

O impacto do metrô sobre a alocação dos recursos públicos em infra-estrutura urbana no Estado do Rio de Janeiro após a fusão

Rosa Maria Ramalho Massena *

U ma das formas de integração econômica do Estado foi pensada como um acesso mais homogêneo à infra-estrutura urbana. A desigual distribuição espacial dessa infra-estrutura, que vem gerando quistos sociais, foi sem dúvida um elemento relevante para justificar a prioridade e a oportunidade da fusão. Hoje, no entanto, decorridos alguns anos da integração oficial dos dois Estados, a integração sócio-econômica pretendida, pelo menos no

que diz respeito ao aspecto acima citado, não vem se concretizando eficientemente.

Esta assertiva tem respaldo na análise aqui feita, para a qual foram apropriados os dados referentes às obras e projetos de infra-estrutura urbana realizados pelo novo Estado do Rio de Janeiro no período imediatamente posterior à fusão, ou seja, entre 1975 e 1978. A análise que se segue procura avaliar de que forma vem sendo implantada essa infra-estrutura após

* A autora agradece as sugestões e críticas de David Michael Vetter na elaboração das tabelas aqui contidas, assim como a Elza Freire Rodrigues, que efetuou os cálculos.

a fusão. Nesse sentido, nossa discussão se aterá menos à eficiência com que vêm sendo realizados esses investimentos do que à equidade decorrente da distribuição indireta da riqueza que se realiza através do acesso dos diferentes estratos da população à infra-estrutura.

É conhecido de todos que a política da fusão viu nesta implantação o elemento necessário à descentralização das indústrias, tida, então como prioritária pelos objetivos da fusão. A participação do empresariado carioca, sobretudo o ligado à indústria, foi bastante eficiente nas reivindicações a favor da fusão (Brasileiro, A. M., 1979). Os seus interesses casavam-se com os da União, que argumentava a necessidade do crescimento econômico da Região pela dinamização do setor industrial, uma vez que o equilíbrio federativo só seria alcançado se o novo Estado formasse um pólo de desenvolvimento que competisse com São Paulo. Pretendia-se, portanto, obter facilidades a fim de realizar o deslocamento da indústria para a periferia metropolitana.

1 — DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA URBANA

Os investimentos em infra-estrutura durante o período 1975-1978 que serão aqui analisados se encontram relacionados no anexo A da publicação Fusão-Realizações e Resultados do I PLAN-Rio (Estado do Rio de Janeiro, 1979). Excluíram-se dela os projetos ligados à Administração Geral do Governo Estadual, à Justiça e à Agropecuária (Anexo A). Assim, dos 74 órgãos executores foram selecionados 30 que se constituíram em 15 itens ou setores classificados segundo a natureza dos seus projetos ou obras (Tabela 1).

Estes investimentos, que no Estado chegaram aos 27 bilhões de cruzeiros nos três primeiros anos após a fusão, mostraram uma distribuição espacial bastante concentrada na região metropolitana. Só ela recebeu 84,1% do total daqueles investimentos. Alguns setores tiveram suas obras e projetos totalmente, ou quase, concentrados na região metropolitana, como foi o caso dos esgotos e sanitários (100,0%), do gás canalizado . . . (100,0%), do Metrô (100,0%) e da habitação popular (96,8%). Pouquíssimos setores fugiram a essa concentração e podemos citar apenas o da energia elétrica (9,1%) e o da educação e cultura (33,2%), cuja inexpressividade na região metropolitana parece decorrer em parte do fato de que seus projetos geralmente não estão individualizados a nível de Município ou de região metropolitana, mas quase sempre a nível de Estado como um todo. Esta concentração poderia ser vista como decorrência natural da criação da região metropolitana, que só foi possível graças à fusão e através da qual pretendia-se atender às prementes necessidades da expansão industrial, bloqueada até então pelas restrições fiscais administrativas. Essa expansão está configurada pelo montante de investimentos em distritos industriais alocados sobretudo na periferia da região metropolitana (63,9%, ou seja, Cr\$ 284 milhões) no período 1975-1978 e que foi absorvido quase que exclusivamente na implantação do Distrito Industrial de Nova Iguaçu (Monte Alegre). Esta soma destinada aos distritos industriais, embora pequena em relação ao total dos investimentos feitos no Estado ou na região metropolitana, representou 25% do total dos investimentos feitos na periferia.

