

MORAR E VIVER NOS LIMITES DA METRÓPOLE: REFLEXÕES SOBRE O DIREITO À MORADIA A PARTIR DO CASO DE PONTA NEGRA – MARICÁ (RJ)

**RESIDING AND LIVING ON THE METROPOLITAN FRINGE: REFLECTIONS
ABOUT RIGHT TO HOUSING BASED ON THE CASE OF PONTA NEGRA –
MARICÁ (RJ)**

Ciências Sociais Aplicadas • 07/08/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/786062800](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/786062800)

Pedro Bastos de Souza¹

RESUMO

O objetivo da presente pesquisa é analisar as vicissitudes do Direito à Moradia levando em conta o fenômeno de expansão da metrópole. Toma-se como pano de fundo a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e como caso paradigmático o distrito de Ponta Negra, em Maricá (RJ). Destaca-se a interdependência entre os direitos sociais e as políticas públicas em uma lógica de interdisciplinaridade para a compreensão do Direito à Moradia. Visa-se refletir sobre a realidade local a partir do conceito de regiões perimetropolitanas e periurbanas.

Palavras-chave: direito à moradia; áreas periurbanas; expansão da metrópole.

ABSTRACT

The objective of this research is to analyze Right to Housing taking into account the phenomenon of expansion of the metropolis. The Metropolitan Region of Rio de Janeiro is taken for analysis and the district of Ponta Negra in Maricá (RJ) is a paradigmatic case. The interdependence between social rights and public policies stands out in a logic of interdisciplinarity for understanding the Right to Housing. The aim is to reflect about the local reality based on the concept of perimetropolitan and periurban regions

Keywords: Right to housing; periurban regions; metropolitan expansion.

1. INTRODUÇÃO

Nas Regiões Metropolitanas, um olhar sobre a dinâmica da expansão da malha urbana tem adquirido relevância em razão dos problemas enfrentados em matéria de governança e pela

necessidade de arranjos e diálogos entre os entes envolvidos (Municípios, Estado e por vezes algum organismo intermunicipal).

Mas não só isso: em um processo de expansão da malha metropolitana, as localidades mais distantes do núcleo central ou que se situam em zonas limítrofes entre uma microrregião geográfica e outra tendem a sofrer de forma mais acentuada os efeitos negativos de tal expansão, especialmente em cenários de desigualdade social e concentração de renda.

Isso tende a ocorrer, por exemplo, em relação à condição precária de transportes de trabalhadores em movimento pendular (seja em matéria de tempo de deslocamento, seja em razão da pouca oferta de opções regulares). Além disso, a questão fundiária assume relevo não apenas pela expansão de assentamentos/loteamentos (irregulares ou não), mas também pelo próprio descompasso entre tal expansão e uma oferta de acesso a serviços públicos, como o de saneamento básico.²

O caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro pode ser emblemático neste sentido e fundamental para compreender que o fenômeno urbano se expande e se espalha em direção a regiões periféricas e distantes geograficamente em relação a um eixo central (eixo econômico e de poder, a partir da capital), trazendo consigo a criação de “zonas cinzentas” entre o urbano e o rural, que fogem desta dicotomia campo-cidade (regiões periurbanas). Mais: o próprio fenômeno metropolitano se expande de forma multifacetada, em um processo que os geógrafos denominam de perimetropolização³

É possível fazer uma certa analogia entre os fenômenos de periurbanização e perimetropolização pelo menos no sentido de em que ambos os casos ocorrem situações fronteiriças ou limítrofes, por vezes de difícil definição. Nem sempre se sabe onde começa o urbano e o rural, e nem sempre o Direito e as leis possuem critérios seguros e uniformes de elaborar tal distinção.

De modo similar, a definição legal (por Lei Complementar) de Região de Metropolitana e dos municípios que a compõem - de forma taxativa - também não dá conta de compreender a realidade sociológica/geográfica e plural das zonas limítrofes e das regiões que se encontram fora da RM (nas franjas da Metrópole).

Corroborando com esta assertiva, basta tomar como exemplo o Município de Maricá, que servirá como análise empírica para a presente pesquisa. O Município integra a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Lei Complementar Estadual 184/2018), mas ao longo do tempo já “mudou” de Região por mais de uma vez desde 1974 (criação da RMRJ), tendo sido, por determinado período, parte da Região dos Lagos (da Microrregião dos Lagos).

Em uma abordagem de certa forma simplista, tal Município localiza-se justamente nesta zona fronteiriça, mantendo integrações socioeconômicas com a Metrópole/capital e também mantendo características e interações com a Região dos Lagos. Na “divisa” com a Região dos Lagos encontra-se o distrito de Ponta Negra, vizinho ao município de Saquarema e distante cerca de 80 km da capital. Nesta localidade este aspecto fronteiriço seria mais patente.

Este Distrito foi escolhido para subsidiar a análise da presente pesquisa por evidenciar características dos fenômenos ora

mencionados: estar justamente no “fim da linha da Região Metropolitana”, apresentando uma configuração urbana em que há ilhas de ruralidade ou padrões de urbanização e modos de vida em que as diferenças entre o urbano e o rural se confundem. Ao lado de residências de padrão médio (ou mesmo médio alto), apresenta problemas típicos de locais de expansão das grandes metrópoles, podendo ser citados, por exemplo, ocupações em área de risco geológico (IBGE, 2010), deficiência da rede pública de água e esgoto em parte do Distrito e presença de construções em desacordo com a legislação urbanística, além de baixa oferta de transporte público.

Como perspectiva epistemológica para esta pesquisa, destaque-se a interdependência entre os direitos sociais e as políticas públicas em uma lógica de interdisciplinaridade para a compreensão do Direito à Moradia. Neste contexto são relevantes para uma conexão entre este e um Direito à Cidade não só as questões relacionadas à habitação ou à regularização fundiária em si, mas também a mobilidade, o saneamento básico e o acesso dos cidadãos a serviços e equipamentos públicos.

Parte-se de uma compreensão do direito à moradia em sentido ampliado (como o direito não só de ter um teto, mas de usufruir de padrões mínimos de qualidade de vida, de poder ir e vir; de ter acesso aos serviços públicos, de conviver em comunidade). Este direito tão básico serve como instrumento para o exercício dos demais direitos, interconectando-se com os demais direitos individuais e sociais.

Dito isto, o objetivo da presente pesquisa é analisar as vicissitudes e peculiaridades do Direito à Moradia levando em conta o fenômeno

de expansão da metrópole. Toma-se como pano de fundo a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e como caso paradigmático o distrito de Ponta Negra, em Maricá (RJ).

Em um tópico inicial, faz-se uma abordagem preliminar sobre a questão metropolitana e sua relação com o direito à moradia, com enfoque na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Em seguida, apresenta-se uma revisão de literatura sobre os conceitos de regiões perimetropolitanas e periurbanas. Na parte final da pesquisa, é analisado o caso do distrito de Ponta Negra, visando cotejar as reflexões dos tópicos anteriores com a realidade da localidade.

Sob o ponto de vista metodológico, além da revisão de literatura que serve como método nos três primeiros tópicos, o estudo toma como base a análise de documentos oficiais do Município de Maricá (dentre eles legislação local e proposta de Plano Diretor) e dados do IBGE. Também se utiliza como fonte o noticiário em veículos de imprensa e as observações etnográficas realizadas pelo autor no território.

