



O Arco Metropolitano como expressão do desenvolvimento desigual na Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.

Nathália Figueiredo de Azevedo¹ & Robson Dias da Silva²

1. *Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas - PPGDT, e-mail: fda.nathalia@gmail.com;* 2. *Departamento de Ciências Econômicas, Instituto Multidisciplinar – IM – Nova Iguaçu, Professor Permanente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas - PPGDT UFRRJ, e-mail: robsondsilva@gmail.com*

Resumo:

Neste trabalho trazemos algumas reflexões sobre os determinantes do desenvolvimento desigual na periferia Metropolitana do Rio de Janeiro analisando o papel desempenhado pelo Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ) dentro desse grande processo. O Arco foi um dos principais investimentos públicos em território fluminense nas últimas décadas, tendo por base o papel fomentador dos governos federal e estadual na tentativa de inserção do Estado do Rio de Janeiro (ERJ) em uma lógica mais ampla de fluxos de capitais e mercadorias, através da ligação de pontos fixos e estratégicos de grande interesse econômico, orientados pela Política de Integração Regional do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Nesse contexto, escolhemos como objeto de estudo o trecho já em operação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, que compõem a Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.

Para tanto, dividimos nossa apresentação em duas partes. Primeiramente, iremos abordar o conceito de desenvolvimento e a gestão territorial (governança) metropolitana pela ótica dos projetos desenvolvimentistas e das principais determinações da dimensão espacial. Na segunda parte, apresentaremos a trajetória do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, nos municípios interceptados diretamente pelo mesmo, conforme exposto no Plano Diretor do Arco Metropolitano (PDAM). Assim como, abordaremos a vulnerabilidade advinda da implementação do Arco, comentando alguns aspectos sociais, ambientais e econômicos, enquanto reforçadores do desenvolvimento desigual no espaço metropolitano fluminense.

Palavras-chave: PAC; Desenvolvimento Desigual; Arco Metropolitano.

Introdução:

O aumento das regiões metropolitanas institucionalizadas na última década no Brasil e o crescente peso assumido por estas áreas no desenvolvimento socioeconômico dos países teve como consequência uma maior importância das mesmas em manter o território competitivo – de forma a atrair empresas globais e garantir a qualidade de vida de seus habitantes. No entanto, tal processo reforçou a concentração de problemas sociais nas regiões metropolitanas, tais como os déficits na habitação, os elevados níveis de pobreza e a degradação ambiental, particularmente nas áreas periféricas. Em 2010, 45,1% da população urbana do Brasil residia em regiões metropolitanas que, por sua vez, abrigavam 47,2% da população total. Isto é, 90.799.760 pessoas, número maior do que a população urbana brasileira de 1980 (ATLAS BRASIL, 2013).

A partir do primeiro Governo Lula (2002-2006), o governo federal, por meio de um papel fomentador, buscou inserir o Estado do Rio de Janeiro em uma lógica de fluxos intensos de capitais e mercadorias, com a ligação de pontos fixos e estratégicos de interesse econômico, ditados pela Política de Integração Regional do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).



Em seu eixo de infraestrutura logística (Rodoviário) que compõe uma pequena parte de um programa muito mais amplo, enquadra-se a implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ), que corta municípios que possuem a maior proporção de sua população em pobreza extrema¹ (ATLAS BRASIL, 2013).

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)² está distribuída em uma área de 6.737,10 km², na qual vivem 11.945.976 habitantes, ou seja, concentra 73,2% dos habitantes do Estado do Rio de Janeiro. Caracteriza-se por um forte desequilíbrio em relação ao local de trabalho, estudo e moradia entre os municípios que compõe a periferia metropolitana e a capital. Para tanto, procuramos como estratégia metodológica a realização de levantamento bibliográfico, análise e tratamento de dados socioeconômicos, dentre os municípios interceptados pelo AMRJ.

Por isso, analisaremos como recorte espacial da RMRJ, a região econômica formada pelas cidades situadas da Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense³: Itaguaí, Japeri, Queimados, Paracambi e Seropédica, acrescida pela área de influência dos municípios de Nova Iguaçu e Duque de Caxias – pelo impacto transformador das obras do PAC a reforçar o PNDR para a região estudada.

Conforme, Oliveira (2015) esta região econômica tem vivenciado “uma verdadeira revolução industrial”, pelas emergência das cidades que a compõe em novos vetores produtivos – em especial, do ramo industrial e logístico –, e novas formas urbanas, com o gradual rompimento da estética rural até então predominante por meio de um verdadeiro processo de reestruturação territorial-produtiva.

A borda periférica metropolitana – neste caso, a Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense – é responsável por oferecer na realidade do Rio de Janeiro “linkages territorial-produtivos” (OLIVEIRA, 2015, p.6) , ou seja, exercem efeito sobre a estrutura da produção regional, geram o desenvolvimento e o crescimento econômico local, a nível municipal. Os municípios estudados apresentam funções de centros sub-regionais de serviços, dotados de certa centralidade “periférica” tanto no leste metropolitano quanto nos dois eixos de comunicação da baixada – Rodovia Washington Luís e Presidente Dutra, que ligam a borda oeste da metrópole (SIQUEIRA, 2015, p.107).

¹ Consideramos a pobreza extrema pela proporção dos indivíduos com renda familiar per capita igual ou inferior a R\$ 70,00 mensais, em reais em agosto de 2010. Sendo o universo de indivíduos limitado àqueles que vivem em domicílios particulares permanentes, conforme o Censo de 2010.

² A RMRJ é constituída por 21 municípios, sendo eles: Belford Roxo (RJ), Cachoeiras de Macacu (RJ), Duque de Caxias (RJ), Guapimirim (RJ), Itaboraí (RJ), Itaguaí (RJ), Japeri (RJ), Magé (RJ), Maricá (RJ), Mesquita (RJ), Nilópolis (RJ), Niterói (RJ), Nova Iguaçu (RJ), Paracambi (RJ), Queimados (RJ), Rio Bonito (RJ), Rio de Janeiro (RJ), São Gonçalo (RJ), São João de Meriti (RJ), Seropédica (RJ), Tanguá (RJ), de acordo com a configuração territorial de 01 de agosto de 2012. Mais informações em Atlas do desenvolvimento Humano do Brasil (ATLAS BRASIL, 2016).

