,73 km - 73,94%	633,48 km - 26,09%	2428,21 km
Guapimirim	254,76 km - 48,58%	269,67 km - 51,42%	524,43 km
Itaboraí	482,5 km - 29,29%	2019,02 km - 80,71%	2501,52 km
Itaguaí	530,04 km - 70,34%	223,54 km - 29,66%	753,58 km
Japeri	203,60 km - 44,94%	282,18 km - 58,09%	485,79 km
Magé	640,93 km - 40,15%	955,48 km - 59,85%	1596,41 km
Maricá	637,26 km - 27,14%	1710,96 km - 72,86%	2348,22 km
Mesquita	238,15 km - 94,76%	13,17 km - 5,24%	251,32 km
Nilópolis	173,75 km - 98,02%	3,51 km - 1,98%	177,26 km
Nova Iguaçu	1489,88 km - 62,19%	905,77 km - 37,81%	2395,66 km
Paracambi	86,46 km - 62,91%	52,19 km - 38,09%	138,66 km
Queimados	290,24 km - 54,34%	243,83 km - 45,66%	534,07 km
Rio Bonito	199,59 km - 45,45%	239,59 km - 54,55%	439,18 km
São Gonçalo	1452,48 km - 53,47%	1263,82 km - 46,53%	2716,31 km
São João de Meriti	542,02 km - 94,98%	31,28 km - 5,02%	573,31 km
Seropédica	337 km - 38,01%	549,73 km - 61,99%	886,73 km
Tanguá	74,62 km - 32,8%	153,58 km - 67,2%	228,21 km

Fonte: Janeiro (2017)

Nesta tabela podemos observar que o município de Itaboraí, encontra-se – como o título deste trabalho sugere, como a “cidade sem asfalto”, por possuir 80,71% de vias sem pavimentação – é o líder em número de vias sem pavimentação, e mais do que isso, é o município mais próximo ao Rio de Janeiro, se considerarmos os municípios com mais vias sem pavimentação à capital carioca, localizado à 52,4 km de distância. Essa informação nos levou a criar inúmeros questionamentos, mas iremos destacar um deles: como garantir o direito de acesso à cidade em um contexto de vias sem pavimentação?

Outro fator de grande relevância para esta pesquisa, está na instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) em Itaboraí, em 2008, ocupando uma área de 45 km<sup>2</sup>. O COMPERJ é considerado o maior empreendimento da história da Petrobrás, e o maior trabalho de terraplanagem do país (ITABORAÍ, 2018). E aqui, outro questionamento surge: de que forma um município com 80,71% de vias sem pavimentação se estrutura para receber um projeto de tamanha proporção?

Apesar do investimento expressivo para este mega empreendimento, no final de 2014 as obras começaram a ser paralisadas após o escândalo de corrupção derivado da operação Lava Jato<sup>11</sup>. Até o início desta pesquisa não houve a conclusão da obra e o legado deixado para o município são milhares de trabalhadores desempregados, uma queda significativa na arrecadação municipal, sem contar as mais de quatro mil salas comerciais fechadas e vazias pelos prédios da cidade. Da mesma forma, as obras não foram retomadas e só é feita a manutenção dos equipamentos locais, mas muitos são os esforços para a conclusão do empreendimento no Rio de Janeiro. Aqui a ideia que se tem é a de absorção das riquezas pelos Grandes Projetos de Investimentos (GPIs) e socialização dos riscos para a população, e essa dinâmica faz onerar os serviços do Estado (BECK, 2010; ITABORAÍ, 2018).

Logo, temos dois elementos relevantes que se incluem na dinâmica deste município: a falta de mobilidade urbana, e a instalação do COMPERJ; e com ou sem infraestrutura, trazem inúmeras problemáticas para a sociedade *itaboraiense* – onde a falta de pavimentação traz consigo problemas de acesso e mobilidade, e o COMPERJ suscita um processo desigual e desequilibrado de urbanização. E aqui se orienta a infraestrutura antes, durante e depois do processo de desenvolvimento deste município, de forma que conseguiremos apontar, seu contexto histórico e suas dinâmicas recentes.

Itaboraí está localizada na região Leste-Fluminense, e também pertencente a RMRJ. Esta mesma RMRJ que em 1974, através da Lei Complementar nº 20, constituindo-se de 14 municípios

---

<sup>11</sup> Ver mais em: <https://g1.globo.com/politica/operacao-lava-jato/noticia/2019/01/08/lava-jato-entenda-a-denuncia-sobre-a-comperj.ghtml> e <https://oglobo.globo.com/opiniao/comperj-retrato-da-corrupcao-que-abalou-petrobras-22785038>, acesso em 17 de ago. de 2021.

base, dentre eles o município de Itaboraí. Porém por motivos de desmembramentos e emancipações, a RMRJ foi atualizada pela Lei Complementar nº 184 em 2018 e incluí 8 novos municípios, em um total de 22 municípios. A RMRJ representa 12% da área total do Estado, em uma densidade de 1.725,82 km. Ainda, a RMRJ representa a segunda maior região metropolitana do Brasil, com 11.835.708 habitantes, representando 74% do total do Estado, segundo o último censo 2010<sup>12</sup> (IBGE, 2010).

A nível econômico a RMRJ concentra 71% do PIB total do Estado, em um predomínio do setor de serviços, seguido do setor industrial. Dos 6 maiores PIBs do Estado, 5 municípios pertencem a RMRJ, dentre eles os municípios de Niterói e São Gonçalo, vizinhos ao município de Itaboraí, universo de pesquisa deste estudo. Esse dado aponta um significativo teor econômico da região Leste-Fluminense. E aqui, cabe lembrar que, até a segunda metade do século passado o município de Niterói era considerado capital do Estado do Rio de Janeiro, e em números recentes, o município de São Gonçalo representa o terceiro município não-capital mais populoso do país (IBGE, 2010).

A gestão administrativa da RMRJ não representa um bom exemplo para outras regiões, isso é identificado por exemplo, que atualmente a RMRJ não dispõe de agências de gestão metropolitana para seu planejamento, onde suas ações e políticas públicas são orientados a partir de uma visão integrada do arranjo metropolitano. Hoje existe um Comitê Executivo de Estratégias Metropolitanas, criado pelo Decreto nº 42.832 de 2011, para articular o diálogo entre os órgãos da RMRJ, já que seu planejamento do espaço metropolitano se dá de modo fragmentado. Alguns órgãos, conselhos e agências setoriais se destacam na busca de soluções para demandas de interesses da RMRJ, dentre eles: Fórum do COMPERJ, a Agência Metropolitana de Transportes Urbanos do Estado do Rio de Janeiro (AMTU) e Comitês de Bacias Hidrográficas (Contribuintes às Baías de Guanabara e de Sepetiba).

Itaboraí, portanto, está imerso na realidade da RMRJ que aliado à sua localização geográfica, historicamente se apresenta como rota de escoamento de mercadorias – do interior para os principais centros urbanos do Rio de Janeiro. Sua localização, será o fator responsável por sua expansão urbana no médio prazo, utiliza-se seu território antes, em um período de transportes fluviais e ferroviários de produção agrícola, e utiliza-se depois, com a instalação da indústria ferroviária e mercado industrial, com a construção de redes rodoviárias.

Portanto neste capítulo introdutório descobrimos pressupostos materiais que fundamentam a construção desta pesquisa e nos aproximam da realidade empírica do município de Itaboraí. São bases

---

<sup>12</sup> O censo respectivo a última década, entre 2010 e 2020, não foi realizado por falta de verba, segundo o governo. Ver mais em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/30350-ibge-sai-em-defesa-do-orcamento-do-censo-2021>, acesso em 17 de ago. de 2021.

analíticas que irão servir de subsídios nos próximos capítulos. E nestes iremos aprofundar sobre os elementos que incidem sobre a realidade deste município. E aqui, iremos explorar a cidade, o COMPERJ, a habitação e a mobilidade urbana, buscando entender como estes se comportam na realidade deste município.

#### **4.1. A Cidade**

Em resumo o povoamento da região de Itaboraí tem origem em 1567, porém foi apenas pelo decreto imperial de 1833, que se criou a Vila de São João de Itaboraí, e promoveu sua independência política e administrativa. A instalação da Câmara Municipal ocorreu em 22 de maio do mesmo ano e passou a ser a data municipal de aniversário da cidade. Itaboraí constituiu-se como município a partir de 1890, com o nome atual<sup>13</sup> (ITABORAÍ, 2018).

Representando os objetivos deste capítulo, sobre a cidade, na figura a seguir (Figuras 7 e 8) podemos observar o município de Itaboraí em perspectiva histórica (Séculos XX e XXI). Porém é através do seu contexto mais recente, entre os anos de 2017 a 2021, que iremos trabalhar as problemáticas urbanas, advindas de um processo de desenvolvimento desigual e combinado deste município.

---

<sup>13</sup> A origem do nome “Itaboraí”, carrega como marca características indígenas, isto é, tem origem tupi e significa “pedra bonita escondida na água”, nesta “pedra” por sua vez está localizado o centro da cidade do município de Itaboraí.

**Figura 7** – Praça Marechal Floriano Peixoto – Centro de Itaboraí (Século XX)



Fonte: Itaboraí (2018)

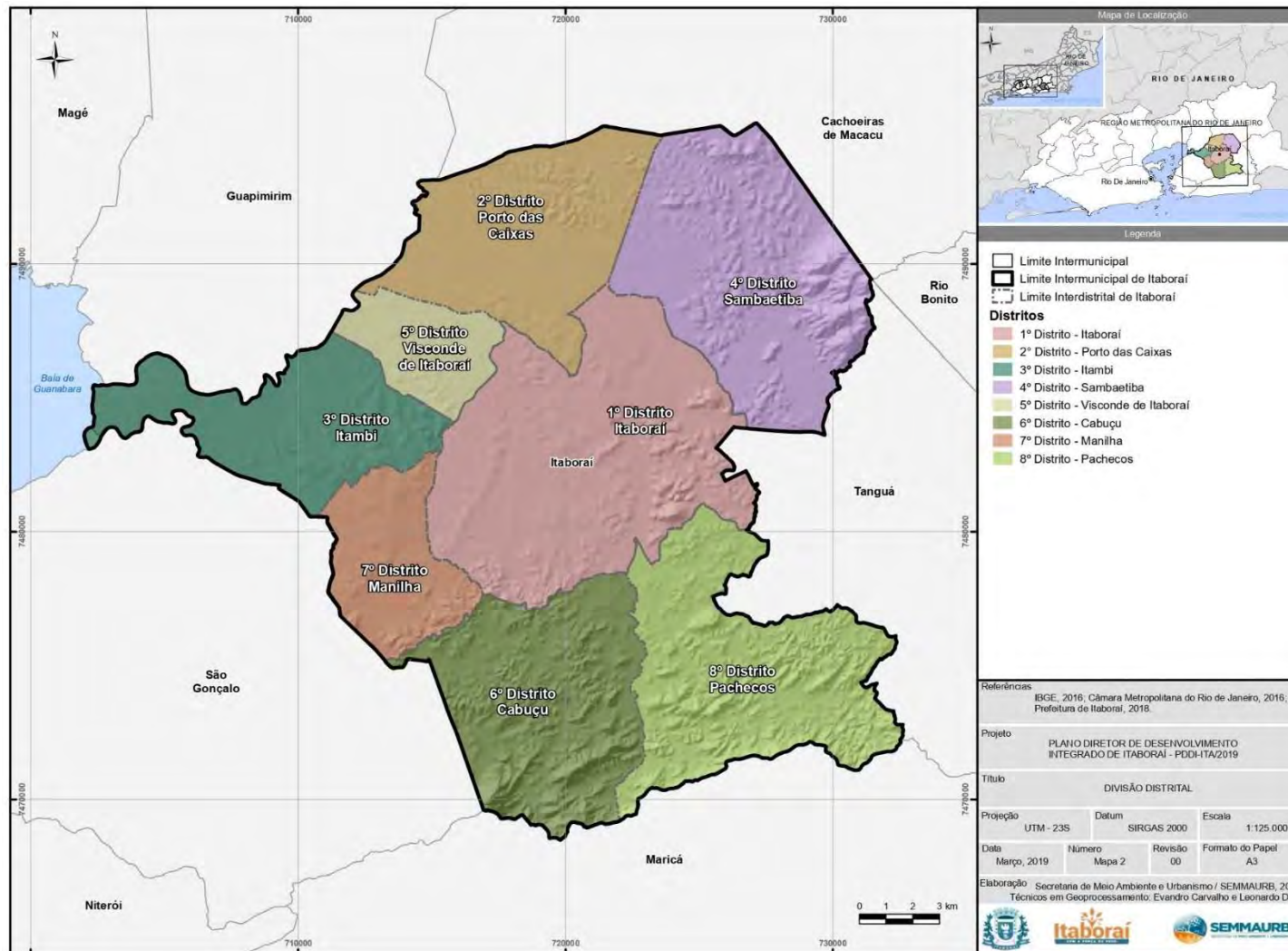
**Figura 8** – Praça Marechal Floriano Peixoto – Centro de Itaboraí (Século XXI)



Fonte: Itaboraí (2018)

O município de Itaboraí tem uma área de 429,961 km<sup>2</sup>, com uma população estimada de 244.416 habitantes e densidade demográfica de 506,55 habitantes por km<sup>2</sup>, em números do IBGE de 2021. Sua divisão distrital é composta por oito distritos e 72 bairros, como consta no mapa a seguir:

**Figura 9 – Localização do município de Itaboraí e Divisão Distrital**



Fonte: Itaboraí (2018)



A começar pelo 1º distrito de Itaboraí, que concentra a sede do município, o centro comercial e grande aglomeração populacional, com densidade de aproximadamente 1.100 habitantes por km<sup>2</sup>. O desenvolvimento comercial está concentrado na Avenida 22 de Maio, que corta o município no sentido Leste-Oeste, e a partir da Rodovia BR-101 (Av. Niterói-Manilha), a cidade adquiriu maior dinamismo, entre territórios.

O distrito de Porto das Caixas tem uma dinâmica histórica ligada ao transporte fluvial, que escoava toda a produção de açúcar de vários municípios fluminenses. Porém, sua dinâmica de cidade, está ligada a questões culturais e religiosas, e ali encontra-se o Convento de São Boaventura, localizado às margens do Rio Macacu e suas ruínas foram tombadas pelo Governo Federal e Estadual. Portanto, dentre os distritos ali encontra-se uma via turística de Itaboraí.

As características físicas e geográficas do Distrito de Itambi irá legitimar a cerâmica como marca do município de Itaboraí, pois é deste distrito que se encontra a argila, utilizada na cerâmica, uma das principais atividades econômicas deste município. Outra característica deste distrito é a presença de manguezais, representando como marca um solo úmido que favorece para esses tipos de atividades.

Já o distrito de Sambaetiba possui características rurais com o predomínio de pequenas propriedades dedicadas à fruticultura e à pecuária. O distrito possui ainda o maior percentual de áreas verdes do município, e entre as principais características podemos destacar a presença de diversos sítios turísticos. O distrito de Sambaetiba é “cortado” pela rodovia RJ-116, que liga Itaboraí a Nova Friburgo, na Região Serrana (ITABORAÍ, 2018).

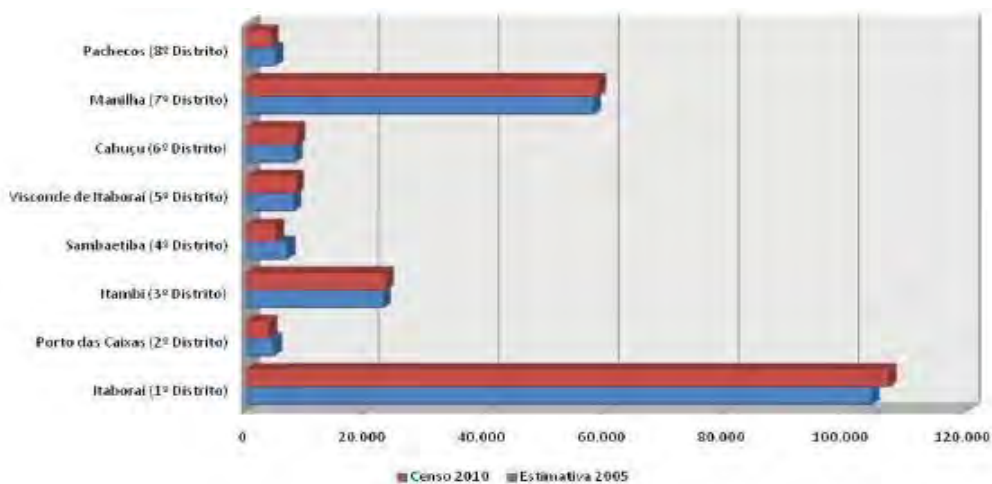
Visconde de Itaboraí representa o distrito mais próximo ao contexto de urbanização e mobilidade histórica do município de Itaboraí, ali encontra-se a Estação Ferroviária de Visconde de Itaboraí, construída em 1871, e a estrada de ferro, construída em 1859. Segundo a revisão do Plano Diretor de Itaboraí, "nos dias atuais, tanto a Estação Ferroviária quanto a estrada de ferro se encontram desativadas e em péssimo estado de conservação" (ITABORAÍ, 2018).

Outro distrito que carrega as características urbanas, no que diz respeito à sua infraestrutura de mobilidade é o distrito de Manilha, onde sua principal característica é o alto índice de urbanização. Manilha apresenta a mais alta densidade demográfica de todo o município, com aproximadamente 2.100 habitantes por km<sup>2</sup>. Em Manilha acontece o entroncamento da rodovia BR-101 com a rodovia BR-493 e ainda a rodovia RJ-104, o que torna o local um eixo de integração. Há neste distrito grande concentração de comércios, justamente por oferecer acessibilidade através destas vias (ITABORAÍ, 2018).

Por fim, o distrito de Pachecos, configura-se como o distrito menos urbanizado do município de Itaboraí, e com a segunda menor densidade demográfica, com uma média de 62 habitantes por km<sup>2</sup>. Este distrito é cortado pela rodovia RJ-114, que liga Itaboraí a Maricá. E ainda, este distrito é caracterizado pela produção de flores, com comercialização para outros municípios e regiões.

Encontra-se até aqui, portanto, um pequeno resumo dos diferentes distritos que compõem o município de Itaboraí. Porém, existem outras informações que nos ajudam a dimensionar a realidade *itaboraiense* junto a sua organização distrital. E aqui, sua estrutura populacional por distrito nos ajuda a entender as centralidades do município de Itaboraí. Logo, através do gráfico 1, podemos observar a distribuição populacional de Itaboraí por distrito, tornando possível interpretar como este município está organizado populacional e urbanisticamente.

**Gráfico 1** – Distribuição populacional de Itaboraí por distrito

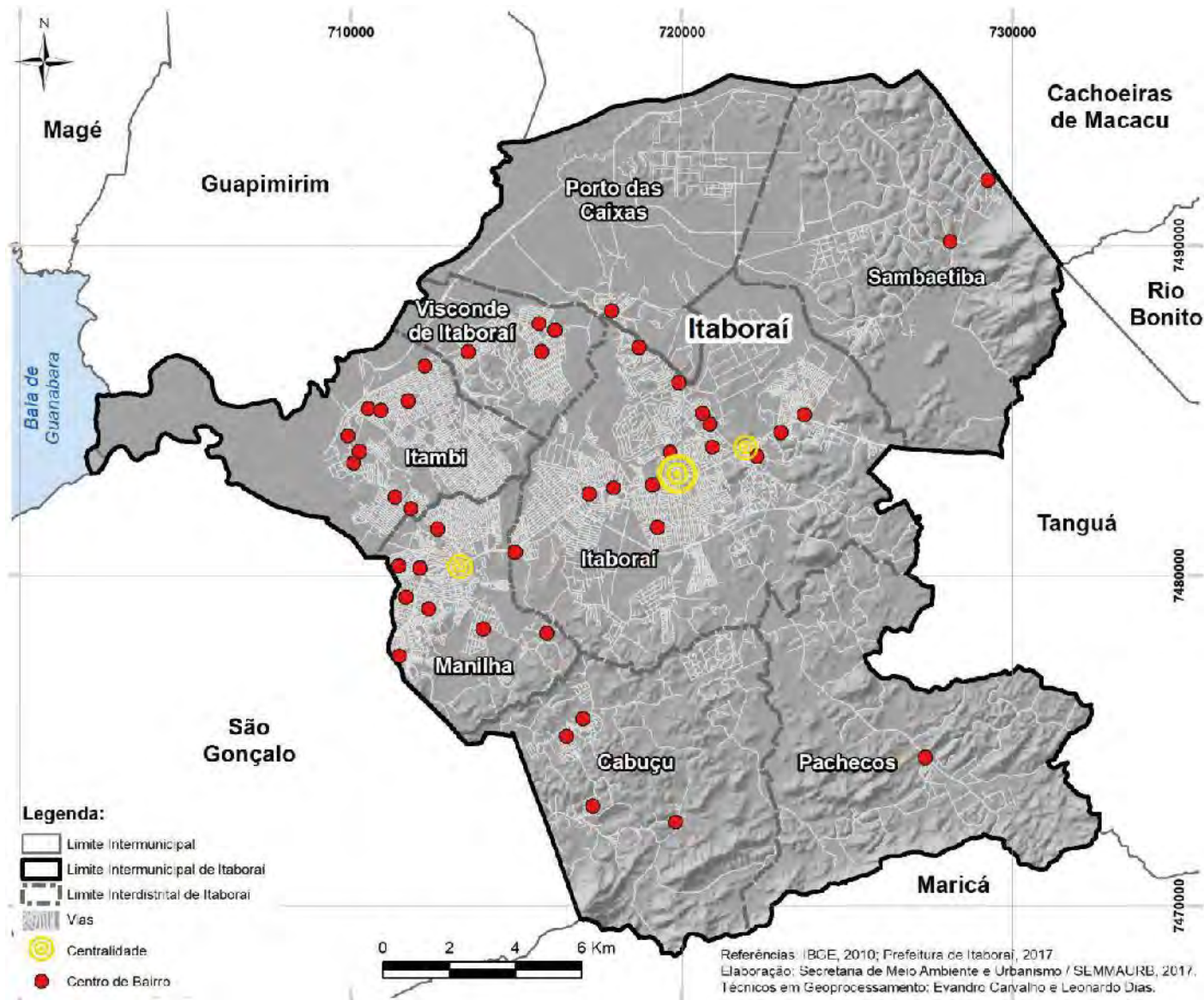


Fonte: IBGE (2012)

As centralidades urbanas configuram pontos nodais de atração que concentram movimento e circulação de pessoas, mercadorias, variedades de uso, dentre outros, que neste trabalho servem para entender a relação centro-mobilidade deste município. No caso de Itaboraí, o centro histórico, próximo à Praça Marechal Floriano Peixoto, permaneceu como a principal centralidade do município.

