



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Tecnologia e Ciências

Instituto de Geografia

Isabela de Araújo Santiago

**Políticas públicas e mobilidade urbana: uma década de “vermelhinhos” e
tarifa zero em Maricá (RJ)**

Rio de Janeiro

2024

Isabela de Araújo Santiago

Políticas públicas e mobilidade urbana: uma década de “vermelhinhos” e tarifa zero em Maricá (RJ)

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de Concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Orientador: Prof. Dr. Miguel Ângelo Campos Ribeiro

Rio de Janeiro

2024

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/CTCC

S235 Santiago, Isabela de Araújo.
Políticas públicas e mobilidade urbana: uma década de “vermelhinhos” e
tarifa zero em Maricá (RJ) / Isabela de Araújo Santiago.– 2024.
103 f. : il.

Orientador: Miguel Ângelo Campos Ribeiro.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro,
Instituto de Geografia.

1. Geografia humana - Teses. 2. Mobilidade urbana – Maricá (RJ) -
Teses. 3. Transporte público – Maricá (RJ) - Teses. 4. Ônibus – Teses. 5.
Bicicletas – Teses. I. Ribeiro, Miguel Ângelo Campos. II. Universidade do
Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Geografia. III. Título.

CDU: 911.3:656.1(815.3)

Bibliotecária Responsável: Priscila Freitas Araujo/ CRB-7: 7322

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta
dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Isabela de Araújo Santiago

Políticas públicas e mobilidade urbana: uma década de “vermelhinhos” e tarifa zero em Maricá (RJ)

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de Concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Aprovada em 14 de outubro de 2024.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Miguel Ângelo Campos Ribeiro (Orientador)
Instituto de Geografia- UERJ

Prof. Dr. João Carlos Carvalhaes dos Santos Monteiro
Instituto de Geografia- UERJ

Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro

2024

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho ao meu avô Manoel M. de Araújo (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Através desta dissertação, venho reiterar meu agradecimento especial a todos que estiveram comigo nesta jornada desafiadora do Mestrado, que não largaram a minha mão e continuaram me amparando.

Agradeço primeiramente à minha família por estar sempre comigo e me apoiar em todos os momentos. Obrigada a minha mãe, Elisangela, meu pai, Charles, minha maninha, Letícia, vovó Analia e vovô Manoel (*in memoriam*). Sem vocês, nada disso seria possível. Amo vocês.

Obrigada aos meus amigos pelos incentivos, momentos compartilhados e por caminharem comigo. Vocês fizeram esses anos serem mais leves. Vocês são essenciais em minha vida.

Gostaria de agradecer imensamente à Universidade do Estado do Rio de Janeiro, que foi minha casa nessa jornada. Agradecer as amigadas “Uerjianas”; aos funcionários do Programa de Pós-Graduação em Geografia (em especial Ana e Tatiana); aos professores que se fizeram e estiveram presentes nos ensinando tanto, vocês são exemplos de comprometimento e empatia.

Agradeço também ao meu orientador, Miguel Ângelo, por ser compreensivo, atencioso, e por estar sempre me apoiando. Admiro muito sua inteligência e cordialidade. Obrigada pela oportunidade de ser sua orientanda, é uma honra.

Aos professores Leandro Dias e João Carlos agradeço por compartilharem este momento tão sonhado comigo e aceitarem fazer parte da minha Banca de Qualificação e Defesa. Obrigada pelas sugestões, contribuições e confiança.

Mais uma vez, muito obrigada a todos e todas que trilharam este caminho junto comigo. Sou realizada em tê-los na minha vida. Vocês foram fundamentais para concretização de mais um sonho: ser Mestra em Geografia.

RESUMO

SANTIAGO, Isabela de Araújo. **Políticas públicas e mobilidade urbana: uma década de “vermelhinhos” e tarifa zero em Maricá (RJ)**. 2024. 103 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

Maricá é um município que está localizado na borda leste do Estado do Rio de Janeiro. É um município que vem crescendo rapidamente, seja economicamente, devido ao recebimento dos *royalties* do petróleo, seja demograficamente. Por conseguinte, através dessa compensação financeira, Maricá, sob gestão do Partido dos Trabalhadores (PT), tem colocado em prática programas, ações, políticas públicas que procuram beneficiar o cidadão local. Uma dessas Políticas Públicas implementadas é o ônibus Tarifa Zero, conhecido como “Vermelhinhos”. Neste contexto, o trabalho tem por objetivo geral compreender o processo de inserção dos ônibus “Vermelhinhos” e seus impactos sociais no Município de Maricá, realizando uma abordagem acerca da Mobilidade Urbana. Nesse sentido, definimos conceitos como mobilidade urbana, política pública, *royalties* como elementos principais da pesquisa. Como estratégia metodológica, evidenciam-se os aspectos qualitativos. O trabalho contou com levantamento bibliográfico dos temas-chave, através de uma pesquisa documental. Além das referências teóricas, foram utilizados dados estatísticos, análise de mapas, leis e registros fotográficos. Por fim, o que se pode inferir é que o processo de inserção dos *royalties* na economia maricaense e a implementação dos “Vermelhinhos” acarreta um impacto social e espacial no município de Maricá que envolve também a Mobilidade Urbana.

Palavras-chave: políticas públicas; mobilidade urbana; “vermelhinhos”; Maricá; estado do Rio de Janeiro.

ABSTRACT

SANTIAGO, Isabela de Araújo. **Public policies and urban mobility**: a decade of “vermelhinhos” and zero fare in Maricá (RJ). 2024. 103 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

Maricá is a municipality located at the east border of Rio de Janeiro state. It is a city that grows quickly, economically, due to the gathering of petroleum royalties, and also demographically. Therefore, through this financial compensation, Maricá city, under the administration of the Worker's Party (PT), has been putting effort in programs, actions, and public policies that seek to benefit local citizens. One of these actions is the implementation of the Zero Fare Bus, also known as “Vermelhinho”. In this context, the current work seeks to understand the insertion of the “Vermelhinho” buses and its impacts among Maricá municipality, performing an discussion of the Urban Mobility. Regarding concepts as urban mobility, public policy and royalties as the leading elements of the research. As a methodological strategy, it highlights the qualitative aspects. The current work utilizes the bibliographic surveys of the main topics, beyond the theoretical references, it was utilized statistics, maps analysis, laws and photographs. In conclusion, it implies that the insertion of the royalties in Maricá's economy and the implementation of the “Vermelhinho” buses lead to a social and spatial impact to the municipality of Maricá, which also involves Urban Mobility.

Keywords: public policies; urban mobility; "vermelhinhos"; Maricá; state of Rio de Janeiro.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Localização do Município de Maricá no Estado do Rio de Janeiro.....	20
Figura 2 –	Municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.....	21
Figura 3 –	Distritos de Maricá.....	22
Figura 4 –	Mapa da distribuição do PIB <i>per capita</i> do Estado do Rio de Janeiro (2021)	23
Figura 5 –	Abairramento por distrito em Maricá.....	31
Figura 6 –	Mirante da Pedra do Elefante, Serra da Tiririca.....	33
Figura 7 –	Gruta da Sacristia (Praia da Sacristia)	34
Figura 8 –	Fabiano Horta, Washington Quaquá e Joãozinho do PT.....	40
Figura 9 –	Fronteiras do Petróleo.....	46
Figura 10 –	Sede do Banco Municipal Mumbuca.....	49
Figura 11 –	Estação das “Vermelhinhas”, bairro Parque Nancy.	51
Figura 12 –	Aplicações do Fundo Soberano de Maricá	56
Figura 13 –	Espaço que 60 pessoas ocupam no trânsito.....	62
Figura 14 –	Oficina Comunitária do Plano de Mobilidade- Distrito Centro.....	65
Figura 15 –	3ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade.....	65
Figura 16 –	Ônibus Tarifa Zero de Carmo.....	71
Figura 17 –	Ônibus Tarifa Zero de Casimiro de Abreu.....	72
Figura 18 –	Ônibus Tarifa Zero de Comendador Levy Gasparian.....	72
Figura 19 –	Ônibus Tarifa Zero de Conceição de Macabu.....	73
Figura 20 –	Ônibus Tarifa Zero de Paracambi.....	73
Figura 21 –	Ônibus Tarifa Zero de São João da Barra.....	74
Figura 22 –	Ônibus Tarifa Zero de Silva Jardim.....	74
Figura 23 –	Municípios com Tarifa Zero no Estado do Rio de Janeiro (2024).....	75
Figura 24 –	Ônibus Tarifa Zero “Vermelhinho”	78
Figura 25 –	Ônibus “Vermelhinho”	79
Figura 26 –	Ônibus “EPT”	80
Figura 27 –	Terminal Rodoviário Jacintho Luiz.....	81
Figura 28 –	Terminal Rodoviário Jacintho Luiz -2013.....	82
Figura 29 –	Terminal Rodoviário do Povo de Maricá (Distrito Centro-2019)	82

Figura 30–	Terminal Rodoviário do Povo de Maricá (Distrito Centro- 2024)	82
Figura 31–	Linha do Transporte Coletivo- “Vermelinhos”	85
Figura 32–	Ônibus Híbrido- EPT.....	88
Figura 33–	Linha do Tempo para efetivação dos ônibus com energia limpa.....	90

LISTA DE QUADROS

Quadro 1–	Relação de Bairros por Distritos em Maricá.....	30
Quadro 2–	Eleição 2008, Cargo Prefeito, município de Maricá.....	35
Quadro 3–	Eleição 2012, Cargo Prefeito, município de Maricá.....	36
Quadro 4–	Eleição 2016, Cargo Prefeito, município de Maricá.....	37
Quadro 5–	Eleição 2020, Cargo Prefeito, município de Maricá.....	38
Quadro 6–	Eleição 2024, Cargo Prefeito, município de Maricá.....	41
Quadro 7–	Despesas EPT (2014-2023)	54
Quadro 8–	Municípios que possuem sistema Tarifa Zero.....	68

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANTP	Associação Nacional dos Transportes Públicos
BEP	Estímulo à Produção
Comperj	Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro
DEM	Democratas
EPT	Empresa Pública de Transporte
FPSO	<i>Floating Production Storage and Offloading/</i> Unidade Flutuante de Armazenamento e Transferência
FSM	Fundo Soberano de Maricá
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPCC	Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MDB	Movimento Democrático Brasileiro
MP	Ministério Público
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
PAT	Programa de Amparo ao Trabalhador
PDT	Partido Democrático Trabalhista
PEC	Proposta de Emenda Constitucional
PERHI	Plano Estadual de Recursos Hídricos
PFL	Partido Da Frente Liberal
PIB	Produto Interno Bruto
PL	Partido Liberal
PMB	Partido da Mulher Brasileira
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PMU	Plano de Mobilidade Urbana
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
POF	Pesquisa de Orçamentos Familiares
PPP	Parceria Público-Privada
PPT	Programa de Proteção ao Trabalhador
PR	Partido da República

PSB	Partido Socialista Brasileiro
PSC	Partido Social Cristão
PSD	Partido Social Democrático
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores
RH V	Região Hidrográfica V
RH VI	Região Hidrográfica VI
RJ	Rio de Janeiro
RMRJ	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
TRE	Tribunal Regional Eleitoral
TSE	Tribunal Superior Eleitoral
UC	Unidade de Conservação
UERJ	Universidade do Estado do Rio de Janeiro
UPA	Unidade de Pronto Atendimento
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
VNSA	Viação Nossa Senhora do Amparo

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	15
1	O MUNICÍPIO DE MARICÁ NO CONTEXTO FLUMINENSE	19
1.1	O município de Maricá no Estado do Rio de Janeiro	19
1.2	Localização e características geográficas do município maricaense	29
1.3	A Era Petista em Maricá (2008- atual)	35
2	MARICÁ: A IMPORTÂNCIA DOS <i>ROYALTIES</i> E A IMPLEMENTAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	42
2.1	Políticas Públicas: abordagens e perspectivas	42
2.2	Os <i>royalties</i> do Petróleo e a inserção de Políticas Públicas selecionadas no Município Maricaense	45
2.3	O sistema Tarifa Zero como instrumento da Política Pública de Mobilidade Urbana	51
3	POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE URBANA: “VERMELHINHOS” NO MUNICÍPIO DE MARICÁ	58
3.1	Geografia, Mobilidade Urbana e Transporte	58
3.1.1	<u>Plano de Mobilidade Urbana em Maricá a partir do Tarifa Zero</u>	64
3.2	“Vermelhinhos”: uma Política de Transporte Social e a Mobilidade Urbana	68
3.2.1	<u>Ônibus Tarifa Zero no Território Fluminense</u>	70
3.2.2	<u>Maricá: capital do Tarifa Zero</u>	76
3.2.3	<u>“Vermelhinhos Sustentáveis”</u>	86
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	91
	REFERÊNCIAS	95

INTRODUÇÃO

Maricá é um município que está localizado no Estado do Rio de Janeiro, situado na Borda Leste da Região Metropolitana, com uma população de 197.277 habitantes, segundo o Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022). Seu território está dividido em 4 distritos, sendo eles: 1º Distrito- Maricá (Sede), 2º Distrito- Ponta Negra, 3º Distrito- Inoã, e 4º Distrito- Itaipuaçu.

É um município que vem sofrendo intensas transformações urbanas nos últimos anos. Além disso, vem se destacando principalmente pelo seu poder econômico, proveniente da arrecadação dos *royalties* do petróleo. A partir do ano de 2017, tornou-se o município do Estado do Rio de Janeiro que tem a maior arrecadação, segundo dados da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (2024).

Obtendo números crescentes e significativos em recebimento de *royalties*, a gestão municipal do Partido dos Trabalhadores vem implementando diversas Políticas Públicas ao longo do território maricaense, como: Moeda Social, Passaporte Universitário, Bilhete Único Universitário e o ônibus Tarifa Zero, seu mais famoso projeto implementado. Vale ressaltar que as políticas públicas são ações, programas e projetos que visam a garantia dos direitos previstos em lei.

Maricá é reconhecido como o primeiro município brasileiro com mais de 100 mil habitantes a oferecer transporte gratuito para a população. Atualmente, circulando nos quatro distritos, os ônibus Tarifa Zero vêm apresentando uma importância na integração municipal, exprimindo um impacto territorial e social na localidade. Os “Vermelinhos”, como são chamados os ônibus Tarifa Zero no município maricaense, estão servindo de modelo para outras localidades que configuram o território fluminense, como também, diversas cidades brasileiras.

Tratando-se de transporte, entendemos que o transporte público e gratuito tem caráter social e se faz necessário para garantia dos direitos constitucionais. Em países em desenvolvimento, desempenha um papel fundamental na vida da sociedade. Apesar de ser um serviço essencial que visa o desenvolvimento econômico, a acessibilidade, a melhoria na qualidade de vida e a própria mobilidade urbana, enfrenta inúmeros desafios.

São muitos entraves no que tange aos transportes coletivos: a baixa qualidade nos serviços oferecidos em contraposição com a alta demanda; a própria concorrência com o

transporte individual; o alto custo das tarifas, principalmente para os usuários; problemas com a manutenção dos ônibus; intervalos significativos entre as viagens. Dessa maneira, a fim de mitigar os efeitos sociais e ambientais causados pelas barreiras da Mobilidade Urbana, Maricá implementou o Transporte Tarifa Zero, uma política que concede gratuidade no transporte coletivo a todos os usuários.

O transporte público, por sua vez, possibilita a ligação intra e intermunicipal, sendo um caminho encontrado para reduzir a utilização de carros, conseqüentemente congestionamentos, além de melhorar o meio ambiente e a saúde das pessoas, promovendo também a inclusão social. Gomide (2003, p.10) analisa o impacto do transporte urbano sobre a renda, destacando:

O transporte urbano acessível e de qualidade contribui para a competitividade das cidades, melhora a acessibilidade e a mobilidade urbana, possui um impacto positivo no emprego e na renda, permite o acesso dos mais pobres às oportunidades e aos serviços sociais, reduz a pobreza e promove a inclusão social¹.

Com base nessa contextualização, esta dissertação apresenta como recorte temático os ônibus Tarifa Zero, os “Vermelinhos”, e a Mobilidade Urbana do município de Maricá, localizado na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O recorte espacial compreende o município maricaense (e seus quatro distritos) no contexto fluminense. Em relação ao recorte temporal, o presente trabalho aborda desde a implantação do Tarifa Zero até os dias atuais.

A partir da temática pesquisada, foi estabelecido como objetivo geral compreender o processo de inserção dos ônibus “Vermelinhos” (Tarifa Zero) e seus impactos sociais no Município de Maricá, realizando uma abordagem acerca da Mobilidade Urbana nos últimos anos. Para tanto, será preciso realizar uma análise geral sobre um dos principais responsáveis por esta transformação no contexto municipal: os *royalties* do petróleo.

Dessa forma, foram desenvolvidos quatro objetivos específicos: abordar o município de Maricá no contexto fluminense; evidenciar o período petista no município; destacar o processo de inserção dos *royalties* e os investimentos realizados em Maricá; realizar uma abordagem sobre as Políticas Públicas no município, principalmente da Política Pública de Mobilidade Urbana de Tarifa Zero (“Vermelinhos”).

A seleção do recorte temático para a pesquisa se justifica a partir de diversos fatores, sendo estes acadêmicos e pessoais. A seleção do recorte espacial justifica-se pela importância

¹Texto Adaptado da “Figura1- Impactos do transporte urbano sobre a pobreza”, GOMIDE, A.A. (2003, p.10) Transporte Urbano, Pobreza e Inclusão Social: elementos para políticas públicas. Texto para Discussão IPEA, n.960, Brasília, DF, Brasil.

do município de Maricá em âmbito estadual e até mesmo nacional, cujas Políticas Públicas são vistas, atualmente, como “vitrine” e um modelo a ser seguido por diversos municípios.

Acrescentado a isso, há uma necessidade de se compreender como foram desenvolvidas as Políticas Públicas no município através da incorporação dos *royalties*, e como foi retratado o processo da Mobilidade Urbana no período gerido pelo Partido dos Trabalhadores.

A partir da percepção e vivência enquanto geógrafa, faz-se necessária uma abordagem ampla sobre o sistema Tarifa Zero, com atenção especial aos chamados “Vermelinhos”, através da gestão da EPT (Empresa Pública de Transporte) no município maricaense, e como eles vêm atuando e impactando o território. O “Vermelhinho”, por sua vez, é um projeto que visa fortalecer a integração municipal, promover uma melhoria na qualidade de vida, na renda e na mobilidade urbana da população, além da sustentabilidade, com o projeto de inserção de ônibus híbridos nos próximos anos.

Nesse sentido, adiciona-se às justificativas a tentativa de compreender as importantes modificações espaciais que o município teve em função do recebimento dos *royalties*. E como as Políticas Públicas, sobretudo a de Mobilidade Urbana dos ônibus Tarifa Zero, alteraram não só a paisagem, como também, a vida da população.

No que tange aos aspectos pessoais da pesquisadora, o trabalho em questão justifica-se em função da vivência e residência no município de Maricá desde o ano de 2006. As experiências vivenciadas a partir desse momento até a atualidade proporcionaram um olhar diferenciado acerca das mudanças ocorridas no município. Desde as memórias da infância, até o olhar geográfico despertado durante a graduação e desenvolvido na pós-graduação. Como moradora do município, é pertinente citar o exemplo de Buttimer (2015), que com as experiências dos de “dentro” e os de “fora”. “Os de “dentro” são pessoas que estão no lugar, na comunidade, algo como pessoa “íntima”, no caso, a pessoa DO lugar. Os “de fora”, por sua vez, são os estrangeiros, forasteiros ou migrantes.

A presente pesquisa assume como estratégia metodológica a análise da implantação dos “Vermelinhos” no município de Maricá, na primeira metade deste século. Sendo um trabalho holístico, que tenta compreender, analisar e interpretar o objeto do estudo nas mais diversas dimensões. Dessa maneira, há uma investigação acerca da implantação da Política de Mobilidade Urbana de Tarifa Zero no município maricaense, descrevendo o histórico, os agentes, as repercussões e os efeitos na vida da população.

Para alcançar os objetivos propostos, este estudo tem um caráter qualitativo. Afinal, há

uma preocupação de aprofundar e compreender a dinâmica da implementação do Tarifa Zero e seus impactos no território e na vida da sociedade maricaense, além de analisar as implicações na própria mobilidade urbana do município.

A temática em questão concentra-se em uma problematização central: Quais são os impactos sociais que ocorrem com o processo de inserção dos “Vermelinhos” (da Política Pública de Mobilidade Urbana de Tarifa Zero) no município de Maricá?

A fim de responder esta questão fundamental, foi realizada uma revisão bibliográfica sobre temas como: Políticas Públicas, *Royalties*, Mobilidade Urbana e Estrutura Municipal, realizando assim uma pesquisa documental. Apresentando também registros fotográficos, e realizando uma busca contínua de dados e informações em páginas da internet, jornais, revistas e livros. Há também uma observação direta das consequências da implementação dos ônibus “Vermelinhos” no município.

Para realização do trabalho foi preciso consultar referências teóricas, dados estatísticos, sobretudo do IBGE, analisar mapas, visualizar leis, inserir imagens que retratem o município de Maricá. Dando destaque nas alterações e nas relevâncias da concretização da Política de Mobilidade Urbana de Tarifa Zero no município.

A dissertação está organizada em três capítulos. O primeiro tratará do município de Maricá, sobretudo dos aspectos físicos e humanos no contexto fluminense. O segundo capítulo tem por objetivo realizar uma abordagem geral sobre políticas públicas, relacionando os *royalties* do Petróleo e a inserção de programas sociais, especialmente do Tarifa Zero, no município maricaense. O terceiro capítulo tem por finalidade versar sobre a Mobilidade Urbana, a Política Pública de Transporte: os “Vermelinhos” em Maricá, ressaltando os agentes envolvidos no processo. Por último, as considerações finais apresentam uma análise que verifica se os objetivos da pesquisa foram alcançados.

1 O MUNICÍPIO DE MARICÁ NO CONTEXTO FLUMINENSE

O presente capítulo tem por objetivo apresentar a geografia de Maricá e seu papel no contexto metropolitano. Além disso, elucida o papel do Partido dos Trabalhadores na renovação do município a partir das políticas públicas implementadas.

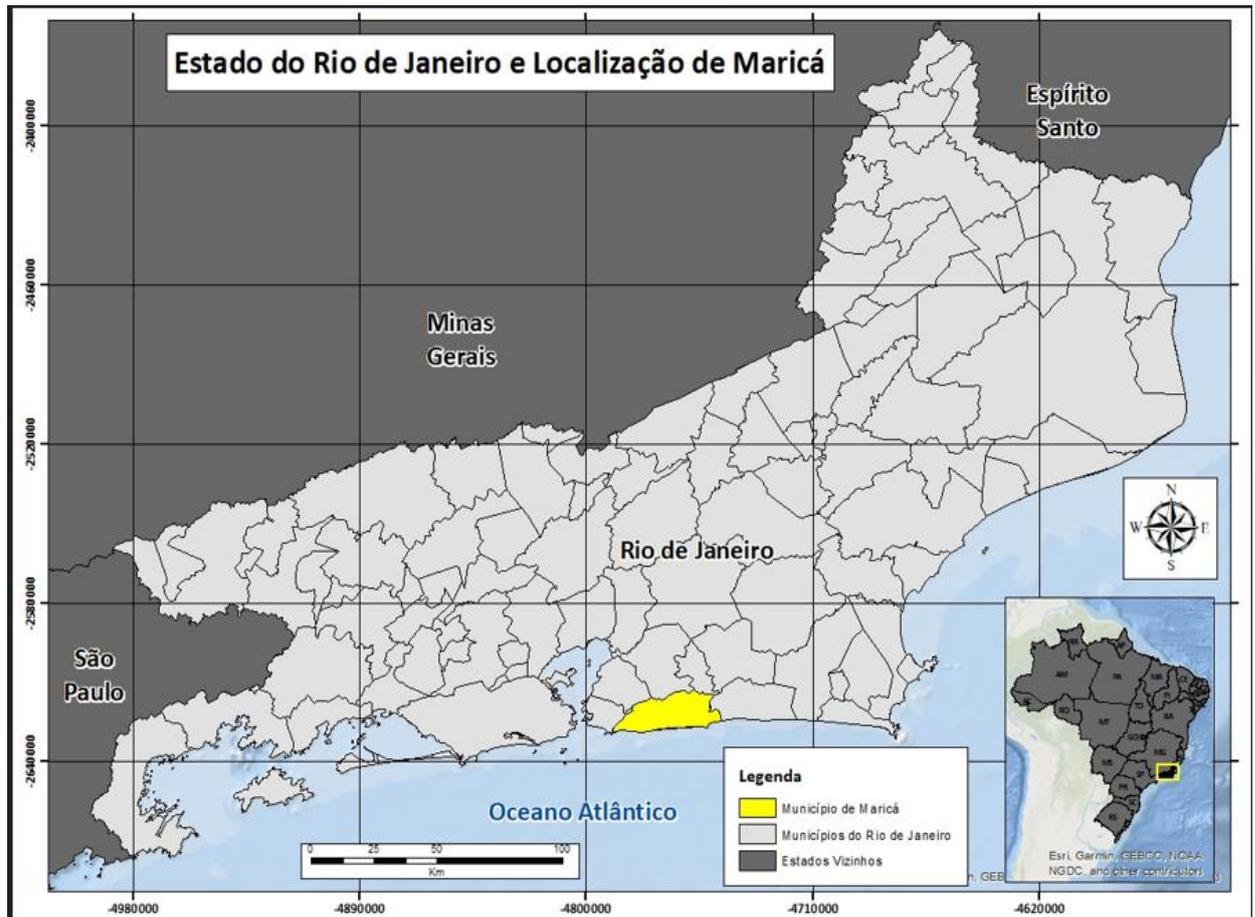
O capítulo está dividido em três seções principais. A primeira seção tratará sobre o município de Maricá no Estado do Rio de Janeiro; a segunda abordará sobre a localização e as características geográficas maricaenses; a terceira seção discutirá sobre A Era Petista em Maricá (2008- atual).

1.1 O município de Maricá no Estado do Rio de Janeiro

O município de Maricá está localizado na porção leste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (figura 1) e cerca de 60km da cidade do Rio de Janeiro. É reconhecida por ser uma região perimetropolitana.

O termo “perimetropolitano” denominaria uma área de interface entre o metropolitano e um território urbano-regional que está próximo à região metropolitana, mas que tem e mantém alguma característica própria” (RANDOLPH; GOMES, 2007a, p.63).

Figura 1– Localização do Município de Maricá no Estado do Rio de Janeiro



Fonte: Elaborado pela autora e Lucas Araújo, a partir de dados do IBGE, 2024.

Tem como limites os municípios de Niterói, São Gonçalo, Tanguá, Rio Bonito e Itaboraí (todos pertencentes a RMRJ) e Saquarema (Baixadas Litorâneas) (figura 2). É um município litorâneo e apresenta uma extensão territorial de 361,572 km², estando na 48ª posição em área territorial no Estado.

