

MOBILIDADE URBANA E DOMINÂNCIA VIÁRIA EM CIDADES MÉDIAS: INFLUÊNCIAS DO COMPERJ E AMRJ EM MARICÁ-RJ-BRASIL¹

Rita Rocha²
Regina Bienenstein³
Washington Luiz Cardoso Siqueira⁴

Resumo

O trabalho tem por objetivo refletir sobre a mobilidade urbana e permanência ou transformação da dominância viária em cidades médias sob impacto de grandes projetos. O objeto de estudo é a região do Leste Fluminense do Estado do Rio de Janeiro onde está sendo implantado o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Comperj e o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro – AMRJ, Brasil, tomando o caso específico do município de Maricá. A análise é desenvolvida considerando que vias de ligação funcionam como vetores de crescimento de cidades. Neste sentido as perspectivas de urbanização e uso do solo, influenciadas pela nova dinâmica urbana imposta pelo Comperj e AMRJ, podem modificar o eixo viário principal de Maricá, atualmente representado pela rodovia estadual RJ-106 no sentido leste-oeste. O estudo apresenta reflexões sobre as reconfigurações observadas desde a escala regional (Conleste) até o espaço intra-urbano em questão.

¹ O presente artigo é parte integrante da pesquisa desenvolvida pela primeira autora para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo cuja dissertação possui o seguinte título: “Impactos do Comperj sobre a região do Leste Fluminense: análise do processo de expansão urbana da cidade média de Maricá”.

² Arquiteta Urbanista, gestora pública, Superintendente de Habitação da Prefeitura Municipal de Maricá, aluna do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense-PPGAU/UFF - Rua Passos da Pátria, 156 - Bloco D - sala 541 Cep: 24210-240, Niterói – Rio de Janeiro – Brasil, Email: ritadecassia3@yahoo.com.br.

³ Doutora em Arquitetura e Urbanismo; Universidade Federal Fluminense; Professora Titular do Curso de Arquitetura e Urbanismo e do PPGAU/UFF; Coordenadora do Núcleo de Estudos e Projetos Habitacionais e Urbanos / NEPHU-UFF, E-mail: bienenstein1@gmail.com; Tel: (21) 8898-4024; Fax: (21) 2629-2471; Endereço: Rua Gavião Peixoto, n. 343, apt. 2106, Icaraí, Niterói, RJ, CEP 24.230-093.

⁴ Cientista Social formado pela Universidade Federal Fluminense, gestor público, Prefeito do Município de Maricá-Prefeitura de Maricá, Rua Alvares de Castro, nº 346 - Centro - Maricá – Rio de Janeiro – Brasil, CEP: 24900-000 - Tel.: (21) 2637-8452 / 2637-2052; Email: washingtonquaqua@hotmail.com

Palavras- Chave: Cidades Médias; Grandes Projetos; Mobilidade Urbana; Maricá-RJ-Brasil; Comperj; Arco Metropolitano do Rio de Janeiro-AMRJ.

Abstract

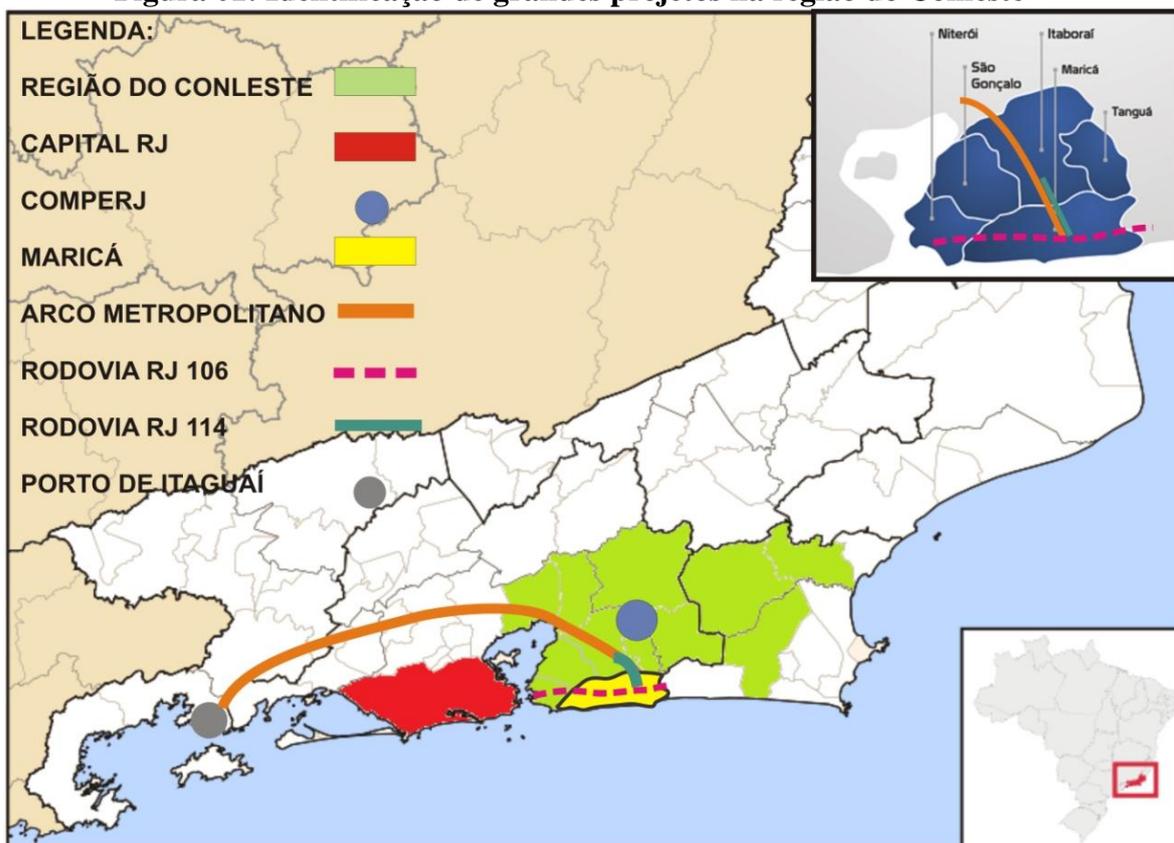
This work aims to reflect about urban mobility and the permanence or transformation of road dominance in medium cities under the impact of large projects. The object of study is the East Fluminense State of Rio de Janeiro, Brazil, specifically Maricá city, where is being deployed the Petrochemical Complex of Rio de Janeiro - Comperj and the Metropolitan Ring Road from Rio de Janeiro - AMRJ. The analysis is developed considering that lines connecting are the vector function as indicators of growth of cities. In this regard the prospects of urbanization and land use, influenced by the new urban dynamics imposed by Comperj and AMRJ can modify the main Maricá's axis currently represented by the RJ-106 from east to west. The study get reflections from the reconfigurations observed from the regional scale (Conleste) to the intra-urban space in question.