Ao longo do tempo, como podemos observar no mapa a seguir (Figura 10), outras centralidades foram surgindo. São pequenos núcleos urbanos que complementam a dinâmica da cidade, o que é importante para aperfeiçoar e beneficiar áreas mais isoladas do centro urbano principal. Segundo a Revisão do Plano Diretor de Itaboraí essa distribuição contribui para que haja ligação entre as principais centralidades, trazendo mobilidade e equilíbrio para o desenvolvimento eficiente da cidade (ITABORAÍ, 2018).

Figura 10 – Mapa das centralidades e centros de bairro em Itaboraí



Fonte: Itaboraí (2018)

A tabela abaixo (Tabela 4) apresenta os dados de ocupação e expansão na área urbana da Região Metropolitana, considerando o município de Itaboraí e seus municípios limítrofes, relacionando informações do ano de 2007 e 2016. São taxas de crescimento que nos ajudam a entender sua dinâmica de expansão urbana em relação aos municípios que permeiam sua realidade. E aqui conseguimos estabelecer um comparativo e dimensionalizar a urbanização *itaboraiense*.

**Tabela 4** – Dados de ocupação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Itaboraí e seus municípios limítrofes – 2007 e 2016

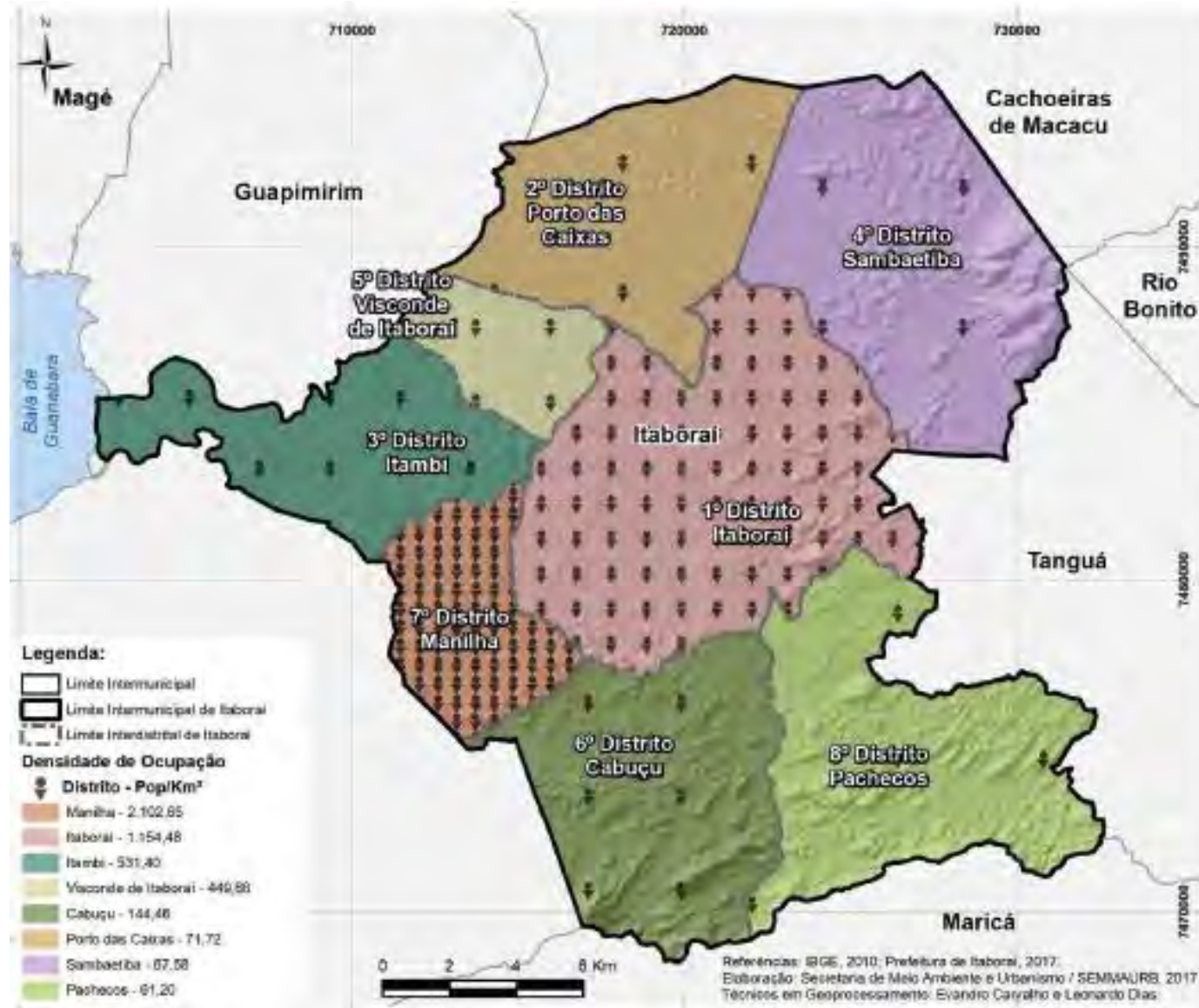
Municípios	Área Urbana (Km <sup>2</sup> ) - 2007	Área Urbana (Km <sup>2</sup> ) - 2016	Área do Município (Km <sup>2</sup> )	% área urbana em relação à área do município (2007)	% área urbana em relação à área do município (2016)	Crescimento da expansão (2007-2016)
RMRJ	1.378,69	1.663,61	6.738,13	20,46	24,69	20,67%
<b>Itaboraí</b>	<b>57,98</b>	<b>94,89</b>	<b>429,56</b>	<b>13,50</b>	<b>22,09</b>	<b>63,65%</b>
Maricá	65,02	86,13	361,53	17,98	23,82	32,46%
Tanguá	8,49	11,78	143,01	5,94	8,24	38,82%
Cachoeiras de Macacu	9,67	17,84	954,61	1,01	1,87	84,46%
Guapimirim	18,87	27,16	358,38	5,27	7,58	43,93%
São Gonçalo	117,17	134,76	248,44	47,16	54,24	15,02%

Fonte: Janeiro (2017)

Na tabela anterior Tabela 2 ilustra-se os dados de ocupação urbana de Itaboraí e municípios circunvizinhos. Nela podemos identificar que o crescimento da expansão urbana em Itaboraí entre 2007 a 2016 foi de 63,65%; este município, saiu de uma taxa de 57,98 km<sup>2</sup> de área urbana em 2007, para 94,89 km<sup>2</sup> em 2016. Dentro desta tabela, Itaboraí consta como o segundo município em termos de ocupação urbana.

De acordo com o Censo 2010, do IBGE, a densidade demográfica do município de Itaboraí é de 506.55 habitantes por quilômetro quadrado. Observa-se que, apesar do 1º distrito ter maior extensão que o 7º, a densidade de ocupação é menor. Onde, Itaboraí-Centro, (1º distrito) tinha população de 107.117, e Manilha (7º Distrito), população de 58.572 habitantes. Itambi e Visconde apresentam densidade aproximada e com pouca variação já os distritos de Cabuçu, Porto das Caixas, Sambaetiba e Pachecos apresentam densidade bem inferior, conforme pode-se verificar no mapa abaixo (Figura 11).

Figura 11 – Densidade demográfica por distrito

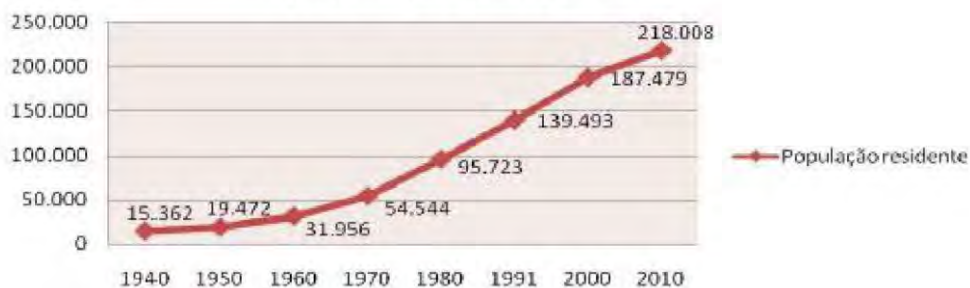


Fonte: Itaboraí (2018)

Existem dois gráficos basilares para entender a dinâmica habitacional em Itaboraí, iremos começar pela evolução da população residente, entre os anos de 1940 a 2010, e nele podemos identificar um explícito aumento populacional (Gráfico 2). Iremos ilustrar, também, a estimativa da população, entre 2002 à 2016 (Gráfico 3). Em ambos os gráficos observamos uma curva ascendente de nível populacional residente o que indica a dinâmica de migração para este município, entre os anos 1990 e 2010.

**Gráfico 2** – Gráfico representativo da evolução da população residente

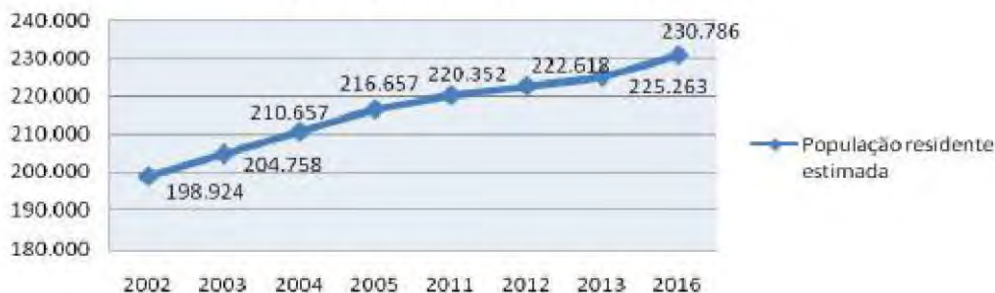
### Gráfico representativo da evolução da população residente



Fonte: CEPERJ (2009)

**Gráfico 3** – Gráfico representativo da evolução da população residente estimada

### Gráfico representativo da evolução da população residente estimada



Fonte: CEPERJ (2009)

Outro dado que exprime a transição urbano-rural em Itaboraí, pode ser identificado pelo crescimento populacional, e o avanço da urbanização, entre 1940 e 2006 (Tabela 5). O número da população urbana com relação a população rural, em 2006, atingiu um patamar de 95,56% de urbanização. Isso indica a tendência de desenvolvimento deste município, principalmente se considerarmos o intervalo dos anos 1990 até 2006.

**Tabela 5** – Crescimento populacional e avanço da urbanização em Itaboraí – 1940 a 2006

Ano	Total de População	População Rural	População Urbana	Índice de Urbanização
1940	15.362	3.002	12.360	19,54%
1950	19.472	3.952	15.520	20,30%
1960	31.956	8.389	23.567	26,25%
1970	54.544	12.526	42.018	22,96%
1980	95.723	75.076	20.647	21,57%
1991	139.493	9.285	130.208	93,34%
2000	187.479	10.219	177.260	94,71%
2006	216.657	11.809	204.848	95,56%

Fonte: IBGE (2010)

Sobre um enredo histórico, o município de Itaboraí, durante a segunda metade do século XX, apresentou um significativo nível de urbanização em decorrência do surgimento dos primeiros loteamentos. Com a decadência da agricultura em certas regiões do município, as terras de antigas propriedades rurais foram sendo substituídas por loteamentos para a ocupação urbana, principalmente nas áreas próximas às rodovias e, sobretudo, no eixo ferroviário de Itaboraí para Niterói (ITABORAÍ, 2018).

Além da crise da agricultura, a urbanização em Itaboraí foi favorecida tanto pela existência de grandes propriedades improdutivas localizadas próximas às rodovias, como pela rápida valorização das terras para a ocupação urbana – traço histórico em que o desenvolvimento da cidade privilegia os proprietários, mesmo que improdutivas – essa valorização se deu em decorrência do crescimento da cidade do Rio de Janeiro e de cidades vizinhas. O êxodo rural ocorrido no país durante as décadas de 1960 e 1970 também contribuiu para que Itaboraí recebesse um grande número de pessoas que migravam em direção ao município do Rio de Janeiro, vindas do interior do Estado do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e de vários pontos do país em busca de melhores condições de vida.

A história de Itaboraí pode ser identificada de inúmeras formas, seja pela expansão urbana ou a partir dos grandes projetos. Porém essa pesquisa, toma como foco a mobilidade urbana, orientado pela quantidade de vias sem pavimentação (80,71%), e a vista disso, a revisão do plano diretor de Itaboraí, identifica essa questão da seguinte forma:

O surgimento dos loteamentos e, conseqüentemente, o grande crescimento populacional da segunda metade do século XX foi favorecido pela rede de circulação que o Município concentrava já na década de 1950. Nesta época, a ferrovia tinha um papel significativo no transporte de passageiros entre Itaboraí e Niterói e favoreceu o surgimento de loteamentos em áreas próximas às estações, como os loteamentos Jardim Itajubá, em Porto das Caixas, Jardim Itamaraty, em Visconde de Itaboraí e Jardim Itambi, em Itambi, todos da primeira metade da década de 1950. Outros loteamentos concentravam-se ao longo das rodovias em Itaboraí e nos distritos de Manilha e Itambi, áreas atravessadas pela Rodovia BR-493. Durante as décadas de 1960 e 1970, os loteamentos continuaram a se expandir pelo Município, favorecidos pela rede de acesso existente, com destaque para a BR-101

que corta o Município e liga-o ao Rio de Janeiro, a Campos dos Goytacazes, no norte do estado, ao Espírito Santo e Nordeste do país.

É importante mencionar ainda que a construção da ponte Rio - Niterói, inaugurada em 1974, contribuiu para o crescimento populacional de Itaboraí, encurtando o tempo de viagem até o Rio de Janeiro. A partir deste período o Município intensifica a característica de “cidade dormitório”, pois parte expressiva de sua população trabalha no Rio de Janeiro ou Niterói” (ITABORAÍ, 2018).

Esta referência foi retirada do capítulo "*Importância das Vias de Circulação em Itaboraí: Rios, Ferrovias e Rodovias*" da revisão do plano diretor, em 2018. Aqui sugere pensarmos a dinâmica econômica deste município, se voltarmos a considerar a circulação de capital, sobre a ideia de escoamento de mercadoria para os portos regionais. Configura-se um enredo histórico a qual a mobilidade urbana se reproduz entre rios, ferrovias e que repercute até os dias atuais, com a instalação da rede rodoviária.

Observa-se que Itaboraí, através destes documentos, na década de 1970, passou por profundas transformações, deixando as características de um município agrário para se integrar ao eixo metropolitano, apresentando-se como um dos municípios da Região Metropolitana com os índices mais expressivos de crescimento populacional e de urbanização, como vimos na tabela 4 (Dados de ocupação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Itaboraí e seus municípios limítrofes – 2007 e 2016). E é através desta tendência de desenvolvimento urbano que apresentamos os três próximos tópicos.

## **4.2. Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ)**

A nível macro os oito anos de Governo Lula trouxe um viés desenvolvimentista para inúmeros setores. Tanto o setor público, quanto o setor privado, passou por profundas transformações, atrelado principalmente a políticas assistencialistas implementadas, e um diálogo amplo com setores de mercado. E neste “amplo diálogo com o setor de mercado”, encontra-se a indústria petroquímica no Brasil. Onde os municípios do subúrbio, são oferecidos como novas possibilidades (Figura 12).



## Figura 12 - Início das obras do COMPERJ – 2006

Foto: Dilma, Cabral, Lula, Crivella, Pezão e outros políticos



Fonte: <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2017/12/07/marca-da-petrobras-nos-anos-lula-comperj-ainda-em-obras-recebe-caravana-do-ex-presidente.htm>

No Rio de Janeiro, municípios como Angra dos Reis, Macaé, Itaguaí e Itaboraí, são grandes exemplos de cidades que na primeira década deste século, sofreram (positiva ou negativamente) com a vinda de GPIs, junto a um grande índice de urbanização. A dinâmica: urbanização-industrialização incentivam a indústria de construção civil e habitacional, pela mobilidade de mão-de-obra e aqui “mora” várias problemáticas sociais, como já mencionado, as disputas por terras, especulação imobiliária, segregação habitacional, dentre outros.

A discussão sobre moradia no Brasil recente, perpassa pelas disputas de terras, segregação e gentrificação dos lugares e se encontra, em uma quimera neoliberal, de financeirização das coisas e dos lugares. E nesta dinâmica de “financeirizar as coisas e os lugares”, surgem elementos outrora de fácil acesso, como água, alimentação e moradia, tornam-se pertencentes a uma lógica capitalista, que se alimenta pela limitação do acesso a esses direitos. Direitos sociais básicos garantidos pela Constituição de 1988 (ROLNIK, 2019; POLANYI, 2020).

Já em nível micro o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), fica localizado no distrito de Sambaetiba, no município de Itaboraí. Porém a região de influência deste Grande Projeto de Investimento (GPI) congrega outros sete municípios: Cachoeiras de Macacu, Guapimirim, Itaboraí, Magé, Rio Bonito, São Gonçalo e Tanguá (Figura 13). Foram fatores determinantes na escolha da região de posicionamento logístico – a proximidade com os Portos de Itaguaí e Rio de Janeiro, dos terminais de Angra dos Reis, do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro e a proximidade com demandantes de produtos da segunda geração, além das sinergias com a Refinaria de Duque de

Caxias e com as plantas da Rio Polímeros, Suzano e Centro de Pesquisas e Desenvolvimento da Petrobras.

Camaz (2017) destaca que dentre as justificativas locacionais para a instalação do COMPERJ em Itaboraí, a Petrobras (2007) destacou a localização estratégica, ressaltando critérios técnicos como: área com disponibilidade de infraestrutura portuária, dutoviária e rodoferroviária, para o recebimento de insumos (matéria-prima) e escoamento de produção (derivados).

**Figura 13** – Área de influência do COMPERJ



Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Complexo\\_Petroqu%C3%ADmico\\_do\\_Rio\\_de\\_Janeiro](https://pt.wikipedia.org/wiki/Complexo_Petroqu%C3%ADmico_do_Rio_de_Janeiro)

A instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) (Figura 14) no município de Itaboraí foi anunciada em 28 de março de 2006 e tinha como objetivo principal o aumento da produção nacional de produtos petroquímicos com o processamento de 150 mil barris/dia de óleo pesado nacional. O COMPERJ vinha sendo construído em uma área de 45 milhões de metros quadrados, com investimentos na faixa de US \$8.38 bilhões (FIRJAN, 2008).

Ainda, segundo a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), a expectativa da Petrobras é que o COMPERJ gere um faturamento anual de US \$5.8 bilhões decorrente das vendas de barris de petróleo. O início das obras de terraplanagem foi dado em 31 de março de 2008, porém, segundo a Petrobras, em 2014 as obras foram paralisadas com 80% de sua conclusão (FIRJAN, 2008).

**Figura 14** – Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Itaboraí



Fonte: <https://www.panoramaoffshore.com.br/petrobras-deve-pagar-r-75-bi-por-prejuizo-do-comperj/>

A instalação (em 2006) e a conseqüente paralisação (em 2014) das obras do COMPERJ em Itaboraí trouxeram inúmeros danos para este município. Como dito, foram investidos US \$8.38 bilhões para sua construção com perspectiva de faturar 2/3 do valor empregado. Além de impactos ambientais e sociais, o impacto é econômico. A médio-longo prazo, podemos observar o resultado deste processo, que vai desde aspectos de trabalho, emprego e renda até as condições de infraestrutura, a que pese os setores de habitação e mobilidade urbana.

O alto investimento para a instalação do COMPERJ, trouxe consigo, a urbanização do município de Itaboraí. Este processo é acompanhado da taxa migratória de mão-de-obra, conseqüente

aumento populacional e demanda pelo setor imobiliário. Este panorama urbano, traz o interesse imobiliário pelo setor privado, e com isso, cresce o número de loteamento de terras, especulação imobiliária, e posteriormente, o abandono de apartamentos comerciais e casas tipicamente para servir de segundas residências.

O processo de urbanização não veio acompanhado da evolução do município de Itaboraí. Em 10 anos, enquanto a população teve um acréscimo de 16%, o número de domicílios urbanos aumentou 37%, enquanto isso, o número de assentamentos precários, moradias que carecem de segurança, sem acesso à água potável e a esgoto sanitário, teve um incremento de 70%. Ali as condições de habitação, que iremos explorar no próximo capítulo, não foram administradas de forma a buscar um desenvolvimento ordenado no município (ITABORAÍ, 2018).