³ Ver Oliveira, L.D. (2015) e Oliveira, P. M. (2017). A Região também é conhecida como Região da Borda Oeste Metropolitana termo tomado de empréstimo pelo trabalho do Professor Leandro Oliveira da UFRRJ.



A partir desses elementos, este trabalho tem por objetivo analisar alguns determinantes do desenvolvimento desigual, que respondem por essa periferização Metropolitana nos municípios prioritariamente impactados pelos investimentos do PNDR como o Arco Metropolitano. Neste caminho, destacam-se como resultados desses determinantes o reconhecimento dos “gargalos” históricos como indicadores que demonstram que as desigualdades na RMRJ se concentram em sua periferia, principalmente no recorte espacial estudado, tais como: o movimento pendular casa/trabalho e o processo das cidades dormitórias; e a polarização de serviços, de forma geral, no núcleo metropolitano – a cidade do Rio de Janeiro (centralidade).

Reflexões sobre o desenvolvimento desigual na periferia metropolitana fluminense – O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ)

As áreas metropolitanas são entendidas como lócus de consumo e trabalho, inovação e criatividade, infraestrutura e ofertas de serviços de alta especificidade; e um lugar de dinâmica econômica, concentração da riqueza, mas também como espaços de vulnerabilidade social e da segregação, resultantes do processo da industrialização tardia, principalmente nos países latino-americanos (ROY, 2009).

Os espaços metropolitanos são motores de crescimento econômico e da inovação que apresentam disparidades sociais e espaciais em realidades diversas entre as áreas centrais e periféricas, sendo as áreas periféricas caracterizadas pelo menor acesso aos serviços básicos de infraestrutura e mobilidade, bem como a emprego, educação, terra e habitação. A diferença entre o centro e a periferia nesses espaços caracteriza-se pela falta de planejamento territorial e a inexistência de políticas de prevenção da favelização, motivados pelo inadequado planejamento territorial e ausência de políticas proativas de prevenção da favelização, especialmente nas regiões mais pobres das áreas metropolitanas. Para Lysia Bernardes (1986, p.84), a dimensão espacial é, pois, inerente a qualquer política pública e não pode ser ignorada, sejam quais forem os objetivos de um governo, de vez que sociedade e espaço são indissociáveis.

De acordo com o Observatório das Metrópoles (2009), as áreas metropolitanas se diferem dos espaços metropolitanos, que são áreas conurbadas funcionais e integradas que se encontram sob a influência de um núcleo. Assim, uma representa a realidade espacial e a outra a institucionalidade territorial. No entanto, a definição de uma área metropolitana não se faz simplesmente por um viés institucional, mas procede das próprias dinâmicas territoriais, movidas pelos interesses dos diversos agentes que as compõem.

Nesse sentido, cabe lembrar, que as dinâmicas que configuram o espaço metropolitano respondem a uma lógica de reprodução do capital, no desenvolvimento do e no território, que não se configura somente a dimensão local, mas se torna uma rede de conexões entre o local e o global (SAQUET, 2010). Para Ivo Theis (2015, p.22) o processo de acumulação de capital e sua



reprodução têm decisiva influência sobre a conformação do território. Nas metrópoles essa conformação molda-se pelo processo de institucionalização das regiões metropolitanas, ao pensar em sua evolução, deve-se levar em consideração a análise do desenvolvimento e do planejamento urbano e regional no país. A periferia metropolitana deve ser analisada como um espaço de múltiplas atividades, identidades e territorialidades (SANTOS, 2005).

Piquet e Ribeiro (2008) fazem uma separação por fases na história sobre o planejamento e a política regional no Brasil frente às transformações na economia e na inovação do sistema nacional de planejamento. Para as autoras, há um papel direto do Estado no investimento e na inovação, tanto na produção industrial quanto no fomento à infraestrutura, que foi essencial para o desenvolvimento industrial nacional, desde a década de 1930, com o início da industrialização no país. Resumidamente, podemos atribuir a primeira fase aos anos de 1950 e 1960, quando os primeiros cursos sobre planejamento surgiram na América Latina, correspondendo, digamos, a fase chamada de “planejamento para a mudança”.

Em 1959, há a necessidade da criação de uma política que pudesse visar o desenvolvimento da região nordeste, que se encontrava em desvantagem nítida perante o desenvolvimento do sudeste. Assim nasce a SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste), como uma forma de intervenção estatal para a promoção e coordenação do desenvolvimento da região, sendo o primeiro modelo adotado nessa escala.

Nas décadas de 1970 e início de 1980, o Estado tendia a um planejamento tecnocrático e controle da escala nacional, onde grupos antagônicos conquistaram poder e se aprofundou na centralização, autoritarismo das estruturas de planejamento existentes na época. Um exemplo é o sistema de planejamento do período militar, que visava o crescimento econômico através de cinco planos: PAEG, PED, I PND, II PND e III PND⁴. Estes planos econômicos visavam, predominantemente, a superação das desigualdades regionais via o modelo de polos de desenvolvimento e do processo de polarização fortemente difundidos pela escola francesa, essencial ao desenvolvimento regional brasileiro (BRANDÃO, 2012). Havia nesse período uma hierarquização das regiões metropolitanas, de acordo com o grau de importância econômica, portanto, ganha destaque as cidades da região sudeste por serem consideradas polos estruturadores do ordenamento territorial (OSÓRIO, 2005).

O I PND lançado pelos militares para o período de 1972-1974 abrangia a integração nacional focando a ocupação territorial da fronteira. Mas, somente no II PND (1975-1979) ampliou o escopo dos projetos do I PND, dando destaque à indústria de base: petroquímica, minérios, papel e celulose, assim como matriz energética (petróleo, nuclear, energia elétrica), bem

⁴ Ver Cunha (2009).



como grandes projetos de investimento no setor rodoviário, tais como a rodovia Transamazônica, a Perimetral Norte (obras não finalizadas) e a Ponte Rio-Niterói. Já os empreendimentos com base em recursos naturais localizaram-se, principalmente nas regiões mais periféricas, norte e nordeste, marcando um movimento de desconcentração regional (1970-80) no contexto da integração produtiva do espaço econômico nacional (CANO, 2011).

