



**ENAN
PUR 2023**
Belém 22 a 26 de maio



Cidade para quem? Um estudo sobre o direito a cidade das diferentes camadas da população a partir do Túnel Charitas-Cafubá, em Niterói – RJ¹

Giovanna M. Costa²
PPGAU/UFF

Raquel Conceição Carvalho³
POS GEO/UFF

Sessão Temática 05: Direito à cidade e habitação no Brasil

Durante os últimos anos, vimos um aumento significativo do número de automóveis particulares nas ruas, diante de sucessivas políticas de incentivo à compra de automóveis particulares como forma de resolver o problema de mobilidade, causado principalmente pela segregação das cidades, e transformando completamente a paisagem urbana. Porém, ao longo dos últimos anos percebeu-se que as cidades não possuem mais espaço para abrigar esse modelo rodoviário, começando a propor intervenções que estimulem a mobilidade ativa e o deslocamento por meio de modais de massa.

A grande solução para o planejamento urbano seria criar espaços que possibilitem que as pessoas a viverem as cidades, mas estes projetos encontram-se majoritariamente nas áreas mais ricas das cidades, tornando o espaço urbano cada vez mais desigual.

Partindo da construção do Túnel Charitas-Cafubá, que interliga as regiões administrativas das Praias da Baía e Oceânica, no município de Niterói, esse texto tem como principal objetivo entender como intervenções urbanas de grande porte interferem não só na formação das cidades, mas também na vida dos moradores das cidades, exemplificado a partir do mercado imobiliário e no direito à cidade dos indivíduos.

Palavras-chave. Planejamento Urbano; Mobilidade Urbana; Direito à cidade; Segregação; Niterói.

¹ Dados do grupo de Geografia Urbana e Urbanismo, da Universidade Federal Fluminense (GEONIT/UFF), parte do PDPA – Programa de Desenvolvimento de Projetos Aplicados – que foi construído a partir de uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Niterói (PMN), a Universidade Federal Fluminense (UFF) e a Fundação Euclides da Cunha (FEC).

² Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense; giovannacosta@id.uff.br

³ Mestranda em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense; carvalho.raquelc@gmail.com

City for whom? A study about the right to the city of the different layers of the population based on the Charitas-Cafubá Tunnel, in Niterói – RJ

Over the last few years, we have seen a significant increase in the number of private cars on the streets because of the successive policies to encourage the purchase of private cars as a way of solving the mobility problem, mainly caused by the segregation of cities, and completely transforming the urban landscape. Although, over the last few years it has been noticed that cities no longer have space for this road model, starting to propose interventions that encourage active mobility and mass modes.

The solution for urban planning would be to create spaces that allow people to experience cities, but these projects are mostly found in the richest neighborhoods, making the urban space increasingly unequal.

Based on the construction of the Charitas-Cafubá Tunnel, which connects the administrative regions of Praia da Baía and Oceânica, in Niterói, the main objective of this text is to understand how large-scale urban interventions interfere not only in the formation of cities, but also in the lives of city dwellers, exemplified by the real estate market and individuals' right to the city.

Keywords: Urban planning; Urban mobility; Right to the city; Segregation; Niterói.

¿Ciudad para quien? Un estudio a cerca del derecho a la ciudad de las diferentes capas de la población a partir del Túnel Charitas-Cafubá, en Niterói – RJ

Durante los últimos años, vimos un aumento significativo del número de automóviles particulares en las calles, delante las sucesivas políticas particulares como forma de resolver el problema de movilidad, causado principalmente por la segregación urbana, y transformando completamente el paisaje urbano. Sin embargo, a lo largo de los últimos años se percibió que las ciudades no poseen más espacio para abrigar ese modelo de carretera, empezando a proponer intervenciones que estimulen la movilidad activa y el desplazamiento por medio de modales de masa.

La grande solución para el planeamiento urbano sería crear espacios que posibiliten que las personas vivan en las ciudades, todavía estos proyectos se encuentran mayoritariamente en las zonas más ricas de las ciudades, tornando el espacio urbano o cada vez más desigual.

Partiendo de la construcción del Túnel Charitas-Cafubá, que conecta las regiones administrativas de las Praias da Baía y Oceânica, en el municipio de Niterói, ese texto tiene como principal objetivo entender como intervenciones urbanas de grande porte interfieren no solamente en la formación de las ciudades, sino que también en la vida de los moradores de las ciudades, ejemplificado a partir del mercado inmobiliario y en el derecho a la ciudad de los individuos.