Keywords: Cities Medium, Large Projects, urban mobility, Marica-RJ-Brazil, Comperj, Rio de Janeiro's Metropolitan Ring .

Introdução

O trabalho tem por objetivo refletir sobre a mobilidade urbana e permanência ou transformação da dominância viária em cidades médias sob influência de grandes projetos de impacto regional. Metodologicamente, toma-se como estudo de caso a Região do Leste Fluminense do Estado do Rio de Janeiro, Brasil (municípios em destaque na Figura 01), onde está sendo implantado o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Comperj e o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro – AMRJ, indicados na figura 01, com ênfase no município de Maricá. Dentro da temática de redes, dinâmica urbana e mobilidade, verifica-se a natureza da relação existente entre o espaço intra-urbano e os movimentos que ocorrem na escala regional por meio da abordagem específica de eixos viários dominantes da cidade média citada.

Figura 01: Identificação de grandes projetos na região do Conleste



Fonte: Elaboração do autor.

Nesse sentido, promove-se o diálogo com autores que fornecem aportes teórico-conceituais sobre cidades médias, o modelo de expansão urbana_urban sprawl e grandes projetos/intervenções urbanas. A pesquisa bibliográfica utiliza como fonte de dados o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Fundação CEPERJ, Universidade Federal Fluminense- UFF, ONU – Habitat, Conleste e o acervo administrativo da Prefeitura Municipal de Maricá (documentos, planos, leis, decretos e resoluções). Foram realizadas também entrevistas abertas com agentes promotores do espaço urbano, tais como, gestores do legislativo e executivo municipal e regional.

Dispersão Urbana: um processo inerente à Maricá?

As reflexões analíticas são desenvolvidas considerando que vias de ligação funcionam como vetores de crescimento de cidades. Neste sentido, as perspectivas de

urbanização e uso do solo, influenciadas pela nova dinâmica urbana imposta pelo Comperj e AMRJ à região do Leste Fluminense podem modificar o eixo viário principal da cidade de Maricá, atualmente representado pela RJ-106 no sentido leste-oeste, para o sentido Norte-Sul com a rodovia RJ-114.

A região do Leste Fluminense do Estado do Rio de Janeiro vem recebendo maciços investimentos públicos e privados com a espacialização de grandes projetos que certamente alterarão a dinâmica urbana dos municípios que a compõem, em sua maioria, cidades médias. A cidade de Maricá, integrante do Consórcio Intermunicipal do Leste Fluminense – Conleste possui hoje uma população de aproximadamente 127 mil habitantes distribuídos em 363,9 Km². Sobre o crescimento urbano Ojima (2007) afirma que devem ser considerados dois fatores: o populacional e o padrão de expansão física das ocupações. Revela ainda que, dentre os elementos que evidenciam a mudança no padrão de ocupação urbana, está o fato de que, recentemente, há um descompasso entre o crescimento da população urbana e a expansão das áreas urbanas.

Observando o processo de urbanização brasileira, verifica-se que paralelamente ao fenômeno da metropolização, as cidades médias crescem em ritmo considerável em função, dentre outros fatores, dos problemas e conflitos decorrentes do crescimento acelerado dos grandes centros urbanos. Costa (2002) afirma que há dificuldades em encontrar características básicas de uma cidade média, mas por outro lado, é inquestionável a importância que elas vêm assumindo na evolução dos sistemas urbanos e regionais. Existe um hiato na definição do conceito. Apesar de haver um consenso de que o tamanho demográfico seja insuficiente para sua classificação, “... nem toda cidade de porte médio possui as qualidades que podem fazer dela uma cidade funcionalmente média” (AMORIM FILHO e RIGOTTI, 2002, p. 5).