Em relação à estrutura produtiva fluminense, em meio ao processo de integração do mercado nacional, a indústria sofreu muito diretamente os impactos da concorrência com outras regiões do país. Segundo Silva (2004;2012), esse processo no território fluminense não se consolidou em uma economia capitalista dinâmica como a de São Paulo. Sendo assim, a atividade localizada no Estado do Rio de Janeiro, foi eclipsada e sobrepujada pela maior produtividade paulista tendo a exceção dos setores econômicos alavancados pelo setor público.

Ao longo da década de 1980 e 1990, tem-se o predomínio da gestão e da centralidade, que era atribuída às forças do mercado que levaram a rejeição do planejamento, e a decadência dos planos nacionais de desenvolvimento. A produtividade substituiu as problemáticas sociais e inter-regionais e entra em cena o ‘planejamento estratégico’, na qual a política regional não se encontrava em primeira instância e sim os negócios, o próprio capital (OSÓRIO, 2005).

A ideia do capital como propiciador do planejamento remonta que o mesmo precisa de condições adequadas para se afirmar como capital, o processo homogeneizador do espaço de inspiração marxista cria e recria estruturas homogêneas e desigualdades em seu movimento (BRANDÃO, 2012). No movimento da neoliberalização, pós anos 1990, o mercado hierarquiza o território, propriamente dito, estruturando-o em redes de centros urbanos (ROLNIK, 2008). Por isso, a política de escala⁵ deve ser pensada em rede e como uma construção social conflitiva (BRANDÃO, 2010).

Assim, o Brasil atravessou quase duas décadas sem planejamento estratégico em infraestrutura de grande porte e assistiu a um verdadeiro desmonte dos mecanismos da política regional, colaborando para o agravamento das disparidades sociais no espaço geográfico nacional, em especial nas áreas metropolitanas (CARDOSO; ARAÚJO, 2012). Tal medida de desmonte propiciou a participação no ordenamento territorial por parte dos agentes locais, que agem positivamente ao impulso econômico frente a determinado espaço-plataforma homogêneo, este é o caso dos municípios que passam a ter um papel atuante na regionalização e ordenamento territorial da metrópole fluminense (VILELLA *et. al.*, 2014).

Assim, as regiões e os espaços urbanos, no ordenamento territorial, são pensados como o “lócus” da reprodução social, captando e apreendendo as manifestações do processo de



⁵ Ver Brandão (2010). A política de escala deve ser compreendida pela criação de espaços e instâncias que estabelecem alianças e debates, permitindo a população fazer uso dos instrumentos, dispositivos e recursos diversos, em prol, da apreensão da consolidação das práticas socioespaciais.



desenvolvimento capitalista em cada situação específica (HARVEY, 2006). Conforme Brandão (2012), os movimentos e sua reprodução aparecem com a apropriação em sua realidade histórico-concreta. Assim como, os territórios se convertem em espaços de indeterminação e lócus das lutas políticas e estratégias de reescalonamento (BRANDÃO, 2010).

Somente, no primeiro governo Lula (2002-2006), avançou no país a agenda urbana (ROLNIK, 2008) com a discussão da articulação dos problemas das grandes concentrações urbanas após a criação do ministério das Cidades, em 2003. Mas, a temática regional não encontra abrigo adequado na escala territorial das cidades e circunda entre as diretrizes do Ministério da Integração Nacional, que objetiva a formulação e condução da Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR⁶, cujo principal objetivo é identificar as desigualdades existentes no território nacional.

No contexto da PNDR, consideramos a integração regional como fruto da estratégia nacional e que, portanto, depende do interesse nacional. A integração regional articula plenamente a integração no território brasileiro não com base no argumento institucionalista, do impulso econômico a determinado espaço-plataforma homogêneo, mas no princípio do interesse nacional. Visto que é o Estado que orienta as políticas de integração de seu território, que por sua vez contribuem com e recebem influência do processo de integração regional (OLIVEIRA et al, 2013).

O investimento crescente do Estado Brasileiro no setor de logística e infraestrutura, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 22 de janeiro de 2007, foi definido como uma forma inovadora aos dos antigos planos desenvolvimentistas da ação estatal. Surge como uma forma diferenciada de pensar o desenvolvimento, desenrolando-se diferentemente nas unidades regionais na escala do território nacional, e levando em consideração não apenas o crescimento econômico, mas também a melhoria nos indicadores sociais e na qualidade de vida das populações atendidas (ROCHA NETO, 2010).

Para Neto e Borges (2010), ao recortar na escala microrregional, o PNDR, sobretudo nas áreas metropolitanas se perdem as características dos municípios periféricos que nem sempre estão no mesmo nível de desenvolvimento e de produção de riqueza daqueles municípios centrais. A PNDR, portanto, passa ao largo da problemática desses municípios - pertencentes aos aglomerados metropolitanos - que sofrem a concorrência intensa dos municípios nucleares na disputa por recursos públicos e na captação de investimentos privados.

O modelo nacional de desenvolvimento de atual, assemelha-se estruturalmente aos antigos PNDs, porém com uma atuação, na qual o governo Federal propõe o programa e os

⁶ Ver PNDR (2007). Em fevereiro de 2007, o Presidente Luiz Inácio Lula, assinou o Decreto nº 6.047, que institucionalizou a Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR.



empreendimentos de abrangência regional nos eixos de infraestrutura logística, energética, social e urbana, incluindo obras de saneamento e habitação. Para Mazzucato (2015), o Estado brasileiro dá continuidade em seu papel de empreendedor defendendo que o setor privado só aposta depois do Estado empreendedor ter feito todos os investimentos mais ousados e de maiores riscos. No Estado do Rio de Janeiro, o PAC objetiva atender uma maior diversificação de sua base produtiva e uma nova organização espacial similar aos PND's de outrora.