Palabras clave: Planeamiento Urbano; Movilidad Urbana; Derecho a la Ciudad; Segregación; Niterói.

1. Introdução

Nos últimos anos, vimos, por diversos motivos, um aumento significativo do número de automóveis particulares nas ruas. Por conta disso, ao longo do século XX cada vez mais áreas livres da cidade foram destinadas à circulação de veículos individuais motorizados, que aumentavam de número exponencialmente diante de sucessivas políticas de incentivo à indústria automobilística e, conseqüentemente, incentivo para a compra de automóveis particulares como forma de resolver o problema de mobilidade urbana, intensificado cada vez mais por conta da quantidade de carros nas ruas. Isso criou uma relação em cadeia viciosa que transformou completamente a paisagem urbana.

Esse modelo rodoviarista possui um contexto histórico, que data dos anos 1940. O processo de urbanização do Brasil foi tardio, se iniciando apenas com o incentivo às indústrias de base que aconteceram durante o primeiro Governo Vargas, também conhecido como Estado Novo, quando o grande aumento de oportunidades nas cidades gerou o processo que conhecemos como êxodo rural. Esses novos moradores das cidades então passaram a ocupar áreas periféricas, margeando as principais rodovias de acesso aos Centros e gerando uma expansão esgarçada do tecido urbano e, conseqüentemente, gerando o processo de espraiamento das cidades.

Essas periferias recém ocupadas não possuíam e nem receberam do Estado a infraestrutura necessária (saneamento, ordenamento do solo, transporte público), criando assim espaços excluídos não só geograficamente, mas também socialmente, expandindo territorialmente o espaço urbano fluminense sem um planejamento do uso e ocupação do solo. Os moradores dessas periferias, no entanto, trabalhavam nos grandes centros, o que criou uma necessidade do indivíduo de se deslocar das periferias aos centros e de volta para as periferias, no que chamamos de deslocamentos pendulares, onde o indivíduo começa e termina seu trajeto no mesmo ponto.

Estes fatores produziram, e produzem até hoje, crescentes congestionamentos e demandas de abrigar um número elevado de carros individuais nas grandes e médias cidades, que estão nas ruas por motivos que vão de gestão de tempo e segurança a conforto e acessibilidade. Tudo isso por conta de um histórico déficit de planejamento e investimento em mobilidade através do transporte público.

Porém, recentemente, perceberam que após as suscetivas intervenções rodoviaristas, as cidades não possuem mais espaço para abrigar esse modelo rodoviarista. Com isso, o poder público começou a propor intervenções que estimulam a mobilidade ativa e o deslocamento por meio de modais de massa, em uma tentativa de diminuir o número de carros nas ruas e, conseqüentemente, reduzindo o tempo gasto em deslocamento no dia a dia e aumentando a qualidade de vida da população. A grande solução para o planejamento urbano seria criar espaços que possibilitem que as pessoas a viverem as cidades. Porém, estes projetos encontram-se majoritariamente nas áreas mais ricas das cidades, tornando o espaço urbano cada vez mais desiguais.

O urbanismo contemporâneo que existe nas áreas nobres das cidades propõe calçadas caminháveis, ciclovias seguras, vias exclusivas para ônibus... Diversos meios e possibilidades de tornar a cidade mais humana, com pessoas ao invés de máquinas nas ruas. Bairros que já possuem a infraestrutura urbana necessária para uma boa qualidade de vida, se tornam cada vez melhores, mais

agradáveis, seguras e limpas. E também mais inacessíveis a uma grande camada da população (Figura 1).