Soma-se ao conceito de classificação de cidades médias a partir da análise quantitativa, o conceito de classificação a partir do papel que exercem na rede urbana. Segundo o IPEA⁵, rede urbana se refere a um conjunto de cidades de diferentes categorias que se inter-relacionam entre elas e com as respectivas áreas rurais, dentro de um sistema hierárquico, mantendo uma dependência econômica, cultural, política e social, por meio da oferta de bens e prestação de serviços.

⁵ Conceito retirado do site do IPEA (www.ipea.org.br), consultado em janeiro de 2011.

Observando a espacialização da expansão urbana de Maricá, nota-se que a mesma apresenta características similares ao chamado fenômeno *urban sprawl* ou dispersão urbana. Apesar de haver muitos lotes ociosos na porção sul do município, região costeira, e níveis baixíssimos de infraestrutura, novos parcelamentos estão sendo lançados em áreas longínquas do centro urbano. Lembrando que este fenômeno surgiu primeiramente nos Estados Unidos, expressando uma expansão desenfreada dos aglomerados urbanos. Referindo-se à escala metropolitana, Baeninger (2010) afirma que diante do inchaço das grandes cidades e dos crescentes problemas de violência e tráfego, a forma urbana tende à dispersão impulsionada, dentre outros fatores, pela mobilidade introduzida pelas autopistas. Pode-se afirmar que a expansão urbana de Maricá reflete o declínio da atratividade da metrópole do Rio de Janeiro, em contraponto ao fortalecimento de cidades médias, em função, por exemplo, da oferta de maior qualidade de vida. No entanto, é possível também observar que ocorreu algum fenômeno diferenciado na região objeto de estudo que vem impulsionando esse crescimento e direcionando a expansão do município em direção ao interior, porção Norte, sobretudo na região cortada pela rodovia RJ-114.

Grandes Projetos na Região do Leste Fluminense

Relativamente à região do Leste Fluminense há uma preocupação recorrente, principalmente por parte das cidades médias e pequenas, no que diz respeito à transformação que sofrerão com a alteração do perfil econômico-regional sob a perspectiva de implantação de atividades ligadas diretamente à cadeia produtiva do petróleo e derivados. Em um universo onde o desenvolvimento tecnológico ampara e transforma cotidianamente, sobretudo os meios de comunicação, importantes decisões econômicas como a da implantação de grandes projetos, ainda são pautadas por fatores locais, mas o grau de centralidade destes novos pólos econômicos não é mais critério dominante (ROCHA, 2010). Neste contexto, cidades médias se tornam candidatas potenciais a abrigar projetos de escala regional. A maioria delas possui ocupação dispersa com áreas vazias consideráveis para abrigar a expansão urbana, bem como malhas mais flexíveis não consolidadas que permitem a inserção dos arranjos espaciais necessários para garantir a mobilidade eficiente e a consequente viabilidade

econômica do empreendimento a ser instalado. Soma-se a isto o fato de que, em cidades intermediárias, os atores que participam da produção e discussão de questões políticas, econômicas e sociais são menos estruturados, quando comparados a um cenário urbano complexo como o da cidade do Rio de Janeiro, por exemplo.