Sobre emprego no ano de 2000, existiam em Itaboraí, 13.688 postos de trabalho. Em 2011, esse número alcançou 35.641 empregos formais. Houve um acréscimo de, aproximadamente, 160% na quantidade oferecida de emprego. Porém, grande parte dos trabalhadores do polo industrial são trabalhadores itinerantes com contratos temporários que ao término da prestação do serviço procuram emprego em outra localidade (ITABORAÍ, 2018).

Com relação ao setor de serviços, o município possui apenas um hospital municipal com emergência, o que faz onerar ainda mais os gastos do município na ocorrência de acidentes e desastres. O sistema de saneamento básico em Itaboraí é bastante deficitário. A área de atendimento do sistema da Companhia de Água e Esgoto do Rio de Janeiro (CEDAE) é maior que 50% da área urbana do município, porém, o atendimento é em apenas 25% dos domicílios, nos demais o atendimento é eventual. A coleta de esgoto é praticamente inexistente (ITABORAÍ, 2018).

Outros números nos ajudam a entender a dinâmica de urbanização *itaboraiense* oriundo da instalação do COMPERJ em sua região. O Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM) acompanha anualmente o desenvolvimento socioeconômico dos municípios. E nele, podemos observar que, no segmento de emprego e renda, passa de vigésimo lugar no ranking em 2005 para nono lugar em 2011 (FIRJAN, 2008)<sup>14</sup>.

Ainda, segundo CEPERJ (2013), conforme apresentado na Tabela 6, o valor total adicionado bruto nas atividades econômicas em 2011 chegou a 2.416.063 mil reais, no ano de 2005 era de 1.178.125 mil reais. Houve um aumento de mais de 105% durante 6 anos. Ao analisar esse aumento por atividade econômica entre os anos de 2005 e 2011, pode ser observado que a agropecuária teve um incremento de 57%, a indústria de 127%, serviços 101% e administração pública 98% (Tabela 6).

---

<sup>14</sup> Na educação, em 2005 encontrava-se em octogésimo segundo lugar em 2005 e em 2011 em octogésima colocação. Na saúde, em 2005, estava em nonagésimo, passando, em 2011, para octogésima sexta posição (FIRJAN, 2008).

**Tabela 6** – Valor adicionado bruto por atividade econômica – Itaboraí

Ano	Valor (x1000 R\$)				Adm. Pública	Imposto sobre Produto	PIB a Preço Mercado	PIB per capita
	Total	Agropecuária	Indústria	Serviços				
2011	2.416.063	7.679	429.954	1.978.430	912.174	202.789	2.618.852	11.885
2010	2.028.802	10.718	345.855	1.672.230	827.812	150.125	2.178.927	9.991
2009	1.783.231	5.425	259.427	1.518.380	767.225	109.225	1.892.456	8.264
2008	1.603.446	5.363	197.780	1.400.303	672.357	98.785	1.702.231	7.555
2007	1.410.536	5.098	191.004	1.214.434	588.063	82.340	1.493.476	6.921
2006	1.282.214	5.051	186.131	1.091.033	515.895	84.514	1.366.728	6.185
2005	1.178.125	4.870	189.211	984.044	461.185	71.020	1.249.145	5.786
2004	1.123.519	4.807	223.177	895.535	416.050	70.023	1.193.542	5.664
2003	982.003	4.653	175.251	802.099	384.721	56.843	1.038.845	5.052
2002	921.850	4.028	163.138	754.684	357.578	50.193	972.043	4.848

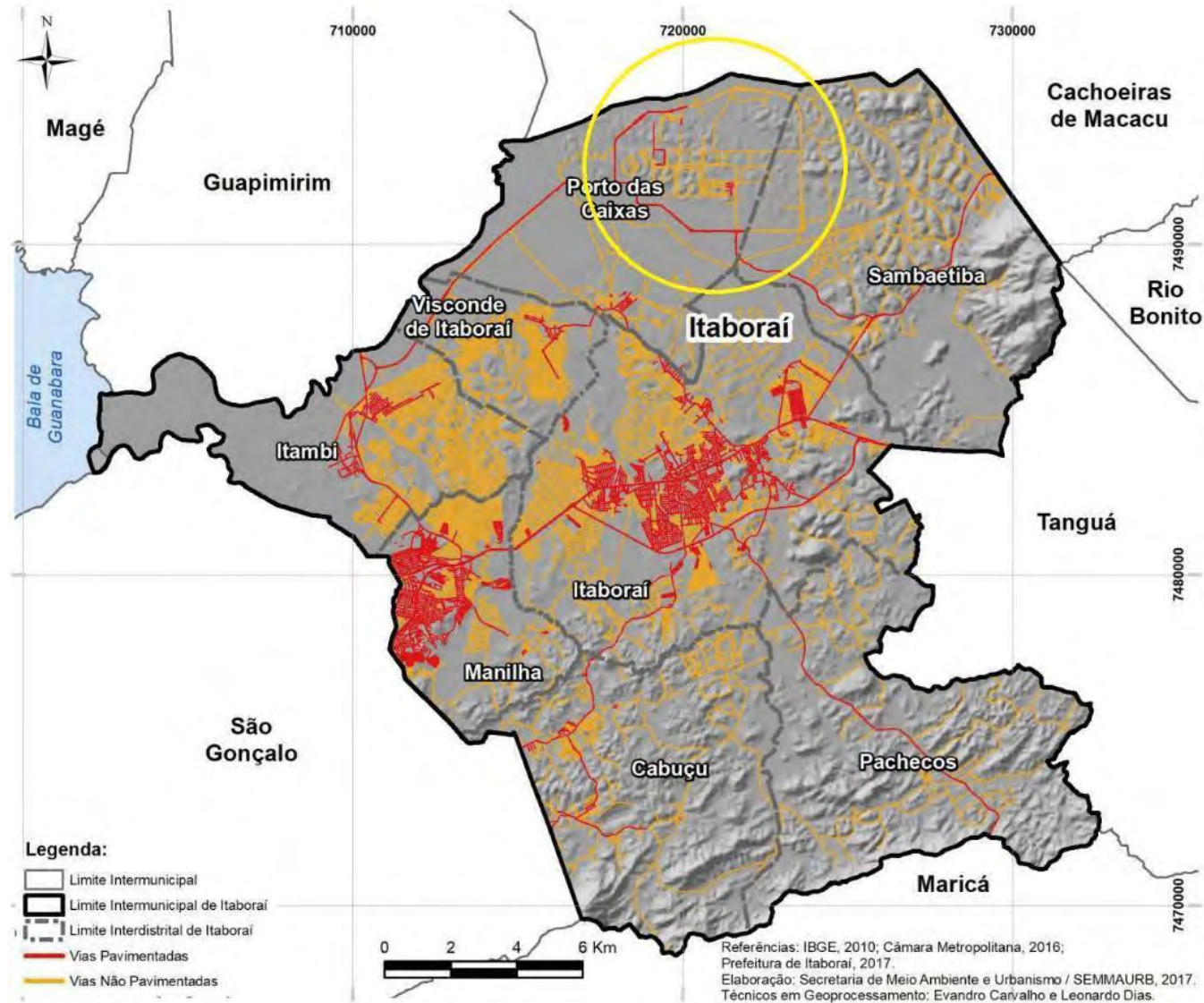
Fonte: CEPERJ (2013)

Segundo Lima (2015):

Num primeiro cenário, denominado “conservador”, estima-se que 362 empresas se instalem na área de influência do [COMPERJ] empreendimento, gerando cerca de 15 mil novos postos de trabalho direto nestas indústrias. Já no cenário “otimista”, estima-se que 724 novas indústrias do setor de material plástico se instalem no estado, gerando diretamente 31 mil novos postos de trabalho. Isto significa cerca de 13 bilhões de reais em valor adicionado pelas novas indústrias na região. O que nos leva a crer que serão disputados palmo a palmo pelas prefeituras e micro empresários locais (Lima apud FIRJAN, 2008).

O que estamos querendo demonstrar é que, o processo de urbanização do município de Itaboraí tem influência da instalação do COMPERJ. Os números anteriores nos indicam essa perspectiva de desenvolvimento. E mais do que isso, se resgatarmos o número de vias pavimentadas e não pavimentadas em Itaboraí, iremos identificar que dentro do número de 80,71% de vias não pavimentadas, observa-se que os 19,29% de suas vias pavimentadas estão atribuídas para factibilizar o processo de desenvolvimento econômico do município de Itaboraí (Figura 15).

Figura 15 – Vias pavimentadas e não pavimentadas em relação ao COMPERJ – Itaboraí



Fonte: Itaboraí (2018)

Notadamente podemos identificar que os GPIs, aqui orientados pelo COMPERJ, se incluem em territórios com pouca infraestrutura, como em Itaboraí. A qual não é o município que escolhe receber este tipo de aporte, e sim o contrário, e com isso ilustra-se na prática o processo da “produção capitalista do espaço”, de modo que a cidade é submetida aos interesses do capital, e não aos interesses sociais. Outros empreendimentos de relevância neste município, são:

- Construção da rodovia Niterói-Manilha (BR-101), em 1985, com objetivo facilitar a mobilidade dos moradores de Itaboraí, São Gonçalo e Niterói a Região Central do Rio de Janeiro, através da Ponte Rio-Niterói;
- Construção do Arco Metropolitano, em 2014, com uma extensão de 145 km, ligando o complexo petroquímico da Petrobras em Itaboraí, Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), ao porto de Itaguaí. Esta obra tem como meta ser uma via de integração de grandes empreendimentos e empresas complementares na região metropolitana.

Onde ao passo que o setor privado se utiliza das infraestruturas locais, oriundo do processo de urbanização, o mesmo, não se responsabiliza pelos impactos causados por este processo. E a partir disso, o Estado, encontra-se refém de trabalhar na solução dos problemas causados pela urbanização, advinda da expansão industrial. A dinâmica se articula na crescente demanda por recursos e serviços, o que faz onerar ainda mais os gastos do município. Como já foi dito, existe uma dinâmica de acumulação de riquezas e socialização de riscos por parte destes empreendimentos, a contradição aqui está na garantia de estruturas legais do Estado, tornando a dinâmica do mercado mais flexível, logo: o Estado aqui é refém ou cúmplice da dinâmica de socialização dos riscos? (BECK, 2010).

Somado a falta de infraestrutura municipal, que após a instalação do COMPERJ e a consequente urbanização ficou cada vez mais evidente – onde já existiam embates sobre a infraestrutura local – surgem novos conflitos sociais, que equacionado pela crise política e econômica, iniciada em 2014, corrobora para a paralisação do COMPERJ, e traz à tona as constantes greves dos trabalhadores do setor (Figura 16)<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Para informações sobre manifestações e greves neste período ver mais em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/transito/noticia/2015/02/protesto-interdita-pista-sentido-rio-da-ponte-rio-nietroi.html>, [https://brasil.elpais.com/brasil/2015/07/28/politica/1438102186\\_804949.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2015/07/28/politica/1438102186_804949.html) e <https://epoca.oglobo.globo.com/tempo/noticia/2014/11/o-declinio-nos-planos-para-cidade-de-bitaborai-no-rio-de-janeiro.html>, acesso em 19 de ago. de 2021.



**Figura 16** – Manifestação dos trabalhadores do COMPERJ – Itaboraí



Fonte: <https://www.cut.org.br/noticias/operarios-do-comperj-entram-em-greve-apos-recusa-do-patronato-ao-atendimento-de-d0a7>

As constantes reivindicações trabalhistas em Itaboraí viriam a simbolizar circunstancialmente aquilo que o COMPERJ, ou o atual "Pólo GásLub Itaboraí" significou a nível de impacto político, econômico, social e ambiental, se considerarmos a paralisação de suas obras, vejamos alguns destes impactos:

- Impacto ambiental: Segundo matéria publicada no Jornal O Globo, datada em: 29 de março de 2008, o naquele momento Secretário do Ambiente, Carlos Minc, propõe uma série de medidas compensatórias ao COMPERJ, como: a plantação de mudas, a compra de um denitrificador (filtragem de poluição atmosférica) e a plantação de 6 milhões de árvores. Porém, ao passo que se executa o trabalho de terraplanagem, nenhuma dessas propostas foram executadas.
- Impacto segurança-pública: Com a paralisação do COMPERJ, e o abandono de construções oriundas de sua instalação, o número de violência e o avanço de milícias aumentou no município de Itaboraí. Isso significa limitação de acesso a serviços como fornecimento de água, gás e televisão, mas também limite de acesso a alguns bairros mais distantes, como é o caso do COMPERJ (BRITO & SILVEIRA, 2018).

- Impacto econômico: Outro impacto de relevância se deu pela instalação do COMPERJ e a consequente instalação de conjuntos comerciais em Itaboraí. Porém nenhuma dessas lojas, vieram a funcionar:

Poucos metros à frente, do lado oposto da mesma via, está o Hellix Business Center, composto por duas torres comerciais com 156 salas e um hotel com 108 quartos, além de 57 lojas.

O imóvel é conhecido na cidade como "o prédio do heliporto" – local onde se esperava que pousariam e decolariam os helicópteros dos executivos das grandes empresas que viriam para a cidade atraídas pela operação do Comperj. As aeronaves, no entanto, nunca chegaram.

Por todos os lados as placas de "Vende-se" e "Aluga-se" reforçam o aspecto de cidade-fantasma percebido em Itaboraí. Segundo o prefeito, existem pelo menos quatro mil salas comerciais fechadas no município. Levantamento da Câmara dos Dirigentes Lojistas (CDL) feito nos últimos três anos mostra que o comércio da cidade encolheu mais de 40% (BRITO & SILVEIRA, 2018).

Embora este capítulo tenha se orientado especificamente sobre o COMPERJ, existem, em Itaboraí, outros projetos de investimento que se incluem na lógica dos GPIs, como a construção das principais rodovias de acesso à região – Avenida Niterói-Manilha e Arco Metropolitano – imerso no setor de transportes, responsáveis por realinhar as dinâmicas sociais, e fortes investimentos infraestruturais, que perpassa desde a organização de cidades, até o setor de habitação, como iremos explorar mais adiante.

### **4.3. A Mobilidade Urbana**

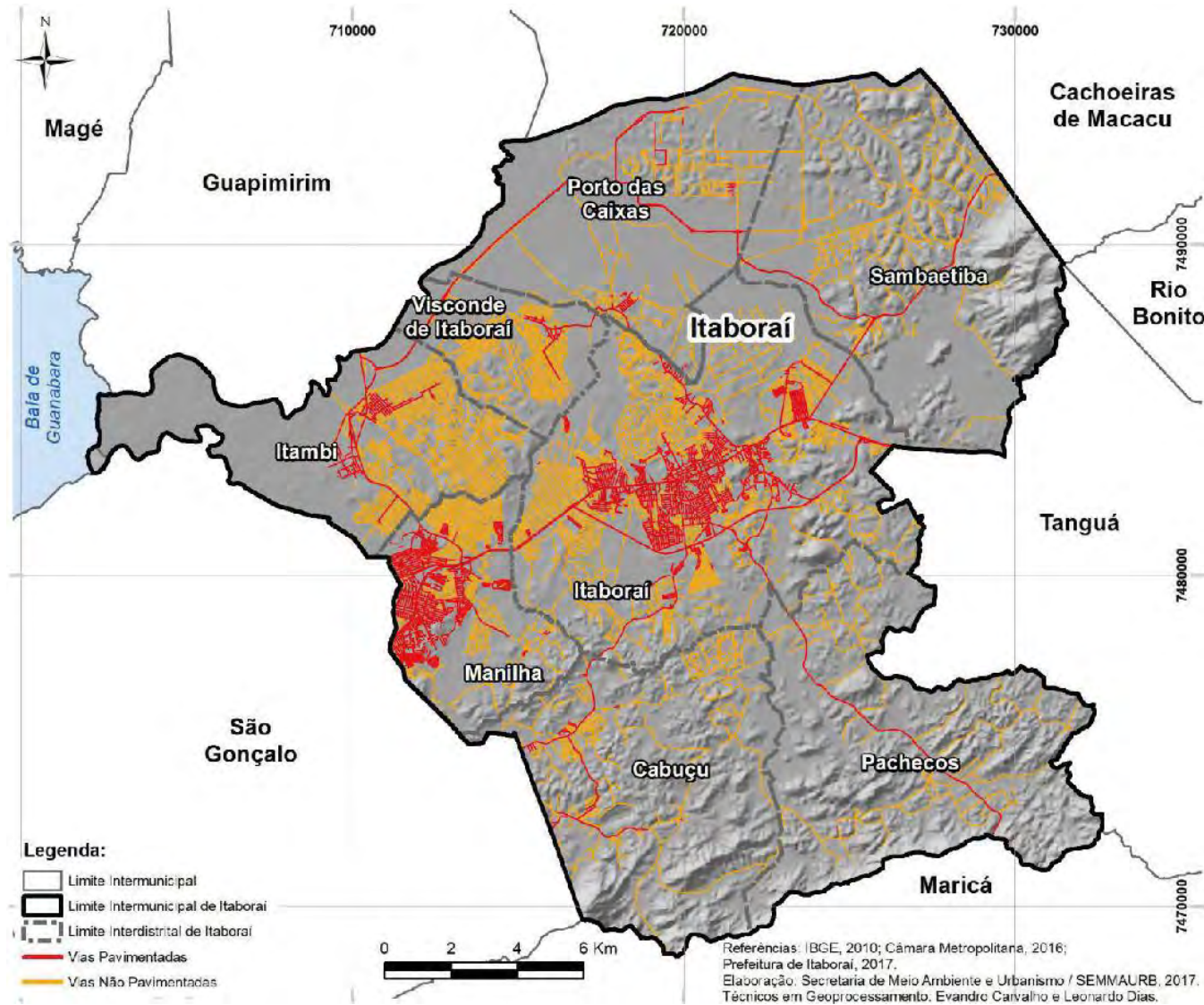
Como já orientamos, na tabela 1, o município de Itaboraí possui 80,71% de suas vias não pavimentadas. Isso significa, em termos de infraestrutura, maior dificuldade de locomoção e mobilidade de acesso entre territórios, e mais do que isso, significa maior dificuldade de acesso a serviços básicos, como o efetivo acesso à saúde, à educação e à segurança, por exemplo.

Quando nos deparamos com o dado de vias pavimentadas e não pavimentadas, nos vem o pensamento sobre o “direito à cidade”, pois afinal, como garantir um efetivo acesso à cidade pela população com apenas 19,29% de vias pavimentadas? Foi essa informação que nos levou a discutir “a mobilidade urbana na cidade sem asfalto”, como o título deste trabalho sugere.

O conjunto estrutural deste trabalho, foi construído e planejado para entendermos como a mobilidade urbana pode ser pensada como infraestrutura de cidade e instrumento meio para a garantia de acesso aos direitos básicos e fundamentais, previstos pela Constituição de 1988 e também, pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Ou seja, enxergamos a mobilidade como forma de expressão da cidade, que discrimina o quanto a população se liberta para além dela.

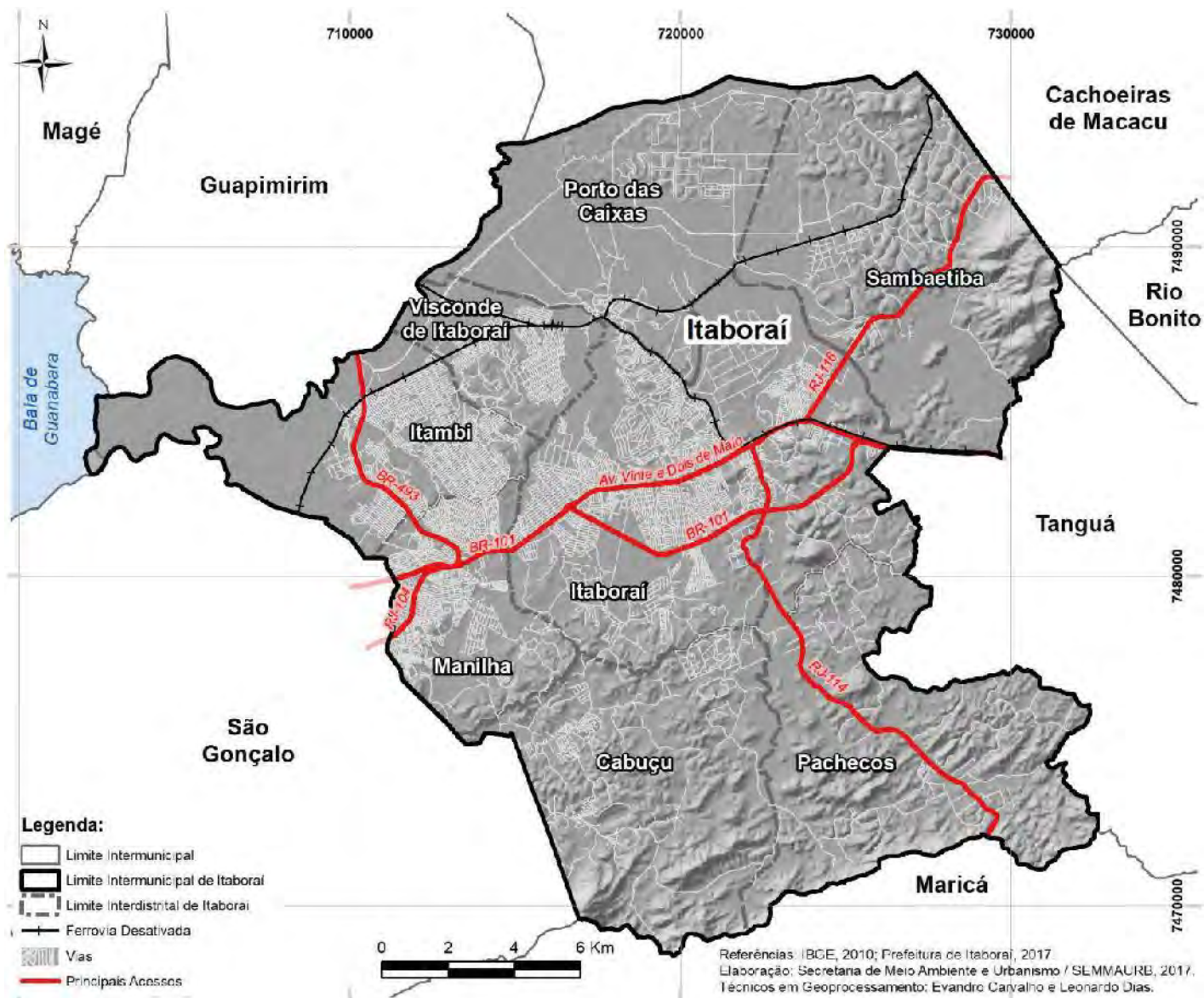
A mobilidade urbana pode ser analisada de forma a entender como suas vias estão localizadas, se para as pessoas, ou tipicamente para garantir o acesso aos GPIs, e neste os “caminhos” que apontam os 19,29% de vias pavimentadas podem responder a alguns de nossos questionamentos de pesquisa. Para tanto, de forma preliminar, iremos ilustrar em mapas, como suas vias pavimentadas e não pavimentadas se identificam em Itaboraí. O demonstrativo de vias pavimentadas e não pavimentadas já traz um mínimo de entendimento sobre a lógica de circulação (de capital) ali em jogo (Figura 17 e 18).