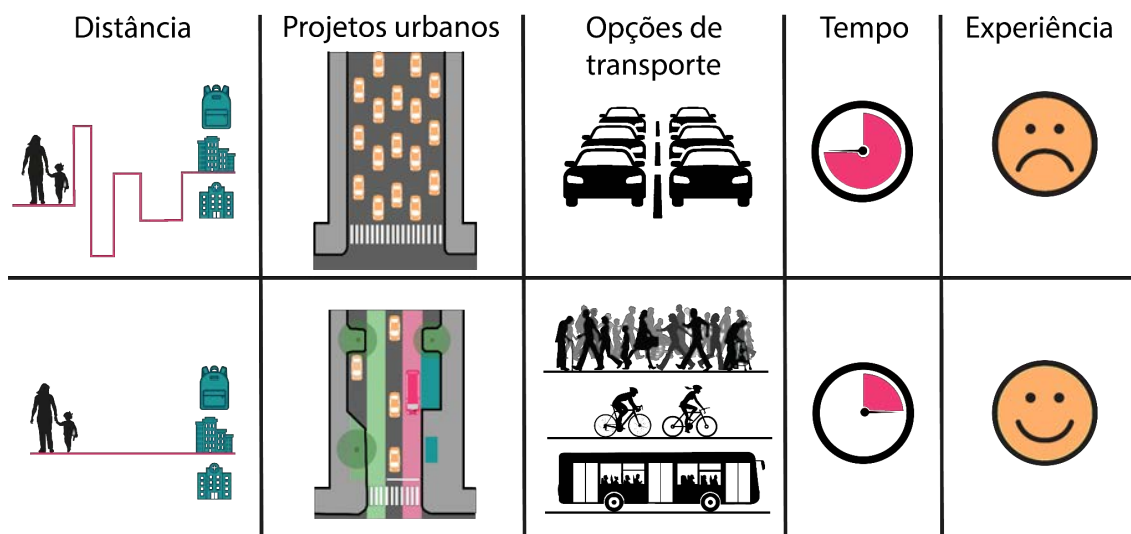


Figura 1. Esquema comparativo entre o *urbanismo tradicional* e o *contemporâneo* (fonte: elaborada pelas autoras).

E enquanto o investimento em obras de mobilidade urbana concentram-se em certas áreas da cidade, estas outras áreas periféricas seguem "esquecidas" e afastadas dos centros urbanos, reféns ou de um transporte público de péssima qualidade, com veículos obsoletos e lotados (ainda que em tempos de pandemia) e/ou de intermináveis engarrafamentos, causados pelo grande número de carros existentes nas cidades, dirigidos por motoristas que procuram um pouco mais de conforto e segurança ao se deslocar pelas cidades.

2. A teoria na prática, partindo de Niterói – RJ

Ainda que a história oficial de Niterói date de 1537, com Araribóia recebendo as terras de Nichteroy, foi apenas 400 anos depois, durante o processo de urbanização do Brasil durante o Estado Novo (1937), que a cidade passou por um "*boom*" de obras e começou a tomar uma forma parecida com a que conhecemos hoje. Vale ressaltar que esse grande número de intervenções na cidade fluminense se dá por conta do fato de que, enquanto o Rio de Janeiro era a capital federal, Niterói era a capital do Estado da Guanabara, o que a fazia receber uma determinada atenção (Figura 2).