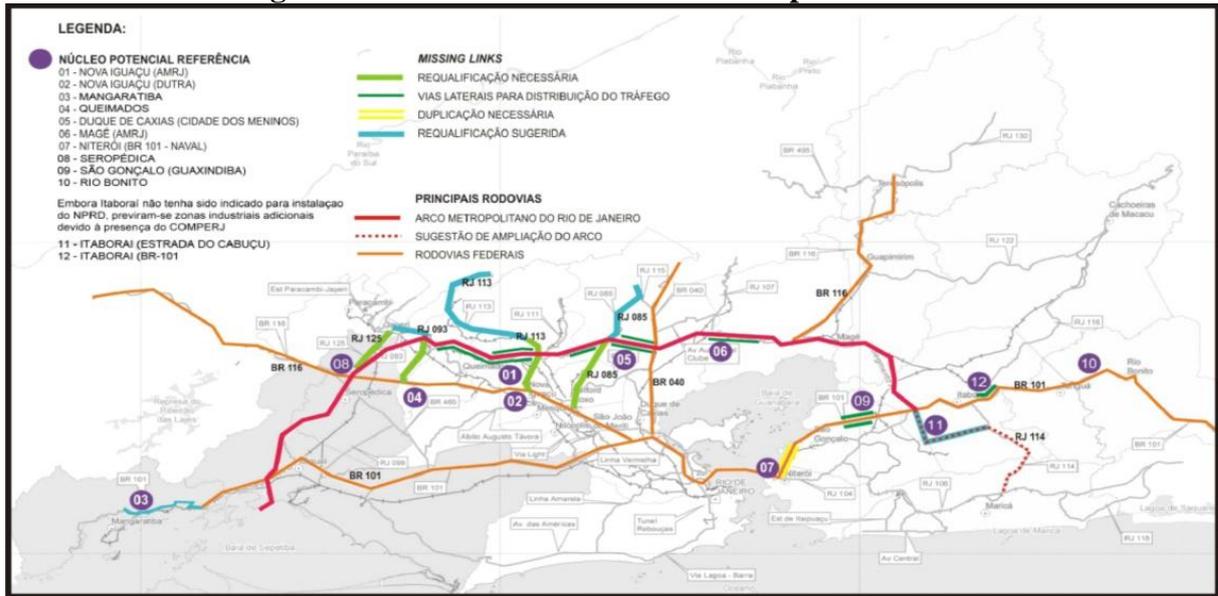
O Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) que está sendo implantado na cidade média de Itaboraí, vizinho à cidade de Maricá, será o maior investimento da história da Petrobrás: R\$ 18,87 bilhões até 2015. Contará com mais de 40 indústrias, entre elas uma refinaria petroquímica, uma Unidade de Petroquímicos Básicos (UPB) e um conjunto de Unidades Petroquímicas Associadas (UPAs). O acesso ao Complexo se dará pelas rodovias BR-116 Sul, BR-116-Norte, BR-101 Norte e BR-040 – Rio-Petrópolis e, futuramente, pelo Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Considerado o maior empreendimento individual da história da Petrobrás, vem acompanhado de discussões e reflexões que envolvem os diferentes setores da sociedade acerca dos impactos socioeconômicos, ambientais e tecnológicos que alterarão a dinâmica da região e, especialmente, do Conleste. Segundo a Petrobrás, o Comperj marca a retomada da Companhia no setor petroquímico e vai transformar o perfil socioeconômico de sua região de influência. Previsto para entrar em operação em 2013, o empreendimento vai gerar uma grande economia de divisas para o país, já que haverá aumento da capacidade nacional de refino de petróleo pesado com consequente redução da importação de derivados e de produtos petroquímicos.

Outro elemento a ser estrategicamente analisado quando se aborda a dinâmica urbana e o processo de expansão de cidades diz respeito à rede de infraestrutura viária e de transportes e, conseqüentemente o fenômeno da mobilidade. Neste sentido, a efetivação do Arco Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro – AMRJ pode ser entendido como um arranjo espacial necessário à otimização do Comperj, com o intuito de melhorar o escoamento da produção do complexo. Será composto por trechos de rodovias que contornam o município do Rio de Janeiro e atravessam a Baixada Fluminense, evitando o pesado tráfego de eixos viários como a Avenida Brasil e a Ponte Rio-Niterói já saturados com os fluxos diários de pessoas e cargas no coração da metrópole do Rio de Janeiro.

Mobilidade urbana e dominância viária em cidades médias: influências do comperj e amrj em Maricá-rj-Brasil

Rita Rocha; Regina Bienenstein; Washington Luiz Cardoso Siqueira

Figura 02: Plano Diretor do Arco Metropolitano



Fonte: Concremat e Tecnosolo, 2010.

A previsão de conclusão das obras de implantação do Arco Metropolitano, defendido pela FIRJAN desde a década de 1990, seria para 2010. Observando o processo de construção das intervenções, conclui-se que não houve discussão suficiente com a sociedade civil. O Estado, sob pressão da opinião pública iniciou, tardiamente, após o período licitatório, a construção de um Plano Diretor do AMRJ, abrindo um canal de discussões, sobretudo com os municípios impactados pelo Arco. A falta de planejamento e a inobservância das questões ambientais trouxeram inúmeros inconvenientes, incluindo a paralisação das obras em alguns trechos o que vem atrasando a conclusão do projeto. Incluído no Programa Federal de Aceleração do Crescimento – PAC, o total inicial previsto de investimento na construção será de R\$ 1,12 bilhão, 73,7% aplicados nos trechos onde não há estradas, e o restante em duplicações de parte das vias já existentes.

A decisão política de implantar o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) na região do Leste Fluminense desencadeou o ressurgimento oportuno de outros grandes projetos para o território dentre os quais se destaca a implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro – AMRJ (Rocha, 2010, p. 04).

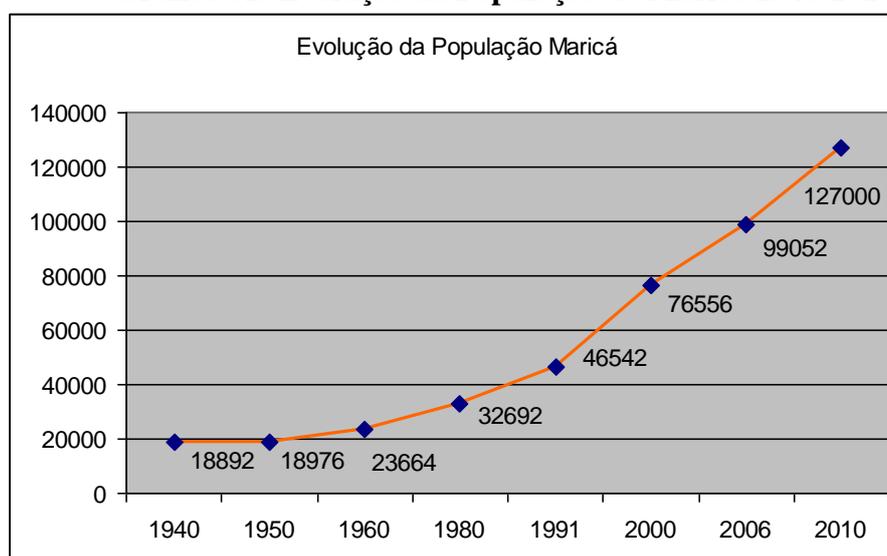
Com a descoberta recente da chamada camada Pré-Sal, uma nova fonte de petróleo no Brasil, sobretudo nos Estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro, agora, a