Figura 17 – Mapa demonstrativo das vias pavimentadas e não pavimentadas em Itaboraí



Fonte: Janeiro (2017)

Figura 18 – Mapa das vias de principal acesso em Itaboraí



Fonte: Itaboraí (2018)

A quantidade de vias não pavimentadas gera inúmeros agravantes nas dinâmicas sociais de qualquer município, que vai desde a falta de saneamento e salubridade, dificuldade de acesso e mobilidade de grupos mais vulneráveis, como deficientes físicos e idosos, até a dificuldade de acesso a recursos públicos, como saúde e educação, e também a gestão da segurança pública. Se observarmos as vias pavimentadas, iremos perceber que suas vias estão posicionadas em sua maioria nos distritos mais urbanizados (Manilha e Itaboraí). E para além disso, as vias pavimentadas indicam uma sugestiva passagem para os recursos da cidade: como acesso às melhores escolas e hospitais, mas também acesso a grandes redes de bancos e supermercados, shopping-centers, e a instituições públicas, parques, museus e bibliotecas, dentre outros.

Para a realidade de Itaboraí o que temos são questionamentos sociais que reivindicam uma melhor estrutura de cidade, seja pela criação de praças, para “melhorar a qualidade de vida”, seja através da pavimentação de ruas, “para melhorar o tráfego entre territórios”. São vozes sociais que podem, por sua vez, representar algumas das pautas de interesse da sociedade *itaboraiense*<sup>16</sup>.

Porém, para além dos interesses sociais dos moradores do município de Itaboraí, temos um sistema de transportes de acesso aos setores de mercado. Sua localização geográfica representa o “meio” de acesso Fluminense entre o interior do estado e o centro portuário de Itaguaí e do Rio de Janeiro. Portanto, dotado de “caminhos” econômicos de circulação de capital, o município de Itaboraí desenha seu sistema de transportes a partir das necessidades de locomoção de mercadorias na dinâmica interior-centro, orientado como rota de escoamento desse tipo de atividade.

E assim nasceram as primeiras estações ferroviárias no Distrito de Itambi, em Itaboraí, no século XIX, que vinha a ser construído como rota de escoamento de mercadorias, entre os municípios de Itaboraí, São Gonçalo e Niterói, com destino às regiões portuárias. Foram construídas linhas ferroviárias no município de Itaboraí, entre os séculos XVIII e XIX. Estações e linhas ferroviárias que abriram espaço tanto para o desenvolvimento urbano, e hoje encontram-se desativadas em detrimento do avanço dos transportes rodoviários.

---

<sup>16</sup> Sobre a reivindicação dos moradores de Itaboraí por pavimentação, ver mais em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/vc-no-g1-rj/noticia/2013/08/moradores-realizam-mutirao-para-arrumar-buracos-em-rua-no-rj.html> e <https://extra.globo.com/noticias/rio/moradores-de-bairro-em-itaborai-reclamam-de-abandono-do-poder-publico-18677584.html>, acesso em 19 de ago. de 2021.

**Figura 19** – Estação ferroviária de Visconde de Itaboraí – Século XIX



Fonte: Itaboraí (2018)

**Figura 20** – Estação ferroviária de Visconde de Itaboraí – Século XXI



Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_rj\\_litoral/visconde.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/visconde.htm)

Surgem então as primeiras rodovias de acesso entre territórios no município de Itaboraí, a começar pela construção da Ponte Rio-Niterói, em 1968, que veio a factibilizar o acesso da Região

Central do Rio de Janeiro até a Região Leste-Fluminense onde encontra-se os municípios de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí.

A construção da Ponte Rio-Niterói trouxe para os municípios da região Leste-Fluminense novos desafios urbanos, orientados pelo aumento populacional destes municípios. Esse aumento demográfico significou o surgimento de conflitos de terras, imerso ao espectro habitacional, e se considerarmos a dinâmica casa-trabalho-casa, podemos entender a necessidade do investimento em novas estruturas rodoviárias de mobilidade entre regiões do estado carioca.

E foi a partir do aumento populacional e urbano dos municípios Leste-Fluminense que surgiram as principais vias de acesso nesta região. Na segunda metade do século XX, surgem inúmeras vias Estaduais e Federais em Itaboraí, segundo Itaboraí (2018), que corresponde a revisão do seu Plano Diretor, entre obras de ampliação e construção de vias podemos destacar a construção da Rodovia Niterói-Manilha (BR-101) (Figura 21) e o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (BR-493 e BR-116) (Figura 22).



Figura 21 – Rodovia Niterói Manilha (BR 101)



Fonte: Google Maps

Figura 22 – Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (BR-116)



Fonte: Itaboraí (2018)

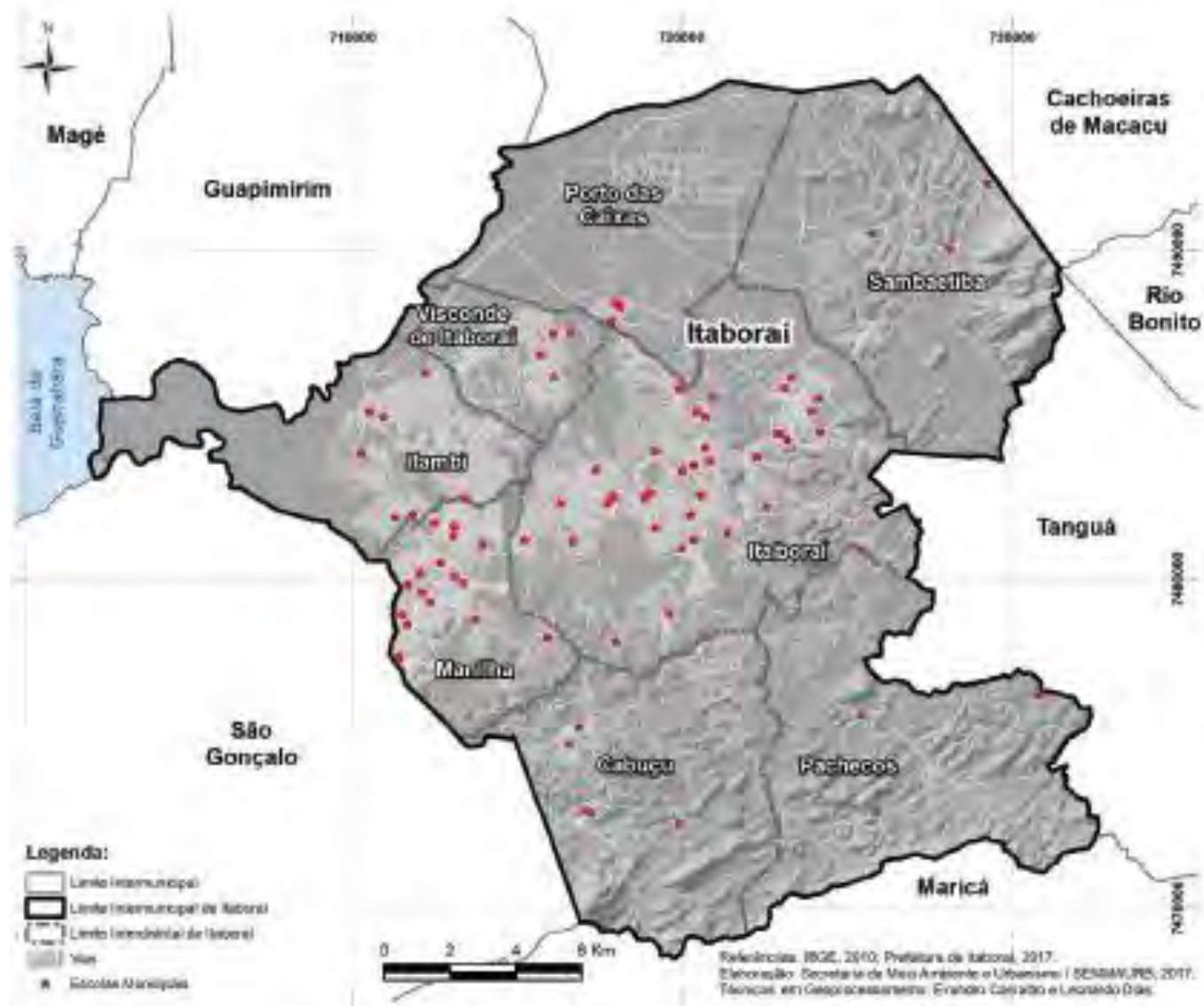
Assim como a Rodovia Niterói-Manilha, construída para dar fluidez à mobilidade de mercadorias do interior à capital, o Arco Metropolitano, também se apresenta nessa premissa. Novamente podemos observar a dinâmica interior-centro, notadamente com o mesmo objetivo, se se considerar a região portuária de Itaguaí à região portuária do Rio de Janeiro, novamente Itaboraí, encontra-se entre territórios.

Nessa perspectiva, podemos identificar através do estabelecimento do sistema rodoviário que cruza o município de Itaboraí, objetivos voltados a manutenção da circulação de capital, e quando tratamos da circulação de capital, tratamos tanto do transporte de mercadorias, quanto o transporte de pessoas, ambas de interesse do capital, mão-de-obra e mercadorias. Porém, a crítica que trazemos se percebe pela mobilidade orientada por essas rodovias.

E isso, em termos do que significa, é orientado tanto pelo investimento em rodovias intermunicipais, que diminuem o tempo de circulação entre territórios, o que pode ser analisado de forma positiva ou negativa, contudo, o quanto esse investimento pode representar de acesso a direitos sociais. E aqui, resgatamos tanto a quantidade de vias de acesso em Itaboraí, que atinge diretamente aos interesses de mercado, quanto a quantidade de vias sem pavimentação, pois este, não representa ganho direto ao capital.

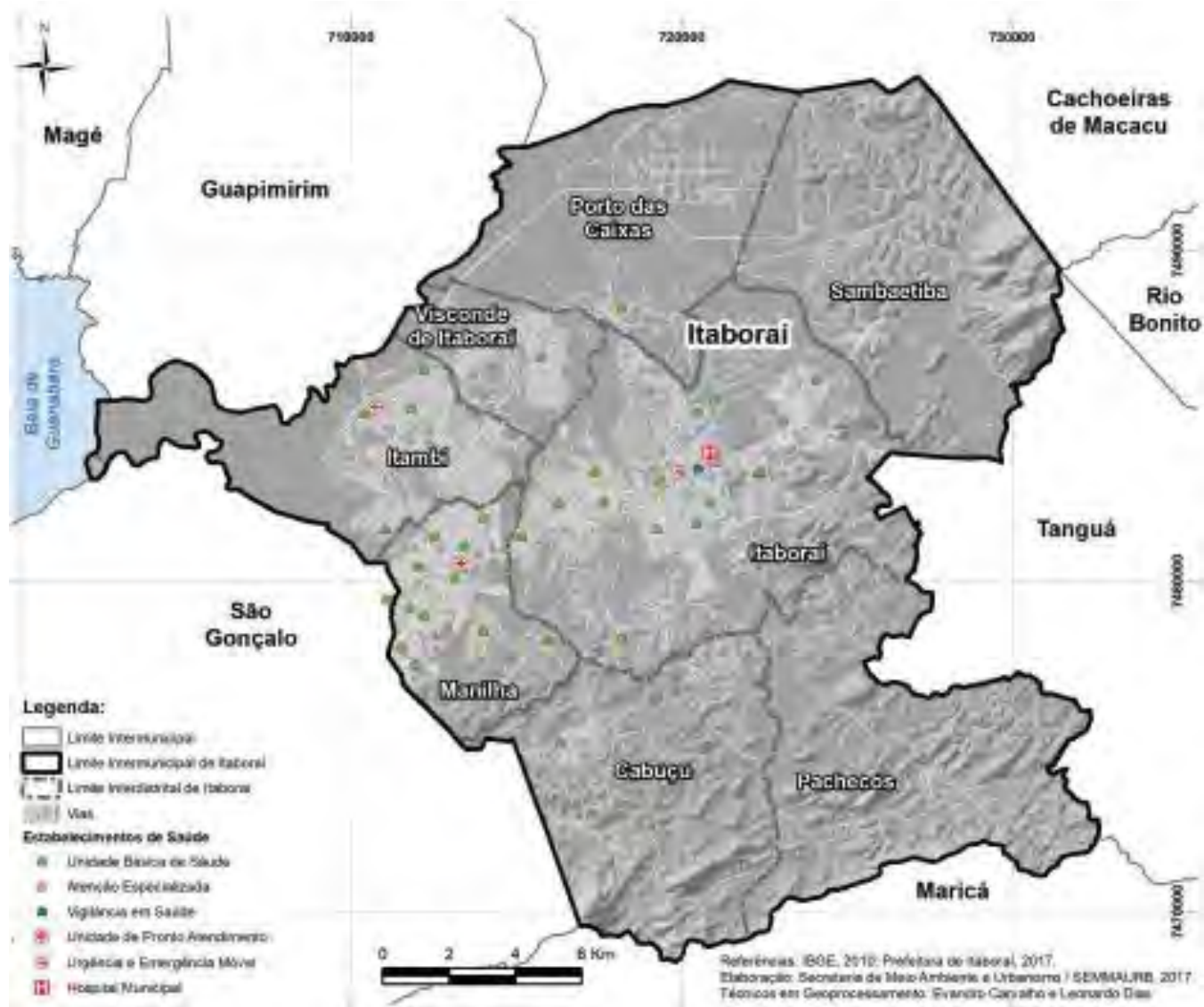
Trazemos para este capítulo duas figuras que caracterizam bem essa dinâmica de direito de acesso à cidade, isto é, mapas que identificam a localização das escolas municipais em Itaboraí (Figura 23) e os estabelecimentos municipais de saúde deste município (Figura 24). E neles podemos identificar que, em suma, esses estabelecimentos localizam-se nos distritos mais desenvolvidos do município de Itaboraí (Distrito de Itaboraí e Distrito de Manilha).

Figura 23 – Mapa de localização das escolas municipais de Itaboraí



Fonte: Itaboraí (2018)

Figura 24 – Mapa de localização dos estabelecimentos de saúde de Itaboraí



Fonte: Itaboraí (2018)

E aqui encontra-se a seguinte questão: como se contempla em termos de infraestrutura básica os moradores dos distritos do município de Itaboraí menos assistidos por infraestruturas sanitárias, estruturais e urbanísticas? Como garantir efetivo acesso aos direitos sociais, fundamentais e básicos em um contexto de falta de pavimentação e estruturas básicas da cidade? A proposta que se tem é a de manter uma dialética de pesquisa que permita entendermos variadas perspectivas de análise. Logo, a estruturação dos grandes centros de determinada maneira, acaba por refutar a sistematização teórica deste trabalho. Porém, aqui existem duas perspectivas de análise: a primeira é a de concentrar toda a disponibilidade de infraestrutura nos centros de cidades e outra é o contexto das pessoas que estão fora dos centros de cidades e com pouca oferta de infraestrutura.

Portanto a leitura crítica e reflexiva sobre o cenário do município de Itaboraí, a que pese, sua estrutura de mobilidade como instrumento do capital com pouca representatividade dos interesses sociais, caracterizam a estrutura de cidade deste município e sintetiza o questionamento sobre em que circunstâncias o poder público de Itaboraí identifica seu modelo de cidade, para pessoas ou para os negócios? Buscando a partir deste questionamento entender as dinâmicas dentro e fora das cidades, e isso nos possibilita compreender o processo de segregação silenciosa, a partir dos 19,29% de vias pavimentadas. Inúmeros são os exemplos de políticas de infraestrutura ou políticas de higienização para tornar “limpa” a paisagem para determinadas “classes sociais”<sup>17</sup>.

Para concluirmos este capítulo é importante revisarmos e tentar de alguma forma compreendermos as conotações empíricas descritas neste capítulo a nível de construção analítica. Para isso cabe a nós tentarmos de alguma forma refletir sobre como a cidade, o COMPERJ e a mobilidade urbana estruturam elementos da cidade capazes de responder a nossos questionamentos de pesquisa, no que diz respeito à mobilidade urbana e ao “direito à cidade”. Para tal, podemos apontar que uma cidade detentora do maior projeto de investimento da Petrobras, não pode de nenhum modo, ser considerada uma cidade pobre. Devendo a este setor investir não apenas em recursos para a acumulação de capital, mas também em políticas compensatórias como forma de minimizar os impactos causados.

Os investimentos do COMPERJ grosso modo representaram investimentos na cidade, seja pelo processo de desenvolvimento urbano de Itaboraí, seja através da modificação dos espaços da cidade. Se observarmos Itaboraí antes e depois deste empreendimento, iremos observar a construção de apartamentos comerciais e residenciais, redes de infraestrutura como construção de vias e autoestradas, shopping center e grandes redes de supermercados. Porém embora represente grau de

---

<sup>17</sup> “Higienização dos lugares”, foi uma das formas encontradas pela Prefeitura do Rio de Janeiro, nas Olimpíadas de 2016, para esconder a imagem das favelas no percurso da Linha Vermelha, que corta os bairros de São Cristóvão e Ilha do Governador, na cidade carioca. Essa imagem é muito simbólica, pois representa a disputa pelo espaço da cidade – lócus da cidade moderna e a cidade favelizada. Ver mais em: Gioppo (1996), Costa e Arguelhes (2008) e Dumont (2014).

desenvolvimento esse investimento não atingiu a parcela da população mais carente, que é aquela que mais precisaria de assistência pública.

Somado a tudo isso o investimento do COMPERJ representou desenvolvimento para o escoamento de produção, vistas pela duplicação e quadruplicação de vias. Não necessariamente para a cidade ou para as pessoas, mas sim diante de uma aproximação de escoamento de mercadorias entre territórios, como a construção da Ponte Rio-Niterói e Arco Metropolitano, mas também a quadruplicação da Av. Niterói-Manilha. Isso tudo diante do plano de desenvolvimento do COMPERJ que apontava para o pleno desenvolvimento da Região Leste-Fluminense, como oportunidades de emprego, oportunidade de negócios a nível de comércio e serviços, maiores ofertas habitacionais, dentre outros.

Nestes outros, o que se percebe nos municípios que circunvizinham o COMPERJ, como os municípios de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí são altos índices de violência urbana e inação do poder público, no que diz respeito à prestação de serviços. E a exemplo de Itaboraí, observa-se um contexto de falta de mobilidade urbana e “direito à cidade”, se considerarmos a massa populacional deste município como parte de uma lógica de humanista, e não como máquinas subservientes às necessidades do capital. Quando isso acontecer, necessariamente os investimentos, inclusive públicos, deixaram de participar das dinâmicas econômicas, e representaram investimento para as pessoas.

## 5. RESULTADOS DE PESQUISA: ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA DE ITABORAÍ

### 5.1. Análise da Mobilidade Urbana de Itaboraí

Durante o desenvolvimento desta pesquisa, especificamente na coleta de dados, identificamos um número de 80,71% de vias não pavimentadas no município de Itaboraí. São 20,19% de vias pavimentadas em um município com 429,961 km<sup>2</sup>. Com essas informações tornou-se necessário entender nos documentos públicos nacionais e municipais, como a mobilidade urbana é apontada nacionalmente, e como a mobilidade urbana vem sendo trabalhada documental e empiricamente no município de Itaboraí. E, para isso, discorreremos sobre uma análise do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que embasa os documentos do município, dentre eles o seu Plano Diretor e Plano Plurianual, mas também as discussões que permeiam o debate da construção do seu Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

De antemão é importante deixar claro que o município de Itaboraí não possui Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Porém, isso não impede em teor de análise uma profunda discussão sobre o mesmo, afinal, ter só 20% de vias pavimentadas e não ter efetivado um plano de mobilidade por si só já denota um dado importante de pesquisa. Isso porque já induz, mesmo que preliminarmente, como a prefeitura enxerga essa questão de falta de mobilidade (ou imobilidade urbana). Porém, o mandato do atual prefeito *itaboraiense* Marcelo Delaroli (2021-2024), aponta em seu plano de governo a construção do “novo plano de mobilidade urbana, integrando modais de transporte e permitindo o desenvolvimento sustentável de toda a cidade”. Aponta também a “pavimentação e saneamento básico em todos os distritos do município”<sup>18</sup>.