Dessa forma, busca-se criar as condições favoráveis para a produção e reprodução do capital privado logístico-industrial com o funcionamento parcial do Arco Metropolitano, o megaprojeto rodoviário oriundo do PAC, em prol, da emergência das cidades que a compõe em novos vetores produtivos – em especial, do ramo industrial e logístico. Para tal, em 2012, aconteceu a Conferência Estadual de Desenvolvimento Regional do Rio de Janeiro, tendo por missão contribuir para a revisão da PNDR para o território do Estado do Rio de Janeiro. As provocações para os debates vieram do governo federal, especificamente, do Ministério da Integração Nacional, e evidenciou-se no processo uma frágil participação dos municípios na construção da proposta do evento, o que de certa forma enfraquece o movimento de concertação entre Governos do Estado e suas secretarias, prefeituras, movimentos sociais locais e pequenos empreendedores e agricultores (OLIVEIRA, 2013).

Para tanto, a principal devolutiva desta conferência foi à vontade dos municípios de contribuir para a elevação da PNDR à condição de política de Estado, tendo por ressalva a seguinte afirmação (OLIVEIRA, 2013, p.74): “É preciso, para inserir na PNDR todo o território, com suas singularidades, complexidades e complementaridades, é preciso avançar de critérios econômicos para critérios sociais, mais abrangentes, sendo esta a proposta aqui colocada”. (OLIVEIRA, P.74)

Para Brandão, a devida análise crítica do movimento desigual da acumulação de capital no espaço requer a verificação articulada dos processos de homogeneização, de integração, de polarização e de hegemonia nos recortes territoriais (BRANDÃO, 2012, p.70). Para tal, a integração no nível de desenvolvimento das forças produtivas entre as regiões não devem considerar a independência municipal, mas sim a inserção especializada, como elos específicos das cadeias produtivas, vinculados na equação produtiva nacional, comprometidos, desse modo, com sua autonomia econômica. Tal pensamento consolida-se na crítica à regionalização no escopo do PAC, que o mesmo deveria, em sua formulação, pensar a integração orgânica dos Ministérios das Cidades e da Integração Regional na identificação de vocações regionais e na mobilização das forças sociais interessadas (OLIVEIRA et al, 2013).

Dessa forma, é preciso repensar a organização espacial metropolitana. Uma nova dinâmica e natureza emergem na relação centro-periferia. Nas palavras de Brandão (2012), o "núcleo central da acumulação" deve ser analisado e investigado sobre seu papel polarizador. Isto posto, a



integração diferencia-se da polarização por ser uma estrutura de enquadramento, enquanto a polarização é um modelo de hierarquia, na qual a Região Metropolitana do Rio de Janeiro está inserida pelo papel centralizador da Cidade do Rio de Janeiro.

Segundo Kushnir e Horta (2011), o Rio de Janeiro, diferentemente de outros municípios brasileiros – pelo fato de ter sido a sede da administração do país por um longo período, palco de experiências políticas, sociais e econômicas diversas – transformou-se em um centro cosmopolita, absorvendo e resignificando ideias e comportamentos, tornando-se, assim, referência para outras cidades e regiões do País.

A partir de 1974, com a fusão e a reorganização física e político-administrativa⁷ dos antigos Estados do Rio de Janeiro (cuja capital era Niterói) e da Guanabara (cuja capital era a cidade do Rio de Janeiro), a fusão entre estes dois estados representou a fórmula institucional do Governo Federal para realizar a integração econômica e consolidar o polo industrial fluminense, com efeitos positivos à economia nacional (PERDIGÃO, 2015).

Conforme, Dias (2017) aprovada a fusão, a mesma também representa a construção de um arranjo institucional de planejamento urbano e regional, no qual se destacava a Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (FUNDREM), órgão de planejamento metropolitano. Nos anos posteriores à fusão, entretanto, a FUNDREM foi perdendo prestígio e foi esvaziada até ser extinta em 1989. Tal trajetória resulta do esgotamento de uma agenda em que a questão regional e, em particular, a questão metropolitana tinham centralidade.

Assim como, pela exigência de políticas trans-setoriais, como o PAC, e de um arranjo organizacional correspondente, para dar suporte a uma gestão metropolitana transversal. A emergência da governança metropolitana figura-se na busca de consolidar órgão de planejamento e gestão - a Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Rio de Janeiro (CIG) a luz da extinta Fundrem. O cenário político-administrativo atual, com o empreendimento do AMRJ, se mostra, em certa medida, favorável a que esse arranjo institucional se materialize, de forma que cresce o reconhecimento, nas várias instâncias de governo, da necessidade de algum nível de governança metropolitana.

A implantação da Câmara Metropolitana, concomitante com o Estatuto das Metrôpoles (Lei 13.089, de 12 de janeiro de 2015) aperfeiçoou e alinhou o projeto fluminense junto com as prefeituras e o governo do Estado, uma vez que o Estatuto das Metrôpoles estabelece diretrizes

⁷Durante, 14 anos a Guanabara arrecadou impostos e recebeu dotações referentes às duas condições administrativas – estado e município – assim, dos tributos repassados aos estados e municípios pelo Governo Federal, a Guanabara recebia cotas partes referente a ambos. Por exemplo, o Imposto sobre Circulação de Mercadorias, recolhido pelo Estado da Guanabara era totalmente aplicado na cidade.



para o planejamento, a gestão e a execução das Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC) nas regiões metropolitanas brasileiras.

Conforme, a Casa Fluminense (2017), no Rio de Janeiro, por exigência legal do Estatuto da Metrópole, está em construção o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDUI), com previsão para julho/2017, que precisa ser aprovado mediante lei estadual. O Governo do Estado, na figura da Câmara Metropolitana de Integração Governamental, contratou, junto ao Banco Mundial, o projeto Modelar a Metrópole, executado pela consultoria Quanta-Lerner, responsável pelos trabalhos técnicos de preparação do PDUI.

Apontamentos sobre a PNDR, PAC e AMRJ - da política ao programa de governo sobre o desenvolvimento desigual na periferia metropolitana.