região do Conleste, contará provavelmente com a implantação do aparato necessário à atividade exploratória uma vez que grande parte desta fonte ocupa a frente marítima de alguns municípios do Consórcio. Além da espacialização de grandes empreendimentos, há que se pensar também no impacto da inserção, na economia municipal, dos recursos provenientes dos *royalties*. Como as verbas possuem destinação obrigatória em obras de infra-estrutura, eles também podem ser considerados potenciais agentes que impactarão o padrão de ocupação do espaço intra-urbano, direcionando a expansão urbana do município.

Alteração da dominância viária na cidade média de Maricá

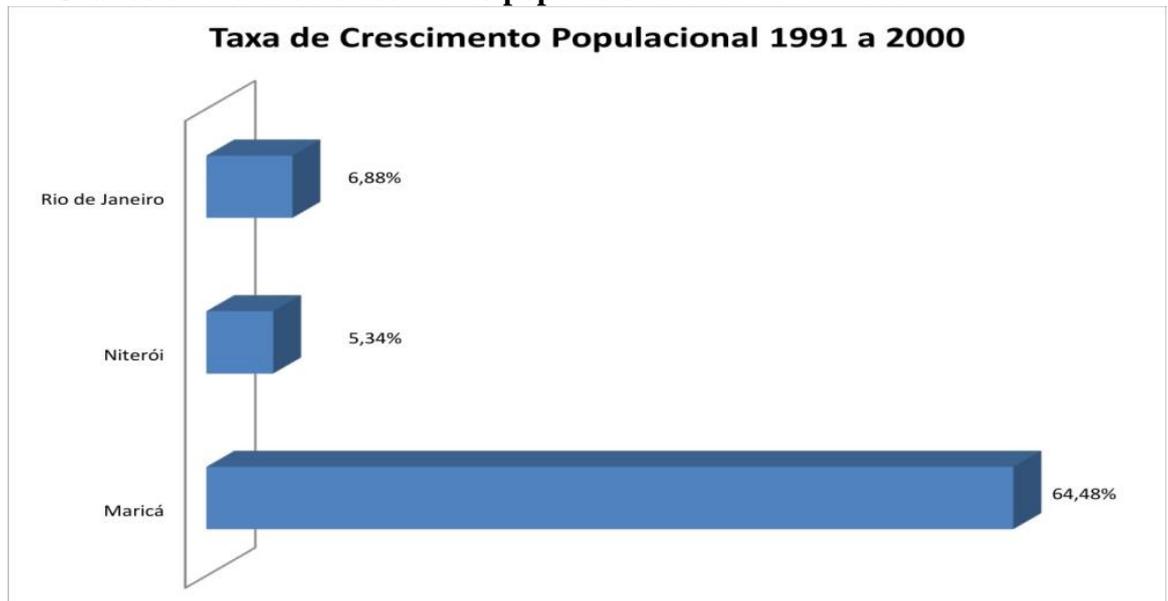
Cronologicamente é correto afirmar que o ritmo de crescimento urbano em Maricá se iniciou em função de intervenções anteriores ao ano 2000, tais como a construção da Ponte Rio - Niterói na década de 70 e a duplicação da rodovia RJ-106 na década de 90. Conforme se pode observar nos gráficos 01 e 02, a população de Maricá vem crescendo a um ritmo relativamente constante. No período compreendido entre 1991 e 2010 e entre 2000 e 2010, o município apresentou um crescimento populacional de aproximadamente 64,5% e 66,6%, respectivamente. Em 1991, Maricá apresentava uma população de 46 mil habitantes, passando para 76 mil habitantes, em 2000 (IBGE) e, segundo a estimativa do último Censo de 2010 (IBGE), atualmente possui 127 mil habitantes.

