



XVIII SIMPURB
Simpósio Nacional
de Geografia Urbana 2024 Niterói

**Uma agenda para
a democratização
da cidade**

3 a 7 DEZ

Universidade Federal Fluminense
Instituto de Geociências - Campus da Praia Vermelha

GT – 14: “Mobilidade, migração e espaço urbano”

Reorganização Urbana Através da Mobilidade:

O Projeto MUVI em São Gonçalo e sua Conexão com a Agenda 21

Adriely Cristine Paixão Alves
Universidade do Estado do Rio de Janeiro/FFP
Adrielycpalves@gmail.com

RESUMO: Este trabalho consiste em uma análise do projeto Mobilidade Urbana Verde Integrada, que está sendo realizado em São Gonçalo (RJ), como vetor de reorganização urbana através da mobilidade. Busca-se também articular como esse projeto atende as demandas das agendas internacionais, como a Agenda 21 que se originou na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), realizada no Rio de Janeiro em 1992.

Palavras-chave: Mobilidade, MUVI, Agenda 21.

1. INTRODUÇÃO

A pauta de cidades mais sustentáveis e inclusivas foi central na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), realizada no Rio de Janeiro em 1992. Também conhecida como a Eco-92, tal conferência foi um marco para as questões ambientais e focou em garantir um desenvolvimento socioeconômico sustentável. Como resultado, houve a criação da Agenda 21 – um plano de ação global para promover a sustentabilidade em níveis locais, nacionais e globais. A Agenda 21 estabelece princípios, metas e ações para promover a sustentabilidade global. Ela inclui capítulos e seções dedicados aos assentamentos humanos, nos quais são identificados os principais problemas ambientais urbanos, além de definir metas e ações que as cidades devem adotar para resolvê-los. (Coutinho, 2014).

Desde então, no Estado do Rio de Janeiro, projetos urbanísticos visam tornar as cidades mais acessíveis, investindo em mobilidade e arborização, especialmente em bairros cariocas e municípios da região metropolitana. A Eco-92 influenciou significativamente os projetos de urbanização sustentável no Estado do Rio de Janeiro, promovendo a criação de áreas de proteção ambiental, requalificação urbana, transporte sustentável, conscientização ambiental e fortalecimento de ONGs. Isso resultou em políticas que visam equilibrar o crescimento econômico com a preservação ambiental, como presente nas justificativas de projetos como a reestruturação da Zona Portuária do Rio (chamado de “Porto Maravilha”) e a expansão do transporte público sustentável – como a implantação do BRT na zona Oeste e Norte – na busca por estimular o uso de transporte coletivo público e por atender a demandada social por transporte nas regiões.

Neste contexto, podemos notar os projetos de cidades se aliando a esses princípios. Além do município do Rio de Janeiro, os municípios de Niterói e São Gonçalo, por exemplo, buscam esse alinhamento para desenvolverem suas políticas de intervenções e reestruturação urbana dos seus municípios. Em Niterói, no ano de 2007, o então prefeito, Godofredo Pinto, assinou o contrato para a construção do Corredor Viário da Alameda São Boaventura, que conta com arborização em toda sua extensão e se tornou a primeira via expressa para ônibus no Estado do Rio de Janeiro. A obra levou três anos para ser concluída e possui uma extensão total de seis quilômetros, abrangendo toda a Alameda São Boaventura (3,5 km), a Avenida Feliciano Sodré, a Rua Saldanha Marinho, a Rua Manuel Pacheco de Carvalho e a Praça Renascença, localizada na

confluência da Avenida Feliciano Sodré com a Avenida Jansen de Mello. Este corredor viário tem como por objetivo resolver a questão da mobilidade urbana por meio da criação de corredores exclusivos para ônibus, visando aliviar o tráfego na Alameda São Boaventura, uma vez que esta via recebe o fluxo de municípios vizinhos como Maricá, São Gonçalo e Itaboraí. (Carvalho, 2016)

Já em 2023 a Alameda de São Boaventura passou por um processo de revitalização. A obra estava prevista no projeto de Mobilidade Urbana do município. Segundo Paulo César Correia, presidente da Empresa Municipal de Moradia, Urbanização e Saneamento (Emusa), a proposta foi implementar e aprimorar a macrodrenagem para diminuir os pontos de alagamentos que existem no local, transformando-o em um ambiente acessível. Além disso, houve também a revitalização dos pontos de ônibus – importando modelos que estão na região oceânica de cidade –, a alocação subterrânea da fiação de telefone e energia, a criação de ciclovia ao longo do trajeto e a criação de espaços de lazer em diversos pontos de Alameda, promovendo a qualidade de vida de quem reside nas proximidades e de seus usuários.