A construção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana já vem sendo pauta de alguns debates do município de Itaboraí, porém, assim como muitos municípios que apontam interesse na gestão da mobilidade urbana, existem dificuldades de transformar vontade em execução de documentos de forma prática, materializado pela legitimação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Para facilitar este processo, ou em outras palavras: para facilitar a construção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, muitas agências governamentais e não-governamentais acabam prestando este serviço. São consultores que se propõe em auxiliar o gestor municipal nas diversas etapas para a construção de um plano de gestão da mobilidade, como a WRI Brasil<sup>19</sup> e o Mobilize<sup>20</sup>. A falta de

---

<sup>18</sup> Em 11 de março de 2021 foi instituída comissão para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itaboraí, pela resolução SEMTRANS n° 003/2021.

<sup>19</sup> <https://wribrasil.org.br/pt>

<sup>20</sup> <https://mobilize.org/>



agentes de governo qualificados para a construção do seu plano de mobilidade já aponta para a falta de capacidade estatal, devendo este investir recurso direto e indireto em consultoria para a construção de documentos de controle, dentre eles a mobilidade urbana.

Porém, vamos “voltar algumas casas” de pesquisa e falar sobre o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, afinal foi ele que “sedimentou” o terreno para os estados e municípios construírem seu próprio plano de mobilidade. A partir disso, conseguimos distinguir o que é compreendido como mobilidade urbana nos diversos níveis de governo, e como a mobilidade pode vir a ser resolvida a nível de políticas públicas. No dia 3 de janeiro de 2012, foram instituídas as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, por meio da Lei n. 12.587. Composta por 28 artigos e 7 capítulos, este plano discrimina propostas de mobilidade com o objetivo de integrar os diferentes modos de transportes e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território municipal, como consta em seu art. 1.

Já em seu art. 2 outro objetivo aparece:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (Visto em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm), acesso: 27 de abril de 2022).

E aqui para além de mencionar a variável sistemas de transportes, agora necessariamente é atribuída a variável de acesso à cidade. Logo, a oferta de infraestrutura de transportes não fica muito distante da ideia do “direito à cidade” como expomos em nossa mobilização teórica. Afinal, é o setor de transportes em suas condições de mobilidade urbana, que serviram como meio de acesso à cidade, é este setor que servirá como mecanismo de efetivação do “direito à cidade”. Por este motivo a discussão entre mobilidade e (i) mobilidade urbana e “direito à cidade” estão muito próximos. E ao passo que estão próximos, no município de Itaboraí a distância entre 80,71% e 20,19% de vias não pavimentadas e pavimentadas respectivamente apontam para uma certa distância entre acesso e “direito à cidade”.

Como o sistema de mobilidade urbana propõe se organizar? No Plano Nacional de Mobilidade Urbana, uma das questões apontadas em seu artigo 3 são os conjuntos de organização e coordenação da mobilidade, divididos entre os modos de transportes, de serviços e de infraestrutura de pessoas e cargas. Aliás, dentro de um trabalho dissertativo que se propõe em discutir “direito à cidade”, mas também a “produção capitalista do espaço” é no mínimo interessante a nível de pesquisa observar em documentos como cargas e pessoas andam lado a lado a nível de gestão – e aqui temos o debate da

circulação de capital, próximo a ideia da “produção capitalista do espaço” que aponta as pessoas também como mercadoria na perspectiva capitalista – mas deixemos como possibilidade de pesquisa futura, e foquemos na construção de uma análise do Plano de Mobilidade:

No capítulo 3.1.2 *Entre a Mobilidade e a (i) mobilidade Urbana* destrinchamos sobre os significados basilares no que diferenciam transportes, mobilidade e caminhabilidade. Adicionado a essas definições, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana indica os modos de transporte urbana: motorizado e não motorizado; traz os serviços de transporte urbano: de passageiros e de cargas; características dos serviços: coletivo e individual; e sua natureza: público ou privado. Sobre a natureza de gestão da mobilidade urbana, podemos apontar que embora os transportes sejam gerenciados pelo setor público, sua iniciativa é toda repassada para o setor privado, salvo raras exceções municipais de oferta de ônibus com tarifa zero, como é em municípios como: Maricá no Rio de Janeiro e parcialmente em Volta Redonda, região Sul-Fluminense do Rio de Janeiro.

A infraestrutura da mobilidade urbana segundo o Plano Nacional de Mobilidade Urbana se atrela entre: vias, logradouros públicos, metroferrovias, hidrovias e ciclovias; estacionamentos; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; sinalização viária de trânsito; equipamentos e instalações e instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações. E sobre o § 3º São infraestruturas de mobilidade urbana, nenhum apontamento sobre calçadas, algo que permitiria uma mobilidade urbana mais sustentável. Mas vamos para suas definições, afinal é importante entender como o Plano Nacional de Mobilidade apontam as infraestruturas postas:

**Quadro 2** – Termos críticos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

<b>Termo</b>	<b>Definição</b>
Transporte urbano	conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana
Mobilidade urbana	condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano
Acessibilidade	facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autônomo nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor
Modos de transporte motorizado	modalidades que se utilizam de veículos automotores
Modos de transporte não motorizado	modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal

Transporte público coletivo	serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público
Transporte privado coletivo	serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda
Transporte público individual	serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas
Transporte urbano de cargas	serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias
Transporte remunerado privado individual de passageiros	serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede
Transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano	serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos
transporte público coletivo interestadual de caráter urbano	serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos
Transporte público coletivo internacional de caráter urbano	serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas

Fonte: Elaboração própria a partir do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, visto em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)

Sobre as definições anteriores é significativo a nível de efetivação do “direito à cidade” e (i)mobilidade urbana observarmos como o Plano Nacional de Mobilidade aponta os transportes em seus diversos níveis, a constatar que em nenhuma das possibilidades existe a oferta gratuita de locomoção, onde enquanto o transporte público coletivo promete acesso para toda a população, o mesmo aponta para a condição de pagamento. O mesmo se aplica ao transporte privado coletivo e transporte público individual, o público em suas definições se limita apenas em seu nome, pois em sua definição acaba sendo uma possibilidade privativa. A máxima desta questão é identificar quem tem direito à cidade? Ou melhor, quem tem poder financeiro para sustentar o alto valor agregado no valor das passagens e circular pelos espaços das cidades? E aqui notabiliza-se que as famílias gastam mais com transportes que com alimentação (IBGE, 2018).

Ainda no primeiro capítulo dos sete listados - Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, este documento irá discorrer sobre as promessas que delimitam as estratégias de gestão da mobilidade como um todo, e ali temos em nível de princípio e diretrizes: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades; eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviços de transportes urbanos; gestão democrática; segurança de deslocamento; equidade no uso e circulação. Aqui é importante ressaltar que os documentos de gestão nem sempre apontam para uma realidade, aliás os planos de gestão apenas norteiam o trabalho a nível de gestão e políticas públicas e nem sempre denota sua realidade. E é por isso que resolvemos estabelecer um grau de proximidade entre documentos e a realidade *itaboraiense*.

E novamente voltando aos objetivos já expostos nos artigos 1 e 2 do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, temos em seu artigo 7 um resumo sobre os mesmos objetivos: I. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III. Proporcionar melhorias nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; IV. promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e V. consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. Aqui os objetivos antecedem a ideia do “direito à cidade” e precede a discussão da (i)mobilidade urbana, isso porque em um primeiro momento aponta inclusão e acesso aos serviços básicos, e por outro lado não aponta mecanismos de acesso universal aos transportes coletivos.

Já no segundo capítulo – Das diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo, temos uma série de atribuições da política tarifária de transporte público coletivo, como: a melhoria da eficiência e eficácia da prestação de serviços e componente da política de ocupação da cidade através de seu Plano Diretor, mas também itens como contribuição dos beneficiários diretos e indiretos no custeio da operação de serviços, transparência da estrutura tarifária para o usuário, dentre outros. O mais importante aqui é entender como o Plano de Mobilidade Urbana aponta seu regime econômico de financiamento do transporte público coletivo. E ali consta que: “o regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público” e repassa parte desta responsabilidade para o setor privado.

Ainda sobre o regime econômico da mobilidade urbana, sua estruturação sistemática e burocrática irá percorrer nove capítulos que trata das diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo. A forma como é gerenciado este setor é alvo de inúmeras críticas por

parte da sociedade. E no Rio de Janeiro temos discussões sobre a falta de transparência das empresas de transporte público para com os valores investidos e arrecadados, superfaturamento do valor das passagens, somado a distribuição da oferta de ônibus sobre o número de demandas. A discussão sobre a privatização de um setor que deveria servir gratuitamente a população aponta para a ideia tanto da “produção capitalista do espaço”, quanto do “direito à cidade”, resultando no que diz respeito à (i)mobilidade urbana para aqueles que não tem condições de investir no valor das passagens.

No capítulo seguinte III – Dos direitos dos usuários, são apontadas medidas como instrumentos que orientem os usuários para o uso dos serviços de transportes, e pouco sobre a abrangência deste para a efetiva mobilidade urbana, são direcionados dois artigos para delimitar de que forma os direitos dos usuários serão norteados. Porém, para além do uso dos transportes pelos usuários, é necessário políticas de acesso pela sociedade, não como utilidade, mas sim como necessidade para a efetiva e equitativa circulação de pessoas para além dos espaços das cidades – não somos usuários, somos pessoas com vínculos e necessidades próprias – Afinal acima do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, temos a Constituição Federal de 1988 que aponta enquanto direito de todos, a liberdade e a livre circulação de pessoas, tal como o direito de ir e vir.

Na mesma direção do capítulo anterior, o capítulo IV traz as atribuições da União, Estados e Municípios para a gestão da mobilidade urbana. O primeiro tem a atribuição de prestar assistência técnica e financeira aos Estados e Município, contribuir para a capacitação de pessoas, organizar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo; já os Estados têm a atribuição de prestar diretamente a gestão do transporte público coletivo intermunicipal, propor política tributária e garantir e promover a integração dos serviços que ultrapassem os limites dos municípios; por fim, os Municípios têm atribuição de planejar, executar e avaliar as políticas de mobilidade urbana. E assim fica estabelecido o sistema de gestão da mobilidade nos diversos níveis de governo, onde a União presta o suporte e financia políticas para os Estados e Municípios, que são responsáveis por implementar as políticas propostas em lei.

No capítulo V – Das diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana, são apontados: Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade; Art. 22. Atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos; Art. 23. Os instrumentos de gestão que poderão ser utilizados; Art. 24. Os elementos e setores que serão atingidos pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana e em seu inciso 1 aponta que ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios com mais de 20 mil habitantes, com prazo máximo de elaboração estabelecido para a data de 12 de abril de 2022 para municípios com mais de 250 mil

habitantes. Em Itaboraí, temos 244.416 de população estimada em 2021<sup>21</sup> e até a presente data (19 de abril de 2022), não há elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Por fim, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana segue os capítulos VI e VII, que trata dos instrumentos de apoio à mobilidade urbana e disposições finais, respectivamente. No primeiro aponta que o Plano de Mobilidade Urbana deverá ser discutido em conjunto a formulação do Plano Diretor e Plano Plurianual, bem como as condições de acesso aos recursos financeiros. E em seguida as disposições finais, legitima o vigor deste plano de mobilidade após a data de sua publicação. Tendo em vista todos os seus direcionamentos, podemos concluir que o Plano Nacional de Mobilidade Urbana traz um apanhado geral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e mobiliza uma série de ações e atribuições para os entes federativos trabalharem na construção do seu Plano de Mobilidade.

Como dito, temos discussões sobre a construção do Plano de Mobilidade Urbana em Itaboraí, que vai da menção no plano do atual governo, até reuniões institucionais e eventos que pautam a mobilidade neste município. No que diz respeito ao Plano de Mobilidade Urbana de Itaboraí, nos limitamos em buscar sua construção no Plano Plurianual de 2018-21. Dentre os itens que discutem a mobilidade urbana deste município, foram encontrados 4 programas, com 10 ações de infraestrutura urbana (mobilidade) previstos no orçamento. A saber: Programa de Infraestrutura e Revitalização; Plano de Pavimentação Municipal; Mobilidade Urbana e Operacionalização da Usina de Asfalto.

O programa de mobilidade urbana prevê as respectivas ações: elaboração do plano de mobilidade urbana, ampliação de sinalização em vias urbanas e rurais, manutenção da infraestrutura de trânsito, fiscalização e educação para o trânsito, e implantação e execução de controle de frota. Notabiliza-se que o Plano de Mobilidade Urbana de Itaboraí vem sendo discutido pela Prefeitura e instituições de gestão vinculadas desde 2017, e até o respectivo ano não foi construído. Sobre as “vias” de análise das notícias aponta-se três títulos que ilustram o status do programa de mobilidade.

A partir de 2018 o município de Itaboraí vem apresentando instrumentos normativos que possibilitam a construção de políticas públicas para a gestão da cidade, principalmente no que diz respeito à mobilidade urbana. A revisão do seu Plano Diretor implementado em 2018, deu início a uma série de estudos e discussões sobre o município, apresentando tanto dados quantitativos, quanto qualitativos. Da mesma forma, a implementação do Plano Plurianual de 2018 e suas respectivas Leis Orçamentárias, compreendem números que fomentam determinados setores de aplicação. Exemplo: seu Plano Plurianual de 2018 aponta um total de seis programas de com 15 ações de infraestrutura urbana (cidade e mobilidade) previstos no orçamento, os programas relacionados correspondem a

---

<sup>21</sup> População estimada: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1o de julho de 2021.

10,6% do total de 57 programas. Estes documentos servem de base norteadora para a gestão administrativa da cidade, porém, nem sempre ilustram a realidade local.

O mais importante disso tudo é identificarmos que os apontamentos destes documentos vem sendo pauta dos debates no seio da administração pública. Para além da dimensão política, o trabalho relativo ao planejamento urbano deve partir de uma base normativa de apoio, de forma que possa atender as necessidades sociais. E de uma forma ou de outra, o atual prefeito de Itaboraí, vem trabalhando na aplicação de pautas contidas nestes documentos, como o programa de “infraestrutura e revitalização” apontada no seu PPA 2018-21:

A notícia que merece destaque a nível de infraestrutura e revitalização é a matéria com o seguinte título: “Itaboraí supera desafios e passa por transformação nos primeiros 100 dias”, publicada em 10 de abril de 2021. Vamos a dois recortes desta matéria que ilustram as discussões relativas ao status dos programas trabalhados:

“Marcelo Delaroli não poupou esforços e convocou todas as secretarias e até mesmo voluntários (quando a bandeira de enfrentamento a Covid-19 permitia) para realizar mutirões de serviços pelos bairros com a situação mais crítica do município. Já foram 12 edições passando por Manilha, Apollo, Visconde, Itambi, entre outros bairros, que tiveram os serviços de iluminação, varrição, roçada, poda de árvores, manutenção de rede de esgoto, patrolamento, e operação tapa-buraco colocados em dia.

É importante ressaltar que os serviços de pavimentação e manutenção de rede aconteceram graças a plena atividade da Usina de Itaboraí que após oito anos fechada foi reaberta, batendo desde então sucessivos recordes na produção de asfalto e artefatos de cimentos. A transformação da cidade também envolveu o Meio Ambiente, com o plantio de mudas e recuperação de espaços verdes que estavam abandonados, como a praça da Fonte Carioca, no Centro, e da Fonte dos Bambus, em Pacheco.

A ideia é colocar em dia o mais rápido possível os serviços básicos que não estavam sendo realizados e partir para os planos de ações maiores. Graças a importantes parcerias firmados com o governo do estado, a Prefeitura de Itaboraí conseguiu garantir com o Departamento de Estradas e Rodagem (DER) a revitalização da Avenida 22 de Maio, e o asfaltamento e saneamento básico de dezenas de bairros. E também conseguiu trazer importantes programas estaduais como o Limpa Rio, e o Emboço Social.” (Visto em: <https://portal.ib.itaborai.rj.gov.br/40538/itaborai-supera-desafios-e-passa-por-transformacao-nos-primeiros-100-dias/>)

Esta matéria aponta que “a mudança de Itaboraí já pode ser vista pelas ruas após os primeiros 100 dias de gestão” e essa afirmação não deixa de ser verdade. A prefeitura municipal nos últimos dois anos vem trabalhando constantemente na infraestrutura da cidade, com a atuação em serviços de iluminação, varrição, roçada, poda de árvores, dentre outros. Ainda, em matéria no mesmo site: “Prefeito entrega projeto da Avenida 22 de Maio ao Governo do Estado”, datada em 04 de novembro

de 2021, aponta que o prefeito “Marcelo Delaroli, entregou o projeto de revitalização, que vai revolucionar a infraestrutura viária e mobilidade urbana itaboraiense”.

“A revitalização de toda a extensão da Avenida 22 de Maio, o projeto prevê a implantação de ciclovias, reurbanização, sinalização, asfalto novo e drenagem. Ainda reforma de mais de 20 pontos de ônibus e instalação de outros seis terminais autossustentáveis, climatizados, com wi-fi e geração de energia solar. A iniciativa será executada pela Secretaria de Estado das Cidades, através do Programa Estado Presente.” (Visto em: <https://portal.ib.itaborai.rj.gov.br/43125/marcelo-delaroli-entrega-projeto-da-av-22-de-maio-ao-governo-do-estado/>)

A primeira notícia vinculada ao programa de mobilidade ilustra o início da discussão sobre seu Plano de Mobilidade Urbana: “Itaboraí realiza Seminário e Oficina Construindo o Plano de Mobilidade Urbana”, datada em 5 de dezembro de 2017 (Figura 25). Nesta notícia divulga-se o Seminário e Oficina “Construindo o Plano de Mobilidade Urbana”, com a participação das prefeituras dos municípios de Itaboraí, Magé e São Gonçalo. O objetivo deste evento era traçar diretrizes para a elaboração do Plano de Mobilidade, e contava com a participação da Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Estado do Rio de Janeiro, Secretaria de Estado de Transportes e WRI Brasil Cidades Sustentáveis, com ministração da diretora de Desenvolvimento Urbano do WRI Brasil e Nívea Oppermann. Aqui faz-se cumprir a ação sobre a elaboração do plano de mobilidade urbana.

**Figura 25** – Notícia de “Mobilidade Urbana” – Itaboraí



Fonte: <https://portal.ib.itaborai.rj.gov.br/18769/itaborai-realiza-seminario-e-oficina-construindo-o-plano-de-mobilidade-urbana/>

Com um número de 80,71% de vias sem pavimentação, podemos confirmar que existe a emergência em torno da gestão da mobilidade urbana no município de Itaboraí. Isso indica que anterior ao trabalho prático, essencialmente com viés político de asfaltar e pavimentar vias, para os olhos da população parece uma medida acertada. Porém a construção do Plano Municipal de Mobilidade de Mobilidade Urbana oferece em linhas metodológicas de trabalho no âmbito da gestão



de políticas públicas, se antecipar e identificar barreiras e dificuldades que podem ser encontradas ao longo do caminho. Não basta construir e asfaltar vias, sem antes ter um plano de controle e fiscalização, ou até mesmo estratégias de gerenciamento bem definidas, pois as possibilidades de investir recursos de forma ineficiente são maiores.

Sobre esse contexto é isso que vem acontecendo no município de Itaboraí. A estratégia da Prefeitura é diminuir os custos de serviços de pavimentação, segundo palavras do atual prefeito Marcelo Delaroli “produzir asfalto é mais barato e mais viável do que comprar no mercado. Por isso, é mais vantajoso para Itaboraí ter a usina funcionando” (ITABORAÍ, 2021). A operacionalização da usina de asfalto garante a produção de 40 toneladas de artefatos, como: tampas de esgoto, manilhas, blocos de tijolo, caixas de esgoto, canaletas e meios-fios. Na PPA 2018 o objetivo do programa de “Operacionalização da usina de asfalto” tem o objetivo de “especialização técnica para a execução dos projetos de pavimentação”. Porém na prática percebemos que sua atuação é muito mais técnica que teórica, isso por compreender a operacionalização de um setor de serviços industriais de produção de infraestrutura de cidades. É a partir da reativação da Usina de Asfalto de Itaboraí” que começa a ser operacionalizado políticas de revitalização dos espaços públicos de Itaboraí.