Na verdade, estes investimentos referentes aos distritos industriais são os que vêm dar sentido ao ex-

TABELA 1

Distribuição dos investimentos públicos em obras e projetos do Governo Estadual por unidades espaciais de estudo, segundo os setores — Estado do Rio de Janeiro — 1975-1978

SETORES	CÓDIGOS (VER ANEXO A)	VALOR (Cr\$ 1 000) (1)							
		Total	Região Metropolitana do Rio de Janeiro				Estado (exceto a Região Metropolitana)	Estado não individualizado (2)	
			Total	Município do Rio de Janeiro	Município de Niterói	Periferia (resto da Região Metropolitana)			Não individualizado (2)
TOTAL.....		27 025 422 100,0	22 723 708 84,1	20 035 168 74,1	604 648 2,2	1 152 647 4,3	931 245 3,5	2 480 260 9,2	1 821 454 6,7
1) Desportos, Turismo, Recreação e Lazer.....	(1) (4) (18) (21)	183 147 100,0	124 736 68,1	98 836 54,0	24 230 13,2	1 670 0,9	—	54 908 30,0	3 503 1,9
2) Centros Sociais Urbanos e Assistência Social Geral.....	(2) (19) (25)	303 123 100,0	270 223 89,1	37 076 12,2	16 916 5,6	43 906 14,5	172 325 56,8	25 864 8,6	7 036 2,3
3) Distritos Industriais.....	(3)	444 165 100,0	372 835 83,9	88 813 20,0	—	284 022 63,9	—	66 386 15,0	4 944 1,1
4) Saneamento Ambiental.....	(5) (19)	369 108 100,0	259 636 70,4	202 970 55,0	5 870 1,6	27 325 7,4	23 471 6,4	82 771 22,4	26 701 7,2
5) Abastecimento de Água.....	(6) (19)	1 232 414 100,0	792 290 64,3	225 375 18,3	197 368 16,0	222 186 18,0	147 361 12,0	438 286 35,6	1 838 0,1
6) Esgotos e Sanitários.....	(6)	465 954 100,0	465 805 100,0	258 039 55,4	205 058 44,0	—	2 708 0,6	149 0,0	—
7) Gás Canalizado.....	(7)	590 175 100,0	590 175 100,0	553 903 93,9	—	36 272 6,1	—	—	—
8) Energia Elétrica.....	(8) (18)	834 076 100,0	76 017 9,1	44 078 5,3	1 963 0,2	1 258 0,1	28 718 3,5	82 150 9,8	675 909 81,1
9) Habitação Popular.....	(9) (19)	1 001 055 100,0	969 198 96,8	902 764 90,2	15 111 1,5	51 323 5,1	—	31 857 3,2	—
10) Proteção Ambiental.....	(10) (11) (19)	168 445 100,0	139 210 82,7	47 780 28,4	8 936 5,3	68 016 40,4	14 478 8,6	7 100 4,2	22 135 13,1
11) Serviço de Saúde.....	(12) (19)	816 220 100,0	612 014 75,0	360 108 44,1	50 878 6,2	1 215 0,2	199 813 24,5	62 849 7,7	141 357 17,3
12) Segurança Pública (Civil, Militar, Bombeiros).....	(13) (14) (15) (16) (19)	333 682 100,0	207 765 62,2	104 870 31,4	—	44 765 13,4	58 130 17,4	64 637 19,4	61 280 18,4
13) Educação e Cultura.....	(17) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (26)	1 499 931 100,0	498 892 33,2	305 602 20,4	25 644 1,7	26 249 1,7	141 397 9,4	365 494 24,4	635 545 42,4
14) Rodovias e Terminais.....	(18) (19) (27) (28) (30)	3 285 033 100,0	1 846 018 56,2	1 306 060 39,8	52 674 1,6	344 440 10,5	142 844 4,3	1 197 809 36,5	241 206 7,3
15) Metrô.....	(29)	15 498 894 100,0	15 498 894 100,0	15 498 894 100,0	—	—	—	—	—

FORNTE: Fusão: Realizações e Resultados do I PLAN — Rio — 1975/1979 — Estado do Rio de Janeiro.

NOTA: (1) O valor em cruzeiros na tabela representa o somatório dos valores (cruzeiro corrente) dos investimentos realizados entre 1975 e 1978. Uma vez que os dados anuais não foram publicados, tornou-se impossível calcular o valor em cruzeiros constantes de um ano. Se a variação espacial destes investimentos durante este período foi pequena, a distorção provocada pela variação dos preços não deve ser grande, ou seja, se a distribuição relativa em cada ano fosse igual, o impacto das mudanças no preço durante os três anos teria sido pequeno. Lembre-se que estamos mais interessados nos valores relativos. Em cruzeiros de janeiro de 1983, os valores seriam aproximadamente 23 vezes mais altos.

(2) Não individualizado significa que os dados não são fornecidos a nível de municípios, estando classificados a nível de Região Metropolitana ou Estado.