Figura 2– Municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

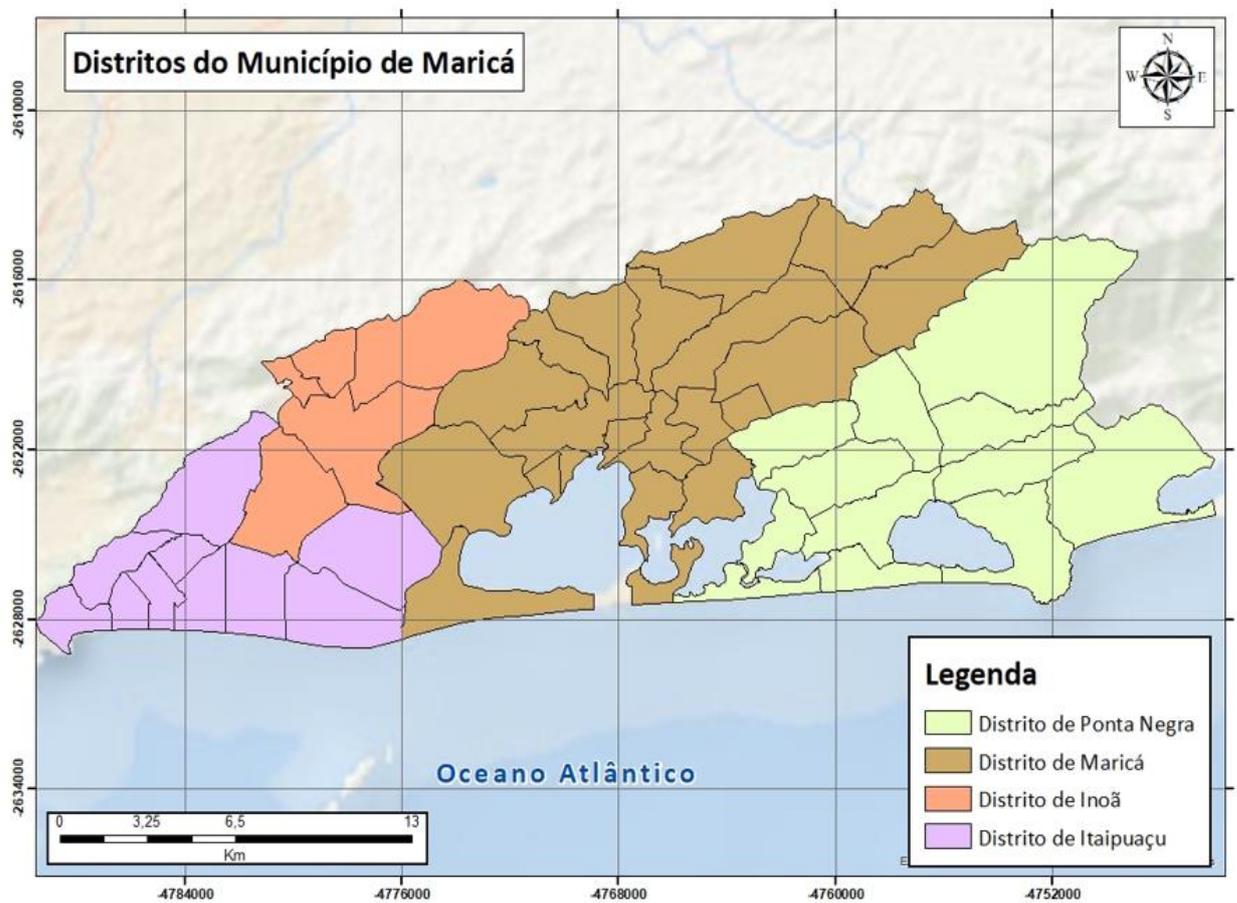


Fonte: Elaborado pela autora e Lucas Araújo a partir de dados do IBGE, 2024.

Atualmente, sua divisão territorial é formada por quatro distritos: Inoã, Maricá, Ponta Negra e Itaipuaçu (figura 3), em consonância com a Lei Complementar n° 207², de 16 de junho de 2010, relacionada à Lei Orgânica do município de 05 de abril de 1990.

² A Lei Complementar n° 207 de 16 de junho de 2010 tem como seu Art. 1°. “O Município de Maricá, divide-se em quatro distritos e cinquenta bairros, com denominação própria, tendo como objetivo o planejamento urbano e regional, o controle da ocupação e do uso do solo municipal, a implantação de equipamentos comunitários e infraestrutura básica, a descentralização dos serviços com vistas ao pleno e adequado desenvolvimento urbano e regional do Município, além de uma maior eficiência desta gestão, com apoio, participação e controle por parte da população beneficiada, além de servir de base censitária para os futuros recenseamentos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE”. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/jom_207.pdf>. Acesso em: 20 de mar. 2024.

Figura 3– Distritos de Maricá



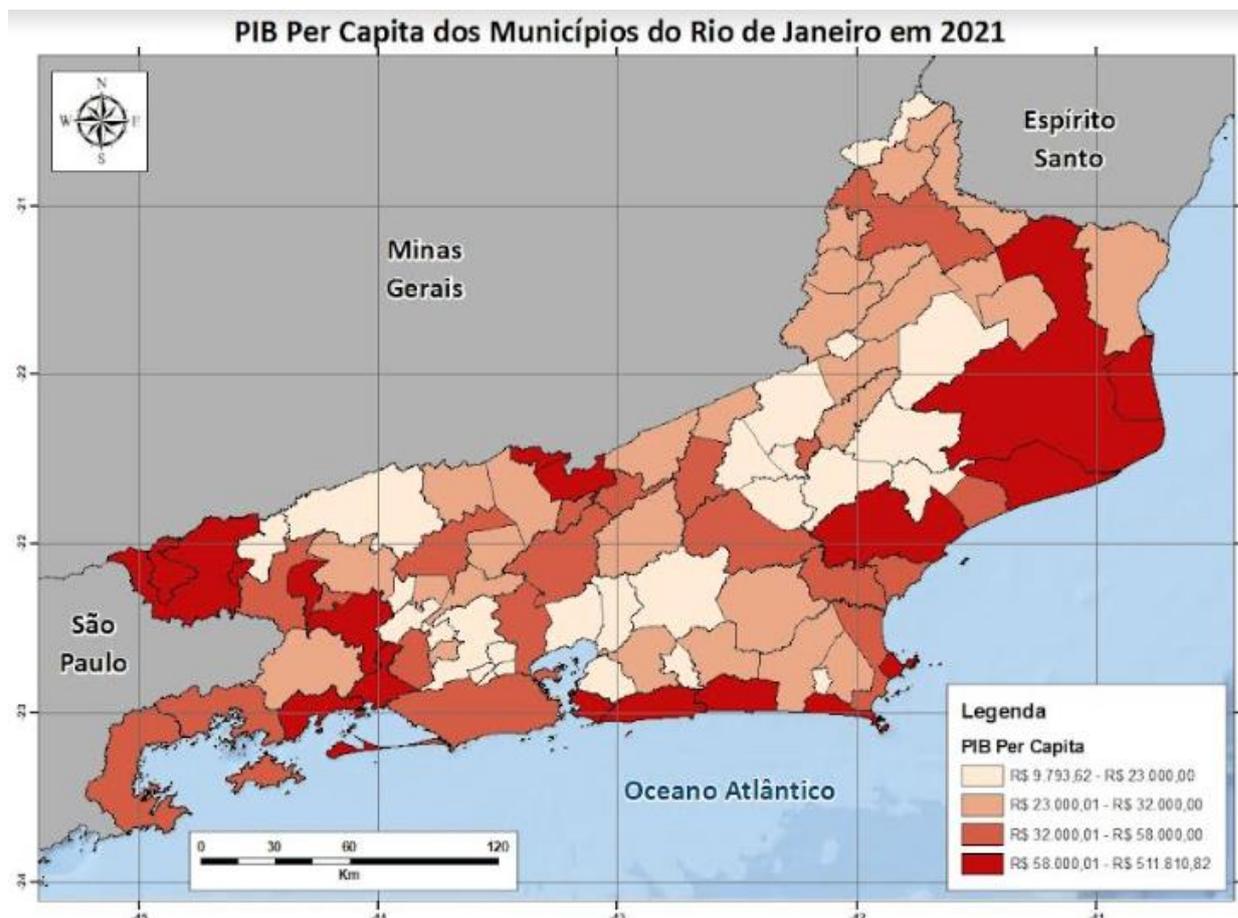
Fonte: Elaborado pela autora e Lucas Araújo, a partir de dados da Secretaria de Urbanismo de Maricá, 2024.

Em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), no ano de 2017, o município de Maricá teve a maior taxa de crescimento do PIB em relação a qualquer outro município brasileiro. Nesse período, o PIB municipal era de 5,8 bilhões, a sua população estava estimada em cerca de 158 mil pessoas IBGE (2018) (Freitas *et. al.*, 2020).

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022), no ano de 2021, o PIB *per capita* do município era de R\$511.810,82 (figura 4). No ranqueamento apresentado ocupava a primeira posição de maior PIB dentre os noventa e dois municípios do Estado do Rio de Janeiro e ocupava a sétima posição de cinco mil quinhentos e setenta municípios do Brasil.

Evidencia-se que a posição ocupada pelo município maricaense em relação aos demais municípios fluminenses e ao total dos municípios brasileiros, é reflexo da distribuição dos *royalties* do petróleo³.

Figura 4– Mapa da distribuição do PIB *per capita* do Estado do Rio de Janeiro (2021)



Fonte: Elaborado pela autora e Lucas Araújo, a partir de dados do IBGE Cidades, 2024.

No Censo realizado no ano de 2000, Maricá possuía uma população de 76.737 habitantes. Já no ano de 2010, a população era de 127.397 habitantes. Nesse momento, o município crescia em ritmo lento, entretanto, no ano de 2022, deparamo-nos com outra realidade no município: está entre os 10 municípios brasileiros que mais ganharam moradores.

³ “*Royalty* é uma palavra de origem inglesa que se refere a uma importância cobrada pelo proprietário de uma patente de produto, processo de produção, marca, entre outros, ou pelo autor de uma obra para permitir seu uso ou comercialização. No caso do petróleo, os *royalties* são cobrados das concessionárias que exploram a matéria-prima, de acordo com sua quantidade. O valor arrecadado fica com o poder público. Segundo a atual legislação brasileira, estados e municípios produtores – além da União – têm direito à maioria absoluta dos *royalties* do petróleo. A divisão atual é de 40% para a União, 22,5% para estados e 30% para os municípios produtores. Os 7,5% restantes são distribuídos para todos os municípios e estados da federação”. Fonte: Agência Senado. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/glossario-legislativo/royalties>>. Acesso 13 de mar. 2024.

Vale salientar que alguns fatores explicam o aumento da população residente, podemos citar a oferta no mercado de trabalho, com novos empregos e novas atividades, principalmente econômicas em virtude dos *royalties* do petróleo, além das políticas atuais implantadas pelo governo municipal. Somando-se a isso, Maricá apresentava residências secundárias de moradores procedentes de Niterói, São Gonçalo e do Rio de Janeiro que foram substituídas pelas primeiras residências.

Nas décadas de 1970 e 1980, ocorreu uma expansão significativa dos investimentos na Região dos Lagos, que resultou num crescimento de loteamentos, especialmente voltados para o veraneio. Em 1974, com a Ponte Rio-Niterói recém-inaugurada, foi viabilizado o acesso rápido e maior mobilidade para lugares como Niterói, Maricá e Região dos Lagos, promovendo um crescimento, com parcelamento do solo e da ocupação dessas áreas. Lins de Barros (2015, p.149) aponta que foi “a partir da década de 1970, com a construção da ponte Rio-Niterói, o acesso à chamada Região dos Lagos, no litoral leste do Rio de Janeiro, foi muito facilitado. As cidades de Maricá e Saquarema começaram a ser procuradas para o turismo de veraneio”. Antes da construção da ponte, era necessário realizar um trajeto terrestre de cerca de 100km para contornar a Baía de Guanabara ou utilizar balsas para fazer a travessia.

Fica evidente que o sistema de transporte está intimamente ligado a fatores políticos, socioeconômicos e históricos que produzem e moldam o espaço. A construção da Ponte Rio-Niterói, sendo parte fundamental da infraestrutura desse sistema, apresenta uma relação determinística com o desenvolvimento da Região dos Lagos, Niterói e Maricá.

No ano de 1977, no município maricaense, foi construída a Ponte do Boqueirão, que possibilitou o acesso às praias por moradores provenientes de Niterói e do Rio de Janeiro, onde buscavam lotes mais acessíveis do que aqueles encontrados em Cabo Frio, contribuindo para o crescimento demográfico do município. Sochaczewsk (2004, p.81) ratifica os fatores que contribuíram para o crescimento populacional do município de Maricá, ressaltando:

Em 1975, fundiram-se os estados do Rio e da Guanabara; Maricá passou a compor a RMRJ; foi inaugurada a ponte Rio-Niterói, colocando Maricá a 1h20min de distância do Centro do Rio de ônibus, e acelerando sobremaneira o processo de parcelamento do solo seguido de ocupação. O turismo aliado ao surfe direcionou, inicialmente, um fator de atração maior para a vizinha Saquarema, também nesta década. Em 1979, a construção da pequena ponte do Boqueirão fez a ligação rodoviária da Vila à Barra por terra, estendendo o surto loteador às praias do 1º Distrito – até então, só havia acessos por barcos. A possibilidade de chegar ao mar por via terrestre a partir da Vila de Maricá fez crescer o interesse por essas terras e impulsionou definitivamente o loteamento da região de restingas. Nos anos 1980 ocorreu nova retração do mercado; contudo, foi quando começaram a ser ocupadas as terras já vendidas. Para isso, foram fatores decisivos a possibilidade de construir

uma casa própria a custo menor, numa cidade tornada relativamente próxima dos centros de oferta de emprego.

Na década de 1990, ocorreu uma migração mais intensa do município do Rio de Janeiro em direção a Maricá, principalmente de aposentados. Esses começaram a transformar casas de veraneio em residência fixa. Maricá, dessa maneira, teve uma taxa média de crescimento populacional de 5,70%, enquanto o município do Rio de Janeiro teve apenas 0,74% (IBGE, 2000). Nesse período, Maricá apesar de estar sendo urbanizada e apresentar um crescimento populacional gradativo, possuía características ainda bastante tradicionais, com o veraneio sobressaindo sobre a residência fixa. Segundo Oliveira (2005, p.121):

Maricá se encontra no eixo intermediário. Contém as características tradicionais de cidade pequena, mas assimila incessantemente as forças da urbanização; tal ambivalência produz nova identidade. Elementos contraditórios transitam pelo município: charretes e cavalos ao lado de carros importados; pescadores analfabetos ao lado de funcionários públicos federais; mercearias e botequins ao lado de grandes lojas etc. Há contrastes pela cidade, como a disseminação da internet (até quatro anos atrás não havia servidor, e a Internet era acessada pelo impulso telefônico interurbano, o que encarecia o serviço) e de jogos eletrônicos (games), no qual o perfil do usuário denota faixa infanto-juvenil contraposta à “geração mais velha”, que ainda transita pela cidade, não raro, vestindo-se à moda antiga, usando “chapéu de caipira” e “bota de vaqueiro”. A discrepância entre essas gerações é muito mais que de idade: trata-se de um diferencial entre duas culturas bem distintas. Não é somente o tempo que separa as duas gerações, mas a fronteira demarcada pela inserção do município no processo urbanizatório regional impulsionado ao fim da década de 1970, quando já havia sido construída a Ponte Rio-Niterói, e incrementado na última década, com a melhoria das malhas rodoviárias.

Apesar de apresentar um significativo crescimento nos anos de 1980 e 1990, foi no ano de 2000, que Maricá começou a ter um processo de dispersão mais visível, com uma população de quase 80.000 habitantes, os quais 17% habitavam a zona rural e a porção do solo mais valorizada era o bairro do Centro. Segundo dados do Censo do IBGE de 2000, apresentava cerca de 43.443 domicílios (53% deles eram ocupados). Dos 20.454 domicílios não ocupados, 73% eram usados ocasionalmente, o que ainda evidenciava um perfil veranista do município.

Entre os anos de 2005-2010, o número de pessoas que escolhia Maricá para residir era seis vezes maior que o número de pessoas que deixavam a localidade. Isso ocorreu devido a duplicação da Rodovia Amaral Peixoto (2006), que elevou o contingente populacional da área leste do Estado.

A população maricaense, no ano de 2007, era de aproximadamente 106mil habitantes e contava com um contingente de eleitores de cerca de 67 mil. Nesse momento, a sua população já havia aumentado significativamente, enquanto a população rural foi reduzida para menos de 2.000 habitantes.

Cabe salientar que Maricá, até o início do ano de 2002, fazia parte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Após esse momento, Maricá entrou no rol das cidades da Região dos Lagos. De certa maneira, havia uma vantagem locacional, pois seria considerado um município propriamente turístico próximo à capital do Rio de Janeiro, era o “Portal da Região dos Lagos”, apontavam as campanhas publicitárias. Maricá também pretendia se distanciar da ideia de ser conhecido como município periférico, queria obter o *status* de município turístico.

Em 2009, ocorreu um rearranjo territorial no Estado do Rio de Janeiro. Maricá, por questões de interesse, para obter vantagens em seu território, como investimentos governamentais, políticas públicas, reintegrou-se à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, numa “geopolítica de inclusão e exclusão”⁴.

No contexto da RMRJ, observa-se uma expansão e crescimento da Metrópole em direção às áreas periurbanas. A Metrópole vem expandindo seu eixo rumo as Baixadas Litorâneas, com a incorporação de Maricá, através da RJ-106 e BR-101. Como aponta Ribeiro e O'Neill (2012, p.14):

Espacialmente podemos observar dois eixos expressivos de crescimento no estado do Rio de Janeiro o primeiro, apresentando as taxas mais elevadas, parte de Maricá, na Região Metropolitana, passa por municípios das Baixadas Litorâneas, atingindo o município de Quissamã, na Região Norte Fluminense; o segundo eixo estende-se pelo Litoral Sul Fluminense deslocando-se de Itaguaí, na Região Metropolitana, e adentrando a partir de Mangaratiba pela Região da Costa Verde, atingindo Paraty. Esses dois segmentos bem marcados são cortados pelas rodovias BR-101, no sentido sul-norte, e pela RJ-106, mais próxima ao litoral, na porção norte do estado. Graças a esses sistemas de engenharia, a partir de meados dos anos 1970, o processo de expansão populacional nessas áreas foi intensificando-se, permitindo articulações entre a metrópole do Rio de Janeiro com essas porções litorâneas do estado, nas quais predominam as atividades de lazer vinculadas ao turismo e a segunda residência, além de serem atualmente incrementadas pelos recursos procedentes dos *royalties* do petróleo.

O município maricaense foi adicionado à lógica urbana como um local periférico da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Era uma cidade considerada “dormitório” ou “de passagem”. Maricá foi inserida nessa lógica devido à ampliação das vias de transporte, como a própria duplicação da Rodovia Amaral Peixoto/RJ-106 (que corta Maricá em seu sentido oeste- leste), a criação da Estrada de Ubatiba/RJ-114 (que corta o município no

⁴ ROCHA (2013, s/p) define a “geopolítica de inclusão e exclusão” como: “A concepção que se lança de uma “geopolítica da inclusão-exclusão” é, então, entendida no jogo dessas representações. As tomadas de trunfos de legitimidade territorial possibilitam a inclusão e a exclusão de espaços de poder, territórios, de uma dada composição”. Disponível em: < <https://www.redalyc.org/pdf/2736/273629350011.pdf>>. Acesso em: 13 de ago. 2024.

sentido sul-norte), da RJ-118/Estrada Velha de Jaconé, da Estrada de Itaipuaçu e da Estrada dos Cajueiros.

Outros dois fatores foram fundamentais para Maricá ter tido uma rápida agregação à lógica urbana. A primeira está vinculada à falta de terrenos disponíveis nos municípios de Niterói e Rio de Janeiro, além dos valores dos imóveis exorbitantes nessas localidades, que acarretou uma saída da população em direção a áreas cujos terrenos estavam com valores mais acessíveis, como o próprio município de Maricá, transformando lotes que antes eram de veraneio, em primeira residência. Em segundo lugar, está associado à questão da qualidade de vida, pois Maricá era visto como um lugar tranquilo, com acesso ao mar, onde os níveis de violência eram relativamente baixos, comparados aos grandes centros urbanos.

O município maricaense exibia vantagens locacionais, apesar de não oferecer tantos serviços públicos quanto a capital do Estado. Apresentava valores mais acessíveis de terra e possuía/possui uma proximidade com o centro metropolitano (apenas 60km), como indica Holzer (2016, p.79):

O custo da terra baixo era, e continua sendo, um fator determinante para a decisão das famílias de se mudarem de áreas mais centrais da metrópole para essa franja externa da periferia. Essa opção certamente era induzida pelo baixo custo final do lote, possibilitando a sua aquisição à vista, ou em prestações que impactavam pouco o orçamento doméstico.

Além disso, alguns outros eixos viários foram surgindo, como a própria RJ-114 que liga Maricá a Itaboraí. Essa rodovia tinha intuito de facilitar o deslocamento entre os dois municípios, devido a criação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj). Nesse mesmo período, uma mancha demográfica surgia ao longo da RJ-106.

Maricá, no ano de 2006, aprovou condomínios para as classes média e alta e ocorreu uma procura significativa dessa parcela da população para comprar moradias nesses locais. Em contraponto, as classes mais baixas foram direcionadas para loteamentos com muitos lotes vagos e até mesmo abandonados, o que vem gerando desafios econômicos e sociais para o município até os dias atuais, acentuando ainda mais a segregação socioespacial.

No ano de 2007, de acordo com o Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro (2008), Maricá começou a receber uma porcentagem significativa de *royalties* do petróleo, acelerando a especulação imobiliária e a dispersão urbana.

Atualmente, o município maricaense é um território que está sofrendo uma vertiginosa transformação urbana, ocasionando um novo “boom” populacional em decorrência do recebimento dos *royalties* do petróleo. Antes dos *royalties*, a economia era baseada na pesca e na agricultura. Com o crescimento econômico do município e as políticas públicas criadas e

concretizadas (como o ônibus Tarifa Zero) é possível identificar um maior fluxo de pessoas indo em direção à municipalidade.

Como é o caso do município de São Gonçalo, que perdeu um número significativo de moradores, cerca de cem mil pessoas (dados divulgados indicam que a população gonçalense caiu de 999.728 para 896.744 habitantes), segundo o Censo do IBGE (2022), acarretando uma migração em direção ao município maricaense. Afinal Maricá é um local próximo ao município de São Gonçalo, Niterói e Rio de Janeiro, com níveis mais baixos de violência, que apresenta um longo litoral, além de ser um território atrativo devido à implementação das políticas públicas.

O Censo do IBGE (2022) apontou Maricá como o município do Estado do Rio de Janeiro que teve seu crescimento populacional aumentado em 54,8%. Chegaram cerca de setenta mil moradores no município entre os anos de 2010 e 2022. A sua atual população está estimada em 197.277 habitantes e uma densidade demográfica de 545,61 habitantes por quilômetro quadrado. Araújo (2023) para Jornal o Globo:

Segundo o professor do Departamento de Geografia Humana da UERJ, Ulisses Fernandes, um dos principais fatores que contribuíram para esse crescimento foi a chegada de atividades ligadas à exploração de petróleo na região. — Maricá reúne uma dinâmica que favoreceu o crescimento. Os negócios vinculados ao petróleo geraram mais oportunidades de trabalho. Somada a isso, a gestão interna dos recursos voltada para criação de políticas públicas de cunho social e econômico também atraiu a população que encontrou um bom estoque de terras para habitação — avalia o professor.

O recebimento dos *royalties* gera impactos, sejam positivos ou negativos. Apesar de gerar novos empregos e movimentar o mercado imobiliário, causam problemas ambientais e culturais, como a ocupação de áreas sem infraestrutura adequada, como encostas e regiões alagadiças, a supressão de vegetação, problemas relativos à flexibilização da legislação ambiental e urbana.

Há uma expectativa que o contingente populacional de Maricá continue crescendo. Dessa maneira, crescerá também a demanda por serviços e infraestrutura. Então, há uma necessidade de usar de maneira eficiente os recursos advindos dos *royalties*, expondo uma condição em que o governo municipal disponha e tenha acesso a informações abrangentes para tomar decisões eficazes em benefício da população.

Vimos que Maricá vem crescendo economicamente e demograficamente nos últimos anos. Entretanto, a fim de entender as dinâmicas que ocorrem no município, é preciso primeiramente, entender a sua localização, o espaço geográfico, os seus aspectos físicos e humanos. Deste modo, no próximo tópico, traremos um panorama geral do município.

1.2 Localização e características geográficas do município maricaense

O município de Maricá está situado na Unidade Federativa do Rio de Janeiro (código 33), encontra-se na Região Geográfica Intermediária do Rio de Janeiro (código 3301), na Região Geográfica Imediata do Rio de Janeiro (código 33001), na Mesorregião Metropolitana do Rio de Janeiro (código 06), na Microrregião Geográfica Rio de Janeiro (código 018), tem como Código Municipal completo: 3302700, segundo dados do Divisão Territorial Brasileira-DTB (2021), realizado pelo IBGE.

O município de Maricá está localizado no litoral do Estado do Rio de Janeiro, com 197.277 de habitantes (IBGE, 2022). Entende-se por município uma área com limites demarcados, criado por lei. É administrado pelo Prefeito, Vice-Prefeito e Vereadores. São regidos por leis orgânicas, consoante à Constituição Federal. Tem personalidade jurídica.

A localidade onde está a sede do município é chamada de cidade. Por sua vez, a sede municipal é o local onde está fixada a administração municipal: Prefeitura e Câmara dos Vereadores.

Possui área total de 361,572 km² dividida em quatro distritos: Maricá (sede), Ponta Negra, Inoã e Itaipuaçu, representando, em área, respectivamente 40%, 34%, 12% e 14%, do território municipal. Possui cinquenta bairros. Observe o quadro 1 e a figura 5 que seguem:

Quadro 1– Relação de Bairros por Distritos em Maricá.

Distritos	Bairros
1º Distrito Maricá (sede)	Centro; Flamengo; Mumbuca; Itapeba; Parque Nancy; Ponta Grossa; São José do Imbassá; Araçatiba; Jacaróá; Barra de Maricá; Zacarias; Restinga de Maricá; Retiro; Camburi; Pindobas; Caxito; Ubatiba; Pilar; Lagarto; Silvado; Condado de Maricá; Marquês de Maricá.
2º – Distrito de Ponta Negra	Ponta Negra; Jaconé; Cordeirinho, Guaratiba; Jardim Interlagos; Balneário Bambuí; Pindobal; Caju; Manoel Ribeiro; Espreado; Bananal.
3º – Distrito de Inoã	Inoã; Chácaras de Inoã; Calaboca; Spar, Santa Paula; Cassorotiba.
4º – Distrito de Itaipuaçu	Recanto de Itaipuaçu; Praia de Itaipuaçu; Morada das Águias; Rincão Mimoso; Barroco; Jardim Atlântico Oeste; Jardim Atlântico Central; Jardim Atlântico Leste; Cajueiros; Itaocaia Valley.

Fonte: Elaboração própria a partir de informações da Secretaria de Urbanismo de Maricá, 2022.