Para além do asfaltamento e pavimentação de vias, bem como a infraestrutura de cidades planejada para o município de Itaboraí, temos o elemento do setor de transportes públicos. São esses meios que serão estabelecidos para a circulação de pessoas nos espaços da cidade. E em Itaboraí temos algumas resoluções que evidenciam o direito à mobilidade:

**Quadro 3** – Documentos relativos ao transporte público de Itaboraí

Documento	Resumo	Data	Status
Resolução SEMTRANS nº 003	Institui comissão para acompanhar a elaboração do plano de mobilidade urbana e fiscalizar a desoneração da tarifa de transporte coletivo no município de Itaboraí.	11/03/2021	Em vigor
Lei municipal nº 2.863	Dispõe sobre a obrigatoriedade das empresas de transportes públicos, incluírem ao trajeto de suas linhas de ônibus o deslocamento obrigatório ao Hospital Municipal Desembargador Leal	23/11/2020	Em vigor

	Junior e dá outras providências.		
Decreto municipal nº 130	Regulamenta a lei 2.691 de 14 de junho de 2018, que dispõe sobre obrigatoriedade de instalação de ar condicionado em toda frota das empresas concessionárias de transporte coletivo de passageiros.	18/09/2020	Em vigor
Lei municipal nº 2.811	Dispõe sobre obrigatoriedade das empresas concessionárias de transporte coletivo de passageiros a instalarem dispositivo de rastreamento e monitoramento via satélite em toda frota de ônibus que circula no município de Itaboraí, bem como, disponibilização de aplicativo gratuito aos usuários, com informações sobre o serviço prestado e dá outras providências.	27/12/2019	Em vigor
Lei municipal nº 2.808	Dispõe sobre a instalação e botões de pânico no interior dos ônibus de transporte coletivo público municipal e dá outras providências.	27/12/2019	Em vigor
Lei municipal nº 2.744	Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilização da tecnologia wi-fi em todos os veículos da frota do serviço regular de transporte coletivo de passageiros por ônibus no município de Itaboraí.	10/07/2019	Em vigor
Lei municipal nº 2.691	Dispõe sobre a obrigatoriedade das empresas concessionárias de	14/06/2018	Em vigor

	transporte coletivo de passageiros, instalarem ar condicionado em toda frota de ônibus que circula no município de Itaboraí e dá outras providências.		
--	---	--	--

Fonte: Elaborado pelo autor

Esses documentos apontam para a infraestrutura de transportes públicos de Itaboraí, onde citam determinados aspectos que incidem na qualidade fornecida nos meios de transportes coletivos deste município. A disponibilização de transportes públicos de qualidade põe a população mais próximo a ideia de circulação de pessoas nos espaços da cidade, e mais: a efetiva disponibilidade de transportes públicos apontam para a mobilidade urbana e para o “direito à cidade”. A resposta aqui é evidenciar para além destes documentos, uma articulação de ideia que tornem clara a sistematização teórica deste trabalho.

Os transportes públicos, a pavimentação de ruas a infraestrutura de cidades são dispositivos da mobilidade urbana que direcionam as pessoas a trafegar pelos espaços das cidades, seja a pé, seja por bicicleta, transportes coletivos ou privados. A qualidade dos transportes está diretamente ligada a quantidade de pessoas que circulam nos espaços da cidade. A soma entre instrumentos normativos que apontem os dispositivos de transportes e mobilidade urbana mais políticas que dispõe recursos para garantir o acesso e a permanência da sociedade aos espaços da cidade irá resultar na garantia do “direito à cidade”. Por isso é importante criar instrumentos normativos que possibilitem a elaboração de políticas para corrigir demandas sociais. E em Itaboraí não faltam documentos de gestão como forma de nortear políticas para o setor de transportes e mobilidade urbana.

Embora pareça vantajoso, a questão que fica é como planejar os transportes e principalmente a mobilidade urbana de forma que atenda aos interesses de todos, sem, contudo, aplicar políticas públicas que não embasadas por uma Plano de Mobilidade Urbana? O trabalho do gestor sem um plano de controle é o mesmo que o trabalho de um pedreiro sem a planta de um imóvel. Acaba por construir a infraestrutura das cidades, sem pensar possibilidades, criar hipóteses e teorizar sobre as dinâmicas políticas, econômicas, sociais e ambientais. Talvez seja por isso, que se observa o crescimento desordenado das metrópoles. E assim concluimos este capítulo que buscou muito mais evidenciar uma carência do município de Itaboraí, através da análise do Plano Nacional de Mobilidade Urbana e seu Plano Municipal de Mobilidade Urbana e iniciamos uma outra perspectiva de análise.

O próximo capítulo irá tratar de trabalhar as proximidades empíricas do município de Itaboraí, a ideia é trazer ao leitor como o município é caracterizado em sua dimensão prática. Para tanto, propõe-se um breve relato etnográfico do autor, buscando a partir das premissas antropológicas compreender as dinâmicas do município de Itaboraí diante de suas experiências e proximidades enquanto morador. Somado a isso a demonstração de imagens que ilustrem pontos centrais deste município, buscando compreender suas semelhanças e diferenças a nível de desenvolvimento, discutindo com isso a ideia tanto da mobilidade urbana quanto do “direito à cidade”. Em suma, as experiências de moradia do autor irão embasar a escolha de pontos estratégicos de Itaboraí em nossa análise empírica.

## **5.2. Um breve relato etnográfico: as visões do autor do município de Itaboraí**

Para trabalhar um município com 80,71% de vias não pavimentadas é necessário desvincular alguns parâmetros de comparação entre municípios estruturados e não estruturados com infraestrutura de cidades. E este foi o principal desafio de pesquisa, pois vim morar em Itaboraí entre 2017 e 2019, localizado no Leste-Fluminense da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, saindo do município de Angra dos Reis, que embora seja localizada na região Sul-Fluminense do estado do Rio de Janeiro, sua infraestrutura contava com asfaltamento e iluminação pública entre seus diversos recortes de bairros e distritos. Logo, diante de uma realidade antagônica do município de Itaboraí, o choque de realidade despertou variadas reflexões de pesquisa.

Dentre essas questões de pesquisa precisamos admitir que o pesquisador não é um ser isolado de uma realidade mundana. Suas vivências e rotinas acabam por influenciar o modo e a forma que enxergamos e interpretamos os fatos das coisas e dos lugares. O exercício de excluir uma perspectiva política, econômica, social e ambiental do local a qual tive a maior parte das minhas experiências de vida, faz parte da construção metodológica de um trabalho essencialmente acadêmico e científico. Deste modo, cabe ao pesquisador utilizar estratégias que apontam efetivamente para a realidade concreta, buscando ilustrar aquilo que é real, ancorado em dimensionamento lógico (ALVES-MAZZOTTI & GEWANDSNAJDER, 1998; BABBIE, 1999).

De qualquer forma, os fatos que serão apresentados se baseiam na rotina enquanto morador de Itaboraí, mais especificamente no bairro Aldeia da Prata, localizado no Distrito de Manilha, que por sua vez é o distrito mais populoso de Itaboraí. Porém, também iremos relatar as dinâmicas de outros bairros, a qual o autor teve experiências, em suas idas e vindas de circulação por este município. A intenção de certa forma é apresentar uma dimensão o mais próximo possível da

realidade *itaboraiense* e apontar para pontos estratégicos municipais que serão explorados nos próximos capítulos. Isso irá nos possibilitar ilustrar, mesmo diante de dificuldades para a realização de trabalhos de campo, tanto a mobilidade urbana, quanto o “direito à cidade”.

A começar pelo bairro da Aldeia da Prata onde tive o meu primeiro contato com o município de Itaboraí. Por lá observam-se ruas sem asfalto e uma grande quantidade de condomínios fechados. Ali podemos apontar duas realidades, a primeira delas são os moradores que habitavam dentro dos condomínios (que é o meu caso). Ali tínhamos uma sensação de segurança maior, isso porque para além da limitação de acesso, por conta da guarita, tínhamos uma melhor infraestrutura. A inclusão de quadras, ruas asfaltadas e iluminação, favorece a circulação de pessoas, algo bem próximo a que Jane Jacobs (2011) já havia discutido sobre os “olhos” que propõem maior segurança e desperta a vontade de circular por parte da população, afinal uma rua movimentada consegue garantir mais segurança que uma rua deserta<sup>22</sup>.

Fora dos condomínios havia outra realidade, uma realidade de ruas sem asfalto, falta de iluminação pública e uma forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia. Fora do condomínio onde morava também tinha uma sensação de violência maior. A dinâmica de circulação de dia era diferente da dinâmica de circulação à noite. A questão era que, infelizmente, as pessoas que precisavam transitar pelo bairro em direção aos grandes centros (Itaboraí, São Gonçalo, Niterói ou Rio de Janeiro) precisavam se deslocar de casa até o acesso à rodovia Niterói-Manilha (BR-101). Ali tem-se acesso às principais linhas de ônibus regionais, e não era raro ouvir histórias de roubos e assaltos neste trecho casa-Avenida Niterói-Manilha.

A falta de asfaltamento engendra uma série de dificuldades para a população, a primeira delas é a facilitação de roubos e assaltos, seguido de fuga e a conseqüente falta de policiamento e fortalecimento de um poder paralelo. Outra dificuldade se dá pela dificuldade de acesso de serviços públicos, como ambulâncias e coleta de lixo, e a falta de saneamento básico para a população. Portanto, dentro da realidade dos moradores do bairro de Aldeia da Prata, podemos resumir entre duas dinâmicas: dos moradores de condomínios e moradores que se localizavam fora dos condomínios, porém ambos sofriam com as mesmas condições de acesso aos serviços básicos.

Com relação a outros bairros do distrito de Manilha, podemos destacar a realidade do centro de Manilha, que foi muitas vezes frequentado por mim. Para além disso é importante discutir o centro de Manilha pois a própria revisão do seu Plano Diretor aponta como o segundo principal centro de serviços do município de Itaboraí (ITABORAÍ, 2018, p. 43). Por ali temos grandes redes de

---

<sup>22</sup> Sobre a peculiar natureza das cidades, Jane Jacobs (2011) aponta que “os olhos para a rua” ou os “olhos daqueles que podemos chamar de proprietários natural das ruas” devem ser atribuídos a construções de frente para rua, de modo que do contrário tornaria um “ponto cego” e demandaria mais segurança. Ver mais em: Jacobs (2011, p. 37).

supermercados, farmácias e petshops, além de lojas de roupas, cabeleireiros e barbearias, papelarias e variedades domésticas; no centro de Manilha também temos o principal hospital distrital e as principais escolas da região. Em suma este é o centro de Manilha, porém lá temos ruas com paralelepípedos, sendo uma forma alternativa ao asfaltamento, porém mais acessível que a possibilidade de não ter asfalto. E isso por si só já fortalece o argumento de uma cidade para os negócios e não para as pessoas.

Somado a isso é na região central de Manilha que observamos durante o dia uma maior frequência de tráfego de ônibus. E sobre a oferta de ônibus é importante dizer que o centro de Manilha tem proximidade com o cruzamento de diversas avenidas dos diversos níveis federativos. Logo, o encontro de veículos das diferentes vias acaba acarretando em uma difícil mobilidade e acesso entre territórios. Conjuntamente, acaba dificultando as dinâmicas de serviços e qualidade de vida da população localizada no distrito de Manilha, onde encontra-se os maiores índices de densidade demográfica. Portanto, o centro de Manilha oferece um aglomerado comercial, de transportes e de serviços, com uma infraestrutura e dinâmicas sociais complexas.

Saindo do centro de Manilha em direção ao centro de Itaboraí iremos observar prédios e apartamentos abandonados. Sua principal via de acesso é asfaltada e recebe o nome de BR-101 e mais adiante Avenida 22 de Maio, por motivo de ano de fundação da cidade. No centro de Itaboraí novamente temos dois mundos, as ruas que permeiam a região central são asfaltadas ou possuem paralelepípedos, porém as ruas residenciais mais internas à região central não possuem asfalto. Equipamentos institucionais públicos como prefeituras, secretarias e escolas possuem infraestrutura de pavimentação, o mesmo se aplica a equipamentos privados, como shopping e supermercados. A realidade começa a se alterar quando nos distanciamos da região central, como iluminação pública, asfaltamento, saneamento por exemplo.

As diferenciações que incidem em Manilha e em Itaboraí apontam para uma cidade segregada, que está muito mais preocupada em investir recursos para um público específico da população. As questões relativas à infraestrutura de ambos os distritos apontam isso, como veremos no próximo capítulo. Quando o exercício de observação da realidade *itaboraiense* parte do aspecto crítico para o aspecto analítico seu contexto desigual fica ainda mais evidente. Em suma, tanto o distrito de Manilha, quanto o distrito de Itaboraí possuem duas realidades antagônicas e complementares, unindo desenvolvimento e subdesenvolvimento, onde o capital necessita da mão de obra daqueles que são afastados dos grandes centros empresariais.

A importância relativa de determinadas regiões do município de Itaboraí aponta para uma certa proximidade com o universo que propomos investigar. Põe o leitor para dentro do município de Itaboraí, não de maneira completa, mas de maneira que possa aludir e compreender os nossos

questionamentos de pesquisa. Iremos aprofundar em outros pontos importantes da região no próximo capítulo. São estratégias metodológicas que nos ajudam a compreender as dinâmicas locais, a nível de infraestrutura e propor uma certa proximidade entre o leitor e o universo que se propõe investigar.

### **5.3. Um olhar sobre sua realidade: as ruas da cidade sobre o pensamento da mobilidade urbana e do “direito à cidade”**

O pensamento sobre mobilidade e o “direito à cidade” já foi articulado enquanto mobilização sistemática da literatura e descrição do município de Itaboraí. Em ambos os capítulos, propomos uma interlocução entre empiria e teoria buscando apresentar uma dialética que sustente uma análise de proximidade do leitor com o universo investigado. A proposta aqui continua sendo a de aproximar o leitor para a realidade *itaboraiense*, cuja estratégia metodológica é a de trazer fotos e imagens de pontos estratégicos deste município, buscando compreender preliminarmente como estes espaços são configurados a nível de estrutura, principalmente aquelas que possamos aludir as discussões postas neste trabalho, a saber: a mobilidade urbana e o “direito à cidade”.

Para a estruturação cronológica deste capítulo iremos obedecer aos apontamentos etnográficos expostos no tópico 5.1, afinal não faz sentido analisarmos uma realidade desconhecida e distante do autor. Logo, analisaremos o 1º Distrito de Itaboraí e o 7º Distrito de Manilha, representando os distritos mais populosos a nível de densidade populacional do município de Itaboraí. As fotos e imagens de pontos estratégicos destes municípios serão retirados de bases de dados como o Google Maps e Google Earth e compreendem os anos de 2020 até 2022, onde os grifos em amarelo representa vias pavimentadas, grifos em vermelho representam vias não pavimentadas e grifos em azul espaço construído. Seguindo essa estratégia metodológica conseguiremos compreender como esses espaços são configurados para além de nossa mobilização teórica e análise descritiva, abarcando sua significação na prática.

Iremos apresentar duas realidades diferentes, pois embora os distritos de Manilha e Itaboraí são caracterizados por possuírem o maior número de vias pavimentadas e o maior aglomerado populacional deste município, suas realidades são muito antagônicas. A começar que o centro de Itaboraí aglomera uma classe mais privilegiadas, que mora nos apartamentos residenciais, construídos para receber o COMPERJ, e o distrito de Manilha possui a classe mais pobre da população, que mora em residências de ocupação irregular, caracterizados pela não pavimentação e falta de serviços públicos. Para esta análise iremos “caminhar” de Manilha até o Centro de Itaboraí e neles tentar identificar os elementos que constituem a mobilidade urbana e o “direito à cidade”.

Porém para analisar o município de Itaboraí dentro de uma proposta empírica, precisamos “andar algumas casas” e introduzir do nível macro ao nível micro em nossa análise. Isso significa que partimos do aspecto macro, direcionado o leitor do Rio de Janeiro até o Centro de Itaboraí, e após isso mergulharemos no nível micro, apontando nos distritos de Manilha e Itaboraí os elementos que situam nossa análise. Dessa maneira conseguiremos ter uma melhor dimensão geográfica de como e onde o município de Itaboraí é localizado através de suas vias de acesso (Figura 26).



**Figura 26** – Vias de Acesso ao Município de Itaboraí – BR-101

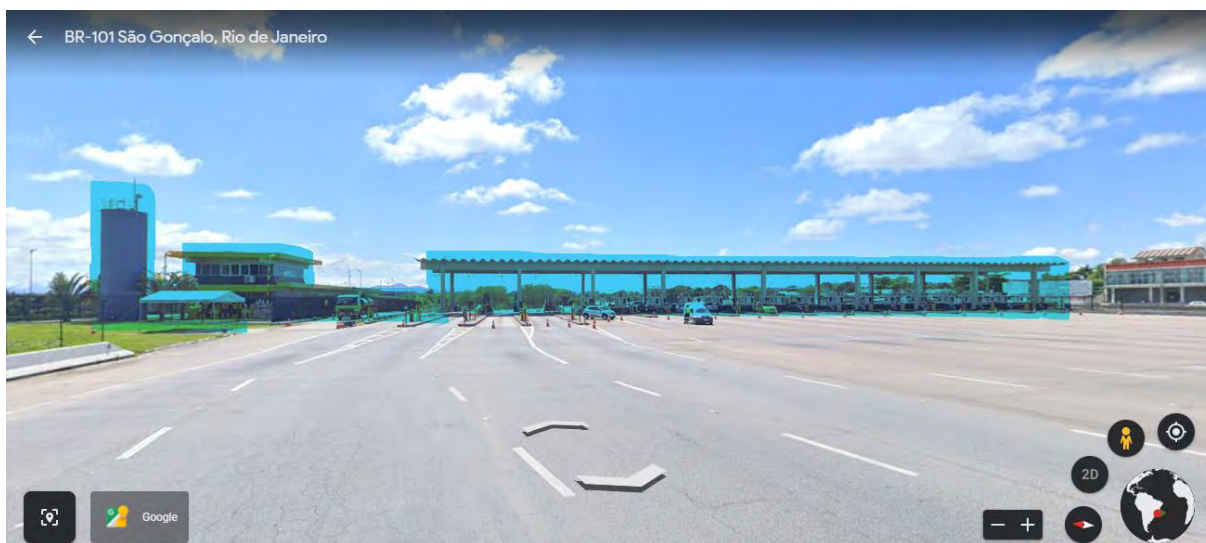


Fonte: Google Earth - 2020

Como dito, o distrito de Manilha é a região com maior densidade demográfica de Itaboraí, com aproximadamente 2100 habitantes por km<sup>2</sup> segundo revisão do Plano Diretor de Itaboraí (2018). Neste mesmo documento apontam como fatores que influenciaram no intenso crescimento urbano deste distrito, tanto o declínio da plantação de laranjas na década de 1970, mas também o entroncamento de diversas rodovias, tornando sua área eixo de integração, conseqüente valorização da terra para ocupação urbana e o surgimento de comércios. Vamos a uma série de imagens e fotografias para entendermos o cenário do Distrito de Manilha.

Para quem vem do Rio de Janeiro, passando pela Ponte Rio-Niterói e seguindo o eixo da BR-101, conhecida como Av. Niterói-Manilha, o município de Itaboraí começa a partir do Pedágio Autopista Fluminense (Figura 27). Podemos considerar que este pedágio, somado ao horizonte de prédios abandonados, representam a “porta de entrada” deste município, apontando um simbolismo de poder muito relevante, dentro da proposta de discussão sobre “produção capitalista do espaço”. Porém, enquanto pesquisador algumas questões relativas à infraestrutura local de mobilidade urbana chamaram atenção, dentro de uma experiência de moradia neste distrito.

Figura 27 – Pedágio Autopista Fluminense em Manilha – Itaboraí



Fonte: Google Earth - 2022

Alguns elementos caracterizam o distrito de Manilha e embora este distrito seja um dos mais “pavimentados” de Itaboraí, são suas ruas esburacadas que nos chamam atenção (Figura 27). Para além disso, no dicionário e na construção civil, Manilha se refere aos tubos de concreto utilizados em construções de esgotos sanitários, industriais e pluviais. Porém, segundo a revisão de seu Plano Diretor, aponta que:

Segundo Almeida (2012), em 2010, o cenário do município de Itaboraí era a escassez de saneamento básico, tendo que recorrer à abertura de poços para obter água. Como o esgoto na região não é tratado é misturado no lençol freático, contaminando a água, gerando doenças. A área de atendimento do sistema da CEDAE (Companhia de Água e Esgoto do Rio de Janeiro) é maior que 50% da área urbana do município, porém, o atendimento é em apenas 25% dos domicílios, nos demais o atendimento é eventual. A coleta de esgoto é praticamente inexistente. (ITABORAÍ, 2018, p. 283)

A quantidade de vias pavimentadas e não pavimentadas no distrito de Manilha pode ser identificada dentro do seu centro comercial e fora dele. As vias pavimentadas em Manilha estão localizadas nos centros comerciais, enquanto os bairros residenciais gozam de baixa oferta de recursos infraestruturais. Vamos a sua explanação através de imagens:

**Figura 28** – Localização Centro de Manilha – Itaboraí



Fonte: Google Earth - 2021

Adicionalmente anexamos a imagem da principal entrada do centro de Manilha em Itaboraí (Figura 29):

**Figura 29** – Entrada centro de Manilha – Itaboraí



Fonte: Google Earth - 2021

Considerando a infraestrutura que configura os bairros do distrito de Manilha, promoveu-se o fenômeno de construção de condomínios fechados. Isso porque os condomínios acabam por financiar e construir sua própria rede de infraestrutura: ruas pavimentadas, coleta de lixo, rede de saneamento e iluminação. Como já explicamos em nosso relato etnográfico (5.2. Um breve relato etnográfico: as visões do autor do município de Itaboraí) o contexto habitacional de Manilha respeita dois cenários diferentes e próximos: os moradores de condomínios fechados e os moradores que moram fora dos condomínios fechados. Acontece que em ambos os casos, os moradores participam de uma configuração de falta de infraestrutura. Aqui nos embasaremos ao cenário do bairro Aldeia da Prata como campo de amostragem desta relação (Figura 30).

**Figura 30** – Aldeia da Prata no distrito de Manilha – Itaboraí



Fonte: Google Earth – 2020

Nitidamente conseguimos perceber o contraste entre o laranja das telhas dos condomínios fechados e suas “varizes” na cor cinza que representam suas ruas asfaltadas em relação ao barro das ruas que direcionam a configuração desigual das residências irregulares e que não possuem o padrão residencial dos condomínios apontados. Na próxima figura marcamos as ruas pavimentadas e não pavimentadas e essa relação (segregacionista) fica ainda mais explícita (Figura 31).