Gráfico 01: Evolução da População de Maricá 1940-2010



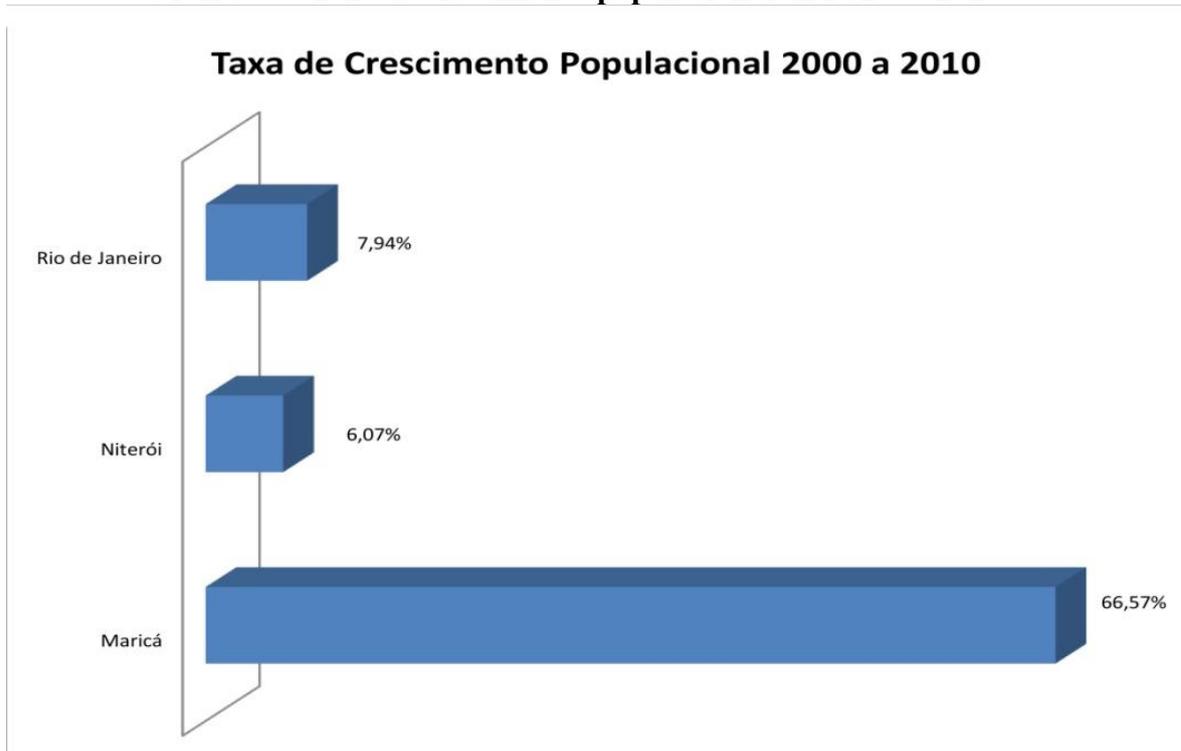
Fonte: própria a partir de dados do IBGE.

Gráfico 02: Taxa de crescimento populacional entre 1991-2000



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE.

Gráfico 03: Taxa de crescimento populacional entre 2000-2010

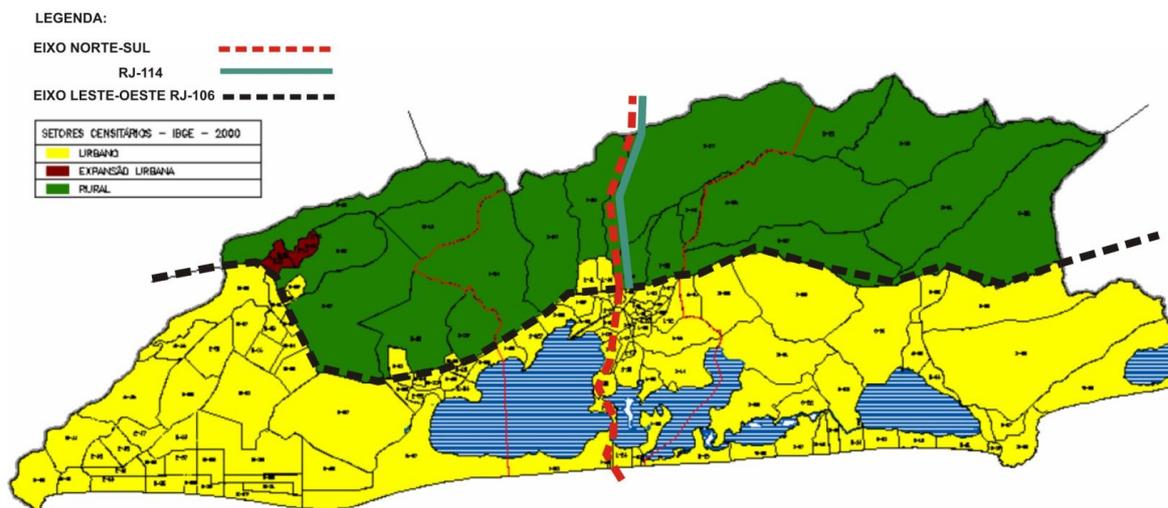


Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE.

Para compreender a mobilidade urbana e as possíveis modificações de dominância viária na cidade de Maricá é preciso observar aspectos intra-urbanos da evolução do município e as influências de impacto regional. Desde a abertura da Ponte Rio - Niterói, Maricá vem aumentando significativamente sua dimensão urbana. A ocupação antes concentrada na região costeira e central (porção Sul do município), passa a se configurar mais intensamente, em um primeiro momento, ao longo da RJ-106, principal eixo de ligação com a metrópole do Rio de Janeiro, distante aproximadamente 57km da capital. Após a duplicação da rodovia no ano 2000, intensifica-se a instalação de condomínios residenciais em áreas de terras contíguas à rodovia. Paralelamente a este uso, somam-se os serviços de pequeno porte no sentido Leste-Oeste do município.