2. A QUESTÃO METROPOLITANA E O DIREITO DA CIDADE

Embora não se possa ignorar a conceituação jurídico formal de Região Metropolitana, em que Lei Complementar Estadual inclui ou exclui os municípios integrantes (no caso do Rio de Janeiro, a LC 184/2018), a par deste desenho é imprescindível compreender o fenômeno como ele se coloca no mundo real, no cotidiano das relações e fluxos sociais/ econômicos e na ocupação do espaço habitado.

Neste ponto, concordamos com Rodrigues (2023), para quem as análises sobre as questões metropolitanas devem perpassar pelo

conceito geográfico, a partir do próprio IBGE, no Estudo “Região de Influência das Cidades” (REGIC, 2020). Aqui, a metrópole é definida a partir de dois critérios principais: proximidade espacial (incluindo, quando for o caso, a contiguidade da mancha urbana) e proximidade funcional (integração dos municípios em termos econômicos e demográficos).

Com o advento do Estatuto da Metrópole (Lei 13089/2015), entendemos que houve uma maior aproximação entre o conceito jurídico e a definição técnica, com menção expressa ao critério do IBGE e a desocupação em três conceitos que se interpenetram. Em relação a Região Metropolitana, permanece o critério jurídico formal, enquanto para “área metropolitana” e “metrópole” há maior aproximação com o conceito técnico: Neste sentido, cite-se o artigo 2º:

V – metrópole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

VII - região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum;

VIII - área metropolitana: representação da expansão contínua da malha urbana da metrópole, conturbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo, especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território;

Convém pontuar que a expansão dos espaços metropolitanos no Brasil relaciona-se especialmente com processos de reestruturação produtiva e com adoção das políticas neoliberais. Há uma série de fenômenos interligados: financeirização do capital, aumento das desigualdades sociais, mudanças no espaço em relação à atividade econômica, processo desigual de globalização, especulação imobiliária e aumento do preço da terra.

A expansão da metrópole influencia no mercado do solo urbano, com sua valorização por meio da especulação imobiliária. Analisando o processo de expansão da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Rocha & Ribeiro (2020, p.393) ressaltam que os promotores imobiliários ganham força econômica sobre o espaço rural. O processo de especulação imobiliária influencia a mudança do arranjo espacial de uma determinada localidade, com bairros mais afastados da área central recebendo loteamentos de casas em antigas áreas rurais.

Levando em conta o Censo Demográfico do IBGE (2022), convém destacar que, em relação ao Estado do Rio de Janeiro, a população aumentou apenas 0,4% em relação ao censo anterior (IBGE, 2010). Entre os 21 municípios que compõem o espaço metropolitano do Rio de Janeiro definido pelo IBGE, nove perderam população, entre eles a capital, com a maior perda absoluta, 109.023 habitantes ou 1,7% (Rodrigues, 2023). Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Niterói estão entre as cidades de médio porte da RMRJ que também perderam população.⁴ Este processo de esvaziamento dos principais núcleos da RMRJ torna ainda mais peculiar o município escolhido como objeto desta pesquisa, uma vez que Maricá obteve um aumento de mais de 54% em relação ao censo anterior.

Como frisa Rodrigues (2023), para quem os números do Censo 2022 revelam o retrato de uma metrópole à deriva, “encontrar um rumo para a metrópole do Rio de Janeiro passa pelo fortalecimento de instituições minimamente capazes de desenhar, executar ou ao menos orientar ações de política e planejamento. Sem isso e sem o entendimento que os municípios não podem navegar sozinhos, essa metrópole vai se tornar ainda mais inviável.”

Analisando o caso da RMRJ, Rocha & Ribeiro (2020, p.383) destacam um enfraquecimento da força concentradora de industrialização nas metrópoles. As empresas se dispersam pelo território e, de modo geral, expandem a urbanização, com maior intensidade do fluxo de pessoas e maior protagonismo do setor de serviços. São exemplos: concentração da gestão e administração de grandes empresas, sede de bancos e de centros de pesquisa.

Em relação à questão da moradia, é de se considerar que a mesma não deve ser tratada apenas no sentido de “falta” ou déficit de unidades. Este seria apenas um dos pontos a se considerar, especialmente quando se trata de Regiões Metropolitanas.

Em estudo para implantação de um Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS), conforme o Instituto de Políticas Públicas Urbanas (IPPU, 2010), assim se abordou a questão da habitação em Maricá, destacando-se:

- O Reconhecimento do parque informal edificado pelos segmentos mais pobres através da separação entre déficit e inadequação habitacionais;
- Incorporação de parâmetros de adequabilidade elevados, de acordo com o grau de desenvolvimento econômico alcançado pela sociedade, como forma de apontar para os princípios da universalização do acesso aos serviços públicos básicos do tipo luz, água, esgoto e lixo, bem como de determinado grau de segurança física e conforto domiciliar.

De acordo com Azevedo (2016, p.266) nas regiões metropolitanas, problemas como saneamento, mobilidade urbana e segurança pública são elevados à “máxima potência”. Nessas áreas, o modo de

produção concentra investimentos, empregos e infraestrutura em um espaço territorial restrito. Todos estes problemas são agravados em face do adensamento demográfico e populacional irregular e desigual, “com as populações carentes sendo ejetadas para a periferia do espaço urbano”.

Conforme o estudo do IPPU (2010), um dimensionamento de necessidades habitacionais deveria incorporar dois conceitos : do déficit propriamente dito, entendido como a necessidade de incremento ou reposição do estoque de moradias, e a da inadequação, entendida como a demanda por melhoramentos, seja no habitat, por apresentar graves deficiências de infraestrutura básica (como abastecimento de água e iluminação, coleta de esgoto e de lixo), seja no próprio domicílio, como a necessidade de ampliação. A esses dois componentes agrega-se o que se denominou como ônus excessivo com aluguel , considerando as famílias de até 03 salários mínimos que estariam comprometendo mais de 30% de sua renda com custos de aluguel. (IPPU, 2010).

Esta premissa (déficit propriamente dito + inadequações) está em linha com a metodologia adotada pela Fundação João Pinheiro (2010) e citada por Azevedo (2016, p.266). Segundo definição da própria Fundação João Pinheiro, o déficit habitacional analisa “o total de famílias em condições de moradia consideradas inadequadas, tais como favela, coabitação familiar, adensamento excessivo ou o comprometimento excessivo com aluguel.”

3. EXPANSÃO DA METRÓPOLE E AS REGIÕES PERIURBANAS E PERIMETROPOLITANAS : BREVE REVISÃO DE LITERATURA

A expansão da metrópole é importante transformador no mercado do solo urbano, com sua valorização através da especulação imobiliária. A expansão da urbanização cria áreas periféricas na Região Metropolitana, promovendo uma nova dinâmica do uso e valor da terra. O atual comportamento da metrópole promove o crescimento das atividades não-agrícolas e uma nova relação campo-cidade, modificando o modo de vida e trabalho das populações rurais (Rocha & Ribeiro, 2020).