**Figura 31** – Vias pavimentadas e não pavimentadas no Bairro Aldeia da Prata em Manilha – Itaboraí



Fonte: Google Earth – 2020

E sobre a ótica da única via pavimentada fora dos condomínios, podemos apontar algumas questões relevantes a este trabalho, onde: é a única rua do bairro Aldeia da Prata que possui frota de ônibus e também viabiliza o acesso daqueles que precisam se deslocar para trabalhar nos centros de cidades, seja de Itaboraí, seja de São Gonçalo, Niterói ou Rio de Janeiro. Por fim, o Distrito de Manilha se despede em direção ao centro de Itaboraí com a vista do prédio abandonado e do único shopping center deste município com dois prédios comerciais anexados (Figuras 32 e 33).

**Figura 32** – Prédio abandonado em Manilha – Itaboraí

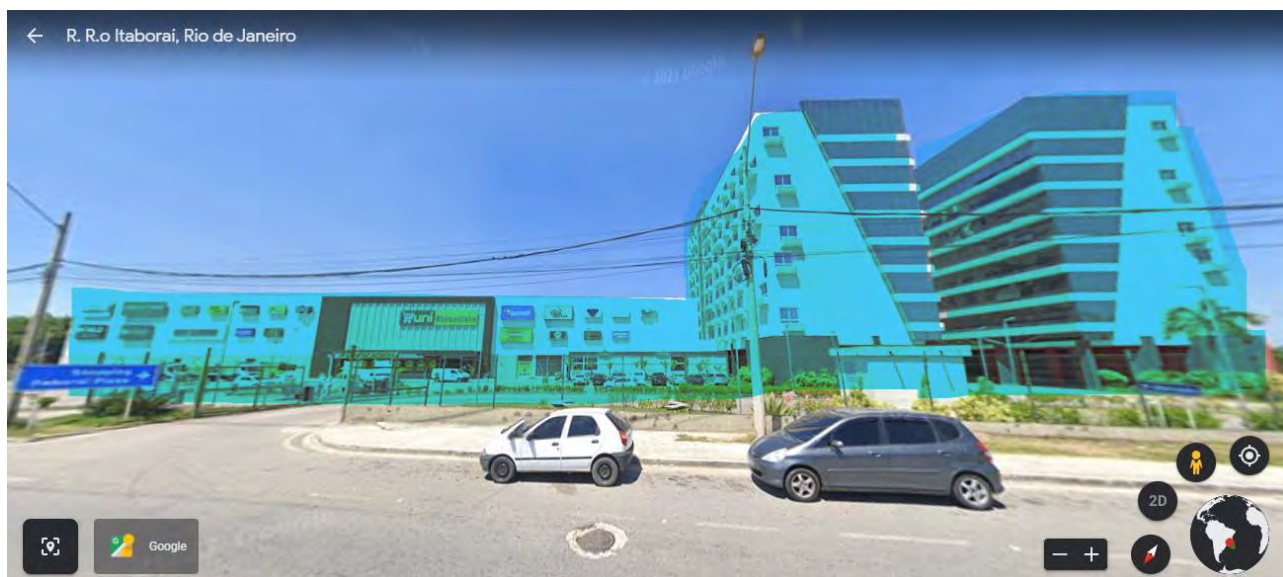


Fonte: Google Earth – 2022

Planejado em 2010 o Shopping de Itaboraí propõe abarcar a nova demanda do COMPERJ, porém sua inauguração foi realizada cinco anos depois, em 2015. Sua localização isolada desfavorece a frequência de pessoas, mesmo sendo localizado no distrito mais populoso e próximo a rodovias de acesso. Seu acesso e disponibilidade não é um problema partindo deste princípio, porém sua localização isolada aponta para a possibilidade de assalto, favorecendo as pessoas que possuem acesso de carros ou com a utilização de transportes por aplicativos (Figura 33).



**Figura 33** – Shopping Center em Manilha – Itaboraí



Fonte: Google Earth – 2021

Seguindo nossa trajetória de percorrer as “ruas” de Itaboraí a partir de um dimensionamento macro e micro, entre os distritos de Manilha e Itaboraí. Chegamos ao distrito de Itaboraí, que como já foi explanado no capítulo 4. *Diagnóstico da Área de Estudo*, concentra a sede do município, o centro comercial e grande aglomeração populacional, com densidade de aproximadamente 1.100 habitantes por km<sup>2</sup>. O desenvolvimento comercial está concentrado na Avenida 22 de Maio, que corta o município no sentido Leste-Oeste, e a partir da Rodovia BR-101 (Av. Niterói-Manilha), a cidade adquiriu maior dinamismo, entre territórios. Neste caso, iremos retirar imagens da Av. 22 de Maio; Prefeitura Municipal de Itaboraí e sedes de poder como a Câmara Municipal de Itaboraí, Ministério Público de Itaboraí e Fórum de Itaboraí; conjuntos residenciais como apartamentos, condomínios e residências populares; e rede de hospital, representada pelo Hospital Municipal Desembargador Leal Junior.

A Av. 22 de Maio liga as rodovias BR-493, BR-101 e RJ-104 a região central do município de Itaboraí, cortando todo o seu perímetro urbano, aqui fazemos uma “caminhada” através de fotos retiradas de mapas que são capazes de ilustrar como essa avenida é estruturada considerando pontos específicos do seu contorno (Figura 34 e 35).

**Figura 34** – Av. 22 de Maio – Imagem Aérea



Fonte: Google Earth - 2021

**Figura 35** – Av. 22 de Maio – Pontos de Ligação



Fonte: Google Earth – 2021

Em seu perímetro identifica-se galpões que percorrem todo seu trajeto e o barro das ruas sem asfalto como evidencia a próxima imagem (Figura 36):

**Figura 36** – Av. 22 de Maio – Vias Pavimentadas e Não Pavimentadas



Fonte: Google Earth - 2021

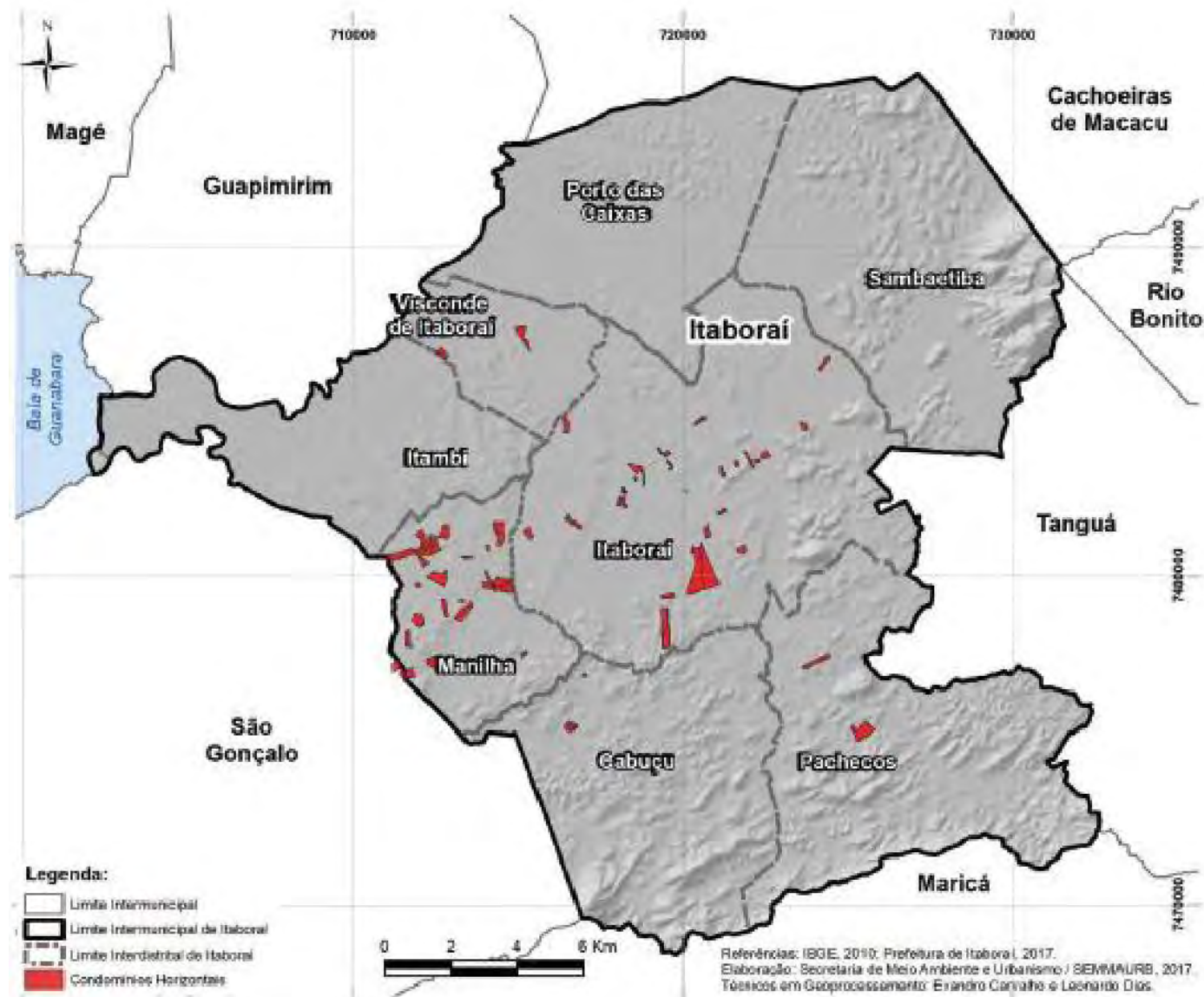
O aglomerado cinza paralelo à Av. 22 de Maio configura galpões e fábricas que foram instaladas após a construção deste trecho. Se percorrêssemos todo o perímetro da BR-101 do município de Itaboraí iríamos perceber que é essa a realidade da região. Ali existem muitos galpões e fábricas durante todo o seu perímetro, que caracterizam uma dinâmica de cidade de trabalho. Somado a isso identifica-se grifado na cor laranja o barro das ruas sem asfaltos, que caracterizam aglomerados residenciais mais afastados do centro *itaboraiense*. Na próxima imagem expomos como símbolo deste cenário, um dos apartamentos abandonados que estão localizados paralelo à BR-101 (Figura 37).

**Figura 37** - Apartamentos abandonados – Itaboraí



Fonte: Itaboraí (2018)

Como já foi dito, a construção de condomínios fechados também veio com o objetivo de suprimir a uma nova demanda migratória para Itaboraí. Onde, entre os anos de 1980 e 2008 foram construídos 141 condomínios particulares neste município. Nestes, podemos observar através do mapa a seguir (Figura 38), que grande parte destes condomínios estão localizados no Distrito de Itaboraí e no Distrito de Manilha, principais centros urbanos de Itaboraí.



**Figura 38 – Condomínios residenciais em Itaboraí**

Fonte: Itaboraí (2018)



Constituí-se em Itaboraí estruturas habitacionais para cobrir a nova demanda por moradia atrelado a instalação do COMPERJ. São trabalhadores que, vinculados a regiões vizinhas, buscam alternativas de emprego e melhores condições de vida. O problema disso, é tanto, a necessidade de mudança destes trabalhadores entre municípios, ocasionado pela dificuldade de acesso e mobilidade entre territórios, e o conseqüente impacto causado pelo processo de urbanização, aos habitantes deste município.

Essa dinâmica de urbanização irá fomentar a disputa de terras e favelização de determinadas localidades. São oferecidos os distritos de Itaboraí e Manilha, distritos até então, com maiores índices de urbanização, como parte deste processo. Pois ambos fornecem as melhores estruturas de acesso e mobilidade entre territórios, principalmente se considerarmos a localização do COMPERJ nos municípios circunvizinhos.

Já a Prefeitura Municipal de Itaboraí fica localizada no entorno da Praça Marechal Floriano Peixoto, tido como ponto de encontro das atividades do município, como exposições, feiras e eventos culturais. Ali também fica localizada a Secretaria Municipal da Fazenda, Secretaria Municipal de Educação e Cultura, Secretaria Social de Desenvolvimento Social de Itaboraí, dentre outros órgãos que constituem a rede de secretarias de gestão municipal deste município. Além destes, também se encontram Agência dos Correios, Agência Bancária e Cartórios nas proximidades da Prefeitura *itaboraiense*. Podemos dizer que essa região representa o aglomerado de agências de gestão pública de Itaboraí (Figura 39).

**Figura 39** – Imagem aérea da Prefeitura Municipal de Itaboraí – Itaboraí

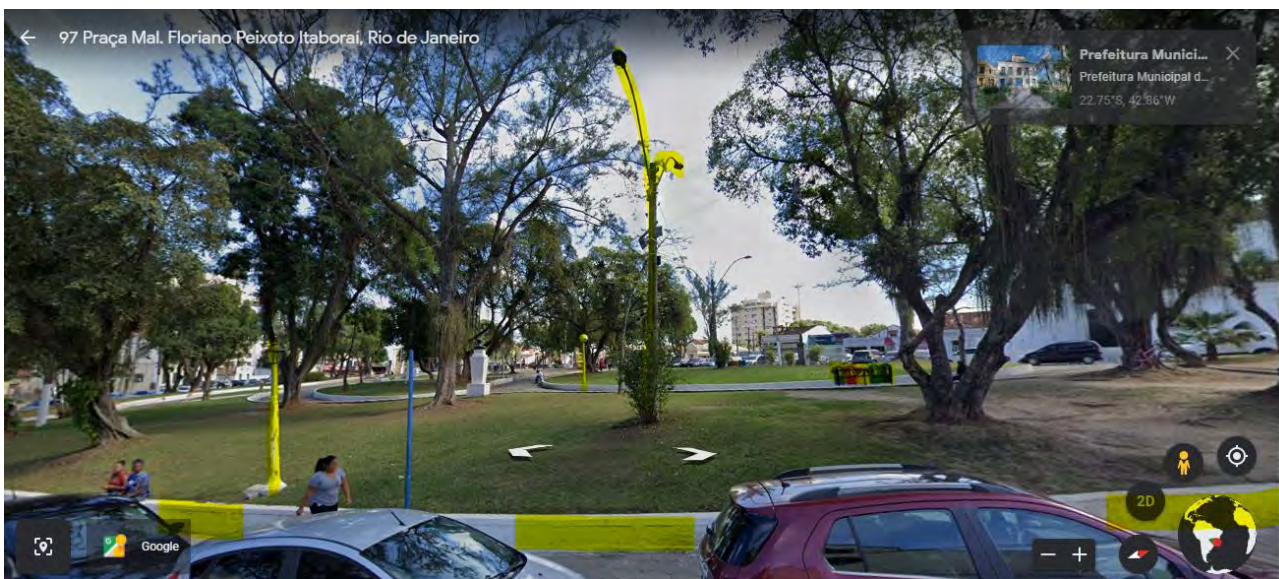




Fonte: Google Earth – 2021

Se observarmos a disposição infraestrutural da Prefeitura Municipal de Itaboraí iremos perceber uma correta distribuição de serviços, como iluminação pública, asfaltamento e pavimentação e revitalização dos parques e praças presentes (Figura 40). São estruturas que embora pareçam irrelevantes a nível de políticas públicas, estimulam a frequência de pessoas nesses espaços e em um aspecto de planejamento urbano pode apontar inclusive políticas de segurança pública (JACOBS, 2011).

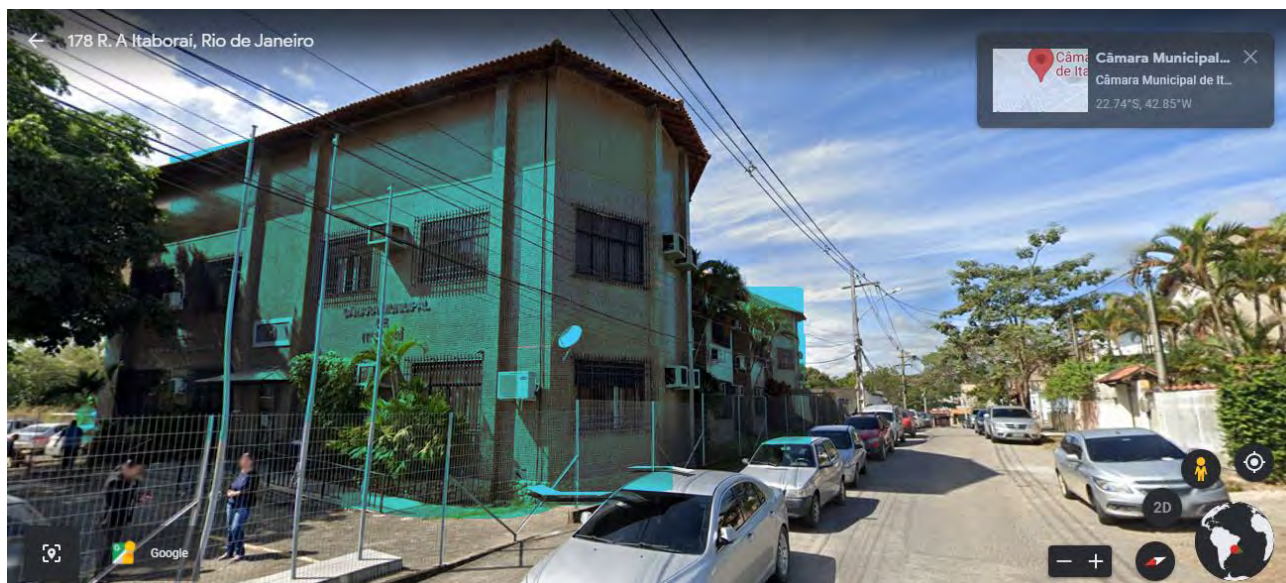
**Figura 40** – Visão externa da Prefeitura Municipal de Itaboraí – Itaboraí



Fonte: Google Earth - 2022

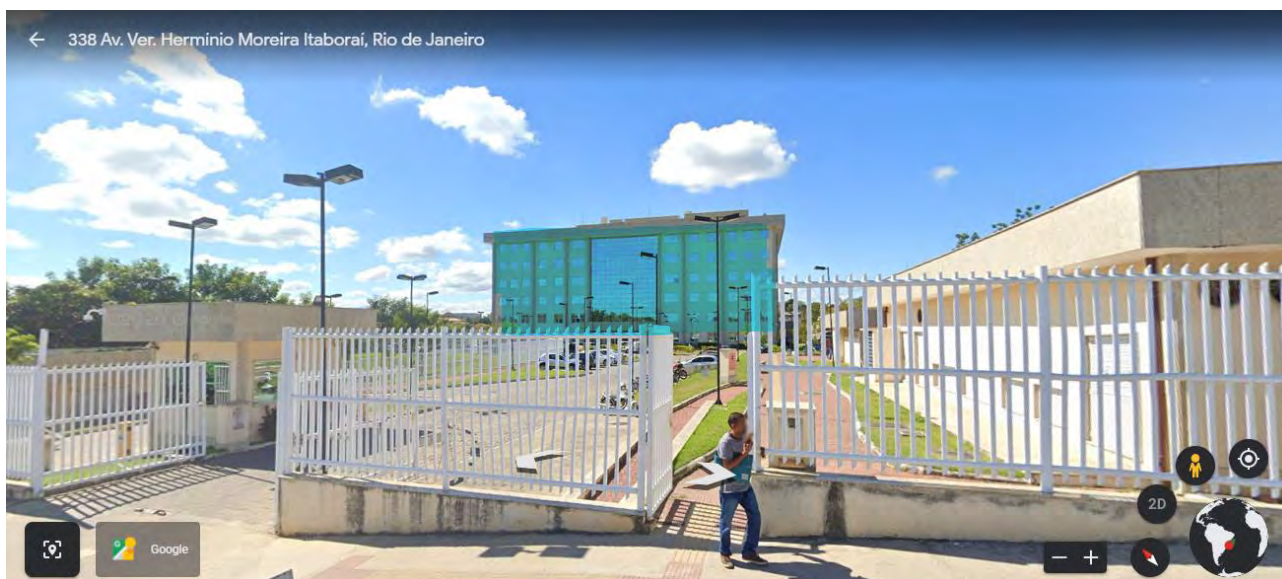
Isso pode ser observado não apenas pela Prefeitura, mas nas outras agências de poder, como a Câmara Municipal de Itaboraí e Fórum de Itaboraí, que embora fiquem fora do eixo locacional da Prefeitura, também participam de uma dinâmica de oferta de infraestrutura (Figura 41, 42 e 43). Portanto, nesses espaços temos a articulação de mecanismos que apontam mobilidade e “direito à cidade” a nível de infraestrutura e serviços.

**Figura 41** – Câmara Municipal de Itaboraí – Itaboraí



Fonte: Google Earth – 2022

**Figura 42** – Fórum de Itaboraí – Itaboraí



Fonte: Google Earth - 2022

**Figura 43** – Visão externa do Fórum de Itaboraí – Itaboraí



Fonte: Google Earth – 2022

Vamos à disposição da rede de habitação de Itaboraí, sua localização e questões relativas à sua infraestrutura. A questão é identificar através dessas imagens como são ofertados a infraestrutura de apartamentos residenciais e condomínios se comparado à disposição de habitações populares, como Minha Casa Minha Vida, por exemplo. Existem dois cenários que caracterizam a disposição de apartamentos e condomínios residenciais que podemos apontar, a primeira delas é a constatação que os apartamentos residenciais estão localizados na região central de Itaboraí (como vimos na Figura

37), já os condomínios residenciais em sua maioria estão posicionados no Distrito de Manilha, tido como mais urbanizado de Itaboraí. Já o conjunto residencial construído como parte do Programa Minha Casa Minha Vida, está localizado no Bairro Esperança, localizado a 5 Km do centro da cidade de Itaboraí (Figura 44).

