

Juciano Martins Rodrigues

Transformações urbanas e crise da mobilidade urbana no Brasil

hipóteses sobre o caso do Rio de Janeiro no contexto dos megaeventos

Resumo

O Brasil receberá no contexto dos megaeventos esportivos o maior volume de investimentos em projetos de mobilidade urbana na história do país, permitindo a suposição de que a perspectiva de superar a grave crise existente no país. Considera-se que é necessário avançar na investigação sobre os impactos dos projetos de mobilidade sobre a reestruturação das cidades no contexto desses megaeventos. Em primeiro lugar, procura-se analisar os impactos dos megaeventos no campo da mobilidade a partir da possibilidade real da reprodução do modelo rodoviário, que orientou historicamente as políticas de mobilidade urbana no Brasil desde a década de 1950. Uma segunda hipótese relaciona-se diretamente à dimensão do desenvolvimento urbano, considerando que as intervenções no campo da mobilidade urbana caminham na direção da produção, reforço, renovação e resgate de centralidades. Neste caso reforça-se a ideia de que essas intervenções atendem muito mais aos interesses do mercado de terras do que as reais necessidades de circulação da população. Por fim, considera-se que as estratégias territoriais adotadas não serão capazes de romper nem minimizar os efeitos da estrutura urbana fortemente segmentada da cidade metropolitana do Rio de Janeiro. Ou seja, muito por conta dos processos que tem a ver com as duas primeiras hipóteses, as intervenções não alterarão a organização do sistema de mobilidade ao ponto de gerar benefícios líquidos à população.

Palavras-chave: Transformações urbanas; Mobilidade urbana; Rio de Janeiro; Megaeventos; Copa do Mundo de 2014; Jogos Olímpicos 2016.

Abstract

The Brazil will receive (or is slated to receive), in the context of the mega-events, the largest amount of investment in urban mobility projects in the history of the country, allowing the supposition that the perspective of overcoming this crisis exists. In spite of the broad picture of academic production on the subject, the attention given to urban mobility in Brazil is still concentrated in the areas of engineering and the technical part of urbanism, with a focus on transportation. The objective of this paper is to present the question of urban mobility in Brazil, more specifically the actual situation in the metropolis of Rio de Janeiro, where slated investments for the coming years will likely provoke profound impacts on the urban dynamic and in aspects of the socio-spatial configuration of the city.

Keywords: Urban transformations; Urban mobility; Rio de Janeiro; Mega-events; 2014 World Cup; 2016 Olympic Games.

Juciano Martins Rodrigues

é economista, mestre em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais pela Escola Nacional de Ciências Estatísticas e doutor em Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Atualmente é bolsista de Pós-Doutorado nota 10 da Fundação Carlos Chagas Filho - FAPERJ e Pesquisador do INCT Observatório das Metrôpoles.

juciano@observatoriodasmetrolopes.net

INTRODUÇÃO

a oportunidade de superar o desafio de planejar e financiar infraestruturas na escala metropolitana pode estar sendo desperdiçada em razão da concentração territorial das intervenções e da insistência no modelo rodoviário, reproduzindo práticas políticas concentradoras e antidistributivas, que tendem a acentuar as disparidades intrametropolitanas

*(Maurício de Abreu, no livro **Evolução Urbana no Rio de Janeiro, escrito no início da década de 1980**)*

Nos últimos anos, a questão da mobilidade urbana vem ocupando cada vez mais espaço no debate público no Brasil. Os meios de comunicação em geral, as redes sociais e demais veículos de internet, como blogs, websites oficiais do governo, além das publicações acadêmicas, estão repletos de uma quantidade quase infinita de conteúdo sobre esse assunto. Muito do que é exposto no debate público sobre a questão da mobilidade urbana no Brasil é especialmente válido, porém, as condições atuais de deslocamento nas metrópoles brasileiras exigem, por parte da academia, reflexões mais sistematizadas e que procurem considerar toda a complexidade dessa questão no Brasil. Ainda mais se tratando de um país de dimensões continentais, com nível elevadíssimo de urbanização e metropolização e com enormes desigualdades regionais e sociais.

Obviamente, a intenção neste artigo não é esgotar totalmente o assunto. Contudo, pretende-se avançar na reflexão, mesmo que seja apenas no sentido de levantar hipóteses sobre a atual política de mobilidade urbana a partir de três pontos centrais. Para isso propõem-se discutir o atual contexto da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).

O primeiro desses pontos diz respeito à trajetória de transformações demográfico-espaciais experimentadas pelas metrópoles brasileiras nos últimos anos. Transformações que, por sua vez, são caracterizadas principalmente por uma dispersão residencial para além dos núcleos históricos de ocupação, implicando um possível aumento médio das distâncias percorridas nos deslocamentos diários, principalmente naqueles relacionados ao trabalho. Ou seja, a partir dessas transformações necessita-se entender que, atualmente, a população não se desloca sobre um território exatamente igual ao de dez ou vinte anos atrás. Logo, deve-se considerar que as políticas de mobilidade carecem de se ajustar a essas transformações.

Em segundo lugar, acrescenta-se a precarização das condições de deslocamento nas grandes cidades brasileiras que se tem permitido falar em uma “crise da mobilidade urbana”. Tal crise tem como principais

características, o aumento dos congestionamentos e do tempo de viagem, o crescimento da motorização, o aumento da vitimização em acidentes de trânsito e a disseminação de formas precárias e inseguras de transporte coletivo.

O terceiro ponto está relacionado à conjuntura atual e a expectativas futuras e que dizem respeito ao contexto dos chamados megaeventos esportivos. Justificados por esses eventos, o Brasil receberá os maiores volumes de investimentos em projetos de mobilidade urbana da história do país, o que levaria a supor que há perspectivas de superação dessa crise. Estão previstos a utilização de mais de 12 bilhões de reais na implantação de projetos e ações no campo da mobilidade urbana para a Copa do Mundo de Futebol/2014. Esses representam 50,37% do total de investimentos previstos para a implantação de infraestrutura para o evento. Esses megaeventos têm sido colocados, também, como justificativa para profundas intervenções urbanas - principalmente no campo da mobilidade.

A partir, portanto, desses três pontos centrais, o objetivo do presente artigo é apresentar a questão da mobilidade urbana no Brasil. Contudo, de maneira mais específica, atenta-se para a situação atual da metrópole do Rio de Janeiro, onde, provavelmente, os investimentos previstos para os próximos anos provocarão impactos profundos na dinâmica urbana e em aspectos da configuração socioespacial da cidade que será nos próximos anos, além de uma das sedes da Copa do Mundo de Futebol¹, a sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Com isso, tem se questionado, sobretudo, quais regiões das cidades, quais grupos sociais e quais setores econômicos serão realmente beneficiados pelas intervenções.

É preciso acrescentar, ainda, que apesar do amplo quadro de produção acadêmica sobre o assunto, as atenções dadas à mobilidade urbana no Brasil ainda se concentram muito nos ramos de engenharia e na parte técnica do urbanismo, com alto foco no trânsito, dessa maneira, minimizam seus impactos sociais (FLORENTINO, 2011). Além disso, poucas abordagens desconsideram a escala metropolitana de organização do espaço urbano (RODRIGUES, 2011). Ao mesmo tempo, a percepção da mencionada crise da mobilidade por parte do cidadão urbano apenas como um problema de trânsito também camufla diferenças muito significativas nas dimensões e nos

¹ Além do Rio de Janeiro (RJ) as outras cidades que serão sedes do torneio mundial de futebol são: Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Salvador (BA) e São Paulo (SP).

significados dessa crise (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2010).

Consciente da complexidade e da amplitude do tema, não se pretende realizar uma exaustiva revisão de todas as questões que envolvem a relação entre as intervenções no campo da mobilidade no contexto dos megaeventos e seus impactos sobre o espaço urbano. No entanto, ao longo do texto, procura-se tratar separadamente cada um dos pontos mencionados acima, entendendo que são, também, pontos de partida imprescindíveis para se discutir a mobilidade urbana no Brasil no contexto atual. Além da introdução e das considerações finais, este artigo está dividido em quatro partes. A primeira delas abordará as grandes tendências de transformações demográficas e espaciais nas metrópoles brasileiras. A segunda caracterizará o que tem sido chamado de “crise da mobilidade urbana”. A terceira discutirá a emergência da cidade do Rio de Janeiro como sede dos megaeventos. A quarta parte tratará das intervenções no campo da mobilidade urbana no contexto dos megaeventos esportivos a partir do caso do Rio de Janeiro.