TABELA 2

Distribuição percentual dos investimentos públicos em obras e projetos do Governo Estadual por unidades espaciais de estudo, segundo os setores — Estado do Rio de Janeiro — 1975-1978

SETORES	CÓDIGO (VER ANEXO A)	TOTAL	REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO					ESTADO (EXCETO A REGIÃO METRO- POLITANA)	ESTADO (NÃO IN- DIVIDUA- LIZADO) (1)
			Total	Municí- pio do Rio de Janeiro	Municí- pio de Niterói	Periferia (resto da Região Metro- politana)	Não indi- viduali- zada (1)		
TOTAL.....		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
I) Infra-estrutura Fisi- ca.....	(5) (6) (7) (8) (10) (11) (18) (19)	13,6	10,2	6,7	69,3	30,8	23,3	24,6	39,9
II) Infra-estrutura-Social.	(1) (2) (4) (12) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26)	10,4	6,6	4,0	19,5	6,3	55,1	20,5	43,2
III) Habitação.....	(9) (19)	3,7	4,3	4,5	2,5	4,5	—	1,3	—
IV) Segurança.....	(13) (14) (15) (16) (19)	1,2	0,9	0,5	—	3,9	6,2	2,6	3,4
V) Transportes.....	(18) (19) (27) (28) (29) (30)	69,5	76,3	83,9	8,7	29,9	15,4	48,3	13,2
Sem Metrô.....		12,2	8,1	6,5					
Com Metrô.....		57,3	68,2	77,4					
VI) Distritos Industriais..	(3)	1,6	1,7	0,4	—	24,6	—	2,7	0,3

FONTE: Fusão: Realizações e Resultados do I PLAN — Rio — 1975/1979 — Estado do Rio de Janeiro.

NOTA: (1) Não individualizados significa que os dados não são fornecidos a nível de municípios, estando classificados a nível de Região Metropolitana ou de Estado.

plícito objetivo da fusão, ou seja, à viabilização da região metropolitana, já que os demais projetos e obras que beneficiam sobretudo esta Região continuam inegavelmente bastante centralizados no Município do Rio de Janeiro. É interessante, no entanto, notar que muito embora os investimentos nos distritos industriais na periferia possam em um determinado período ter correspondido aos objetivos da fusão, hoje parece estar ocorrendo um afastamento crescente às expectativas da fusão. Há denúncias de uma gradativa desaceleração do programa dos distritos industriais do Estado do Rio. O orçamento da CODIN para 1980 (Cr\$ 200 milhões) teria sido nominalmente menor do que o de 1979 (Cr\$ 243 milhões, dos quais apenas Cr\$ 162 milhões aplicados). Há portanto uma implícita escassez de recursos e por isso “não só não pode a

CODIN pensar em estudar novos projetos industriais, como mal e mal está conseguindo tocar as obras de infra-estrutura que se comprometeu a realizar” (*Jornal do Brasil*, 20-03-80).

Segundo a Exposição de Motivos que encaminha a Lei Complementar n.º 20, a criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro “... poderia modificar drasticamente a situação da infra-estrutura de serviços básicos do segundo maior aglomerado urbano do País”. Isto diz respeito às deficiências de uma periferia constituída por 12 municípios fluminenses reconhecida-mente carentes — o Município de Niterói está excluído da periferia, uma vez que em análise fatorial feita em trabalho anterior (Vetter, David Michael *et alii*, 1981) ele ficou tipicamente caracterizado como núcleo —, à qual se agregam dificuldades de implementação de

infra-estrutura em áreas conurbadas, onde as soluções perdem o seu caráter local para dar lugar aos problemas da Região, porém divididas política e institucionalmente.

O período 1975-1978, imediatamente posterior à fusão, não mostrou no entanto uma ação fecunda neste sentido: persiste o desequilíbrio núcleo-periferia, com excessiva concentração de investimentos no Rio de Janeiro (Tabela 3). Habitação, Transporte e setor denominado de Infra-estrutura Física apresentam forte concentração no Município do Rio de Janeiro (93,1%, 96,9% e 57,4%, respectivamente, dos investimentos de cada setor feitos na Região Metropolitana). Entendendo-se que nesta categoria estão incluídos, entre outras, obras como gás canalizado, esgotos e sanitários e saneamento ambiental, observa-se que estas são inexpressivas na periferia. No entanto, do total dos investimentos feitos na periferia, sem dúvida a maior parcela (30,8%) coube à infra-estrutura física, só que aplicados quase que exclusivamente em abastecimento