**Figura 44** – Bairro Esperança no Distrito de Itaboraí – Itaboraí







Fonte: Google Earth – 2021

Se apontarmos uma crítica da discussão habitacional de Itaboraí à luz da mobilidade urbana e do “direito à cidade” iremos enxergar uma série de fatores segregacionistas. A começar pela disposição do aproveitamento da infraestrutura das cidades, pelos apartamentos e condomínios nos distritos com maior oferta de infraestrutura, com relação ao bairro da Esperança como símbolo das residências populares, e disposição de baixa oferta de infraestrutura. O posicionamento estratégico do setor de habitação aponta para a visão *lefebvreviana* da tomada da cidade pela indústria, e indica dentro da visão *harveniana* a ideia da “produção capitalista do espaço”, isso porque os apartamentos comerciais e residenciais tomam os espaços da cidade, enquanto os conjuntos de residências de baixa renda ficam localizados afastados destes e com poucos recursos infraestruturais.

Sobre a disposição de serviços de saúde, o município de Itaboraí conta com um hospital de referência, localizado a 2 Km do centro de Itaboraí. O Hospital Municipal Desembargador Leal Júnior, também fica na região central *itaboraiense*, e fica localizado próximo a Secretaria Municipal de Saúde e Câmara Municipal de Itaboraí, que embora seja uma região central, sua localização fica próximo a residências, em um bairro chamado Nancilândia, com acesso direto à av. 22 de Maio. Considerando a oferta de infraestrutura, as imagens a seguir (Figura 45) irão apontar para a disposição de rede de infraestrutura, novamente reforçando a máxima da mobilidade e “direito à cidade”.

**Figura 45** – Hospital Municipal Desembargador Leal Junior – Itaboraí



Fonte: Google Earth – 2022

Por fim, a ideia que se configura nítida é que os 20,29% de vias pavimentadas de Itaboraí estão dispostas, se para as pessoas ou para os negócios. Esta análise irá nos possibilitar identificarmos

as discussões postas da mobilidade urbana e do “direito à cidade”, isso porque esse número simboliza onde e para quem fica concentrado suas vias. Logo, a estratégia metodológica utilizada ficou a cargo de responder mesmo que preliminarmente – e diante de todas as dificuldades de trabalho de campo – como o nosso universo de pesquisa está articulado e se os elementos caracterizadores do uso do solo podem apontar para a mobilização teórica posta e por fim trazer determinados resultados de pesquisa.

A impressão que fica é a de que os 20,29% de vias pavimentadas deste município ficam posicionadas estrategicamente para a disposição de serviços público e privados, somado a oferta de habitações para uma classe específica, em prejuízo da massa populacional que ficam localizadas em bairros mais distantes dos grandes centros, com pouca oferta de serviços de infraestrutura. É considerável a dinâmica dentro e fora da cidade do município de Itaboraí, a qual concentra dois cenários: a dinâmica de dentro da cidade propõe a oferta de recursos e serviços e a dinâmica de fora da cidade a qual propõe falta de infraestrutura básica, residências precárias e violência.

Arquitetônica e urbanisticamente este capítulo serviu para introduzirmos sobre as dinâmicas de cidades postas no município de Itaboraí. Com a ajuda do Plano Diretor de Itaboraí, conseguimos chegar a algumas respostas, e dentre elas a impressão que fica é que após dois anos de sua implementação identifica-se dentre um cruzamento entre teoria e empiria, que a forma como o PD se refere à “integração”, “desenvolvimento” e “ordem”. São três elementos que apontam para um sentido de cidade, afinal o sentido de “direito à cidade” tem um componente de integração. Aliás, o termo “integração” é errado porque significa agregar pessoas sem que o espaço social se modifique para elas, ou seja, agrega excluindo os que não se adaptam. O correto seria falar em inclusão social, mas falar em inclusão envolve ter em mente a palavra “ordem” repetida no PDDI-ITA 2019.

Já o termo “desenvolvimento” aponta para “avanço das estruturas econômicas”, ali é discutida a urbanização intensiva dos centros, em relação à inclusão dos bairros vizinhos na lógica de promoção de infraestrutura de cidades. Ainda “desenvolvimento” indica “urbanização”, “concessão” e prover infraestrutura para o “avanço” das estruturas econômicas, como o setor de indústrias e serviços, mas também o setor de transportes. A questão é como o PDDI-ITA 2019 antevê “desenvolvimento” e “crescimento” para além das áreas centrais; a delimitação de ações e respostas para o desenvolvimento sem necessariamente confundir com crescimento (desenvolvimento desigual e combinado).

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de dissertação teve como objetivo geral compreender as dinâmicas de cidade postas no município de Itaboraí. Orienta-se dentro dessa premissa a proposta de se analisar especificamente sobre a cidade, atrelado aos seus níveis de desenvolvimento; mobilidade urbana, como forma de pensar o “direito à cidade”; e também a “produção capitalista do espaço”, como estratégia de pensar os grandes projetos. Temos como problema de pesquisa: a falta de pavimentação, somado ao desenvolvimento urbano, este em detrimento da instalação do COMPERJ no município de Itaboraí. E diante de uma multiplicidade de elementos constituintes da lógica de cidades: como o município de Itaboraí se estrutura diante de um processo de desenvolvimento urbano e regional, se para as pessoas ou para os negócios?

A nível de metodologia esta pesquisa se classifica como de natureza teórica-aplicada, por se desenvolver a partir de conceitos já produzidos no âmbito da sociologia, para a sua aplicação no âmbito do planejamento urbano e regional. Igualmente, se orienta pela abordagem quali-quantitativa, procurando situar análises qualitativas e quantitativas em uma realidade complexa que demanda dados e interpretações teóricas sobre os mesmos. Desse modo, organizamos a forma metodológica deste estudo em duas frentes de pesquisa: qualitativa, onde objetiva-se estruturar uma mobilização teórica sobre os elementos constitutivos de Itaboraí; e quantitativa, onde objetiva-se construir um diagnóstico de nosso universo de estudo. *En passant* nossa metodologia de pesquisa propõe-se em: 1) construir hipóteses a partir de nossos questionamentos; 2) esboçar um levantamento bibliográfico capaz de responder nossas inquietudes de pesquisa; 3) traçar um diagnóstico amostral, a fim de ilustrar as dinâmicas postas; 4) e por fim analisar através documentos de Itaboraí como forma de comprovar a validade das hipóteses de pesquisa apontadas. Aqui propõe-se o procedimento de levantamento bibliográfico, coleta de dados e análise documental e de conteúdo.

Com relação a nossas hipóteses de pesquisa consideramos que o município de Itaboraí não consegue aliar interesses sociais aos interesses de mercado, e uma modelagem de cidade para os negócios e não para as pessoas, a qual suprime as dificuldades da população em detrimento de financiar as necessidades capitalistas. Podemos apontar que, embora o poder público de Itaboraí tenha trabalhado temas relativos à mobilidade urbana, através de instrumentos normativos, ainda encontramos um número de 80,71% de vias sem pavimentação neste município.

Com relação a um cruzamento entre análise teórica e análise empírica poderemos concluir que Itaboraí identifica-se como símbolo da “produção capitalista do espaço”, afinal, temos uma cidade que enseja sua dinâmica infraestrutural em direção aos grandes empreendimentos, sejam para

o setor industrial, seja para o setor comercial ou habitacional; aludimos também a dinâmica do “direito à cidade” isso quando observamos onde os quase 20% de vias pavimentadas estão direcionados, e aí observa-se suas vias voltadas apenas para viabilizar o acesso aos negócios; isso porque Itaboraí buscou a todo instante articular um pesado investimento industrial, com um leve investimento infraestrutural. Logo, se considerarmos nossa pergunta e hipótese de pesquisa, temos a confirmação de que Itaboraí é uma cidade para os negócios e não para as pessoas.

Deste modo, é importante destacar que esta pesquisa buscou ser um meio para reflexões futuras. Quero dizer que, em nenhum momento, esta pesquisa buscou apresentar resultados definitivamente acabados de pesquisa, muito pelo contrário. Nossa premissa básica foi a de introduzir sobre as dinâmicas e problemáticas *itaboraienses*, buscando entender como se comporta uma “cidade sem asfalto”, apresentando reflexões teóricas, que seriam suficientes para entender Itaboraí. Entretanto, as mobilizações postas, servem de parâmetro para as discussões empíricas deste município, a exemplo das definições teóricas da “produção capitalista do espaço” e dos “grandes projetos de investimento” que ensejam a ideia do “direito à cidade”, que viriam a fundamentar nossas análises; e assim por diante.

Em suma, temos como principais resultados de pesquisa:

- Existem diversas formas de posicionar um desequilibrado avanço do setor econômico e atraso da sociedade no município de Itaboraí. O primeiro fator que nos fez apontar para as mobilizações teóricas postas, se deve pelo número de 80,71% de vias sem pavimentação e a instalação do maior empreendimento da história da Petrobras. Isso por si só, já denota um desenvolvimento desigual e combinado do setor de mercado, somado ao subdesenvolvimento da sociedade deste município.
- Sobre a “produção capitalista do espaço” podemos apontar diversos elementos que caracterizam este fenômeno em Itaboraí. A começar pela escolha deste município para a construção do COMPERJ, legitimado pela instalação da “Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Integrado com o COMPERJ”, que tem função industrial, comercial e de serviços, junto ao objetivo de “promover o desenvolvimento econômico do município”. A composição institucional de uma secretaria integrada ao COMPERJ evidencia uma posição de crescimento, voltada ao setor econômico-industrial deste município.
- E aqui em nível micro, a “produção capitalista do espaço”, se inclui na cidade de Itaboraí: 1) pela instalação do COMPERJ; 2) pela instalação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Integrado com o COMPERJ; 3) e pelo surgimento de conjuntos habitacionais e comerciais. Aqui toda a rede de infraestrutura, em que pese os

19,29% de vias pavimentadas, são para garantir a mobilidade e o “direito à cidade” para uma parcela específica da população.

- Por fim, como o “direito à cidade” é ilustrado em Itaboraí? O primeiro ponto que nos faz pensar o acesso à cidade neste município se deve pela quantidade de vias não pavimentadas. Afinal, como garantir um efetivo acesso aos recursos da cidade sem dispor de infraestrutura de mobilidade urbana adequada? Após esse questionamento optamos por verificar como os quase 20% de vias pavimentadas deste município estão orientadas: para as pessoas ou para os negócios? Para a realidade de Itaboraí o que temos são questionamentos sociais que reivindicam uma melhor estrutura de cidade, seja pela criação de praças, para “melhorar a qualidade de vida”, seja através da pavimentação de ruas, “para melhorar o tráfego entre territórios”. São vozes sociais que podem, por sua vez, representar algumas das pautas de interesse da sociedade *itaboraiense*.

E a partir destes resultados podemos concluir que Itaboraí é uma cidade nascida, mantida e (não desenvolvida) para os grandes empreendimentos, a qual, sua estruturação de cidades depende exclusivamente do aporte e aval do setor econômico. Logo, temos uma sociedade *itaboraiense* refém dos grandes empreendimentos (leia-se COMPERJ), e por isto, a população *itaboraiense* vive e sobrevive em função da possibilidade da volta do setor, paralisado desde 2016. Enquanto isso, a cidade goza da má infraestrutura, como asfaltamento e saneamento básico, prédios e apartamentos comerciais abandonados, falta de oportunidades de trabalho, servindo de cidade dormitório de municípios limítrofes, como São Gonçalo, Niterói e Centro do Rio de Janeiro, multiplicação de galpões e ferro-velhos abandonados, e segunda-residência para uns.

Algo que vem a reforçar a ideia de cidade nascida, mantida e subdesenvolvida para os grandes empreendimentos, se dá pela agenda do atual governo de Itaboraí (Marcelo Delaroli – Partido Liberal). Que buscou e busca pelo menos até o andamento desta pesquisa, investir em infraestrutura urbana. Somado a isso, temos a quadruplicação da Avenida Niterói-Manilha (BR-101), que é a principal via que liga os municípios centrais do Rio de Janeiro à Itaboraí. O que aponta para um aumento de demanda de tráfego entre territórios, afinal, as obras do COMPERJ (atual GásLub Itaboraí) ainda estão paralisadas? Existe algum sinal de avanço do setor ou seria um investimento realmente voltado aos interesses sociais? São perguntas que avançam aos limites desta dissertação, isso porque ainda está em andamento o trabalho desenvolvido pela atual gestão política de Itaboraí.

E por falar em limitações de pesquisa, esta dissertação introduz aos poucos estudos sobre o município de Itaboraí. O que temos disponíveis são estudos historiográficos, sobre suas realidades, e pouco sobre suas dinâmicas recentes. E por isso este trabalho buscou a todo instante trazer como o município de Itaboraí é apresentado, político, econômico, social e ambientalmente – aproveitando de

uma breve descrição etnográfica do autor. Portanto, apresenta-se uma profunda análise bibliográfica, e em seguida um diagnóstico da área de estudo. Porém na análise dos resultados, esbarramos tanto no tempo disponível para a construção desta pesquisa, quanto na falta de recursos para a continuidade deste trabalho, somado às dificuldades de campo por conta da pandemia. Podemos destacar que uma análise mais minuciosa e detalhada sobre os Planos Diretores e Plurianual, além das respectivas Leis Orçamentárias Anuais, suprirem lacunas de pesquisa.

Notadamente podemos ensaiar alguns questionamentos e provocações que ficam, e que servem para possíveis pesquisas no futuro. Neste texto, por exemplo, julgamos a quantidade de vias não pavimentadas como fundamentais para o efetivo acesso e mobilidade aos recursos da cidade, porém, será que os municípios com alto índice de vias pavimentadas, como os municípios de Nilópolis, Mesquita e São João de Meriti nessa lógica garantem o “direito à cidade”? Quais outras variáveis dificultam o acesso à cidade? E aqui sugere-se pensar o conjunto bibliográfico deste trabalho em novos universos investigativos, onde para além destas questões oferecem-se outras proposições de pesquisa.

Qual o sentido de cidade planejado do plano diretor? O que há de melhoria na qualidade de vida, empregos, tecnologia e bem-estar? Como relaciona-se a abordagem do plano diretor frente aos grandes empreendimentos? Afinal, é um “elefante branco” no meio da sala e que incomoda. Como tratar essa questão? Como pensar a fragilidade estrutural de uma cidade à luz desse “elefante branco”? Como se dá a dualidade de pobreza e riqueza na lógica do “direito à cidade” visto no plano diretor e como são apresentadas propostas? Em que medida as prefeituras delimitam ações e respostas para desenvolvimento sem necessariamente confundir com crescimento? Como o plano diretor trata a concentração de investimentos nas áreas centrais e como pretende expandir o acesso à cidade? Como o plano antevê desenvolvimento e crescimento para além das áreas centrais? São questões de pesquisa que podem e devem ser respondidas em possibilidades futuras.

Uni-vos

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alves-Mazzotti, & Gewandsnajder. (1998). *O Método nas Ciências Naturais e Sociais: Pesquisa Quantitativa e Qualitativa*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning.
- Andrade, T. A. (2000). *Dispêndio domiciliar com o serviço de saneamento e demais serviços de utilização pública*. Brasília.
- Babbie. (1999). *A lógica da Ciência*. Minas Gerais: UFMG.
- Barat, J. (1978). *Evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Barbosa, J. L. (2016). *O significado da mobilidade na construção democrática da cidade*.
- Bardin, L. (1977). *Análise de Conteúdo*. (L. A. Reto, & A. Pinheiro, Trans.) Edições 70.
- Beck, U. (2010). *Sociedade de risco - Rumo a uma outra modernidade*. São Paulo: Ed. 34.
- Brito, C., & Silveira, D. (2018). *Comperj: com obra parada e desemprego, Itaboraí fecha mais de 700 lojas e vê violência crescer*. Rio de Janeiro: G1.
- Camaz, F. R. (2017). *Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj): implicações socioambientais e a fragmentação do licenciamento*. Rio de Janeiro: Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
- CEPERJ. (2009). *Anuário estatístico do estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: CEPERJ.
- CEPERJ. (2013). Acesso em 28 de 01 de 2021, disponível em Anuário estatístico do estado do Rio de Janeiro 2013: [http://arquivos.proderj.rj.gov.br/sefaz\\_ceperj\\_imagens/Arquivos\\_ceperj/ceep/dados-estatisticos/anuario-online/Anuario2013/index.html](http://arquivos.proderj.rj.gov.br/sefaz_ceperj_imagens/Arquivos_ceperj/ceep/dados-estatisticos/anuario-online/Anuario2013/index.html)
- Costa, A. C., & Arguelhes, D. d. (2008). A higienização social através do planejamento urbano de Belo Horizonte nos primeiros anos do século XX. *Univ. Hum.*, V(1/2), 109-137.
- Dumont, T. V. (2014). Segregação socio espacial e a recente política urbana e habitacional nas cidades brasileiras. *Revista do Laboratório de Estudos da Violência da UNESP/Marília*(13).
- Fani, A., Encarnação, M., & Lopes, M. (2020). *A Produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios* (1 ed.). São Paulo: Contexto.
- FIRJAN, F. (2008). *Potencial de Desenvolvimento Produtivo*. In: *Estudos para o Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FIRJAN.
- Gil, A. C. (2010). *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo: Atlas.
- Gioppo, C. (1996). Eugenia: a higiene como estratégia de segregação. *Educar*(12), 167-180.



- Globo, O. (2015). *Sem direito de ir e vir - Duzentos trabalhadores do Comperj ocupam a Ponte e prejudicam milhares de pessoas*. Rio de Janeiro.
- Gomide, A. d. (2003). *Transporte urbano e inclusão social : elementos para políticas públicas*. Brasília: IPEA.
- Habermas, J. (1989). *Structural Transformation of the Public Sphere*. (T. Burger, Trad.) Cambridge, MA: MIT Press.
- Habermas, J. (1998). *The inclusion of the other: studies in political theory*. (P. D. Claran Cronin, Ed.) Cambridge: MIT Press.
- Harvey, D. (2005). *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume.
- Harvey, D. (2014). *Espaço de Esperança* (7 ed.). São Paulo: Edições Loyola.
- IBGE. (2010). *IBGE Cidades*. Acesso em 12 de 11 de 2020, disponível em IBGE Cidades - Itaboraí: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/itaborai/panorama>
- IBGE. (2012). *Censo Brasileiro de 2010*. Rio de Janeiro: IBGE.
- IBGE. (2018). *Cadastro Central de Empresas 2018*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Itaboraí, P. M. (2018). *Itadados 2018* (2 ed.). Itaboraí.
- Itaboraí, P. M. (14 de 01 de 2021). Ruas de Itaboraí voltam a ser pavimentadas após reabertura de usina de asfalto fechada há oito anos. *Portal de Itaboraí*. Acesso em 25 de 04 de 2022, disponível em Ruas de Itaboraí voltam a ser pavimentadas após reabertura de usina de asfalto fechada há oito anos
- Jacobs, J. (2011). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Janeiro, P. d. (2017). *Caderno Metropolitano - Cartografia e Informação*. Rio de Janeiro.
- Kleiman, M. (2010). *As vias expressas e seus impactos na mobilidade da metrópole do Rio de Janeiro*.
- Kleiman, M. (2011). *Apontamentos sobre mudanças em mobilidade e transporte na metrópole do Rio de Janeiro*.
- Kleiman, M., & Silva, A. (Março/Abril de 2018). Transporte e Território: uma discussão para uma efetiva interlocução entre as políticas de transporte e de planejamento. *Chão Urbano, XVIII*(2º).
- Kowarick, L. (1993). *A Espoliação Urbana* (2ª ed.). Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Lefebvre, H. (2016). *O Direito à Cidade*. São Paulo: Nebli.

- Lévy, J. (2000). *Os novos espaços da mobilidade*. Reims, Paris.
- Lima, R. V. (2015). *Desenvolvimento e Contradições Sociais no Brasil contemporâneo. Um estudo do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Comperj*. Araraquara: Universidade Estadual Paulista.
- Ludd, N. (2005). *Apocalipse Motorizado - A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil.
- Marx, K. (2014). *O capital: crítica da economia política: livro II: o processo de circulação de capital* (1 ed.). São Paulo: Boitempo.
- Monte-Mór, R. L. (2007). *O que é o urbano, no mundo contemporâneo*. Curitiba: Revista Paranaense de Desenvolvimento.
- Nunes, E. d. (2010). *A gramática política do Brasil - Clientelismo, corporativismo e insulamento burocrático* (4ª ed.). Rio de Janeiro: Garamond.
- Polanyi, K. (2020). *A grande transformação: as origens de nossa época* (2ª ed.). (F. Wrabel, Trad.) Lisboa, Portugal: Edições 70.
- Rolnik, R. (2019). *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças* (2ª ed.). São Paulo: Boitempo.
- Silva, A. L. (Agosto de 2016). Mobilidade e responsabilidade social: uma análise sob a perspectiva do desenvolvimento orientado pelo transporte como indutor de equidade e coesão urbana. *Chão Urbano, XVI*(4º).
- Simas, L. A. (2021). *Maracanã - Quando a cidade era terreiro*. Rio de Janeiro: Mórula Editorial.
- Vainer, C. B. (2006). *Planejamento Territorial e Projeto Nacional*. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais.
- Vainer, C., Harvey, D., Maricato, E., & Zizek, R. R. (2013). *Cidades Rebeldes - Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. Boitempo.