De acordo com Ministério do Turismo (2017), o município de Maricá faz parte da região da Costa do Sol, juntamente com os municípios de Saquarema, São Pedro da Aldeia, Araruama, Arraial do Cabo, Iguaba Grande, Armação dos Búzios, Cabo Frio, Casimiro de Abreu, Rio das Ostras, Macaé, Carapebus e Quissamã. Maricá tem categoria “C” no Mapa do Turismo, as categorias “A”, “B”, “C” são aquelas que possuem um elevado número de turistas, sejam domésticos ou internacionais.

O Turismo tem importância econômica para o município, apesar disso, não possui sua economia totalmente baseada nessa atividade. No entanto, os gestores municipais reconhecem as capacidades e potencialidades turísticas de Maricá e pretendem que o turismo seja uma das principais atividades econômicas.

Assim, encontramos ao longo do território diversos atrativos que alavancam essa prática. Além de apresentar diversos passeios históricos, eventos (sejam culturais, gastronômicos, musicais), deparamo-nos com belezas naturais que chamam atenção e encantam os turistas e os residentes, como o complexo sistema lagunar com cerca de 40km², as montanhas e uma extensa área de costa litorânea.

Detendo uma grande relevância histórica, o município já recebeu visitas de pessoas muito importantes, como do naturalista Charles Darwin e sua equipe. O pesquisador catalogou diversas espécies na Restinga, além de observar espécies na Serra da Tiririca e analisar as *beachrocks* na Praia de Jaconé, que são reconhecidas no meio científico, ecológico e cultural. Atualmente, há diversos circuitos ecológicos na região para conhecerem o “Caminho de Darwin”, sendo uma atração no ramo turístico.

Em relação às Regiões Hidrográficas, o município abrange duas: Região Hidrográfica da Baía de Guanabara (RH-V), com 95% de abrangência e Região Hidrográfica Lagos São João (RH-VI), com 5% de abrangência, de acordo com PERHI (2014). Por abranger cerca de 330km² e se encontrar quase em sua totalidade no município, a bacia hidrográfica do Sistema Lagunar de Maricá possui grande importância para a localidade. Vale ressaltar que todos os rios maricaenses nascem e desaguam no próprio território.

O município apresenta um grande complexo Lagunar: Lagoa de Maricá (ou Araçatiba), Lagoa da Barra de Maricá, Lagoa do Padre, Lagoa Guarapina (ou Ponta Negra), Lagoa Brava, e a Lagoa de Jaconé (única que ultrapassa o limite municipal). Essas são ligadas ao mar por meio dos canais de Ponta Negra e Itaipuaçu.

Em relação ao bioma predominante, temos a Mata Atlântica. Por ser um município litorâneo, o ecossistema predominante é o da restinga. Ao longo de 42km de faixa de areia

(planície costeira), observamos espécies da flora como plantas de pequeno porte, geralmente rasteiras, com espinhos. Boa parte da vegetação integra as Unidades de Conservação.

O município maricaense compreende 119km² de seu território protegido em Unidades de Conservação (UC)⁵, o que representa cerca de 32,9% de área. As Unidades de Conservação em nível municipal são: Monumento Natural da Pedra de Inoã, Refúgio de Vida Silvestre de Maricá, Área de Proteção Ambiental das Serras de Maricá (Apasemar), Monumento Natural da Pedra de Itaocaia, Área de Relevante Interesse Ecológico da Cachoeira do Espraiado e uma UC de nível estadual, o Parque Estadual da Serra da Tiririca, entre Maricá e Niterói (figura 6):

Figura 6– Mirante da Pedra do Elefante, Serra da Tiririca

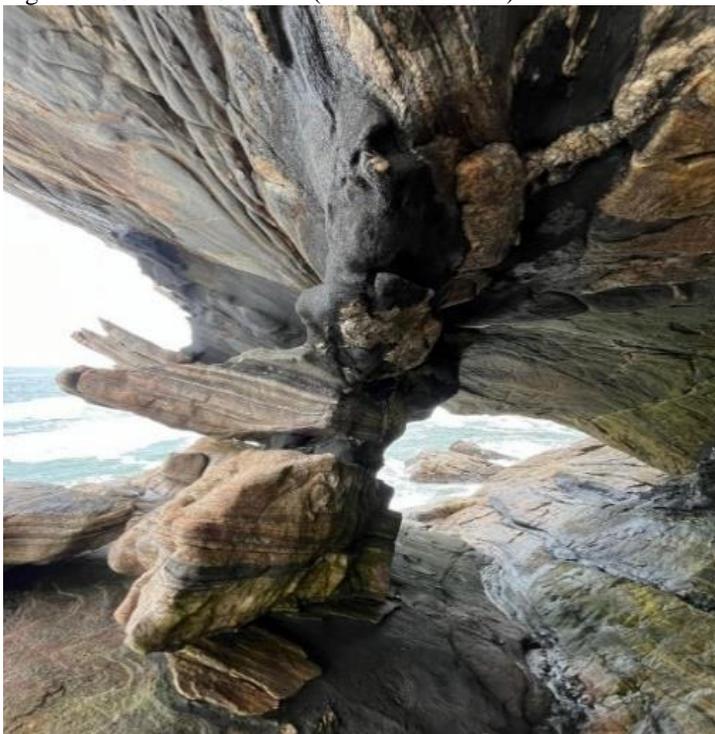


Fonte: A autora, 2024.

Em concordância com Plano de Manejo Integrado das Áreas Naturais Protegidas de Maricá - Unidades de Conservação Municipais 2014-2023 (2023), temos como principais atrativos naturais e histórico-culturais das UC: as Ilhas Maricá; montanhas cobertas por Mata Atlântica e vegetação de afloramento rochoso; fauna nativa; rios e córregos; vistas espetaculares dos mirantes; rampa de voo-livre; Praia da Sacristia (figura 7); trilhas centenárias; faróis de Ponta Negra e das Ilhas Maricá; naufrágios nas Ilhas Maricá.

⁵ Unidade de Conservação é segundo a Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000 “um espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção”. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19985.htm>. Acesso em: 21 de abr. 2024.

Figura 7– Gruta da Sacristia (Praia da Sacristia)



Fonte: A autora, 2024.

No que se refere ao relevo, apesar de ser constituído em grande parte por planície litorânea, o município é cercado por maciços costeiros, com relativa elevação. As principais serras identificadas são: Serra do Calaboca, Serra do Mato Grosso, Silvado, Lagarto, Espreado, e Serra da Tiririca. É na Serra do Mato Grosso que encontramos o ponto mais alto município, com 850 metros, o Pico da Lagoinha.

Embora possua mares agitados, as praias do município atraem turistas e moradores, as mais procuradas são: Praia da Barra de Maricá, Praia de Ponta Negra, Praia do Francês e Praia de Itaipuaçu.

Maricá é conhecida por combinar fatores naturais, culturais e econômicos em seu território, tornando-a uma cidade atraente. Nos últimos anos, diversas iniciativas têm sido implementadas para impulsionar seu desenvolvimento. A maioria dessas ações é resultado da gestão do Partido dos Trabalhadores (PT), que assumiu o poder em 2008 e permanece até hoje. No próximo tópico, abordaremos a gestão petista no município de Maricá, quem são os principais personagens e como ocorreram seus respectivos mandatos.

1.3 A Era Petista em Maricá (2008- atual)

Maricá, até o ano de 2008, era gerido pelo prefeito Ricardo Queiroz, do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB). Na eleição de 2004, Washington Cardoso (Washington Quaqué) tentou a eleição pelo Partido dos Trabalhadores (PT), foi o terceiro candidato mais votado, com 12.736 votos, atrás de Uilton Viana, do Partido da Frente Liberal (PFL) (12.775 votos) e do próprio Ricardo Queiroz (13.575 votos). Ricardo Queiroz ficou no poder durante 8 anos. Salienta-se que no ano de 2000, Quaqué já tentava sua eleição para Prefeitura de Maricá.

A era petista em Maricá, de fato, iniciou-se no ano de 2008, com o Washington Quaqué (PT). Ele contabilizou 36.133 dos votos válidos, o que representa 62,60% dos votos válidos (Quadro 2). O vice de Quaqué era Uilton Viana, do Partido Socialista Brasileiro (PSB), que na eleição anterior também havia disputado o cargo de prefeito.

Quadro 2– Eleição 2008, Cargo Prefeito, município de Maricá

Partido	Candidatos	Votos nominais válidos	Votos válidos	% dos votos válidos
PT	Washington Quaqué	36.133	36.133	62,60%
PDT	Carolino Santos	13.895	13.895	24,07%
PSC	Dr. Marcelo Delaroli	7.040	7.040	12,30%
PSOL	Conceição Marques	657	657	1,14%
Total Município		57.725	57.725	

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Portal do Tribunal Superior Eleitoral e Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro, 2024.

No seu período de exercício, Quaqué, enfrentou alguns desafios, pois na gestão anterior, Ricardo Queiroz deixou um déficit de caixa de quase cinco milhões de reais, que impediu a execução do orçamento em 2009. Além disso, Queiroz não efetuou o pagamento da Previdência Social, o que impediu Quaqué de receber verba federal e estadual. O Certificado de Regularização da Previdência Social é obrigatório para obtenção dos recursos. Sem esse certificado, o desenvolvimento do município ficou paralisado.

Mesmo com esses entraves, alguns projetos tiveram destaque no primeiro mandato do Quaqué. Entre eles: a construção do Minha Casa Minha Vida, em parceria com o Governo

Federal; pavimentação e drenagem de 71km de vias; construção da Ponte da Barra de Maricá; autorizou a construção do Hospital Dr. Ernesto Che Guevara; firmou parceria com o governo estadual e federal para construção de uma Unidade de Pronto Atendimento (UPA) em Inoã; acabou com o monopólio da empresa de ônibus, legalizando o transporte alternativo.

Em 2012, Quaqué foi reeleito com 26.622 votos válidos o que representa, 42,48%. Seu vice era Marcos Ribeiro Martins, também do PT. Marcelo Delaroli (Democratas-DEM) disputou a Prefeitura e foi o segundo mais votado. Delaroli tinha como vice Uilton Viana (vice-prefeito do mandato anterior). Os partidos DEM, PR, PSB E DEM participavam da coligação para apoiar Delaroli, apesar de ter força municipal, não conseguiu se eleger.

Nessa eleição ocorreu uma tentativa de retorno do ex-prefeito Ricardo Queiroz, com o vice Carolino Santos. Carolino na eleição anterior (2008) conquistou o segundo maior número de votos. Entretanto, não obtiveram sucesso nas urnas. Os escândalos envolvendo Ricardo Queiroz fizeram com que ele ficasse em terceiro (Quadro 3).

Quadro 3– Eleição 2012, Cargo Prefeito, município de Maricá

Partido	Candidatos	Votos nominais válidos	Votos válidos	% dos votos válidos
PT	Washington Quaqué	26.622	26.622	42,47%
DEM	Marcelo Delaroli	23.703	23.703	37,82%
PMDB	Ricardo Queiroz	9.088	9.088	14,50%
PSD	Hélcio Ângelo	2.207	2.207	3,52%
PSOL	Prof. Saraiva	1.054	1.054	1,68%
Total Município		62.674	62.674	

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Portal do Tribunal Superior Eleitoral e Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro, 2024.

No final desse mesmo ano, Quaqué foi acusado pela prática de abuso de poder político e econômico, apontado por utilizar o programa social “Renda Melhor” no município de Maricá, para obter vantagens eleitorais. Quaqué foi denunciado por enviar onze mil telegramas convocando os votantes para o lançamento desse programa, que não constava no orçamento do município do ano anterior. Em 2013, o Tribunal Regional Eleitoral (TRE) optou por manter seu mandato, entretanto, ficaria inelegível por oito anos e teria que pagar uma multa de vinte e cinco mil reais.

Também em 2012, Ricardo Queiroz, foi condenado pela Justiça por crimes contra a Lei de Licitações. Foi condenado a prestar serviços comunitários e ficou inelegível, sem poder concorrer a nenhum cargo eletivo ou assumir função pública por três anos.

Em seu segundo mandato, Quaqué ficou conhecido por implementar o Tarifa Zero no município (ônibus “Vermelinhos”) e a Moeda Social Mumbuca. Tinha um projeto de alavancar a economia do município através da distribuição de renda, beneficiando pessoas em situação de vulnerabilidade.

A fim de dar continuidade aos projetos, Quaqué indicou Fabiano Horta como seu substituto. Assim, no ano de 2016, foi eleito em Maricá, Fabiano Horta (PT), com 39.128 votos, isso representou 52,81% dos votos válidos. Seu vice era Marcos Ribeiro Martins, o mesmo vice do ex-prefeito Quaqué.

Seu principal adversário nesta eleição era Marcelo Delaroli (DEM), que obteve 33.380 votos. Entretanto, teve sua candidatura indeferida pelo TSE, pela prática de abuso de poder econômico. Mesmo que recorresse, o resultado não alteraria, afinal, pelo número de habitantes, Maricá não possuía segundo turno (Quadro 4).

Nesse mesmo período, o município teve uma abstenção de 19,59% (eram cerca de cem mil eleitores no município) e 47,70% entre votos brancos e nulos.

Quadro 4– Eleição 2016, Cargo Prefeito, município de Maricá

Partido	Candidatos	Votos nominais válidos	Votos válidos	% dos votos válidos
PT	Fabiano Horta	39.128	39.128	52,81%
DEM	Marcelo Delaroli	33.380	33.380	45,05%
PDT	Carolino Santos	940	940	1,27%
PSOL	Bia Do Psol	641	641	0,87%
Total Município		74.089	74.089	

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Portal do Tribunal Superior Eleitoral e Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro, 2024.

No ano de 2017, um novo personagem, iniciou sua vida em Maricá: Diego Zeidan (PT), ele ficou encarregado de comandar a secretaria de Economia Solidária, que é responsável pelo cartão Mumbuca e pelos benefícios sociais. Diego Zeidan, cabe salientar, é filho do ex-prefeito Quaqué e da deputada estadual Rosangela Zeidan (PT). Rosangela Zeidan também esteve presente na política maricaense, ela presidiu o PT do município.

Apesar do PT ganhar a eleição para Prefeitura de Maricá, a eleição de 2018 (para Presidente) apontou uma contraditoriedade entre os eleitores maricaenses. O Partido Social Liberal (PSL), do ex-Presidente Jair Messias Bolsonaro, venceu nas urnas do município. No segundo turno, as porcentagens foram significativas, enquanto Bolsonaro ficou com 62,30%

dos votos válidos (47.243 votos), o outro candidato a presidente, Fernando Haddad (PT), ficou com 37,70%, o que representa 28.593 votos válidos, entre os 75.836 eleitores.

Na eleição municipal de 2020, Fabiano Horta foi reeleito com 88,09% dos votos, isso representa 76.285 votos no município, sendo a maior porcentagem de votos no Estado do Rio de Janeiro. Nesse momento, o candidato a vice-prefeito era Diego Zeidan.

O maior adversário do Horta, era Ciro Fontoura (Republicanos), que ficou em segundo lugar, com 5,98% dos votos. Cabe salientar que a família de Ciro (Fontoura e Ribeiro) é muito influente no município. Em seus discursos pregava o antipetismo, sendo a favor da família e possuía ideais militares. Esta eleição teve 22,9% de abstenção, 2,28% votos brancos e 5,32% votos nulos, de acordo com dados do TSE (Quadro 5).

Quadro 5– Eleição 2020, Cargo Prefeito, município de Maricá

Partido	Candidatos	Votos nominais	Votos válidos	% dos votos válidos
PT	Fabiano Horta	76.285	76.285	88,09%
REPUBLICANOS	Ciro Fontoura	5.183	5.183	5,98%
PMN	Cesar Augusto	3.070	3.070	3,54%
PSDB	Chiquinho	2.065	2.065	2,38%
Total Município		86.603	86.603	

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Portal do Tribunal Superior Eleitoral e Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro, 2024.

Apesar de receber número significativo de votos em Maricá, nas últimas eleições, Marcelo Delaroli não se candidatou no município maricaense no ano de 2020. Ele foi candidato pelo Partido Liberal, em Itaboraí, município vizinho a Maricá. E através da influência do PT, principalmente do Quaqué, foi eleito. O intuito desse apoio era a criação de uma “frente ampla pela democracia”.

Salienta-se aqui que Fabiano Horta ancorou-se nas políticas públicas para sua reeleição, uma vez que elas vêm impactando significativamente a vida da população, angariando um grande número de votos que possibilitaram a sua vitória.

Horta vem desenvolvendo diversos programas econômico-sociais pelo município desde 2016, como a Renda Básica da Cidadania, e deu continuidade a diversos outros projetos, como ônibus Tarifa Zero, Moeda Social Mumbuca (implementada em 2014) e possibilitou crédito para pequenos e médios empresários do município.

Lembremo-nos aqui que, em 2017, Maricá já era o líder de recebimento de recursos advindo dos *royalties*, o que facilitou a concretização de inúmeras políticas públicas.

Em 2020, com a pandemia da COVID-19, em sua gestão, implementou um auxílio emergencial, no qual cerca de 6 mil trabalhadores foram beneficiados com um salário mínimo. Esse valor foi revertido em “Mumbucas” (moeda social). Além disso, cada beneficiário chegou a receber 300 Mumbucas por pessoa da família. Ademais, em maio deste mesmo ano, inaugurou de modo emergencial o Hospital Dr. Ernesto Che Guevara, no bairro de São José do Imbassaí (obras iniciadas no período do ex-prefeito Quaqué).

É fundamental destacar que, no ano de 2023, o vice-prefeito Diego Zeidan se licenciou do cargo. Zeidan assumiu a função de secretário de Desenvolvimento Econômico Solidário na Prefeitura do Rio de Janeiro, a fim de levar os projetos e programas implementados em Maricá (como a própria moeda social e o programa de Renda da Cidadania) à cidade carioca.

Apesar de Maricá ser uma “bolha petista”, na eleição de 2022 para Presidente da República, ocorreu novamente uma contradição nas urnas do município. O Presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) perdeu nos dois turnos para Jair Messias Bolsonaro (Partido Liberal-PL). Para Governador, ganhou Cláudio Castro também do Partido Liberal.

Ainda que haja contradições nas urnas, uma coisa é certa: Maricá já acumula quatro mandatos (16 anos) com o Partido dos Trabalhadores no poder e, segundo Alves (2023) para o Jornal o Globo:

As eleições municipais de 2024 prometem ser marcadas pelo retorno às origens de nomes tradicionais da política fluminense. Pelo menos, nomes que ocuparam a cadeira de prefeito no início de suas carreiras se movimentam para voltar ao cargo: o ex-governador Luiz Fernando Pezão (MDB) em Piraí, o deputado federal Washington Quaqué (PT) em Maricá e o secretário-executivo da prefeitura de Niterói, Rodrigo Neves (PDT).

Na eleição de 2024, encontramos novos nomes para o cargo de Prefeito de Maricá, sendo eles: Dr. Cláudio Ramos, do Partido NOVO, que já exerceu o cargo de vereador em 2012; Fábio de Azevedo Barbosa, o Fabinho Sapo, do PL, que foi candidato a vereador em 2020 e obteve 460 votos; e Márcia Santiago, do Partido da Mulher Brasileira (PMB), servidora pública aposentada que já exerceu diversos cargos na administração de Maricá; além do próprio Quaqué.

De acordo com Pesquisa de Intenção de Votos do Instituto Ágora, realizado a pedido do Jornal o Dia⁶, no mês de agosto de 2024, Quaqué venceria em todas as categorias e em qualquer cenário, apresentava 88% das intenções de voto. Fabinho Sapo seria o segundo nas

⁶ Informações disponíveis em: <<https://odia.ig.com.br/marica/2024/08/6903502-pesquisa-aponta-washington-quaqua-com-88-das-intencoes-de-voto-em-marica.html>> Acesso. 20 de ago. 2024.

intenções de voto e apresentava 7%. Quaqué justifica que irá retomar projetos que iniciou em seus dois mandatos (2009-2016) e conta com o apoio de Fabiano Horta.

No mês de outubro de 2024, Quaqué disputou a eleição, com o vice João Maurício (“Joãozinho do PT”). Joãozinho atuava no governo de Fabiano Horta como Secretário de Governo da Prefeitura de Maricá, mas também já atuou na pasta da Secretaria de Relações Institucionais. Até então, ele não havia se candidatado a nenhum cargo eletivo. A figura 8 que segue registra os três personagens principais do PT no ano de 2024 no município de Maricá:

Figura 8– Fabiano Horta, Washington Quaqué e Joãozinho do PT



Fonte: O Dia, 2024.

No dia 06 de outubro de 2024, realizaram-se as eleições municipais no território brasileiro. No município de Maricá, como era previsto, Washington Quaqué (PT) foi eleito. Quaqué obteve 73,74% dos votos, o que representa 91.789 votos válidos. Em segundo lugar, ficou Fabinho Sapo (PL), com 22,30% dos votos (27.755 votos válidos); em terceiro lugar, ficou Dr. Claudio Ramos (NOVO), que obteve 2,37% dos votos (2.951 votos válidos) e em quarto lugar ficou Marcia Santiago (PMB), com 1,59% dos votos (1.984 votos válidos). Esta eleição contou com 124.479 votos válidos, 7.786 votos nulos (5,66%) e 5.413 votos brancos (3,93%), de acordo com dados do TSE (Quadro 6):

Quadro 6– Eleição 2024, Cargo Prefeito, município de Maricá

Partido	Candidatos	Votos nominais	Votos válidos	% dos votos válidos
PT	Washington Quaqué	91.789	91.789	73,74%
PL	Fabinho Sapo	27.775	27.775	22,30%
NOVO	Dr. Claudio Ramos	2.951	2.951	2,37%
PMB	Márcia Santiago	1.984	1.984	1,59%
Total Município		124.479	124.479	

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Portal do Tribunal Superior Eleitoral e Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro, 2024.

Diante do exposto, é evidente que Maricá vem ganhando destaque nos últimos anos, através da gestão do Partido dos Trabalhadores. Portanto, é necessário adotar uma abordagem ampla sobre o município, ressaltando o papel dos *royalties* e das políticas públicas que foram criadas e implementadas em seu território.

Maricá, no que lhe concerne, vem criando diversos programas e ações, utilizando recursos financeiros advindos dos *royalties* do petróleo, visando ao bem-estar da população. Estas compensações financeiras são muito significativas, pois são através delas que o ente governamental vem estabelecendo, planejando, organizando e instituindo diversas Políticas Públicas ao longo do território. Como exemplos: Moeda Social, Passaporte Universitário, Bilhete Único Universitário e os “Vermelinhos” (ônibus Tarifa Zero), entre outros inúmeros programas que beneficiam os cidadãos maricaenses, principalmente os de classe econômica mais baixa.

Nesse contexto, no próximo capítulo, faremos uma abordagem geral do que são as políticas públicas, a sua importância e como elas se realizam, enfatizando a Política Pública de Mobilidade Urbana de Tarifa Zero.

2 MARICÁ: A IMPORTÂNCIA DOS *ROYALTIES* E A IMPLEMENTAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

O presente capítulo tem o intuito de elucidar o que são as Políticas Públicas, em especial o Tarifa Zero. Realizando também, uma abordagem geral sobre as Políticas Públicas no município de Maricá. Organizamos em três seções: a primeira tratará sobre as Políticas Públicas: abordagens e perspectivas; a segunda versará sobre os *royalties* do Petróleo e inserção de Políticas Públicas selecionadas no Município maricaense; a terceira abordará o Sistema Tarifa Zero.

2.1 Políticas Públicas: abordagens e perspectivas

Não há uma definição única para o que sejam as políticas públicas, pois é um campo amplo, inter e multidisciplinar. Assumiremos aqui que as políticas públicas são ações, programas e decisões do governo (federal, estadual ou municipal) que visam colocar em prática os direitos previstos pela Constituição Federal, objetivando o bem-estar da sociedade. Essas políticas podem ter interferência direta ou indireta do ente estadual ou privado, mas sempre objetivando assegurar os direitos para diversos segmentos da sociedade ou determinado grupo (social, cultural, étnico...).

Políticas públicas são direitos previstos pela Carta Magna. Segundo Maria Paula Dallari Bucci (2002, p. 38), políticas públicas são: “arranjos institucionais complexos, que se expressam em estratégias ou programas de ação governamental e resultam de processos juridicamente definidos para a realização de objetivos politicamente determinados, com o uso de meios à disposição do Estado”. Sendo o Estado o encarregado de executar estas políticas. Para Mendes e Paiva (2017, p.1): “O Setor Público cumpre papel importante no desenvolvimento de um país, que garantindo um ambiente estável e seguro para os investimentos, oferece políticas públicas que estimulem a eficiência da economia e a equidade na distribuição de recursos”.

As políticas públicas devem ser realizadas em conjunto e de forma associada pelos três Poderes (Legislativo, Executivo e Judiciário). Dessa maneira, o Legislativo propõe tais

políticas, através da criação de leis. O Executivo é encarregado de planejar e aplicar as ações e o Judiciário controla a lei criada. Para Souza (2006, p.26):

Política pública como o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações e/ou entender por que e como as ações tomaram certo rumo em lugar de outro (variável dependente). Em outras palavras, o processo de formulação de política pública é aquele através do qual os governos traduzem seus propósitos em programas e ações, que produzirão resultados ou as mudanças desejadas no mundo real.

Vale ressaltar que o “público” diz respeito ao povo, ao interesse público. Assim, abrange tanto o Estado, a iniciativa privada e todas as organizações da sociedade civil. Logo, a elaboração das políticas públicas deve ser realizada por meio da coprodução e coparticipação dessas instituições e organizações. Moretzsohn (2010, p.220) aponta sobre o entendimento das políticas públicas:

Podemos entender políticas públicas como um conjunto de diretrizes e referências éticas, políticas e legais, adotadas pelo Estado para responder às demandas sociais que podem ser mais ou menos explícitas, de acordo com os interesses que as move, ou fomenta. Esse processo pressupõe permanente e necessário o questionamento entre Estado e a sociedade civil, já que propostas e ações governamentais nem sempre encontram pontos coincidentes com as demandas sociais. É a partir do embate entre esses poderes distintos e quase sempre assimétricos que uma sociedade democrática constrói seu espaço de interlocução e elaboração de saídas legítimas para os mais diversos impasses colocados cotidianamente pela vida dita civilizada.

Decerto as instituições estatais são vistas como entidades que possuem suas próprias metas e objetivos. Elas não dão apenas as respostas às necessidades da sociedade, mas também perseguem objetivos que podem ser definidos por interesses políticos, administrativos ou ideológicos. Saravia (2006, p. 37) indica que:

Os estudos de política pública mostram a importância das instituições estatais tanto como organizações, pelas quais os agentes públicos (eleitos ou administrativos) perseguem finalidades que não são exclusivamente respostas a necessidades sociais, como também configurações e ações que estruturam, modelam e influenciam os processos econômicos com tanto peso, como as classes e os grupos de interesse.

Deve-se deixar claro que a política pública não é uma porção neutra ou técnica do funcionamento do Estado, mas, na verdade, é um reflexo das dinâmicas e pretensões que configuram a sua própria natureza. As políticas públicas, nesse caso, são estruturadas pelas relações de poder, interesses, tensões, conflitos de classe que existem dentro do Estado. Elas não são moldadas apenas pela pressão e pela luta dos trabalhadores, mas também apontam a lógica capitalista dominante.