de água e proteção ambiental. Não obstante, se se considera o total dos investimentos em infra-estrutura física feitos no Estado, observa-se quão insignificante foi a parte que coube à periferia da Região Metropolitana (9,7%). O investimento *per capita* neste setor e no de transportes (que absorveu a segunda maior parcela de investimentos feitos na periferia) foi de apenas Cr\$ 100,00 (Tabela 5), o que a nosso ver não parece atestar nenhuma modificação na deficiente situação das populações periféricas. Para o Município do Rio de Janeiro, onde esses serviços de infra-estrutura física e de transporte já atingiram um nível infinitamente superior ao da periferia, a relação de investimento *per capita* foi de Cr\$ 300,00 e Cr\$ 3.500,00 e para o Município de Niterói foi de Cr\$ 1.100,00 e ... Cr\$ 100,00, respectivamente. Aliás, cabe aqui notar que a posição de destaque desfrutada por Niterói quanto à infra-estrutura física se estende também ao investimento *per capita* geral (Cr\$ 1.600,00), que seria o mais alto (Tabela 4), se não

TABELA 3

Distribuição percentual dos investimentos públicos em obras e projetos do Governo Estadual por unidades espaciais de estudo, segundo os setores — Estado do Rio de Janeiro — 1975-1978

SETORES	CÓDIGO (VER ANEXO A)	TOTAL	REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO					ESTADO (EXCETO A REGIÃO METRO- POLITANA)	ESTADO (NÃO IN- DIVIDUA- LIZADO) (1)
			Total	Município do Rio de Janeiro	Município de Niterói	Periferia (resto da Região Metropolitana)	Não individualizada (1)		
TOTAL.....		100,0	84,1 100,0	74,1 88,2	2,2 2,6	4,3 5,1	3,5 4,1	9,2	6,7
I) Infra-estrutura Física.....	(5) (6) (7) (8) (10) (11) (18) (19)	100,0	63,5 100,0	36,4 57,4	11,5 18,0	9,7 15,3	5,9 9,3	16,7	19,8
II) Infra-estrutura-Social.....	(1) (2) (4) (12) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26)	100,0	53,7 100,0	28,6 53,2	4,2 7,8	2,6 4,9	18,3 34,1	18,7	28,1
III) Habitação.....	(9) (19)	100,0	96,8 100,0	80,2 50,0	1,5 0,0	5,1 21,5	— 28,0	3,2	—
IV) Segurança.....	(13) (14) (15) (16) (19)	100,0	62,2 100,0	31,4 93,1	— 1,6	13,4 5,3	17,4 0,0	19,4	18,4
V) Transportes.....	(18) (19) (27) (28) (29) (30)	100,0	92,3 100,0	89,3 96,9	0,3 0,3	1,8 2,0	0,8 0,8	6,4	1,3
VI) Distritos Industriais..	(3)	100,0	83,9 100,0	20,0 23,8	— 0,0	63,9 76,2	— 0,0	15,0	1,1

FONTE: Fusão: Realizações e Resultados do I PLAN — Rio — 1975/1979 — Estado do Rio de Janeiro.

NOTA: (1) Não individualizados significa que os dados não são fornecidos a nível de municípios, estando classificados a nível de Região Metropolitana ou de Estado.

TABELA 4

Investimentos públicos por unidades espaciais de estudo, segundo as variáveis — Estado do Rio de Janeiro — 1975-1978

VARIÁVEIS	TOTAL	VALOR (Cr\$ 1 000) (1)					Estado (exceto Região Metropolitana)
		Região Metropolitana do Rio de Janeiro				Estado (exceto Região Metropolitana)	
		Total	Município do Rio de Janeiro	Município de Niterói	Periferia (resto da Região Metropolitana)		
INVESTIMENTOS PÚBLICOS 1975/1978							
Inclusive Metrô.....	27 025 422	22 723 708	20 035 168	604 648	1 152 647	2 480 260	
%.....	100,0	84,1	74,1	2,3	4,3	9,2	
Exclusive Metrô.....	11 526 528	7 224 814	4 536 274	604 648	1 152 647	2 480 260	
%.....	100,0	62,7	39,4	5,2	10,0	21,5	
POPULAÇÃO 1975							
Absoluto(habitantes).....	10 400 216	8 328 784	4 857 716	376 033	3 095 035	2 071 432	
%.....	100,0	80,1	46,7	3,6	29,8	19,9	
INVESTIMENTO "PER CAPITA"							
Inclusive Metrô.....	2,6	2,7	4,1	1,6	0,4	1,2	
Exclusive Metrô.....	1,1	0,9	0,9	1,6	0,4	1,2	
DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA POR CLASSES DE RENDIMENTO (2)							
TOTAL.....	2 764,4 (100,0%)	81,2	53,0	4,0	24,2	18,8	
Até 200.....	1 289,6 (100,0%)	71,9	41,4	3,3	27,2	28,1	
De 201 a 400.....	741,4 (100,0%)	86,6	54,2	4,1	28,3	13,4	
De 401 a 1 000.....	540,4 (100,0%)	90,8	67,2	4,7	18,9	9,2	
De 1 001 a 2 000.....	144,4 (100,0%)	93,6	79,4	6,8	7,4	6,4	
Mais de 2 000.....	68,7 (100,0%)	95,3	85,7	6,6	3,0	4,7	

FONTE: Fusão: Realizações e Resultados do I PLAN — Rio — 1975/1979 — Estado do Rio de Janeiro.