Ao pensar o desenvolvimento, constituindo-se uma ampla agenda ao debate dos “megaprojetos” advindos pelas políticas de desenvolvimento regional, pode-se afirmar que o crescimento econômico regional inicia-se a partir de recursos naturais e fatores produtivos (CARDOSO; ARAÚJO, 2012). Para tal, Brandão (2012) estabelece quatro dimensões dos processos e forças: rupturas, conflitos, desequilíbrios e assimetrias do desenvolvimento capitalista. Desta forma, o desenvolvimento das forças produtivas gera polaridades (“campo de forças”). A força polarizadora é a existência de uma força de interação entre os nós (centros financeiros e de poder autônomos) em torno dos quais gravitam os espaços “satélites”, com baixo poder de decisão e endógenos à decisão. No caso analisado, os espaços “satélites” representam os municípios impactados diretamente pelo Arco Metropolitano, que formam a Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense, conforme a Figura 1.

O segmento em funcionamento do Arco Metropolitano (Arco) corresponde às rodovias BR-493 e RJ-109⁸ abrange uma área que vai do município de Duque de Caxias até Itaguaí (Fig. 2). Desde 1970 são estudadas alternativas para melhor localização da rodovia. Tais estudos constam nos Planos Rodoviários do DER-RJ, realizados entre 1973 até 2004.

Conforme, Oliveira (2015) esta região econômica tem vivenciado “uma verdadeira revolução industrial extemporânea”, pela emergência das cidades que a compõe em novos vetores produtivos – em especial, do ramo industrial e logístico –, e novas formas urbanas, com o gradual rompimento da estética rural até então predominante por meio de um verdadeiro processo de reestruturação territorial-produtiva”.





Fonte: Oliveira, L.D. (2015).

Figura 2 - Arco Rodoviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro segundo funcionamento.

Para Brandão (2012), a correlação de forças que compõe o Estado Brasileiro parte do estudo do processo de conquista, realização e manutenção da hegemonia. Tavares (1999), explica que a situação hegemônica de reprodução brasileira reflete da natureza oligárquico-mercantilista, que reproduz as classes de "camadas mais baixas e difusas" em um ambiente de atraso estrutural e subdesenvolvimento. A abordagem territorial crítica exposta só terá sentido ao se indagar as causas da perpetuação das "estruturas de dominação", que mantêm a borda oeste metropolitana como territórios pobres em infraestrutura, em equipamentos sociais, carência de emprego, baixo nível de renda, com áreas de preservação ambiental com baixa institucionalidade e elevada vulnerabilidade a invasões.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) ofereceu uma significativa melhora na oferta de habitações e na acessibilidade de áreas periféricas na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, principalmente sobre as cidades pertencentes a borda oeste fluminense. Carvalho (2015) aponta que as diferentes possibilidades de integração territorial/regional nem sempre são consistentes com os propósitos do governo. Assim, a simples provisão da moradia e da mobilidade urbana pelo Estado pelo PNDR, via PAC, não é, portanto, suficiente para constituir a almejada ligação em rede entre os vários núcleos de ocupação urbana consolidada ou recente, ou semi-rural dos municípios estudados.

Da mesma forma, cresce o reconhecimento da necessidade de uma distribuição territorial melhor equilibrada com as múltiplas centralidades conectadas ao movimento polarizador com redes de serviços e equipamentos urbanos essenciais à qualidade de vida, com planejamento do uso do solo, com o convívio dos diferentes usos, urbano, rural e ambiental, na maior e melhor distribuição dos empregos. Uma breve análise dos Planos Diretores Municipais (PDM) mostra que o planejamento do desenvolvimento sustentável municipal, baseia-se na ascensão dessas localidades enquanto polos logísticos a atender a demanda produtiva do Estado, ao formar um



corredor industrial e logístico integrado, caso o desafio de integrar as áreas rurais desses municípios seja vencido.

Ocupação urbana

Quanto à ocupação urbana, o Plano Diretor do Arco Metropolitano (PDAM) identifica alguns núcleos urbanos ao longo no traçado. Estes núcleos estão inseridos em vazios urbanos (Figura 3), por isto, a região onde a Rodovia será implantada é considerada como zona de expansão urbana (Tabela 2), com forte pressão de ocupação e tendências de crescimento. Para tanto estão previstas no Plano Diretor do empreendimento ações de ordenamento territorial, reestruturação de acessos, realocação de população, indenizações e ações de paisagismo e ordenamento físico dos espaços atravessados.

O Estado via PAC, tem demonstrado interesse em inserir as áreas não urbanizadas da metrópole fluminense em novos vetores de expansão urbana. A imagem a seguir simboliza os vazios espaciais no traçado do Arco Metropolitano e que converge a essa lógica.

A Tabela 1 exemplifica as localidades diretamente afetadas pelo empreendimento por município interceptado.

Tabela 1 - Área de influência direta do Arco Metropolitano BR-493/RJ-109.

Município	Trecho	Localidades	km (Rodovia)	Tipo de ocupação
D. Caxias	I	Trevo Washington Luiz, Vila Mariza	Trevo	Res/Ind/Vago
	II	Bairro Capivari, Figueira e São Judas Tadeu	0 a 3	Res/Ind/Vago
N. Iguaçu	III	Cidade dos Meninos, Areal, Amapá	3 a 11	Rural/Res.
		Barão de Guandú, Geneciano	11 a 15	Rural/Res.
		Nova Luz, Figueira 2, Encanamento	15 a 18	Rural/Res.
	IV	Vila de Cava	18 a 20	Urb/Res
		Santa Rita	20 a 21,5	Urb/Res
Itaguaí	V	Bairro Amaral, Carlos Sampaio Mantiqueira	21,5 a 30	Rural/Res.
	VI	Esperança, Santa Amélia, Jardim Wilian	30 a 35	Rural/Urb.
Seropédica		Eucalipto, Santa Inês, Normandia	35 a 39,7	Rural/Urb.
	VII	Nazareth, Santa Alice	39,7 a 47,5	Rural/Res.
		São Miguel	47,5 a 50	Urb/Res/Rural
Itaguaí	VIII	Santa Sofia, Parque Serrinha, Fonte Limpa e Chaperó	50 a 62,5	Rural/Res.
	IX	Chaperó, Teixeira, Santa Cândida, Leandro e Brisa Mar	62,5 a 72,6	Urb/Res/Rural

Figura 3 - Vazios urbanos da RMRJ e o traçado do Arco Metropolitano.



Fonte: DER-RJ (2007) - Rima Arco Rodoviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Tais transformações impõem novos desafios às municipalidades, dentre eles, a revisão recentemente realizada de seus zoneamentos e Planos Diretores para atender à dinâmica de ocupação e uso do solo, principalmente, para a localidade de Vila de Cava, em Nova Iguaçu entre os quilômetros 66 e 82 da Rodovia.

Em 2015, em entrevista ao jornal O Globo, o economista Mauro Osório, professor da UFRJ, conclui que ainda falta um plano de zoneamento urbano para a região do Arco Metropolitano, que poderia impedir a favelização. Segundo ele, é preciso preservar as características da área, que tem grande possibilidade de atrair indústrias:

“É preciso manter a via segregada para transporte de cargas, com poucas entradas e saídas, para inibir o crescimento populacional de suas margens, sob o risco de se tornar uma nova Avenida Brasil e



perder a sua importância para a economia do estado”. (O Globo, 01/09/2015)

Em contrapartida ao pensamento de Osório, Sack (2011) apresenta a ideia de crescimento econômico, concomitante, ao desenvolvimento territorial, promovendo a equidade social, em prol da obtenção de uma configuração rural-urbana mais equilibrada e melhor distribuição territorial dos assentamentos humanos e das atividades econômicas.

Para Harvey (2011), o propósito de re-escalar poderes, ou seja, o rearranjo institucional da governança metropolitana fluminense via Câmara de Integração Metropolitana (CIG), realça o poder central (o Governo Federal), com vistas a manter presença no cenário mundial e, ao mesmo tempo, empreender uma descentralização controlada pela CIG, a olhos fechados, da ocupação urbana no traçado do empreendimento.

Mobilidade Urbana

Segundo Young et. al (2013), existem perdas econômicas associadas ao tempo de deslocamento para o trabalho no Estado do Rio de Janeiro que estão fortemente concentradas nos municípios mais pobres da Região Metropolitana. A forte correlação negativa entre educação e tempo despendido no deslocamento para o trabalho demonstram a elevada importância social em reduzir o tempo gasto pelos trabalhadores de baixa qualificação na periferia da RMRJ.

Para Guedes e Rosário (2005), as lógicas de mercado, o aumento de produtividade significará mais desemprego e consecutiva retirada de direitos, a começar pelo direito ao trabalho – reforçando a estrutura do precariado nas periferias metropolitanas. Nessa dinâmica virtuosa, a população metropolitana, diariamente, desloca-se entre um município e outro do Grande Rio, no caminho casa-trabalho-escola, ou para acessar algum tipo de serviço não disponível na localidade em que mora. Segundo Pero e Mihessen (2013,) o deslocamento representa elevados custos, não apenas em termos monetários, mas também em termos de tempo perdido e/ou oportunidades perdidas.

A tabela abaixo apresenta os dados de proporção dos trabalhadores pela faixa de tempo entre o deslocamento casa-trabalho, ou movimento pendular, constituindo-se nestas o conceito de cidades dormitórios. Miglioranza (2005, p.3) afirma que cidade dormitório é aquela “cidade cujos habitantes saem, na maioria, para trabalhar em outra cidade, voltando apenas para dormir”, sendo, portanto, a mobilidade pendular um elemento característico também importante para o melhor entendimento desse estudo.

Identificamos como as áreas metropolitanas mais afetadas pela mobilidade os municípios de Japeri (52,9%), seguido de Queimados (46,5%); nestes, os trabalhadores levam mais de duas horas no trajeto de sua casa ao trabalho. Outros municípios interceptados pelo Arco Metropolitano apresentam mais de uma hora nesse deslocamento, tais como: Nova Iguaçu (38,7%), Duque de Caxias (31,8%), Seropédica (23,1%), Paracambi (18,3%) e Itaguaí (10,4%). A Figura 4 amplia os

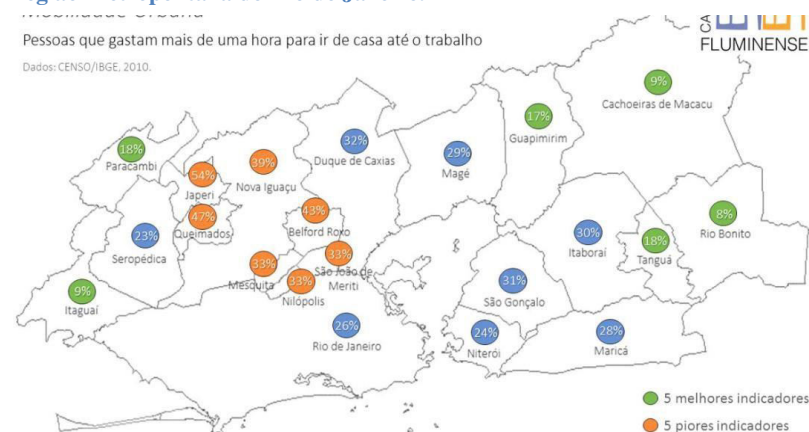


dados da Tabela 2 para a RMRJ, onde torna-se compreensível a emergência de Japeri, Queimados e Nova Iguaçu para a melhoria do transporte de massa para a Região Econômica estudada.

Tabela 2 - Pessoas que gastam mais de uma hora para ir de casa até o trabalho por Municípios selecionados.

MUNICÍPIOS	Pessoas que gastam mais de 1 hora no deslocamento casa-trabalho
RM do Rio de Janeiro	28,6%
Duque de Caxias	31,8%
Itaguaí	10,4%
Japeri*	52,9%
Nova Iguaçu	38,7%
Paracambi	18,3%
Queimados*	46,5%
Rio de Janeiro	25,3%
Seropédica*	23,1%

Figura 4 - Pessoas que gastam mais de uma hora para ir de casa até o trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.



Fonte: elaborado pela autora com base nos dados do BME-IBGE (2010) e Casa Fluminense (2017).

Os dados acima refletem uma mobilidade tão periférica quanto à distância que ocupa territorialmente os municípios estudados; e converge a terceira função básica ligada ao Arco Metropolitano, por seu Plano Diretor: o aumento dos níveis de acessibilidade dos municípios próximos ao Arco e que concentram grande contingente populacional. Dessa forma, o projeto do Arco Metropolitano não se conclui na imediata inserção da população a melhoria de opções de transporte de massa.

Na tabela 3 abaixo, percebe-se a restrição à circulação local, ao acesso à via, pois, só existem seis entradas e saídas para circulação de veículos por municípios interceptados pelo empreendimento. Por conta da carência de acessos, usuários, sejam veículos de passeio ou de carga, criam seus próprios meios, muitas vezes sujeitando-se a riscos ou multas, como diariamente ocorre em uma da alça de acesso improvisada criada próxima à Seropédica.

Tabela 3 - Circulação local, ao acesso à Rodovia - Arco Metropolitano BR-493/RJ-109.

Municípios	Estradas
Duque de Caxias	RJ-085 / RJ-115 - Estrada de Xerém
Nova Iguaçu	Estrada de Adrianópolis;
Queimados	Rio D'Ouro (não pavimentada)
Japeri	RJ-093 - Estrada dos Coqueiros
Seropédica	RJ-125 - Estrada Japeri-Miguel Pereira
Duque de Caxias	RJ-085 / RJ-115 - Estrada de Xerém

Fonte: DER-RJ (2007).

Quanto ao uso do empreendimento percebe-se nas pesquisas realizadas, que somente veículos de passeio e de carga utilizam a via, sendo que o Plano Diretor não preve a implementação de modais para o transporte em massa, impossibilitando a própria função do empreendimento: a acessibilidade aos municípios interceptados pelo Arco.



Young (2013) sugere que o Arco poderia ser a consolidação de uma melhoria significativa no sistema de transportes público metropolitano, junto com a descentralização dos polos econômicos do Estado do Rio de Janeiro, o que evitaria o custo de horas de trabalho desperdiçadas, além de ser instrumento fundamental para garantia de inclusão social e cidadania, principalmente para a população residente na borda oeste metropolitana.

Considerações finais:

Este trabalho procurou discutir os determinantes do desenvolvimento desigual que respondem pela periferia Metropolitana do Rio de Janeiro, por meio do papel fomentador do governo federal para inserir o Estado do Rio de Janeiro em uma lógica de fluxos intensos de capitais e mercadorias, com a ligação de pontos fixos e estratégicos de interesse econômico, ditados pela Política de Integração Regional do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em seu eixo de infraestrutura logística (Rodoviário). Toma como objeto de análise a implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense, que historicamente possuem a maior proporção de sua população em pobreza extrema.

Os resultados apontam que há uma forte correlação entre a habitação e o território, na medida em que há diferenças nas condições sociais entre os municípios interceptados (estudados) pelo Arco, como determinante das melhores ou piores condições de vida para a população da periferia metropolitana.

A partir dos dados apresentados sobre Itaguaí, Seropédica, Japeri, Nova Iguaçu e Duque de Caxias, percebem-se nestes que a ocupação urbana desordenada, e a mobilidade urbana precária, constituem uma base da estrutura de dominação e reprodução da desigualdade entre as classes mais baixas.

Em um contexto onde regiões e cidades são chamadas a pactuar suas ações, a nível Federal, via PAC, a Câmara Metropolitana se instrumentaliza para veicular os aspectos competitivos da RMRJ em busca de integrar os diversos interesses nos municípios metropolitanos. Assim, os projetos estruturantes a serem desenvolvidos pela Câmara Metropolitana, como o Arco Metropolitano, devem permitir e promover nessas municipalidades um debate mais aprofundado que nos possibilite romper as velhas desigualdades sociais, que historicamente se impõem aos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).

Tal posição permanece pela falta de um plano integrado metropolitano - Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDUI) - que inviabilizará a inserção e resolução efetiva dessas vulnerabilidades entre os 21 municípios. Nesse contexto, enquanto a própria estrutura interna da RMRJ se mostra frágil no sentido de



atendimento dos interesses coletivos, temos na criação de um aparato de gestão, em âmbito metropolitano, a possível solução aos problemas atuais.

Bibliografia:

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL BRASILEIRO - **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal Brasileiro**. – Brasília: PNUD, Ipea, FJP, 2013. 96 p.

BERNARDES, Lysia. Política Urbana: uma análise da experiência brasileira. In: *Análise e Conjuntura*. Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro, v.1, n.1, jan./abr. 1986, p. 83-119.

BRANDÃO, C. Producción Social del Ambiente Construido y sus Escalas Espaciales: notas para una teoría acerca de las acciones y decisiones de sujetos concretos. In: FERNANDEZ, Victor Ramiro, BRANDÃO, Carlos. A. **Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina**. Buenos Aires / Madrid : Miño y Dávila, 2010.

_____. Capítulo 2 - As principais determinações da dimensão espacial. **Território e Desenvolvimento – as múltiplas escalas entre o local e o global**. Campinas: Ed. Unicamp, 2012.

BRASIL. Programa de Aceleração do Crescimento. Disponível em: < <http://www.pac.gov.br/>>.

CANO, W. **Ensaio sobre a crise urbana do Brasil**. Campinas: Editora Unicamp, 2011.

CARDOSO, Adauto Lúcio. ; ARAÚJO, Flávia de Sousa. A via expressa das políticas públicas no Rio de Janeiro: reflexões acerca dos impactos do Arco Metropolitano. In: OLIVEIRA, Fabricio Leal; CARDOSO, Adauto Lucio; COSTA, Heloisa Soares de Moura; VAINER, Carlos Bernardo. (Org.). **Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, v. 1, p. 7-351.

CARVALHO, Thereza; GUIMARAES JUNIOR, W. . Múltiplas escalas de espaço e de tempo na configuração do território. **Cadernos de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo** (Mackenzie. Online), v. 15, p. 35-58, 2015.

COSTA. C. Sem a fiscalização prometida, margens do Arco Metropolitano são invadidas na Baixada. **O Globo**, online, Rio de Janeiro, 01 de setembro de. 2015. Disponível em:

<<http://oglobo.globo.com/rio/sem-fiscalizacao-prometida-margens-do-arco-metropolitano-sao-invadidas-na-baixada-17365578#ixzz4PNfRLDjy>>.

Data de acesso: 29 de outubro de 2016.

DER-RJ. **Rima Arco Rodoviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Site DER-RJ, 2007. Acessado em: 01 de novembro de 2016. Disponível em: < <http://www.dnit.gov.br/download/meio-ambiente/acoes-e-atividades/estudos-ambientais/br-493-rj/br-493-rj.pdf>>

DIAS, Robson Santos . **Um Estado sem Planejamento Urbano e Regional: a saga da FUNDREM no Estado do Rio de Janeiro**. Revista

Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento , v. 6, p. 131-154, 2017.

EVANS. P. Autonomia e parceria: Estados e transformação industrial. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2004.

GUEDES, C. A. M. e ROSÁRIO, J. L. Informação e conhecimento: os impactos da reorganização do mercado e do trabalho. In: *Desenvolvimento em Questão*. Ano 3, Nº. 5. Jan./Jun. 2005. Ijuí: Unijuí, 2005.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: AnnaBlume, 2006
_____. Capítulo 7 – A destruição criativa da terra. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo, Boitempo, 2011.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: Planejamento urbano no Brasil. A cidade do pensamento único. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2009.

MIGLIORANZA, Eliana. (2005) Condomínios Fechados: Localizações de pendularidade. Um estudo de caso no município de Valinhos, SP. 2005. 113p. Dissertação (Mestrado em Demografia) Unicamp. Campinas.

MONTEZUMA, R. C. M. e CINTRA, D.O Arco Metropolitano: um marco da transformação da paisagem. In: TÂNGARI, V.; RÊGO, A. e MONTEZUMA, R. (orgs.). **O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro – Integração e fragmentação da paisagem metropolitana e dos sistemas de espaços livres de edificação**. Rio de Janeiro, PROARQ-UFRJ, 2012.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Arranjos Institucionais para a Gestão Metropolitana**. Relatório de Pesquisa, UFRJ, Rio de Janeiro, 2009.

Oliveira, B. C. de S.; DOMINGUEZ, M. T. (Org.) ; KRYKHTINE, C. A. P (Org.) ; FARIA, M. L. B. (Org.) ; SILVA, M. O. (Org.) ; VARGAS, D. (Org.) ; EGLER, C. A. G. (Org.) ; OLIVEIRA, R. R. (Org.) ; NOVAES, C. (Org.) ; Júnior, R. L. S. (Org.) . **Caderno da I Conferência Estadual de Desenvolvimento Regional** Lysia Bernardes. 1. ed. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial do Estado do Rio de Janeiro, 2013.

OLIVEIRA, L.D. **A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva** in. Espaço e Economia , v. IV, p. 1-30, 2015.

OLIVEIRA, P. M. de. **Empreendedorismo Urbano Periférico: um estudo sobre os municípios da Borda Oeste Metropolitana do Rio de Janeiro**. 158p Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas).



Instituto Multidisciplinar; Instituto de Ciências Humanas e Sociais e Instituto de Tecnologia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2017.

OLIVEIRA, D. J. G.; GONÇALVES, C. A. e RAMOS FILHO, E. R. **Problematizando a Integração Regional: As conexões entre a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) –Brasil.** Revista IDEAS, v. 7, n. especial, pp. 260-304, 2013.

OSÓRIO, M. **Rio Nacional, Rio Local: Mitos e Visões da Crise Carioca e Fluminense.** Rio de Janeiro: Editora Senac Rio, 2005.

PERDIGÃO, I. A. S. Os investimentos financeiros na região da Baía de Sepetiba e as articulações com o desenvolvimento territorial: uma breve nota. In: **XVI ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR**, 2015, Belo Horizonte. **Anais...**Belo Horizonte, 2015.

PERO, V.; MIHESSEN, V. Mobilidade Urbana e Pobreza no Rio de Janeiro. **Econômica**, Niterói, v. 15, n. 2, p. 24-50, 2013.

PIQUET, R.; RIBEIRO, A. C. T. Tempos, Idéias e Lugares. O Ensino do Planejamento Urbano e Regional No Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 10, n. 1, maio de 2008.

ROCHA NETO, J. M. **PARADOXOS DA ABORDAGEM METROPOLITANA NAS POLITICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL.** In: FERREIRA, Larissa (Org.) ; CLEMENTINO, M. L. M. (Org.) ; PESSOA, Zoraide Souza (Org.). **Anais do Seminário Nacional Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano** ISBN: 978-85-61693-03-9. Natal-RN: NAPP - Núcleo Avançado de Políticas Públicas. 2010.

ROY, A. Planejamento e gestão espacial da pobreza. **Revista Brasileira de Estudos urbanos e Regionais**. V.11. n.01, 2009.

SANTOS, M. **Da Totalidade ao Lugar.** São Paulo, Edusp, 2005.

SANTOS JÚNIOR, de O. A. **Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: Balanço crítico perspectivas.** Letra Capital, Observatório das Cidades, Rio de Janeiro, 2011.

SILVA, R. D. **Rio de Janeiro: Crescimento, Transformações e sua Importância para a Economia Nacional (1930-2000).** Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP, Brasil, 2004.

Indústria e Desenvolvimento

Regional no Rio de Janeiro: 1990-2008. 1. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2012.

SIQUEIRA, H. S. Estrutura produtiva e divisão espacial do trabalho no Estado e na metrópole. In: Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz. (Org.). **Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana.** 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, v. 1, p. 79-116.

TAVARES, M. C. Império, território e dinheiro. In: FIORI, José Luis (org.). **Estados e moedas no desenvolvimento das nações.** Petrópolis, Vozes, 1999.

YOUNG, C. E. F.; AGUIAR, C.; POSSAS, E. Sinal fechado: custo econômico do tempo de deslocamento para o trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Econômica**, Niterói, v. 15, p. 1-14, 2013.