Vale reforçar o papel das Parcerias Público-Privadas (PPPs), que evidenciam como as políticas públicas podem corroborar com os interesses do neoliberalismo, com a promoção da privatização e com a menor intervenção do Estado na economia. No contexto neoliberal

(mercado livre e redução da intervenção estatal), as PPPs, são observadas como uma forma de privatizar serviços públicos e flexibilizar as condições de trabalho. Nesse cenário, a redução de serviços públicos e a privatização levam a uma maior desigualdade, impactando ainda mais pessoas pobres e vulneráveis. Em relação ao serviço oferecido, a qualidade pode cair, pois o foco está voltado ao lucro e não ao bem-estar social.

Adicionalmente, toda e qualquer política pública percorre vários estágios e em cada um deles, os agentes (atores), os acordos, as coalizações, os processos e as prioridades são diferentes. Dessa maneira, as políticas públicas configuram a estrutura política, definem e criam os espaços, os desafios e os atores envolvidos.

Existem algumas etapas que devem ser consideradas quando o tema central é a política pública, sendo elas: formulação, implementação e avaliação.

- a) No primeiro momento, na formulação, deve ser identificado e definido o problema ou a necessidade que a política pública necessita abarcar. Nessa etapa, deve ser feita uma coleta de dados a fim de entender o tamanho do problema ou necessidade, suas causas e apresentar possíveis soluções. Precisa ser realizado um trabalho conjunto, envolvendo as partes interessadas para atender as reais necessidades. Além da própria elaboração do texto da política pública (que compreende a redação das etapas, metas, estratégias, recursos necessários e o plano de trabalho).
- b) Na segunda etapa, a implementação, deve ser realizada a definição das etapas indispensáveis para colocar a política em operação (planejamento), incluindo a aplicação dos recursos e o controle dos órgãos e entidades. Há também, a execução do planejamento, na qual as ações previstas são colocadas em prática. Posteriormente, temos o monitoramento para observar se os objetivos foram alcançados.
- c) Na terceira e última etapa, a avaliação, são reunidas as informações sobre a segunda etapa e seus resultados. Realiza-se a análise e a avaliação dos impactos da política aplicada, fornecendo recomendações para ajustes ou melhorias.

Quando os três estágios, que são interdependentes, são seguidos de forma adequada, as políticas públicas se tornam mais eficazes, eficientes e adaptáveis às reais necessidades e às circunstâncias do lugar. A eficácia da política pública depende da formulação cuidadosa e bem planejada, uma implementação atenciosa e uma avaliação contínua e crítica.

Desse modo, na construção e na execução de toda e qualquer política pública, se deve ter uma visão abrangente que considera a totalidade do sistema, em vez de análises isoladas. Para sua efetivação deve ser considerada a interconexão e a interação entre os indivíduos do

sistema, ou seja, a combinação e a relação dos sujeitos, instituições, entidades, ideologias e interesses. Esses componentes compreendidos de forma integrada e sistêmica são substanciais para compreender melhor o fenômeno político.

As políticas públicas são diretrizes e estratégias desenvolvidas para guiar e controlar ações em diversos contextos, com objetivo de enfrentar questões específicas e atingir metas em diferentes esferas, como governamental, organizacional e social. Elas devem ser analisadas holisticamente.

Ademais, as políticas públicas estão presentes nas mais diversas áreas, como educação, meio ambiente, saúde e voltadas também ao transporte coletivo. Objetivam a tomada de decisões adequadas e responder às necessidades da população. Tratando-se do transporte coletivo, a mais discutida atualmente é a Política Pública de Mobilidade Urbana, que engloba o Tarifa Zero.

Para mais, o tópico a seguir, discorrerá sobre a inserção das políticas públicas em Maricá. Desse modo, faz-se necessário um olhar aprofundado sobre os *royalties*, a fim de entender como estão sendo financiados tais projetos.

2.2 Os *royalties* do Petróleo e a inserção de Políticas Públicas selecionadas no Município Maricaense

O município de Maricá, atualmente, é o mais favorecido quanto à distribuição dos *royalties*, o que impacta positivamente sua receita. Aponta Coutinho (2020, p.240):

Maricá se localiza em frente ao campo de Lula, o maior produtor de petróleo do Brasil, na Bacia de Santos, que é responsável por 50% da produção de todo o gás natural e petróleo nacional. Por isso, Maricá está em 1º lugar no *ranking* dos municípios que mais recebem *royalties* de petróleo no país. Isso impacta sobremaneira os recursos públicos.

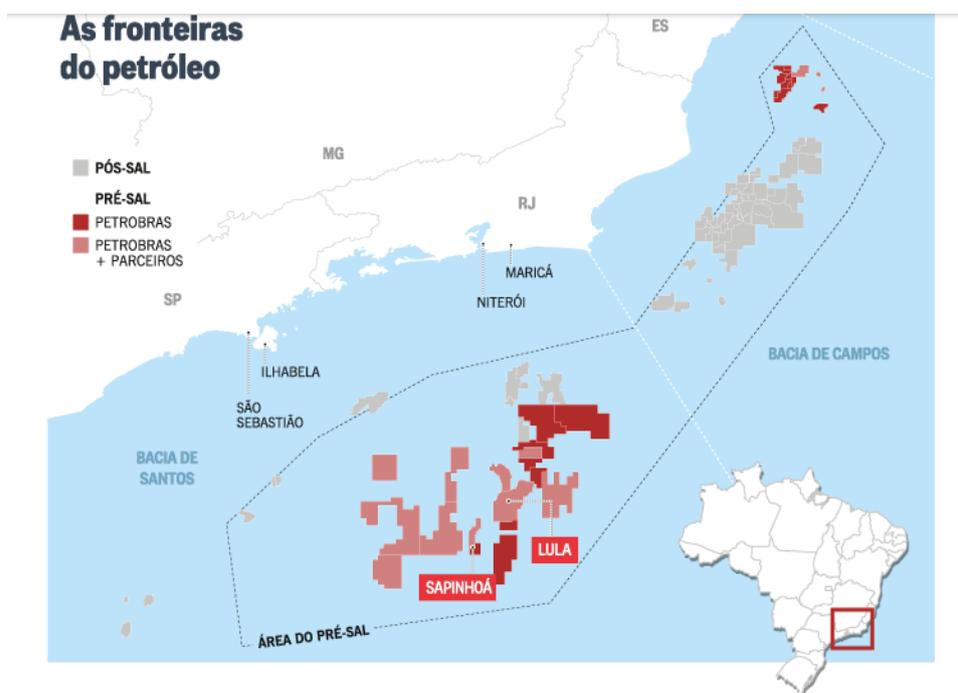
Posto isto, os últimos anos, com o avanço no desenvolvimento dos campos do pré-sal, (que já corresponde a quase metade da produção brasileira), foi alterado o *ranking* das cidades que mais recebiam *royalties*⁷ do petróleo, sobretudo no Estado do Rio de Janeiro.

⁷ *Royalties* são: “uma compensação financeira devida à União, aos estados, ao Distrito Federal - DF e aos municípios beneficiários pelas empresas que produzem petróleo e gás natural no território brasileiro: uma remuneração à sociedade pela exploração desses recursos não renováveis”, de acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP/2020).

A mudança significativa no *ranking* está relacionada com a queda de Macaé e Campos dos Goytacazes, no Norte do Estado, que deixaram de liderar o recebimento de recursos, dando lugar a novas cidades, como a própria cidade de Maricá e Niterói. Em 2023, os cinco municípios que mais receberam *royalties* do petróleo foram Maricá, Niterói, Saquarema, Macaé e Campos dos Goytacazes. Maricá se mantém como líder do *ranking* desde 2017.

Na figura 9 é indicada a área geográfica (localização) do pré-sal, especialmente do Campo de Lula. Os reservatórios do campo de Lula, localizados na bacia de Santos, estão situados a profundidades que variam entre 4.700 e 6.000 metros abaixo do nível do mar, coberto muitas das vezes, por uma camada de sal que pode atingir cerca de 2.000 metros de espessura.

Figura 9– Fronteiras do Petróleo



Fonte: O Globo, 2017.

O município de Maricá, pela sua posição geográfica, é o maior beneficiado, pois o navio-plataforma fica localizado a 250 km da costa. O FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*/ Unidade Flutuante de Armazenamento e Transferência) “Cidade de Maricá” tem capacidade diária de processamento de 150 mil barris de óleo e cerca de 6 milhões de m³ de gás natural. Este navio de alta capacidade obteve seu primeiro óleo em 2016. Maricá detém 49% da confrontação relativa ao Campo de Lula.

Diante desse contexto, o município de Maricá recebeu aproximadamente quatro bilhões de reais, somente em 2023. Maricá obteve R\$2.312.977.572,59 em *royalties*, que somados aos valores de R\$1.503.265.945,70 relativos a participações especiais de campos de grande produtividade atingiu o montante de R\$3.816.243.518,29 (ANP, 2023).

Vale ressaltar que os valores a serem pagos pelos concessionários são obtidos a partir da multiplicação de três fatores: 1º- alíquota dos *royalties* do campo produtor (podem variar de 5% a 15%), 2º- produção mensal de petróleo e gás natural produzidos no campo, 3º- preço de referência dos hidrocarbonetos no mês. São valores recolhidos mensalmente pelas empresas concessionárias, com base em informações da ANP (2020).

Com esses valores superavitários, a Prefeitura de Maricá instituiu diversas Políticas Públicas em todo município, a fim de se desenvolver economicamente, financiar programas e projetos e diminuir as desigualdades existentes.

Ainda que o petróleo seja uma das matérias-primas mais importantes no mundo moderno, é um recurso finito, limitado. Com base nesse entendimento, é de suma relevância que os Estados e Municípios que são favorecidos por esta receita, utilizem essa compensação financeira de maneira apropriada.

Desse modo, em junho de 2013, Maricá sancionou a Lei nº 2.448, que instituiu o Programa Municipal de Economia Solidária, Combate à Pobreza e Desenvolvimento Econômico e Social. Tinha por objetivos centrais o combate às desigualdades existentes, o fomento ao desenvolvimento econômico e social dos cidadãos, erradicação da pobreza e geração de emprego e renda, principalmente para as camadas mais carentes da sociedade maricaense.

A Lei nº 2.448 vai em consonância com a Lei Orgânica do Município de Maricá (1990), na qual encontramos no art. 229:

Observados os preceitos estabelecidos na Constituição Federal, o município atuará no sentido da realização do desenvolvimento econômico e da justiça social, prestigiando o primado do trabalho e as atividades produtivas e distributivas das riquezas, com a finalidade de assegurar a elevação do nível e qualidade de vida e o bem-estar da população.

Assim, envolvida em um modelo de gestão desenvolvimentista, a Prefeitura de Maricá, visa não somente ampliar a questão estrutural municipal, mas também melhorar a qualidade de vida da sua população, baseada nos princípios da sustentabilidade. O município maricaense, na perspectiva atual, é exemplo de gestão; afinal, a adoção ou implementação de políticas públicas depende por muito que haja um governo central organizado, capaz de dirigi-las e executá-las de forma a trazer resultados (Bucci, 2021).

O município do leste fluminense em questão nos leva a reflexão de que o Estado desempenha papel fundamental para a definição de uma cidade inteligente. Frisamos aqui, o que Vasconcellos (2018, p.10) traz como um dos agentes mais relevantes no rol das políticas públicas: o Estado. “Ele é essencial no tocante às políticas públicas, ou seja, pelo conjunto de decisões e ações que são tomadas em cada área de atuação, como na educação, na justiça, na saúde, no desenvolvimento urbano, no transporte público e no trânsito”.

A utilização consciente dos recursos (*royalties*) recebidos pelo município, desde o ano de 2017, apontam que os investimentos realizados podem ser um acelerador para transformações profundas. Sabendo que as políticas públicas são pilares fundamentais para o funcionamento, o desenvolvimento, a promoção e o bem-estar da sociedade, foram criados e implementados na cidade, e nos distritos, programas (habitacionais, urbanísticos, sociais, econômicos). Abaixo estão algumas dessas ações governamentais, como ressalta a Prefeitura de Maricá (2024):

Banco Social/Moeda Social Mumbuca: é uma moeda que objetiva a dinamização da economia, com a valorização do comércio e dos serviços de dentro do município. Uma política que visa a geração e distribuição de renda. São mais de 90 mil beneficiados, de acordo com dados da Prefeitura de Maricá. Cada beneficiário recebe 230 Mumbucas, que equivale a 230 reais, pois a moeda local tem paridade com a moeda nacional. A Moeda Social é administrada pelo Banco Mumbuca (figura 10), instituição comunitária, independente da Prefeitura.

Figura 10– Sede do Banco Municipal Mumbuca



Fonte: A autora, 2024.

Há um intenso uso da moeda no município, a maior parte dos estabelecimentos a aceitam, o que gera um dinamismo na economia. Atualmente, já faz parte do cotidiano do maricaense. No ano de 2023, a moeda completou 10 anos.

- Passaporte Universitário: foi criado no ano de 2019, com o objetivo de elevar o número de moradores maricaenses de baixa renda nas universidades. Para isso, o município oferece bolsas de estudo integrais (graduação e pós-graduação) em universidades cadastradas e conveniadas.

No ano de 2024, o Passaporte Universitário completou 5 anos e já eram 2,5 mil moradores formados. Atualmente, podemos encontrar polos de ensino superior em Maricá.

- Bilhete Único Universitário: É um auxílio (cartão RioCard Mais) concedido a estudantes (moradores de Maricá), em que a Prefeitura lança recargas mensais de acordo com a grade curricular e a cidade destino: Araruama, Saquarema, Itaboraí, Niterói, Rio de Janeiro, São Gonçalo, Teresópolis e Vassouras. Em 2023, eram cerca de 4.500 alunos beneficiados.

Este programa beneficia não só alunos de graduação, pós-graduação, mestrado e doutorado das universidades federais, estaduais e particulares, mas também alunos que estudam em escolas técnicas estaduais e federais.

Os valores das passagens intermunicipais afetam diretamente a renda do estudante. Um exemplo disso é a passagem de Maricá para Niterói que custa R\$22,80 (ida), o que resulta num custo diário de R\$45,60 (ida e volta), valores esses referentes ao mês de agosto de 2024. Com o Bilhete Único Universitário, o valor cai para menos da metade, conseqüentemente, gerando uma economia na renda do beneficiado.

- PPT (Programa de Proteção ao Trabalhador): antes chamado de PAT (Programa de Amparo ao Trabalhador), tem por objetivo o fomento da economia, garantindo que uma parcela dos trabalhadores tenha uma proteção social. É composta de dois benefícios o BEP (Estímulo à Produção) e a Cota-10 (Garantia de Direitos). O primeiro corresponde a um salário mínimo mensal, em moedas Mumbucas para potencializar os negócios. E o segundo corresponde a um depósito mensal, numa conta administrada pela Prefeitura, de 10% de seu faturamento do mês, declarado pelo trabalhador.

- Auxílio Cuidar: é um benefício destinado a famílias de pessoas com deficiência (que precisam de cuidados em tempo integral). O valor do auxílio pode variar entre 1.320 Mumbucas a 2.800 Mumbucas e é destinado aos pais e responsáveis legais, tendo por objetivo melhorar a qualidade de vida de todos os integrantes, além de oferecer o suporte às famílias com ações intersetoriais (que envolve a Secretaria Municipal de Saúde, Assistência Social, Secretaria de Educação, Secretaria de Políticas Inclusivas).

-“Vermelhinha”/“Vermelhinho” (EPT): As “Vermelhinhas” são bicicletas compartilhadas, que podem ser utilizadas por toda a população maricaense e seus visitantes, de uso gratuito. Já os “Vermelhinhos” são ônibus Tarifa Zero.

A utilização das “Vermelhinhas”, tanto para adultos, quanto para crianças, visa estimular o uso das ciclovias, incentivar uma vida mais saudável e promover um ambiente mais limpo. Com a criação das “Vermelhinhas” (figura 11), Maricá busca, de certa maneira, retomar um hábito esquecido pela população: o andar de bicicleta. Isso se deve ao fato de que, com a ampliação dos “Vermelhinhos”, as pessoas abandonaram a prática de pedalar em favor do transporte público.

Ademais, ambos estão integrados ao sistema público de transporte que tem por missão assegurar a mobilidade urbana. Scalco (2023) para o jornal *Le Monde* cita Maricá e sua Empresa Pública de Transportes como um exemplo a ser seguido. “Ancorada em quatro distritos separados entre si, a cidade utiliza os “Vermelhinhos e Vermelhinhas”, ônibus e bicicletas públicas da cidade, para possibilitar a mobilidade urbana diária dos moradores e efetivar o direito previsto constitucionalmente”.

Figura 11– Estação das “Vermelhinhas”, bairro Parque Nancy.



Fonte: A autora 2024.

A seguir, no próximo tópico, ampliaremos o debate acerca do sistema Tarifa Zero e a mobilidade intra e interurbana.

2.3 O sistema Tarifa Zero como instrumento da Política Pública de Mobilidade Urbana.

O surgimento das Políticas Públicas ocorreu em resposta à necessidade de a administração pública solucionar desafios e demandas da sociedade. Elas são formuladas, implementadas e avaliadas a fim de promover o bem-estar geral, assegurar a equidade social e estimular o desenvolvimento socioeconômico e sustentável. Tratando-se dos transportes e da mobilidade urbana, destacamos aqui a implantação do ônibus Tarifa Zero.

A discussão sobre o Passe Livre ou Tarifa zero tomou novos rumos a partir das manifestações de junho de 2013, que ocorreram em São Paulo, como uma resposta ao aumento das tarifas de transporte, conhecido como Movimento Passe Livre. Esses protestos foram o ponto de partida para as discussões acerca da gratuidade nos transportes públicos pelo Brasil, que começou a ganhar maior visibilidade e espaço nas pautas governamentais, embora a temática tenha sempre sido debatida, principalmente no meio acadêmico.

A Política Pública de Mobilidade Urbana de Tarifa Zero surgiu como uma ação que garantiria o controle do sistema de transporte pelo poder público. A implementação desta política é garantia de acesso ao transporte coletivo por toda a população, sem cobrança de uma tarifa. No que diz respeito ao transporte público, Vasconcellos (2018, p.15) destaca que “está à disposição do público, mediante pagamento. Sua principal característica legal é que, além de estar submetido às regras de trânsito, ele está submetido a algum tipo de limitação ou de controle por parte do governo”. Este controle são as catracas e arrecadação da tarifa. No caso dos municípios que implementam o Tarifa Zero, as catracas dos ônibus existem para haver um registro sobre a quantidade de passageiros que circulam todos os dias.

O que vemos na maior parte dos espaços urbanos é a utilização das catracas nos transportes coletivos e arrecadação da passagem, o que leva a limitação da circulação da sociedade, restringindo seu direito de ir e vir, impossibilitando a efetivação da Política de Mobilidade Urbana. Legume (2015, s/p) evidencia que:

[...] as condições de mobilidade urbana são uma catraca que restringe a efetivação do direito à cidade em seus mais variados aspectos. Primeiro, ao restringirem a possibilidade de circulação na cidade àqueles que têm condições de pagar por seus deslocamentos, não permitem que as pessoas acessem livremente a cultura, a educação e a saúde. Segundo, impedem a apropriação política da cidade, tanto porque é mais difícil ir a qualquer atividade política quando se tem que pagar por isto quanto pelo fato de a restrição de circulação dificultar a troca de experiências políticas.

A tarifa utilizada como modelo de financiamento é ineficaz. O sistema de vale-transporte, apesar de útil, não abarca toda a população (contempla, em sua maioria, os estudantes de escolas públicas, pessoas com deficiência e idosos acima de 65 anos). Dessa maneira, os debates sobre a ampliação do sistema Tarifa Zero são fundamentais para integrar efetivamente toda a sociedade.

As tarifas altas dos transportes dificultam a mobilidade dos trabalhadores de baixa renda, gerando grandes problemas na economia e na sociedade. Nesta situação, estamos falando do desafio relacionado à capacidade de pagamento. Os elevados impostos sobre os bens tornam as cidades mais divididas, o que dificulta o encontro dos indivíduos, prejudica a sensação de fazer parte de um grupo, agravando ainda mais as desigualdades existentes.

Com a tarifa cada vez mais alta, também há uma migração para o transporte individual (carros), o que agrava o trânsito nas cidades, aumenta a poluição e reduz a eficácia dos sistemas de transportes coletivos. Entretanto, a admissão desta Política pode gerar diversos benefícios para as cidades, como melhoria no trânsito, melhoria no meio ambiente e a própria qualidade de vida da população. Santini (2019, p.15) afirma que:

Políticas Públicas de Passe livre ou Tarifa Zero são aquelas em que se prevê o uso do transporte coletivo sem cobrança direta. A criação e manutenção de redes que permitem a circulação livre e fácil de pessoas é o melhor caminho para se reduzir congestionamentos e diminuir a poluição. Sistemas coletivos abertos e interligados com estruturas que facilitem a integração de outros modais, como ciclovias, zonas de pedestre, estações de armazenagem e/ou compartilhamento de bicicletas, ou mesmo bolsões para estacionamento de automóveis e motos, permitem deslocamentos diversificados e têm impacto positivo geral sobre a qualidade de vida.

De modo geral, a resposta de diversos municípios brasileiros para promover uma mobilidade urbana adequada é a adoção do Tarifa Zero nos transportes coletivos, a fim de melhorar a acessibilidade e aumentar o uso do transporte público. Isso significa uma crescente valorização da sua importância. Contudo, é preciso adotar uma abordagem atenciosa, com viés sustentável para garantir sua viabilidade a longo prazo.

O sistema Tarifa Zero, dessa forma, é um instrumento da Política Pública de Mobilidade Urbana que pressupõe uso do transporte público sem o recolhimento da passagem/ tarifa do usuário. O sistema é custeado pelo orçamento municipal, com fontes de recursos que variam. No caso de Maricá, o financiamento dos ônibus intramunicipais Tarifa Zero é efetivado pelas receitas dos *royalties* que vêm da exploração do petróleo, pois o campo de extração de óleo e gás confrontam com o litoral do município. Essa receita crescente é assegurada pela Lei Federal nº 9.478, de 1997⁸. Araújo (2021, p.177) aponta que:

O município de Maricá experimentou um crescimento substancial após um novo campo de extração de óleo e gás entrar em operação comercial, uma vez que passou a receber *royalties* da União. De acordo com o Portal Transparência, disponível no site da Prefeitura de Maricá, o município havia recebido o maior volume de recursos provenientes dos *royalties* do petróleo (seguido pelos municípios de Campos dos Goytacazes e Macaé, respectivamente). Com isso, o município reuniu condições para implementar programas sociais e de desenvolvimento econômico, provocando, principalmente a partir de 2012, uma explosão imobiliária.

A receita dos *royalties* de Petróleo em Maricá vem crescendo a cada ano, desde o governo do Quaquá. Em uma consulta de Recursos Transferidos, no Portal Transparência do Governo Federal, no período consultado de 01/2014 a 02/2024, o município Maricaense recebeu 97% de Transferências Constitucionais e *Royalties* e apenas 3% de Transferências Legais Voluntárias e Específicas.

⁸ BRASIL. Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997. Estabelece a política energética nacional e cria a Agência Nacional do Petróleo. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 7 ago. 1997. Disponível em: <

Os 97% de Transferências Constitucionais e *Royalties* equivalem a R\$18.097.861.677,34 e os 3% de Transferências Legais Voluntárias e Específicas equivalem a quantia de R\$472.687.065,93, no período anteriormente mencionado.

De fato, do ponto de vista financeiro, os *royalties* da exploração de petróleo que o município fluminense recebe (cerca de 1,4 bilhão somente no ano de 2018) representam uma relevante fonte de recursos para o custeio da Tarifa Zero.

A Prefeitura de Maricá com os *royalties* do petróleo custeia a Empresa Pública de Transporte. No quadro 7 estão registradas as despesas⁹ da EPT, entre os anos de 2014 e 2023 (Transparência Maricá, 2024):

Quadro 7– Despesas EPT (2014-2023)

ANO	EMPENHADO	LIQUIDADADO	PAGO
2014	R\$ 1.068.953,31	R\$ 1.007.510,43	R\$ 1.007.510,43
2015	R\$ 15.663.319,99	R\$ 10.932.921,99	R\$ 8.669.670,13
2016	R\$ 9.948.163,96	R\$ 8.951.843,68	R\$ 8.862.969,36
2017	R\$ 19.728.184,84	R\$ 18.656.233,90	R\$ 15.816.971,97
2018	R\$ 16.183.465,58	R\$ 13.656.305,85	R\$ 13.656.305,85
2019	R\$ 27.638.235,50	R\$ 17.390.478,55	R\$ 17.390.478,55
2020	R\$ 51.951.642,03	R\$ 32.570.074,72	R\$ 32.570.074,72
2021	R\$ 91.225.542,59	R\$ 61.304.698,71	R\$ 61.304.698,71
2022	R\$ 142.005.770,13	R\$ 99.542.687,11	R\$ 99.542.687,11
2023	R\$ 207.566.828,19	R\$ 125.534.673,35	R\$ 125.534.673,35
Total	R\$ 582.980.106,12	R\$ 389.547.428,29	R\$ 384.356.040,18

Legenda: O Valor Empenhado é aquele que a Prefeitura de Maricá reserva para efetuar o pagamento planejado. Valor Liquidado quando o serviço é executado. Assim que a EPT de fato recebe o valor, é considerado Valor Pago.

Fonte: A autora, a partir de dados do Portal Transparência Maricá, 2024.

A partir do quadro anterior, nota-se que há uma despesa crescente da Prefeitura com a Empresa Pública de Transporte (EPT). Isso acontece devido ao crescimento populacional,

⁹ “Define-se como Despesa Pública o conjunto de dispêndios do Município ou de outra pessoa de direito público para o funcionamento dos serviços públicos. Nesse sentido, a despesa é parte do orçamento, ou seja, aquela em que se encontram classificadas todas as autorizações para gastos com as várias atribuições e funções governamentais. Em outras palavras, as despesas públicas formam o complexo da distribuição e emprego das receitas para custeio de diferentes setores da administração”. Disponível em:

<http://ecidadeonline.marica.rj.gov.br/e-cidade_transparencia_inte/main/consulta_dados>. Acesso em: 07 de abr. 2024

aumento da circulação dos ônibus, quantidade das linhas dos “Vermelinhos” e migração dos transportes individuais para os coletivos no município.

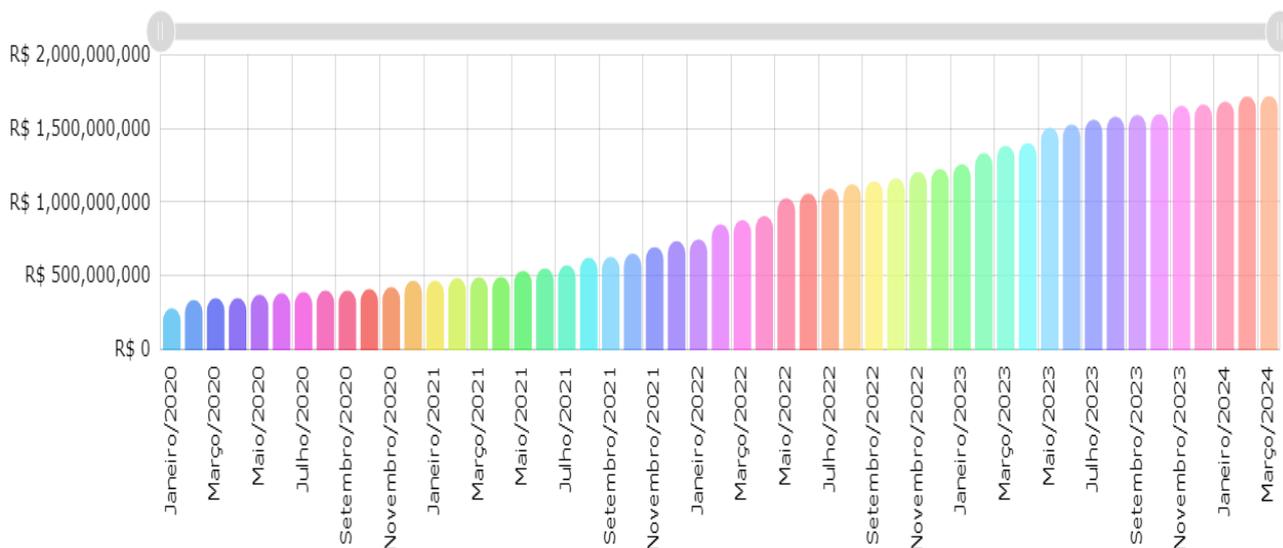
A população maricaense vem economizando substancialmente com a utilização do transporte gratuito. De acordo com dados da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, os ônibus Tarifa Zero, geram uma economia mensal na renda das famílias que chega a 20%. De acordo com a Prefeitura Municipal de Maricá, no ano de 2022, a população maricaense economizou entre os meses de janeiro a dezembro cento e nove milhões de reais.

Com a ampla utilização dos ônibus Tarifa Zero e a economia na renda dos cidadãos, há um redirecionamento do dinheiro que seria da passagem para outras áreas, como comércio, alimentação, gerando um dinamismo ao município.

No entanto, para haver a continuidade do Sistema Tarifa Zero, garantindo a mobilidade urbana (aprofundaremos este conceito no próximo capítulo), e promovendo uma economia na renda dos cidadãos do município, a Prefeitura de Maricá instituiu o Fundo Soberano de Maricá¹⁰ (FSM). Através dessa economia mensal, o município se prepara para possíveis “altos e baixos” do bem finito que é o petróleo. Veja a seguir (figura 12) as aplicações do FSM, no período correspondente aos anos de 2020 a 2024.

¹⁰ De acordo com o Fórum de Fundos Soberanos de Maricá (2024) “O Fundo Soberano de Maricá – FSM foi instituído pela Lei Municipal nº 2.785 de 14 de dezembro de 2017, que foi revogada pela Lei Municipal nº 2.902 de 03 de dezembro de 2019, cuja finalidade é atuar, de forma eficaz, como instrumento de política econômica, visando à mitigação dos efeitos dos ciclos econômicos e a constituição de um fundo de poupança para o Município de Maricá – RJ”. Disponível em: <<https://fundos-soberanos.org.br/membros/municipio-de-marica/>>. Acesso em: 16 de set. 2024.

Figura 12– Aplicações do Fundo Soberano de Maricá



Fonte: Prefeitura de Maricá, 2024.

Para mais, as aplicações no Fundo Soberano de Maricá e sua receita crescente possibilitarão a continuidade e a ampliação dos ônibus Tarifa Zero no município maricaense nos próximos anos. Os ônibus Tarifa Zero promoverão a maior inclusão social, afinal melhora o acesso aos serviços públicos e há um avanço significativo no tráfego, com a migração do transporte individual para o transporte coletivo, acarretando uma melhoria na qualidade de vida da população.

Ademais, a gratuidade no transporte público tem um caráter social, pois pretende assegurar a todos os indivíduos, independentemente de sua condição financeira, o direito ao deslocamento, na tentativa de tornar mais igualitário e equitativo o direito à mobilidade. Além disso, o transporte coletivo gratuito é indicado como a solução mais viável para garantia da mobilidade, principalmente nos centros urbanos.

A mobilidade urbana no Brasil deve ser (re)pensada, perpassando pela valorização do transporte coletivo, como prioridade nas políticas públicas, especialmente através do estabelecimento do sistema Tarifa Zero. No capítulo que segue, ampliaremos o debate acerca da Mobilidade Urbana e dos “Vermelinhos” no município de Maricá.

3 POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE URBANA: “VERMELHINHOS” NO MUNICÍPIO DE MARICÁ

No presente capítulo abordaremos as temáticas da Mobilidade Urbana e a implementação dos ônibus Tarifa Zero, os “Vermelhinhos”, no município maricaense. O capítulo está estruturado em duas partes: Geografia, Mobilidade Urbana e Transporte; e “Vermelhinhos”: uma Política de Transporte Social e a Mobilidade Urbana.

3.1 Geografia, Mobilidade Urbana e Transporte

O termo “mobilidade”, no tempo presente, ganhou um destaque nas discussões políticas e sociais. Até pouco tempo, este termo era visto como sinônimo de acessibilidade. Tradicionalmente, era entendida como comportamento de viagem, a malha viária, com enfoque na oferta e na demanda, sendo a análise econômica dos transportes, sobrepondo os aspectos quantitativos em detrimento dos qualitativos. Pero e Mihessen (2013, p. 24) apontam:

Inicialmente a análise da mobilidade urbana contemplava essencialmente questões da malha viária e da condição e fluxo de transporte de passageiros. Posteriormente, o conceito se ampliou envolvendo aspectos socioeconômicos relativos ao modo de vida nas cidades, ligando as oportunidades geradas pelo acesso aos meios de transportes para o trajeto casa-trabalho e aos serviços de saúde, educação, cultura e lazer. Nesse sentido, os benefícios da aglomeração urbana devem chegar a todos os cidadãos, o que significa garantir o direito de acesso à mobilidade urbana aos grupos de baixa renda.

A mobilidade urbana é um conceito amplo, que integra diversas áreas do conhecimento e da gestão urbana. É trabalhado pelo setor de transporte e infraestrutura, planejamento urbano, tecnologia, economia, meio ambiente e geografia, configurando-se um campo multidisciplinar. Pode ser descrita como a capacidade de deslocamento das pessoas dentro dos meios urbanos. Um conceito que envolve tanto as pessoas e seus meios de locomoção, como também inclui os processos de infraestrutura, as políticas públicas, a fluidez. Busca facilitar o transporte eficiente, acessível a todos, sustentável, reduzindo os congestionamentos, poluição e melhorando a qualidade de vida das pessoas. De acordo com Silva (2021, p.87):

As condições de deslocamento das pessoas nas cidades impactam toda a sociedade por gerarem externalidades negativas, como acidentes, poluição e congestionamentos, acentuando as desigualdades socioespaciais e afetando principalmente a população mais pobre, com impacto sobre a renda, oportunidades de emprego e educação, lazer e condições e tratamento, já que geralmente essa camada da população mora mais afastada das oportunidades urbanas. Assim, o poder público é demandado cada vez mais a adotar políticas públicas no objetivo de desenvolver a cidade do ponto de vista tecnológico, humano, econômico, sociocultural e ambiental.

Falar de mobilidade urbana é falar de direito à cidade, segundo Vasconcellos (2018, p.35) “a necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias na sociedade”. Adicionalmente, a circulação está ligada aos fatores de mobilidade e acessibilidade. Lopes *et al.* (2020, p.45.) “A mobilidade urbana deve ser entendida como a capacidade de dar suporte aos deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano para realização das atividades diárias”. Além disso, a produção social é dada através da mobilidade, corrobora Balbim (2016, p.23):

Todas as formas de mobilidade estão ligadas à divisão social e territorial do trabalho e aos modos de produção, que configuram o espaço – tanto social quanto territorial, em suas múltiplas escalas –, o que implica ao homem moderno o aprofundamento da vida de relações, inclusive com os objetos, que também se multiplicam e se tornam portáteis. Há, no movimento histórico, a emergência e a predominância do movimentar-se como um dos principais elementos de definição dos indivíduos e das sociedades.

Os estudos sobre mobilidade, sejam nacionais ou internacionais, indicam que as pessoas se movimentam nos lugares de maneiras diferentes, dependendo de diversos fatores, como idade, gênero, renda, situação empregatícia, escolaridade e outras condições socioeconômicas. A situação socioeconômica influencia o quanto as pessoas transitam e, conseqüentemente, o quanto elas conseguem aproveitar as oportunidades de emprego, educação e lazer oferecidas pela cidade. Indivíduos com maior poder aquisitivo tendem a se deslocar mais, ou seja, utilizam mais o que a cidade oferece, movimentando-se em diferentes direções conforme suas necessidades do cotidiano.

Além disso, há uma relação estreita entre a mobilidade urbana e renda, ou seja, a renda familiar tem caráter fundamental para a concretização da mobilidade urbana. Segundo resultados da Pesquisa de Orçamentos Familiares/ POF (IBGE, 2010) do total de famílias brasileiras (57.816.604 famílias), 76,5% apresentaram gastos com transporte urbano, assim distribuídos: 25,1% do total das famílias possui gastos apenas com transporte público; 29,8% gastam exclusivamente com transporte privado; e 21,6% possuem gastos com ambas as modalidades de transporte (IPEA, 2012). No ano de 2017-2018, a POF revelou que alimentação, habitação e transporte afetavam, conjuntamente 72,2% dos gastos das famílias

brasileiras, atribuído ao total das despesas de consumo. O transporte na região Sudeste apresentava uma despesa de 17,5% na renda das famílias (AGÊNCIA IBGE, 2019).

Nota-se que as cidades que possuem sistemas de transporte público eficientes, que apresentam uma mobilidade urbana satisfatória, têm demonstrado níveis mais elevados de mobilidade econômica, facilitando o acesso de pessoas de baixa renda a oportunidades de emprego e promovendo a melhoria de suas perspectivas financeiras.

Dessa maneira, para a garantia de uma mobilidade urbana, na qual todos os cidadãos tenham as mesmas condições para desfrutar o que a cidade oferece, é preciso que os diversos campos de estudo atuem concomitantemente a fim de garantir deslocamentos eficientes, acessíveis, seguros e sustentáveis no espaço.

Para mais, a mobilidade urbana implica que as necessidades humanas, sejam elas sociais ou econômicas, requerem um deslocamento espacial, que pode ser feito a pé ou através de automóveis. Em vista disso, no ano de 2011, foi criada a Proposta de Emenda Constitucional, a PEC90/2011, redigida pela Deputada Luiza Erundina, em que o transporte deveria ser transformado em direito social no Brasil e adicionado à lista dos constantes no artigo 6º da Constituição Federal.

O artigo 6º da Constituição Federal assegura os direitos do acesso a educação, moradia, alimentação, lazer. A Proposta de Emenda Constitucional (PEC90/2011) coloca o transporte, notadamente o público, como fundamental para que possamos, como cidadãos, usufruir de todos os outros direitos que, em tese, já deveríamos usufruir. Desse modo, aponta o transporte público como serviço necessário e essencial para garantia dos outros direitos também fundamentais.

A justificativa da PEC90 (2011, p.2) se estabelece porque o “transporte, notadamente público, cumpre função social vital, uma vez que o maior ou menor acesso aos meios de transporte pode tornar-se determinante à própria emancipação social e ao bem-estar daqueles segmentos que não possuem meios próprios de locomoção”.

Em setembro de 2015, já como Emenda Constitucional nº90, ocorreu uma nova redação ao artigo 6º. Englobou o transporte na relação dos direitos previstos sociais fundamentais, ao lado da educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, a proteção à maternidade e à infância e assistência aos desamparados. Tem-se nos direitos fundamentais sociais, analisados por J. Krell (2002, p.19):

Que estes não são direitos contra o Estado, mas sim direitos através do Estado, exigindo do poder público certas prestações materiais. O Estado, por meio de leis, atos administrativos e da criação real de instalações de serviços públicos, deve definir, executar e implementar, conforme as circunstâncias, as chamadas “políticas

sociais” (educação, saúde, assistência, previdência, trabalho, habitação) que facultem o gozo efetivo dos direitos constitucionalmente protegidos.

Assim, quando tratamos da temática de transportes, vale salientar que foi somente a partir da década de 1960, que ocorreu uma grande mudança no que abrange a mobilidade nas cidades brasileiras. Nesse período, transcorreu um agudo processo de urbanização que fora associado com um progressivo aumento na utilização de veículos automotores, incluindo os ônibus.

No entanto, as políticas municipais, estaduais e federais continuam incentivando o uso de automóveis e motocicletas, que trazem problemas significativos, como poluição, congestionamentos, mas também, na forma como as pessoas se apropriam da cidade. De acordo com Bicalho (2010, p.148):

O modelo de mobilidade urbana vigente na maior parte das cidades brasileiras, além de ser perverso, em termos de geração de impactos, é perverso na apropriação que permite que as pessoas, de diferentes condições sociais, possam ter da cidade. O nosso modelo favorece muito as pessoas que têm acesso ao carro, à motocicleta, ao transporte individual. Tradicionalmente as prefeituras concentram investimentos nas áreas de maior renda, até porque lá há grandes demandas, e investem muito mais em obras destinadas ao transporte individual do que ao transporte coletivo. Na verdade, a maior parte dos gastos no sistema viário, um espaço público que deveria ser para todos, é destinada aos usuários do transporte individual.

As políticas que incentivam o uso de automóveis fazem com que os custos associados aos impactos negativos, também conhecidos como externalidades, sejam arcados pela maioria da população em favor de poucos. Ou seja, os custos gerados pelos usuários dos transportes individuais não são arcados pelos próprios, e sim, pela sociedade. Como exemplos: as despesas do Instituto Nacional do Seguro Social para aposentadorias precoces devido a acidentes, custos com a saúde para tratar doenças relativas à poluição, investimentos dos órgãos de trânsito para assegurar este formato de mobilidade.

Fato é que as pessoas tendem a escolher o que é melhor para elas. Em razão disso, devemos modificar o modo como as pessoas se deslocam pelas cidades, mudar a matriz do transporte individual, como defende a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP). Para isso, devemos reduzir o tempo e o custo da viagem dos transportes coletivos; investir na construção de corredores exclusivos para ônibus; implementar pedágios urbanos para transporte individual. Sem algumas dessas mudanças, a tendência é que as pessoas continuem optando pelos automóveis, motocicletas, em vez do transporte coletivo.

Em contraponto, o transporte coletivo, permite o arcaço ao direito à cidade, contribui para o próprio desenvolvimento das localidades, ocupa menos espaços nas vias, transportando mais passageiros, o que leva à racionalização do uso do automóvel (carros).

Colaborando tanto para a redução dos congestionamentos, como para a atenuação do impacto negativo ao meio ambiente, além de apresentar um baixo custo para seus usuários (figura 13).

Figura 13– Espaço que 60 pessoas ocupam no trânsito



Fonte: Viatrolebus, 2015.

Os lugares que dedicam e projetam seus espaços públicos para os automóveis são diversos, o que poderia ser aproveitado com o uso dos transportes coletivos, para evitar ainda mais os problemas de trânsito urbano. Bicalho (2010, p. 143) menciona que:

Enquanto para transportar 75 pessoas em uma viagem, são necessários 60 automóveis, com uma ocupação média de 1,5 pessoa por carro, ou seja, ocupando três faixas de quase uma quadra inteira, essas mesmas 75 pessoas poderiam ser confortavelmente transportadas em apenas um ônibus, e elas usariam muito menos espaço da via. Se usassem um VLT (Veículo leve sobre trilhos), ou um metrô, o consumo de espaço seria muito mais favorável ainda. Até se usassem bicicletas, essa relação seria mais favorável do que o uso do automóvel. Então, na verdade, o modelo que nós usamos em mobilidade é extremamente voraz. Ele consome energia, espaço, polui e mata com os acidentes de trânsito.

De fato, o transporte coletivo, merece uma abordagem especial, levando em conta a sua relevância para a maior parte da população dos países em desenvolvimento. Das diversas formas de deslocamento populacional, os ônibus são os mais utilizados no mundo. No Brasil, não é diferente. No ano de 2022, havia uma circulação de ônibus e micro-ônibus nas cidades brasileiras de 688.880 e 437.408, respectivamente, de acordo como Ministério dos Transportes (2022).

Quando o Estado, a entidade privada e a sociedade olham para esse elemento com prioridade, há uma contribuição de todos para democratização, não somente para o acesso às

atividades produtivas, mas também aos equipamentos públicos. Orrico *et al.*, (2015, p. 25) realçam que:

No transporte público, o usuário é um beneficiado central, pois consome diretamente o serviço para a consecução dos seus fins. Sua contribuição também é direta, mediante o pagamento da tarifa. Entretanto, ele não constitui o único beneficiado e, muitas vezes, não dispõe da capacidade de pagamento para ressarcir todos os custos do sistema. Os impactos e interesses relacionados a implantação, melhoria e expansão dos sistemas de transportes são múltiplos e diferenciados, e extravasam as fronteiras do setor. Além disso, os benefícios da existência e do bom funcionamento de sistemas de transporte, em especial de transporte público, interessam não apenas aos usuários, mas a todos. O financiamento das infraestruturas está estreitamente relacionado com a geração de benefícios sociais, portanto, constitui objeto de provisão social.

Quando o transporte coletivo se torna suficiente, que supre as necessidades da população e que de fato seja efetivo e eficiente, possibilita a instituição e composição de novas centralidades para um crescimento urbano mais igualitário e equitativo. Entretanto, quando há uma insuficiência no acesso aos serviços de transporte e uma ineficaz mobilidade urbana, temos também uma ratificação e intensificação relacionada à desigualdade social, de oportunidades e uma segregação socioespacial, principalmente quando tratamos de pessoas de baixa renda. Os impactos centrais desta segregação são sentidos nas atividades básicas como: educação, trabalho, saúde e lazer. Zahedi (2022, p.1) ressalta que:

Mobilidade Urbana como transporte coletivo ou individual de passageiros em ambientes urbanos. A necessidade de mobilidade dos passageiros decorre da necessidade de participar em atividades que exigem a presença física dos indivíduos. A mobilidade urbana é influenciada não apenas pelo desejo dos habitantes das cidades de se deslocarem por uma área urbana, mas também pela infraestrutura que possibilita esses deslocamentos. A infraestrutura é composta por diversos componentes (modos) que desempenham papéis diferentes em sua missão de tornar as cidades acessíveis¹¹.

Para efetivação de uma Mobilidade Urbana mais justa e equitativa, os entes governamentais utilizam diversos documentos e instrumentos. O tópico a seguir, abordará em especial o Plano de Mobilidade Urbana de Maricá.

¹¹ “Urban mobility is the collective or individual transportation of passengers in urban settings. Mobility of passengers is derived from the need to participate in activities that require physical presence of individuals. Urban mobility is shaped not only by the desire of urban dwellers to move about an urban area but also by the infrastructure that enables such movements. The infrastructure consists of various components (modes) that play different roles in their mission to make cities accessible”. Seyedmostafa, Zahedi (2022). Integration of public transportation and mobility-on-demand services. doi: 10.17760/d20449054. Tradução: Isabela Santiago. Disponível em: <<https://repository.library.northeastern.edu/files/neu:4f17g1940>
<<https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/4f9f2302-32f6-4beb-9d31-3e77fbf0f3ec/content>> Acesso em: 02 de ago. 2024

3.1.1 Plano de Mobilidade Urbana em Maricá a partir do Tarifa Zero

Maricá, (re)pensando na questão da Mobilidade Urbana, testemunha que o transporte motorizado de uso individual é um modelo insustentável, que não supre as necessidades da população e sua mobilidade, além de causar sérios problemas na qualidade de vida da sociedade. Por isso, viabiliza e promove o uso do transporte coletivo, sendo o ônibus Tarifa Zero, a base dessa mudança.

As soluções buscadas para as questões da mobilidade urbana e sua infraestrutura, até poucos anos atrás, eram “resolvidas” através do aumento da frota e da expansão da rede viária. No entanto, no momento presente, essa abordagem mudou, rumando em direção a respostas mais sustentáveis, que visam promover o bem-estar social e atender as necessidades da própria mobilidade.

O transporte e a mobilidade são vistos como aspectos cruciais para o desenvolvimento sustentável, pois impulsionam o crescimento econômico e melhoram a acessibilidade, respeitando o meio ambiente. Além disso, é necessário um esforço para haver a promoção de uma mobilidade urbana sustentável, implementando estratégias, projetos e programas para um transporte com infraestrutura adequada.

A partir disto, Maricá preocupado com a questão ambiental e a qualidade de vida da sua população, está procurando aumentar sua frota dos ônibus Tarifa Zero, com planos de implementar ônibus híbridos nos próximos anos. Ademais, governos de diversas partes do mundo estão implementando estratégias para aprimorar e adequar a mobilidade urbana, na tentativa de oferecer o acesso abrangente ao transporte e diminuir as emissões de carbono associados ao tráfego. No mundo, há exemplos bem-sucedidos de cidades que demonstram que os sistemas eficientes de mobilidade urbana são fundamentais para promover o crescimento socioeconômico e ambiental.

Dessa maneira, os ônibus Tarifa Zero em Maricá visam democratizar a mobilidade urbana. Observando o município maricaense, se apresentam como indispensáveis para reduzir os congestionamentos, principalmente no Distrito Sede. Além de procurar diminuir os níveis de poluição. Quando adequadamente planejado, o sistema de transporte público permite investimentos em setores de maior importância social e utilização mais eficiente do espaço urbano.

Assim, planejar consiste em antecipar e identificar problemas, além de mobilizar recursos para reparar e transformar de maneira positiva situações não esperadas, indesejadas e

socialmente injustas. Para planejar e gerir o desenvolvimento urbano, são utilizados diversos instrumentos, entre os quais o Plano Diretor e a Lei de Uso e Ocupação do Solo têm um maior destaque. No contexto dos transportes, o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade são essenciais.

O estabelecimento de uma política de mobilidade urbana é um processo desafiador, pois depende de particularidades de cada local e de escolhas políticas, que podem variar entre bairros, regiões e país que são atendidos pelo mesmo sistema de transporte. A implementação de uma Política de Mobilidade Urbana possibilita a efetivação dos direitos sociais. Feltran (2016, s/p) destaca que:

A instalação de uma Política de Mobilidade Urbana Municipal efetiva, como elemento instrumentalizador dos direitos humanos do homem na cidade. Isto porque, somente com um quadro de normas e procedimentos tendentes a garantir o acesso da camada social vulnerável a todos os destinos das cidades, principalmente as centralidades econômicas, comerciais e sociais (através da oferta de transporte coletivo suficiente, barateamento do tarifário, integração entre modais e demais meios de mobilidade que serão tratados adiante) alcançar-se-á a quebra da privatização dos espaços públicos que se fortalece diariamente por meio de muros visíveis e invisíveis (segregação social); definindo, por consequência, um processo de exclusão da população vulnerável e marginalizada.

É incumbido aos municípios assegurarem os direitos sociais, no que diz respeito ao transporte e a mobilidade urbana. O município de Maricá não é diferente, podemos encontrar em sua Lei Orgânica, os artigos 8º, 49º, 246º, 266º, 273º e 285º que apresentam essas garantias.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana/PNMU (Lei Federal nº12.587/2012) que objetiva a integração entre os diferentes modais de transporte, a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território estabeleceu que todos os municípios do Brasil, com mais de 20 mil habitantes, criassem o seu Plano de Mobilidade Urbana (PMU).

Desta maneira, a Prefeitura de Maricá, juntamente com a sociedade, produziu o Plano de Mobilidade Urbana, em consonância com a PNMU, assegurando que a Lei Complementar n.º 131 (Lei da Transparência), de 27 de maio de 2009, fosse cumprida. Esta Lei diz respeito à participação da sociedade:

“I – Incentivo à participação popular e realização de audiências públicas, durante os processos de elaboração e discussão dos planos, lei de diretrizes orçamentárias e orçamentos”; “II – liberação ao pleno conhecimento e acompanhamento da sociedade, em tempo real, de informações pormenorizadas sobre a execução orçamentária e financeira, em meios eletrônicos de acesso público”.

Este Plano foi organizado através de um conjunto de orientações e propostas de ações para a modernização das infraestruturas e sistemas de transportes. Foi realizado ao longo de 2 anos, com o término em novembro de 2023. Abarcou oficinas com moradores dos quatro

distritos (figura 14), abordagens nos domicílios e nos ônibus para entender como as pessoas se deslocam pelos quatro distritos municipais, audiências públicas (figura 15), consultas online e encontros ordinários e extraordinários.

Figura 14– Oficina Comunitária do Plano de Mobilidade- Distrito Centro



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Maricá, Secretaria de Urbanismo de Maricá 2023.

Figura 15– 3ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade



Fonte: Isabela Santiago, 2023.

O Plano de Mobilidade Urbana de Maricá direciona ações e investimentos de acordo com os anseios da Prefeitura e do Povo. E para efetivação do Plano, o município maricaense trabalha ainda mais para melhorar suas linhas Tarifa Zero, procurando democratizar o acesso ao transporte.

3.2 “Vermelinhos”: uma Política de Transporte Social e a Mobilidade Urbana

Para melhor compreender a questão do transporte público municipal de Maricá e sua inserção na pauta governamental, é preciso realizar uma breve análise histórico-política, além de identificar os protagonistas da ação e analisar os impactos na localidade.

O período eleitoral do ano de 2016 foi o marco do antipetismo brasileiro. Podemos relatar aqui, o impeachment da Presidenta Dilma Rousseff, as denúncias contra o (atual) Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, a própria operação Lava-Jato, que conduziram o partido da esquerda a sofrer uma derrota significativa nas eleições.

Um exemplo claro dessa dura derrota, que decorreu das eleições de 2016, foi a diferença gritante no número de candidaturas frente ao ano de 2012. No ano de 2012, o Partido dos Trabalhadores elegeu 638 candidaturas; já no ano de 2016, elegeu cerca de 251 prefeitos no Brasil, uma queda significativa de 60%, de acordo com o Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Dessa maneira, o Partido dos Trabalhadores perdeu centenas de prefeituras que controlava no país. No Estado do Rio de Janeiro não foi diferente, das dez prefeituras que governava de 92 administrações, sobrou apenas uma: a Prefeitura de Maricá.

Contrapondo todo o Estado, Maricá, conhecida também por ser a “Fortaleza petista no Estado”; “Maricuba” e até mesmo “Quaqualingrado”, começou a investir na criação e efetivação de políticas públicas.

No ano de 2008, o ex-prefeito Washington Cardoso (Washington Quaquá)/PT, iniciou um grande projeto para Maricá, a fim de torná-la uma cidade modelo para o Brasil. Com a utilização de recursos dos *royalties* do petróleo, anos depois, várias medidas foram implementadas. E mesmo após seu mandato, ainda há uma continuidade deste projeto com o atual prefeito Fabiano Horta, também petista.

De acordo com a revista alemã, Der Spiegel (2021) em uma de suas reportagens sobre Maricá, destaca o município como uma ilha socialista/ utopia socialista:

Os ônibus também são vermelhos, assim como as bicicletas compartilhadas e a prefeitura. A escolha da cor não é acidental: aqui, proclama: os esquerdistas estão no poder [...] Em Maricá, as políticas que estão a ser discutidas como modelo em muitas partes do mundo – especialmente para a era pós-corona – tornaram-se realidade: um rendimento básico incondicional, um sistema de transportes públicos gratuito e cuidados de saúde abrangentes e gratuitos.¹²

Destaca ainda que o partido de esquerda que comanda Maricá é o mesmo do atual Presidente Lula.

Num Brasil que era governado pelo Presidente de extrema direita Jair Bolsonaro, Maricá é como uma ilha. Com uma população de 160 mil habitantes, a comunidade é liderada pelo Partido dos Trabalhadores e há 12 anos abriga uma experiência de novas políticas sociais que visam igualdade de oportunidades e integração”¹³ (texto adaptado).

Vale acrescentar, que o ex-prefeito Washington Quaquá aponta que “Maricá é um laboratório para o Brasil”. Entre os “experimentos” apresentados no município, o ônibus Tarifa Zero (“Vermelhinho”) é o que se destaca.

Desse modo, nos tópicos que seguem, faremos uma análise geral sobre os ônibus Tarifa Zero no Estado do Rio de Janeiro e os “Vermelhinhos” em Maricá.

3.2.1. Ônibus Tarifa Zero no Território Fluminense

Muito se tem discutido sobre a implementação do Passe Livre nas cidades pelo mundo, pois há uma evidente centralização dos serviços de transportes. Em seus estudos

¹² The buses are also red, as are the loaner bikes and the city hall. The choice of color is no accident: Here, it proclaims, the leftists are in power”. [...]In Maricá, policies that are being discussed as a model in many parts of the world – particularly for the post-corona era – have become reality: unconditional basic income, a free public transportation system and comprehensive, free health care.¹²”. GLÜSING, Jens. Uma cidade no Brasil faz experiências com a renda básica incondicional. Tradução: Isabela Santiago. *Jornal Spiegel Internacional* [online]. Disponível em: <https://www-spiegel-de.translate.google.com/international/world/socialist-utopia-a-city-in-brazil-experiments-with-the-unconditional-basic-income-a-f93a5a89-2412-4d5a-b614-8cb9854eb030?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt-BR&_x_tr_pto=sc>. Acesso em 02 de fev. 2023.

¹³ “On a Brazil run by the extreme right-wing President Jair Bolsonaro, Maricá is like an island. With a population of 160,000, the community has been led by the Labour Party of ex-President Luiz Inácio Lula da Silva for the last 12 years, and it is home to an experiment in new social policies aimed at equal opportunity and integration¹³”. GLÜSING, Jens. Uma cidade no Brasil faz experiências com a renda básica incondicional. Tradução: Isabela Santiago. *Jornal Spiegel Internacional* [online]. Disponível em: <https://www-spiegel-de.translate.google.com/international/world/socialist-utopia-a-city-in-brazil-experiments-with-the-unconditional-basic-income-a-f93a5a89-2412-4d5a-b614-8cb9854eb030?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt-BR&_x_tr_pto=sc>. Acesso em 02 de fev. 2023.

Schiaffino *et al.* (2015, p.2) apontam que “inicialmente foram identificados quarenta e quatro cidades europeias, três asiáticas, onze sul-americanas (todas localizadas no Brasil), vinte e três norte americanas e cinco na Oceania (*Fare Free Public Transport*, 2015) que instituíram o sistema Tarifa Zero”.

Em 2020, de acordo com Summit Mobilidade, era possível identificar apenas 100 cidades no mundo que adotavam o sistema. Em dezembro de 2023, somente no Brasil, era possível identificar 88 cidades que já haviam instituído o Tarifa Zero. O quadro 8, abaixo, indica quais são estes municípios, de acordo com a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) através de informações de Dourado (2023) para o *site* Infomoney:

Quadro 8– Municípios que possuem sistema Tarifa Zero

Municípios que possuem Sistema Tarifa Zero	
Estado	Município
CE	Aquiraz
CE	Caucaia
CE	Eusébio
ES	Presidente Kennedy
GO	Anicuns
GO	Aruanã
GO	Formosa
GO	Goiás
GO	Luziânia
MG	Abaté
MG	Arceburgo
MG	Arcos
MG	Belo Vale
MG	Caeté
MG	Campo Belo
MG	Cláudio
MG	Ibirité
MG	Itatiaiuçu
MG	Ituiutaba
MG	Jeceaba
MG	Lagoa da Prata
MG	Leopoldina
MG	Mariana
MG	Mário Campos
MG	Monte Carmelo
MG	Muzambinho
MG	Ouro Branco
MG	Pirapora

Municípios que possuem Sistema Tarifa Zero (continuação)	
Estado	Município
MG	Santana do Deserto
MG	São Joaquim de Bicas
MG	São José da Barra
MG	São Lourenço
MS	Costa Rica
PR	Carambeí
PR	Cianorte
PR	Clevelândia
PR	Faxinal
PR	Ibaiti
PR	Matinhos
PR	Palmas
PR	Paranaguá
PR	Pitanga
PR	Quatro Barras
PR	Wenceslau Braz
RJ	Carmo
RJ	Casimiro de Abreu
RJ	Comendador Levy Gasperian
RJ	Conceição de Macabu
RJ	Maricá
RJ	Paracambi
RJ	São João da Barra
RJ	Silva Jardim
RO	Cacoal
RS	Parobé
RS	Pedro Osório
SC	Balneário Camboriú
SC	Balneário Piçarras
SC	Bombinhas
SC	Forquilha
SC	Garopa
SC	Governador Celso Ramos
SC	São Caetano do Sul
SP	Agudo
SP	Artur Nogueira
SP	Assis
SP	Cerquilha
SP	Conchas
SP	Dourado
SP	Guararema
SP	Holambra
SP	Ibaté

Municípios que possuem Sistema Tarifa Zero (conclusão)	
Estado	Município
SP	Ilha Solteira
SP	Itapeva
SP	Itacaré
SP	Jales
SP	Macatuba
SP	Morungaba
SP	Nazaré Paulista
SP	Piedade
SP	Pirapora do Bom Jesus
SP	Porto Feliz
SP	Potirendaba
SP	Santa Rita do Passa Quatro
SP	São Lourenço da Serra
SP	Tambaú
SP	Tietê
SP	Vargem Grande Paulista

Fonte: A autora, a partir de informações da Infomoney, 2023.

O anuário de 2022 da NTU apontou que sessenta e três cidades brasileiras haviam adotado o sistema de Tarifa Zero. Do ponto de vista da população, a maior cidade que adotou este sistema, foi Caucaia, no Ceará, com uma população de 355.679 habitantes (IBGE, 2022). Logo em seguida, vem o município de Maricá, com cerca de 200.000 habitantes. Na perspectiva cronológica, Maricá é a primeira municipalidade brasileira com mais de cem mil habitantes a implantar o passe livre, através de ônibus mais conhecidos como “Vermelhinhos”.

Vale ressaltar que no quadro 8, foram consideradas todas as formas de tarifa zero implementadas, seja parcial (algumas rotas) ou total, entendendo que os municípios citados possuem diferentes formas quanto à Política de Tarifa Zero. Alguns desses municípios possuem ônibus próprios, outros terceirizaram o serviço, outros implantaram esses ônibus em dias específicos, outros em rotas específicas.

No Estado do Rio de Janeiro, além de Maricá, alguns municípios implementaram o sistema Tarifa Zero: Carmo, Casimiro de Abreu, Comendador Levy Gasparian, Conceição de Macabu, Paracambi, São João da Barra, Silva Jardim. A seguir, uma breve abordagem dos municípios do Estado do Rio de Janeiro que apresentavam ônibus Tarifa Zero até o ano de 2023:

- 1) Carmo

Município da Região Serrana do Rio de Janeiro apresenta uma população de 17.198 habitantes (IBGE, 2022). Implementou o Tarifa Zero em março de 2023, através do prefeito Sérgio Reis. São apenas dois ônibus que percorrem os distritos de Córrego da Prata e Porto Velho da Cunha até a rodoviária de Carmo, funcionando de segunda a sexta-feira. Ambas as linhas saem dos distritos às 7horas da manhã em direção à rodoviária e retornam aos distritos às 16horas.

Segundo a administração municipal, a iniciativa busca melhorar o acesso dos cidadãos carmenses ao centro, para realizar serviços nos bancos, nos mercados, incentivando o comércio local e viabilizando o acesso à saúde. A prefeitura municipal anseia ampliar a circulação dos ônibus (figura 16) em alguns anos.

Figura 16– Ônibus Tarifa Zero de Carmo



Fonte: Jornal da Região, 2023.

2) Casimiro de Abreu

Município da Região dos Lagos do Rio de Janeiro, que possui uma população de 46.110 habitantes (IBGE, 2022). Implementou o ônibus Tarifa Zero em setembro de 2023, através do prefeito Ramon Gidalte.

Segundo a administração municipal, o objetivo principal seria diminuir os engarrafamentos e viabilizar a mobilidade dos moradores e turistas a diversas partes do município, além de facilitar o acesso aos serviços municipais. A frota conta com quatro ônibus (figura 17).

Figura 17– Ônibus Tarifa Zero de Casimiro de Abreu



Fonte: Ônibus Brasil, 2023.

3) Comendador Levy Gasparian

Município localizado no Centro Sul Fluminense, possui uma população de 8.741 habitantes (IBGE, 2022). O ônibus Tarifa Zero foi idealizado pelo ex-prefeito Dr. Valter Lavinias e começou a circular no ano de 2020. O serviço conta com dois ônibus e circula todos os dias, inclusive domingos e feriados.

Segundo a administração municipal, os ônibus Tarifa Zero (figura 18) estimulariam os empresários e novos empreendedores a investirem na região, pois não teriam que se preocupar com vale-transporte para os trabalhadores, alavancando a economia do município.

Figura 18–Ônibus Tarifa Zero de Comendador Levy Gasparian



Fonte: Mobilidade Rio, 2020.

4) Conceição de Macabu

Município localizado no Norte do Estado do Rio de Janeiro, apresenta uma população de 21.104 habitantes (IBGE, 2022).

O prefeito Valmir Lessa implementou o sistema Tarifa Zero em junho de 2023. O intuito é que os ônibus atendam às necessidades da população, melhorando o deslocamento dos moradores e garantindo uma integração entre os bairros do município. Nesse período apresentava seis linhas de ônibus (figura 19), as quais estavam em fase de adaptação.

Figura 19– Ônibus Tarifa Zero de Conceição de Macabu



Fonte: Prefeitura de Conceição de Macabu, 2023.

5) Paracambi

Município localizado na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com uma população de 41.375 habitantes (IBGE, 2022).

Em janeiro de 2023, a prefeita Lucimar Cristina da Silva instituiu o sistema Tarifa Zero nas linhas municipais. Consiste em oito linhas circulando pelo território paracambiense. O serviço, conhecido também como Curió (figura 20), funciona todos os dias, inclusive domingos e feriados.

Figura 20– Ônibus Tarifa Zero de Paracambi



Fonte: Correio da manhã, 2024.

6) São João da Barra

Município localizado no Norte do Estado do Rio de Janeiro, apresenta uma população de 36.573 habitantes (IBGE, 2022). Implementou o sistema Tarifa Zero em 2018.

Em agosto de 2018, o Expresso SanJoanense assumiu o serviço de transporte do município de São João da Barra e colocou 8 ônibus circulando sem cobrança de tarifa. Em

dezembro de 2023, foi aumentada a frota e o número de linhas. Anteriormente eram 101 horários de ônibus e atualmente estão operando com 173. A frota conta com 15 ônibus. Além disso, foi possível perceber um salto no número de passageiros: de 30 mil por mês em 2018, para 124 mil até agosto 2023. Os ônibus (figura 21) também são chamados de “Vermelhinhos” pelos munícipes.

Figura 21– Ônibus Tarifa Zero de São João da Barra



Fonte: O Dia, 2024

7) Silva Jardim

Município localizado na Região das Baixadas Litorâneas, com uma população de 21.352 habitantes (IBGE, 2022). No ano de 2014, a Prefeitura de Silva Jardim implementou os ônibus Tarifa Zero e contava com uma frota de dez ônibus que circulava todos os dias, em oito linhas. Novas linhas foram criadas em 2022.

Segundo a Prefeitura, as linhas dos ônibus municipais (figura 22) visam melhorar as condições de transporte para os cidadãos silva-jardinenses, que dependem dos ônibus para acessarem o Centro do Município.

Figura 22– Ônibus Tarifa Zero de Silva Jardim

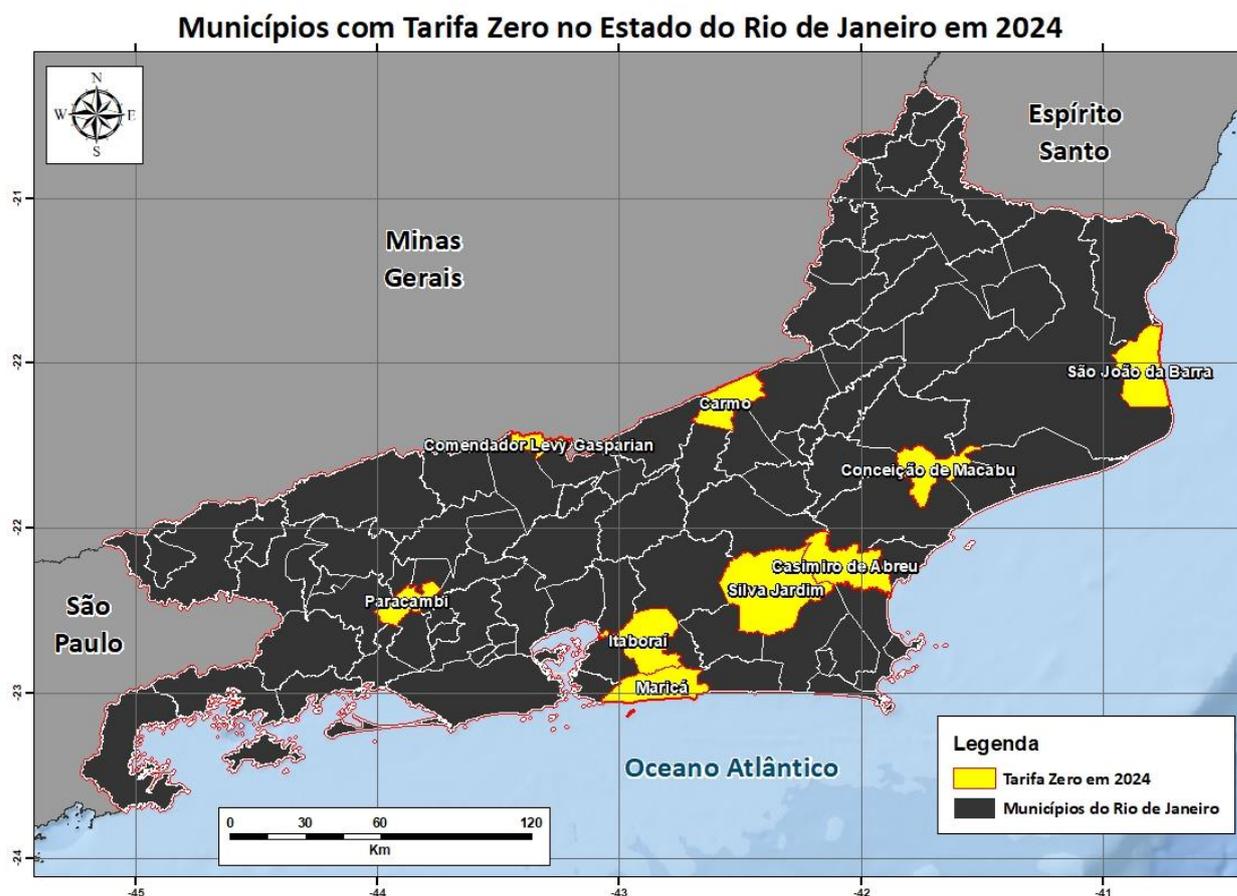


Fonte: O Dia, 2021.

No final do ano de 2023, mais uma cidade entrou para o quadro de ônibus Tarifa Zero, o município vizinho a Maricá, Itaboraí. A circulação dos ônibus iniciou, de fato, em 2024.

O mapa (figura 23) a seguir, indica a distribuição espacial dos ônibus Tarifa Zero no Estado do Rio de Janeiro (2024):

Figura 23– Municípios com Tarifa Zero no Estado do Rio de Janeiro (2024)



Fonte: Elaborado pela autora e Lucas Araújo, a partir de dados do NTU e IBGE Cidades, 2024.

Observa-se que a Política de Mobilidade Urbana de Tarifa Zero vem difundindo-se pelo Brasil e em alguns territórios fluminenses. Vale frisar que a adoção do Sistema Tarifa Zero nessas localidades (figura 23) estimula a economia local, promove a integração dos bairros, além de melhorar o deslocamento da população, principalmente de menor poder aquisitivo, propiciando a equidade social.

No tópico a seguir, trataremos em especial dos ônibus “Vermelinhos”, do município de Maricá, ressaltando o seu histórico, suas rotas e implicações no território maricaense.

3.2.2 Maricá: capital do Tarifa Zero

A eleição de 2008 foi o ponto de partida para o debate sobre a mobilidade urbana em Maricá. Até então, o candidato Washington Quaquá propunha, em sua campanha eleitoral, acabar com o monopólio das empresas que eram responsáveis pelo transporte intramunicipal. Quaquá em seus discursos garantia que os serviços prestados pelas empresas Viação Nossa Senhora do Amparo/VNSA e a Viação Costa Leste de Maricá-Transporte e Turística Ltda. eram ineficientes e cobravam valores exorbitantes à população.

Nesse período, muitas foram as análises em relação ao transporte municipal VSNA e Viação Costa Leste, Holzer (2016, p. 77) afirma:

Quanto aos transportes, as ligações interurbanas são monopólio de uma empresa com sede no município, se limitando a linhas para Niterói (cerca de 1h30 de deslocamento) e o Rio de Janeiro (cerca de 2h30 de deslocamento). Essa mesma empresa e outra local de pequeno porte são responsáveis pelas ligações entre os bairros, dificultadas pela área considerável a ser coberta, pela ausência de vias coletoras e locais asfaltadas e pela baixa densidade populacional.

Vale ressaltar que, para o município, o transporte público é um serviço de dupla importância, como aponta Araújo (2021, p.173). “no sentido instrumental (pois a extensão territorial de Maricá é um desafio de ir e vir) e no sentido econômico (face à correlação entre os valores da tarifa de transporte e o poder aquisitivo dos moradores)”.

Na gestão do Quaquá, de 2009 a 2016, foi implementada a renda básica, a moeda social, os ônibus Tarifa Zero (os “Vermelinhos”) e ocorreu a construção do Hospital Dr. Ernesto Che Guevara, como uma estratégia para o desenvolvimento econômico municipal. Lembremo-nos aqui, que Maricá era considerada uma “cidade dormitório”, pois um percentual significativo da população que residia no município estudava e trabalhava em Niterói e Rio de Janeiro. Além disso, era considerada uma “cidade de passagem”, afinal, veranistas que se deslocavam em direção aos municípios da Região das Baixadas Litorâneas percorriam as estradas que cortam Maricá.

Durante o primeiro mandato, o prefeito Quaquá realizou diversas denúncias para que essas empresas tivessem suas linhas cassadas, mas não obteve sucesso, mesmo alegando a má conservação dos ônibus e a falta de segurança, o que afetava a vida da população. Por conseguinte, na tentativa de atenuar as problemáticas vivenciadas pela população no transporte oferecido por tais empresas, autorizou e regulamentou o transporte alternativo de vans e peruas (Decreto municipal 182/2011).

No ano de 2013, a Câmara Municipal de Maricá aprovou um projeto de Lei que criou a empresa Maricá Transportes Públicos, uma Sociedade de Economia Mista¹⁴. Entretanto, essa empresa cobraria pelo serviço prestado à população, cujo valor seria de R\$2,00, segundo informações da Prefeitura de Maricá. Todavia, as empresas Viação Nossa Senhora do Amparo e Viação Costa Leste alegaram que Maricá Transportes Públicos estava também explorando o mercado, o que ia contra a legislação vigente.

Em razão dos diversos desafios da implementação da Maricá Transportes Públicos, o poder executivo maricaense, promulgou a Lei Complementar n°244 de 2014 que criava uma Autarquia¹⁵ Municipal de Transportes, denominada Empresa Pública de Transportes (EPT), que colocava os interesses do povo acima do interesse mercantil. Afinal, serviços oferecidos gratuitamente, não são vistos como exploração. Esse foi o caminho jurídico encontrado para o prosseguimento do serviço de transporte pela Prefeitura Maricaense.

Desde então, o município vem sendo reconhecido pelo país como um balizador de direito à mobilidade urbana. Por fim, o modelo de transporte em questão está a cargo da Prefeitura, por meio de sua autarquia. Todo orçamento utilizado na Autarquia EPT é realizado pela Prefeitura com os recursos dos *royalties*. Os modelos de transporte coletivos no Brasil são em sua maioria realizadas por concessão, em Maricá, distintamente, é o poder público municipal que presta o serviço diretamente.

Em setembro de 2014, a Empresa Pública de Transportes (EPT) lançou as primeiras linhas dos ônibus Tarifa Zero, que começaram a circular no final desse mesmo ano. Naquele período, o sistema de transporte passou a operar concomitantemente com outras empresas que serviam tradicionalmente ao município. Na realidade, o objetivo principal era quebrar o monopólio e constituir uma opção de deslocamento para a população, frente aos serviços insatisfatórios e preços abusivos das tarifas das outras empresas.

¹⁴ “Uma sociedade de economia mista é uma empresa que resulta da união entre o Estado e entes privados. Normalmente, mas não obrigatoriamente, o capital da companhia é aberto, com ações negociadas em bolsa, e repartido entre acionistas individuais e/ou pessoas jurídicas. É importante destacar que, nas empresas de economia mista, pela lei brasileira, o Estado sempre tem a maior parte das ações [...] nas sociedades de capital misto, o interesse público, representado, pelo menos em tese, pelo estado, deve ser equilibrado com o interesse privado voltado ao lucro”. Disponível em: < <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/sociedade-de-economia-mista/692498560>>. Acesso em: 02 de abr.2024.

¹⁵ “É o serviço autônomo, criado por lei, com personalidade jurídica, patrimônio e receita próprios, para executar atividades típicas da Administração Pública, que requeiram, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada. Artigo 5º do Decreto-Lei nº 200/67”. Disponível em:< <https://www.cnmp.mp.br/portal/institucional/476-glossario/8336-autarquia#:~:text=%C3%89%20o%20servi%C3%A7o%20aut%C3%B4nomo%2C%20criado,%2DLei%20n%C2%BA%20200%2F67>>. Acesso em 02 de abr. 2024.

A Autarquia EPT comprou novos ônibus, organizou rotas e começou a circular com os ônibus Tarifa Zero pelos distritos. Para evidenciar a diferença com os ônibus das outras empresas, adquiriu ônibus da cor Vermelha (figura 24 e 25), visto que os ônibus das duas empresas privadas eram azuis. No ano de 2015, os “Vermelinhos”, como foram apelidados, passaram a atender o município.

Figura 24 – Ônibus Tarifa Zero- “Vermelinho”



Fonte: A autora, 2024.

Figura 25— Ônibus “Vermelhinho”



Fonte: A autora, 2024.

Assim que o serviço gratuito foi implementado, os empresários locais ficaram insatisfeitos e entraram com ações contra a Prefeitura e o funcionamento da EPT. Nos anos de 2015 e 2016 ocorreram inúmeras brigas judiciais para a suspensão e também para retomada dos ônibus Tarifa Zero.

A fiscalização dos ônibus das viagens privadas foi intensificada pelo prefeito Quaqué no qual aplicava multas, retirava de circulação alguns ônibus em função dos diversos problemas que apresentavam. Neste momento, apresentou a Câmara Municipal uma Lei que alterava o nome do Terminal Rodoviário Jacintho Luiz Caetano para Rodoviária do Povo de Maricá, que foi aprovada. Jacintho Luiz era dono da empresa Viação Nossa Senhora do Amparo. Para mais, foi retirado pela Prefeitura o busto do empresário que ficava em frente ao terminal.

Esses longos processos judiciais, que ora permitiam a circulação dos ônibus pelo município, ora a inibiam, mostram que há um jogo de poder e forças no entorno da política pública de Mobilidade Urbana de Tarifa Zero. A partir disso, podemos perceber que há uma ampliação (quando os “Vermelhinhos” podiam circular) ou uma redução (quando eram proibidos) dos direitos fundamentais do povo no território maricaense.

No ano de 2016, o até então prefeito Quaqué, que estava cumprindo o seu segundo mandato, indicou Fabiano Horta (também PT) como seu sucessor. No ano da campanha

eleitoral de Fabiano Horta, o ônibus Tarifa Zero foi tão emblemático, que o Ministério Público do Rio de Janeiro tomou medidas e orientou que a sigla “EPT” pintada nos ônibus, fosse retirada. O *design* que diferenciava a letra “E” das outras, davam maior realce nas letras “PT”. O Ministério Público (MP) afirmou que a sigla evocava o partido político (PT) do prefeito Quaquá e do candidato a eleição (Horta), referência esta proibida durante o período eleitoral. Na imagem a seguir (figura 26) podemos observar o *design* diferenciado das letras na sigla “EPT”:

Figura 26 – Ônibus “EPT”



Fonte: A autora, 2024.

A continuidade dos ônibus Tarifa Zero circulando por Maricá fez com que Fabiano Horta angariasse muitos votos, fazendo diferença para sua eleição. Afinal, a mobilidade intramunicipal era um ponto de grande debate entre os candidatos. Fabiano Horta contabilizou 96,12% dos votos válidos.

Com a vitória do Fabiano Horta, e os “Vermelinhos” circulando com maior frequência, a empresa Viação Costa Leste não conseguiu se manter e continuar operando, decretando falência, em abril de 2017. A Viação Nossa Senhora do Amparo, por outro lado, não dependia apenas das linhas intramunicipais, ela operava também com destinos para fora do município (Niterói e Rio de Janeiro), conseqüentemente, conseguiu sobreviver. Em resposta a crescente circulação dos “Vermelinhos”, a empresa VNSA adquiriu ônibus novos e começou a investir em sua imagem.

Entre muitas idas e vindas desta prestação de serviço, foi apenas no ano de 2017, que de fato foi iniciada a operação das linhas dos “Vermelinhos”. Gregori *et al.* (2020, p. 84) afirmam que:

No Brasil, Maricá é um exemplo de cidade sem tarifa em muitos trajetos. Desde 2014, as linhas da Empresa Pública de Transportes (EPT) operam sem tarifa. Segundo o prefeito, além de enfrentar os empresários dos ônibus, também foi preciso lidar com alguns fabricantes de ônibus que se recusaram a fazer vendas para o EPT.

O ano de 2021 foi um marco para gestão municipal, a EPT passou a operar todas as linhas municipais com o ônibus Tarifa Zero. Essa operação ocorreu através de veículos próprios e veículos alugados de empresas privadas (incluindo da própria Viação Nossa Senhora do Amparo), através de processos de licitação.

Muitas foram as questões entre a Prefeitura de Maricá e a Viação Nossa Senhora do Amparo e a partir disso foram perceptíveis as mudanças do local emblemático: o Terminal Rodoviário. Observe as figuras 27, 28, 29,30 que seguem:

Figura 27– Terminal Rodoviária Jacintho Luiz



Fonte: Ônibus Brasil, 2015.

Figura 28– Terminal Rodoviária Jacintho Luiz -2013.



Fonte: Foursquare, 2013.

Figura 29– Terminal Rodoviário do Povo de Maricá (Distrito Centro- 2019)



Fonte: A autora, 2019.

Figura 30– Terminal Rodoviário do Povo de Maricá (Distrito Centro-2024)



Fonte: A autora, 2024.

É possível observar nas figuras anteriores, as frequentes reformas realizadas no Terminal Rodoviário do Povo de Maricá. Ocorreu uma ampliação, com mais plataformas para os ônibus, não somente dos ônibus “Vermelinhos”, mas também, para os ônibus da própria VSNA, que realiza os trajetos para Niterói, Rio de Janeiro e São Gonçalo; Viação Fagundes, que faz o trajeto para Maricá x Alcântara, bairro do município de São Gonçalo diariamente; ônibus RioIta que realiza o trajeto Maricá x Itaboraí diariamente; e Viação 1001, que realiza os trajetos de Maricá x Cabo Frio, Maricá x São Pedro, Maricá x Iguaba Grande, Maricá x Araruama, Maricá x Cachoeira de Macacu, Maricá x Nova Friburgo, Maricá x São Paulo.

Anteriormente, não havia local de embarque e desembarque dos passageiros na entrada do Terminal. No presente momento, já é possível encontrar este espaço com cobertura. Há um ponto de táxi em frente ao Terminal para uma melhor integração. Criaram também um espaço destinado para as vans intramunicipais.

Ocorreu uma reorganização no Terminal, na qual otimizaram os espaços; padronizaram estrutura do comércio; adequaram os banheiros; realizaram um paisagismo, incluindo mais plantas no local; incluíram rampas de acesso e pisos táteis para deficientes visuais, melhorando assim, a acessibilidade.

Os ônibus que mais circulam nos Terminais e no município é o Tarifa Zero. Em relação aos “Vermelinhos”, Maricá apresenta 39 linhas de transporte coletivo, com 112 veículos, e uma rodagem média de 47.835 viagens nos dias úteis, de acordo com o Plano de Mobilidade. O mapa (figura 31) apresenta as linhas dos “Vermelinhos” que circulam pelos bairros do município de Maricá.

Apesar da ampliação das linhas dos “Vermelinhos”, o transporte ainda apresenta problemas. A população maricaense vem crescendo, e a quantidade de ônibus não supre a demanda, culminando em ônibus lotados. Há uma carência de ônibus nos distritos de Inoã e Ponta Negra.

As viagens de ônibus, antes da EPT, cobravam valores exorbitantes nas tarifas. Então, era possível observar moradores caminhando e utilizando bicicletas para sua locomoção. Atualmente, observa-se que Maricá está atravessando uma nova fase, moradores estão deixando de utilizar bicicletas e fazer caminhadas, pegando ônibus mesmo que em trajetos curtos. E, apesar da Prefeitura incentivar o uso das bicicletas, inclusive com a criação das “Vermelinhas”, o que vemos no município são moradores e visitantes utilizando o transporte coletivo gratuito, o que acarreta também na lotação dos ônibus.

Nos últimos anos, as linhas dos “Vermelinhos” vêm alcançando grande parte do município. Entretanto, analisando o mapa (figura 31) é possível perceber alguns locais sem linhas de ônibus municipais. Alguns desses “vazios” estão relacionados a áreas de preservação, questões ambientais, relevo acidentado e áreas de difícil acesso. Por outro lado, há algumas regiões que são intensamente urbanizadas carecendo de transporte.

Ainda sobre a figura 31, os distritos mais beneficiados com as linhas são o distrito Sede e de Itaipuaçu, em detrimento dos distritos de Inoã e Ponta Negra. No 1º e 4º distritos há a presença de um terminal rodoviário.

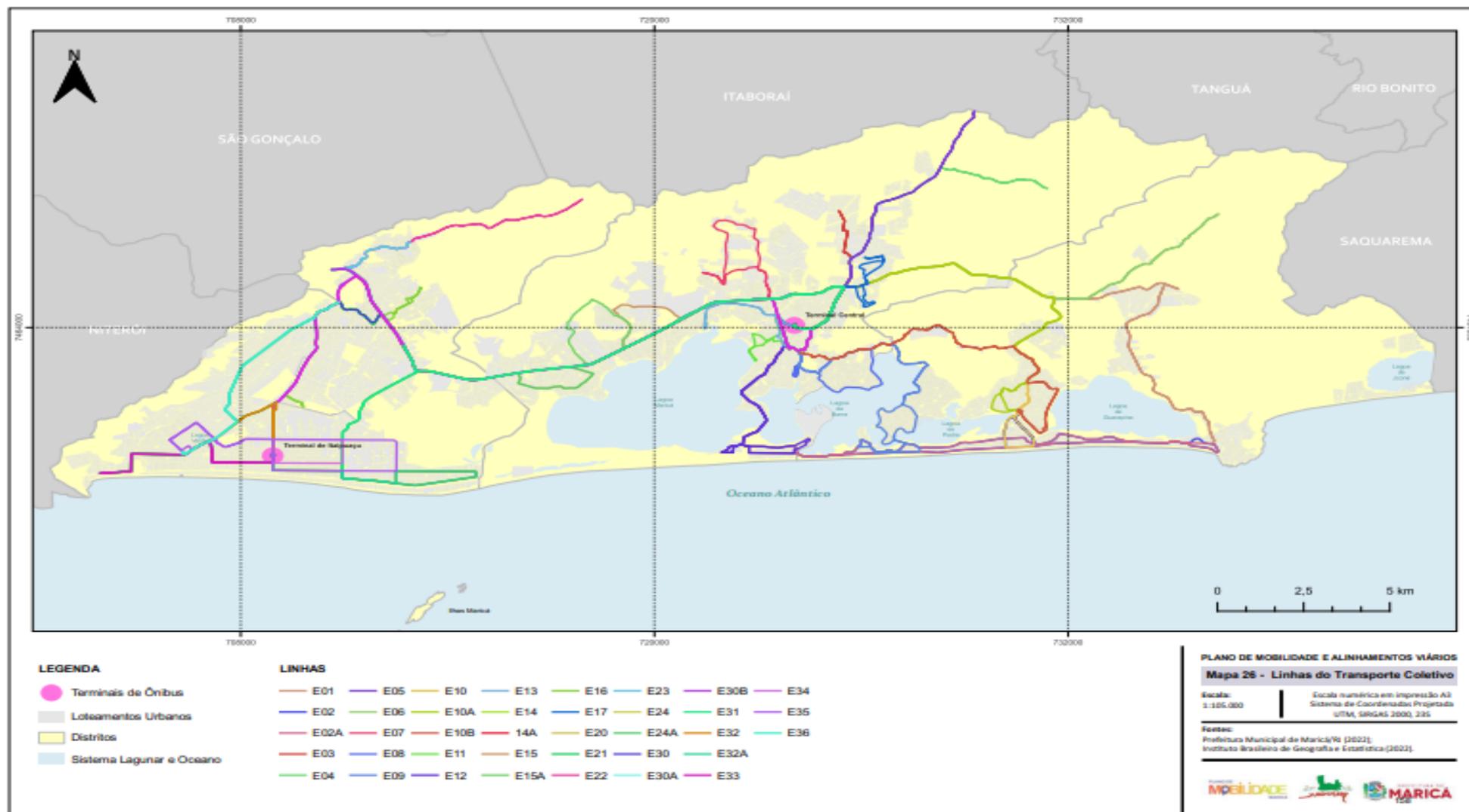
Pensando na questão turística e integração do município com Saquarema, poderia haver uma ampliação da sua linha E14 (Jaconé) e dispor de mais horários, principalmente em períodos de alta temporada.

Muitos moradores reclamam da falta de transporte em horários noturnos. Muitas linhas municipais só funcionam até às 22horas. Os munícipes reclamam que precisam percorrer alguns quilômetros a pé, pois os ônibus que passam próximo as suas residências, param de circular cedo. Pessoas que trabalham em outros municípios, como Niterói e Rio de Janeiro, que pegam o último ônibus ofertado nesses locais, apresentam muita dificuldade de pegar o “Vermelhinho” quando chegam a Maricá.

Além disso, o acesso a outros locais de Maricá fica muito difícil e são forçados a pagar valores exorbitantes em carros de aplicativos e/ou táxis. Queixam-se, principalmente, da dificuldade de ir aos hospitais de Maricá, o Hospital Conde Modesto Leal e o Hospital Dr. Ernesto Che Guevara (ambos no primeiro distrito) e Unidade de Pronto Atendimento (no terceiro distrito).

Dependendo da demanda, há oferta de alguns ônibus aos finais de semana, no entanto, algumas linhas não possuem disponibilidade ou funcionam em horários especiais.

Figura 31– Linha do Transporte Coletivo- “Vermelinhos”



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Maricá, Secretaria de Urbanismo de Maricá, 2024.

Ainda assim, a EPT é referência para outros lugares que pretendem criar e expandir suas linhas a partir dos ônibus Tarifa Zero. O município vizinho a Maricá, Itaboraí, em novembro de 2023, implementou os ônibus Tarifa Zero, os “Laranjinhas”, evidenciando a influência de Maricá na questão da mobilidade urbana.

Washington Quaqué, com o apoio do diretório nacional do Partido dos Trabalhadores (PT), apoiou Marcelo Delaroli do Partido Liberal (PL), na sua candidatura em Itaboraí, no ano de 2020, para realizar o que foi intitulado “frente ampla pela democracia”, que garantiria programas sociais comuns para os municípios envolvidos. Dessa forma, Delaroli foi eleito com um total de 42.025 votos (39,30% dos votos válidos), de acordo com TSE (2020).

Dessa maneira, os “Laranjinhas”, em Itaboraí, foram implementados pelo prefeito Marcelo Delaroli, sob influência do PT. E, da mesma forma que ocorreu no município de Maricá, inúmeras brigas judiciais foram movidas para que os ônibus “Laranjinhas” circulassem em Itaboraí. Em junho de 2024, foi extinta a ação que impedia a circulação dos ônibus, assim, poderiam voltar as atividades em julho. Delaroli, na eleição municipal do ano 2024, foi reeleito no município itaboraiense, com 116.813 votos (93,79% dos votos válidos), segundo o TSE (2024).

Notadamente, o projeto dos “Vermelinhos” possui uma grande influência estadual e nacional. Em abril de 2024, a EPT, foi escolhida com uma das 100 empresas com maior influência na questão de mobilidade urbana do Brasil. Esse ranqueamento foi realizado pelo Jornal O Estadão e da Plataforma *Connected Smart Cities*, que utilizaram critérios como inovação, impactos socioambientais, gestão e abrangência. A expectativa é que continue sendo uma empresa inovadora e que consiga inspirar outras municipalidades.

3.2.3 “Vermelinhos Sustentáveis”

Atualmente, há uma urgência em adotar ações para minimizar, mitigar os efeitos das mudanças climáticas e a mobilidade urbana desempenha um papel fundamental neste contexto.

Diversos lugares no mundo estão buscando soluções para promoção de uma mobilidade urbana sustentável, visto que são diversas problemáticas envolvendo a mobilidade urbana inadequada, como a poluição do ar, efeito estufa, o uso intensivo de recursos naturais e a própria degradação ambiental. Conseqüentemente, tratar a mobilidade urbana sem considerar os impactos ambientais negativos não é mais exequível.

Dessa forma, municípios como Maricá estão em busca da promoção da mobilidade urbana mais sustentável expandindo a sua infraestrutura para ciclistas, incentivando o uso das bicicletas (as “Vermelhinhas”), o uso do transporte coletivo e a implementação dos ônibus híbridos Tarifa Zero. Barbiero (2023 p.62) aponta que “Quando a pauta central passa pelas mudanças climáticas, a melhor contribuição da mobilidade urbana seria a redução da importância dos veículos automotores nas políticas de transporte” e, neste caso, dos veículos automotores de uso individual.

Utilizando o orçamento superavitário, o prefeito Fabiano Horta continua expandindo o passe livre em todo município e a partir de uma iniciativa com a Universidade Federal do Rio de Janeiro, visa tornar a frota de ônibus 100% sustentável, introduzindo ônibus híbridos e movidos a energia elétrica e hidrogênio: os “Vermelinhos Sustentáveis”. Afinal, o transporte que utiliza combustíveis fósseis é altamente prejudicial ao meio ambiente. De acordo com Vasconcellos *et al.* (2011, p.13):

O uso crescente de combustíveis fósseis e o crescimento da demanda do transporte rodoviário aumenta muito as emissões de poluentes pelos veículos motorizados. Esse aumento tem sido em parte compensado pelo fato de os novos veículos produzidos pela indústria nacional emitirem menor quantidade de poluentes por quilômetro rodado, em consequência da regulamentação estabelecida pelo Programa de Controle da Poluição Veicular (Proconve) e de controles estabelecidos em algumas cidades brasileiras, sobre a emissão de poluentes por veículos nas ruas. Apesar desses avanços, o problema da poluição atmosférica é grave, principalmente nas regiões metropolitanas com grandes frotas de veículos automotores, sendo expressa pelos prejuízos à saúde da população em geral e dos idosos e crianças, em particular.

Em entrevista para a Prefeitura de Maricá (2022), o Secretário de Desenvolvimento Econômico de Maricá, Igor Sardinha, aponta que é necessário descarbonizar a frota de ônibus e fazer com que Maricá se torne uma cidade modelo na produção de veículos sustentáveis.

Maricá utiliza recursos dos *royalties* provenientes do petróleo – uma matriz energética poluente – para financiar a criação de arranjos produtivos locais sustentáveis e com compromisso sólido com proteção ao meio ambiente. Em Maricá, trabalhamos para gerar empregos a partir da proteção do meio ambiente e o projeto do ônibus sustentável (figura 32) é a maior prova disso.

Figura 32– Ônibus Híbrido- EPT



Fonte: Diário do Transporte, 2021.

Entre os veículos automotores, os ônibus movidos a combustíveis fósseis representam cerca de um terço da emissão de poluentes nos centros urbanos. Sabendo que a poluição do ar representa um impacto negativo ao meio ambiente e à saúde dos indivíduos, a Prefeitura de Maricá, visando reduzir esses efeitos, propõe que o modelo de ônibus híbridos sejam implementados e substituam a frota atual da EPT até 2038.

O município criou uma Política Municipal de Hidrogênio, a fim de estimular o uso do combustível sustentável e captar empresas que o integrem em suas atividades. O hidrogênio verde, gerado a partir de fontes renováveis, é visto como o combustível do futuro, podendo ser utilizado em várias áreas e setores, incluindo a indústria química, a agricultura e o próprio transporte público.

Com a implementação de ônibus híbridos, Maricá viabilizará a mobilidade sustentável. Lopes *et al.* (2020, p. 49) ressalta:

O conceito de mobilidade urbana sustentável é a capacidade de prover deslocamentos por meio de infraestruturas e serviços com menor impacto ambiental (em termos de energia e poluição) e que melhorem a qualidade do ambiente urbano, com modicidade tarifária e sem comprometer a saúde financeira dos provedores, buscando a inclusão social e com equidade no uso do espaço urbano.

Um dos princípios do Plano de Mobilidade Urbana é a redução dos impactos ambientais negativos, uma vez que toda viagem motorizada que usa combustível, produz poluição sonora, atmosférica e resíduos. Vital (2012, p.125) indica:

O princípio de uma sociedade sustentável implica o desenvolvimento de valores sistêmicos fundamentais à manutenção da vida, através da compreensão da concepção de um mundo em que todos fazem parte, em uma rede de interrelações, onde mutuamente, um depende do outro. A partir disso, devem ser cultivados valores sociais e ecológicos, como a colaboração, cooperação, participação democrática, o não desperdício e não consumismo, agregados aos valores de autonomia, solidariedade e responsabilidade, em um novo modelo de desenvolvimento.

Maricá visa contribuir para as metas de descarbonização, através do estabelecimento das medidas de ação para o setor de transportes: evitar, mudar e melhorar, em consonância com que propõe o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC). Barros (2023, p.26) destaca:

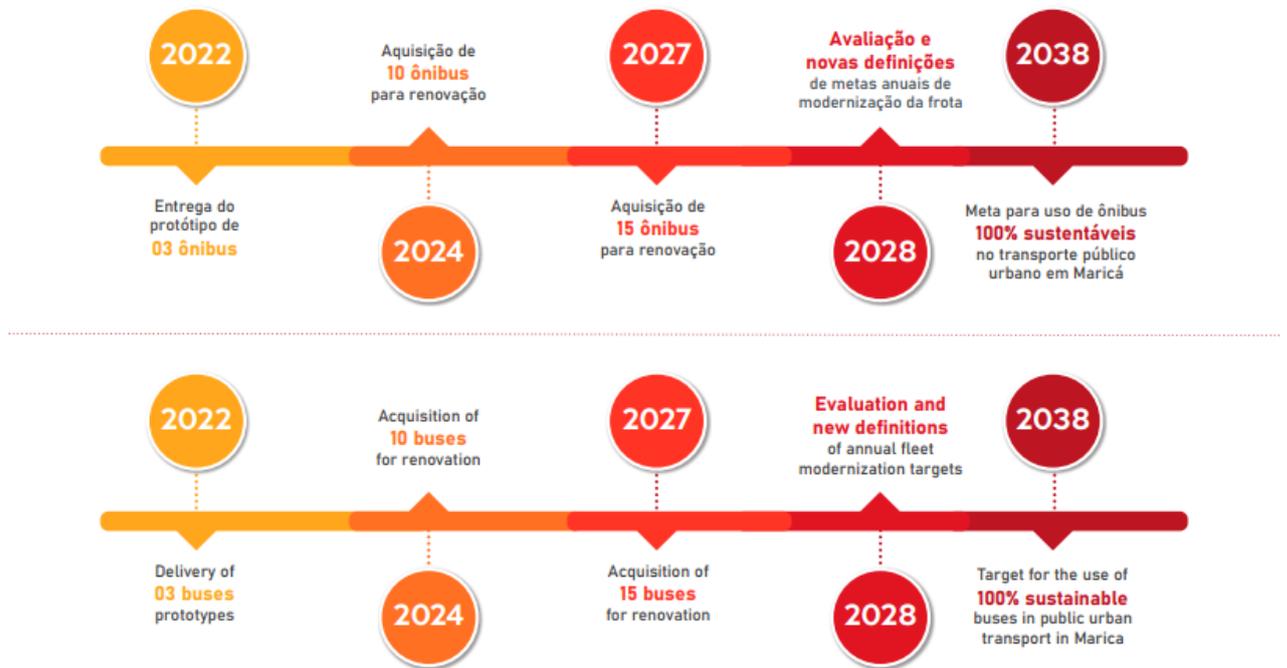
Evitar significa reduzir o número total de viagens com mudanças e intervenções que reduzam as distâncias e deslocamentos necessários às diversas atividades cotidianas nas cidades. Mudar diz respeito à substituição de viagens altamente emissoras por modalidades menos intensivas em carbono, o que inclui o estímulo à mobilidade ativa e ao uso do transporte coletivo ou compartilhado, entre outros. Por fim, melhorar corresponde à redução das taxas de emissão por quilômetro, por meio do incentivo à adoção de veículos híbridos ou elétricos e combustíveis de baixo carbono. Combinados à adoção de novas tecnologias e noções de circularidade e compartilhamento, esses vetores podem produzir transformações suficientes ao cumprimento das metas de descarbonização.

A Mobilidade Urbana Sustentável é o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja, a mobilidade urbana sustentável não está limitada apenas à eficiência dos deslocamentos, mas visa o equilíbrio dos aspectos econômicos, sociais e ambientais, promovendo uma cidade eficiente, de acordo com o Ministério das Cidades (2004).

Tratando da temática da sustentabilidade da mobilidade, deve-se considerar dois aspectos: ambiental e funcional. O primeiro envolve a redução da poluição atmosférica, sonora e o uso de recursos não renováveis. O segundo refere-se à função social da circulação (eficiência da locomoção de pessoas e mercadorias). A sustentabilidade, nesse caso, está associada a capacidade de fluidez ao longo do tempo.

Ademais, com a viabilização destes modelos híbridos de ônibus, o município pressupõe a criação de um polo regional de tecnologias mais limpas, o “Parque Industrial Sustentável”. Na figura 33, a seguir, é possível identificar a linha do tempo criada pela Prefeitura de Maricá (2024) para efetivação dos ônibus movidos a energia limpa.

Figura 33— Linha do Tempo para efetivação dos ônibus com energia limpa.



Fonte: Prefeitura de Maricá, 2022.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Maricá é um município localizado no leste fluminense, que vem crescendo demograficamente e economicamente nos últimos anos. Está localizado na Região Metropolitana do Rio de Janeiro e situa-se a cerca de 60km da capital, apresentando uma população de quase 200 mil habitantes. Seu território divide-se em 4 distritos: Maricá (sede), Ponta Negra, Inoã e Itaipuaçu.

Atualmente, apresenta uma economia baseada nos *royalties* do petróleo. A partir dessa compensação financeira, o governo do Partido dos Trabalhadores vem criando programas e projetos que objetivam garantir os direitos da população maricaense, como o Passaporte Universitário, a Moeda Social Mumbuca, o Programa de Proteção ao Trabalhador e, o mais famoso, que é balizador para diversos municípios: o ônibus Tarifa Zero.

Vale ressaltar a importância do Partido dos Trabalhadores (PT) em Maricá, onde há uma nítida influência do ex-prefeito Washington Quaquá e do atual prefeito Fabiano Horta. É através de uma gestão participativa e democrática, com a criação de diversas políticas públicas que Maricá vem ganhando destaque e sendo “vitrine” para outras localidades brasileiras. Ao que tudo indica, continuará sendo um reduto petista, com nova eleição no ano de 2024.

Em relação ao transporte municipal de Maricá, a circulação dos ônibus Tarifa Zero foi iniciada em 2014, entretanto, as discussões acerca desse instrumento de Política de Mobilidade Urbana foram iniciadas no ano de 2008. Esse debate começou com ex-prefeito Washington Quaquá (PT) a fim de garantir a mobilidade e a integração municipal, visto que Maricá possuía domínio de duas empresas: Viação Nossa Senhora do Amparo e Viação Costa Leste, que apresentavam preços abusivos e precariedade nos serviços prestados.

Mesmo com diversas brigas judiciais, o ex-prefeito conseguiu implementar o ônibus Tarifa Zero, ainda que circulasse concomitantemente com os outros ônibus pagos da Viação Nossa Senhora do Amparo e da Viação Costa Leste. Anos depois, esta política continua com o prefeito Fabiano Horta, também petista, que ampliou a frota dos ônibus “Vermelinhos”. Atualmente, os ônibus Tarifa Zero já operam em todas as linhas municipais e são custeados pelas verbas provenientes dos *royalties* do petróleo.

No ano de 2024, ainda há uma vertiginosa criação e manutenção de diversas políticas públicas, como o próprio “Vermelinho”, pois a receita e o orçamento municipal seguem

progressivos. A implementação do Tarifa Zero em Maricá, gerou diversos impactos positivos para o município: melhoria nos terminais, no asfalto, nos pontos de ônibus, nos próprios coletivos, além de uma perceptível melhoria na renda do cidadão maricaense, melhoria na integração e na mobilidade urbana. Reconhece-se o “Vermelhinho” como o maior pilar da mobilidade urbana municipal.

Mesmo com inúmeros avanços, existem diversas problemáticas envolvendo os ônibus “Vermelhinhos”, sendo a principal delas, a superlotação, principalmente em horários de pico. A Empresa Pública de Transportes e a Prefeitura de Maricá, embora tenham aumentado o número de ônibus e linhas, não conseguem atender a demanda. Vale ressaltar que Maricá é o município do Estado do Rio de Janeiro que mais cresceu demograficamente nos últimos anos. Além disso, existe o problema da má distribuição das linhas, que devem ser (re)pensadas para abranger todos os distritos de forma mais igualitária.

Os problemas acerca do transporte público e da mobilidade urbana não são temas novos no Brasil. Então, pensar na Mobilidade Urbana, de modo geral, é estabelecer uma nova ordem urbanística voltada ao acesso universal, para todas as pessoas, sem distinção de gênero, cor e classe econômica. Afinal, a ordenação dos espaços públicos, ao longo da história da sociedade, sempre privilegiou as camadas mais ricas. Através dos transportes, a integração dos modais e a utilização e a implementação do Tarifa Zero, nota-se uma ampliação das oportunidades de acesso aos espaços da cidade. Pinheiro (2007, p.38) aponta que:

A mobilidade é uma necessidade e uma atividade humana fundamental. O transporte faz parte do ritmo diário da vida, contudo é um setor complexo em termos de uso do solo, empregos e funções. O transporte é também um fator de suma importância para a relação homem / meio ambiente e a distribuição espacial, assim como para o desenvolvimento de todas as outras formas de atividades econômicas e sociais.

Muitos são os documentos que visam garantir essa mobilidade para todas as camadas sociais, como a Constituição Federal, o Estatuto das Cidades, os Tratados Nacionais e Internacionais, o Plano Nacional de Mobilidade e os Planos Municipais de Mobilidade Urbana. Por meio desses instrumentos, é possível “quebrar os muros”, sejam visíveis ou não, para que todos tenham acesso igualitário e equitativo à cidade.

A questão da mobilidade urbana deve ser pensada e executada através de uma Gestão Pública Participativa. No caso de Maricá, o Plano de Mobilidade Urbana possibilita a execução dos direitos sociais. Além disso, deve-se pensar a mobilidade urbana, além dos aspectos quantitativos, privilegiando também os aspectos qualitativos. Diante disso, as Políticas de Mobilidade Urbana devem avançar em sintonia com as transformações da sociedade.

Maricá, nos últimos anos, tem refletido sobre a Mobilidade Urbana Sustentável. Apesar de grande parte da sua frota utilizar ônibus movido a componentes advindos do petróleo, e sua base econômica ser basicamente os *royalties*, o município visa à implementação de ônibus híbridos até o ano de 2038, para se adequar as demandas atuais sobre o meio ambiente e garantir qualidade de vida para seus cidadãos.

É perceptível que, através das compensações financeiras advindas dos *royalties*, Maricá experimenta um crescimento econômico substancial em um curto período. Contudo, as outras fontes de receitas do município não apresentam um crescimento correspondente, revelando uma nítida dependência das verbas petrolíferas.

No entanto, deve-se deixar claro que o petróleo é um recurso finito e pode ser um fator desencadeador de crises econômicas globais graves, como demonstrado na crise do petróleo na década de 1970. No futuro, o município enfrentará alguns obstáculos, principalmente relativo à diversificação e à implementação de novas receitas que possam reduzir a dependência dos *royalties*, apesar da criação do Fundo Soberano de Maricá e suas aplicações, que seguem gradativas.

Vale destacar que a Prefeitura de Maricá, no ano de 2017, criou o Fundo Soberano de Maricá/ FSM (Lei n° 2785/2017), a fim de que esta receita limitada dos *royalties* permanecesse beneficiando a população e a própria estrutura municipal nos próximos anos. Assis (2020, s/p) aponta que:

Maricá criou o Fundo Soberano, com intuito de receber mensalmente um aporte financeiro, na faixa entre 1% e 5% do valor total da arrecadado com *royalties* e as participações especiais. Tendo em vista que o petróleo é um recurso finito, esses recursos do fundo deverão servir ainda para a manutenção da Moeda Social Mumbuca, ou ainda o sistema de transporte público gratuito de Tarifa Zero, os denominados “Vermelinhos”, através da autarquia de Empresa Pública de Transporte (EPT).

O Fundo Soberano de Maricá tem por objetivos principais, a formação da poupança pública, a sustentabilidade fiscal, o desenvolvimento e a autonomia socioeducacional. Tratando-se de poupança, em março de 2024, apresentava um saldo de R\$1.726.874.787,30 (Prefeitura de Maricá, 2024).

Ainda assim, são diversos os questionamentos quanto a políticas públicas e por quanto tempo perdurarão em Maricá. Atualmente, o que podemos constatar é que o município, de modo geral, destina adequadamente os recursos provenientes dos *royalties* do petróleo. Há investimentos, por parte da gestão petista, em diversos setores que historicamente sempre careceram de atenção, como: educação, saúde, infraestrutura urbana e mobilidade urbana. Destaca-se aqui a criação e a execução de políticas públicas de

distribuição de renda e economia solidária, como a moeda social e o próprio ônibus Tarifa Zero. É possível inferir que esses programas consumiram e consomem grande parte dos recursos aplicados.

Para ampliarmos as constatações sobre o município, suas políticas públicas, os impactos na vida da população e a influência da indústria petroquímica, é necessária uma busca contínua por dados e informações. Investigações serão essenciais para analisar e compreender as (novas) dinâmicas em Maricá e o que o torna “vitrine” para o país. Além disso, é necessário ampliar a reflexão acerca dos ônibus Tarifa Zero no território brasileiro. Expandindo também, o debate acerca do transporte urbano sustentável.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA SENADO. Royalties. Disponível em:

<<https://www12.senado.leg.br/noticias/glossario-legislativo/royalties>>. Acesso em: 13 mar. 2024.

ALVES, F. **De Pezão a Quaquá: ex-prefeitos de cidades do Rio miram volta as origens na eleição de 2024**. Jornal O Globo [online]. Política. Disponível em:

<<https://oglobo.globo.com/politica/noticia/2023/08/28/de-pezao-a-quaqua-ex-prefeitos-de-cidades-do-rio-miram-volta-as-origens-na-eleicao-de-2024.ghtml>>. Acesso em: 23 de abr. 2024.

Anuário NTU: 2022-2023 / Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2023. Disponível em:

<<https://ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub638272765778419772.pdf>>. Acesso em 20 de mar. 2024.

ARAÚJO, C. **Censo 2022: Maricá tem maior crescimento no Estado do Rio, com salto de 54%**. Jornal O globo [online]. Economia. Disponível em: <

<https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/06/censo-2022-marica-tem-maior-crescimento-no-estado-do-rio-com-salto-de-54percent.ghtml>>. Acesso em: 22 mar. 2024.

ARAÚJO, M. S. **Transporte e Política pública: os vermelhinhos? E o direito social ao transporte**. In: INSTITUTO MUNICIPAL DE INFORMAÇÃO E PESQUISA DARCY RIBEIRO. (Org.). *Estudos Maricaenses o município de Maricá em debate*. 1ed.Maricá: Editora Instituto Darcy Ribeiro, 2021, v. 1, p. 171-188.

ASSIS, A.C. **A dependência econômica do município de Maricá perante os royalties do petróleo do período de 2014 a 2019. 2020. 17 f.** Trabalho de Conclusão de Curso

(Graduação em Administração Pública) - Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda, 2020. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/bitstream/handle/1/29812/Adam%20da%20Costa%20Assis_AC.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso: 27 de jul de 2024.

BALBIM, R. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano** / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília: Ipea: ITDP, 2016. 326 p.: il., gráfs., mapas color.

BARBIERO, L. **O papel da integração entre ônibus e bicicleta na mobilidade urbana: o caso de Vila Velha e Vitória (ES)**. BARROS, C. P. P. E.; BARBIERO, L. ; VIEIRA, I. S. ; SILVA, J. G. ; PAZ, H. . *Desafio: mobilidade urbana e mudanças climáticas* 6. 1. ed. São Paulo: Cebrap, 2023. v. 1. 206p.

BARROS, C.P. P. **Emissões de gases de efeito estufa de viagens por aplicativo no município de São Paulo e perspectivas para a eletrificação no setor**. In: CALLIL, V.; COSTANZO, D. (org.). *Desafio Itaú-Cebrap 6: mobilidade urbana e mudanças climáticas*. São Paulo: Cebrap, 2023.

BICALHO, M.P. **Questões socioambientais, urbanas e qualidade de vida: refazendo as geografias das cidades**. In: **Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de**

todos. 1. ed. Brasília - DF: Conselho Federal de Psicologia, 2010. v. 01. 220p. Disponível em: <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2012/07/seminario_mobilidade_27_08_10.pdf>. Acesso em: 09 de jul. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidente da República, [2024]. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 29 mar. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015,** SP. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm> . Acesso em 05 de abr. de 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587,** de 3 de jan. de 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 25 de mar. 2024.

BRASIL. **Lei Complementar n.º 131, de 27 de maio de 2009.** Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp131.htm>. Acesso em: 25 de mar. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 25 mar. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 4 jan. 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 19 de set. 2024.

BRASIL. **Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000.** Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm>. Acesso em: 21 de abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.** Estabelece a política energética nacional e cria a Agência Nacional do Petróleo. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 7 ago. 1997. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9478.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%209.478%2C%20DE%206%20DE%20AGOSTO%20DE%201997&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20pol%C3%ADtica%20energ%C3%A9tica,Petr%C3%B3leo%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAscias.>> Acesso em: 18 de set. de 2024.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.* Brasília, 2004. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>>. Acesso em: 22 jul. 2024

Brasília: Ministério do Turismo; EMBRATUR. *Mapa do turismo do Rio de Janeiro cresce e estado tem 89 municípios com potencial turístico.* Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/assuntos-categoria/mapa-do-turismo-do-rio-de-janeiro-cresce-e-estado-tem-89-municipios-com-potencial-turistico>>. Acesso em: 22 de abr. 2024.

BUCCI, M.P.D. **Direito administrativo e políticas públicas**. São Paulo: Saraiva, 2002.

BUCCI, M.P.D. **Fundamentos para uma teoria jurídica das políticas públicas**. São Paulo: Saraiva, 2021.

BUTTNER, A. **Lar, horizontes de alcance e o sentido de lugar**. *Revista Geograficidade*, v.5, n.1, 2015.

CARVALHO, L. Paracambi celebra um ano do programa de tarifa zero. 2024. Fotografia. Disponível em: < <https://www.correiodamanha.com.br/baixada/2024/02/amp/114044-paracambi-celebra-um-ano-do-programa-de-tarifa-zero.html>>. Acesso em: 27 de jul. 2024.
Conceição de Macabu passa a ter transporte gratuito. 2023. Fotografia. Disponível em: < <https://riointerior.com.br/conceicao-de-macabu-passa-a-ter-transporte-gratuito/>>. Acesso em: 27 de jul. 2024

CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO. Autarquia. Disponível em: <https://www.cnmp.mp.br/portal/institucional/476-glossario/8336-autarquia#:~:text=%C3%89%20o%20servi%C3%A7o%20aut%C3%B4nomo%2C%20criado,%2DLei%20n%C2%BA%20200%2F67>. Acesso em: 02 de abr. 2024.

COUTINHO, R. B. **Bancos comunitários como estratégia de desenvolvimento local: o caso do Banco Mumbuca** In: LAGO, L. C.; MELLO, I.; PETRUS, F. (Org.). *Da cooperação na cidade à cidade cooperativa*. Marília: Lutas Anticapital, 2020.

DOURADO, M.L. **103 cidades do Brasil têm algum tipo de tarifa gratuita de ônibus; veja lista e quem se beneficia**. *Jornal Infomoney [online]*. Consumo/Transporte Público, 2023. Disponível em: <<https://www.infomoney.com.br/consumo/103-cidades-do-brasil-tem-algum-tipo-de-tarifa-gratuita-de-onibus-veja-lista-e-quem-se-beneficia/>>. Acesso 20 mar. 2024.

ESTADÃO. 100 empresas mais influentes em mobilidade: aspectos sociais também integram o estudo. São Paulo, 2023. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/aspectos-sociais-tambem-integram-o-estudo/>. Acesso em: 22 de mar. 2024.

FEIJÓ, A.S. Prefeitura Municipal de Casimiro de Abreu 8H48 em Casimiro de Abreu. 2023. Fotografia. Disponível em: < <https://onibusbrasil.com/andersonsousafeijo/11449393>>. Acesso em: 27 de jul. 2024.

FELTRAN, F. R. **A Lei de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efetivação do Direito à Cidade e à Inclusão Social**. *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, v.19, n. 147, abr. 2016. Disponível em: < <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direitos-humanos/a-lei-de-mobilidade-urbana-como-instrumento-de-efetivacao-do-direito-a-cidade-e-a-inclusao-social/>>. Acesso em: 03 ago, 2024.

FREIRE, D. **Mobilidade Espacial e Produção do Espaço Urbano; um estudo sobre Maricá - RJ**. In: I Seminário - Maricá: Dinâmica Urbana e Ambiental, 2005, Maricá - RJ. Anais do I Seminário - Maricá: Dinâmica Urbana e Ambiental. Maricá: UERJ-FFP, 2005.

FREITAS, F. J. G. ; COSTA, R. M. E. ; KATZ, P. ; DEKTAR, M. . **Informações sobre políticas socioeconômicas de Maricá e sua avaliação 2020 (Nota Técnica 1 - Centro de**

Estudos sobre Desigualdade & Desenvolvimento). Disponível em: <https://www.ie.ufrj.br/images/IE/grupos/cede/NT1_CEDE_DektarFreitasKatsMendes_Ago2020.pdf>. Acesso em: 13 de set. 2024.

GLÜSING, J. Uma cidade no Brasil faz experiências com a renda básica incondicional. Tradução: Isabela Santiago. *Jornal Spiegel Internacional [online]*. Disponível em: <https://www-spiegel-de.translate.google.com/international/world/socialist-utopia-a-city-in-brazil-experiments-with-the-unconditional-basic-income-a-f93a5a89-2412-4d5a-b614-8cb9854eb030?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt-BR&_x_tr_pto=sc>. Acesso em: 02 de fev. 2023.

GOMIDE, A.A. (2003) **Transporte Urbano, Pobreza e Inclusão Social: elementos para políticas públicas**. Texto para Discussão IPEA, n.960, Brasília, DF, Brasil.

GREGORI, L; WHITAKER C; VAROLI, J. J.; ZILBOVICIUS, M. GREGORI, M. S. **A cidade sem catracas: história e significados da tarifa zero** – São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2020.

HOLZER, W. A. **Urbanização Dispersa e Seu Incremento Pelo Programa "Minha Casa, Minha Vida": O Caso de Maricá - RJ**. In: Ojima, Ricardo; Marandola Jr, Eduardo. (Org.) *Dispersão urbana e mobilidade populacional: implicações para o planejamento urbano regional*. 1ed. São Paulo: Ed. Edgard Blucher, 2016, v., p. 71-90. <https://www.marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/jom_207.pdf>. Acesso em 20 de mar. 2024.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2010*.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2022*.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias 2017*. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html>> Acesso em: 20 de abr.2024.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Mesorregião. Divisão Territorial Brasileira - DTB 2021*.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Microrregião. Divisão Territorial Brasileira - DTB 2021*.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Região imediata. Divisão Territorial Brasileira - DTB 2021*.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Região intermediária. Divisão Territorial Brasileira - DTB 2021*.

IBGE. **POF 2017-2018: Famílias com até R\$ 1,9 mil destinam 61,2% de seus gastos à alimentação e habitação**. [online]. Estatísticas Sociais. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de->

noticias/releases/25598-pof-2017-2018-familias-com-ate-r-1-9-mil-destinam-61-2-de-seus-gastos-a-alimentacao-e-habitacao>. Acesso: 06 de abr. 2024.

INEA. Instituto Estadual do Ambiente. *Plano Estadual de Recursos Hídricos do Estado do Rio de Janeiro - PERHI-RJ* (2014). Disponível em: <<https://www.agevap.org.br/downloads/Relatorio-Gerencial.pdf> > Acesso em: 20 de abr. 2024.

IPEA – Instituto De Pesquisa Econômica Aplicada. *Gastos Das Famílias Brasileiras Com Transporte Urbano Público e Privado No Brasil: Uma Análise Da Pof 2003 E 2009*. Brasília: Ipea, 2012.

JUSBRASIL. Sociedade de economia mista. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/sociedade-de-economia-mista/692498560>. Acesso em: 02 de abr. 2024.

KRELL, J. **Direitos sociais e controle social no Brasil e na Alemanha**. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris Editor, 2002.

LEGUME, Lucas. **Mobilidade urbana como um problema**. Passa Palavra [online]. Ideias e Debates. São Paulo. Disponível em: <<https://passapalavra.info/2014/01/90364/>>. Acesso: 19 de ago. 2022.

LINS DE BARROS, F.L.; ZEIDAN F.; Lima, R.F. Adaptações e percepção da população a eventos de ressaca do mar no litoral de Maricá, Rio de Janeiro, Brasil*. *Revista de Gestão Costeira Integrada - Journal of Integrated Coastal Zone Management*, Lisboa, Portugal, v. 16, ed. 2, p. 147-161, 26 out. 2015.

LOBO, R. Carro-Bicicleta. 2015. Fotografia. Disponível em:< <https://viatrolebus.com.br/2015/02/7-imagens-para-repensar-o-uso-excessivo-do-carro/carro-bicicleta1/>> Acesso em: 20 de abr. 2024.

LOPES. D. R.; MARTORELLI, M.; COSTA, A. G. V. **Mobilidade Urbana: conceito e planejamento do ambiente brasileiro** / Dario Rais Lopes, Martha Martorelli, Aguiar Gonzaga Vieira da Costa. 1ª ed. Curitiba. Appris, 2020.

Maricá (RJ) será primeira cidade do Brasil a fabricar ônibus híbridos. 2021. Fotografia. Disponível em: < <https://diariodotransporte.com.br/2022/02/07/marica-rj-sera-primeira-cidade-do-brasil-a-fabricar-onibus-hibridos/amp/>>. Acesso em: 21 de abr. 2024.

MARICÁ. E-cidade Transparência. Disponível em: http://ecidadeonline.marica.rj.gov.br/e-cidade_transparencia_inte/main/consulta_dados. Acesso em: 07 abr. 2024.

MARICÁ. Fundo Soberano de Maricá. Disponível em: <https://fundosoberano.marica.rj.gov.br/>. Acesso em: 10 mar. 2024.

MARICÁ. **Lei Complementar nº 207, de 6 de junho de 2010**. Disponível em: < https://www.marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/jom_207.pdf>. Acesso em: 01 de abr. 2024.

MARICÁ. **Lei Complementar nº244, de 11 de setembro**. de 2014. Disponível em: <<https://www.eptmarica.rj.gov.br/index.php/arq-rh-1> >. Acesso em: 01 de abr. 2024.

MARICÁ. **Lei nº 2.448, de 26 de junho de 2013**. Maricá, RJ. Disponível em: <<https://www.institutobancopalmas.org/wp-content/uploads/lei-moeda-social-mumbuca.pdf>>. Acesso em 23 de mar. 2024.

MARICÁ. **Lei Orgânica Municipal de Maricá, 05 abril de 1990**. Maricá, RJ. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/09/jom_207.pdf >. Acesso em: 22 mar. 2024.

MARICÁ. Maricá apresenta projeto do ônibus híbrido em congresso na Colômbia. Disponível em: <<https://www.marica.rj.gov.br/noticia/marica-apresenta-projeto-do-onibus-hibrido-em-congresso-na-colombia/>>. Acesso em: 04 de abr. 2024.

MARICÁ. **Maricá Sustentável**. Maricá, 2022. Disponível em: <<https://www.marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/09/Pa%CC%81gina-sobre-o-Marica%CC%81-Sustenta%CC%81vel-para-Portal-da-Prefeitura.pdf>>. Acesso em: 18 de abr. 2024.

MARICÁ. Prefeitura Municipal de Maricá. Disponível em: <<https://www.marica.rj.gov.br/>>. Acesso em: 04 de abr. 2024.

MARICÁ. Relatório final do plano de mobilidade urbana. Maricá, 2023. Disponível em: <<https://marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2023/11/Produto%20%20-%20Relat%F3rio%20Final%20Consolidada.pdf>>. Acesso em: 05 de mai. 2024.

MARICAENSES ECONOMIZAM MAIS DE R\$ 12 MILHOES POR MÊS COM OS VERMELHINHOS TARIFA ZERO. *Jornal O Maricá* [online]. RJ, 26 de out. de 2022. Disponível em <<https://www.marica.rj.gov.br/noticia/maricaenses-economizam-mais-de-r-12-milhoes-por-mes-com-os-vermelhinhos-tarifa-zero/>>. Acesso 11 de mar. 2024.

MEDINA, F. Pesquisa aponta Washington Quaquá com 88% das intenções de voto em Maricá. *O Dia*, 21 ago. 2024. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/marica/2024/08/6903502-pesquisa-aponta-washington-quaqua-com-88-das-intencoes-de-voto-em-marica.html>. Acesso em: 20. ago. 2024.

MENDES, G (org.); PAIVA, P. (org.). **Políticas públicas no Brasil: uma abordagem institucional**. São Paulo: Saraiva, 2017. x, 373 p.
Ministério dos Transportes. **Frota de veículos**, 02 de abr. 2022. Brasília DF. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2022>>. Acesso em: 01 abr. 2024.

MOREIRA, E. Ônibus gratuito de Silva Jardim ganha novos horários a partir desta semana. 2021. Fotografia. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/silva-jardim/2021/07/amp/6198817-onibus-gratuito-de-silva-jardim-ganha-novos-horarios-a-partir-desta-semana.html>>. Acesso em: 27 de jul. 2024.

MORETZSOHN, R.F. - Políticas públicas para mobilidade: desafios da Psicologia *In: Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos*. 1. ed. Brasília - DF:

Conselho Federal de Psicologia, 2010. v. 01. 220p. Disponível em: <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2012/07/seminario_mobilidade_27_08_10.pdf>. Acesso em: 09 de jul. 2024.

MUNICÍPIO DE MARICÁ. Relatório final do plano de mobilidade urbana. Fotografia. 2023. Disponível em: <<https://marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2023/11/Produto%207%20-%20Relat%F3rio%20Final%20Consolidada.pdf>>. Acesso em: 05 de mai. 2024.

OLIVEIRA, M.M. **Do Rio a Maricá: estratégia e experiência do êxodo urbano no Estado do Rio de Janeiro**. Exame de qualificação (Mestrando em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <<https://rima.ufrrj.br/jspui/bitstream/20.500.14407/11631/3/2005%20-%20Maur%c3%adcio%20Martins%20de%20Oliveira.pdf>>. Acesso em: 02 de jul. 2024.

ORRICO, R. D; AFFONSO, N. S.; SIMÕES, R. B. A.; OLIVEIRA, M. H. S. **Mobilidade urbana sustentável: questões do porvir**. In: Tarcisio Nunes;. (Org.). *Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana*. 1ed.Brasília: MMA e ONU-Habitat, 2015, v. 1, p. 43-76.

PERO, V.; MIHESSEN, V. **Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro**. *Econômica* (Niterói).v.15,p.71,2013.Disponível em:<<http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/bitstream/123456789/181/1/Mobilidade%20Urbana%20e%20pobreza.pdf>>. Acesso em: 20 de jun. 2024

PINHEIRO, C.H.L **DESENVOLVIMENTO URBANO E SEUS REFLEXOS SOCIOESPACIAIS: estudo da relação entre a população e uma política de produção do espaço urbano no Arraial Moura Brasil**. Fortaleza, Ceará, 2007. Disponível em: <<http://salasituacional.fortaleza.ce.gov.br:8081/acervo/documentById?id=14733f83-550c-4cd2-960a-4cdc0644833b>>. Acesso em: 28 de jun. 2024.

Prefeitura de Carmo coloca ônibus de graça para população. 2023. Fotografia. Disponível em: <https://jornaldaregio.com/prefeitura-carmo-coloca-onibus-de-graca-para-populacao/>. Acesso em: 27 de jul. 2024.

Prefeitura de Comendador Levy Gasparian implementa Tarifa Zero nos ônibus. 2020. Fotografia. Disponível em: <https://mobilidaderio.com.br/category/centro-sul-fluminense/comendador-levy-gasparian/>. Acesso em: 27 de jul. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARICÁ. **Plano de Manejo Integrado das Áreas Naturais Protegidas de Maricá - Unidades de Conservação Municipais – 2014-2023**. Disponível em: <.file:///C:/Users/belaa/Downloads/Plano%20de%20Manejo%20Integrado%20das%20Areas%20Naturais%20Protegidas%20de%20Maric%C3%A1.pdf>. Acesso em 20 de abr. 2024.

Pré-sal cria novo mapa dos royalties, 2017. Mapa. O Globo [online]. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/pre-sal-cria-novo-mapa-dos-royalties-21832755>. O Globo. Acesso em: 13 mar. 2024.

RANDOLPH, R.; GOMES, P.H.O. **Mobilidade e expansão do Rio de Janeiro para áreas perimetropolitanas.** *Cadernos Metrópole*, n. 17, 1  sem. 2007a. p. 59-80.

RIBEIRO, M. A. C. ; O'NEILL, Maria M nica V C . Contraste entre a Metrópole e o Interior Fluminense a partir da Dinâmica Populacional. *Geo UERJ*, v. 1, p. 262-301, 2012. (Cessou em 2004. Cont. ISSN 1981-9021.

ROCHA, A. S. Território como representa o. *Mercator (Fortaleza. online)*, v. 12, p. 139-153, 2013. Disponível em: < <https://www.redalyc.org/pdf/2736/273629350011.pdf>>. Acesso em: 13 de ago. 2024.

ROYALTIES, DF, 17 de set. 2024. Disponível em: < <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/royalties-e-outras-participacoes/royalties>>. Acesso em: 07 de abr. 2024.

ROYALTIES, DF, 30 de out. 2023. Disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/royalties-anp-conclui-pagamento-de-royalties-a-estados-e-municipios> Acesso em: 07 de abr. 2024.

ROYALTIES. DF, 06 de ago. 2020. Disponível em: < <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/royalties-e-outras-participacoes/royalties>>. Acesso: 07 de abr. 2024.

ROYALTIES. DF, 06 de ago. de 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/royalties-e-outras-participacoes/royalties#:~:text=Os%20royalties%20s%C3%A3o%20uma%20compensa%C3%A7%C3%A3o,explora%C3%A7%C3%A3o%20desses%20recursos%20n%C3%A3o%20re%20nov%C3%A1veis>>. Acesso: 07 de abr. 2024.

SANTINI, D. **Passage Livre: As possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberiza o** São Paulo: Autonomia Literária, 2019.

SARAVIA, E. **Política Pública: dos clássicos às modernas abordagens.** In: SARAVIA, Enrique; FERRAREZI, Elisabete (Org.) *Políticas públicas: coletânea*, v. 2. Brasília: ENAP, 2006.

SCALCO, P. **Por uma gestão de cidades inteligentes voltada à solidariedade.** *Le Monde Diplomatique Brasil* [online]. Direito   Cidade. Disponível em: <<https://diplomatique.org.br/gestao-cidades-inteligentes-solidariedade-rio-de-janeiro/>>. Acesso em: 02 de abr. 2024.

SCHIAFFINO, D.P, L; TOLEDO, J.I.F; RIBEIRO, R.G. **Tarifa Zero: uma reflexão sobre a proposta.** CEFET-MG, 2015. Disponível em: <http://fileserver.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/15/C088AE18-A9D3-4CCD-9A56-F54E04438370.pdf>. Acesso em: 4 de abr. 2024.

SECOM. Confira horários dos ônibus do transporte municipal gratuito de São João da Barra. 2024. Fotografia. Disponível em: < https://parahybano.com.br/confira-horarios-dos-onibus-do-transporte-municipal-gratuito-de-sao-joao-da-barra/#google_vignette>. Acesso em: 27 de jul. 2024.

SEYEDMOSTAFA, Z. **Integration of public transportation and mobility-on-demand services**. doi: 10.17760/d20449054. *Tradução: Isabela Santiago*. Disponível em: <<https://repository.library.northeastern.edu/files/neu:4f17g1940>
<<https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/4f9f2302-32f6-4beb-9d31-3e77fbf0f3ec/content>> Acesso em: 02 de ago. 2024.

SILVA, F.O. **CIDADES INTELIGENTES: Planejamento e Gestão para a Mobilidade Urbana**. 2021. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/32541/3/CidadesInteligentesPlanejamento.pdf>>. Acesso em: 05 de jul. 2024.

SOCHACZEWSKI, J. **Contexto do Desenvolvimento Adotado pelo Município de Maricá, RJ**. Niterói: PGCA, IGEO, UFF, 2004 (Dissertação de mestrado). 2004 (Dissertação). Disponível em < file:///C:/Users/belaa/Downloads/desenvmaricah.pdf>. Acesso em: 27 de jul. 2024.

SOUZA, A.L.G. Terminais Rodoviários e Urbanos-Terminal Rodoviário de Maricá em Maricá. 2015. Fotografia. Disponível em: <https://onibusbrasil.com/andre28518/4061551>. Acesso em: 05 de mai. 2024.

SOUZA, C. **Políticas Públicas: uma revisão da literatura**. Porto Alegre: Sociologias, 2006.

STEPHAN, G. Em evento concorrido, Quaquá e Joãozinho lançam pré-candidatura à Prefeitura de Maricá. 2024. Fotografia. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/marica/2024/06/6864934-em-evento-concorrido-quaqua-e-joaozinho-lancam-pre-candidatura-a-prefeitura-de-marica.html>>. Acesso em: 03 de ago. 2024.
Terminal Rodoviário Jacintho Luiz Caetano. 2013. Fotografia. Disponível em: <<https://pt.foursquare.com/v/terminal-rodovi%C3%A1rio-jacinto-luiz-caetano/4cf126da8333224b0e7c088e>>. Acesso em: 05 de mai. 2024.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Estudo socioeconômico do município de Maricá**. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <file:///C:/Users/belaa/Downloads/Estudo%20Socioecon%C3%B4mico%202008%20-%20Maric%C3%A1%20(1).pdf>. Acesso em: 3 de jul. 2024.

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL. Resultados das eleições. Disponível em: <https://sig.tse.jus.br/ords/dwapr/r/seai/sig-eleicao-resultados/filtros?p100_current_page=25>. Acesso em: 02 de ago. 2024.

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL. Resultados das eleições. Disponível em: <<https://www.tse.jus.br/eleicoes/resultados-eleicoes>>. Acesso em: 02 de ago. 2024.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Senac São Paulo, 2018.

VASCONCELLOS, E.A; CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34).

VITAL, G. **Projeto Sustentável para a Cidade: o caso de Uberlândia**. 2012. 538f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU/USP, São Paulo, 2012.