— Indicadores Sociais para áreas urbanas — SUEGE/DEISO/IBGE- Censo Demográfico do Rio de Janeiro de 1970 e Estimativa da População do Rio de Janeiro em 1.º de julho de 1975 — CEBED/SUEGE/IBGE.

(1) O valor em cruzeiro na tabela representa o somatório dos valores (cruzeiro corrente) dos investimentos realizados entre 1975 e 1978. Uma vez que os dados anuais não foram publicados, tornou-se impossível calcular o valor em cruzeiros constantes de um ano. Se a variação espacial destes investimentos durante este período foi pequena, a distorção provocada pela variação dos preços não deve ser grande, ou seja, se a distribuição relativa em cada ano fosse igual, o impacto das mudanças no preço durante os três anos teria sido pequeno. Lembre-se que estamos mais interessados nos valores relativos. Em cruzeiros de janeiro de 1983, os valores seriam aproximadamente 23 vezes mais altos.

(2) Em 1 000 pessoas.

TABELA 5

Investimento "per capita" em infra-estrutura física e transportes no — Estado do Rio de Janeiro — 1975-1978

INVESTIMENTO "PER CAPITA"	TOTAL	VALOR (Cr\$ 1 000) (1)					Estado (exceto Região Metropolitana)	Estado (não individualizado)(2)
		Região Metropolitana do Rio de Janeiro				Estado (exceto Região Metropolitana)		
		Total	Município do Rio de Janeiro	Município de Niterói	Periferia (resto da Região Metropolitana)			
Em Infra-estrutura Física.....	0,4	0,3	0,3	1,1	0,1	—	0,3	
Em Transportes.....	1,8	2,1	3,5	0,1	0,1	—	0,6	

FONTE: Fusão: Realizações e Resultados do I PLAN — Rio — 1975/1979 — Estado do Rio de Janeiro.

(1) O valor em cruzeiro na tabela representa o somatório dos valores (cruzeiro corrente) dos investimentos realizados entre 1975 e 1978. Uma vez que os dados anuais não foram publicados, tornou-se impossível calcular o valor em cruzeiros constantes de um ano. Se a variação espacial destes investimentos durante este período foi pequena, a distorção provocada pela variação dos preços não deve ser grande, ou seja, se a distribuição relativa em cada ano fosse igual, o impacto das mudanças no preço durante os três anos teria sido pequeno. Lembre-se que estamos mais interessados nos valores relativos. Em cruzeiros de janeiro de 1983, os valores seriam aproximadamente 23 vezes mais altos.

(2) Não individualizados significa que os dados não são fornecidos a nível de municípios, estando classificados a nível de Região Metropolitana ou Estado.

considerássemos a obra do Metrô, que, como se verá, eleva substancialmente aquela taxa no Rio de Janeiro. Neste sentido parece que não obrigatoriamente estaria ocorrendo o que muitos temiam, ou seja, a evasão de investimentos que antes da fusão o Município de Niterói recebia. Niterói sem dúvida perdeu *status* e poder político; no entanto, mesmo que ele anteriormente possa ter tido um investimento *per capita* maior, inegavelmente, ainda hoje o tem relativamente alto.

2 — A DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS X A DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO

Uma análise comparativa entre a distribuição da população economicamente ativa, por classe de rendimento, e a distribuição dos investimentos em infra-estrutura, segundo as diferentes unidades espaciais aqui consideradas, mostra,

com algumas evidências, que estes investimentos vêm sendo distribuídos sem que pareça haver uma preocupação maior no atendimento a uma população economicamente desprivilegiada e espacialmente segregada. A pobreza alocada na periferia metropolitana é percebida, tanto por uma altíssima concentração de sua população nas classes de baixa renda (82,8% de sua população ganhavam 2,1 salários mínimos em 1970), quanto por inexpressiva presença na classe de rendimento superior a dez salários mínimos (0,3%) (Tabela 6).

A distribuição da população economicamente ativa, segundo grupos de rendimentos, mostra claramente o quanto decresce a sua participação na população da periferia à medida que se reporte aos grupos de rendimentos mais elevados. Em outras palavras, da população economicamente ativa que recebia até Cr\$ 200,00 o núcleo concentrava 44,7%, enquanto a periferia ficava com 27,2%, ou seja, aproximadamente a metade do núcleo; porém,

TABELA 6

Distribuição percentual da população economicamente ativa por unidades espaciais de estudo, segundo classes e rendimento mensal — Estado do Rio de Janeiro — 1970

CLASSES DE RENDIMENTO MENSAL DA PEA TOTAL	TOTAL	POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA				Estado (não individualizado)(2)
		Região Metropolitana do Rio de Janeiro(1)				
		Total	Município do Rio de Janeiro	Município de Niterói	Periferia (resto da Região Metropolitana)	
TOTAL (1.000 pessoas).....	2 764,4	2 245,1	1 464,3	111,0	669,8	519,2
%.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Até 200.....	45,9	40,6	35,9	37,3	51,5	68,8
De 201 a 400.....	26,8	28,6	27,5	27,1	31,3	19,2
De 401 a 1 000.....	19,6	21,9	24,8	22,8	15,3	9,6
De 1 001 a 2 000.....	5,2	6,0	7,8	8,8	1,6	1,8
Mais de 2 000.....	2,5	2,9	4,0	4,0	0,3	0,6

FONTE: IBGE — SUEGE/DEISO — Indicadores Sociais para áreas urbanas — Censo Demográfico do Rio de Janeiro — 1970.

(1) Utilizamos Indicadores Sociais para áreas urbanas.

(2) Para cálculo do resto do Estado, Censo de 1970 do Estado do Rio de Janeiro e Indicadores Sociais para áreas urbanas, excluindo a população sem rendimento e sem declaração.

ao se tomar a PEA, que recebia mais de Cr\$ 2.000,00, verificou-se que o núcleo concentrava 92,3%, contra apenas 3,0% da PEA da periferia, ou seja, cerca de 30 vezes mais. O núcleo, que é o reduto da PEA de maior rendimento, teve investimentos *per capita* de Cr\$ 4.100,00 no Rio de Janeiro e de Cr\$ 1.600,00 em Niterói (Tabela 4).

Para esta concentração contribuíram muito os investimentos do Metrô do Rio de Janeiro, que sozinho absorveu 68,2% dos investimentos feitos em toda a região metropolitana (Cr\$ 15,5 bilhões entre 1975 e 1978) e 77,0% dos realizados no Município do Rio de Janeiro.

Conhecendo-se o traçado do Metrô e suas prioridades, fica claro o descompasso entre os objetivos propostos pela fusão e o tipo de obras que até agora vêm sendo tocadas.

3 — OS INVESTIMENTOS NO METRÔ

Pretendeu-se com a fusão do Rio de Janeiro-Guanabara criar uma situação de equilíbrio nacional. Hoje, no entanto, a discussão é se estaria sendo efetuado o apoio, que, juntamente com Minas e São Paulo, o novo Estado deveria dar ao desenvolvimento do País.

Do ponto de vista dos investimentos públicos em infra-estrutura urbana, o novo Estado vem frustrando aquelas expectativas de desenvolvimento. Em 1.º lugar, se nos reportarmos ao argumento do Marechal Paulo Torres (Coelho Neto, R. 1980) de que a “fusão só beneficiaria o Rio e prejudicaria os 63 municípios do interior”, pode-se dizer que ele possivelmente fazia premonições a respeito do grande ônus que representou para o Estado o Metrô, obra que sozinha absorveu quase 57% dos investimentos públicos feitos no Estado entre 1975 e 1978 e que elevou exagera-

damente a relação investimento *per capita* no Rio.

É importante ressaltar que esta obra não pode ser vista como necessária à integração econômica do Estado, pois não leva sequer à “homogeneização do acesso à infra-estrutura urbana” dentro do próprio município, já que seu traçado e seu preço não atendem às necessidades da maior parte da população. Na teoria de causação circular (Vetter, D. M. e Massena, R. M. R. 1982) afirmamos que os investimentos determinam uma segregação residencial, com concentração de população de alta renda, que, por sua vez, atrai para si novos investimentos. O exemplo do Metrô no Rio de Janeiro parece encaixar-se perfeitamente dentro do raciocínio desta teoria. Se não, vejamos: fundada em 1968, a Companhia Metropolitana do Rio de Janeiro deu início oficialmente a 23 de agosto de 1970 à construção do Metrô, que segundo o PIT (Plano Integrado de Transportes), teria o sistema básico de Metrô e Pré-Metrô considerado para 1979, constituídos pela linha 1 do Metrô (trecho entre as estações de Botafogo e Saens Peña), pela linha 2 do Metrô (trecho entre as estações de Estácio de Sá e Maria da Graça) e pela linha 1 do Pré-Metrô (trecho entre as estações de Maria da Graça e Pavuna). Esta rede básica (como passou a ser chamada) se estenderia por 38,3km de linhas, sendo 20,8km do Metrô e 17,5km do Pré-Metrô.

Decorridos dez anos, o Metrô tinha apenas 6km de sua rede básica em funcionamento (trecho entre as estações de Estácio de Sá e Glória) e uma dívida de US\$ 800 milhões, além do que, pairava a ameaça de não cumprimento do novo prazo de entrega já previsto para 1982, embora 80,0% desta rede estivessem em fase final de acabamento. Os contínuos atrasos fizeram com que os preços e os encargos aumentassem de forma não prevista. Em

1980, segundo o Ministro dos Transportes Eliseu Resende (*O Globo*, 08-06-80), o preço de cada quilômetro chega a US\$ 70 milhões (Cr\$ 3 bilhões e 500 milhões), ou seja, cada metro do Metrô custa Cr\$ 3.500.000,00.

O traçado do Metrô, ou seja, os 20,8km, é considerado prioritário, enquanto o Pré-Metrô (17,5km), embora seja parte da rede básica, foi colocado em segundo plano. Este último só foi iniciado em 1977, portanto com dois anos de atraso e, em 1980, suas obras estavam paradas, tomadas pelo lixo e lama (havia apenas uma precária manutenção e conservação), devendo ser retomadas apenas em 1981. Isto tudo ocorre, a despeito de ser o Pré-Metrô a obra considerada de maior "alcance social", uma vez que beneficia população de baixa renda que residem entre Maria da Graça e Pavuna.

Visto que esses investimentos se concentraram sobretudo em áreas caracteristicamente de populações de alta e média rendas, parece ter-se esvaziado a perspectiva da fusão de viabilização da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que perde terreno à medida que o Pré-Metrô é abandonado. A tônica na eficiência tem portanto relegado a um plano secundário a equidade na distribuição desses investimentos. Em função dessa eficiência cogitou-se, na Companhia do Metropolitano, da expansão do Metrô para Copacabana em 1981, antes portanto da conclusão da rede básica (Metrô linhas 1 e 2 e Pré-Metrô linha 1) prevista para 1982. O bairro, segundo o Metrô, está em vias de saturação em transporte e só poderá continuar crescendo até 1984. Os técnicos contrários a essa expansão consideram essa uma prioridade política e não técnica. Primeiro, porque o projeto repercutiria negativamente para o Pré-Metrô e o restante da linha básica, já carentes de recursos. Segundo, porque o

custo dessa expansão seria muito elevado (4 vezes o custo para operar o Pré-Metrô) e o trecho de 1.800 metros entre as estações de Botafogo e a Praça Cardeal Arcoverde logo seria insuficiente para resolver a saturação de Copacabana. Além do mais, esta proposta de ampliação, tida pelo Metrô como indispensável, vai ao encontro das aspirações dos próprios moradores do bairro, que se fazem representar por inúmeras associações comerciais e de moradores do bairro e que apóiam sugestões de alternativas melhores e mais baratas. Segundo declarações do urbanista José Gemal à imprensa (*O Globo*, 08-06-80), "faixas exclusivas para ônibus, uma melhor operação do tráfego, oferta de estacionamento fora das pistas e os ônibus articulados melhorariam muito o tráfego em Copacabana, deixando a alternativa do Metrô para o futuro. Aliás, essas medidas poderiam ser o primeiro passo para uma futura construção e operação do Metrô no bairro. Custariam, pelo menos, 20 vezes menos que o Metrô".

Não deixa de ser interessante observar que, a partir de 1975, quando o Metrô passou a ser prioridade, ele foi considerado símbolo da fusão. Hoje, a análise do impacto da fusão sobre a distribuição espacial dos benefícios líquidos apresenta-o no entanto como o grande responsável pela exacerbada diferença entre o núcleo e a periferia. O investimento *per capita* do núcleo diminui de Cr\$ 3.900,00 para Cr\$ 1.000,00 quando se excluem os investimentos feitos no Metrô.

O símbolo da fusão transformou-se, em última instância, numa grande crise entre União e Estado, gerada pelos crescentes problemas financeiros, que, no curso de sua solução, sem dúvida permitirá ainda por algum tempo aos cariocas desfrutarem da excepcional taxa de

investimento *per capita* de Cr\$ 4.100,00 (Tabela 4). A imprensa (Oliveira, J. 1980) afirma que o ônus do Metrô é que impede o Rio de crescer mais rapidamente, visto que o seu desenvolvimento sócio-econômico estaria sendo sacrificado pela dívida externa do Estado, que, em 1980, foi de Cr\$ 50 bilhões, dos quais Cr\$ 41 bilhões contraídos pela Companhia do Metropolitano.

Foi possível aqui, através da análise da distribuição dos investimentos públicos, chegar-se às iniquidades de certas políticas públicas, avaliadas a nível regional. Há porém mais ainda a saber sobre a matéria, a nível local. Quem, por exemplo, no Município do Rio de Janeiro se apropriará dos benefícios líquidos desse imenso investimento?

ANEXO A

RELAÇÃO DOS ÓRGÃOS EXECUTORES

ESTADO DO RIO DE JANEIRO — I PLAN — RIO, 1975-1978

1 — Superintendência de Desportos do Estado do Rio de Janeiro — SUDERG (SG).

2 — Fundação Leão XIII — (SG).

3 — Companhia de Distritos Industriais — CODIN (SEICT).

4 — Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro S/A — FLUMITUR (SEICT).

5 — Superintendência Estadual de Rios e Lagos — SERLA (SEOPS).

6 — Companhia Estadual de Águas e Esgotos — CEDAE (SEOSP).

7 — Companhia Estadual de Gás do Rio de Janeiro — CEG (SEOSP).

8 — Companhia Brasileira de Energia Elétrica — CBEE (SEOSP).

9 — Companhia Estadual de Habitação — CEHAB (SEOSP).

10 — Fundação Estadual de Engenharia do Meio-Ambiente — FEEMA (SEOSP).

11 — Empresa de Obras Públicas — EMOP (SEOSP).

12 — Departamento Geral de Organização e Administração dos Serviços de Saúde — (SES).

13 — Departamento Geral de Polícia Civil — DGPC (SESP).

14 — Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro — PMERJ (SESP).

15 — Departamento Geral de Defesa Civil — (SESP).

16 — Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro — CBERJ (SESP).

17 — Coordenação de Assuntos de CEDES (Cultura) — (SPCGGE).

18 — Fundo Contábil da Região Metropolitana — FCRM — (SPCGGE).

19 — Infra-Estrutura de Transportes Urbanos e Metropolitanos — (SPCGGE).

20 — Gabinete do Secretário de Educação — (SEEC).

21 — Departamento de Educação — (SEEC).

22 — Departamento de Cultura — (SEEC).

23 — Fundação Estadual de Museus do Rio de Janeiro — FEMURJ (SEEC).

24 — Fundação Estadual de Teatros do Rio de Janeiro — FUNTERJ (SEEC).

25 — Fundação Estadual de Educação do Menor — FEEM — RJ (SEEC).

26 — Fundação Centro de Desenvolvimento de Recursos Humanos de Educação e Cultura — CDRH (SEEC).

27 — Departamento de Estradas de Rodagem — DER — RJ (SET).

28 — Companhia de Desenvolvimento e Terminais do Estado do Rio de Janeiro — CODERT (SET).

29 — Companhia do Metropolitan do Rio de Janeiro — METRÔ (SET).

30 — Companhia de Transportes Coletivos do Estado do Rio de Janeiro — CTC — RJ (SET).

BIBLIOGRAFIA

- 1 — BRASILEIRO, Ana Maria — *A Fusão: análise de uma política pública*. IPEA — série Estudos para Planejamento n.º 21 — 1979.
- 2 — ESTADO DO RIO DE JANEIRO — *Fusão: Realizações e Resultados do I PLAN* — Rio — 1975-1979.
- 3 — JORNAL DO BRASIL — *Fusão e Preconceito* — Editorial de 20-03-80.
- 4 — COELHO NETO, Rogério — *Fusão acaba sem avalista* — Coisas da Política — Jornal do Brasil de 02-02-80 — 1.º caderno.
- 5 — O GLOBO de 08-06-80 — Caderno de Economia — p. 33.
- 6 — O GLOBO de 08-06-80 — *Metrô — Associações contra ampliação da linha até Copacabana em 81*.
Brasil de 09-11-80 — 1.º caderno.
- 7 — OLIVEIRA, Jorge — *Só ônus do Metrô impede o Rio de crescer mais rápido* — *Jornal do*
- 8 — VETTER, D. M. *et alii* — *A apropriação dos benefícios das ações do Estado em áreas urbanas, seus determinantes e análise através de ecologia fotorial* — *Revista Brasileira de Geografia* n.º 4, ano 43, out./dez. 1981.
- 9 — VETTER, D. M. e MASSENA, R. M. R. — *Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura urbana? Uma teoria de causação circular, in Solo urbano: tópicos sobre o uso da terra*. Série debates urbanos, v. 1, 1982 — Editores Zahar.