Rocha e Ribeiro (2020) apontam a formação de uma franja periurbana e perimetropolitana fluminense como consequências da expansão da urbanização. Tem-se como pano de fundo um Estado menos interventor e menos planejador da economia. Nas interações entre o local e o global, haveria uma competição entre municípios em que o território acaba sendo moeda de troca (guerra de lugares, guerras fiscais).

Em paralelo a este processo, conforme Rocha e Ribeiro (2020, p.391), o urbano e o rural seriam dimensões integradas na totalidade do espaço, e cada vez que avança a lógica capitalista essas dimensões se conectam uma à outra, criando uma interdependência. Os referidos autores destacam que, com o capitalismo globalizado na contemporaneidade, onde fluxos são cada vez mais intensos, pensar o urbano e o rural separadamente não seria condizente com a capacidade de compreender esses espaços em sua totalidade. Neste cenário, a regulação dos usos e ocupação são fracos ou inexistentes. Os poucos órgãos de gestão urbana não conseguem monitorar todo o território, daí a dificuldade de se analisar a configuração territorial das áreas periurbanas.

Randolph (2020, p. 43), ao discorrer sobre a expansão urbana, destaca que a própria estruturação e delimitação das regiões metropolitanas se encontram em questão, com uma problematização da “fronteira” dessas regiões e por sua possível (ou não) expansão (ou “implosão”). Relevante a reflexão:

Fronteira que é externa, na medida em que separa, relaciona e torna dinâmico um “dentro” em relação a um “fora” (e vice versa); mas que também pode ser interna, porque diz respeito às mudanças numa região que, quando internas, podem provocar transformações no seu entorno.

Para Lefebvre (2008) urbanização é fenômeno em constante expansão e haverá uma submissão do rural em relação ao urbano, pois neste estará a centralidade da sociedade. Ainda segundo Lefebvre (2008, p.15):

O tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos da vida agrária. Estas palavras “o tecido urbano”, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo. Nessa perspectiva, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano.

Lefebvre (2011, p.19) destaca ainda que uma característica do tecido urbano é sua estrutura em rede:

o tecido urbano pode ser descrito utilizando o conceito de ecossistema “ (p. 19) e em meio da ‘riqueza’ do urbano se encontram ilhotas de ruralidade, ocorrendo assim uma relação de forte interação entre o urbano e o rural, e quanto maior for a industrialização do país, mais intensa é essa relação, pois ao se deparar com a agroindústria que controla grande parte das áreas cultiváveis, sua produção é conduzida por corporações que estão na cidade

Rocha & Ribeiro (2020) criticam a falta de consideração dos planejadores urbanos em relação a tais interações. A divisão estanque gera problemas. Não se pode pensar e planejar o rural sem o urbano e vice-versa. A combinação ou interação de aspectos rurais e urbanos e de seus problemas ocorreriam de forma mais aguda, em um ambiente em que os fluxos e redes são mais fluidos.

Sobre a expansão metropolitana no Rio de Janeiro, Rocha & Ribeiro (2020, p.395-396) destacam a alta densidade demográfica da RMRJ (327 hab/Km²) e o aumento do predomínio do urbano sobre o rural (96% residindo em cidades). Os autores sugerem quatro eixos de expansão da metrópole, com base nos eixos das rodovias estaduais e federais. É possível sintetizar esta expansão:

- Em direção ao Norte – BR 101 e RJ 106 (Rodovia Amaral Peixoto), em direção a Campos. Urbanização relacionada ao mercado de petróleo, e, na Baixada Litorânea, ao turismo e segunda residência (urbanização turística).

Em direção ao Sul. BR 101. Em direção à Costa Verde. Urbanização turística.

Eixo da BR 116 – Rodovia Presidente Dutra. Baixada Fluminense, com grande concentração populacional, em direção ao Médio Vale do Paraíba.

BR-040 – Rodovia Washington Luis, em direção a Petropolis a caminho de Juiz de Fora. Turismo, indústria. Tecnopolo de Petrópolis

Curioso notar que nem sempre há plena correspondência entre os caracterizações e conceitos do Direito, da Política e dos geógrafos, no que tange à delimitação das Regiões Metropolitanas. Isso fica ainda mais patente quando se fala em regiões perimetropolitanas, conceito este que é metajurídico e não institucionalizado pelo Estado. Randolph & Gomes (2007, p.67), por exemplo, classificaram o município de Maricá como pertencente a uma área perimetropolitana.

A expansão é caracterizada por uma heterogeneidade, onde as pessoas buscam terrenos com preços mais acessíveis ou com a ideia de uma qualidade de vida melhor no espaço rural (ou semi-rural).

Municípios que tinham urbanização pouco desenvolvida passam a experimentar novo modelo estrutural, avançando sobre algumas áreas rurais com infraestruturas urbanas. Pode-se citar na direção Norte o município de Rio Bonito e parte de Maricá, como no caso do distrito de Ponta Negra, que será aqui estudado, com a peculiaridade de esta ser também região de local de praia, com residências de veraneio.

Além das questões econômicas e macroestruturais, externalidades pontuais podem ser consideradas como fatores impulsionadores de ocupação. No caso em tela, em direção à Região dos Lagos, costuma ser citada a criação da Ponte Rio Niterói nos anos 1970 e a duplicação de parte da Rodovia Amaral Peixoto (RJ-106) nos anos 1990, o que gerou um aumento dos loteamentos e condomínios (IBAM, 2020). Para o caso de Maricá, já na década de 2020, e especificamente de Ponta Negra, pode-se citar a atração por conta de políticas públicas de caráter social, como o programa de Renda Básica de Cidadania (Rodrigues & Neumann, 2021); Maricá (2023).

O fato é que nas bordas da Metrópole encontramos estas áreas de transição do urbano para o rural, com grande heterogeneidade na formação espacial. Rocha & Ribeiro (2020) caracterizam estes espaços como possuidores de características tanto urbanas como rurais. Citam como motivações para a expansão: a valorização fundiária de áreas centrais, suposta maior capacidade de mobilidade e busca por melhores condições de vida⁵.

A questão da mobilidade é questionável quando se leva em conta os movimentos pendulares centro-periferia e o custo e tempo dos transportes. Em matéria de tempo de deslocamento, os mais pobres gastam em média 20% a mais de tempo do que os mais ricos. No

caso da RMRJ, embora venha ocorrendo uma piora no tempo de deslocamento daqueles situados nos extratos superiores de renda, a situação dos mais ricos permanece consideravelmente melhor do que a do resto da população. (RODRIGUES, 2018; IBGE, 2010). Mais adiante mencionaremos a questão da mobilidade em Ponta Negra.

4. O DISTRITO DE PONTA NEGRA EM MARICÁ (RJ): INTEGRAÇÕES E DESCONEXÕES COM A REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

O município de Maricá possui uma área total de 362 km² e divide-se em quatro distritos: Maricá (Sede), Ponta Negra, Inoã e Itaipuaçu, com um total de 52 bairros, tendo como limites Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, Tanguá, Saquarema e Oceano Atlântico (Maricá, 2023).

Segundo o Censo 2022 (IBGE), Maricá possui 197.300 habitantes, com uma densidade demográfica de 545,67 Km². É digno de nota, referendando o processo de expansão da metrópole debatido acima, ressaltar que Maricá obteve crescimento de 54,87% em comparação com o Censo de 2010, que era de 127.461 habitantes. Trata-se de um fenômeno na contramão do que ocorreu no Estado do Rio de Janeiro, cuja população aumentou apenas 0,4% em relação ao censo anterior. Na Região Metropolitana trata-se de situação ainda mais inusitada, uma vez que o Rio de Janeiro vivenciou perda de população, e município como o vizinho São Gonçalo diminuiu em mais de 10%.

Ainda no município de Maricá, conforme dados do IBGE (2022), em 2021, o salário médio mensal era de 2.3 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 16.3%. Maricá apresenta taxa de mortalidade infantil de 8.43 para

1.000 nascidos vivos. Outro dado relevante diz respeito ao PIB e receitas do município: 77,8% dizem respeito a receitas de origem externa, levando em conta os royalties pela exploração do petróleo (o município integra geologicamente a Bacia de Santos).

Apresenta 64.4% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, 45.6% de domicílios urbanos em vias públicas com arborização e 8.1% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio) (IBGE, 2019).

Além do crescimento demográfico, ao menos segundo dados do Dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) de 2022 colocaram Maricá entre as cidades com mais de 150 mil habitantes no Brasil que teve o maior crescimento relativo de emprego formal com carteira assinada.⁶

Ao menos na visão da Administração Pública, parte dos fatores de atração populacional e crescimento do município se deveria a políticas públicas de natureza social, como a implantação de um programa de moeda social/renda básica (Mumbuca) e de política de transporte público gratuito⁷. A moeda social foi implantada em 2013 e possuía em 2023 80 mil contas correntes cadastradas, pagando aos cidadãos ao R\$ 230,00 mensais em 2026. Segundo dados da Agência Brasil, a moeda social já injetou na economia do município cerca de R\$ 1 bilhão⁸.

Além disso, há uma série de políticas públicas implantadas por uma empresa estatal municipal, focando em mobilidade urbana (os ônibus municipais são gratuitos e há um sistema de bicicletas gratuito).

Situada “no caminho para a Região dos Lagos”, é curioso observar que a lógica de “dupla identidade” ou duplo pertencimento em Maricá é institucionalizada no próprio Plano Diretor de 2006 (em revisão), segundo o qual, em seu artigo 1º, são seus objetivos específicos: **I – valorizar o Município de Maricá como parte integrante da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e da Região dos Lagos**, consolidando a sua articulação regional;

Esta dualidade parece ainda mais presente no distrito de Ponta Negra.⁹ Um primeiro ponto sobre Ponta Negra diz respeito a uma certa discrepância entre a progressiva melhora de diversos índices de qualidade de vida no Município, se comparado com a realidade local do distrito. Trata-se de uma das localidades mais distantes da Sede e com indicadores sociais mais frágeis, como se abordará adiante. Um de seus acessos é pela RJ-106, na qual se verifica um maior vazio urbano, com pequenas fazendas de gado leiteiro.

Ponta Negra é o distrito “mais rural” de Maricá. De uma área de 103 Km², 29,96 Km² (ou quase 30%) é qualificada como rural segundo o IBGE. Dados atualizados coletados no Censo da Cidadania (IDR, 2023) indicavam que o distrito de Ponta Negra possuía cerca de 33.500 habitantes (ou 16% da população do Município)

Conforme diagnóstico do IBAM (2020) para revisão do Plano Diretor, em Maricá até os anos 2000 a população rural era expressiva. “Mas hoje sua paisagem atualmente é híbrida: usos mais adensados e voltados ao comércio e serviço no Distrito-Sede, uma ocupação flutuante nas orlas de Itaipuaçu e Ponta Negra, por conta do perfil veranista, núcleos urbanos mais dispersos e rurais no interior de Ponta Negra e uma ocupação mais adensada e periférica em Inoã.”

Ainda segundo dados do IBAM (2020, p.64-65), o distrito de Ponta Negra teria dois padrões básicos de ocupação territorial:

“i) Faixa litorânea situada entre as Lagoas da Barra, do Padre e Guarapina - nesta porção o padrão de urbanização é maior e encontram-se ainda muitos vazios urbanos, embora seja intensamente ocupada.

ii) A outra porção do Distrito é ocupada com núcleos urbanos dispersos, como o de Manoel Ribeiro, dos mais antigos do povoamento, e outros situados ao longo da RJ-118 - nesses núcleos o padrão das residências é relativamente mais baixo que a média. Nessas localidades acentua-se o caráter mais rural¹⁰, com a presença de muitos sítios ou lotes maiores numa transição entre o rural e o urbano.”

Dados da Secretaria Municipal de Maricá (2018) indicam que o Distrito é aquele que possui o maior número de famílias atendidas em situação de vulnerabilidade social, liderando o número de atendimentos pelo CRAS.¹¹ Com base no documento de Diagnóstico do Município, apresentamos alguns indicadores relevantes que se correlacionam com uma visão holística de Direito à Cidade e de Moradia Adequada. Saliente-se que o distrito de Ponta Negra é atendido pelo CRAS Região Oceânica, 2º Distrito.¹²

Extraímos três indicadores que permitem apontar alguns dados objetivos em relação à população: O primeiro diz respeito a indicadores de renda, destacando o número de famílias em situação de extrema pobreza:

	Vulnerabilidade So
--	--------------------

Indicadores	Centro	CEU	Inhoa	Itaipuaçu	Jd. Atlânt
Família com renda inferior ao salário mínimo	241	365	616	301	205
Extremam	77	8	54	31	75

△ Esta tabela possui muitas colunas e foi cortada para impressão. Para visualizá-la completa, acesse o artigo original em: <https://revistatopicos.com.br/artigos/morar-e-viver-nos-limites-da-metropole-reflexoes-sobre-o-direito-a-moradia-a-partir-do-caso-de-ponta-negra-marica-rj?noblockage>

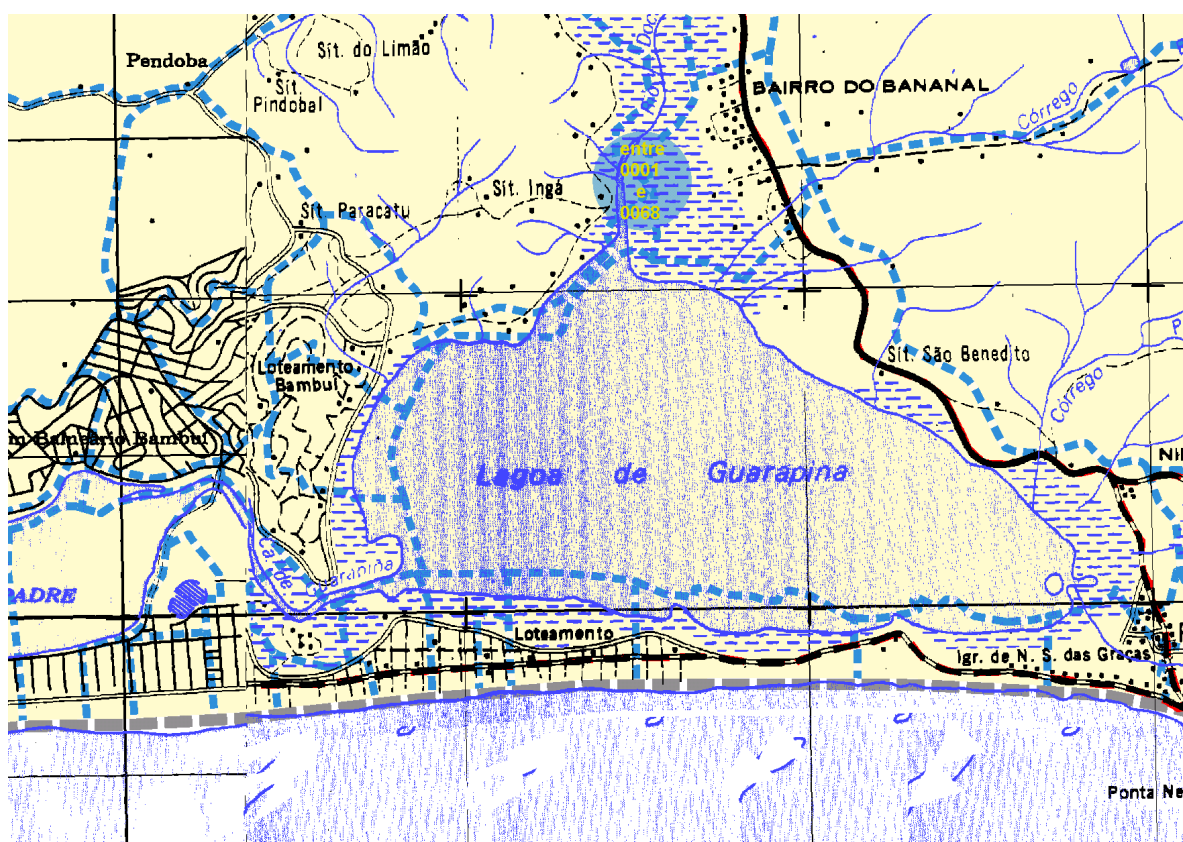
Fonte: SMAS Maricá (2018)

Chama a atenção, ainda, levantamento sobre risco social realizado pelo Município, aí destacando-se o risco ambiental, com construções em encostas ou em áreas limítrofes do sistema lagunar (Lagoa de Guarapina), sujeitas a alagamento;

Risco Social					
Indicadores	CENTRO	CEU	Inhoa	Itaipuaçu	Jd. Atlânt
Tráfico	77	81	290	8	4
Violência	42	48	434	81	25
Risco Ambiental	67	154	409	227	18

△ Esta tabela possui muitas colunas e foi cortada para impressão. Para visualizá-la completa, acesse o artigo original em: <https://revistatopicos.com.br/artigos/morar-e-viver-nos-limites-da-metropole-reflexoes-sobre-o-direito-a-moradia-a-partir-do-caso-de-ponta-negra-marica-rj?noblockage>

Corroborando a questão do risco ambiental, observe-se trecho de mapa do IBGE (2010), nos quais as áreas assinaladas com tracejado (circundando a Lagoa de Guarapina) são consideradas de risco geológico (alagadiças), não obstante as construções existentes ao redor:



Fonte: IBGE, 2010.

Outro dado que contribui para corroborar uma parcial precariedade de moradias diz respeito a alguns indicadores de Habitação, e especificamente à questão do sistema elétrico. “Picos de luz” e apagões na rede elétrica são comuns na região:

Indicadores de Habitação					
Indicadores	Centro	CEU	Inhoa	Itaipuaçu	Jd. Atlânt

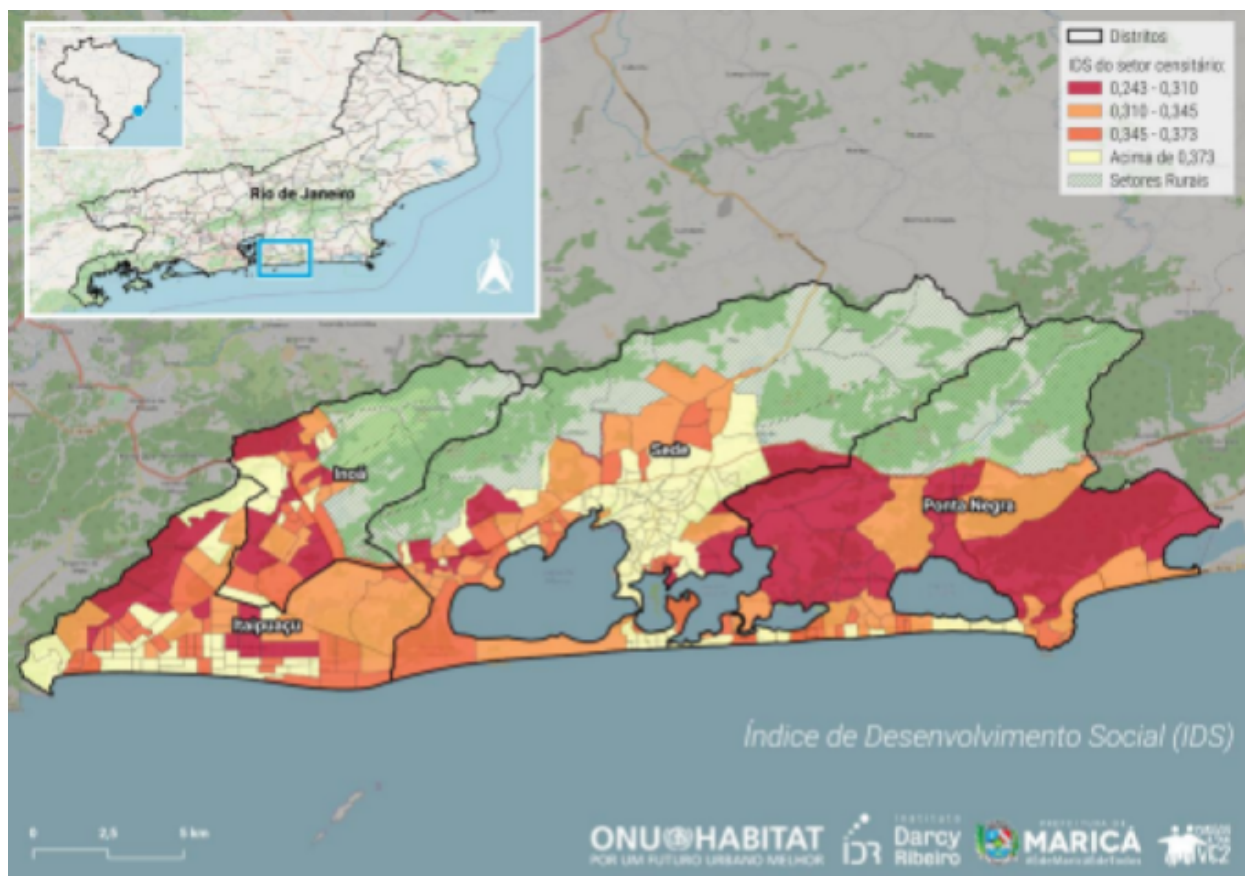
Saneamento to vala negra	46	18	225	17	0
Energia Elétrica	36	25	108	14	37

⚠ Esta tabela possui muitas colunas e foi cortada para impressão. Para visualizá-la completa, acesse o artigo original em: <https://revistatopicos.com.br/artigos/morar-e-viver-nos-limites-da-metropole-reflexoes-sobre-o-direito-a-moradia-a-partir-do-caso-de-ponta-negra-marica-rj?noblockage>

Fonte: SMAS Maricá, 2018

Por fim, é relevante mencionar estudo realizado pela agência ONU Habitat, em parceria com o Instituto Darcy Ribeiro (Projeto Censo da Cidadania, 2022), indicativo de que a região de Ponta Negra possui um déficit em matéria de exercício de direitos sociais se comparado a outras regiões do próprio município, ao se observar o Índice de Desenvolvimento Social.¹³

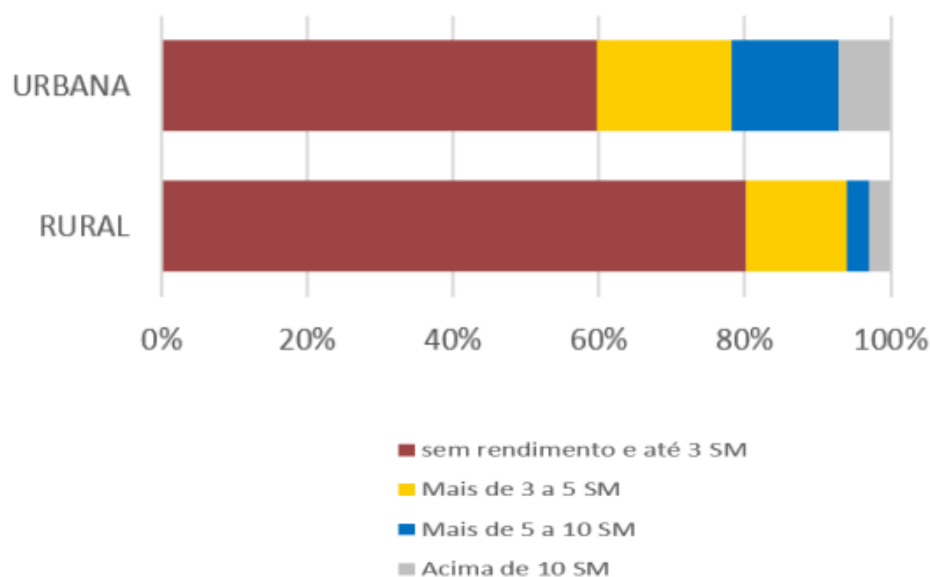
As manchas em vermelho indicam os índices mais baixos, e percebe-se que a maior parte do Distrito encontra-se ou na zona vermelha ou na zona verde (setores rurais onde não foi feita medição). Apenas em uma estreita faixa bem próxima à praia é onde se situam domicílios com padrões mais elevados (cor amarela).



Fonte: IDR/ONU HABITAT (2022)

Outro dado indicativo de qualidade de vida diz respeito ao IDH Municipal, calculado em pesquisa do IBAM (2020) para subsidiar revisão do Plano Diretor Local. Ponta Negra também possui os índices mais baixos. Como tratado anteriormente, o direito à moradia adequada não deve ser analisado sob o prisma tão somente da falta de moradias, mas deve levar em consideração também questões de habitabilidade e de qualidade na prestação de serviços públicos básicos, bem como as interconexões entre o “morar bem” e o acesso a trabalho e renda.

Ainda segundo os dados do IBAM (2020), a partir de dados do IBGE (2010), a população do Distrito seria a de pior renda média entre os distritos de Maricá.



Fonte: IBAM (2020)

Áreas urbanas em expansão misturadas com propriedades rurais convivem com condomínios de classe média rodeados por habitações simples. Não obstante ser considerado local de veraneio e de receber um aumento do fluxo de visitantes em feriados ou períodos de alta temporada, o local não conta com uma rede estruturada de hotéis e restaurantes para receber turistas, mas apenas com pequenas pousadas e hospedagens de aluguel por temporada. Por outro lado, o movimento no centro do distrito é intenso em pequenos bares, “biroscas” e mercearias, lembrando um ambiente de comunidades carentes do Rio de Janeiro/Capital. O comércio informal parece ter relevância para a vida local (bancas de frutas, gêneros alimentícios, pequenos negócios caseiros).

A sede do Distrito fica a 20km do centro de Maricá e este parece ser o maior fluxo de pessoas nos dias úteis: pessoas que trabalham nas áreas centrais do município e residem na localidade. Para este trajeto a população utiliza um sistema gratuito de ônibus e vans.

Em relação aos fluxos em direção à capital é que se verifica precariedade na questão da mobilidade. A única linha de ônibus para o centro do Rio de Janeiro possui apenas quatro horários, todos

eles entre a madrugada e o início da manhã (04 as 07 da manhã), com retorno do Rio de Janeiro ao fim da tarde/início de noite (entre 16 e 19hs). Não há linhas nos fins de semana. Esta dinâmica indica que se trata de claro movimento pendular de trabalhadores, que vão até o centro da Região Metropolitana a trabalho.¹⁵ O transporte intermunicipal é praticamente monopolizado por uma empresa privada.

Além disso, em que pese estar localizado próximo a vizinhos da Região dos Lagos, como Saquarema, Araruama ou Iguaba Grande, não há ligação de ônibus direto entre o distrito e tais municípios, o que prejudica as interrelações entre as localidades vizinhas.

Importante mencionar que o distrito dispõe de equipamentos urbanos públicos como posto de saúde, escola, posto policial e praças poliesportivas. A orla encontra-se em processo de reurbanização. Os estabelecimentos de comércio e serviços atendem apenas a necessidades mais básicas: farmácias, padarias, depósitos de bebidas, pequenos armazéns, salões de beleza e lojas de materiais de construção. Para outros serviços ou bens é preciso se deslocar até o centro da Maricá ou mesmo até a capital do Estado.

O acesso a água também é um problema relevante. Saliente-se que a instalação de rede pública de água tratada no distrito é algo recente, tendo sido iniciada em 2015, ainda sob a égide da empresa estatal CEDAE. Praticamente não há rede de esgoto sanitário e mesmo em 2024 ainda não houve a universalização da distribuição de água tratada, sendo comum a utilização de poços artesianos e caminhões pipa, mesmo nas casas de padrão de classe média. Conforme Plano Municipal de Saneamento Básico - PMSB (2015), o distrito era o mais carente em matéria de acesso a água encanada.

Dados coletados em 2022 pelo Censo da Cidadania (IDR, 2022) indicaram que a rede geral de água era a principal fonte de abastecimento para 16,4% dos domicílios. Os poços artesianos eram a principal fonte para 69,35%. Pouco mais de 1% dos domicílios era ligado à rede de esgoto.

O PMSB cita ainda a questão dos riscos geológicos, apontando pelo menos três pontos em que se faz necessário maior cuidado com a preservação ambiental, especialmente de florestas e mananciais: Espraiado (montanhas e florestas), Sistema Lagunar e Jaconé (PMSB, 2015, p.67).

O PMSB (2015) advertiu, ainda, que no decorrer dos últimos anos “tem ocorrido a liberação para a construção de vários loteamentos sem ser considerada a implementação de uma infraestrutura adequada, ficando na maioria das vezes esquecido a construção do sistema de drenagem e o afastamento das águas pluviais e toda a sua interação com o meio ambiente”.

Neste ponto, importante destacar a Lei 2272/2008, referente ao uso, ocupação e parcelamento do solo do município de Maricá, que em seu artigo 167 preconiza: “As obras para melhoramento de loteamentos, desmembramentos ou condomínios existentes, serão feitas as expensas do interessado, depois de devidamente licenciada sua construção, e obedecerão ao seguinte: IV. sarjetas, caixas coletoras e condutores para águas pluviais; V. drenagem subterrânea, quando determinadas pela Prefeitura.

Este sistema de drenagem e de águas pluviais ainda era inexistente em parte do centro do distrito e obras de construção de rede para escoamento de obras da chuva só começaram em 2023, após um

período de alagamentos e rupturas de fossas sépticas. O custo, contudo, teria ficado a cargo do Município.

Por fim, outro ponto relevante que nos permite apontar o distrito como uma área de transição entre o urbano e o rural diz respeito ao Macrozoneamento Urbano (2021), a partir do Plano Diretor. Fazemos remissão para o link completo: <https://marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/Macrozoneamento.pdf>, onde se pode acessar os mapas.

Uma menor proporção territorial é classificada pelo Plano Diretor como “Macrozona Urbana Consolidada” (áreas próximas à Praia e ao centro do Distrito), seguida em seu contorno por uma zona contígua classificada como Macrozona de Ocupação Preferencial. Há uma área de Urbanização Restrita (proteção ambiental) e uma grande área classificada como Macrozona Rural (nos povoados de Espraiado e Manoel Ribeiro, em especial – esta última nas proximidades da Rodovia RJ-106).

Chama a atenção, ainda, a previsão de determinadas localidades inseridas como “Macrozonas de Reurbanização”, áreas em que há a expansão da mancha urbana, mas com precariedade mais patente em matéria de infraestrutura (saneamento, calçamento, regularidade das construções, etc). Estas áreas foram qualificadas como AEIS (Áreas de Especial Interesse Social), ou ZEIS, conforme previsão da Lei 13465/2017: § 1º [...] *considera-se ZEIS a parcela de área urbana instituída pelo plano diretor ou definida por outra lei municipal, destinada preponderantemente à população de baixa renda e sujeita a regras específicas de parcelamento, uso e ocupação do solo*”, podendo-se observar a existência de pelo menos cinco

destas Zonas dentro do distrito de Ponta Negra, que são mencionadas no Plano Diretor.

CONCLUSÃO

As zonas de fronteira da RMRJ podem significar uma delimitação entre os que são incluídos ou excluídos das melhores condições de infraestrutura urbana, e/ou estarem entre áreas de conflitos fundiários por ainda conterem uma interface urbano-rural significativa. Tendem a apresentar, ainda, fragilidades ou conflitos em matéria ambiental.

Em uma visão crítica, na qual se proponha um olhar mais garantidor de direitos fundamentais e que se reconheça um déficit em termos de políticas públicas relacionadas ao pleno cumprimento das funções sociais da Cidade (e da Metrópole), entendemos que as áreas fronteiriças nas bordas da RMRJ são predominantemente zonas de exclusão, haja vista os gargalos verificados em termos de moradia, saneamento e transporte, como no caso de Ponta Negra, não obstante os esforços da municipalidade em matéria de implementação de políticas públicas.

O distrito de Ponta Negra, embora seja local de segunda residência de classe média e balneário, com aparente tranquilidade em matéria de segurança pública, enquadra-se nesta caracterização em que o padrão de ocupação urbana é heterogêneo. Verifica-se traços de transição entre o urbano e o rural, e a concomitância de “ilhas de pobreza” e “ilhas de riqueza” que por vezes se misturam, tendo como ponto comum uma estrutura deficitária de transporte público intermunicipal e de saneamento básico (questões tipicamente metropolitanas). A região é periférica não somente em relação à

Região Metropolitana como também em relação à própria sede do Município. Ao mesmo tempo, mantém características que a fazem semelhante às localidades vizinhas da Região dos Lagos, como por exemplo, o gargalo em matéria de saneamento básico.

Pela exposição, ainda que panorâmica, de pontos deficientes em relação à dinâmica local, é de se destacar a questão da interdependência entre os direitos e as políticas públicas, sendo elementos relevantes para o direito à moradia as questões não só relacionadas à habitação em si, mas à mobilidade e ao saneamento, que por vezes perpassam a esfera de um único ente federativo .

Mesmo com os problemas de saneamento e de mobilidade urbana, o Distrito de Ponta Negra parece inserir-se dentro da lógica que Jane Jacobs (2014) advoga como positiva: a da diversidade em que a riqueza de usos e a pluralidade podem ser vistas como tradutoras de uma certa vitalidade do espaço. Isto também ocorre em uma área de transição entre paisagens geográficas como a aqui estudada. As ruas vivem cheias e o fantasma da insegurança que permeia o debate sobre periferias urbanas da Capital parece não pairar pelo local, em que crianças andam e brincam sem maiores preocupações nas ruas e demais espaços públicos, mesmo quando falta água ou luz.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, Pedro Pontes de. Funcionalização da propriedade sob uma perspectiva metropolitana: uma análise com fulcro no direito real de superfície. In AIETA, Vania et al (ORG). **Cadernos de Direito da Cidade**, Vol. 4. Rio de Janeiro: Lumen Iuris, 2016

CORREIA, Arícia Fernandes. **Diários Urbanos: o cotidiano do Direito à Cidade**. Belo Horizonte: Editar, 2021

EBC. **Agência Brasil**. Moeda social de Maricá completa dez anos, com 80 mil contas correntes. Disponível em <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-06/moeda-social-de-marica-completa-dez-anos-com-80-mil-contas-correntes>. Acesso em 04.set. 2023.

G1. Portal G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/03/28/esquecidos-com-deficit-habitacional-perto-de-meio-milhao-de-casas-rj-tem-moradores-ha-decadas-vivendo-sem-banho-de-chuveiro-ou-paredes.ghtml>. Acesso em 21.04.2023.

G1. Rio e mais 8 cidades da Região Metropolitana 'encolheram' em população, aponta Censo. 28.06.2023. Disponível em <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/06/28/rio-e-mais-8-cidades-da-regiao-metropolitana-encolheram-em-populacao-aponta-censo.ghtml>. Acesso em 15.09.2023

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

IBAM. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. **Diagnóstico Técnico – Plano Diretor de Maricá**, 2020. Disponível em <https://www.marica.rj.gov.br/plano-diretor/produto-3-avaliacao-plano-diretor-2006/>. Acesso em 16.09.2023

IBGE. Censo 2022. Panorama. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/marica/panorama>

IBGE. MUNIC. Perfil dos Municípios Brasileiros, 2021. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/marica/pesquisa/1/74454>. Acesso em 15.09.2023.

IBGE. Regiões de influência das cidades : 2018 / IBGE, Coordenação de Geografia: 2022.

IDR. Instituto Municipal de Informação e Pesquisa Darcy Ribeiro. **Pesquisa Censo da Cidadania**. Relatório Parcial de Resultados – Distrito de Ponta Negra. Maricá, 25 de maio de 2023

IPEA. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca_metropolitana/projeto_governanca_oficinal_rj.pdf. Acesso em 22.04.2023.

IPPU. Instituto de Políticas Públicas Urbanas – PLHIS – Plano Local de Habitação de Interesse Social. Município de Maricá-RJ. 2010. Disponível em <https://www.marica.rj.gov.br/plhis/>

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LEFEBVRE, Henri .**O Direito à Cidade**. 5ª edição São Paulo: Editora Centauro, 2011

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. 3ª edição, Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

MARICÁ. Demolição em Maricá. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br/noticia/construcao-irregular-e-demolida-pelo-gated-em-ponta-negra/>. Acesso em 14.08.2023.

MARICÁ. Instituto Darcy Ribeiro. Censo da Cidadania. Disponível em <https://idr.marica.rj.gov.br/>. Acesso em 23.09.2023.

MARICÁ. Legislação Habitacional. 2023. Disponível em <https://www.marica.rj.gov.br/habitacao-marica/>. Acesso em 10.08.2023.

MARICÁ. Plano Municipal de Saneamento Básico, 2015. Disponível em https://marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/P6_PMSB_Marica2.pdf. Acesso em 16.09.2023.

MARICÁ. Secretaria de Assistência Social. Diagnóstico de Vulnerabilidade Social – Ano 2018. **Vigilância Socioassistencial**, 2018. Acesso em 28.10.2023

O GLOBO. 31.08.2016. Tempo de Deslocamento para ir e vir do trabalho faz Rio de Janeiro perder 24 bi. Disponível em <https://oglobo.globo.com/rio/tempo-de-deslocamento-para-ir-vir-do-trabalho-faz-rio-perder-24-bi-20025603>. Acesso em 22.04.2023

RANDOLPH, Rainer; GOMES, Pedro Henrique Oliveira. Mobilidade e expansão do Rio de Janeiro para áreas perimetropolitanas. In: **Cadernos Metrópole**, nº17, 2007, pp. 59-80

RANDOLPH, Rainer. Expansão, implosão e explosão urbana nas fronteiras das metrópoles. Em busca de características particulares da sociedade urbana. In **Expansão Urbana: Despossessão, conflitos, diversidade na produção e consumo do espaço**. MAIA, Doralice Sátyro et al (org.). João Pessoa: Editora UFPB, 2020.

ROCHA, Antonio Carlos Lessa da & RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos. A expansão da metrópole do Rio de Janeiro e a formação da franja periurbana e perimetropolitana. In **Revista Continentes (UFRRJ)**, ano 9, n.16, 2020

RODRIGUES, Danilo Pitarello & NEUMANN, Denise Maria. **Moeda social e desenvolvimento local em Maricá**. Dissertação FGV EAESP. Mestrado Profissional em Gestão e Políticas Públicas. São Paulo: FGV, 2021.

RODRIGUES, Juciano Martins. IPPUR/UFRJ. **Porque a metrópole do Rio tem o pior sistema de transporte do mundo? Observatório das Metrôpoles**. 25.07.2018. Disponível em observatoriodasmetropoles.net.br. Acesso em 14.09.2023

RODRIGUES, Juciano. Rio de Janeiro: primeiros resultados do Censo 2022 revelam o retrato de uma metrópole à deriva. **Observatório das Metrôpoles**. 10 de agosto de 2023. Disponível em <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/rio-de-janeiro-primeiros-resultados-do-censo-2022-revelam-o-retrato-de-uma-metropole-a-deriva/>. Acesso em 15 de setembro de 2023.

SANTOS, Ângela Moulin Simões Penalva & VASQUES, Pedro Henrique Ramos Prado. Política Urbana no contexto federativo brasileiro: um avanço normativo na gestão dos aglomerados urbanos. **Revista de Direito da Cidade**, vol. 7, n.4, Especial, 2015.

SANTOS, Ângela Moulin Simões Penalva. **Política Urbana no contexto federativo brasileiro: aspectos institucionais e financeiros**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2017.

¹ Mestre em Direito da Cidade (UERJ) e Mestre em Direito e Políticas Públicas (UNIRIO). Advogado na Petrobras. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3402002056086767>

² Faz-se a ressalva de que não se trata de uma afirmação generalizante, e que os padrões de expansão não são uniformes. Há locais de expansão em que não necessariamente se verificam tais problemas e que o padrão e qualidade de vida não é necessariamente ruim. Exemplo pragmático: residências de luxo na Região Serrana ou Costa Verde do Rio de Janeiro. Não são, contudo, o foco do presente estudo.

³ Para uma boa compreensão conceitual, ver ROCHA, Antonio Carlos Lessa da & RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos. A expansão da metrópole do Rio de Janeiro e a formação da franja periurbana e perimetropolitana. *Revista Continentes (UFRRJ)*, ano 9, n.16, 2020

⁴ Ver G1. *Rio e mais 8 cidades da Região Metropolitana 'encolheram' em população, aponta Censo*. 28.06.2023. Disponível em <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/06/28/rio-e-mais-8-cidades-da-regiao-metropolitana-encolheram-em-populacao-aponta-censo.ghtml>. Acesso em 15.09.2024

⁵ Uma realidade que talvez não seja mais rural, mas que também não pode ser considerada plenamente urbana.

⁶ MUNICÍPIO DE MARICÁ. Maricá tem crescimento populacional recorde de 54,87%. Disponível em <https://www.marica.rj.gov.br/noticia/marica-tem-crescimento-populacional-recorde-de-5487/>.

⁸ **EBC. Agência Brasil. Moeda social de Maricá completa dez anos, com 80 mil contas correntes.** Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-06/moeda-social-de-marica-completadez-anos-com-80-mil-contas-correntes>. Acesso em 08.09.2023.

⁹ Outro exemplo curioso da dualidade: no distrito é possível captar os sinais abertos da TV Globo tanto da capital como da Região dos Lagos (afiliada InterTV).

¹⁰ Além da predominância da organização socioprodutiva familiar, as atividades da agropecuária são caracterizadas também pela baixa mecanização. Entre as principais produções agrícolas estão a banana, o aipim, o limão e as hortaliças, enquanto a pecuária bovina é a mais relevante. (IBAM, 2020, p.66).

¹¹ MARICÁ. https://www.marica.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/10/diagnostico_1_2018.pdf

¹² Atende aos bairros: abrangendo os bairros de Bambuí, Bananal, Barra de Maricá, Cordeirinho, Espraiado, Guaratiba, Jaconé, Jardim Interlagos, Manoel Ribeiro, Ponta Negra, Vale da Figueira e Zacarias

¹³ O IDS é um índice que se assemelha ao IDH, levando em conta um índice com base na expectativa de vida, nível educacional, e conforto habitacional e saneamento.

¹⁴ Relato a partir de observações etnográficas do autor entre 2022 e 2024: habitações simples e residências de veraneio de melhor

padrão / trabalhadores que vivem da economia do comércio e serviços locais; pescadores, trabalhadores que se deslocam até o centro da cidade ou até o centro do Rio de Janeiro; aposentados; habitantes de segunda residência.

¹⁵ Fonte: Viação Nossa Senhora do Amparo.
<http://www.vnsamparo.com.br/>. O trajeto Rio-Ponta Negra, de ônibus, leva em média 2h30min.