No município de São Gonçalo, integrante também da região metropolitana do Rio de Janeiro, temos o projeto Mobilidade Urbana Verde Integrada, criado em 2021 e que se apresenta como um projeto de intervenção com o objetivo de melhorar a mobilidade no município – aproveitando o antigo traçado da linha férrea que cruzava a cidade.

Este trabalho tem como objetivo analisar como o MUVI está alinhado às mencionadas agendas das instituições internacionais. Sua metodologia se baseia na análise documental do projeto MUVI, articulando-a a conceitos geográficos, como resultado preliminar do trabalho de conclusão de curso em andamento.

Este artigo está organizado em três seções. Primeiro será feita uma breve contextualização do conceito de mobilidade urbana. Em seguida será o momento de apresentar o projeto Mobilidade Urbana Verde Integrada – MUVI e o contexto do município de São Gonçalo. A terceira e última seção se destina a pensar como a mobilidade é um vetor de organização da cidade.

2. UMA DISCUSSÃO BREVE SOBRE O CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA E SUA EXPRESSÃO NO ESPAÇO

Desde a década de 1950 temos um aumento significativo da população brasileira migrando do campo para cidade e aos poucos, ao longo dos anos, essa migração se intensificou. Atualmente, segundo o censo de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), 61% da população brasileira reside em cidades. Pensar e planejar a cidade sempre foi importante, mas com o crescimento acelerado e a concentração da população em grandes centros urbanos, se torna indispensável o seu planejamento.

Entende-se a cidade aqui como um *locus* de pluralidade e diversidade que convivem no mesmo espaço-tempo, marcado pelas relações entre fixos e fluxos (Santos, 2006). Nesse sentido, é impossível não pensarmos em relação à mobilidade, pois ela permite a circulação na cidade, sendo uma grande responsável pelo desenvolvimento dessa forma de aglomerado humano.

O espaço urbano é produzido e reproduzido através das práticas sociais e das relações de poder, sendo a mobilidade um elemento crucial na configuração do espaço urbano, pois define como as pessoas se deslocam e se relacionam dentro das cidades, pois define como as pessoas se deslocam e se relacionam dentro das cidades. Para Lefebvre (2001), a mobilidade está intimamente ligada à luta pelo direito à cidade, pois as desigualdades no acesso aos meios de transporte e à infraestrutura urbana refletem e reforçam as disparidades sociais.

A mobilidade, enquanto conceito e categoria de análise, nos permite compreender elementos importantes do processo de urbanização ao revelar como as pessoas se movem e se relacionam no espaço urbano. Assim, refletir sobre esse aspecto nos permite analisar e elencar alguns atores sociais que são responsáveis pela produção de determinados aspectos do espaço urbano que influenciam diretamente as vivências cotidianas e formas de se relacionar dos cidadãos.

Por meio da circulação na cidade seu desenvolvimento foi possível. Por isso, a mobilidade pode ser entendida como condicionadora e condicionante da experiência de sujeitos urbanos. Ela deve ser investigada também a partir de intencionalidades constituídas por interesses privados e públicos que, assim, permeiam a produção do território – não raro promovendo segregação e afetando negativamente a parcela mais vulnerável da população. A mobilidade, então, pode ser entendida como prática socioespacial (Barbosa, 2016), já que transcende a questão da acessibilidade aos espaços da cidade ao também ditar a participação dos seus cidadãos. Seguindo esta linha de raciocínio, concluímos que a mobilidade é um conceito que, ao ser considerado atentamente, pode auxiliar na construção de cidades mais inclusivas e sustentáveis.

3. SÃO GONÇALO (RJ) E O PROJETO MOBILIDADE URBANA VERDE INTEGRADA (MUVI)

São Gonçalo, município da região metropolitana e segundo mais populoso do Estado do Rio de Janeiro (IBGE, 2022), possui um significativo contingente de pessoas que necessitam do uso de meios de transportes públicos coletivos. A cidade, além de conter um número significativo de estabelecimentos que ofertam ampla gama de serviços, tem no bairro de Alcântara uma importante centralidade no que envolve o transporte interurbano do leste metropolitano, atendendo municípios adjacentes como Itaboraí, Maricá e Niterói.

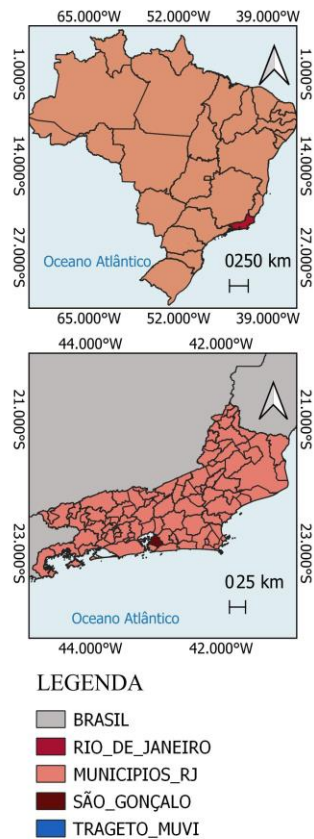
Uma vez que a mobilidade é um dos grandes desafios de cidades populosas e, ao mesmo tempo, com o avanço das preocupações com questões de preservação ambiental, podemos notar cada vez mais prefeituras investindo na melhoria da mobilidade urbana para que o cidadão experiencie a cidade de forma satisfatória, buscando alinhar sustentabilidade e crescimento econômico e ordenamento urbano.

Buscando atender a necessidade da população de ter meios de transportes eficientes e se alinhar à tendência global de incluir a sustentabilidade nas cidades, o município de São Gonçalo cria em 2021 um plano intitulado Mobilidade Verde Integrada (MUVI), cujas obras se iniciaram no ano de 2023. O MUVI inicialmente foi apresentado para a população do município como um projeto de melhoria do transporte público, implantando o serviço de *Bus Rapid System* (BRS), ou serviço rápido de ônibus, proposta de modelo semelhante aos existentes no município do Rio de Janeiro em diversos bairros, em Niterói e em outras tantas cidades do mundo¹.

Estes projetos de mobilidade se caracterizam como um corredor de ônibus sinalizado por um traçado no próprio asfalto das vias já existentes e/ou com estruturas físicas para sinalizar o espaço destinado exclusivamente a ônibus, como nos casos da Alameda São Boaventura em Niterói e do BRT no município do RJ. Em sua versão implementada em São Gonçalo, o projeto tem como objetivo criar um corredor de ônibus com subestações para a integração de um ônibus a outro. O projeto MUVI busca conectar a parte leste e noroeste da cidade utilizando o traçado já existente da antiga linha férrea que cruzava o município e se propõe, então, a reorganizar a lógica de circulação e o tecido urbano da cidade, em consequência.

O protejo MUVI pretende criar uma faixa exclusiva para ônibus do bairro de Neves – que, pela proximidade, possui uma forte conexão com o município de Niterói – até o bairro Guaxindiba – que, por sua vez, é próximo do município de Itaboraí. Com a construção de um terminal no bairro de Alcântara, ainda pretende-se criar novos pontos de ônibus e acabar com excesso de linhas de ônibus que saem ou passam por Alcântara e que só vão até o centro da cidade de São Gonçalo, como podemos ver no mapa a seguir.

¹ Para maiores informações consultar; DIAZ, Vanessa Piñeres. Estudo da implementação da política nacional de transporte de massa da Colômbia: o caso Barranquilla. 2014. 233 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014. HIDALGO, Dario; GRAFTIEAUX, Pierre. *Bus rapid transit systems in Latin America and Asia: results and difficulties in 11 cities. Transportation Research Record*, v. 2072, p. 77-88, 2008. DOI: 10.3141/2072-09. CANALES, Cristián M.; Miquel ESTRADA; LEIF THORSON; ROBUSTÉ, Francesc. *Public Transport Policies in Europe: Implementing Bus Rapid Transit Systems in Major European Cities*. 2006.



TRAÇADO DO PROJETO MUVI



(Figura 1: Mapa elaborado pela autora, 2024)

Em 2021 a Secretaria de Gestão Integrada e Projetos Especiais de São Gonçalo, responsável pelo projeto, encaminha o Ofício nº 524 / SEMGIPE ao programa do governo do Estado do Rio de Janeiro intitulado “Estado Presente” –organizado pela Secretaria de Estado das Cidades e que tem como foco incentivar ações que promovam a melhoria da mobilidade urbana, infraestrutura e reordenamento urbano. Para solicitar a verba para o projeto à secretaria, a prefeitura de São Gonçalo justifica a intervenção urbana proposta utilizando-se da recomendação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (FETRANSPOR) de que fosse priorizado o sistema BRS (*Bus Rapid Service*) nesse tipo de situação. Segundo a entidade, conforme menciona o ofício da prefeitura, esse sistema atende bem às demandas do contexto urbano brasileiro por possibilitar sua organização, ser eficiente, barato e capaz de diminuir o tempo de viagem dos passageiros.

O documento segue apresentando o projeto, informando sobre as desapropriações de imóveis que terão de ser realizadas na parte do leito ferroviário, mas

salienta que o maior número delas ocorrerá a partir do bairro de Jardim Catarina até o bairro do Gebara. Afirmam também que o projeto, com seus 13,58 km de extensão, visa ser um precursor da linha três do metrô e que, sendo assim, não anularia a implementação da esperada linha mesmo utilizando o traçado proposto para esta obra historicamente demandada pela população do Leste Fluminense.

Resumidamente, o projeto Mobilidade Verde Integrada (MUVI) segundo o documento Ofício nº 524 / SEMGIPE, anuncia como seu objetivo a melhoria da experiência do cidadão com a cidade, buscando a otimização do seu tempo de deslocamento e a racionalização das linhas de ônibus. Utilizando a mobilidade como elemento crucial para o ordenamento urbano, O MUVI instaura um corredor exclusivo sinalizado por uma linha azul em par binário para ônibus, com três segmentos – denominados BRS1, BRS2 e BRS3 – que se conectam entre si e irão operar no sistema de linhas municipais. Além disso, há também a previsão de quatro linhas intermunicipais conectadas a este sistema, implementação de ciclovia – buscando a integração dos meios de transporte –, reestruturação dos pontos de ônibus e a já mencionada construção de um novo terminal de ônibus em Alcântara.

Apesar de ser apresentado publicamente como um projeto que almeja a melhoria do transporte público em São Gonçalo, ao analisarmos seu Plano de Ação disponível no site da prefeitura de São Gonçalo, podemos notar seu impacto enquanto instrumento remodelador e produtor do espaço urbano, extrapolando o que tange apenas à dimensão da mobilidade. Neste documento, fica clara esta dimensão ampliada da intervenção não apenas pela forma que as vias pretendem ser reorganizadas, mas também pela maneira como o tecido urbano sofrerá inúmeras mudanças urbanísticas instauradas por meio de diretrizes. Isso permite refletir sobre como os projetos de mobilidade vêm acompanhados de projetos de cidade que, por sua vez, trazem consigo concepções de para quais tipos de cidadãos a cidade deve servir. Nesse e em outros sentidos, tais projetos – de mobilidade e de cidade – buscam se conectar às tendências demandadas por agendas de instituições internacionais, alinhando-se à busca por sustentabilidade e desenvolvimento socioeconômico enunciados por tais instituições como parte de suas estratégias para garantir financiamentos e investimentos.

4. COMO OS PROJETOS DE MOBILIDADE ORGANIZAM A CIDADE E SUA INTERCONECTIVIDADE COM AS AGENDAS INTERNACIONAIS

Utilizando o caso do município do Rio de Janeiro para pensarmos como a mobilidade está atrelada à estruturação urbana, podemos notar seu vínculo com a organização socioespacial da cidade e entender como a mobilidade se afirma enquanto um conjunto de práticas socioespaciais (Barbosa, 2016). Isso fica nítido ao relacionarmos o mapa de organização socioespacial da capital fluminense às suas linhas férreas, bem como ao observarmos o processo de formação dos bairros. Após a conferência Eco-92, notaram-se também modificações na estruturação da cidade, com mais áreas arborizadas, a implementação de sistemas viários almejando maior eficiência no atendimento da população – por exemplo, por meio do BRT na zona oeste e norte da cidade do Rio de Janeiro – e ainda investindo na construção de mais baias e novos pontos. Em Niterói, por sua vez, temos as intervenções na Alameda São Boaventura, onde, conforme já comentado, deu-se a instalação da primeira linha expressa de ônibus do Estado do Estado RJ e sua revitalização recentemente.

Estas obras, que em sua grande maioria são contempladas atualmente com verbas do projeto Pacto RJ – que segundo o Decreto Nº 48.782 indica que o investimento é proveniente do próprio Estado do Rio de Janeiro, mas também pode ser obtido de outras fontes de recursos, sejam elas estaduais, federais, municipais ou privadas, (Rio de Janeiro, 2023) – essas obras possuem em comum a busca por se alinhar às demandas das agendas de instituições internacionais. Apesar de serem muito parecidos, tais projetos possuem diferenças entre si. Pois, o BRT (Bus Rapid Transit) e o BRS (Bus Rapid System) diferem em infraestrutura, capacidade e custos. Para o BRT é necessário corredores exclusivos separados do tráfego, com estações especializadas, para oferecer maior eficiência e capacidade, embora seja mais caro que os sistemas de ônibus convencionais. O BRS opera em faixas exclusivas demarcadas nas ruas, sem separação física do tráfego, e utiliza paradas convencionais, resultando em menor eficiência, mas com menor custo de implementação.

A escolha entre BRT e BRS depende das necessidades de mobilidade urbana, capacidade de investimento e características do tráfego de cada área de implementação, (Brasil, 2021). Assim, as justificativas para sua existência são sempre semelhantes, profundamente ancoradas na busca por aprimoramento da mobilidade urbana na busca por cidades mais sustentáveis e funcionais. É na implementação desses projetos no plano da materialidade concreta das cidades específicas onde eles são desenvolvidos, no entanto, onde residem diferenças fundamentais.

A Agenda 21, estabelecida na Rio-92, promove o desenvolvimento sustentável, e o BRS (Bus Rapid System) se alinha a seus objetivos ao melhorar a sustentabilidade ambiental e o desenvolvimento urbano. Utilizando faixas exclusivas para ônibus, o BRS aumenta a eficiência do transporte público, reduz congestionamentos e emissões de gases de efeito estufa, contribuindo para um ambiente mais limpo e um desenvolvimento urbano mais equilibrado. Além disso, ao facilitar o acesso ao transporte público, o BRS promove a equidade social, garantindo mobilidade para todas as camadas da população. A participação comunitária na implementação do BRS assegura que o sistema atenda às necessidades locais, promovendo maior aceitação e uso eficiente. Dessa forma, o BRS não só melhora a infraestrutura urbana, mas também avança os princípios de inclusão social e sustentabilidade da Agenda 21, contribuindo para a criação de cidades mais sustentáveis e justas.

Vinte anos depois, a Rio+20 reforçou e expandiu os compromissos assumidos na ECO-92. Também realizada no Rio de Janeiro, a conferência de 2012 teve como foco a economia verde no contexto do desenvolvimento sustentável e da erradicação da pobreza. A Rio+20 enfatizou a importância de cidades sustentáveis e resilientes, destacando a necessidade de integrar práticas sustentáveis nas políticas urbanas. Documentos importantes como "O Futuro que Queremos" emergiram da conferência, reforçando a importância da sustentabilidade urbana e a inclusão social como pilares para o desenvolvimento global. O projeto Mobilidade Urbana Verde Integrada de São Gonçalo (RJ) exemplifica a aplicação local dos princípios discutidos tanto na ECO-92 quanto na Rio+20. Alinhado com as diretrizes da Agenda 21 e os compromissos da Rio+20, o projeto busca reduzir as emissões de gases de efeito estufa e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos por meio de um sistema de transporte sustentável. Isso inclui a promoção do uso de bicicletas e o aprimoramento do transporte público,

facilitando o acesso a serviços urbanos de forma inclusiva e eficiente. Assim, o projeto de São Gonçalo reflete a integração de práticas sustentáveis no planejamento urbano, em consonância com os objetivos globais estabelecidos nas conferências internacionais.

Pode-se identificar elementos da Agenda 21 nas leis brasileiras de planejamento urbano e mobilidade pode ser observada na ênfase em práticas sustentáveis e na participação comunitária. A Lei nº 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), reflete os princípios da Agenda 21 ao estabelecer diretrizes para o desenvolvimento urbano sustentável, promovendo o uso responsável dos recursos naturais e a melhoria da qualidade de vida nas cidades. A lei incentiva a inclusão social e a equidade no acesso aos serviços urbanos, priorizando a regularização fundiária e a urbanização de áreas carentes, o que está alinhado com os objetivos da Agenda 21 de reduzir a pobreza e promover o desenvolvimento sustentável.

Além disso, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) (Brasil, 2012), incorpora elementos da Agenda 21 ao promover modos de transporte mais sustentáveis, como o transporte público, bicicletas e caminhadas, em detrimento do transporte individual motorizado. Esta lei visa reduzir as emissões de gases poluentes e melhorar a eficiência energética dos sistemas de transporte, em conformidade com os objetivos de sustentabilidade ambiental da Agenda 21. A participação cidadã também é um aspecto central dessa legislação, incentivando a consulta e a participação da comunidade na formulação e implementação de políticas de mobilidade, refletindo o princípio da Agenda 21 de engajamento comunitário e governança participativa.

Seguindo essa linha de raciocínio podemos observar como o projeto Mobilidade Urbana Integrada Verde, alinha-se com as perspectivas da Agenda 21 e da Rio+20 como já dito acima, e das leis brasileiras de planejamento urbano e mobilidade ao promover um desenvolvimento urbano sustentável e uma mobilidade mais ecológica e inclusiva. Este projeto visa transformar a infraestrutura de transporte urbano de São Gonçalo para tornar a cidade mais sustentável, reduzindo o impacto ambiental e melhorando a qualidade de vida dos cidadãos.

Pois, o projeto MUVI reflete os princípios da Agenda 21 ao priorizar o uso de tecnologias e soluções de transporte que minimizem a emissão de poluentes e o consumo de recursos naturais. A implementação de sistemas de transporte público eficientes, corredores exclusivos para ônibus, e a promoção do transporte não

motorizado, como a construção de ciclovias e reestruturação das calçadas, são exemplos de como o projeto contribui para a redução da pegada ecológica das cidades, se alinhado assim com os objetivos de sustentabilidade ambiental da Agenda 21.

Além disso, o projeto se alinha com o Estatuto da Cidade e a Política Nacional de Mobilidade Urbana ao fomentar uma abordagem integrada e participativa no planejamento urbano. A inclusão de soluções de mobilidade verde que consideram a equidade social e o acesso universal ao transporte, bem como a participação da comunidade no planejamento e na implementação das iniciativas, são práticas que atendem aos princípios de inclusão e justiça social presentes nessas leis. Mobilidade Urbana Verde Integrada promove um desenvolvimento urbano mais inclusivo e sustentável, refletindo a visão e os objetivos da Agenda 21 e das políticas nacionais de mobilidade.

O avanço técnico - científico - informacional a partir dos anos de 1960 atrelado ao avanço do neoliberalismo, fomentou a preocupação sobre o aquecimento global, sendo a ECO-92 o marco mais expressivo desta preocupação que intensificou o pensamento sobre desenvolvimento socioeconômico sustentável como já expressado neste texto. Sendo assim podemos entender a Agenda 21 como um instrumento que produz novas materialidades no espaço urbano, mudando assim a espacialização das cidades.

Utilizando a mobilidade como práticas socioespaciais que estruturam e reestruturam o espaço urbano, criando uma homogeneidade desejada, por buscarem estar conectadas a lógicas globais de produção do espaço urbano como já argumentado acima, e uma heterogeneidade que é marcada pela singularidade de cada cidade. A produção do espaço urbano reside na intencionalidade de seus agentes que organizam e promovem e delimitam a circulação no espaço e por quais meios isso será feito. Sendo assim, o MUVI para além de atender aspectos do que se espera de reestruturação das cidades na lógica atual de produção do espaço urbano, delimita e reescreve a vivência dos cidadãos de São Gonçalo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou analisar como o projeto Mobilidade Urbana Verde Integrada está relacionado à lógica de agendas internacionais, para isto se julgou necessário um breve debate sobre o conceito que também pode ser entendido como categoria de análise a mobilidade. Não se esgota aqui as reflexões sobre a questão da escolha dos BRS como melhor solução para a demanda das cidades brasileiras, tendo em vista os grandes grupos responsáveis por empresas de ônibus e suas alianças políticas. O MUVI como objeto de estudo permite fazer análises dos mais diferentes vieses como, metropolização, mobilidade, e os demais conceitos que são importantes para compreender a produção do espaço urbano.

6. REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 1988.

BARBOSA, J. L. **O significado da mobilidade na construção democrática da cidade**. In: Renato Balbim,; Cleandro Krause; Clarice Cunha Linke. (Org.). Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. 1ed. Brasília: IPEA, 2016, v. 1, p. 43-56.

BRASIL, (2001). **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Estatuto da Cidade. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 02 ago. 2024.

_____. (2012). **Lei no 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 01 ago. 2024.

_____. Ministério das Cidades. **Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana**. Qualificação do Sistema de Transporte Público Coletivo por Ônibus no Brasil. Brasília: Ministério das Cidades, [2021]. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/CTRSTPCOFinal_Diagramado_compressed.pdf>. Acesso: 01 ago. 2024.

- CANALES, Cristián M.; Miquel ESTRADA; LEIF THORSON; ROBUSTÉ, Francesc. **Public Transport Policies in Europe: Implementing Bus Rapid Transit Systems in Major European Cities.** 2006. Disponível em: <<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/15615/2443737.pdf;sequence=1>>. Acesso: 05 jul. 2024.
- CARDOSO, Adauto Lucio; LOOYE, Johanna. **A questão urbana na Rio 92.** Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR. 1996. 17p.: 30cm. Série Estudos e Debates: n. 15
- CARVALHO, Ana Raquel de Sousa. **Produção e apropriação do espaço no município de Niterói: um olhar a partir da mobilidade urbana e do cotidiano.** 2016. 147f. Niterói (RJ). Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal Fluminense, 2016.
- COUTINHO, M. DA SILVA, Rache. **Avanços e retrocessos na agenda ambiental do urbanismo carioca, 1997-2014.** In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 3. 2014. São Paulo.
- DIAZ, Vanessa Piñeres. **Estudo da implementação da política nacional de transporte de massa da Colômbia: o caso Barranquilla.** 2014. 233 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: < <https://www.bdt.d.uerj.br:8443/handle/1/14939>>. Acesso: 19 jul. 2024.
- GONÇALO, Prefeitura de São. **Formalização de demanda ao Programa Estado Presente - BRS e Ciclovia. Ofício nº 524 /SEMGIFE/2021.**São Gonçalo: Secretaria Municipal de Gestão e Projetos Especiais, [2021]. Disponível em: <https://sei.rj.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?d=qBlq_KF4_2fdKMgucKGw2SOOsdRDgKOTtYkpTOQj1KTozKrSxvzca6TanzD-7cbXtg28EmQhbTgbRfquL1irt_f6Y0cQn0u1Yv2pU4MkV2NVntIQZFK5ip2bkYmjt7>. Acesso: 15 jun. 2024.
- _____. Prefeitura de São. **Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade do Município de São Gonçalo/ RJ.** São Gonçalo; Secretaria Municipal de Gestão e Projetos Especiais, [2023]. Disponível em: <<https://www.pmsg.rj.gov.br/planmob/arquivos/planmob-plano-de-acao.pdf>>. Acesso: 31 jun. 2024
- HIDALGO, Dario; GRAFTIEAUX, Pierre. **Bus rapid transit systems in Latin America and Asia: results and difficulties in 11 cities.** *Transportation Research Record*, v. 2072, p. 77-88, 2008. DOI: 10.3141/2072-09. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/245562965_Bus_Rapid_Transit_Systems_in_Latin_America_and_Asia_Results_and_Difficulties_in_11_Cities>. Acesso: 30 jul. 2024

IBGE, **Brasil, Rio de Janeiro. São Gonçalo.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/sao-goncalo/panorama>> Acesso: 16 jun.2024

JANEIRO, Estado do Rio de. **Decreto Nº 48.782 de 31 de outubro de 2023.** Atualiza o Programa Governo Presente nas Cidades e dá outras providências. Rio de Janeiro: Governador do Estado do Rio de Janeiro, [2023]. Disponível em: <<https://leisestaduais.com.br/rj/decreto-n-48782-2023-rio-de-janeiro-atualiza-o-programa-governo-presente-nas-cidades-e-da-outras-providencias>>. Acesso: 20 jun.2024.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001

_____. Henri. **A produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006

MAPA. **Traçado do Projeto MUVI.** [Elaborado pelo autor]. São Gonçalo: Autor, 2024
NITERÓI, Prefeitura de. **Prefeitura de Niterói anuncia ordem de início das obras da Alameda.** Niterói; Empresa Municipal de Moradia, Urbanização e Saneamento, [2023]. Disponível em: <<https://niteroi.rj.gov.br/2023/01/11/prefeitura-de-niteroi-anuncia-ordem-de-inicio-das-obras-da-alameda/>> Acesso: 10 jun.2024

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** São Paulo: Edusp, 2004.

_____. Milton. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Edusp, 2005.

_____. Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.