Relativamente ao Eixo da RJ-114, que atravessa o município no sentido Norte-Sul, observa-se que a região, com características fortemente rurais, é constituída basicamente por fazendas e áreas de terras. Existem poucos loteamentos aprovados na porção verde do município indicada na Figura 03. A região possui uma geografia muito particular evidenciada pela passagem de importantes rios como o Rio Ubatiba, Rio Fundo e o Rio Sapucaia, bem como diversas áreas de preservação e interesse ambiental como trilha da Pedra do Silvado. A área, atualmente, não apresenta índices de infraestrutura que justifiquem seu adensamento, porém convém destacar que as áreas próximas ao eixo da RJ-114 constituem, territorialmente falando, uma região estratégica em função da instalação do Pólo Petroquímico (Comperj) e ainda pela instalação do Arco Metropolitano que, seguramente, transformará significativamente o uso desta região. Inexoravelmente, o adensamento desta parcela norte da cidade de Maricá já vem se delineando, com o surgimento de alguns parcelamentos fechados de uso residencial ao longo da via que promete se intensificar nos próximos anos. Certamente, o que definirá a forma como esta expansão ocorrerá será o posicionamento e as ações da gestão pública regional e local.

Figura 03: Eixos Viários - Maricá



Fonte: Plano Diretor-2006.

Avaliando a Lei Municipal nº145/06 do Plano Diretor de Maricá, observa-se que o município considerou essas novas perspectivas para o entorno da RJ-114, instituindo, por meio do Art. 25, a proposta da instalação de um Pólo Empresarial na área. Porém, convém elucidar que, selecionar uma determinada parcela de terras para uso exclusivo, está longe de traduzir um planejamento urbano e regional adequado. Observando a Lei Municipal nº 2272 2008, que institui o ordenamento e uso do solo municipal, o Município pode tomar dois posicionamentos. O primeiro, que pode ser caracterizado como tímido, seria propor apenas a alteração do zoneamento vigente, transformando o uso estabelecido para a mesma Zona de Uso Agropecuário (ZUAP) em uma área passível de ocupação controlada, permitindo o uso residencial, comercial e de serviços para além do perímetro de 50 metros estabelecido para cada lado da RJ-114, seguindo a tendência verificada pela valorização do preço da terra no local. Necessário lembrar que esta alteração dará margem ao surgimento de inúmeros loteamentos fechados com configurações totalmente irregulares uma vez que a região, pouco parcelada, é constituída por pequenos sítios e de glebas de terras originárias das antigas fazendas maricaenses. Logo, loteamentos produzidos individualmente a partir destas terras transformarão a região em um conjunto de ilhas de ocupação dispersas, sem integração, que além de não dialogarem entre si, restringirão o acesso da geografia do Município a uma pequena parcela da população uma vez que os acessos a pontos de interesse

ecológico como é o caso da trilha da Pedra do Silvado se dão por estas grandes áreas particulares. A segunda alternativa seria o município adotar uma posição mais efetiva de planejamento da área por meio da confecção de um Plano Urbanístico que contivesse minimamente um sistema viário compatível com o desenvolvimento futuro da região, incluindo a definição de áreas públicas para instalação de equipamentos urbanos de caráter cultural, educacional e recreativo.

Sabe-se que os Municípios, em geral, encontram extrema dificuldade em lidar com o setor privado, em função não só dos proprietários de terras que tendem a concentrar grandes extensões de terras e, por conseguinte, capital, mas também pela dificuldade de promover a articulação de grandes projetos urbanísticos de transformação em função falta de recursos para implementação de ações efetivas, como abertura de logradouros públicos, tratamento paisagístico para áreas públicas, bem como uma fiscalização que garanta a aplicabilidade das normativas urbanísticas.

Percebe-se no município de Maricá, o fenômeno da dispersão urbana tão comum em tempos em que os processos de tecnologias de informação e transporte diminuem distâncias. Grande parte da população que tem residência fixa no município trabalha em cidades como Rio de Janeiro e Niterói, em função da pequena distância entre elas (40 a 60 km), buscando um meio ambiente ainda preservado e fugindo da violência dos grandes centros urbanos. Por outro lado, tem-se uma deficiência notável de integração com outros municípios vizinhos, tais como Itaboraí, São Gonçalo e Rio Bonito. Ao longo da RJ-114, via que liga o município de Maricá à Itaboraí, este fenômeno vem transformando gradativamente o perfil local.

O anúncio da implantação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro no município de Itaboraí, vizinho à Maricá, e, recentemente, a descoberta do Poço de Tupi, considerada a maior descoberta da região do pré-sal na Bacia de Santos, trazem uma grande expectativa de desenvolvimento econômico para a cidade, sobretudo sobre para o eixo da RJ-114. O montante de investimentos, sem dúvida, mudará significativamente a dinâmica de toda a região.

A iniciativa da Petrobrás de realizar investimentos da ordem de US\$ 8,4 bilhões na implantação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) no município de Itaboraí trará mudanças significativas para a atual configuração

econômica, populacional, habitacional, urbanística, de mobilidade, segurança e ordenamento territorial, educação e saúde em toda a região.