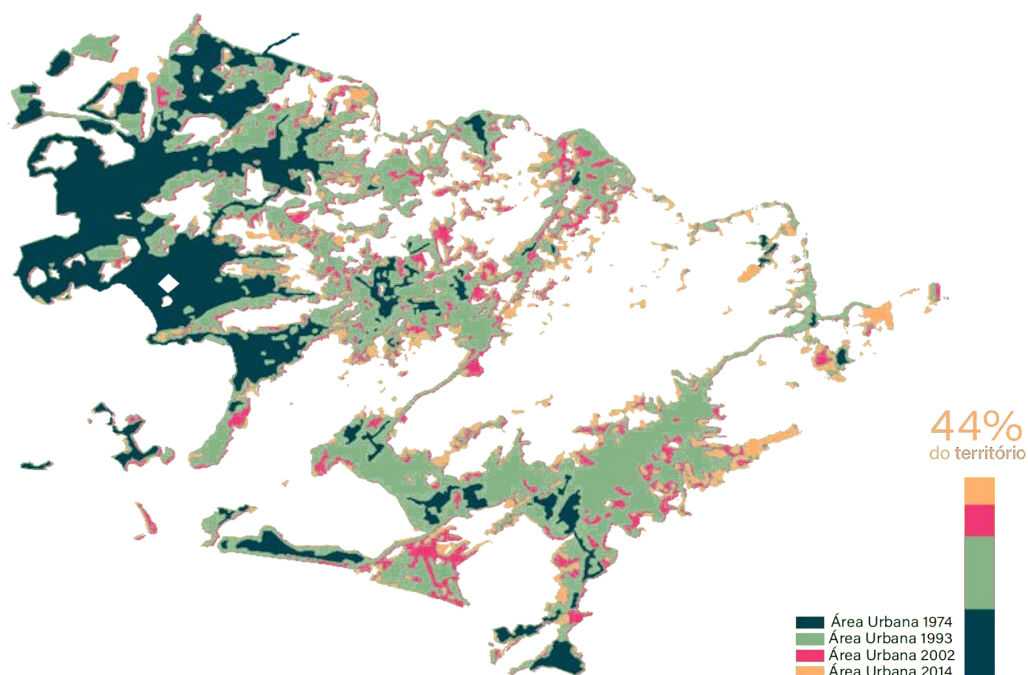


Figura 2. Expansão da área urbana de Niterói (fonte: elaborada pelas autoras, com dados da Secretaria de Urbanismo e Mobilidade (SMU)).

Também seguindo os “padrões nacionais de expansão”, a área urbana de Niterói cresceu a partir dos principais eixos de transporte, passando não só mudanças em seu traçado viário, mas também por grandes mudanças territoriais. Expansões que foram desde novas áreas aterradas até a aquisição de terras dos municípios vizinhos, como a Região Oceânica, que pertencia originalmente à São Gonçalo e tornou-se parte de Niterói em 1943.

Atualmente, o município de Niterói possui uma área de aproximadamente 131,80 km², que equivale a 0,30% da área total do Estado do Rio de Janeiro. Esse território está dividido em 52 bairros, separados entre 5 regiões administrativas: Praias da Baía, Oceânica, Norte, Pendotiba e Leste (Figura 3). As áreas em questão para este artigo estão divididas entre as Regiões Praias da Baía, onde está localizado o bairro de Charitas, e Oceânica, onde está localizado o bairro Cafubá. Vale ressaltar que apesar da Região Oceânica oferecer diversos serviços a seus moradores, existe uma significativa concentração de empregos nas áreas do Centro e Icaraí, ambas na Região Praias da Baía, o que cria a necessidade de um deslocamento pendular para a maioria da população.

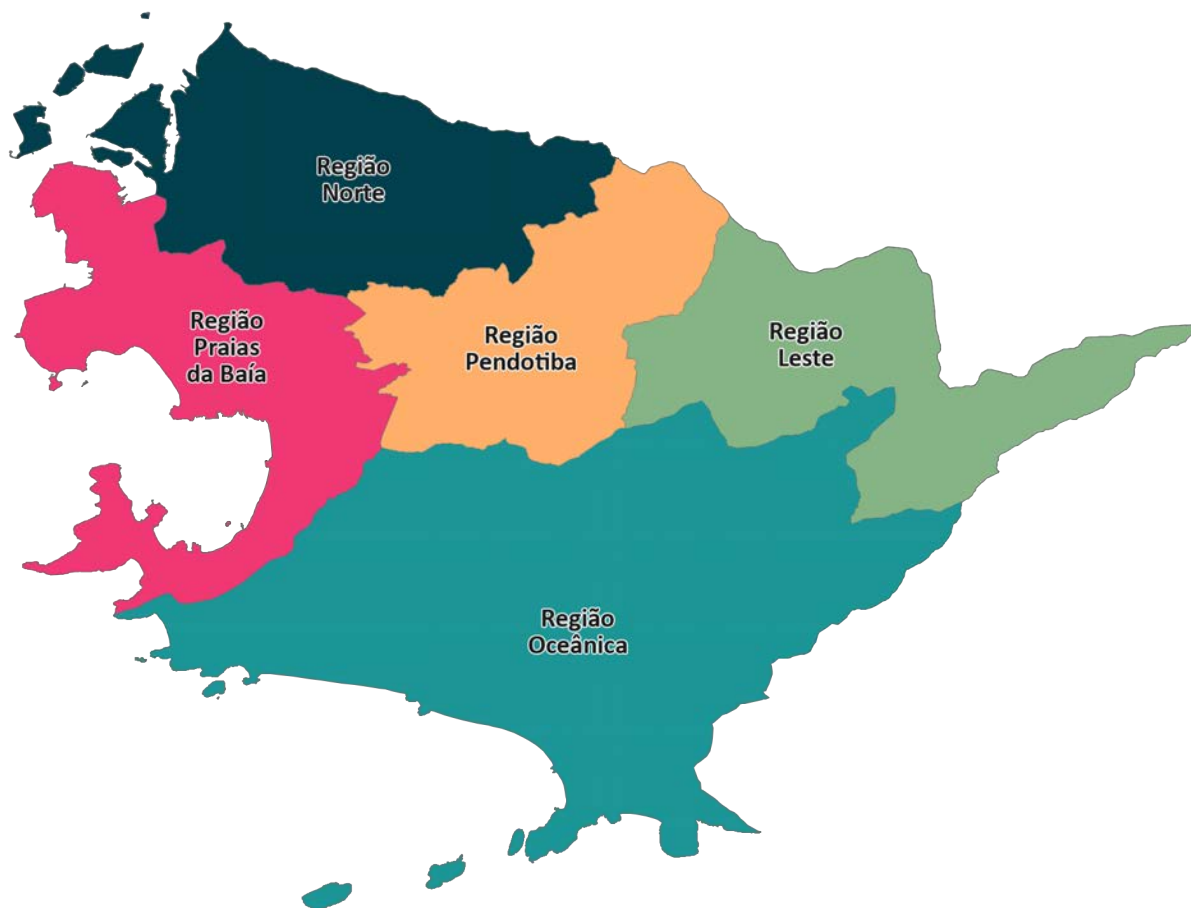


Figura 3. Regiões administrativas de Niterói (fonte: elaborada pelas autoras, com dados da Secretaria de Urbanismo e Mobilidade (SMU)).

O urbanismo contemporâneo influenciando o Plano de Mobilidade Urbana e Sustentável (PMUS) do município

Assim como podemos ver acontecer ao redor do mundo, Niterói vem direcionando investimento para a melhoria da mobilidade urbana da cidade ao longo dos últimos anos e continuará investindo, visto que o Plano de Mobilidade Urbana e Sustentável do município prevê intervenções urbanas até o ano de 2030. O PMUS prevê 38 intervenções urbanas voltadas para a melhoria da mobilidade do município em seus três cenários: Curto prazo (2020), Médio prazo (2025) e Longo prazo (2030).

Ao analisarmos o Caderno de projetos do plano, podemos perceber que a Região das Praias da Baía já recebeu e ainda vai receber diversas intervenções para a melhoria da mobilidade urbana. Projetos que variam entre requalificações viárias, expansão da malha cicloviária, novas ligações viárias, faixas exclusivas de ônibus... Projetos conceituados e premiados, como a Nova Marquês do Paraná (localizada no Centro, no acesso à Icaraí), projetos em andamento, como o Novo acesso na Mem de Sá (localizado em Icaraí), projetos que são a “cara” da comemoração de 450 anos do município, como a Orla Centro (localizada no Centro, mas sendo acesso à Icaraí) e até projetos mais simples que ainda sim possuem um enorme reflexo na mobilidade urbana do município, como as faixas exclusivas de ônibus na Avenida Roberto Silveira e Rua Gavião Peixoto (ambas vias importantes de Icaraí). Curiosamente, todas as intervenções anteriormente

citadas beneficiam o bairro com a maior concentração de renda do município (Fonte: IBGE)

Enquanto isso, a Região Norte, que possui aproximadamente 51% do seu território formado por Zonas de Especial Interesse Social (ZEIS), abriga os maiores engarrafamentos da cidade, como a Alameda São Boaventura, chamada de “caso perdido” entre a população, e principal acesso não só aos bairros das Regiões Norte e Pendotiba, mas também aos municípios vizinhos São Gonçalo e Maricá.

Em uma contagem de números, os 38 projetos do PMUS se dividem da seguinte maneira: 21 deles atendem a Região das Praias da Baía, 8 atendem a Região Norte, 6 atendem a Região Oceânica, 3 atendem a Região Pendotiba e nenhum atende a Região Leste (que, curiosamente (ou não curiosamente), é a única região a não possuir um Plano Urbanístico Regional)⁴.

O Túnel Charitas-Cafubá e a Transoceânica

Ambos os projetos analisados nesse texto estão presentes no Cenário 2020, de curto prazo, do Plano de Mobilidade Urbana e Sustentável. O primeiro deles, o Túnel Charitas-Cafubá, cria uma conexão entre as Regiões Praias da Baía e Oceânica através dos bairros de Charitas e Cafubá. Inaugurada em 2016, o Túnel era esperado há mais de 70 anos, tendo sido anunciado nos anos 1970 pelo então prefeito, Roberto Silveira.

A abertura na Serra do Preventório abriga duas galerias (uma em cada sentido) de 1.350 metros de extensão e três pistas sem pedágio, duas para carros, uma para ônibus do sistema BHLS da Transoceânica, que será tratada mais a frente no texto. Além disso, o túnel abriga também uma ciclovia, o que destina ainda mais espaço na cidade para a bicicleta como meio de transporte, estimulando a mobilidade ativa. Com uma média de 42.500 veículos por dia realizando travessias, o Túnel contabilizou mais de 15 milhões de travessias no seu primeiro ano (período entre maio de 2016 e 2017), mudando a realidade dos moradores e encurtando distâncias no município.

Complementando o projeto do Túnel, temos a Transoceânica, que se inicia na entrada de Charitas do Túnel, fazendo conexão com o catamarã que liga Charitas à Praça XV, no Centro do Rio de Janeiro, e atende diretamente os bairros Cafubá, Piratininga, Santo Antonio, Maravista e Itaipu, mas influencia todas as Regiões Oceânica e Leste. A Transoceânica consiste em um corredor de ônibus segregado do sistema BHLS⁵, com 3 linhas operantes: OC1, com o trajeto Centro X Piratininga; OC2, com o trajeto Centro X Itaipu; e OC3, com o trajeto Centro X Itaipu, via Engenho do Mato.

Sendo o primeiro ponto da Transoceânica faz integração com os catamarãs de Charitas X Praça XV, é de se imaginar que a conexão funcione como uma ligação direta com o Centro do Rio de Janeiro. Porém, na realidade, não é exatamente assim. A estação hidroviária de Charitas teve seu edifício projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer e se tornou uma atração turística da cidade,

⁴ Os Planos Urbanísticos das Regiões Praias da Baía e Oceânica são de 2002, o da Região Norte é de 2005 e o da Região Pendotiba é de 2016.

⁵ *Bus with High Level Service*, ônibus com alto nível de serviço, em tradução livre.

fazendo parte do Caminho Niemeyer. A estação foi inaugurada no dia 23 de novembro de 2004. Atualmente, a linha é operante apenas nos dias úteis e custando R\$21,00 e não possui integração no Bilhete único, seja ele municipal ou intermunicipal. No sentido Charitas, possui partidas das 6h30 às 10h30 e das 17h10 às 20h10; e no sentido Praça XV, possui partidas das 7h às 10h e das 17h às 20h (ambas possuem intervalos de aproximadamente 20 minutos entre as travessias).

Se combinarmos os fatores de horários e o valor do trecho, a travessia aquaviária se torna extremamente excludente, gerando o questionamento de quem esse modal realmente atende, já que uma pessoa precisa disponibilizar aproximadamente R\$ 50,00 por dia para seu deslocamento pendular. Se considerarmos cinco dias úteis em um mês de 4 semanas, estamos falando de uma quantia de aproximadamente R\$ 1.000,00 com ida de volta, de ônibus e barca, para um morador da Região Oceânica que trabalhe no Centro do Rio. Em um país em que o salário mínimo vigente é de R\$ 1.212,00, pouquíssimas pessoas podem realmente utilizar o serviço.

3. Reflexos no mercado imobiliário

Considerando que os dados censitários mais recentes são do Censo de 2010 (IBGE), utilizaremos como base para o estudo de caso os dados oriundos do mercado imobiliário de Niterói, oriundos do grupo de pesquisa GEONIT/UFF, coordenado pelos professores Daniel Sanfelici (POSGEO/UFF) e Fernanda Furtado (PPGAU/UFF). O grupo tem como principal objetivo o mapeamento geo-histórico do mercado imobiliário de Niterói: uma nova ferramenta para a gestão pública do solo urbano, a partir da “coleta e sistematização de dados para a produção de uma cartografia geo-histórica vetorial do mercado imobiliário de Niterói, como forma de fundamentar análises da evolução da ocupação urbana e como subsídio à formulação de políticas públicas que possibilitem melhor distribuição da mais-valia fundiária” (GEONIT/UFF).

Para o presente artigo, serão utilizados os dados da fase atual da pesquisa, que consiste na análise de dados de ITBI⁶ fornecidos pela Secretaria Municipal de Fazenda da Prefeitura de Niterói. Os dados abrangem o período entre 2014 e 2021, nos permitindo analisar o período antes do anúncio, durante as obras e após a inauguração do Túnel Charitas Cafubá.

Ao analisar todos os dados em conjunto, abrangendo todo o período entre 2014 e 2021, podemos perceber grandes lançamentos antes da conclusão do Túnel, um em Charitas e um em Piratininga, uma maior procura ao longo das principais vias da Região Oceânica e um aumento da demanda por residências na Região Oceânica após uma maior facilidade de se chegar no Centro de Niterói e no Centro do Rio de Janeiro (para a camada mais rica da população, que disponibiliza em torno de R\$ 50,00/dia para seu deslocamento pendular).

Quando focamos a análise especificamente no período antes do Túnel, (dados entre 2014 e 2017), podemos perceber uma grande concentração de transações

⁶ O Imposto Sobre Transmissão de Bens Imóveis, também conhecido só como ITBI, é um tributo municipal que precisa ser pago sempre que ocorre uma compra ou transferência de imóveis. Essa taxa deve ser paga pelo comprador do imóvel à Prefeitura para que a documentação necessária para a compra do imóvel em questão

nos dois lançamentos anteriormente mencionados, já indicando uma procura por residências próximas às intervenções. Além disso, percebemos que ocorre uma certa procura por casas (principal tipologia da região oceânica) ao longo das principais vias, após uma maior facilidade de se chegar no Centro de Niterói e no Centro do Rio de Janeiro se tornar uma realidade. Vemos também o dado mais importante para o presente texto: o aumento do valor da terra na Região Oceânica, por conta do aumento na infraestrutura da região, já tornando a região gentrificada antes mesmo da conclusão das obras (Figura 4).



Figura 4. Registros de ITBI do período 2014-2017 (fonte: GEONIT/UFF; 2021).

Depois do Túnel, no período entre 2018 e 2021, podemos ver as transações imobiliárias mais espaçadas ao longo dos bairros mais próximos do túnel (Charitas, Cafubá, Piratininga e Jardim Imbuí); ainda que o maior foco de transações continue sendo nos grandes empreendimentos próximos às praias.

As transações após a conclusão do Túnel (2016) e da Transoceânica (2019) se tornam mais espaçadas e frequentes por não só por outros bairros da Região Oceânica, conforme já mencionado, mas são também mais afastadas dos principais eixos de mobilidade (em preto no mapa). Isso se dá não só pela maior facilidade de acesso, mas também pelo que é chamado de “efeito casa”, fenômeno que ocorreu durante a pandemia de *covid-19*, aumentando a demanda por casas mais espaçadas e arejadas, uma tipologia arquitetônica característica da Região Oceânica, o que justifica a maior procura por imóveis. Somando todos esses fatores, tivemos uma maior procura por imóveis ofertados, o que gerou o aumento do valor da terra na Região Oceânica, por conta não só do aumento na infraestrutura da região, mas também do capitalismo em si, por conta da lei da oferta e demanda (Figura 5).



Figura 5. Registros de ITBI do período 2018-2021 (fonte: GEONIT/UFF; 2021).

Com base na análise dos dados coletados, podemos comprovar que grandes intervenções com foco na mobilidade urbana geram interesse na área, a partir do aumento de transações imobiliárias. Porém com isso, vemos também o aumento do valor da terra, o que gera a gentrificação, ou seja, o encarecimento da terra urbana da região.

4. Conclusão

Em um país tão desigual, onde o acesso à terra não é problema, mas sim o acesso à terra urbanizada, com serviços e infraestrutura; observamos a criação de espaços urbanos cada vez mais segregados socioespacialmente, onde o valor da terra sobe tanto a ponto de habitações em Acra, Bangladesh, se equipararem a habitações em Manhattan, nos Estados Unidos da América, apenas por se localizarem em uma área com oferta de saneamento básico. A escassez de acesso a serviços se torna então o principal fator para os altos preços em áreas que possuem esses serviços (SMOLKA, 2000).

Propostas de intervenções que estimulem a mobilidade ativa e o deslocamento por meio de modais de massa, não só reduzem o tempo gasto em deslocamento no dia a dia, mas também aumentam a qualidade de vida da população, tornando-as cada vez mais frequentes nas grandes e médias cidades brasileiras. Dados da Prefeitura apontam que, graças ao Túnel Charitas-Cafubá, uma média de 125.000 viagens por mês tiveram sua redução estimada de 1% na distância de suas viagens e 1,8% no tempo. Além dos benefícios diretos para a Região Oceânica em si, as intervenções do Túnel e da Transoceânica desafogaram

pontos críticos de engarrafamento, trazendo resultados positivos no trânsito ao desafogar pontos tradicionalmente críticos como o Largo da Batalha, na Região Pindobá, e a Avenida Presidente Roosevelt, em São Francisco, na Região Praias da Baía.

A maioria desses projetos encontram-se majoritariamente nas áreas mais ricas das cidades, criando um espaço urbano cada vez mais desigual, conforme citado anteriormente. Ambos os projetos aqui citados se localizam em bairros historicamente privilegiados, sendo Itaipu, bairro em um dos extremos do corredor transoceânico, frequentemente comparado com a Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro. Mas se mais da metade dos projetos do Plano de Mobilidade Urbana e Sustentável encontram-se em bairros tradicionalmente nobres de Niterói, a quem essas cidades realmente pertencem?

Enquanto o investimento em obras de mobilidade urbana concentram-se em certas áreas da cidade, as periferias seguem "esquecidas" e afastadas dos centros urbanos, tanto social quanto geograficamente, ainda fazendo com que seus moradores sigam dependendo de um transporte público de péssima qualidade e vivam intermináveis engarrafamentos, causados pelo grande número de carros existentes nas cidades, ainda que esses moradores utilizem seus carros particulares, em uma tentativa de possuir um pouco mais de conforto e segurança ao se deslocar pelas cidades.

Essa dificuldade de deslocamento nas cidades acaba ainda se agravando para as minorias, que procuram a forma mais segura de se locomover. Em um país em que quase todas as mulheres já foram assediadas na rua ou no transporte público, não é incomum encontrarmos mulheres mudando caminhos ou meios de locomoção para tentar encontrar um pouco mais de segurança nas cidades, ainda que isso signifique gastar um pouco mais em transporte ou até mesmo passar horas a mais em um carro preso no engarrafamento.

Ao reiterar a pergunta que dá o título deste texto: “a quem essas cidades realmente pertencem?”, é sempre bom lembrar que uma cidade bem planejada é uma cidade democrática. E isso significa que todos os indivíduos devem possuir o direito de andar pelas ruas sem medo, independente da hora ou lugar, se encontrar com os amigos na praça, utilizar um transporte de massa digno independentemente de sua localização geográfica.

Bibliografia

- ABREU, Maurício. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRio / Zahat. 1987.
- ARAUJO, F. G. B. de; HAESBAERT, R. (orgs.). *Identidades e territórios: questões e olhares contemporâneos*. Rio de Janeiro.
- BOBBIO, N. *Estado, Poder e Governo*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1982.
- BONDUKI, Nabil (2021). “A Nova cena urbana pós-pandemia”. *Jornal Folha de São Paulo, Caderno Ilustríssima*, 25 de abril de 2021, p. 8 - 9.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CENECORTA, Alfonso Iracheta; SMOLKA, Martim. *O paradoxo da regularização fundiária: acesso à terra servida e pobreza urbana no México*. *Cadernos do IPPUR*, v. 14, n. 1, p. 87-117, 2000.
- DE MATTOS, Carlos A. “Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana”. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.) *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE, 2004, p. 157-196.
- GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, 1993.
- HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. Tradução de Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Ed. WMF Martins Fontes, 2011.
- LEFEBVRE, H. *La production de l'espace*. Paris: Editions Anthropos, 1974.
- _____. *Le droit a la ville suivi de Espace et politique*. Paris: Ed. Anthropos, 1972.
- MARICATO, Ermínia. *As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. Planejamento urbano no Brasil*. In: ARANTES, Otília. VAINER, Carlos. MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 3ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.
- Plano de Mobilidade Urbana e Sustentável*. Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade, Prefeitura de Niterói, 2019. Disponível em <<http://www.niteroi.rj.gov.br/pmus/>>
- Projetos Urbanos de Niterói*. Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade, Prefeitura de Niterói, 2021. Disponível em <<https://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/projetourb.html>>
- SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- SANTOS, Milton e al. *Território, territórios. Ensaio sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro: DPAA, 2005 (2ª. ed.). p. 43-70.
- SERPA, Angelo. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo, Ed. Contexto, 2007

SMOLKA, Martin O. *Preço da terra e valorização imobiliária urbana: esboço para o enquadramento conceitual da questão*. 1979.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *O desafio metropolitano. Um estudo sobre a problemática socioespacial nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

VELHO, Otávio Guilherme (org). *O Fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Ed. Zahar, 1967.

VILLAÇA, F. *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel-FAPESP-Lincoln Institut, 1998.