TRANSFORMAÇÕES METROPOLITANAS RECENTES NO BRASIL: DINÂMICA DEMOGRÁFICA E EXPANSÃO URBANA

Ao longo da segunda metade do século XX, o Brasil se consolidou como um país metropolitano, onde, por um lado, os maiores espaços urbanos ou continuam crescendo ou não perdem população e, por outro, formam-se espaços metropolitanos para além dos tradicionais espaços da urbanização² (RIBEI-

² As dificuldades de se definir conceitual e operacionalmente o fenômeno metropolitano são próprias de um país com um sistema urbano complexo como o Brasil. Assim, o primeiro desafio que enfrentamos ao analisar qualquer aspecto desse sistema urbano-metropolitano é de nível conceitual. Temos procurado trabalhar com conceitos e definições que possam ao mesmo tempo: a) dialogar com a tradição em pesquisa sobre a rede urbana brasileira, sobretudo os estudos advindos da geografia; b) ser claro em relação às categorias de análise utilizadas para que sejam de fácil apreensão para o interlocutor; c) significarem conceitos que possam ser trabalhados e operacionalizados para fins de análise e que dialoguem com as estatísticas produzidas, principalmente aquelas provenientes dos levantamentos censitários. Para operacionalizar a análise que propomos temos adotado as definições desenvolvidas a partir de estudos: o “Região de Influência de Cidades 2007” (IBGE, 2008) e o “Classificação e Hierarquização dos Espaços Urbanos no Brasil” (OBSERVATÓRIO, 2009). O primeiro é o mais completo e lúcido estudo sobre quadro urbano-metropolitano no Brasil. Esse estudo classifica os espaços urbanos brasileiros, definindo também quais deles se configuram como metrópoles. Esse estudo identificou, portanto, 12 metrópo-

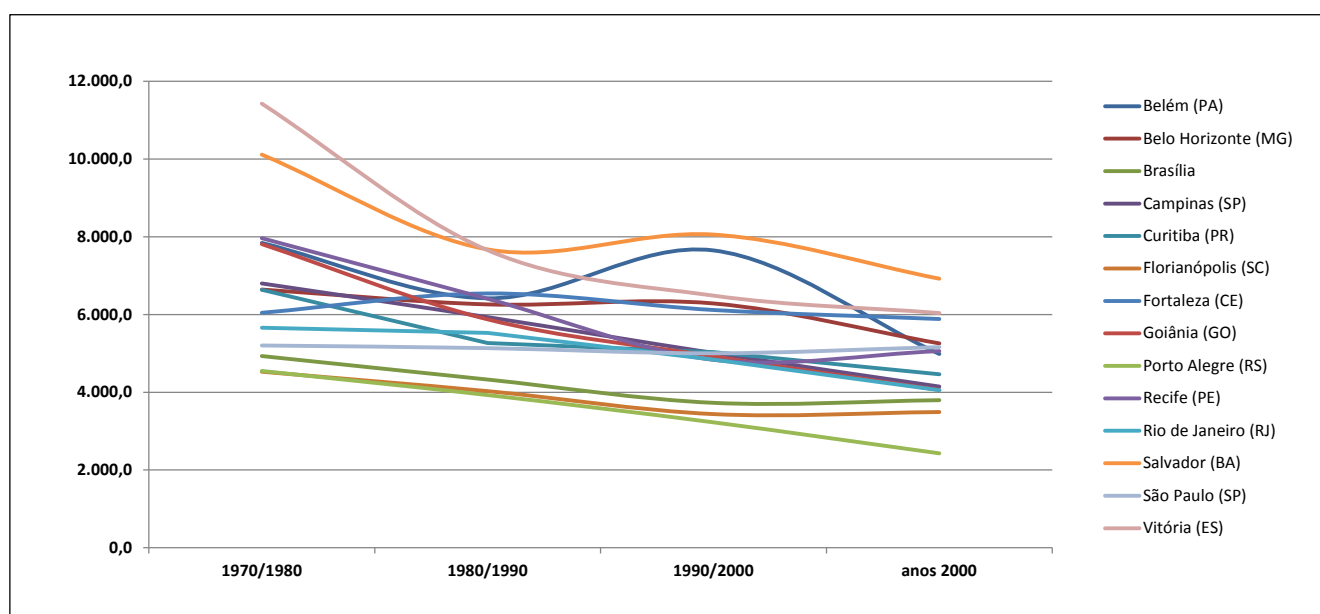
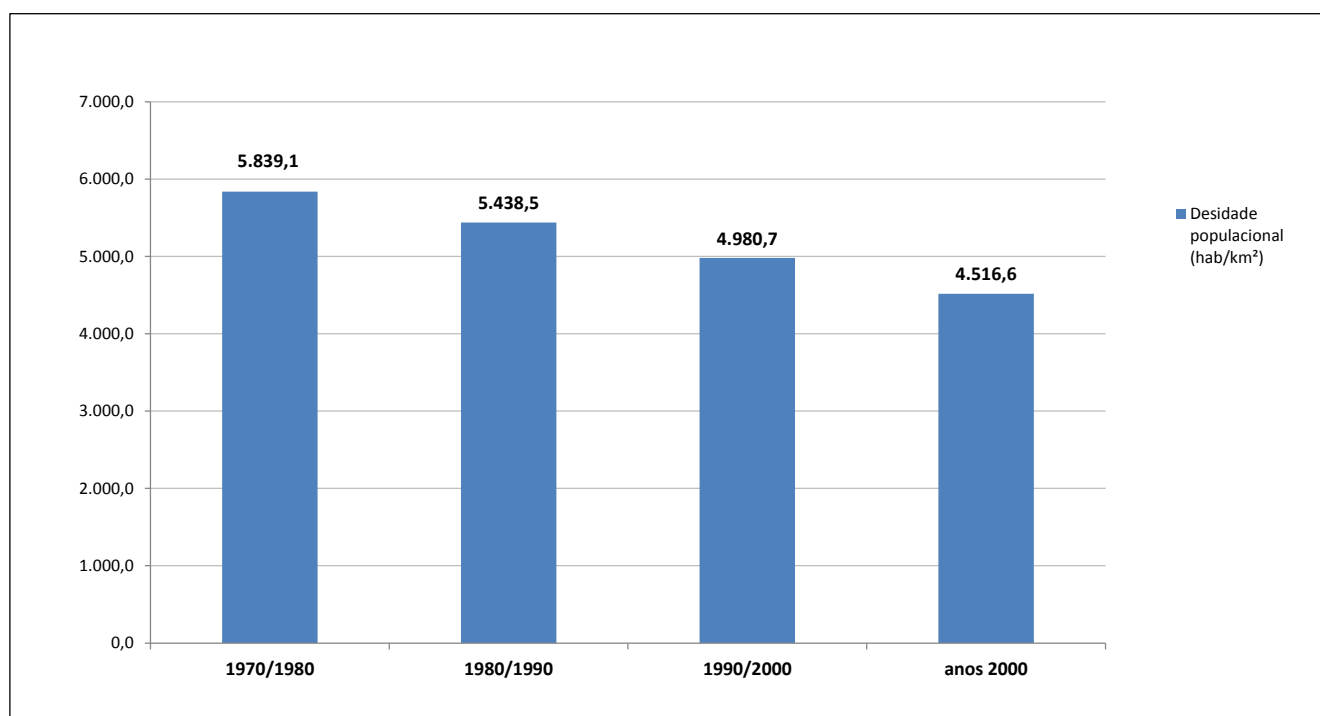
RO, SILVA e RODRIGUES, 2009; SILVA e RODRIGUES, 2009, RODRIGUES, 2011; MOURA, 2013). É verdade que as metrópoles brasileiras não apresentam o mesmo crescimento demográfico registrado em décadas passadas. No entanto, de forma alguma se pode argumentar que estes espaços perdem população³. A participação da população metropolitana registrou um aumento de 1991 para 2000 e praticamente permanece com a mesma participação de 2000 para 2010, em torno de 36%. São quase 70 milhões de brasileiros residindo nas metrópoles – em pouco menos de 300 municípios, em um universo de mais de 5 mil em todo o Brasil.

Em linhas gerais, nos últimos cinquenta anos, ao mesmo tempo em que há uma permanência da concentração populacional nas principais metrópoles, ocorre o surgimento de novos aglomerados urbanos com características metropolitanas, configurando o que poderíamos chamar de uma difusão do fenômeno da metropolização. Na região sudeste, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte continuam mantendo suas importâncias econômicas e demográficas, tanto na rede urbana regional quando na escala nacional. No Sul, Curitiba e Porto Alegre polarizam com grande força as redes urbanas regionais. No Centro-Oeste, além de Brasília, que já desempenhava importante papel na gestão do território, Goiânia se desponta com uma metrópole em processo de consolidação e com alta capacidade de polarizar uma grande região organizada a partir da economia do agronegócio. As metrópoles da Região Nordeste (Fortaleza, Recife e Salvador), cada qual com suas especificidades, continuam se expandindo com uma forte influência do chamado imobiliário turístico, levando alguns autores a criar inclusive o conceito de “Metropolização Turística” (Dantas, Ferreira e Clementino, 2010). No Norte, Belém é um importante centro de serviços, que serve de base para os inúmeros projetos econômicos implantados no Estado do Pará. Enquanto Manaus constitui um importante polo econômico por conta da presença da Zona Franca.

Apesar de suas diferenças, esses doze espaços urbanos metropolitanos passam também por constan-

tes, ou espaços urbanos que de fato representam ou caracterizam o fenômeno metropolitano no Brasil: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Manaus, Goiânia e Belém (Mapa 1). O segundo, além dos 12 espaços urbanos identificados no REGIC 2007, inclui ainda Campinas, Vitória e Florianópolis. ³ Segundo Moura (2013) é possível, inclusive, descartar a hipótese de “desmetropolização” ou de desconcentração da população em face de novas tecnologias de informação e comunicação. Na verdade, têm se confirmado um adensamento e a expansão física das principais aglomerações urbanas/metropolitanas e se reforçam as principais centralidades da rede urbana brasileira.

Fonte: Elaboração do autor com dados do Observatório das Metrópoles/UFRJ (Projeto SISPLANT-METRO) e dados do IBGE (vários Censos Demográficos). Nota: Os dados de população usados para o cálculo da densidade populacional referem-se aos



tes mudanças em sua organização interna de modo que é possível – com limites, claro – identificar uma tendência geral de expansão territorial. Em todas elas pode-se apontar, em primeiro lugar, que as periferias metropolitanas apresentaram ritmos de crescimento maiores, com imigração ainda bastante expressiva. Ao mesmo tempo, os núcleos apresentam um incremento populacional absoluto ainda muito considerável, além de concentrarem também boa parte dos empregos, o que evidencia que ainda ocorre uma relativa pressão sobre as áreas centrais (RIBEIRO, SILVA e RODRIGUES, 2011).

Nessas mesmas metrópoles, simultaneamente há uma dispersão populacional para as periferias, com

tendência à formação de tecidos urbanos cada vez mais espalhados (RODRIGUES, 2011). A tendência geral, ao longo das últimas décadas é de um aumento da mancha urbana em todas elas, com uma diminuição considerável da densidade urbana (RODRIGUES, 2011). Podemos perceber essas tendências de maneira mais clara nos gráficos 1 e 2.

É claro que essa tendência geral pode subestimar ou mesmo esconder algumas características da diversidade espaço-temporal do processo de metropolização brasileiro. No entanto, entender o que há de comum no desenvolvimento espacial do conjunto delas pode contribuir no maior entendimento da relação entre configuração espacial e os diversos aspectos da

Gráficos 1 e 2: Densidade populacional das metrópoles brasileiras - Décadas de 1980, 1990, 2000 e 2010 (hab/km²)

vida urbana, entre eles as condições de deslocamento.

No caso da região metropolitana do Rio de Janeiro, a situação não é diferente. Ou seja, na segunda metrópole do sistema urbano brasileiro, em termos de tamanho demográfico e função econômica, há também uma forte tendência de expansão da mancha urbana e de diminuição da densidade urbana na escala metropolitana. Essa metrópole tem mais de 11 milhões de habitantes, distribuídos em um conjunto de 20 municípios. Nos últimos 20 anos, esse conjunto tem apresentado um crescimento demográfico moderado, de cerca de 1% ao ano. Esse número, que confirma certa estabilidade demográfica, esconde, por outro lado, as altas taxas de crescimento registradas em suas áreas mais periféricas desde os anos 50 do século XX (Gráfico 3).

Esse crescimento da periferia é um dos principais fatores que influenciaram na consolidação do Rio de Janeiro como cidade metropolitana. A configuração espacial dessa metrópole consolidada é marcada, ainda, em um primeiro momento, pela conurbação e, em um segundo, por uma descontinuidade, mas definida pela acessibilidade e pela circulação de pessoas e bens econômicos.

Considerar a configuração urbana da metrópole é, portanto, uma tarefa indispensável quando se trata tanto de elaborar diagnósticos sobre os problemas relacionados à mobilidade urbana, quanto se propõem planejá-la. Além disso, a gestão política desses espaços

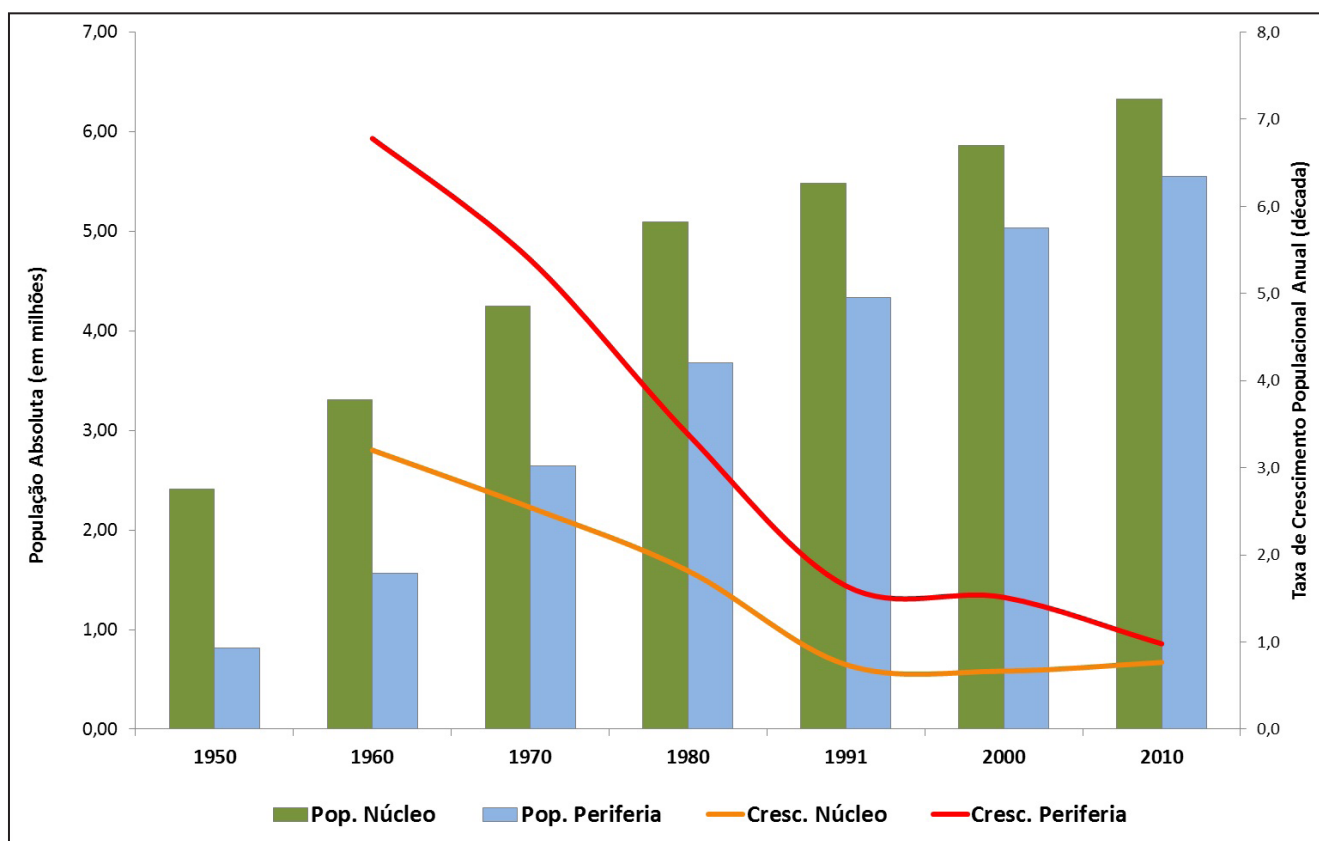
tem se tornado cada vez mais um desafio, afinal trata-se de espaços urbanos complexos onde as fronteiras políticas das autoridades locais (municípios) muitas vezes não coincidem com a estrutura funcional e econômica da área metropolitana e a mancha urbana extrapola essas fronteiras. Essa fragmentação política, na qual cada gestor local (municipal) defende seus próprios interesses, está por trás da questão metropolitana brasileira. Essa situação coloca os atores políticos frente ao desafio de como planejar e financiar infraestruturas (inclusive de transporte) em uma área metropolitana, quando há diferentes governos locais encarregados por sua própria infraestrutura.

CRISE DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

O que temos chamado de “crise da mobilidade urbana” tem como principais características o aumento dos congestionamentos e do tempo de viagem, o crescimento da motorização, o aumento dos acidentes de trânsito e a disseminação de formas precárias e inseguras de transporte. Essa crise tem, portanto, várias dimensões. Pode ser caracterizada de diversas maneiras e representada de diversas formas e por diversos indicadores

Antes de tratar de cada um desses elementos que caracterizam essa situação de crise, abordaremos,

Gráfico 3:
População e Taxa de Crescimento Geométrico Anual segundo Núcleo e Periferia da RM do Rio de Janeiro - 1950/2010



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, vários Censo Demográficos.

mesmo que brevemente, a formação do que poderíamos denominar de “modelo brasileiro de mobilidade urbana”. Modelo esse que está relacionado diretamente ao processo de desenvolvimento das cidades brasileiras.

Como lembra Vasconcellos (2013, p. 12) “as condições atuais de mobilidade não surgiram do nada; elas foram construídas por nós mesmo, ou por ação ou por omissão”. Segundo esse autor, “as respostas à pergunta de por que chegamos ao ponto em que chegamos estão na forma como a cidade se desenvolveu e nas políticas de transporte e trânsito adotadas no passado” (VASCONCELLOS, 2013, p. 12).

Nesse sentido, essa situação que temos caracterizada como crise resulta, sobretudo, da opção pelo modo de transporte individual em detrimento das formas coletivas de deslocamento, com o abandono dos investimentos em transporte de massa ao longo dos últimos cinquenta anos.

Diante da complexidade do sistema urbano brasileiro, também é preciso considerar que não estamos diante apenas de um problema de transporte ou de trânsito isolado na metrópole moderna. Sabemos que a “questão da mobilidade” envolve também problemas de organização espacial das atividades humanas, de adaptação de investimentos, das necessidades e aspirações da população quanto ao local de residência e trabalho (DICKMAN, 1972, p.147). Dessa maneira, a mobilidade urbana mantém estreita relação com o modelo de desenvolvimento urbano. Assim, esses problemas decorrem não apenas do tamanho das cidades modernas, mas também da organização imprópria do uso do solo, das diversificadas atividades que demandam maior mobilidade, da não conciliação dos seus serviços públicos com os direitos privados de acesso e movimento, e da preferência de seus cidadãos quanto ao modo de viagem, roteiro, conforto e custos (DICKMAN, 1972, p.145).

No contexto metropolitano brasileiro, é necessário acrescentar que as preocupações e as atenções dadas à crise da mobilidade urbana se devem, primeiramente, a uma desorganização do sistema de mobilidade urbana, que inclui, como já falado, a falta de planejamento e de investimento nos transportes de massa. Em segundo lugar, e de maneira complementar, deve-se considerar que o abandono do sistema de mobilidade se deu no contexto de profundas transformações espaciais experimentadas pelas metrópoles, como afirmamos no item anterior. Ou seja, os problemas de mobilidade urbana se acentuam quando o Brasil também se consolida como um país metropolitano⁴. Há com isso também um aumento

nas distâncias e, conseqüentemente, nos tempos e tipos de deslocamentos diários em um ambiente de profundas desigualdades socioespaciais.

Além disso, a organização social do território, muitas vezes marcada pelos processos de segmentação territorial e segregação residencial, tem enorme relevância na compreensão dos mecanismos de reprodução das desigualdades sociais. Ribeiro, Rodrigues e Corrêa (2010) testaram em que medida a localização dos indivíduos e grupos sociais na estrutura socioespacial caracterizada por tendências à segregação residencial e à segmentação territorial impactaram na qualidade do emprego (fragilidade ocupacional) e nas possibilidades de transformar a própria oportunidade de emprego em recursos oriundos do mercado de trabalho (rendimento). Nesse trabalho, os autores analisaram o efeito das dificuldades de deslocamento, como uma representação da segmentação residencial, e constataram que ao se comparar as rendas médias de trabalhadores semelhantes em termos de escolaridade, cor, sexo e tipo de ocupação, mas residentes em áreas com fortes diferenças de mobilidade urbana, a diferença pode chegar a 22,8%. Poderíamos dizer que essa é a dimensão social central da crise da mobilidade urbana.

A trajetória histórica do crescimento das metrópoles e da consolidação do Brasil como país metropolitano está também relacionada, entre outros aspectos, ao modelo de desenvolvimento econômico brasileiro. O que implicou, inclusive, na opção por um determinado sistema de mobilidade.

Os anos 1970 representam o período de consolidação da reorganização do sistema de mobilidade nas grandes cidades brasileiras, que vinha ocorrendo desde o segundo quarto do século XX, com a substituição, primeiramente, do transporte sobre bondes para os ônibus e, depois, no que podemos chamar de uma terceira fase dessa reorganização, a consolidação do automóvel individual. Segundo Rolnik e Klintonvitz (2011, p.95), essa reorganização “foi resultado da confluência de processos econômicos, políticos e urbanísticos que viabilizaram uma transferência modal de larga escala, inundando as vias da cidade com cen-

ainda uma pressão sobre as mesmas, tendência que aponta para a constituição de um espaço urbano cada vez mais espalhado, implicando crescentes custos e problemas logísticos para a provisão de serviços públicos de infraestrutura essenciais à vida em cidade, principalmente de transporte. No caso brasileiro, uma característica importante desse processo é que boa parte das pessoas que migraram do núcleo para a periferia na segunda metade dos anos 1990 trabalhava no núcleo em 2000, sugerindo um movimento que aumenta a população residente na periferia, mas não atenua a pressão por mercado de trabalho que afeta as áreas centrais (SILVA; RODRIGUES, 2010).

⁴ Como vimos, a periferia das grandes metrópoles brasileiras tem crescido mais do que suas áreas centrais, embora exista

tenas de milhares de veículos particulares novos”. Se em décadas anteriores a posse do automóvel atendeu a um aspecto econômico-ideológico, representado pelo modelo rodoviarista, e, ao mesmo tempo, propiciou o aumento da velocidade de deslocamento da classe média, já que esse se desloca a uma velocidade bem superior à do ônibus, atualmente verifica-se o esgotamento desse modelo (ROLNIK; KLINTOVITZ, 2011, p.95).

Como resultado dessa trajetória de metropolização, crescimento das periferias e opção por um padrão de mobilidade, as dificuldades de deslocamento nas metrópoles brasileiras têm se agravado. A piora tem sido representada, sobretudo, pelo aumento no tempo das viagens.

Nas principais metrópoles brasileiras tem ocorrido um aumento no número de pessoas que levam mais tempo em seus deslocamentos diários entre casa e local de trabalho. Com isso, o tempo médio de deslocamento também tem aumentado. Esse dado vem sendo captado pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) desde 1992. A mesma variável também foi incluída no último Censo Demográfico, permitindo traçar um panorama da situação da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, pelo menos no que diz respeito ao tempo gasto nas

viagens diárias.

Utilizando esses dados, estudo recente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Econômico (IPEA) evidencia que em todas as principais regiões metropolitanas brasileiras entre 1992 e 2009 ocorreu aumento no tempo médio de deslocamento casa-trabalho (PEREIRA E SCHWANEN, 2013). Há exceções, como Curitiba e Porto Alegre, onde os tempos de deslocamento casa-trabalho têm se mantido de certa forma estáveis entre 1992 e 2009. Nesse caso é importante destacar que, segundo esse mesmo estudo, em São Paulo e Rio de Janeiro as viagens em 2009 eram quase 31% mais longas do que a média das demais RMs.

Apesar da complexidade da questão, essa informação pode ser uma proxy importante das condições de mobilidade urbana no Brasil. Observando, portanto, a mobilidade sob essa dimensão, há evidências para afirmar que ocorre uma piora nas condições de deslocamento cotidiano nas principais metrópoles brasileiras. São nessas circunstâncias, inclusive, que podemos falar em uma crise da mobilidade urbana. Essa seria uma dimensão da crise da mobilidade que estaria diretamente relacionada às condições de bem-estar individual e coletivo da população.

Essa situação de crise inclui, ainda, crescimento explosivo no número de automóveis e motocicletas

Tabela 1:
Características das principais regiões metropolitanas e da aglomeração metropolitana de Brasília (2010)

Região Metropolitana	População	N° de automóveis ¹	Taxa de motorização ²	Pessoas que levam mais de 1 hora ³	Tempo médio de deslocamento casa-trabalho
AM Brasília	3.484.689	1.157.721	33,2	18,7	39,3
Belém	2.074.299	260.564	12,6	13,5	35,2
Belo Horizonte	4.819.866	1.618.099	33,6	19,9	41,5
Campinas	2.760.423	1.209.918	43,8	8,2	30,6
Curitiba	3.181.514	1.447.616	45,5	13,9	36,0
Florianópolis	865.602	361.920	41,8	7,8	29,7
Fortaleza	3.568.310	580.527	16,3	11,8	33,8
Goiânia	2.144.613	726.721	33,9	12,5	33,5
Grande Vitória	1.665.554	440.293	26,4	14,7	36,5
Manaus	2.078.677	328.827	15,8	16,1	38,9
Porto Alegre	3.926.248	1.334.960	34,0	11,3	33,5
Recife	3.642.112	640.260	17,6	16,2	38,7
Rio de Janeiro	11.716.363	2.652.960	22,6	28,4	48,5
Salvador	3.527.067	624.661	17,7	19,4	41,5
São Paulo	19.425.653	7.881.929	40,6	28,3	48,8
15 principais regiões metropolitanas	68.880.990	21.266.976	30,9	20,8	42,0

Fonte: Censo Demográfico 2010; Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Elaboração do autor.

Notas: ¹ Número de automóveis, camionetes e camionetas.

² Número de automóveis, camionetes e camionetas para cada cem pessoas.

³ Percentual de pessoas que levam mais de 1 hora no trajeto casa-trabalho segundo o Censo Demográfico 2010.

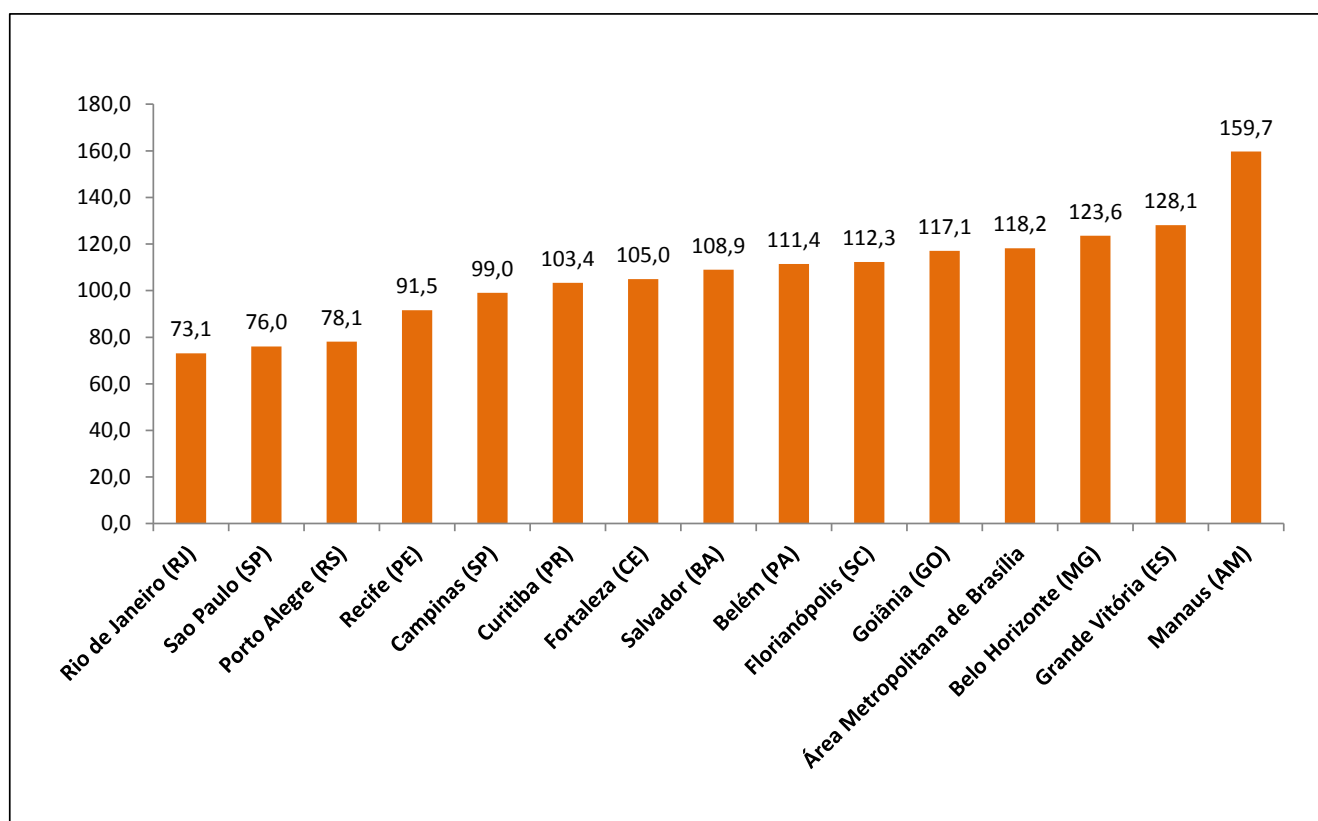


Gráfico 4:
Crescimento da frota de automóveis nas 15 principais regiões metropolitanas (2001 a 2012)

nas ruas, especialmente nas grandes cidades. O ritmo de crescimento dos carros supera o da população nas 15 principais regiões metropolitanas brasileiras. Entre 2001 e 2012, houve um aumento de mais de 11,4 milhões de automóveis, aproximadamente 90,2%.

Apesar de apresentar crescimento relativo menor do que as médias nacional e metropolitana, o Rio de Janeiro registrou um aumento absoluto considerável no número de automóveis desde 2001. A frota da metrópole fluminense cresceu 73,1% ou mais de 1,2 milhão de automóveis em termos absolutos. Além disso, ao contrário da maioria das regiões metropolitanas, no Rio de Janeiro, as variações anuais continuam crescentes desde 2003. Isso significa que, apesar de ser a região que menos cresce, é uma das poucas que mantém uma tendência ascendente no ritmo de crescimento.

No Brasil, além do aumento expressivo no número de automóveis, ocorreu também um aumento no número de motocicletas, que pelo seu preço e pelas vantagens que seu usuário encontra no tráfego diário, passaram a ser a alternativa para muitas pessoas⁵.

No Rio de Janeiro, entre 2001 e 2012, a frota de

⁵ Não se pode ignorar que o aumento no número de automóveis se dá em uma conjuntura econômica favorável, com o barateamento de bens importados, uma recuperação econômica do país, uma maior distribuição de renda e, sobretudo, uma série de incentivos fiscais por parte do governo brasileiro à indústria automobilística, o que reduziu consideravelmente o preço final dos automóveis.

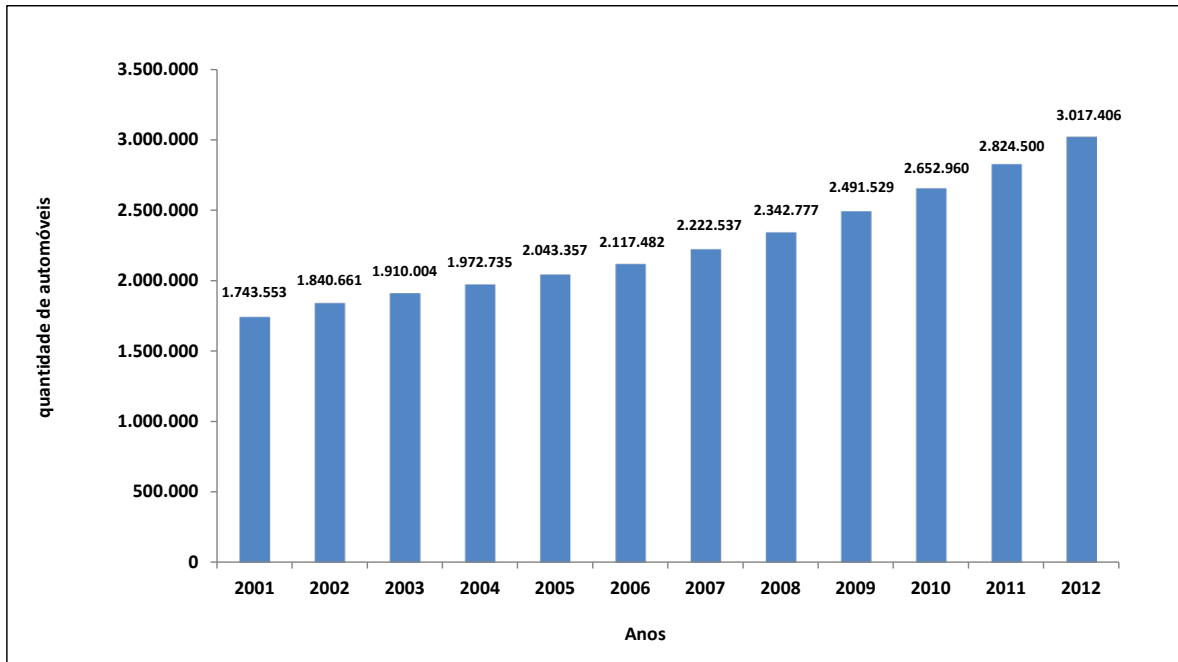
motocicletas multiplicou-se por quatro, passando de pouco mais de 98 mil para 472,5 mil. O crescimento relativo é, inclusive, maior que as médias nacional e metropolitana. O aumento absoluto de aproximadamente 374 mil motocicletas correspondeu a um acréscimo relativo de 381,2%.

Paradoxalmente, apesar da crescente motorização, têm ocorrido aumentos significativos nos congestionamentos e com isso no número de pessoas que levam mais tempo no trajeto entre seus locais de residência, como vimos. Reforça-se, portanto, que o automóvel não é de fato a solução para os problemas metropolitanos de mobilidade. O crescimento dessa motorização, na verdade, tem apresentado resultados negativos para a saúde e o bem-estar da população. Houve, no Brasil, nos últimos anos, um crescimento no número de acidentes de trânsito, principalmente aqueles envolvendo motociclistas, inclusive com vítimas fatais e aumento da poluição.

As tendências nacionais nos últimos anos, segundo aponta o Mapa da Violência 2012 (Waiselfisz, 2012) estão marcadas pela queda na mortalidade de pedestres; pela manutenção das taxas de ocupantes de automóveis; por um incremento leve nas mortes de ciclistas e violento aumento na letalidade de motociclistas.

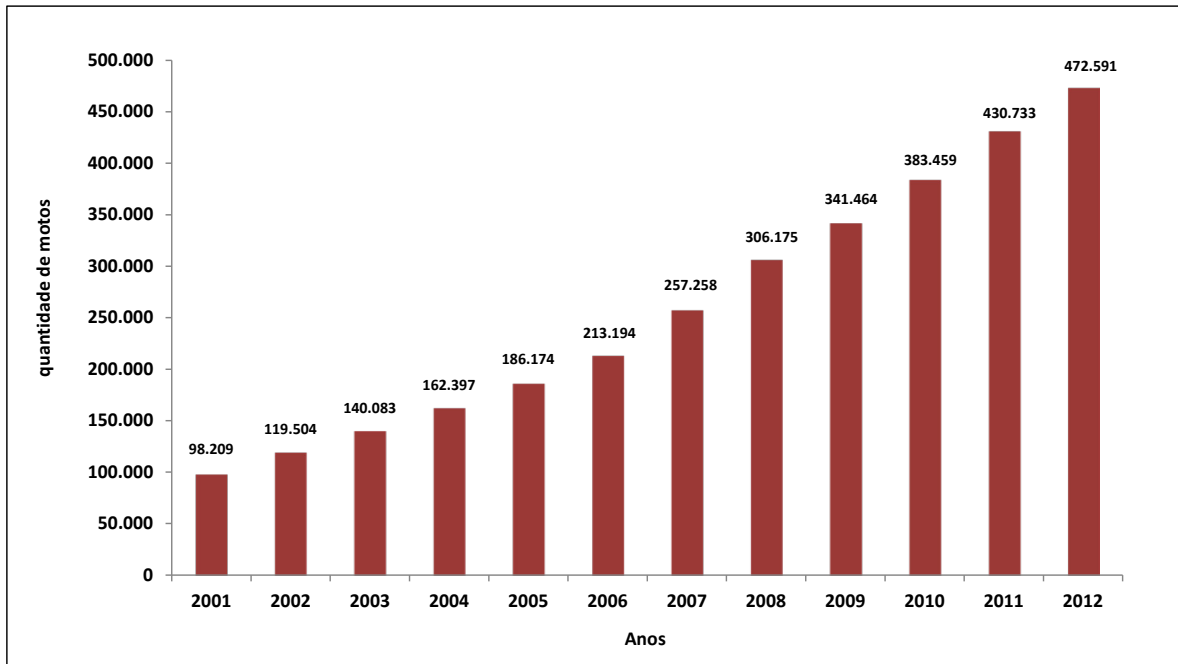
Segundo Vasconcellos (2008, p. 131), a motocicleta é um veículo que tem vantagens individuais na forma de custo de operação e facilidade de estacionamento. No entanto, a vulnerabilidade e a maior

Gráfico 5:
Frota de
automóveis,
Região
Metropolitana do
Rio de Janeiro
(2001 a 2012)



Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrópoles a partir do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

Gráfico 6: Frota de motos - Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2001 a 2012)



Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrópoles a partir do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

ocorrência de acidentes com motociclistas é a grande desvantagem social do uso da motocicleta como modo de transporte (VASCONCELLOS, 2008)⁶.

Na metrópole do Rio de Janeiro, enquanto os governantes prometem à população uma “revolução nos transportes”⁷, o serviço de transporte público coletivo

oferecido atualmente se configura como caro, precário e insuficiente para a demanda existente. Nesse contexto, para uma parte da população a solução foi adquirir um automóvel ou uma motocicleta mesmo que isso representasse um maior endividamento das famílias ou a renúncia de algum outro tipo de bem econômico.

Mas para a grande parte o transporte público ineficiente continua sendo a única opção de deslocamento em um espaço urbano onde o mercado de trabalho se organiza cada vez mais na escala metropolitana, exigindo assim grandes deslocamentos em longas distâncias, muitas vezes transpondo os limites municipais. É importante ressaltar que a posse

⁶ O número de fatalidades no trânsito com usuários de motocicleta aumentou de 725 em 1996 para 6.970 em 2006 (VASCONCELLOS, 2008).

⁷ Como informa matéria de website oficial: “BRT Transoeste dá início à revolução no sistema de transportes do Rio”. Disponível em: <http://www.rio2016.com/noticias/noticias/brt-transoeste-da-inicio-a-revolucao-no-sistema-de-transportes-do-rio>. Acessado em 16/06/2013.

de automóvel continua concentrada nas áreas onde residem as classes mais altas de renda; ou seja, justamente nas áreas mais bem servidas pelo sistema de transporte público. Em grande parte da periferia metropolitana a posse de pelo menos um automóvel no domicílio não chega a 35%. Enquanto em outras (áreas da Zonal Sul da cidade), o percentual de domicílios nos quais há a posse de pelo menos um automóvel é mais de 75%⁸ (Segundo informações do Censo Demográfico 2010).

Diante do discurso da modernização, de ampliação e de toda a propaganda que agora impera em torno do futuro dos transportes na cidade, convém questionar se o Rio de Janeiro – levando em consideração o contexto descrito acima – estaria de fato prestes a experimentar uma revolução nos sistema de mobilidade urbana. De maneira mais específica, questiona-se se os tipos de modais de transporte implantados e suas localizações correspondem às reais necessidades de deslocamento da população.

Ao mesmo tempo é preciso interrogar se os projetos e ações na área da mobilidade urbana para os megaeventos têm (ou cobrem) a dimensão metropolitana do espaço urbano carioca.

RIO, CIDADE OLÍMPICA: DA DECADÊNCIA ECONÔMICA À EUFORIA DOS MEGAEVENTOS

A metrópole do Rio de Janeiro a partir dos anos 80 passou por uma estagnação econômica, o que refletiu na diminuição no ritmo do crescimento demográfico, na dinâmica do mercado de trabalho e nas condições sociais. A principal consequência econômica dessa situação foi sua perda de importância no território dinâmico em constituição no sudeste do país, onde se acumularam, durante os anos 1990 e 2000, os indicadores positivos da reestruturação produtiva impulsionada por uma trajetória de inserção do Brasil na globalização liberal (DINIZ, 1993; SILVA, 2012). Em termos sociais, houve uma piora nas condições de acesso à renda, à moradia adequada e aos serviços urbanos essenciais (LAGO, 2010). Entre esses serviços estão também os relacionados ao transporte de passageiros.

Apesar desse cenário – acrescentado da migração do setor financeiro para São Paulo e a diminuição do fluxo turístico - no final dos anos 1990 a econômica da cidade e do estado do Rio de Janeiro já dava sinais

de recuperação, na visão de determinados autores (URANI, et al., 2004). Nesse momento, o estado do Rio de Janeiro passou a apresentar maior dinamismo econômico, principalmente se comparado à década anterior (SILVA, 2012). A inversão da tendência de perda econômica do estado do Rio de Janeiro foi impulsionada fundamentalmente pela expansão da produção extrativa mineral, em especial a extração de petróleo, mas que se concentra fora da metrópole. Apenas nos anos mais recentes a metrópole apresenta esses sinais de recuperação. De 2008 para 2009 a metrópole experimentou um crescimento na participação do PIB estadual. Essa participação chegou a ser de 78,6% em 1999, caiu até 65,3% em 2008, e, agora, indicando a tendência de recuperação da economia metropolitana, atingiu 72%⁹.

Nesses últimos anos, tanto o estado do Rio de Janeiro, como a metrópole, passou a ser alvo de inúmeros investimentos nas áreas de siderurgia, portuária, indústria naval e petroquímica. Segundo Osório (s.d.), as expectativas, quanto à realização desses investimentos é razão pela qual, após décadas de uma evolução qualitativamente diferente das demais regiões brasileiras, o Rio de Janeiro começou a se aproximar da trajetória de crescimento nacional.

Esses possíveis sinais de recuperação são simultâneos, em um primeiro momento, ao anúncio e, em um segundo, aos preparativos da cidade do Rio de Janeiro como sede da Copa do Mundo de Futebol e dos Jogos Olímpicos de 2016¹⁰. Para alguns autores, a realização desses eventos é a oportunidade que a cidade do Rio de Janeiro tem para reverter definitivamente a tendência de decadência econômica. Para Urani (2009) a organização de grandes eventos internacionais, incluídos na chamada indústria do turismo, juntamente à indústria siderúrgica, petroquímica e naval, completaria o “revocacionamento” econômico do Rio de Janeiro.

De fato, as atividades turísticas têm adquirido importância e peso econômico ao longo das últimas décadas, especialmente em países em desenvolvimento, os quais, segundo Omena (2011), recorrem a essa atividade em busca de melhorias sociais e econômicas. Assim,

⁹ Há, porém, abordagens que contestam absolutamente a ideia de uma “inflexão econômica positiva” no Estado do Rio de Janeiro. Sobral (2013), por exemplo, afirma que o elevado dinamismo da indústria extrativa mineral contrasta com um “quadro de semiestagnação da indústria de transformação”. Há, para este autor, indícios, na verdade, de uma “desindustrialização relativa”.

¹⁰ Em 2007, a cidade do Rio de Janeiro já havia sediado os Jogos Pan-americanos.

⁸ RODRIGUES, J. M. Urban Mobility in Olympic City: a transportation revolution? Revista Território. Milão: Politecnico de Milano, 2012.

“a atração de eventos de porte internacional, sobretudo os megaeventos esportivos, tem sido declarada por empresários, planejadores e governantes como uma forma de dinamizar a economia local em grandes cidades e de se tentar resolver graves problemas relacionados às desigualdades sociais e aos efeitos de sobrecarga física sentidos nas diversas metrópoles globais” (OMENA, 2011).

Além disso, há um “investimento discursivo” dos atores envolvidos na promoção dos megaeventos no sentido de enaltecer essa “vocalização da cidade” para esse tipo de empreendimento como aponta autores que vêm investigando esses megaeventos desde o Pan de 2007 (SÁNCHEZ et al., 2012). Nas palavras desses mesmos autores, existe uma evidente “naturalização de uma construção que é simbólica”.

No caso do Rio de Janeiro, a candidatura e a escolha da cidade como sede dos Jogos Olímpicos também é resultado de uma trajetória ao longo da qual uma nova concepção de cidade e de planejamento urbano se impõe ao lado de novas articulações políticas locais (VAINER, 2009). Isso quer dizer que o desejo que agora se realiza não é obra do acaso, como chama a atenção Vainer (2009), muito menos é resultado de uma dinâmica econômica virtuosa ou de uma onda de otimismo global. Afinal, a fase do Rio de Janeiro como “Cidade Olímpica” - justamente quando a economia local dá sinais de recuperação - também coincidem com a crise financeira mundial.

Nesse sentido, é preciso considerar que as cidades brasileiras estariam sendo incluídas nos circuitos mundiais que buscam novas fronteiras de expansão da acumulação, diante da permanente crise do capitalismo financeirizado (RIBEIRO e SANTOS, 2010). O Brasil conteria importantes “ativos urbanos passíveis de serem espoliados e integrados aos circuitos de valorização financeira internacionalizados” (RIBEIRO e SANTOS, 2013, p. 24)

Por este motivo, pode-se observar nas cidades brasileiras um novo ciclo de mercantilização que combina a conhecida acumulação urbana baseada na ação do capital mercantil local com os novos circuitos de capital internacionalizados que vêm transformando as cidades em commodities (RIBEIRO e SANTOS, 2013, p. 24).

Essa inserção, por sua vez é caracterizada também pela competição interurbana, marketing de cidades, favores e benefícios aos capitais globais, parcerias público-privadas, gestão empresarial e empresariamento urbano (VAINER, 2009). Somam-se a isso, então, os megaeventos esportivos e os grandes projetos urbanos envolvidos na sua realização. Por outro

lado, é preciso considerar que “apesar do marketing desenvolvido e da campanha de formação de consensos políticos, a recepção desses dois megaeventos no Brasil entre 2014 e 2016 ainda não foi amplamente debatida, suscitando muitas dúvidas quanto aos reais benefícios e custos decorrentes da realização desses eventos em uma rede de metrópoles marcada por elevados níveis de desigualdade” (OMENA, 2011).

No caso da mobilidade urbana, questiona-se, em primeiro lugar, se os grandes projetos previstos para a realização da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 seriam as soluções definitivas para os graves problemas com os quais se defrontam diariamente os mais de 11 milhões de moradores da metrópole do Rio de Janeiro.

MEGAEVENTOS E MOBILIDADE URBANA: REVOLUÇÃO NOS TRANSPORTES NA “CIDADE OLÍMPICA DO RIO DE JANEIRO”?

Com a chegada dos megaeventos, o Rio de Janeiro vive uma onda de otimismo não só na economia, mas também sobre novas perspectivas da mobilidade urbana, que se tornaria mais “eficiente, segura, confortável e sustentável”, de acordo com o discurso oficial. Assim como outras cidades brasileiras, a metrópole do Rio de Janeiro está prestes a receber o maior volume de recursos de sua história para investir em políticas de mobilidade.

Os recursos previstos para mobilidade urbana nas 12 cidades-sedes representam mais da metade do total de investimentos previstos para a Copa do Mundo. Por si só, tais investimentos expressam o impacto das intervenções vinculadas a esse megaevento sobre a estrutura e a dinâmica urbana nessas localidades. Além dos impactos sobre a estrutura e a configuração socioespacial das cidades, as ações e projetos já vêm impactando sobre as questões que envolvem o direito à moradia adequada/habitação¹¹.

No Rio de Janeiro, como foi mencionado acima, o poder público tem denominado de “revolução dos

¹¹ Das 12 cidades-sede, 10 projetam realizar desapropriações e remoções em decorrência das obras para implantação dos BRTs (as demais intervenções não explicitam se demandarão ações de realocação). No site www.portaltransparencia.gov.br/copa2014, o governo federal disponibiliza os dados solicitados aos estados e municípios, referentes à previsão de gastos em desapropriações para a implantação dos BRTs. Quase 1 bilhão e meio de reais é o montante que se pretende gastar com desapropriações de imóveis residenciais e comerciais para a realização de obras voltadas à melhoria da mobilidade urbana através de BRTs e de vias expressas para ônibus.

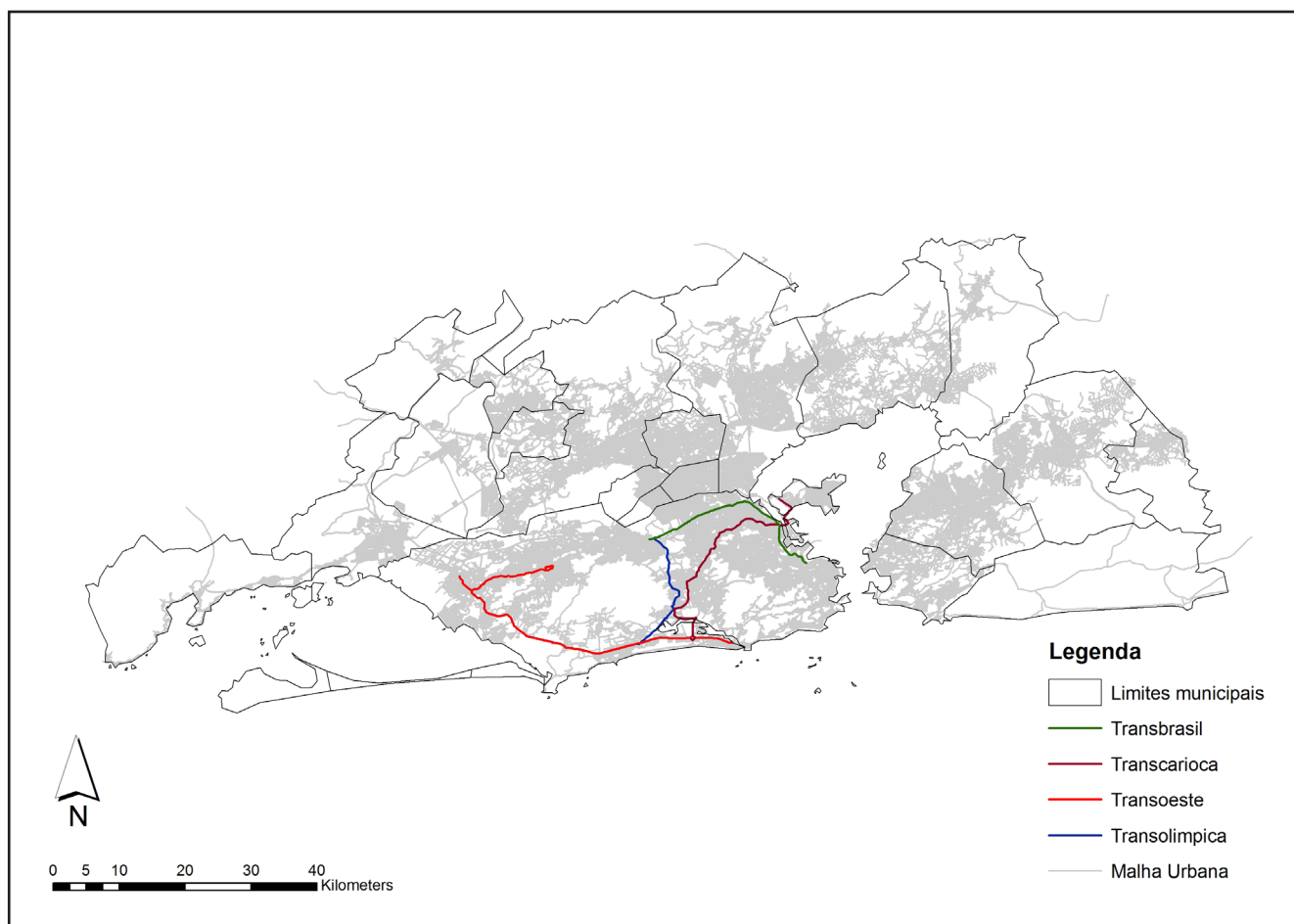


Figura 1:
Linhas de BRT

transportes¹² essas ações e intervenções no campo da mobilidade. Na cidade, estão previstas a construção de sistemas de Bus Rapid Transit (BRT), o alongamento da Linha 1 do Metrô, a implantação de Bus Rapid System (BRS) e a construção de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na área do porto. Algumas delas já estão operando, como é o caso da linha “Transoeste”, um sistema BRT que ligará a região da Barra da Tijuca a bairros da Zona Oeste da cidade¹³.

Ao observar apenas o volume de recursos monetários empenhados nas ações e projetos no campo da mobilidade urbana encontramos um forte argumento para apostar no sucesso das intervenções previstas no contexto dos megaeventos esportivos. Por outro lado, mesmo diante de visões exageradamente positivas quanto aos benefícios da realização dos megaeventos (URANI, 2009) o cenário que se desenha para o futuro não pode ser considerado tão positivo assim, principalmente no que diz respeito às expectativas de

superação das desigualdades socioespaciais presentes no espaço metropolitano¹⁴.

É preciso lembrar, neste contexto, que essas desigualdades são decorrentes do grande poder de concentração de investimentos no município-núcleo (Ribeiro, 2000). Como no caso de muitas metrópoles da América do Sul, ao contrário das metrópoles norte-americanas, as áreas centrais têm um valor simbólico importante principalmente por ser nessas áreas onde se concentram historicamente as funções de direção e de residência das classes dominantes, além da quantidade maior de postos de trabalho e serviços especializados. Com isso, essas áreas centrais tendem a adquirir valores monetário e simbólico ainda maiores (ABREU, 2010). “Para isso contribuem tanto a

¹² Ver nota de rodapé número 7.

¹³ A linha do BRT Transoeste já está operando com 57 estações ao longo do trajeto que liga o bairro da Barra da Tijuca (onde estará localizada a maioria das instalações olímpicas) ao extremo da Zona Oeste da cidade

¹⁴ No caso da África do Sul, que sediou a Copa do Mundo de Futebol de 2010, o sistema de transporte público chegou a ser ampliado e modernizado, aumentando sua capacidade. No entanto, com apontam Steinbrink, Haferburg e Ley (2011), o foco restrito no evento e em metas econômicas de curto prazo, limitaram as possibilidades de superação da estrutura urbana extremamente fragmentada causada pelo apartheid. Há, portanto, claro limite no chamado legado social dos jogos. O poder de transformação das intervenções urbanas não corresponde ao prometido nos discursos oficiais.

inexistência de um bom sistema de transportes, como a oferta restrita de serviços públicos, que fazem com que a população abastada resida em áreas densamente povoadas (como é o caso do Rio) e não em subúrbios bucólicos”, como ocorre em outros países (ABREU, 2010). Ou seja, uma característica da formação urbana da região metropolitana do Rio de Janeiro, sempre foi uma pressão pela ocupação das áreas centrais.

A distribuição territorial dos investimentos previstos em mobilidade no contexto dos megaeventos parece reproduzir essa mesma lógica de organização do espaço. Com as informações divulgadas até o momento, não há elementos que nos permitiria aferir que os enormes investimentos em mobilidade produziram uma melhor distribuição das pessoas e dos empregos no território metropolitano.

Pelo contrário, na metrópole do Rio de Janeiro, os investimentos em transportes para a Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 estão majoritariamente concentrados territorialmente. Tomemos como exemplo a implantação dos sistemas de BRT's. Primeiramente, há uma forte concentração no município do Rio de Janeiro, lembrando que a região metropolitana tem 20 municípios. E, em segundo lugar, há uma desigualdade na distribuição desses investimentos no interior do município do Rio de Janeiro, com uma concentração maciça na Zona Sul e na Barra da Tijuca.

Ao mesmo tempo, é preciso considerar que as soluções para problemas das grandes cidades também não poderão ser solucionados no âmbito das esferas municipais, pois são questões de natureza metropolitana, inclusive no caso dos megaeventos. No caso da metrópole do Rio de Janeiro, a circulação diária da população envolve grande volume de viagens não só no extenso território do município do Rio, mas também entre os vinte municípios metropolitanos.

Ao observar as estratégias territoriais de instalação dos grandes projetos de mobilidade, a chamada “revolução nos transportes” propagandeada pelo Poder Público no contexto dos megaeventos, no Rio de Janeiro, não parece ser a solução para a crise da mobilidade. Tais estratégias parecem desconsiderar a maioria dos problemas decorrentes das enormes dificuldades de deslocamento diário das pessoas para trabalhar em um mercado de trabalho cada vez mais organizado na escala metropolitana.

No caso do Rio de Janeiro – uma metrópole de 12 milhões de habitantes – a crise da mobilidade não será superada com investimentos territorialmente concentrados, como são os casos dos projetos e ações no campo de mobilidade para os megaeventos.

É preciso acrescentar que no contexto das intervenções no sistema de mobilidade para a Copa de

2014 e Jogos Olímpicos de 2016 não há conhecimento sobre a existência de nenhum plano integrado que considere o Rio de Janeiro como “cidade metropolitana”, sendo que o último Plano Diretor de Transporte Urbano da região metropolitana é de 2003, e não está sendo utilizado para planejar as atuais intervenções. Assim, como lembra Abreu, (2010) a oportunidade de superar o desafio de planejar e financiar infraestruturas na escala metropolitana pode estar sendo desperdiçada em razão da concentração territorial das intervenções e da insistência no modelo rodoviário, reproduzindo práticas políticas concentradoras e antidistributivas, que tendem a acentuar as disparidades intrametropolitanas (ABREU, 2010).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo – embora seja o resultado de um trabalho em andamento – buscou-se refletir sobre as atuais condições de mobilidade urbana no Brasil e no Rio de Janeiro onde há sinais de que as ações e projetos se orientam por outras lógicas que não a priorização das reais necessidades de deslocamento da população.

Considera-se que ainda é necessário avançar na investigação sobre os impactos dos projetos de mobilidade sobre a reestruturação das cidades, que por sua vez incidem sobre a dinâmica urbana. No contexto dos megaeventos, considera-se que essa investigação deva se orientar principalmente na exploração de três hipóteses sobre essas intervenções e sua capacidade de reestruturar o espaço urbano.

Nesse sentido, em primeiro lugar, a análise dos impactos dos megaeventos no campo da mobilidade deve avaliar a possibilidade real da reprodução do modelo rodoviário, que orientou historicamente as políticas de mobilidade urbana no Brasil desde a década de 1950. Portanto, considera-se que a provisão de meios de circulação no contexto dos megaeventos favorece a reprodução e a afirmação desse modelo. Garantindo a primazia do setor automotivo (que vai desde a produção de automóveis ao setor de autopeças, por exemplo). Ou seja, nessa primeira hipótese, reforça-se a ideia de que os modelos de intervenções atendem também aos interesses de um importante setor da economia.

A segunda hipótese está relacionada diretamente à dimensão do desenvolvimento urbano. Assim, considera-se que as intervenções no campo da mobilidade urbana caminham na direção da produção, reforço, renovação e resgate de centralidades. No caso do Rio de Janeiro, testar essa hipótese é imprescindível. Os exemplos são bastante claros: Barra da Tijuca (produção de novas centralidades); Zona Sul (reforço

de uma centralidade consolidada); e, Área Central que vai do Porto à Santa Tereza (renovação e resgate de uma centralidade decadente). Assim, reforça a ideia de que essas intervenções atendem muito mais aos interesses do mercado de terras do que às reais necessidades de circulação da população.

Por último, considera-se que as estratégias territoriais adotadas não serão capazes de romper nem minimizar os efeitos da estrutura urbana fortemente segmentada da cidade metropolitana do Rio de Janeiro. Ou seja, muito por conta dos processos que tem a ver com as duas primeiras hipóteses, as intervenções não alterarão a organização do sistema de mobilidade a ponto de gerar benefícios líquidos à população. Nesse último caso, já é possível encontrar muitas indicações (ou sinais) de que o desejo de uma “Cidade Olímpica” poderá produzir uma metrópole cada vez mais desigual.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, M. A. Evolução Urbana no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2010.
- DYCKMAN, J. W. O Transporte Urbano. Em: DAVIS, Kingsley. Cidades: A Urbanização da Humanidade. Rio de Janeiro, 1972.
- DINIZ, C. C. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. Revista Nova Economia, Belo Horizonte, 1993.
- FLORENTINO, R. Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição. Revista e-metropolis, n.9. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2011.
- LAGO, L.C., A “periferia” metropolitana como lugar do trabalho: cidade-dormitório à cidade plena. Em: LAGO, L.C. Olhares sobre a Metrópole do Rio de Janeiro: Economia, Sociedade e Território. Rio de Janeiro LetraCapital/Observatório das Metrôpoles, 2010.
- MOURA, R. Configurações espaciais da metropolização Brasileira. Revista e-metropolis, n.13. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2013.
- RIBEIRO, A. A cidade do Rio de Janeiro: lembrando a jangada de pedra”, de Saramago. Em: PIQUET, R., Rio de Janeiro: perfis de uma metrópole em mutação. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2000.
- RIBEIRO, L.C., SANTOS JUNIOR, O. Desafios da questão urbana. São Paulo: Le Monde Diplomatique Brasil, 2011.
- RIBEIRO, L.C., SILVA, É.T., RODRIGUES, J.M. Esvaziamento das Metrôpoles e Festa do Interior?. Boletim Regional Urbano do IPEA, julho/2009.
- RIBEIRO, L.C., CORREA, F.S., RODRIGUES, J.M. Segregação e Segmentação Urbanas e Mercado de Trabalho: Estudo a partir da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2008.
- RODRIGUES, J.M. Expansão Territorial das Metrôpoles: população, economia e tendências. Tese de Doutorado – PROURB, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012.
- OSÓRIO, M. Trajetória e perspectivas do estado do Rio de Janeiro no cenário de mega-eventos. Rio de Janeiro, s.d. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/datacenter/ie/pdfs/seminarios/pesquisa/texto2311.pdf>
- SÁNCHEZ, F; BIENENSTEIN, G.; MASCARENHAS, G.; OLIVEIRA, A. Megaeventos e Metrôpoles. Insumos do Pan-2007 e as perspectivas para as Olimpíadas de 2016. Em: OLIVEIRA, F. L.; CARDOSO, A. L.; COSTA, H. S. M.; VAINER, C. B. Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Letra Capital: Rio de Janeiro, 2012.
- SILVA, E. T., RODRIGUES, J. M. Mobilidade residencial nas metrôpoles brasileiras: complexidade do espaço urbano. Territorios: Revista de Estudos Urbanos y Regionales. n.22. Bogotá, 2010.
- SILVA, R.D. Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012.
- SOBRAL, B. L. B. A falácia da “inflexão econômica positiva”: algumas características da desindustrialização fluminense e do “vazio produtivo” em sua periferia metropolitana. Cadernos de Desenvolvimento Fluminense. n.1. Rio de Janeiro, CEPERJ: 2013.
- STEINBRINK, M., HAFERBURG, C., LEY, A. Festivalisation and urban renewal in the Global South: socio-spatial consequences of the 2010 FIFA World Cup.
- URANI, A., FONTES, A., CHERMONT, I., ROCHA, R., 2004. Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Disponível em: www.iets.org.br/article.php?id_article=547.
- URANI, A., Salto qualitativo na retomada do desenvolvimento. Jornal dos Economistas. Rio de Janeiro: CORECON/RJ, 2009.
- VAINER, C.. Rio 2016: um jogo (Olímpico?) de cartas marcadas. Jornal dos Economistas. Rio de Janeiro: CORECON-RJ, 2009.
- VASCONCELLOS, E. A. O Custo social da motocicleta. In: Revista dos Transportes Públicos. São Paulo: ANTP, 2008.
- WASELFISZ, J. J. Mapa da Violência 2012: Acidentes de Trânsito. São Paulo: Instituto Sangari, 2012. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_transito.pdf.