Relatório de Acompanhamento: Objetivos de desenvolvimento do milênio. Municípios do Conleste, 2000-2008.

Sobre as respostas de gestão na escala da região, o surgimento do Consórcio Intermunicipal da Região Leste Fluminense (Conleste) busca, mais que tratar, compartilhar questões inerentes ao território proveniente deste grande projeto que tanto afetará a vida da população.

Neste contexto, o Consórcio Intermunicipal da Região Leste Fluminense (Conleste) surge como instrumento de parcerias e de alianças intermunicipais, a fim de propiciar soluções integradas e compartilhadas aos desafios comuns, no sentido de potencializar os aspectos positivos do Comperj e minimizar os negativos. O Consórcio assume o papel de integrador e planejador de políticas que possibilitem o desenvolvimento sustentável dos onze municípios que o conformam: Cachoeiras de Macacu, Casimiro de Abreu, Guapimirim, Itaboraí, Magé, Maricá, Niterói, Rio Bonito, São Gonçalo, Silva Jardim e Tanguá. Relatório de Acompanhamento: Objetivos de desenvolvimento do milênio. Municípios do Conleste, 2000-2008.

Os desafios são muitos, uma vez que os municípios do Conleste apresentam índices baixíssimos de infra-estrutura urbana, sendo a população bastante carente de acesso a serviços básicos como água e esgoto. A mobilidade urbana constitui hoje um dos maiores entraves para efetivação do Conleste como região. Os municípios mal possuem vias de ligação que permitem aproximação física. Maricá, por exemplo, não possui uma linha intermunicipal que chegue ao município de Itaboraí.

Conclusão

Considerando as influências do Comperj na região, conclui-se que ocorrerá, na escala intra-urbana da cidade média de Maricá, um declínio da dominância viária do eixo da RJ-106, já caracterizado pela implantação de novos parcelamentos ao longo da RJ-114. Empreendimentos que acompanham o Comperj, tais como a implantação do Arco Metropolitano e outras atividades do setor terciário prometem transformar o eixo

Mobilidade urbana e dominância viária em cidades médias: influências do comperj e amrj em Maricá-rj-Brasil

Rita Rocha; Regina Bienenstein; Washington Luiz Cardoso Siqueira

da RJ-114, principal via de ligação entre Maricá e Itaboraí, em um importante canal de migrações interurbanas. Esse eixo intensificará os impasses no ordenamento territorial municipal, uma vez que eles já estão ocorrendo em função da especulação sobre a implantação do Complexo. A implantação do Comperj e do AMRJ seguramente contribuirá para a aceleração do fenômeno de dispersão urbana não só em Maricá, mas em toda a região do Conleste e migrações interurbanas ocorrerão seguramente em função destes grandes projetos.

Referências bibliográficas

AMORIM FILHO, O. B.; RIGOTTI, J. I. R. Os Limiares Demográficos na Caracterização das Cidades Médias. Anais do XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, Ouro Preto, MG, 2002.

BAENINGER, Rosana - Deslocamentos populacionais, urbanização e regionalização. Revista Brasileira de Estudos Populacionais, Brasília, v.15 – n.2, p.67-82, jul./dez. 1998.

COSTA, Eduarda Marques. Cidades médias: contributos para a sua definição. Finiestra, XXXVII, número 74, 2002.

ESTUDOS para o Desenvolvimento do Rio de Janeiro. Avaliação dos Impactos Logísticos e Sócio-Econômicos da Implantação do Arco Metropolitano no Rio de Janeiro – Resumo executivo: Sistema Firjan. Rio de Janeiro: nº03, julho, 2008.

LUNGO, Mario. Grandes Proyectos Urbanos. São Salvador, El Salvador: UCA Editores, 2004.

MARANDOLA, Eduardo Junior. Novos significados da mobilidade. Revista Brasileira de Estudos de População – REBEP – Volume 25 número 01- janeiro a junho de 2008.

NOVAIS, Pedro; OLIVEIRA, Fabrício; SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco. Grandes Projetos Urbanos: panorama da experiência brasileira. Anais do XII ENANPUR, Belém do Pará, 2007.

OJIMA, Ricardo. Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. Revista Brasileira de Estudos Populacionais, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 277-300, jul./dez. 2007.

Prefeitura Municipal de Maricá. Lei nº 2272 (14/11/2008). Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano: PMM, 2008.

Mobilidade urbana e dominância viária em cidades médias: influências do comperj e amrj em Maricá-rj-Brasil

Rita Rocha; Regina Bienenstein; Washington Luiz Cardoso Siqueira

Prefeitura Municipal de Maricá. Lei nº 463/84 (17/12/1984). Plano de Desenvolvimento Urbano de Maricá/ 1984 -1988: PMM, 1984.

Prefeitura Municipal de Maricá. Lei Complementar Nº 145/06 (10/10/2006). Plano Diretor Municipal: PMM, 1996.

RELATÓRIO de acompanhamento Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODMs): Municípios do Conleste: 2000-2008

ROCHA, Rita de Cássia Costa. CONSORCIO LESTE FLUMINENSE:DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E MIGRAÇÕES. In Seminário Internacional de La Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, 2010, Argentina. Anais do XII Seminário Internacional de La Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio.