

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

GUSTAVO DO NASCIMENTO LOPES

Transporte, mobilidade e espaço:
um estudo sobre a pseudo-crítica e reafirmação da automobilidade no espaço urbano.

SÃO PAULO

2015

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

Transporte, mobilidade e espaço:
um estudo sobre a pseudo-crítica e reafirmação da automobilidade no espaço urbano

Gustavo do Nascimento Lopes

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em Geografia Humana.

Orientadora: Prof^a Dr^a. Amélia Luisa
Damiani

SÃO PAULO

2015

LOPES, Gustavo do Nascimento.

Título: Transporte, mobilidade e espaço: um estudo sobre a pseudo-crítica e reafirmação da
automobilidade no espaço urbano.

Tese apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Geografia Humana do
Departamento de Geografia da Faculdade de
Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo, para obtenção do
título de Doutor em Geografia.

Aprovado em: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

L864 t Lopes, Gustavo do Nascimento
 Transporte, mobilidade e espaço: um estudo sobre a
 pseudo-crítica e reafirmação da automobilidade no
 espaço urbano / Gustavo do Nascimento Lopes ;
 orientador Amelia Luisa Damiani . - São Paulo, 2015.
 159 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras
e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de Geografia. Área de concentração:
Geografia Humana.

1. Mobilidade Urbana. 2. Produção do espaço. 3.
Transportes . 4. Rio de Janeiro . 5. Urbanização. I.
Damiani , Amelia Luisa, orient. II. Título.

À minha companheira Juliana e meu filho, João Pedro, pela paciência por estes tempos tão tensos, e desculpas pelos momentos de vida roubados.

Agradecimentos.

Em primeiro lugar agradeço à minha orientadora, Amélia Luisa Damiani, pela qual além de nutrir uma profunda admiração intelectual, admiração que me fez encarar o desafio de estudar em São Paulo, ainda se somou um enorme reconhecimento de sua humanidade, sem a qual, não tenho dúvidas, não teria conseguido chegar até aqui.

À Professora Odette Seabra e ao professor Ricardo Baitz, pelas colaborações no exame de qualificação. Também pelo convívio no grupo de estudo das quartas à noite, excelentes oportunidades de sorver suas experiências. A Ricardo, também pelas cervejas e pizzas, regadas a boas conversas, antes de eu ter que pernoitar em um ônibus de volta para casa e, em muitas situações, direto para o trabalho.

Aos diversos colegas que fiz na Universidade de São Paulo, simplesmente impossível de enumerar sem cometer omissões, seja no grupo de estudos dos situacionistas de quarta à noite, seja no grupo de leituras do Marx sexta pela manhã, seja nas disciplinas cursadas, oficialmente e oficiosamente, seja vivendo a irrupção estudantil de 2011 (contra a PM no campus), seja tomando uma cerveja no vão do prédio após as aulas. Momentos de vida que não se separam de minha formação intelectual.

Um agradecimento especial à Flor, secretária do Labur, nunca esquecerei sua generosidade, inclusive arrumando um lugar para eu dormir, na casa de seu próprio irmão, na ocasião da minha primeira semana de aula em São Paulo.

No Rio de Janeiro, gostaria inicialmente de agradecer ao meu orientador de mestrado, Álvaro Ferreira, sem o qual não teria me arriscado nessa empreitada. O texto ora escrito, em um certo sentido começou na PUC-Rio. Aproveito para agradecer também à figura do Professor João Rua, que também colaborou para me encorajar nesta tarefa. Não menos importante, agradeço a Luciano Ximenes, por me fornecer uma bibliografia rara “em praias cariocas”, o que colaborou com o desafio. Também com algumas dicas de como se virar na “terra da garoa”.

Outro agradecimento especial vai para os amigos Maurilio Botelho e Marcos Barreira. Maurilio, por ter discutido parte do texto comigo e sugerido caminhos. Marcos, por ter me acompanhado por “derivadas” no subúrbio carioca, durante atividades de campo.

A todos aqueles da grande família da Vila do Ypiranga e arredores, cada vez mais amplos, da Praça São Salvador: Teca, Alessandra, Fernanda, Rex, Joana, Tarcísio e Gabriela, Aleusis, Rafael e Aline, Claudia e Luis Paulo, Cristina e Ricardo, Rafael Millet, Lia Rocha e demais “bagunceiros” (integrantes do bloco de carnaval “Bagunça meu correto”). A eles minhas desculpas pelas ausências nas rodas de samba, momentos roubados pelo presente trabalho.

À minha enorme família, meu Pai José Enio que sempre foi uma referência moral e ética, a minha madrastra Marize, pelo carinho, aos meus irmãos paternos: Gabriela, Natália, Júlio e Marcelo, minhas desculpas pela ausência em Juiz de Fora (no caso de Gabriela, falta até no Rio mesmo), outro ofício da tese. A minha mãe (in memoriam), pena que ela não poderá estar presente para ver esse momento, ela que sempre foi referência de ciência para mim. Aos meus irmãos maternos, Bárbara e Gabriel, que me ajudaram confortando João na ausência do pai. A mesma ajuda também oferecida por Airton Caldas, meu padrasto, que foi quem primeiro me ensinou a me indignar com a realidade presente e apostar na utopia socialista. À minha sogra Maria das Graças, pelo carinho, à minha cunhada Gabriela e seu marido Fábio, à meu sogro Ruy e sua mulher Cristina, por ajudarem também com o João.

Por fim, à Juliana e João, que tanto sofreram com este trabalho, amo vocês demais!

Resumo

LOPES, Gustavo do Nascimento Lopes. **Transporte, mobilidade e espaço: um estudo sobre a pseudo-crítica e reafirmação da auto-mobilidade no espaço urbano**. 2015. 159f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2015.

O urbano contemporâneo passa por uma série de crises, dentre as quais a de mobilidade. No bojo do discurso da “sustentabilidade”, emergem falas em prol de uma mudança do nosso paradigma de (i)mobilidade urbana. No afã de preparar a cidade para o “espetáculo” das olimpíadas, a prefeitura projeta corredores exclusivos de ônibus, e esta exclusividade pinta de verde (pelo argumento ecológico) e adiciona mais endorfina (pelo patriotismo esportista) à exclusão de vários moradores pobres de suas casas. Afinal, a cidade, tal qual o sangue nas veias dos esportistas, precisa circular! E rápido! A história da adequação de nossas cidades ao veículo automotor se funde e se confunde com a urbanização brasileira e com o processo de modernização conservadora. Paralelamente a esse processo, desenvolveu-se nas cidades a ascensão do transporte coletivo por ônibus, uma vez que este transporte não era para os “eleitos” nesta sociedade. Este mesmo processo gestou um subproduto: o “oligopólio do ônibus”. Nosso intuito foi de revelar a problemática: o desenvolvimento da (i)mobilidade urbana e a produção do espaço. Para isto, revisitamos a literatura acerca da evolução urbana do Rio de Janeiro (Abreu) paralelamente ao desenvolvimento do transporte. Utilizando como ponto de chegada empírico os projetos de mobilidade urbana defendidos pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, no contexto de preparação da cidade para a copa de 2014 e os Jogos olímpicos de 2016. A hipótese teórica que perseguimos, é de que a crise de mobilidade abre espaço, no plano das representações, a projetos outros, mas que retornam a afirmar mais do mesmo: a produção do espaço como (re)produção das relações de produção (Lefebvre, 1973). Neste caso, esta hipótese aponta para o contrário do dito no discurso: tais estruturas reforçam a dispersão na cidade e, neste sentido, reforçam o uso do automóvel particular.

Palavras chaves: Mobilidade urbana. Produção do espaço. Transportes. Rio de Janeiro.

Abstract

LOPES, Gustavo do Nascimento Lopes. **Transport, mobility and space: a study on the so-called criticism and self-reaffirmation of mobility in urban space**. 2015. 159f .Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2015.

The contemporary city goes through a series of crises, among which, the mobility. In the midst of the discourse of "sustainability", emerges a speak in favor of a change in our paradigm of urban (i)mobility. In the rush to prepare the city for the "spectacle" of the Olympics, the city designs exclusive bus lanes, and this exclusivity paints of green (for the ecological argument) and adds more endorphin (the sport patriotism) to the exclusion of many poor residents from their houses. After all, the city, like the blood in the veins of the athletes, must flow! And fast! The story of the adequacy of our cities to the motor vehicle, melts and blends with the Brazilian urbanization and the process of conservative modernization. Alongside this process, was developed in the cities the rise of public transport by bus, since this transport was not for the "elect" in this society. This same process engendered a byproduct: the "bus oligopoly". Our intention was to reveal the problem: the development of urban (i)mobility and the production of space. For this, we revisit the literature on the urban development of Rio de Janeiro (Abreu) in parallel with the development of transportation. Using as an empirical point of arrival the urban mobility projects defended by the City Hall of Rio de Janeiro, the city's preparation context for the 2014 World Cup and the Olympic Games in 2016. The theoretical hypothesis we pursue is that the mobility crisis makes room, in terms of representations, to other projects, that return to claim more of the same: the production of space as (re) production of production relations (Lefebvre, 1973). In this case, this hypothesis points to the opposite of said in the speech: such structures reinforce the dispersion in the city and in this sense, reinforce the private car use.

Keywords: Urban mobility. Production of space. Transport. Rio de Janeiro.

Sumário

1- Introdução.....	11
2- Transformação do urbano pelo automóvel e o desenvolvimento do capitalismo periférico.....	16
3- Gênese e evolução dos transportes coletivos no Rio de Janeiro.....	35
3.1 A Revolução dos transportes na cidade do Rio de Janeiro.....	36
3.1.1 As companhias de carris.....	38
3.1.1.1 A companhia do Jardim botânico.....	41
3.1.1.2 A Companhia de São Cristóvão.....	43
3.1.1.3 A companhia Vila Isabel	44
3.1.1.4 Companhia de Carris Urbanos.....	45
3.1.2 The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company.....	46
3.1.3 A Formação das Companhias de Trens.	50
3.1.3.1 Estrada de Ferro Central do Brasil.....	52
3.1.3.2 Leopoldina Railway.....	53
3.1.4 Notas sobre o transporte aquaviário.....	55
3.2. Os primórdios das Empresas de Ônibus.....	57
3.3 A ascensão do ônibus a principal meio de transporte na cidade.	72
3.4 O metropolitano dos trópicos.....	78
3.5 O cenário da mobilidade na virada do século.....	83
4. A “modernização” do arcaico, o processo de licitação do sistema público coletivo por ônibus.....	91

4.1 A modernização da “máfia” dos transportes.....	91
4.2 O BRT e a lógica da “troncalização” enunciado no edital de licitação de 2010.....	98
4.3 Questionamentos do processo licitatório pelo TCM.....	105
4.4 Um panorama do oligopólio das empresas de ônibus do Rio de Janeiro.....	111
V- Metal, sangue, suor e endorfina: a circulação para os megaeventos, ou muitos quilômetros sem barreiras.....	115
5.1 A mobilidade olímpica.....	115
5.1.1 Transoeste	120
5.1.2 Transcarioca.....	122
5.1.3 Transolímpica.....	127
5.1.4 Transbrasil.....	132
5.2. Uma visão de síntese dos corredores BRT’s	133
VI- Considerações Finais.....	137
Referências.....	142
Anexo A.. -.....	150
Anexo B	155

Introdução

O urbano contemporâneo passa por uma série de crises, dentre as quais a de mobilidade. No bojo do discurso da “sustentabilidade”, emergem falas em prol de uma mudança do nosso paradigma de (i)mobilidade urbana. Atores que historicamente promoveram a auto(i)mobilidade, hoje posam, timidamente é verdade, como defensores de uma mobilidade verde (bicicletas) e/ou coletiva (prioridade para o transporte público). Ao mesmo tempo em que a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro se engaja na campanha global “do dia mundial sem carro”, a indústria automobilística comemora recordes na venda de veículos. Em plena crise mundial, nosso país alcança a posição do quarto mercado de automóveis do mundo¹. No afã de preparar a cidade para o “espetáculo” das olimpíadas, a prefeitura projeta corredores exclusivos de ônibus, e esta exclusividade pinta de verde (pelo argumento ecológico) e coloca mais endorfina (pelo patriotismo esportista) no processo de exclusão de vários moradores pobres de suas casas. Afinal, a cidade, tal qual o sangue nas veias dos esportistas, precisa circular! E rápido!

A história da adequação de nossas cidades ao veículo automotor, se funde e se confunde com a urbanização brasileira e o processo de modernização conservadora que, nas cidades, elencou uma base de sustentação deste projeto nas “classes médias”. Com “a construção da cidade da classe média” (Vasconcellos, 2001), privilegiou-se o veículo individual como materialização de modo de vida atrelado à modernização. A colonização da vida cotidiana seguia o curso do desenvolvimento da indústria nacional, essa impulsionada por capitais internacionais. Ao mesmo tempo, existia uma certa simbiose entre este estilo de vida das classes médias e o modo e pensamento da tecnocracia estatal. Ou seja, esta adaptação não se deu unicamente para atender os interesses do capital industrial, ela surgiu como uma necessidade para aqueles que a operacionalizavam. Paralelamente a esse processo, se desenvolveu nas cidades a ascensão do transporte coletivo por ônibus, uma vez que este

¹ <http://www.monitormercantil.com.br/mostranoticia.php?id=90766>

transporte não era para os “eleitos” nesta sociedade, poderia ser também com a “tecnologia” aparentemente menos interessante.

Iremos revisitar abaixo, algumas das reflexões que tivemos, com o intuito de revelar a problemática que queremos seguir: o desenvolvimento da (i)mobilidade urbana e a produção do espaço. No entanto, desta vez, o ponto de chegada empírico são os projetos de mobilidade urbana defendidos pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, no contexto de preparação da cidade para a copa de 2014 e os Jogos olímpicos de 2016. A hipótese teórica que pretendemos perseguir, é de que a crise de mobilidade abre espaço, no plano das representações, a projetos outros, mas que retornam a afirmar mais do mesmo, a produção espaço como (re)produção das relações de produção (Lefebvre, 1973). Neste caso, esta hipótese aponta para o contrário do dito no discurso, tais estruturas reforçam a dispersão na cidade e, neste sentido, reforçaram o uso do automóvel particular. Não que seja o objetivo em si destes projetos a promoção do automóvel, mas que esse objeto está inserido no “cardápio” do consumo dirigido das classes sociais que irão consumir o habitat construído nas proximidades destas estruturas. Bem como, por incrível que pareça, não chegam a incomodar os interesses daqueles que administram a parca mobilidade da maioria da população.

O resultado desta adaptação, em conjunto com a “implosão/explosão do urbano” (Lefebvre:1999), é uma cidade na qual não apenas as classes médias se deslocam mais rápido que as demais, mas também efetuam um conjunto maior de deslocamentos, enquanto os setores menos abastados de nossa sociedade ficam mais restritos ao deslocamento casa-trabalho (Vasconcellos, 2001). É como se o “direito à cidade” ficasse restrito a uma camada social. Claro que com muitas aspas, pois este direito é atrelado a um cotidiano programado, principalmente nas esferas de consumo que não se confundem necessariamente ao uso e gozo da cidade (Lefebvre). Além disto, esta opção de mobilidade tem levado a uma imobilidade generalizada e a um consumo absurdo de espaços para o automóvel (Whitelegg, 1993).

Tais contradições e principalmente sua expressão mais fenomênica, mais visível, o “engarramento”, tem levado agentes públicos a, pelo menos no discurso, se colocarem contra o atual modelo de (i)mobilidade. O atual discurso da “sustentabilidade” também se soma a esse debate. No plano do planejamento urbano, tem sido comum a adoção de projetos neste sentido. O fechamento de ruas em Nova York, a adoção de sistemas de bicicletas de aluguel em diversas cidades europeias, e agora também no Brasil, tem colocado na “moda

urbanística” a preocupação com uma “fluidez sustentável”. No caso dos ônibus, outrora símbolos de desperdício de fumaça, hoje desfilam com “selo verde”.

Parte de nossas preocupações com a questão remontam à nossa dissertação de mestrado, “Embaralhando as pernas: diferentes visões sobre a bicicleta como forma de mobilidade urbana” (Lopes, 2010), defendida no programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio, sustentamos a tese de que a (i) mobilidade urbana centrada no automóvel se desenvolve com a produção e reprodução do espaço. Para tal nos ancoramos numa diversa literatura, mas com um grande destaque a Henri Lefebvre (1994). Tal processo, para sermos coerentes com Lefebvre, se desenvolve de forma integrada nos planos do percebido, concebido e do vivido, nas práticas espaciais, nos espaços de representação e nas representações do espaço. Estes por sua vez físicos, sociais e mentais.

Na ocasião da dissertação, chegamos àquele objeto de estudo em função do contato com indivíduos que faziam do uso da bicicleta uma forma de manifestação política. Chamou-nos a atenção, elementos daquele discurso que tinham raízes em movimentos contra-culturais dos anos 60. Estes grupos apresentavam uma crítica ao automóvel que, naquele momento, nos parecia descolada da de sua realidade. Afinal de contas eram, em sua maioria (com exceções), indivíduos de classe média. Como vimos na ocasião, e lembraremos mais abaixo neste trabalho, como em Vasconcellos (2001), mas também em certo sentido em Lefebvre (1991), a cidade do automóvel é a cidade da classe média. A resposta a este incomodo só nos apareceu mais claramente no momento da defesa. A professora Amélia Damiani, na época na banca examinadora, hoje orientadora, comentou que, na opinião dela, inverteria a ordem de dois capítulos: o segundo, que abordava a política cicloviária e o terceiro que versava sobre as visões dos “cicloativistas”². Estaria aí uma chave de interpretação, a incorporação de determinadas ideias do movimento social à administração estatista.

Neste sentido nos pareceu bastante interessante, por exemplo, a utilização de um pensador como Ivan Illich (1973). De profundo crítico social dos anos 70, como veremos no primeiro capítulo, a referência dos planejadores de transporte, pelo menos a partir dos anos

² Para parte destes indivíduos este termo não é adequado, estamos o utilizando para uma mensagem mais direta. Para esta questão ver Lopes (2010).

90, nos países do capitalismo central³. O debate do planejamento passa a incorporar a crítica do automóvel, de seu modo é claro, filtrada como não deixaria de ser.

A partir daí, iniciamos a formulação do que seria a questão central de nossa tese: o desenvolvimento da automobilidade e sua “pseudo-crítica contemporânea”. Para tanto, colocaremos “A Produção do Espaço” (Lefebvre, 1994, 1999, 2001, 1991) em diálogo com uma ampla gama de autores como Damiani (2008), Thrift (2007), Debord (1959, 2002), Illich (2005), Gorz (2005), Harvey (2004 e 2006), Soja (1996) e Vasconcellos (2001). Esperamos demonstrar como a (i)mobilidade urbana se desenvolve junto com a produção do espaço, não sem contradições e sem outras possibilidades de interpretações. Além dos autores e obras já citadas nesta introdução, recorreremos, na ocasião, a Lefebvre (1983), Castoriadis (1991) e Bourdieu (2007) para discutir as possíveis representações desse processo. Este debate será revisitado no primeiro capítulo de nosso atual trabalho.

Tivemos muita dificuldade inicialmente, de desdobrar esta questão, até que, na ocasião junho de 2013⁴, as gigantescas manifestações nos levaram a pensar na incorporação de parte da problemática do Movimento Passe Livre⁵ em nossas preocupações. Por outro caminho, a professora Odette Seabra, durante o exame de qualificação, também nos recomendou em pensar na história do desenvolvimento do transporte. Diante disto, nos colocamos a tarefa de visitar a bibliografia da história da Evolução Urbana do Rio de Janeiro, fundamentalmente em um de seus maiores expoentes, o professor Maurício Abreu (1997), mas também com ajuda de outros autores, junto com a bibliografia da história do transporte na cidade do Rio de Janeiro. Tal conteúdo será abordado no nosso segundo capítulo. O intuito inicial, foi localizar como se deu o desenvolvimento da automobilidade na cidade do Rio de Janeiro, especificamente. No entanto, neste momento, encontramos um subproduto da automobilidade:

³ A título de exemplo, ver o trabalho, também de grande referência no campo, do geógrafo britânico Jonn Whitelegg: *Time Pollution* (1993).

⁴ ver: *Cidade Rebeldes* (2013), se é possível ser visto e não apenas vivido.

⁵ Já acompanhávamos o MPL a distância, pois se tratava de um movimento social que abordava a mobilidade, mas até então não pensávamos em fazer a pauta deles tencionar a nossa problemática. Este momento nos forçou a levar algumas das questões levantadas por eles em consideração (em especial no terceiro capítulo), mas desde já deixamos claro que não nos propomos a estudar o movimento, aliás, pouco comentamos acerca das mobilizações. Apenas consideramos justo pontuar na introdução que aquele “momento” nos auxiliou a tomar determinadas escolhas.

o setor empresarial do ônibus. Sua gênese e afirmação, que antecedem a generalização do automóvel na cidade, serão trabalhados na segunda parte do segundo capítulo.

As particularidades deste setor do empresariado urbano nos convenceram a abrir mais um capítulo na tese, antes de passarmos à análise dos “planos olímpicos” da atual PMRJ. No terceiro capítulo, a “modernização” do arcaico, analisaremos o processo de licitação do sistema público coletivo por ônibus. Acreditamos que, com esta análise, podemos compreender um pouco melhor sua influência nos destinos da mobilidade cotidiana da metrópole carioca. Aqui estabelecemos um ponto de contato entre as nossas preocupações e um fragmento das mobilizações de junho de 2013⁶.

Na sequência, abordamos no nosso quarto capítulo “Metal, sangue, suor e endorfina: a circulação para os megaeventos ou muitos quilômetros sem barreiras”, os projetos em curso de construção dos corredores de Bus Rapid Transit, a “novidade” tecnológica apontada pela prefeitura do Rio de Janeiro. Novidade no nome, a mesma história se repete do “bota-abaixo” de Pereira Passos, passando pelas construções viárias de Carlos Lacerda, os pobres abrem passagem para o “progresso”. No final, tecemos nossas últimas considerações neste trabalho.

⁶ O conteúdo de um fragmento deste capítulo, a crítica “a troncalização” foi parcialmente debatido no grupo de estudo do MPL-Rio.

I -Transformação do urbano pelo automóvel e o desenvolvimento do capitalismo periférico.

O debate acerca da mobilidade e acessibilidade, para nós está articulado ao “direito à cidade”, entendido não apenas como direito a ir e vir do trabalho, mas se apropriar da cidade em seu sentido pleno. Nos termos de Lefebvre, o direito à festa e ao gozo. Neste sentido o debate acerca da mobilidade nos interessa pelo caráter de justiça social. Urge “passar da circulação como suplemento do trabalho à circulação como prazer” (Debord: 1959). Analisar o discurso do Estado, neste caso, principalmente da prefeitura do Rio de Janeiro, pode indicar caminhos que contribuam para a construção do direito à cidade ou, pelo menos, na desconstrução de um consenso pintado de verde e em êxtase com o esporte.

Consideramos necessário elaborar uma análise crítica de tal conteúdo, através da leitura dos projetos entoados pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, com destaque para os corredores exclusivos de ônibus (alcunhados de BRT, Bus Rapid Transit), ainda mais em um período em que um certo “patriotismo olímpico” e elevação de uma certa “autoestima carioca”, levam à criação de falsos consensos sobre os rumos da cidade⁷. Antes disto, vamos iniciar um percurso teórico por autores que influenciarão nossa caminhada por esta história.

O processo de produção da realidade urbana, no qual o debate da (i) mobilidade está inserido, tem seu desenvolvimento analisado por Lefebvre em diversas obras (1991, 1994, 1999, 2001, 2008), mas decidimos iniciar nossa análise pela “produção do espaço” (1994), que não é uma produção *strictu sensu*, pois engloba não só a produção, mas também a reprodução das relações sociais. Esta produção envolve três níveis do real: o percebido, o

⁷ Neste momento cabe um aparte, desde junho de 2013, o falso consenso pautado pela grande mídia em parceria com o governo do Estado e a prefeitura do Rio de Janeiro ruiu. Diversos movimentos sociais que questionavam a cidade-empresa ganharam mais visibilidade. O cartel das empresas de ônibus, importante seguimento da burguesia carioca será um dos mais questionados neste processo. Existem atores sociais que afirmam que a opção técnica pelo BRT seria uma forma de manter o controle deste cartel sobre o transporte. Abordaremos esta questão no nosso terceiro capítulo.

concebido e o vivido, estes por sua vez, articulados às práticas espaciais, às representações do espaço e aos espaços de representação.

Nas palavras de Lefebvre (1994, p. 33):

Prática espacial – que engloba a produção e a reprodução, e as localizações particulares e os conjuntos espaciais característicos de cada formação social. Prática espacial assegura continuidade e algum grau de coesão. Em termos de espaço social, e de cada membro de um dado relacionamento da sociedade com aquele espaço, esta coesão implica num nível garantido de competência e um nível específico de performance.

Representações do espaço, que são amarradas às relações de produção e à ‘ordem’ que essas relações impõem, e portanto ao conhecimento, signos, aos códigos, e para as relações ‘frontais’.

Espaços de representação, incorporando complexos simbolismos, algumas vezes codificados, outras não, ligados ao lado clandestino ou subterrâneo da vida social, como também para a arte (que pode eventualmente ser definida menos como um código do espaço do que um código dos espaços de representação).

As práticas espaciais são as práticas sociais projetadas no espaço, no espaço social (que para Lefebvre é ao mesmo tempo espaço físico, social e mental). As representações do espaço são o espaço concebido, o espaço dos tecnocratas, da razão instrumental, razão esta que se vê isenta de ideologia, mas é a fiel encarnação desta. No entanto, a representação do espaço pode até ser hegemônica, mas não é total. Outras interpretações, outros códigos do espaço, persistem nos poros do modo de produção capitalista, principalmente nos espaços de representação. Estes últimos, como lugares de uma outra apropriação simbólica, de um código que não o hegemônico.

A partir desta tríade, Lefebvre (1994) mostra um grande conflito entre apropriação e dominação, entre o valor de uso e valor de troca, mostrando que, ao mesmo tempo em que o espaço abstrato se impõe (espaço do mundo da mercadoria, do trabalho abstrato), resquícios do espaço absoluto podem perdurar.

Lefebvre dá preferência à análise em tríades, evitando a simples confrontação de termos opostos, chega a identificar na fórmula trinitária de Marx (Capital-Terra-Trabalho)⁸ um avanço de seu pensamento. A conceituação de espaço também evolui em uma tríade: espaço absoluto, abstrato e diferencial. Todos estes mentais, sociais e materiais ao mesmo tempo, com diferentes intensidades. Apesar das concatenações entre eles seguirem um curso histórico, ou seja, o espaço absoluto, um espaço antigo, o espaço abstrato, do presente, o

⁸Ver “The production of space” (1994), p. 324 e seguintes.

diferencial um projeto revolucionário do futuro, eles coexistem em várias épocas. Isto é possível devido ao fato da teoria lefebvriana tanto trabalhar com presente (realidade atual), como com passado (herança inscrita no espaço) e com futuro (o possível, o projeto). Sua visão também está aberta a múltiplas temporalidades, coexistindo em um mesmo período⁹.

Assim como o espaço abstrato também não nasce no século XVII e XVIII, ele é percebido por Lefebvre já na constituição do espaço romano, todavia sem o vigor da idade moderna. Apesar de identificar suas raízes na época romana, será com a aparição do trabalho abstrato, como fim em “si mesmo”, inerente a lógica do valor (Marx), que o espaço abstrato se afirma. No entender de Lefebvre:

Hoje é fácil para nós compreendermos, desde que estas noções tenham penetrado na ‘cultura’, que o valor de troca, a mercadoria, o dinheiro e o capital são **abstrações concretas** [grifo nosso], formas existindo socialmente (como a linguagem, sobre a qual tanto se discorreu – e como o espaço), mas que necessitam de um conteúdo no sentido de existir socialmente. (...)

O espaço abstrato não se capta abstratamente senão por um pensamento que é preparado para separar a lógica e a dialética, para reduzir as contradições à uma falsa coerência, para confundir os resíduos desta redução (por exemplo, a lógica e a prática social). Visto como um instrumento – e não apenas uma aparência social – o espaço abstrato é antes de tudo o locus da natureza, a ferramenta que deseja dominá-la e que, portanto, prevê a sua destruição (...). Este mesmo espaço corresponde à ampliação desta prática (social) que engendra redes cada vez mais vastas e densas na superfície da terra, abaixo e acima desta superfície. Isto corresponde, também, ao trabalho abstrato - a designação de Marx de trabalho em geral - o trabalho social médio que produz valor de troca em geral – e engloba a forma geral da mercadoria; o trabalho abstrato não é uma abstração mental, nem é uma abstração científica no sentido da epistemologia (os conceitos separados da prática que podem ser inventariados e incorporados como saber absoluto); ele tem uma existência social, como valor de troca e a forma valor, eles próprios. Se alguém tentar enumerar as “propriedades” desse espaço abstrato, precisará primeiramente considerá-lo como meio de troca (com suas implicações: a intercambialidade) tendendo a absorver o uso. Isto não exclui o uso político; o espaço da dominação estatal, da violência (militar) é também aquele aonde as estratégias entram em vigor. Mas sua racionalidade (limitada) tem alguma coisa de comum com a racionalidade de uma fábrica – embora alguém não possa ir tão longe para assumir nenhum paralelismo preciso entre divisão técnica e social do trabalho. É neste espaço que o mundo da mercadoria é formado, com todas as suas implicações: acumulação e crescimento, cálculo, previsão, programação. Que é para dizer que este espaço abstrato é o espaço aonde a tendência a homogenização exercita sua pressão e sua repressão com seus meios a disposição: o vazio semântico abolindo as significações anteriores (o que não pode impedir a complexificação do mundial, a multiplicidade das mensagens, dos códigos e operações). Tanto a vasta metaforização que se opera através da história, e a metonimização que se opera através do processo cumulativo, deportam o corpo para fora dele próprio numa forma paradoxal da alienação, conduzem igualmente a esse mesmo espaço abstrato. Este imenso processo começa da verdade

⁹ A esse respeito é interessante a interpretação de Martins (1996) em: “As temporalidades da história na dialética de Lefebvre”.

física (a presença do corpo) e impõe primazia da palavra escrita, dos 'planos', do terreno visual, e uma tendência ao achatamento deste mesmo terreno. O espaço abstrato simultaneamente engloba o intelecto analítico hipertrofiado; o Estado e a razão de Estado burocrático, o saber 'puro', o discurso do poder. Implicando uma 'lógica' que o dissimula mascarando suas contradições, este espaço, o da burocracia, incorpora nele uma bem sucedida integração do espetáculo e da violência (em oposição ao 'puro' espetáculo). Por último, nos encontramos neste espaço abstrato tão compreendido que é difícil distinguir do espaço postulado pelos filósofos, de Descartes a Hegel, na sua fusão do inteligível (a 'res extensa') com o político – sua fusão, é para dizer, do conhecimento com o poder. O resultado tem sido uma autoritária e brutal prática espacial, tanto a de Haussmann ou depois, com versões codificadas pelo Bauhaus ou Le Corbusier, o que é envolvido em todos estes casos é a efetiva aplicação do espírito analítico na e pela dispersão, separação, segregação. (Lefebvre, 1994, p.306-308)

Nesta citação acima, Lefebvre demonstra como o espaço abstrato não é apenas abstraído por pensamento, ele engendra uma prática concreta que num certo sentido parece empurrar o mundo para sua representação do espaço, que é abstrata e tende ao homogêneo, mas como ele também é concreto, se debate com contradições que o impedem de ser plenamente homogêneo. A prioridade historicamente dada ao automóvel parece estar alinhada com essa análise. As cidades serão rasgadas por infraestruturas para o automóvel (que estão entre “as redes cada vez mais vastas e densas”) que ampliam as distâncias aumentando a dispersão, a separação e a segregação. Estas mesmas redes estão por sua vez diretamente vinculadas ao espaço abstrato do mundo da mercadoria, uma vez que não só são construídas para circulação geral de mercadorias, como impulsionam diversos setores (indústria automobilística, transportes, petrolífera, da construção civil etc.). À medida que tais redes são construídas, e vão se tornando saturadas, esta forma de espaço e sua racionalidade correlata ampliam ainda mais a necessidade da construção de novas redes.

Acerca deste temário é bastante interessante observarmos as considerações de Pierre George, presentes na obra Geografia Urbana, de 1961, levantadas por Damiani (2008)¹⁰, acerca da transformação do urbano:

Perdido em um universo de concreto, labirinto de vias organizadas que se ligam a anéis rodoviários sobrecarregados de automóveis, ele [o habitante dos grandes aglomerados] não se sente mais um *habitante*, no sentido de que ele perdeu a idéia de que poderia participar da posse de sua cidade, ser, de uma maneira ou de outra, responsável pela sua administração e manutenção. Ao contrário, sente-se, às vezes,

¹⁰ Em sua tese de livre docência, Amélia Damiani revisita a obra de Pierre George e identifica nela vários elementos que fazem a autora afirmar que “o trabalho de Pierre George é o deste anunciador de uma geografia crítica” (p.172), embora passível de uma série de críticas apontava importantes considerações para aquele momento. Espaço e Geografia: Observações de Método - Elementos da obra de Henri Lefebvre e a Geografia - Ensaio sobre Geografia Urbana a partir da Metrópole de São Paulo, USP: 2008.

agredido pelo meio e toma mesmo uma atitude hostil para com ele. Duas conseqüências: a evasão periódica e o desinteresse total com relação a um quadro imposto que ele não hesita, às vezes, em profanar com depredações gratuitas.

É esse sistema de relações que tentamos analisar e corrigir através da aplicação da noção de *ambiente*. Ela abrange o conjunto das formas de contato dos homens com o meio da vida cotidiana, 'ambiente' de moradia, isto é, as percepções de contato social e de contato com o meio inerte, equipamento de serviços, espaços para passeios e para lazer - de uma maneira mais geral os diversos 'danos e poluições' da vida urbana, barulho, emissão de gases e de fumaça, a impureza das águas correntes. No sentido amplo do termo, o ambiente engloba, também, todas as coações originárias das formas de organização ou de improvisação da vida material, condições de trabalho, de circulação e de transporte, as servidões que procedem das formas de se recorrer aos equipamentos diversos" (GEORGE, Pierre APUD; DAMIANI, 2008 p.183 [intervenção no texto da autora]).

A autora, que nos chamou a atenção para esta passagem acima, sintetizou muito bem tal conteúdo através do subtítulo do capítulo de sua obra, em que faz análise da geografia urbana: "*Metamorfoses de Concepções da Geografia Urbana - Quando a conceituação se vê redefinida pela voracidade da realidade prática: o processo de urbanização*" (Damiani, 2008, p. 156- 204).

Damiani (2008, p. 210) também aponta o desenvolvimento da categoria produção do espaço e uma interpretação do espaço abstrato que nos é bastante interessante:

Entendemos a categoria como a apreensão pelo pensamento da noção abstrata na sua relação com os conteúdos concretos e num mesmo movimento, como processo real e pensado, comportando a relação de correspondência entre teoria e prática. Estamos falando, então, de uma idéia de totalidade da categoria de espaço enquanto produção do espaço. A categoria de produção do espaço desloca a concepção teórico-abstrata de espaço da ciência espacial. Põe o espaço como 'uma realidade vivente, dotada de poderes nefastos e benéficos, algo, em suma, concreto e qualitativo, não uma simples extensão mensurável.'¹¹. Nesse sentido, é possível recuperar a idéia de espaço abstrato, no interior da produção do espaço, e não como paradigma teórico-abstrato ideal. Ele absorve a historicidade da formação econômico-social capitalista. Esse espaço abstrato, historicamente determinado, se define, portanto, negativamente. Há relação entre alienação social e produção do espaço abstrato. Como mediação concreta para formação e reprodução das abstrações concretas da sociedade moderna - a mercadoria, o dinheiro, o capital, o trabalho abstrato, o Estado, a técnica, o ambiente; em síntese, o valor de troca -, o espaço, enquanto produção do espaço, ganha a mobilidade dessa economia moderna, mercantilizando-se também, e chega a ter uma mobilidade mais voraz que a do território estatista, que está entre seus instrumentos de apoio.(...) Ele mesmo, o espaço, portanto, vai se pondo como abstração concreta. No interior da produção do espaço, negativamente, e consumindo a vivência, coloca-se a história idealista da teoria do espaço como ideologia tecnocrática eficaz.

¹¹ NAVARRO, Ginés. El cuerpo y la mirada – desvelando a Bataille, 2002, p. 42-43, citando Octavio Paz em *O surrealismo*(.APUD Damiani, 2008p.210)

Consideramos o conceito de espaço abstrato retratado acima, claro em sua relação, em termos lefebvrianos, com outras dimensões do espaço social através da produção do espaço, próximo à nossa interpretação apresentada acima. Esta será utilizada ao estabelecermos mais contato com nosso objeto: a (i)mobilidade urbana da sociedade do automóvel e seu pretense apaziguamento por parte do Estado, através de sistemas de transporte urbano.

Um autor que, apesar de mais jovem, podemos considerar como contemporâneo de Lefebvre, foi Guy Debord¹². Debord e os Situacionistas¹³ dedicavam uma atenção especial à crítica do urbanismo. Em seu clássico *A sociedade do espetáculo* (2002, p. 115), dedicou um capítulo à crítica ao planejamento do espaço, e mais precisamente na tese 174:

O momento presente já é o da auto-destruição do meio urbano, O transbordamento das cidades para um meio rural cheio de “massas informes de resíduos urbanos” (Lewis Mumford) é diretamente regido pelos imperativos do consumo. A ditadura do automóvel, produto piloto a primeira fase da abundância mercantil, se enraizou no terreno com a dominação da auto-estrada, que desloca os centros antigos e comanda uma dispersão sempre mais pronunciada. Ao mesmo tempo, os momentos de reorganização inacabada do tecido urbano se polarizam passageiramente em torno das “fábricas de distribuição” que são os hipermercados construídos em áreas afastadas, sustentados por um estacionamento; e mesmo estes templos de consumo precipitado também são empurrados pelo movimento centrífugo, que os repele à medida que se tornam centros secundários sobrecarregados, por que provocam uma recomposição parcial da aglomeração. Mas a organização técnica do consumo está no primeiro plano da dissolução geral que levou a cidade a *se consumir a si mesma* [grifos do autor]

A crítica de Debord é muito próxima às teses de Lefebvre acerca da explosão do urbano (1999 [70]) e ao ataque às centralidades (2008 [1972]). É interessante a expressão ditadura do automóvel, para enfatizar o papel deste objeto técnico na dispersão/implosão do urbano.

Em um texto publicado na revista da Internacional Situacionista (IS), em dezembro de 1959, “Posições situacionistas sobre a circulação”, Debord sintetizava a crítica situacionista ao automóvel:

¹² Acerca da relação entre Lefebvre com Debord e os situacionistas ver: **Henri Lefebvre e a Internacional Situacionista**, Entrevista conduzida e traduzida para o inglês em 1983 por Kristen Ross. E traduzida para o português por Claudio Duarte. Disponível em: http://www.geocities.com/jneves_2000/henri_lefebvre.htm. Tal relação também é analisada por Jappe: (1997, p. 99-109).

¹³ Ver: BADERNA, Coletivo. *Situacionista; teoria e prática da revolução* (2002).

1-O defeito de todos os urbanistas consiste em considerarem o automóvel individual (e os seus subprodutos, do tipo *scooter*) essencialmente como um meio de transporte. Nisto reside a principal materialização duma concepção da felicidade que o capitalismo desenvolvido tende a disseminar em toda a sociedade. O automóvel como bem soberano duma vida alienada, e inseparavelmente como produto essencial do mercado capitalista, está no centro da mesma propaganda global: diz-se este ano, correntemente, que a prosperidade económica norte-americana dependerá em breve do êxito do lema: «Dois carros por família».

2-O tempo de transporte, como muito bem viu Le Corbusier, é um sobretrabalho que reduz na mesma proporção a jornada de vida pretensamente livre.

3-Temos de passar da circulação como suplemento do trabalho à circulação como prazer.

4-Querer refazer a arquitectura em função da existência actual, maciça e parasitária, dos carros individuais, é deslocar os problemas com um grave irrealismo. É preciso refazer a arquitectura em função de todo o movimento da sociedade, criticando todos os valores passageiros, ligados a formas de relações sociais condenadas (a família, em primeiro lugar).

5-Mesmo que possa admitir-se provisoriamente, num período de transição a divisão absoluta entre zonas de trabalho e zonas de habitação, é pelo menos precise prever uma terceira esfera: a da própria vida (a esfera da liberdade, dos ócios - a verdade da vida). Sabemos que o urbanismo unitário não tem fronteiras; que pretende constituir uma unidade total do meio ambiente humano onde as separações, do tipo trabalho/ócios, colectivos/vida privada, serão finalmente dissolvidas. Mas antes disso, a acção mínima do urbanismo unitário há-de ser o terreno de jogos alargado a todas as construções desejáveis. Este terreno terá o grau de complexidade duma cidade antiga.

6-Não se trata de combater o automóvel como um mal. É a sua extrema concentração nas cidades que acaba por negar o seu papel. O urbanismo não deverá certamente ignorar o automóvel, mas deverá ainda menos aceitá-lo como tema central, impondo-se-lhe que aposte no seu deperimento. Seja como for, pode prever-se a sua proibição no interior de certos conjuntos novos, tal como em certas cidades antigas.

7-Os que julgam que o automóvel é eterno, não pensam, nem sequer dum ponto de vista estritamente técnico, nas outras formas de transporte futuras. Por exemplo, certos modelos de helicópteros individuais, actualmente experimentados pelo exército dos Estados Unidos, estarão provavelmente difundidos entre o público daqui a menos de vinte anos.

8-A ruptura da dialéctica do meio ambiente humano em favor dos automóveis (projecta-se a abertura de auto-estradas em Paris, levando isso à destruição de milhares de alojamentos, ao mesmo tempo que a crise da habitação se agrava sem cessar) esconde a sua irracionalidade por trás das explicações pseudopráticas. Mas a sua verdadeira necessidade prática corresponde a um estado social preciso. Os que julgam que os dados do problema são permanentes, na realidade querem acreditar na permanência da sociedade actual.

9-Os urbanistas revolucionários não hão-de preocupar-se apenas com a circulação das coisas e dos homens coagulados num mundo de coisas. Tentarão desfazer estas

cadeias topológicas, experimentando terrenos para a circulação dos homens com base na vida autêntica.¹⁴

Embora nestas teses existam profecias questionáveis, como o “helicóptero individual” utilizado em larga escala, nos parecem bastante interessantes. Eles, já no final dos anos de 1950, elaboravam uma crítica contundente de como o automóvel assassina a cidade e limita as possibilidades da “vida autêntica” (Vaneigem, 2002). Ao mesmo tempo reconhecem, como Schor (1999), que o automóvel em si não é o problema e sim como ele se desenvolve nesta sociedade, que para Debord é “espetacular” (2002).

Encontramos em Lefebvre (1991) uma crítica mais direta ao automóvel, em obra anterior, intitulada “A vida cotidiana no mundo moderno”, publicada na França em 1968. Nessa época, em que reinavam interpretações sistêmicas, Lefebvre procurava negar a existência de um grande sistema, mas ao mesmo tempo afirmava a existência de subsistemas na vida cotidiana, que representavam grandes entraves à transformação social. O veículo automotor destacava-se nessa análise acerca da vida cotidiana; nas palavras do autor,

O automóvel é o objeto rei, a coisa piloto. Nunca é demais para repetir. Este objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema” a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, em que ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. Algumas especialistas chegam a designar por um termo geral que tem ressonâncias racionais – o urbanismo – as conseqüências do trânsito generalizado, levado ao absoluto. Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O circular substitui o Habitar, e isso na pretensa racionalidade técnica. (Lefebvre, 1991, p.110).

É possível perceber na citação acima a vitalidade da crítica de Lefebvre; não se trata apenas de dizer que a prioridade dada ao transporte automotor interessa aos conglomerados industriais da burguesia. Embora isto também esteja presente na crítica, mas esta forma de deslocamento penetra no seio da vida cotidiana, alterando comportamentos, estilhaçando a cidade enquanto local de encontro. Neste aspecto, é interessante comentar a oposição circular x habitar. Primeiro porque o conceito de habitar em Lefebvre não se confunde com habitação, este último está próximo ao que Lefebvre intitula como habitat (Lefebvre, 2001, p. 16), que se caracteriza pela especialização da função de morar, frequentemente separada e/ou segregada das outras funções da vida urbana. Para Lefebvre (2001), o habitar inclui não somente o

¹⁴ Capturado em 16 de janeiro de 2010 de: <http://guy-debord.blogspot.com/2009/06/posicoes-situacionistas-sobre.html>

morar, mas também o uso de uma vida urbana plena. E se ele opõe neste momento à ideia de circular, não se trata de uma visão negativa em relação à mobilidade urbana, mas sim que esta forma de mobilidade traz, em si, paradoxalmente, uma certa imobilidade pois

No trânsito automobilístico as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar. É o caso surpreendente de simultaneidade sem troca. Ficando cada elemento na sua caixa, cada um bem fechado na sua carapaça. Isto contribui para deteriorar a vida urbana e para criar a 'psicologia', ou melhor, a psicose do motorista. (Lefebvre, 1991, p. 111).

Seguindo nesta mesma linha argumentativa, acerca da crítica das separações, Damiani (2008, p. 192) também nos fala em uma “geografia das separações”:

As cidades concentram as separações recrudescedoras da modernização capitalista e mercantil. Em todas as escalas geográficas, esse distanciamento essencial econômico, social, das próprias práticas sociais se re-produz, reificando diferenças culturais e históricas, de modo que são vividas aos fragmentos, retalhadas, misturadas às exigências da modernização em curso; da mesma forma que a segmentação das práticas cotidianas, separando tempos e espaços da vida social, funcionaliza e esvazia o viver. São séculos de modernização. Sedimentos de uma geografia complexa das separações.

Para Lefebvre (dentre vários, particularmente 1991), é justamente esta deterioração da vida urbana, da troca (aqui não entendida enquanto valor de troca), que mais perturba o autor. Sua preocupação com o veículo automotor vai muito além da “poluição” ou do tempo perdido nos congestionamentos, pois o veículo automotor

tem um sentido (absurdo) de fato e na verdade não é a sociedade que o automóvel conquista e “estrutura”, é o *cotidiano*. O automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu *plano*: para planificá-lo. O cotidiano, em larga proporção hoje em dia, é o ruído dos motores, seu uso “racional”, as exigências da produção e da distribuição de carros etc. (grifos do autor Lefebvre, 1991, p. 111).

Um autor com o qual nos deparamos e que é considerado um dos clássicos da crítica ao automóvel é Ivan Illich, em seu texto *Energia e Equidade* (2005 [1973]). Este texto, escrito sob o impacto da crise do petróleo, da conferência de Estocolmo 1972 e também dos desfechos da guerra do Vietnã, traz uma tese polêmica, de que ultrapassado um determinado limite de uso da energia, via de regra, não é possível estabelecer equidade social. Esta regra geral é esmiuçada pelo autor em relação ao deslocamento de pessoas. A este deslocamento, o autor intitula trânsito, enquanto o uso de máquinas para circulação é denominado de transporte. Daí, Illich elaborará uma crítica à indústria do transporte, que é formatada por especialistas (neste aspecto muito parecido com a crítica de Lefebvre), assim como várias outras dimensões da vida moderna. O pólo oposto deste sistema seria o usuário do transporte,

este seria para Illich alienado de sua capacidade inata de circulação. Ideia também próxima à distinção entre usadores e usuários, presente em Lefebvre¹⁵. Nas palavras do próprio Illich:

Por seu impacto geográfico, definitivamente a indústria de transporte molda uma nova espécie de seres humanos: os usuários. O usuário vive em um mundo alheio ao das pessoas dotadas de autonomia de seus membros. O usuário é consciente da exasperante falta de tempo provocada por ter que recorrer cotidianamente ao trem, ao automóvel, ao metrô e ao elevador, que o transladam diariamente através dos mesmos canais e túneis por um raio de 10 a 25 km.(...) Enquanto o usuário tem que dirigir seu próprio veículo de um lugar, em que preferia não viver, para um emprego que preferiria evitar. O Usuário sabe que é limitado pelos horários do trem e de ônibus nas horas em que sua esposa lhe priva o carro, mas vê os executivos deslocarem-se e viajarem pelo mundo quando e como lhes convier. Paga seu automóvel do seu próprio bolso, em um mundo que os privilégios vão para os diretores das grandes empresas, das universidades, dos sindicatos e dos partidos. Os pobres se amaram a seus carros e os ricos usam o carro de serviço, ou alugam um carro em alguma locadora(2005, p. 47) .

A tese central de Illich é de que, longe de oferecer maior mobilidade geral para o conjunto da população, os sistemas tecnológicos de uso intensivo de energia, acabam por expropriar o tempo da maioria em benefício de uma minoria privilegiada (seja das corporações, de Estado, sindicatos, universidades, tecnocratas a esquerda e a direita¹⁶).

Este autor, que viveu grande parte de sua vida no México e circulou bastante pela América Latina, chega a afirmar que a disseminação do pânico da crise de energia nos países tidos como subdesenvolvidos, serve para acentuar a adoção do pacote tecnológico de desenvolvimento oriundo dos países ricos. Defende que as técnicas de baixa intensidade energética são muito mais interessantes que os pacotes tecnológicos. Illich (2005) não afirma que não se deva adotar novas tecnologias, mas estas devem ser incorporadas de forma a não trazer mais distorções sociais.

Quem percorre o caminho em um veículo está privado de uma variedade e opções: paradas, acessos, contatos. Porém, o mesmo transporte que para maioria cria novas distâncias físicas e sociais, cria ilhas de privilégios ao preço de uma escravidão geral. Enquanto uns poucos viajam em um tapete mágico entre pontos distantes e, por intermédio e sua presença prestigiosa, os tomam não somente excepcionais como também sedutores, os outros, que são a maioria, têm que se deslocar cada vez

¹⁵ Ver nota 1 (p.181) do capítulo “reflexões sobre a política do espaço” da tradução de Espaço e Política (Lefebvre, 2008) elaborada por Sérgio Martins. Ou a nota 5 de “A insurreição do uso”, de Odette Seabra(1996:p. 78).

¹⁶ Lembrando que o texto fora inscrito ainda no período da então chamada guerra fria, ou do ponto de vista de Debord (1997) período em que coexistiam os reinos do “espetacular concentrado” e “espetacular difuso”.

mais rapidamente pelos mesmos trajetos monótonos e devem destinar cada vez mais tempo a estes deslocamentos. (Illich, 2005, p. 44).

Apesar de não estarmos plenamente convencidos de que quanto maior o uso de energia fóssil, per se, ontologicamente, será maior a desigualdade social e a aplicação do tempo social destinado ao deslocamento, consideramos a análise de Illich relevante, principalmente no que tange a percepção, ainda na década de 1970, de que a cultura do automóvel, e não apenas do automóvel, levaria a uma expropriação generalizada do tempo e do espaço social. A ideia de utilização da técnica subordinada aos interesses sociais, controlada pelas maiorias¹⁷, e não a uma lógica tecnicista também é interessante. Sua crítica, embora não dialogue diretamente com Lefebvre, é próxima da crítica Lefebvrina das ciências parcelares. Embora não formule explicitamente uma teoria do espaço social, sua visão sobre a totalidade das relações sociais das sociedades latinas, tem uma proximidade com aquela perspectiva. O lugar social do qual parte a crítica de Illich, é também bem interessante, uma vez que a maioria das críticas ao automóvel partem da realidade do capitalismo central, de uma certa lógica da abundância. No que tange a incorporação das massas pela indústria do transporte o autor pontua que o

próprio pobre do mundo moderno, capaz de acelerar de vez em quando, reforça a ilusão da qual é vítima premeditada, e se faz cúmplice da destruição do quadro social do espaço. Não somente quem usa o avião, mas quem também defende seu uso, coopera para destruir a relação multimilenar que existe entre o ser humano e sua geografia (Illich, 2005, p. 45)

Um autor que seguiu as teses de Illich foi André Gorz (2005), para este o automóvel vende para o conjunto da sociedade o ideário burguês. Um objeto criado para dar a uma classe social o privilégio de se deslocar mais rápido que os demais, é prometido para o conjunto da população. Por definição, nenhum privilégio pode ser socializado sem deixar de ser um privilégio. Ou seja, as massas logo se vêem frustradas, mais atadas ao automóvel, pois

a persistência desse mito pode ser explicada facilmente: a generalização do carro particular golpeou os transportes coletivos, alterou o urbanismo e o habitat e transferiu ao carro certas funções que sua própria difusão tornou necessárias. Será preciso uma revolução ideológica (“cultural”) para quebrar esse círculo vicioso. Obviamente, não se deve esperar isso da classe dominante (de direita ou de esquerda)(Gorz, 2005, p.75).

¹⁷ Não nos ficou muito claro o conceito de classe de Illich, ele evita o termo “proletariado”, apresenta uma crítica ao “socialismo real”, tem uma visão um tanto quando romântica dos “povos” da América Latina. Nitidamente tem um corte à esquerda, mais sem formular uma posição muito clara.

Tal crítica está próxima à crítica da vida cotidiana proposta por Lefebvre. André Gorz continua por esta linha de análise, demonstrando que a introdução do automóvel na sociedade também introduz a dependência de uma série de serviços especializados, o que além de interessar ao desenvolvimento de vários setores industriais, também tem a dimensão de deixar seu usuário dependente desses serviços. Isso acaba por minar outro mito do automóvel, de que o usuário tem “autonomia” para ir onde quiser. Continua argumentando que o automóvel assassina a cidade, tornando-a segregadora, feia, suja e fedorenta. Deste modo, segundo Gorz (2005, p. 79), resta aos usuários do automóvel utilizá-lo para fugir da cidade nos fins de semana. O autor passa a defender um projeto utópico de retorno a comunidades, onde o habitante não queira se distanciar do local onde vive, criando assim federações de bairros, onde o produzir, o morar, o viver estejam articulados ¹⁸. Por último indica caminhos:

...Sobretudo nunca coloque isoladamente o problema do transporte. Conecte sempre como o problema da cidade, da divisão social do trabalho, e a compartimentalização que ela introduz nas diversas dimensões da existência: um lugar para trabalhar, outro para “habitar”, um terceiro para se abastecer, um quarto para aprender, um quinto para se divertir. A maneira como o espaço é arranjado dá continuidade à desintegração das pessoas que começa com a divisão de trabalho na fábrica. Ela corta uma pessoa em rodela, corta seu tempo, sua vida, em fatias, bem separadas de modo a que em cada uma você seja um consumidor passivo, a mercê dos negociantes, de modo que nunca lhe ocorra que o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades e a vida pessoal podem e deveriam ser uma e mesma coisa: a unidade de uma vida, sustentada pelo tecido social da comunidade. (2005, p. 82).

Percebe-se nesta citação uma proximidade com as teses de Lefebvre trabalhadas no *Direito à Cidade* (2001)¹⁹. Assim como Gorz e Illich, Lefebvre (1991) critica a forma segundo a qual o automóvel estrutura relações sociais, cria sua própria dependência objetiva e subjetiva ao mesmo tempo. No caso brasileiro, principalmente as chamadas classes médias que estão mais próximas da realidade analisada por esses três autores, não é difícil encontrar pessoas que simplesmente não concebem sair de casa ou do condomínio fora da “caixa”. Impressiona um dado apontado por Ferreira (2007, p. 224) de que a proporção habitante por

¹⁸ No que tange à circulação, teses muito parecidas com o apêndice “Edilia, ou faça disso o que quiser” do Livro *Espaços de Esperança* de David Harvey (2004).

¹⁹ Embora Gorz não faça a distinção *habitar* x *habitat*, consideramos sua crítica em conteúdo próxima a de Lefebvre (2001).

automóvel no bairro da Barra da Tijuca é de 2.36, semelhante à de Los Angeles (2.39), que é conhecida como uma cidade do automóvel no país mais automobilizado no mundo.

Acerca da modificação do espaço em função do automóvel, no caso brasileiro, é interessante analisarmos a obra de Eduardo Vasconcellos (2001), Transporte urbano, espaço e equidade, na qual o autor demonstra, principalmente com dados empíricos de São Paulo mas com citações que generalizam a crítica para diversos países da “periferia do capitalismo”, que esta transformação é aliada a um projeto claro de desenvolvimento do capitalismo periférico; em suas palavras:

a combinação entre reorganização do espaço e o uso crescente do transporte individual representa a implementação vitoriosa de um claro projeto político e econômico: *a construção da cidade da classe média*, como um novo espaço capaz de acomodar eficientemente seu novo papel econômico dentro da modernização capitalista (Vasconcellos, 2001, p. 174 [grifos do autor])²⁰

Mas esta implantação vitoriosa não é conferida de forma desvinculada da ideologia da modernização; para Vasconcellos (2001, p. 205), a intervenção foi dirigida à classe média, “não como dádiva, mas como necessidade política de legitimação do novo regime, para o qual a classe média era o parceiro preferencial. Como resultado, foi organizada a cidade da classe média, como concretização de um novo estilo de vida afinado com a ideologia da modernização”.

Já a crítica de Lefebvre (1991), continua por níveis mais elevados, pois não se trata apenas de dizer que a opção pelo motor interessa às grandes corporações, que estas por sua vez tencionam a constituição de cidades em torno de seus interesses, embora isto também seja levado em consideração, mas o automóvel também é incorporado à estrutura psíquica do sujeito moderno, pois

a existência prática do Automóvel, enquanto instrumento de circulação e utensílio de transporte, é apenas uma porção da sua existência social. Esse objeto verdadeiramente privilegiado tem uma duplicidade mais forte que os outros: sensível e simbólica, prática e imaginária. A hierarquização é ao mesmo tempo dita e significada, suportada, agravada pelo simbolismo. O carro é símbolo de posição social e de prestígio. Nele tudo é sonho e simbolismo: de conforto, de poder, de prestígio, de velocidade. Ao uso prático se sobrepõe o consumo dos signos. O objeto se torna mágico, entra no sonho. O discurso a seu respeito se alimenta de retórica e envolve o imaginário. É um objeto significante num conjunto significante (com sua

²⁰ Como abordaremos no nosso segundo capítulo tal citação encaixa perfeitamente no caso da cidade do Rio de Janeiro.

linguagem, seus discursos, sua retórica). Signo do consumo e consumo dos signos, signos de felicidade e felicidade pelos signos, tudo se encavalando, se intensificando ou se neutralizando reciprocamente (Lefebvre,1991, p. 112-113).

Esta dimensão, embora não tão explorada quanto em Lefebvre (1991), também é reconhecida por Vasconcellos (2001, p. 189), o autor afirma que no caso do nosso modelo de desenvolvimento nacional, as nossas “classes médias não podem viver sem o automóvel, e ele se transforma em instrumento imprescindível à sua reprodução como classe. Ocorre, na prática, uma simbiose entre as classes médias e o automóvel”.

Em função disso, a cultura do automóvel é tão arraigada em nossa sociedade. Ou pelo menos em uma fração da sociedade que consegue, preferencialmente, ser ouvida. Embora esta seja, por excelência, a “cultura da classe média”, ela resvala para setores mais amplos, não plenamente, é claro, mas mais amplos, através do carro usado e/ou do carro parcelado, e principalmente, através da moto²¹. Talvez esta dimensão também auxilie a explicar a pouca contestação acerca da implantação de um modelo de planejamento das cidades, que privilegie um modal que é utilizado por uma parcela menor da população.

Debatendo a mobilidade e a imobilidade na produção do espaço metropolitano, Alves (2001) analisa como este binômio se desdobra na periferia da metrópole paulistana. Decorrente da implosão/explosão do urbano, tal como pontuado acima, o espraiamento do tecido urbano configura uma paisagem aparentemente contraditória de condomínios fechados e loteamentos precários. Neste cenário, a ação estatal produz mobilidade e imobilidade ao mesmo tempo, de forma que:

Como construção específica para garantir a melhor fluidez de mercadorias, ainda que com recursos de toda sociedade, a via que possibilita essa rápida circulação é, ao mesmo tempo, mais um elemento que potencializa a imobilidade física da população mais carente que utiliza, quando consegue, o transporte coletivo, no caso, os ônibus municipais e intermunicipais. Isto se confirma com as regras de utilização do Rodoanel, que vetam a circulação de transportes coletivos na via, ou seja, formalmente, ela só pode ser utilizada para o fluxo de mercadorias e de

²¹ Um estudo do IPEA (2013), “Indicadores de Mobilidade Urbana da PNAD 2012” aponta dados reveladores: “Mais da metade dos domicílios brasileiros (54%) dispõe de automóveis ou motocicletas (...) Esse dado retrata a mudança do perfil de mobilidade da população brasileira (...) De 2008 para 2012, por exemplo, o percentual de domicílios que possuía automóvel ou motocicleta subiu nove pontos percentuais (45 % em 2008 para 54% de posse em 2012), sendo que a motocicletas tiveram o maior incremento no período ” (p. 3) e mais adiante: “no estrato de renda de até ¼ do salário mínimo per capita, 28 % das famílias possuem carro ou moto, sendo que nessa população há maior ocorrência de posse da motocicleta” (p.5).

veículos de passeio particulares, tanto os que estão de passagem, quanto os moradores dos loteamentos fechados. Além disso, há o custo do pedágio para os que nela trafegam (Alves, 2011, p. 117).

Neste sentido, a autora aponta para o fato de que a produção do espaço produz uma mobilidade para uns e uma imobilidade para outros. Estes últimos, tem sua “imobilidade espacial” articulada a “imobilidade social”. A estas noções a referida autora também articula a “mobilidade descendente espacial”²²

Para Vasconcellos (2001), existe uma proximidade não só entre os interesses de reprodução do capital e da adaptação da cidade ao automóvel na sociedade brasileira, mas também uma proximidade entre os estilos de vida daqueles que planejam o transporte e o trânsito, e aqueles que mais usufruem desse sistema²³.

A possibilidade de exercer influência depende do sistema político e da estrutura do Estado. (...) A conclusão mais importante da análise sociológica e política do transporte é que o Estado, como foco central da formulação de políticas, vai trabalhar para apoiar principalmente as necessidades de reprodução das classes e setores sociais mais poderosos, ou daqueles cuja a reprodução é mais importante para a reprodução dos sistemas econômico e político. Isto explica porque, conforme argumentado neste trabalho, as cidades do ‘primeiro mundo’, no início do século XX, e as do ‘terceiro mundo’ após a segunda guerra mundial, foram adaptadas para facilitar a reprodução das classes médias, como setor social mais importante para a organização e posterior modernização do sistema capitalista. **Isto explica também porque, conforme argumentado em outras partes do trabalho, a aliança entre as classes médias e a burocracia e a tecnocracia é a mais poderosa no sentido de promover esta adaptação do espaço** (Vasconcellos, 2001, p. 110 [grifo nosso]).

Isto nos traz de volta ao nível do planejamento, como trabalhado mais acima na crítica de Lefebvre (1994) acerca do assentamento do espaço abstrato, em que as contradições oriundas deste, tentam ser resolvidas no plano do mental, num terreno aparentemente asséptico como nos projetos urbanos, mas não podem sê-lo, pois têm compromissos com a realidade prática, que não é a mesma da prancheta. Talvez estejamos vivendo em uma época em que a solução clássica do urbanismo de projetar novas vias para o automóvel esteja perdendo a força de seu argumento. Não estamos aqui dizendo que essas estruturas não serão

²² A autora define como imobilidade descendente espacial o processo em que o indivíduo e sua família, não conseguindo mais permanecer em determinada área da metrópole, por não possuir recursos para a manutenção da habitação, muda-se para habitações precárias ou, mesmo, passa a ficar em situação de rua.

²³ Vasconcellos (2001) demonstra como a mobilidade das classes médias é superior às de classes de renda mais baixa. Elas não apenas se deslocam mais rápido, elas realizam um conjunto mais amplo de viagens, cobrindo uma área maior. As classes trabalhadoras despendem cada vez mais tempo em um transporte público precário para fazer o trajeto casa-trabalho.

construídas, nosso estudo demonstra esta continuidade, mas que talvez elas não tenham mais a mesma força de resposta ao problema concebido. Neste sentido, o plano idealizado dos projetos urbanos abre espaço para alternativas como o transporte cicloviário²⁴, bem como se retoma a ideia de corredores exclusivos para ônibus. A questão é que para nós, tais estruturas reforçam a sociedade do automóvel apesar de aparentemente contrapô-la.

Iremos, agora, retornar a nos ancorar em Lefebvre, mas para nos ater a uma categoria que será fundamental para a nossa análise: a de representação. Mesmo apesar de estar inserida em uma lógica dialética dentro das tríades: o percebido, o concebido e o vivido, articuladas às práticas espaciais, às representações do espaço e aos espaços de representação na *Produção do Espaço* (1994), uma leitura desatenta far-nos-ia perceber que a representação seria algo exclusivo do poder hegemônico. Neste sentido, necessariamente escamoteadora, como uma simples visão invertida do real.

Lefebvre (1983) desenvolve melhor esta categoria em “A presença e a ausência: uma contribuição à teoria das representações”. As representações são inerentes à interpretação e expressão do mundo. Elas se caracterizam por um momento muito importante de apropriação do real: a **mediação**. Não é possível então perceber a realidade, seja próxima ou distante, sem se deparar e ao mesmo tempo recorrer às representações. Para isso, Lefebvre retorna a Hegel sem desconsiderar a crítica de Marx, mas somando a filosofia de Nietzsche.

As representações, então, seriam inerentes ao concebido e ao vivido. O que as diferencia fundamentalmente é que, no concebido, elas tem um lugar privilegiado, que aparece primeiro na filosofia, mas depois nas diversas ciências parcelares. No vivido, coerente com o conceito de espaço social (que é mental, físico e social), esta abstração mental está mais próxima da vida cotidiana e, pelo menos no entender de Lefebvre, não visa encapsulá-la, embora possa ainda servir à dominação.

²⁴ Neste sentido, da representação espetacular, a PMRJ se arvora de estar entregando à cidade 450 km de ciclovias como comemoração dos 450 anos da cidade. Mesmo que muitos destes km sejam questionáveis, seja porque são simplesmente tinta na pista, seja porque representam compensação ambiental de impactos diversos. Neste último caso nos referimos a uma ciclovia recém construída no bairro das Laranjeiras, na zona sul da cidade, com recursos da compensação ambiental da siderúrgica TKCSA que promoveu “chuva de prata” no bairro de Santa Cruz, na periferia da Zona Oeste, a quase 70 km de distância. Ver: <http://www.pacs.org.br/2015/04/22/ciclovia-em-laranjeiras-nota-de-posicionamento-sobre-acordo-entre-tkcsa-e-prefeitura-do-rio-de-janeiro/> acessado em 25 de julho de 2015.

Embora muito próximo a Marx, Lefebvre (1983, p. 29) considera que Marx não desenvolveu bem o conceito de representação, ficando preso ao conceito de ideologia. Para Lefebvre, ideologia e representação não são exatamente a mesma coisa, apesar da última englobar a primeira. As representações, para o autor, não são nem verdadeiras nem falsas mas, ao mesmo tempo, verdadeiras e falsas. Verdadeiras porque interferem concretamente no real, falsas porque o dissimulam.

O debate no campo das representações tem se mostrado muito relevante nas questões urbanas contemporâneas. Como demonstramos em nossa dissertação de mestrado (Lopes, 2010), no caso do incentivo ao uso da bicicleta existe toda uma disputa entorno da paternidade da promoção da mobilidade verde e do *slogan*: “Rio capital da bicicleta”. O “patriotismo-de-cidade” que é entoado junto com os projetos olímpicos, disputa no plano das representações o ideário da “melhor” forma de cidade. No caso do transporte coletivo, o BRT é apontado como o “integrador” “sustentável” da cidade. O elemento técnico que visa “superar” a cidade partida²⁵.

No plano das representações do espaço, como já colocamos acima, também se confrontam propostas de redução da prioridade do veículo automotor individual. Existe todo um debate internacional de instituições de planejamento que influencia os técnicos locais. O quanto estas tendências da moda urbanística irão influenciar os projetos em curso, é uma das questões de nossa pesquisa.

Na Europa, tem se destacado bastante este debate. John Urry, um sociólogo inglês que tem se afirmado como uma das grandes referências da “sociologia da mobilidade”, chegou a editar um livro intitulado *After the Car* (2009), no qual defende a tese de que o carro, tal como o conhecemos hoje, deve desaparecer até o final deste século, abrindo espaço para múltiplas formas de mobilidade. Urry (2004) classifica o século XX como o século do carro. Para ele o automóvel não apenas substituiu o transporte público, ele criou toda uma gama de deslocamentos que estaria incluída na “automobilidade”²⁶. Para o sociólogo inglês, uma mudança não poderá voltar aos padrões fixos de deslocamento do tradicional transporte

²⁵ Ver <http://www.cidadeolimpica.com.br/mais-transporte-cidade-integrada/> . Acessado em 14 de outubro de 2015.

²⁶ Fato este também destacado por Vasconcellos (2001), Mais enquanto John Urry vê nisto uma dimensão positiva, Vasconcellos vê uma injustiça social. E claro também que analisam contextos um pouco distintos.

público. As mudanças, em sua opinião, viriam a partir de um conjunto de ações: (1) mudanças tecnológicas nos combustíveis (que também seriam incentivadas pelas variações no preço do petróleo); (2) no corpo dos veículos, permitindo máquinas menores; (3) novas tecnologias de informação e comunicação, que permitiriam outra organização do transporte; (4) uma desprivatização do carro, com sistemas de compartilhamento de veículos; (5) uma mudança na política de transporte público, com auxílio das novas tecnologias, que poderia dar uma maior flexibilização na mobilidade, isto atrelado a uma maior intermobilidade, ao incentivo do andar a pé e de bicicleta, bem como um melhor uso para o planejamento do solo urbano (estas mudanças seriam, em sua opinião, realçadas por uma maior consciência dos impactos do transporte no meio ambiente); (6) por último, a comunicação e a internet alteram tanto os transportes quanto a necessidade de deslocamentos.

Uma autora que reivindica este debate a partir da Geografia, é Carme Miralles-Guasch (2003, 2009, 2011). Para a referida autora, o paradigma da sustentabilidade estaria modificando o padrão de mobilidade cotidiana nas cidades. Para ela, o automóvel não iria propriamente desaparecer, mas estaríamos observando a seguinte tendência: aqueles que tem a capacidade econômica de residir em áreas centrais, que são mais densas, estariam optando por uma vida menos e até independente do automóvel. Outro argumento utilizado seria o fato de cada vez mais jovens em cidades europeias, estarem cada vez menos atribuindo status social ao automóvel²⁷.

É claro que somos extremamente céticos em relação a uma profecia como esta, mas se ela chega a ser proclamada por toda uma gama de pesquisadores, acreditamos que devemos tentar compreender melhor os termos da argumentação. Além disto, todo este debate deve surtir impacto nas políticas de planejamento dos países do capitalismo central. Como estas estão reverberando por aqui, é uma das empreitadas de nosso trabalho, que apresentaremos no final. Desde já, podemos dizer que este debate aparece nos *folders* de propaganda e pouca coisa além disso. Talvez a Zona Portuária do Rio de Janeiro a possa vir estar próxima dessa realidade, mas colocamos muitas “aspas” neste “talvez”, tanto porque não estudamos o VLT, proposta tecnológica apontada para aquela área, quanto o referido projeto ainda está em curso.

²⁷ Apontamentos pessoais extraídos no curso: território, mobilidade e sustentabilidade; ministrado no programa de pós-graduação em geografia humana da USP, pela autora em 2013.

Talvez também, alguma parcela mais restrita da classe média da zona sul da cidade possa se enquadrar nesta realidade.

A propósito, Urry (2004) acredita que estas mudanças ocorrerão primeiro no “norte rico” e posteriormente em outras partes do globo²⁸. Com relação à especificidade do Brasil em relação à automobilidade, como já pontuado acima, o Brasil alcança hoje a quarta posição nas vendas de automóveis, fazendo com que nosso país seja estratégico para esta indústria global. Por enquanto, parecemos estar é nos distanciando da hipótese de Urry ²⁹.

Esta realidade tem impactos no transporte público, principalmente a partir dos anos 90, como veremos a seguir, mas antes disso iremos resgatar a história do transporte público na cidade do Rio de Janeiro.

²⁸ A propósito das diferenças centro-periferia Urry (2004: 27) também pontua que, em certos casos, quanto mais pobre é o país mais drasticamente a “automobilidade” foi incorporada.

²⁹ Além do estudo do IPEA (2013) citado em nota anterior, o Observatório de Metrôpoles, utilizando outra metodologia, a partir dos registros do DENATRAN, aponta um crescimento na frota nacional de veículos de 138% entre 2001 e 2012. Da mesma forma que o IPEA, nas faixas de renda mais baixas, o incremento da posse de motocicletas é significativo.

III- Gênese e evolução dos transportes coletivos no Rio de Janeiro.

Neste capítulo, pretendemos recuperar a gênese e evolução do sistema de transportes coletivos no Rio de Janeiro. Consideramos necessária esta visão panorâmica, para localizarmos o ponto em que a automobilidade se afirma em nossa metrópole tropical. Paralelo a isso, também identificamos como a automobilidade golpeou a estrutura de transportes. Após discorrer sobre uma série de disputas entorno do negócio de transportar pessoas, veremos como um determinado grupo tira a “sorte grande” e assume a hegemonia neste processo. Este grupo, verdadeiro efeito “colateral” do automóvel, aparece agora como um dos “preocupados” com a crise de “sustentabilidade” de nossa mobilidade.

Embora nosso objeto empírico mais direto diga respeito ao transporte por ônibus (os corredores BRT’s), ele não pode ser tratado de forma independente dos outros modais, porque, em parte, a opção pela hegemonia deste modal se dá em um conjunto de conflitos entre diferentes atores da política urbana e o reflexo da política de modernização da economia brasileira no cenário urbano brasileiro, com algumas nuances ainda mais acentuadas na metrópole carioca.

A necessidade de se locomover na cidade com o uso de algum aparato mecânico, só será uma necessidade com o advento da urbanização. Este processo, que ao mesmo tempo “produz” uma necessidade “vital”, tanto para indivíduos em particular quanto para o desenvolvimento da economia em geral, também gera um “mercado” na cidade moderna. Embora tal afirmação seja óbvia em uma sociedade capitalista, que tende a mercantilizar todos os poros da sociedade, ela precisa ser enunciada.

As formas pelas quais os diferentes extratos de nossa cidade irão se deslocar irá se modificar ao longo do tempo. Nos propomos agora a verificar como se deu este processo na metrópole do Rio de Janeiro.

3.1 A Revolução dos transportes na cidade do Rio de Janeiro

A primeira questão que temos que ter em mente, é que os indivíduos podem se deslocar em diferentes modais, por isso teremos que dissertar sobre diferentes tipos de transporte e sua variação e influência ao longo do tempo.

Concordamos com Maurício Abreu (1997), que o ponto decisivo para a explosão da cidade do Rio de Janeiro se dá ao redor de 1870. De acordo com o autor, só a partir do século XIX que a cidade do Rio de Janeiro começa a transformar radicalmente sua forma urbana. Primeiro com a chegada da Família Real, que introduz uma elite significativa na cidade (para Abreu, os estamentos militares burocráticos não constituíam numericamente uma elite significativa). Depois, mais adiante, com os capitais advindos do circuito cafeeiro e toda uma burguesia mercantil, que se desenvolve ao redor desta atividade. Tais elementos irão motivar um maior adensamento do centro urbano. Este cenário, deixa a área central extremamente insalubre. As classes mais abastadas, porque tinham condições de mobilidade, serão as primeiras a se deslocar para fora do centro. Inicia-se mais claramente a segregação sócio-espacial nesta cidade. Para Abreu:

As contradições da cidade só serão resolvidas no início do século XX. Tal resolução, entretanto, só será possível porque, no decorrer do século XIX, são lançados no espaço os elementos que a possibilitam, dentre eles a separação, gradual a princípio, e acelerada depois, dos usos e classes sociais que se amontoavam no antigo espaço colonial. Esta separação só foi possível, entretanto, devido à introdução do bonde de burro e do trem a vapor que, a partir de 1870 constituíram-se nos grandes impulsionadores do crescimento físico a cidade. Um crescimento que segue a direção das “frentes pioneiras urbanas” já esboçadas desde o século XIII, mas que é agora qualitativamente diferente, já que os usos das classes “nobres” tomam direção dos bairros servidos por bondes (em especial aqueles da zona sul), enquanto que para o subúrbio passam a se deslocar os usos “sujos” e as classes menos privilegiadas (Abreu, 1997, p. 36-37).

Acerca da importância deste período na mudança da forma da cidade Abreu pontua:

O ano de 1870 é, neste sentido, um marco divisório bastante adequado. A nível da forma-aparência da cidade, é neste ano (dois anos depois da entrada da em funcionamento da primeira linha de carris na cidade), que a estrada de ferro D. Pedro II aumenta o número dos seus trens suburbanos. Trata-se, pois, do ano em que dois elementos impulsionadores da expansão da cidade (bondes e trem) passam a atuar sincronicamente. A nível da forma-conteúdo, é a partir dessa década que o sistema escravista, mola mestra da produção nacional, entra definitivamente em

colapso, caminhando celeremente para sua superação, mas detonando, ao mesmo tempo, forças importantes de estruturação urbana, que marcariam profundamente a cidade (Abreu, 1997, p. 37).

Assim como pontuado por Maurício Abreu (1997), Maria Laís Pereira da Silva, em importante obra “Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro” (1992), também considera que o final do século XIX, até o início do século XX, se configura em um momento decisivo na história dos transportes no Rio de Janeiro e, conseqüentemente, de sua paisagem urbana. “A cidade, que despertara há pouco da colônia, experimenta as tensões próprias desta passagem”, pontua a autora. Pois:

as mudanças ocorridas no Estado com as transformações político-institucionais que culminaram na proclamação da República, a fase econômica marcada pela abolição da escravatura, a consolidação de facções agrárias e a transição para a indústria tem suas implicações no Rio, que se reafirma, cada vez mais, como grande mercado consumidor de peso, com uma população crescente, para o qual contribuiu o grande número de escravos libertados pela abolição (SILVA, 1992, p. 22).

Esta cidade finalmente se transforma, em suas velhas ruas centrais, segundo Silva, “misturam-se funcionários públicos, operários, biscateiros e desempregados; gente do comércio, militares e estudantes da escola militar; grandes burgueses ligados ao comércio exportador e às finanças” (1992, p.22). A autora, se apoiando em Boris Fausto, comenta que o Rio de Janeiro era, na época, uma cidade com setores-médios numerosamente significativos para um país agrário-exportador. Além dos setores médios, há a formação de núcleos de trabalhadores em setores importantes de serviços, como trabalhadores das ferrovias, do porto, marinheiros e etc. Esta população, que habita principalmente o centro, “seja nos morros do Castelo e Santo Antônio, seja a caminho do Rio Comprido, e em parte se lança para a enseada da Glória e o Engenho Velho, representa em 1890, meio milhão de habitantes, tendo praticamente quintuplicado desde 1856”(1992, p.23). Como pontuado pela autora, a cidade somente atingirá um milhão de habitantes na década de 20, mas será antes disto, entre 1870 e 1910, que são lançadas as bases de sua estrutura sócio-espacial.

Para Silva (1992), a partir da segunda metade do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro irá viver “uma revolução dos transportes” (assim como em certa medida para Abreu, 1997), com o trem inaugurando um fluxo suburbano e os bondes alcançando a zona sul e a zona norte (neste caso a mais próxima), este último modal inicialmente se utilizando da tração a burro e posteriormente da tração elétrica. Para a autora, independente da questão tecnológica, como a introdução de inovações na cidade, que por sua vez abrem novas formas

de mobilidade, interessam duas questões centrais na sua implementação: a primeira diz respeito à organização e consolidação do capital neste setor, e a segunda refere-se a alguns aspectos que assume ao se materializar no espaço urbano. Pois, como lembra a autora:

os serviços públicos, nos quais se incluem os transportes, são realizados, antes de tudo, por empresas particulares, operando em uma área de privilégios concedidos pelo Estado. Estas empresas, por sua vez, representam a presença e predominância do estrangeiro na própria composição do capital investido, concretizando tanto na forma de companhias organizadas e com sede fora do país, quanto aos financiamentos e empréstimos bancários, e na contratação de empreiteiros e equipes de técnicos de fora para levar a diante as obras necessárias. Este processo, entretanto, não se realiza sem tensões: algumas vezes entre o Estado e as empresas, outras entre as próprias companhias, disputando e contestando concessões, aliando-se a outros grupos e, como decorrência, configurando, em certos casos de forma decisória, o espaço social da cidade. Neste sentido é que se quer tomar esta ‘revolução dos transportes (SILVA, 1992, p.23).

Conforme pontuamos acima, iremos analisar a história dos transportes coletivos a partir de seus diferentes modais, assim, abordaremos os mesmos em paralelo a sua entrada como elemento significativo da mobilidade urbana do Rio de Janeiro.

3.1.1 As companhias de carris

O bonde³⁰ é frequentemente apontado como o vetor de ocupação da zona sul e parte da zona norte (Abreu, 1997; Barat 1975; Benchimol, 1992; Dunlop, 1972; Silva, 1992, Weid, 2015b), mas a ideia de que o bonde “fez a zona sul” precisa ser relativizada³¹. Segundo Silva (1992), cabe indagar a dimensão real daquela *forma* de “fazer”, de “criar a cidade”.

³⁰A origem deste termo nos revela uma história curiosa, segundo Dunlop (1972) o nome se popularizou porque a companhia do Jardim Botânico emitia bond's, cupons que valiam passagens. Disto a população começou a se referenciar a companhia dos bondes.

³¹ Carlos Nelson Ferreira dos Santos em Transportes de massa: Condicionantes ou condicionados? (1977) questiona uma certa “sujeitificação” dos modais de transportes.

A primeira concessão de bondes puxados a burro, foi concedida a partir de 1859 (Abreu, 1997; Silva, 1992; Barat 1975, Dunlop, 1972; Benchimol, 1992) e, entre este ano e 1905, mais de quarenta concessões serão expedidas. Destas, cerca de metade não serão sequer implementadas (Silva, 1992). As restantes seguirão o seguinte protocolo: serão negociadas de mãos em mãos ou, caso cheguem a operar, serão incorporadas ou fundidas em companhias maiores. Assim, como se divide a história da evolução urbana do Rio e Janeiro em antes e depois dos transportes coletivos, se divide a história do bonde em antes e depois da entrada da Light and Power Rio de Janeiro Tramway Company. Antes de nos referir a esta gigante empresa canadense, vamos observar a história das companhias que a antecederam.

Para esta tarefa, é interessante observamos uma espécie de “mapa” (em sentido figurado) organizado pela própria Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro, Ltda. no compêndio “Tramways – Concessões” (1941)³². Trata-se de um organograma das companhias de bonde, que demonstra o processo de fusão e aquisição das diversas companhias, das concessões iniciais a monopolização pela empresa canadense. Esta história será contada a seguir.

³² Neste compendio estão catalogadas todas as concessões de bondes expedidas na cidade. Obra de difícil acesso, segundo a edição original só foram impressos 300 cópias para distribuição interna da companhia. É possível consultar no Centro de Memória da Eletricidade, vinculado a Eletrobrás.

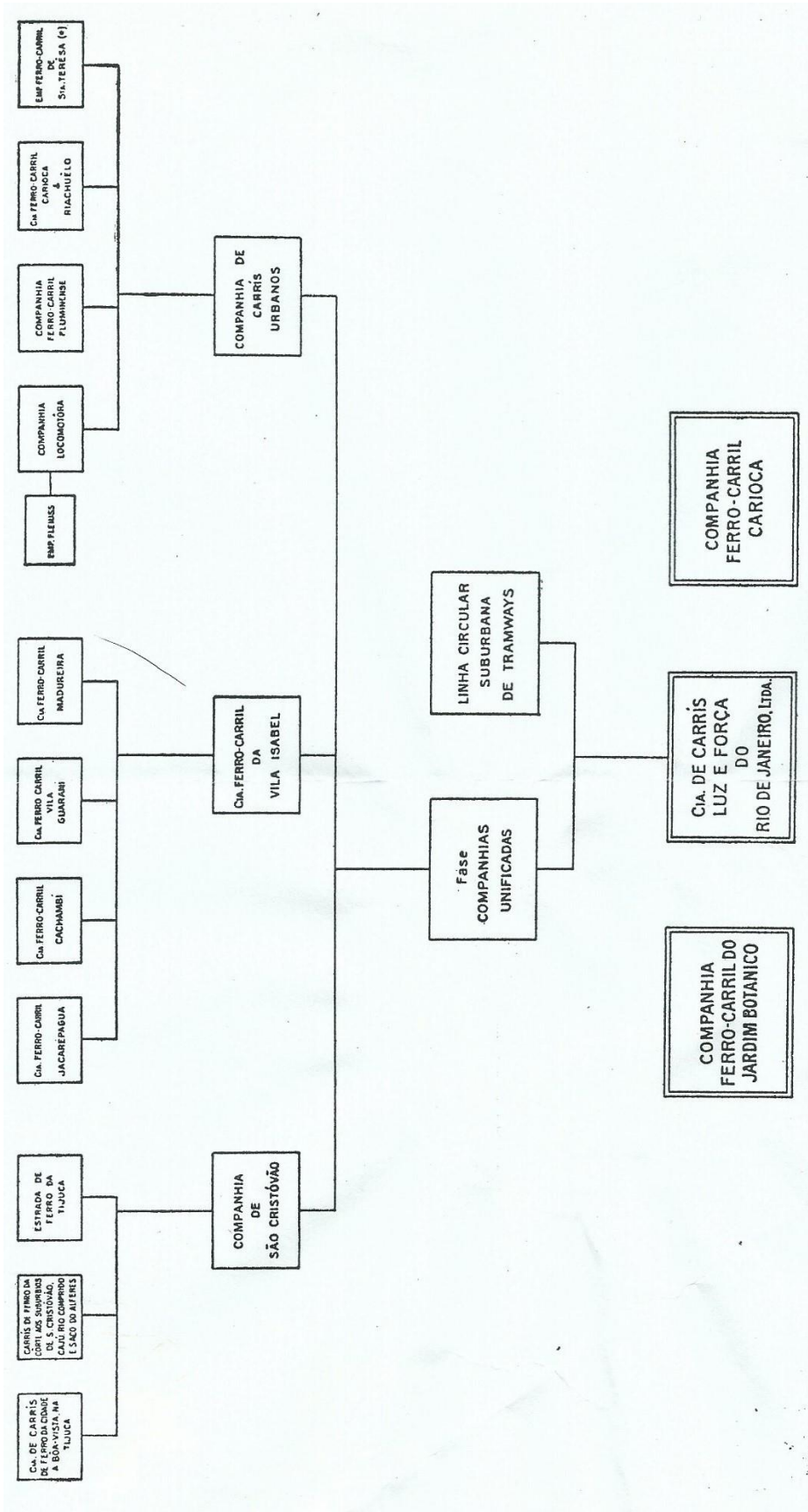


Figura 1- Organograma de fusões das companhias de carris. Fonte: CCLFRJ, 1941

Desta fase inicial, iremos seguir Maria Laís Pereira da Silva (1992), que destaca quatro companhias principais: Jardim Botânico, São Cristovão, Vila Isabel e Carris Urbanos.

3.1.1.1 A companhia do Jardim botânico.

Esta empresa monopolizava o transporte para a zona sul da cidade. Responsável pelo adensamento da parte de zona sul mais próxima ao centro (atuais bairros da Glória, Flamengo e Catete, inaugurando após um ramal para Laranjeiras e Cosme Velho, chegando a Botafogo, e a partir daí alcançando o Jardim botânico e a Gávea) e, pela ocupação propriamente dita de uma zona sul mais distante, nesta época, isolada pelo relevo (Copacabana, e posteriormente, Ipanema e Leblon). A concessão data de 1856, troca de dono e sócios várias vezes, tendo entre eles o Barão de Mauá. Organiza-se desta forma, a “Botanical Garden Railroad Company” em Nova York, marcando um traço característico destas companhias: a presença do capital estrangeiro. Transferindo-se posteriormente para o Rio de Janeiro como companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, começa a operar o trecho centro x Largo do Machado.

Inicialmente a companhia, como era de se esperar, enfrentou resistências de proprietários de seges³³, gôndolas e ônibus de tração a burro. O inusitado foram as críticas que receberam estes bondes, de setores da elite,

[...] as próprias senhoras o combatiam, achando imperdoável deslize de polidez ‘misturar gente do povo com pessoas de hábitos educados e tão contrários aos das classes pobres’, o que, diziam elas, sucederia infalivelmente nos veículos projetados”(Noronha Santos apud: Silva, 1992, p. 25).

Uma vez instalada a companhia do Jardim Botânico, a mesma se esforçava para garantir seu monopólio em direção à Zona Sul. Este monopólio, posteriormente, terá sua regularização jurídica através do instrumento “privilégio de zona”. O privilégio era a garantia, mediante a cláusula contratual, de servir uma determinada área da cidade. O mesmo

³³ De acordo com Noronha Santos, a sege “consistia numa carruagem pequena, de um só assento e dois varais [...] lateralmente fechada e apoiada sobre o jogo de duas ou quatro rodas grandes, era puxada por duas bestas” (1996, p.66).

também se constituía em instrumento de barganha e especulação, mesmo antes do início de operação do serviço.

A Jardim Botânico ainda se viu ameaçada e travou uma disputa entorno da exclusividade do privilégio da zona sul. A companhia de Copacabana, esta última formada com participação de capitais imobiliários interessados na ocupação do arrabalde, conseguiu autorização para realizar este empreendimento. Não obteve êxito na instalação, sendo derrotada politicamente pela Jardim Botânico (Santos 1996, Silva 1992; Wied 2015b; Benchimol, 1992).

Por volta de 1890 a concessão da Jardim Botânico, bem como a da companhia São Cristóvão, estava prestes a caducar. Neste momento, tiveram que disputar com a prefeitura a extensão de seus contratos. Mais uma vez, saíram-se vitoriosas.

De acordo com Maria Lais Pereira da Silva (1992), por ocasião da inclusão do acesso ao bairro de Copacabana na malha de serviço da Jardim Botânico, a companhia ainda teve um conflito interno: parte dos acionistas temia a operação em um lugar tão pouco povoado. Apesar desta desconfiança e, muito provavelmente impulsionados por proprietários de terras da região (os quais inclusive auxiliaram a companhia na disputa com a prefeitura), foi construído o túnel no morro do barroso, o atual Alaor Prata, o popular “túnel velho”, em 1892. Este túnel irá transpor uma barreira física imponente que dificultava a ocupação da faixa litorânea.

Elisabeth von der Weid (2015b) é mais enfática em estabelecer interesses fundiários da companhia pois esta “também atuava com interesse ligado à expansão imobiliária” (2015b, p.14). Segundo esta autora, as linhas desta companhia desbravavam os subúrbios da zona sul, cujo traçado rapidamente transformara em bairros, permitindo o deslocamento de habitantes da antiga área central, inclusive aqueles que “não tinham poder de mobilidade e que agora contavam com um transporte coletivo rápido e barato”(2015b, p.14).

Jaime Larry Benchimol (1992) descreve ainda estratégias da companhia em parceria com empresas imobiliárias, em suas palavras:

Aliada a incorporadores como a Empresa de Construções Civas, a Jardim Botânico armou uma grande campanha publicitária destinada a vender a imagem de Copacabana como bairro que proporcionaria a seus moradores um "estilo de vida

moderno", oferecendo condução gratuita para atrair os compradores de terrenos” (Benchimol, 1992, p.102).

Elisabeth von der Weid (2015b) chega a citar propagandas da Companhia Jardim Botânico:

Quereis gozar de boa saúde? Ide à Copacabana. Bondes em quantidade" ou "Passeio agradável e refrigerante: Copacabana. Bondes até as duas horas da manhã", e até quadrinhas:

Graciosas senhoritas, moços chics,
Fugi das ruas, da poeira insana,
Não há lugares para pic-nics
Como em Copacabana.’ (apud Wied, 2015b)

Maria Laís Pereira da Silva (1992) ainda chama atenção para esta clientela, que irá utilizar o serviço de bondes da Jardim Botânico. Atendendo à zona mais abastada da cidade, a companhia terá um mercado bem aquecido. Além de membros da elite e setores médios, esta empresa ainda atendia aos trabalhadores das fábricas de tecidos (Laranjeiras, Gávea, Jardim Botânico) e ainda existia toda uma gama de ambulantes e biscateiros que serviam os moradores desta área. Benchimol (1992) disserta que existirá todo um desenvolvimento de um mercado de trabalho acessório a estes bairros. Para este segmento, a Companhia disponibilizou um serviço de bondes bagageiros³⁴ que cobravam a metade da tarifa.

3.1.1.2 A Companhia de São Cristovão.

Praticamente ao mesmo tempo em que se formou a Companhia do Jardim Botânico, formou-se a Companhia de São Cristovão, sendo que esta procurou impor seu monopólio à zona norte. Nas palavras de Maria Laís Pereira da Silva:

A concessão que dá origem à companhia remonta, efetivamente, a 1869, quando o privilégio concedido a Charles Morsing e B Caymani, é transferido para os capitalistas Silvester S Battin e Albert B Hagger que já possuíam, por sua vez, uma concessão para os bairros de São Cristovão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saco do Alferes, Catumbi e Rio Comprido. As duas empresas são desta forma reunidas em uma única companhia, que é fundada em Nova York, sendo autorizada a funcionar no Brasil a partir de 30 de Junho de 1869” (Silva, 1992, p.30).

³⁴Segundo Maria Laís Pereira da Silva (1992, p.30) estes também eram apelidados de “canduras” ou “taiobas”. Este fato demonstra que mesmo quando a tecnologia apontava para uso de um sistema coletivo de transportes, que eram muito mais eficientes que os transportes individuais neste período, nossa formação social tratava de segregar os usos nos mesmos.

Percebe-se pela citação acima, que apesar de nomes diferentes a formação da “Rio de Janeiro Street Railway Company”, segue o mesmo protocolo da Jardim Botânico: a barganha de privilégios entre negociantes com proximidade com o poder público para posterior formação de capital no exterior.

Inicialmente as áreas atendidas eram, assim como na zona sul, áreas de classes mais abastadas, mas a própria configuração do outrora bairro imperial de São Cristóvão, se modificou a partir do final do século XIX, se transmutando em bairro industrial, passando a abrigar um maior contingente de trabalhadores. Tanto Benchimol (1992) quanto Abreu (1997) pontuam que foi justamente a infraestrutura construída para as elites do segundo reinado (grandes casarões, acesso à água, proximidade das ferrovias), que propiciou a conversão a seu uso industrial. Entretanto, se por um lado, a população atendida pela companhia de São Cristóvão tinha menor renda, ela era muito mais numerosa. A companhia de São Cristóvão não precisava também, como aconteceu com a Jardim Botânico, esperar a ocupação de um bairro para a operação ser rentável. Outra vantagem desta companhia era que ela servia ao porto e aos terminais ferroviários, o que fazia com que ela tivesse uma operação de cargas mais substancial.

Assim como a Jardim Botânico, a São Cristóvão teve que disputar com outras empresas interessadas na operação de transporte em sua região. Destaca-se a importância da oposição desta companhia ao primeiro projeto de metropolitano apresentado para a cidade do Rio de Janeiro. A proposta consistia em uma linha suspensa circular, que sairia da Carioca e retornaria a ela, passando pelo subúrbio e alcançando a Ilha do Governador. Segundo Noronha Santos (1996), a São Cristóvão se empenhou fortemente em barrar tal projeto.

3.1.1.3A companhia Vila Isabel

A companhia de Vila Isabel se funde com a história do empreendimento imobiliário que deu nome ao Bairro, levado a cabo pelo Barão de Drumont. O privilégio foi concedido para atender o Engenho novo e o Andaraí grande (Andaraí, Vila Isabel, Maracanã e Grajaú). De acordo com Maurício Abreu (1997):

a associação bonde/loteamento é bem exemplificada em Vila Isabel, onde o bonde demandava o bairro do mesmo nome, criado em 1873 pela companhia Arquitetônica, também de propriedade de Drummond, em terrenos outrora e pertencentes à família imperial (Fazenda do Macaco). Este loteamento se destacava dos demais que se faziam na cidade por suas ruas largas, a exemplo das cidades europeias, dentre as quais se destacava o Boulevard Vinte Oito de Setembro”(Abreu, 1997, p. 44-5).

Além de criar um bairro, na verdade a própria companhia se forja junto com o empreendimento imobiliário, a Vila Isabel incorporou duas outras empresas: a Ferro Carril Guarani, que fazia a ligação da antiga praia formosa à estação de trem de São Cristovão; e a Ferro Carril de Cachambi, que ligava as estações de trem do Engenho Novo e do Engenho de Dentro.

Mesmo com a anexação de novas companhias, a Vila Isabel mudou de dono, foi vendida para capitalistas ingleses, que perderam o acervo para o Banco que era credor do empreendimento. A companhia foi comprada por um consórcio alemão, que foi quem realmente reestruturou e unificou a operação das três companhias.

Maria Laís Pereira da Silva (1992) destaca que a Companhia de Vila Isabel não rivalizou a disputa pela Zona Norte com a Companhia de São Cristovão. A autora levanta a hipótese de ter havido um acordo tácito entre as duas companhias. É relevante salientar que a companhia de Vila Isabel nunca teve o mesmo tamanho que a de São Cristovão e a do Jardim Botânico.

3.1.1.4 Companhia de Carris Urbanos

A Companhia de carris urbanos se formou pela junção de quatro companhias menores: Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca-Riachuelo. Estas operavam basicamente no Centro. Em função disto, esta companhia teve disputas com a Vila Isabel e a São Cristovão. Apesar de fazer o transporte de passageiros, a companhia se especializou no transporte de cargas. Ela tinha a vantagem de servir aos principais terminais ferroviários e portuários.

3.1.2 The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company

Maria Laís Pereira da Silva (1992) chega a comparar o controle da Light sobre os transportes por bonde à “revolução urbana” empreendida por Pereira Passos, em termos de configuração do espaço sócio-político carioca. Para esta autora, as transformações no espaço urbano da cidade, que até então estavam se realizando gradativamente, através de barganhas entre as companhias de bondes, companhias loteadoras e poder público municipal, serão agora assumidas, pelo Estado enquanto tal, “não mais através do jogo de privilégios, concessões etc, mas através de sua intervenção direta” (Silva, 1992, p.38). São exemplos apontados pela autora: a abertura da Avenida Central, a canalização do mangue com a construção da Francisco Bicalho e a edificação do cais do porto.

Duas questões se colocam com a entrada da Light: a unificação e uniformização dos serviços de carris e o monopólio do fornecimento de energia elétrica, ambos, extremamente entrelaçados. Esta entrada monopolista da empresa em operação no Rio de Janeiro não foi feita sem resistência de antigos grupos que, por sua vez, tinham sua expressão política. Nada menos que três distintos prefeitos se opuseram a entrada da companhia na cidade. Mesmo assim, a Companhia canadense se estabelece na cidade em 1905.

O historiador empresarial Duncan McDowall (2008), contratado pela própria Light para fazer o levantamento de sua história, apresenta importantes fatos extraídos diretamente de documentos da empresa. Desde o início, toda estratégia da Light foi estabelecida para assegurar o monopólio, não apenas do transporte, mas de todos os serviços públicos da cidade. O monopólio da energia era o carro chefe, o “cavalo de tróia” por onde entrariam todas as forças da empresa para conquistar este território. A operação dos bondes também era de vital importância, até porque ela garantiria a carga básica de energia consumida para operação da usina de Ribeirão das Lajes, que a empresa estava construindo.

A Light obtém a concessão para operar no Brasil em 1899, começa em São Paulo, com a formação da São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited. Neste mesmo ano um engenheiro inglês, William Reid, consegue uma concessão para explorar o mercado de energia do Rio de Janeiro, com o projeto de construção da represa de Ribeirão das Lajes. A concessão de Reid, que acabou atraindo os executivos da São Paulo Tramway, Frederic

Pearson e Alexander Mackenzie³⁵, que enxergaram nesta concessão, a chance de entrar neste promissor mercado metropolitano.

O segredo era obter o controle do setor dos negócios ligados aos serviços públicos da cidade, em especial o setor de energia, e fazer dele um núcleo em torno do qual outros serviços seriam construídos. Uma vez que o leque de serviços de transporte da companhia foi suficientemente ampliado, seus promotores podiam se aproximar do governo municipal e solicitar a unificação de suas concessões (McDowall, 2008, p. 173-74).

Não podemos afirmar se isto se configurou de fato em um “segredo”, mas pelo menos pelos registros levantados por McDowall, os executivos da empresa se empenharam em uma estratégia de guerra para conseguir conquistar o território inimigo³⁶. Segundo McDowall:

Em 11 de junho de 1904, uma carta-patente federal foi obtida, em Ottawa, para o Rio de Janeiro Light and Power Co. Limited. Agindo sob orientação de Pearson, Zebulon A. Lash deliberadamente excluiu qualquer menção a “transportes” ou “Bondes” no nome da companhia, para não chamar a atenção para o fato de que o objetivo da empresa era ter o controle das ainda dispersas companhias de Bonde do Rio” McDowall, 2008, p. 178).

Outra estratégia levada a cabo pelos executivos da empresa, foi a decisão de deixar, a que para eles era a maior e melhor sucedida companhia, a Jardim Botânico, para ser anexada por último. Anexando aos poucos e sem alarde, eles acreditavam que evitariam um aumento do capital necessário para incorporação de todas elas.

Coube a Mackenzie, que não enfrentou muita dificuldade, negociar a compra da concessão de Reid, pois o engenheiro britânico não havia colocado o empreendimento adiante³⁷.

“Apesar de a concessão ser, de muitas formas, ainda insatisfatória para os promotores de Toronto, ao menos lhe propiciava uma posição dominante ‘essa concessão da direito de exclusividade para vender energia no Rio de Janeiro por 12 anos e sem exclusividade por mais 35 anos (...). Por termos o controle garantido de

³⁵ Segundo McDowall, Pearson era o presidente da companhia, um engenheiro “pioneiro”, explorador, especialista em levantar novas oportunidades de negócio. Já Mackenzie, seu subordinado, mas que assumirá a companhia depois, era uma figura chave no campo de batalha, pois era ele que negociava com os políticos locais e que procurou comprar parte das concessionárias de serviços que então estavam nas mãos de proprietários brasileiros.

³⁶ O inimigo aqui eram os outros grupos empresariais que administravam os diferentes serviços públicos do Rio de Janeiro. Em especial a Família Guinle foi uma opositora feroz da empresa canadense. Ver McDowall, 2008, em particular o cap. 4.

³⁷ McDowell considera que a hipótese mais provável é que Reid não conseguiu angariar o Capital necessário ao empreendimento.

toda a energia hídrica na vizinhança do Rio, a parte não exclusiva da concessão nos preocupa muito pouco'[diz um executivo da light]. Em 16 de outubro de 1906, Alexander Mackenzie, transferiu a propriedade de Reid em seu nome para a Rio Light. Restava Mackenzie obter o controle de algumas, se não de todas as companhias de bonde e de iluminação da cidade”(McDowall, 2008, p.180)

Com o monopólio de fato, a empresa poderia solicitar ao poder público a unificação dos serviços de Bonde. Lembrando que, esta mesma era fundamental para garantir o consumo da carga básica da usina de Ribeirão das Lages, na interpretação de McDowall (2008).

Segundo McDowall (2008), a compra das diversas companhias de serviços exigiu uma grande engenharia financeira. Parceiros internacionais tratarão de adquirir as companhias cujo controle estava no exterior, como por exemplo: a companhia Ferro Carril de Vila Isabel e a Societé Anonyme Du Gaz. Já Mackenzie, tentava adquirir as companhias com controle no Rio, ou pelo menos, parte das ações das mesmas. Com relação à Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, a estratégia era isolá-la, até que ela não tivesse mais como expandir e cedesse, vendendo a empresa à Rio Light.

A Light, então, já tem o controle acionário da São Cristovão, da Vila Isabel e da Carris Urbanos, quando em 1907, ela consegue a unificação do sistema de bondes. Como já pontuamos acima, a unificação era fundamental para a eletrificação mais ampla do sistema. Além disto, a padronização e otimização das linhas aumentariam o rendimento das mesmas.

Curioso fato deste período da empresa é que: um antigo aliado se tornou inimigo, a Família Guinle, e um antigo inimigo se tornou aliado: Rui Barbosa. Os executivos da Light e os Guinle chegaram a estabelecer negociações no início da formação da companhia, mas não prosperaram. Os Guinle por sua vez, tinham interesse no mercado de energia e tentaram inviabilizar o privilégio de Reid e da companhia SAG. Chegaram também a construir uma usina termoelétrica nos arredores do Rio de Janeiro e nomearam a mesma de Alberto Torres, um ex-governador nacionalista.

Rui Barbosa atacou duramente a empresa na imprensa, mas depois da mesma estar operando, foi contratado como seu advogado, passando a aceitar assim “o monopólio natural” na prestação de serviços públicos.

Em cima do trabalho de Duncan McDowall (2008), ainda convém frisar as operações para angariar Capital. Se a companhia era canadense, e Pearson Americano, o mercado de capitais europeu, e londrino em particular, foi fundamental para a incorporação da empresa.

Voltando agora, a nos ancorar em Maria Laís Pereira da Silva (1992), uma autora que é muito menos condescendente com a empresa canadense do que McDowall (2008). Ela pontua três aspectos principais das críticas à obtenção pela Light, da concessão do fornecimento de energia: a formação de um monopólio que seria ilegal, levando-se em consideração a legislação em vigor; os termos contratuais que permitiam que a companhia incorporasse as outras concessionárias de serviços públicos diversos; e, a questão tarifária, pois o contrato dava amplas possibilidades de reajustes que poderiam ser até mensais.

A autora em tela, observa que a consolidação do monopólio do fornecimento de energia e a unificação e padronização das linhas de bondes, são fatos paralelos e integrados ao mesmo processo, o que também se materializa nas cláusulas dos mesmos contratos. Ela pontua que, desde a formação das primeiras companhias de bonde:

“a questão dos ‘privilégios de zona’ constitui uma das formas de controle do espaço urbano tradicionalmente levado a efeito pelas companhias; justificava-se em parte, tecnicamente, na medida em que o assentamento dos trilhos nas ruas limitava de certa forma a liberdade de tráfego. Representava entretanto, na prática, a apropriação concreta de ‘fatias’ da cidade, sendo esta a questão principal que surge, quase sempre, nas batalhas jurídicas entre empresas de bondes.” (SILVA, 1992, p.41).

Tal prática, associada à aquisição de três das principais companhias por parte da Light, faz Maria Laís Pereira da Silva levantar a hipótese de que isto teria contribuído para os acordos que resultaram no contrato definitivo. Ora, como colocamos acima, o que é hipótese levantada por Maria Laís, era a estratégia deliberada revelada por McDowall. Cabe salientar que a autora escreveu este trabalho no final dos anos 70, enquanto McDowall escreve no final dos anos 80 (e só será publicado aqui, em português, nos 2000). Mais importante que a data, é a qualidade do acesso que o historiador canadense terá aos arquivos da Light, incluindo correspondências pessoais entre Frederic Pearson e Alexandre Mackenzie. Ou seja, esta diferença de abordagem só ratifica a análise de Maria Laís Pereira da Silva (1992).

Com relação à unificação das linhas de bonde, sob o controle da Light, levada a cabo pelos contratos assinados a partir de 1907 a autora acentua que:

“...há, de certa forma uma mudança na qualidade e dimensão do capital envolvido. Embora a relação com as unidades de capital estrangeiro seja presença constante desde a formação as principais empresas, a disputa entre as concessões oferecidas pelo poder público adquiriram, por vezes um cunho quase “domestico”, apesar dos interesses envolvidos que iam até mesmo ao mercado financeiro. Com a entrada e o monopólio da Light and Power, a disputa – por já envolver agora, basicamente, a produção de energia elétrica em um país que começa a se industrializar – atinge

outro nível, aliado as mudanças que se processam no próprio contexto nacional(...)"(SILVA, 1992, p. 41)

Como a autora acima pontuou, embora as primeiras companhias já tivessem ações em bolsas estrangeiras (o que inclusive facilitou a compra de parte delas por operadores da Light em Londres e Nova York, como revelado por McDowall), será com a unificação e monopólio da Light que a mobilidade cotidiana da cidade do Rio de Janeiro estará ainda mais atrelada aos interesses de Wall Street e da City de London.

Agora, iremos retroceder um pouco cronologicamente na análise, mas mantendo a temática da entrada de capitais estrangeiros e sua relação com o processo de modernização urbana no Rio de Janeiro. O caso em tela, será a formação das ferrovias.

3.1.3 A Formação das Companhias de Trens.

Inicialmente cabe salientar que iremos nos deter nos processos que geraram a infraestrutura ferroviária metropolitana do Rio de Janeiro, óbvio que estas ferrovias não foram projetadas apenas para esta finalidade, mas não desejamos nos prolongar para além dos limites deste trabalho.

A formação das companhias de trens irá seguir um protocolo inicialmente parecido com as companhias de bonde. Começam com uma provisão de uma série de privilégios, muitos não realizados, alguns destes se efetivam, trocam de donos e são incorporados por empresas maiores. Este processo culminará com duas empresas distintas: A Estrada de Ferro Dom Pedro II (futura Central do Brasil) e a Rio de Janeiro Northern Railway Company (futura Leopoldina Railway).

Outro elemento que será importante ressaltar é apontado por Maria Laís Perreira da Silva (1992) e por Josef Barat (1975). O trem embora seja importante vetor de ocupação urbana, não se compara ao Bonde em termos de adensamento populacional no final do século

XIX. Uma ressalva apontada por Mauricio Abreu (1997) é que o bonde chega a áreas que já eram urbanas (pelo menos aquelas mais próximas ao centro), enquanto o trem irá atravessar literalmente um espaço rural que se converterá, futuramente, em um espaço suburbano.

Se por um lado a formação destas companhias segue um protocolo parecido com relação às companhias de bonde, por outro, elas apresentam algumas particularidades bem interessantes do ponto de vista da garantia de lucro sobre o empreendimento. Como bem salientado por Maria Laís Pereira da Silva:

às características legais desse tipo de concessão, que permite a desapropriação de terras e a garantia – concedida pelo poder público – de juros sobre o capital empatado. O pagamento destes juros, por sua vez, é realizado muitas vezes através de empréstimos contraídos pelo próprio Estado, servindo ainda para eventual pagamento do resgate de ferrovias como ocorre no final do governo Campos Sales. Ao final do século XIX, a ferrovia é um bom negócio garantido pelas leis e pelo Estado, embora esta situação já tivesse se consolidando desde 1830” (Silva,1992, p.45).

Ou seja, de maneira bem mais radical que no caso dos bondes o Estado será o garantidor da reprodução do capital aplicado nas ferrovias. Assim, o primeiro privilégio a ser concedido será em 1835 para construção de uma estrada de ferro que ligava a corte às províncias de São Paulo e Minas Gerais. Apesar de ter sido enviado a Londres o Marques de Barbacena, com o objetivo de regimentar capital para o empreendimento, este projeto caducou. Em 1840, o médico inglês Thomas Cochrane, consegue um novo privilégio, que também não irá vingar, mas que por sua vez já estabelece uma das bases jurídicas para o futuro surto ferroviário. Nele se estabelece não apenas o privilégio de zona (como será instituído para as companhias de Bonde), mas também “o direito a desapropriação dos terrenos necessários aos serviços da empresa, bem como a reversão dos bens da companhia ao Estado, uma vez findo o prazo do privilégio” (Silva, 1992, p 46).

Será somente a partir de um decreto de 1852 que as estradas de ferro realmente ganharam um impulso no Brasil, pois os mecanismos de ajuda do estado serão aperfeiçoados. O próprio Cochrane, formulou a tese de se garantir 5% de rendimento ao ano para o Capital aplicado nas estradas de ferro. As disputas internas na ligação com o aparelho de estado alijaram o Médico inglês do processo, e outros capitalistas se beneficiaram deste negócio. Maria Laís ainda destaca que:

A atração exercida pelo decreto de 641 de 1852 não se limita apenas ao ‘file mingon’ representado pela garantia e juros. Entre os benefícios que este decreto

concede, reafirmam-se o direito de desapropriação dos terrenos particulares, cessão de terras devolutas, privilégios de zona de 30 km em ambas as margens da linha e “isenção e direitos de importação sobre trilhos, máquinas, instrumentos e tudo mais que fosse necessário à construção das estradas de ferro”(Silva, 1992, p 47).

Estas garantias jurídicas, aliadas ao desenvolvimento da atividade cafeeira no país, impulsionaram uma “febre ferroviária”, cabe ressaltar que três ferrovias se converterão em espinha dorsal do desenvolvimento suburbano na metrópole do Rio de Janeiro: Central do Brasil, Leopoldina e Rio do Ouro. Sendo as duas primeiras mais importantes. Iremos agora analisar a sua formação em separado, até porque suas histórias são distintas.

3.1.3.1 Estrada de Ferro Central do Brasil

Conforme pontuado por Benchimol (1992), em 1840 o britânico Thomas Cochrane assumiu um contrato no qual se incumbia de construir uma ferrovia ligando a cidade à São Paulo. “Cochrane chegou a organizar a companhia, contando com capitais, técnicos e materiais procedentes da Inglaterra, mas o projeto fracassou, pois os capitalistas de Londres exigiam do governo a chamada garantia de juros”(1992: 45). Assim como já pontuado acima, apenas depois do decreto de 1852 que serão “garantidas as bases” para a entrada segura dos capitais estrangeiros neste empreendimento.

Em 1855 são aprovados os estatutos da “companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II” (Rodrigues, 2004). No mesmo ano o Governo Imperial contrata do engenheiro inglês Edward Price para a construção da estrada.

Apesar de uma série de entraves é criado em 1858 o primeiro trecho da Estrada de Ferro Pedro II ligando o campo da Aclamação (Central) a Queimados. Também foram inauguradas as estações de Cascadura e Engenho Novo, acrescidas, no mesmo ano da estação de Sapopemba (atual Deodoro).

No ano de 1865 o governo imperial, que já detinha a maior parte do capital da empresa, decide encampar a companhia, claro indenizando o capital aplicado até então. Maria Laís da Silva (1992) pontua que o momento era de sérias dificuldades financeiras para a

companhia, em especial devido aos elevados custos, leia-se empréstimos, para se transpor a Serra do Mar.

Após o Estado assumir o controle da companhia ela intensifica o processo de compra de companhias menores e em dificuldades financeiras. Com o advento da República a estrada de ferro passa a se chamar: Estrada de Ferro Central do Brasil.

Vários ramais e pequenas estradas serão incorporadas a empresa estatal. Cabe destacar a Estrada de Ferro Rio do Ouro e a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil (que virá a ser a linha auxiliar da central), estas acrescidas da Leopoldina, se converterão no sistema ferroviário metropolitano do Rio de Janeiro.

Estrada de Ferro Rio do Ouro será construída, em 1893 para dar suporte à construção da Represa do Rio do Ouro e do sistema de tubulação edificado para o abastecimento de água da capital da república. A estrada ligava a ponta do Caju a represa, atravessando o subúrbio e parte da Baixada Fluminense. Posteriormente acabou fazendo o traslado de passageiros. Ela não chegava diretamente ao centro, para Abreu (1992) o traslado na estação São Francisco Xavier contornava este problema. O leito desta ferrovia foi posteriormente utilizado nos anos 70 do século XX para a construção do pré-metrô, e, posteriormente, a linha 2.

A Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, foi inaugurada em 1893, antiga estrada de ferro fundada por Paulo de Frontin. Seu primeiro trecho partia da estação da Mangueira até antiga estação de Sapopemba (hoje Deodoro), embora em condições muito precárias. Embora ambas as localidades já tivessem estações da Central, ela fazia um trajeto diferente entre elas, levando o acesso ao trem a mais localidades, por sua vez intensificando a formação do subúrbio. Em 1903 a Melhoramentos do Brasil – foi incorporada à Estrada de Ferro Central do Brasil, passando, no ano seguinte, a chamar-se Linha Auxiliar da Central do Brasil (Dunlop, 1972:60).

3.1.3.2 Leopoldina Railway.

A Leopoldina Railway surgirá da incorporação de diversas outras companhias. A origem seria a Estrada de Ferro da Leopoldina composta por capitais nacionais e ingleses, a partir de concessão adquirida em 1872, como de costume na época, com uma série de garantidas fornecidas pelo Estado. Tal empreendimento visava construir uma estrada de ferro entre Leopoldina (MG) e a margem do rio Paraíba, que por sua vez já estava sob o alcance da Estrada de Ferro Pedro II. Posteriormente, ela encampará outras companhias, principalmente em Minas Gerais, mas também no Rio de Janeiro. Este processo fará desta companhia a maior do Brasil segundo Noronha Santos (1996)³⁸.

Como a área de atuação da Leopoldina coincide com a região da cafeicultura escravista, e esta já se encontrava em crise, no final do século XIX, a companhia foi vendida para a Companhia Geral das estradas de Ferro, que por sua vez teve uma duração muito curta. É então que se cria em Londres a “The Leopoldina Railway Company Ltd” esta por sua vez conta com uma “ajuda” do governo, agora republicano, para incorporar o passivo existente.

Segundo Noronha Santos (1996) no mesmo ano A Leopoldina Railway compra a concessão da Northern Railway Company e a Estrada de Ferro do Grão Pará, que interessam diretamente a área do Rio de Janeiro³⁹.

Northern Railway Company, também conhecida como Estrada de Ferro do Norte, antes de ser incorporada a Leopoldina Railway, teve sua primeira linha inaugurada em 1886, ligando a estação de São Francisco Xavier à Miriti (atual Duque de Caxias). No que diz respeito ao impacto de sua operação para a evolução urbana da metrópole do Rio de Janeiro, podemos dizer que esta companhia desenvolveu toda uma área que até hoje é alcunhada de subúrbio da Leopoldina, e até um pedaço da Baixada Fluminense referente ao município de Duque de Caxias. A ferrovia, segundo Noronha Santos (1996), margeava os mangues da costa oeste da baía de Guanabara, acabou por produzir muitos aterros, que por sua vez facilitaram a ocupação posterior de seus espaços.

³⁸ É de se destacar que a obra de Noronha Santos (1996 [1934]) é da década de 30, anterior a encampação da Leopoldina Railway pelo Estado.

³⁹ Vale acrescentar que estas companhias também incorporaram companhias menores, ratificando o processo de fusão da Leopoldina Railway.

Outro aspecto relevante da incorporação pela Leopoldina Railway é o fato dela ter se associado à companhia Cantareira e a Viação Fluminense que operavam o tráfego de barcas na baía de Guanabara. Isto mais ou menos no mesmo período que a Light monopolizava o transporte por bonde na cidade.

Segundo Helio Suêvo Rodrigues (2004) em “1949 o Governo do Brasil e os representantes acionistas ingleses firmaram um acordo em Londres, onde ficava estabelecido que a união ficaria responsável por todos os encargos financeiros da Leopoldina”(2004, p.131). Ainda com base no mesmo autor, em 1950 a companhia será encampada e ficará subordinada ao então ministério da viação.

Ainda com relação às ferrovias e sua influência na mobilidade da cidade do Rio de Janeiro, um ponto muito importante desta história deste modal, destacado por Josef Barat (1975), mas também pontuado por Abreu (1997) e Rodrigues (2004) e desenvolvido por Guimarães (1987) e Fernandes (2012), foi a eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil, mas que só será levado a cabo nos anos 30. Por isso, o abordaremos mais adiante.

Agora, iremos abordar outro importante modal para a mobilidade urbana da metrópole carioca.

3.1.4 Notas sobre o transporte aquaviário.

Primeira questão que devemos chamar atenção em relação a este modal de transporte é que sua evolução difere um pouco em relação aos bondes e o trem. Em um certo sentido até os índios já usavam as águas para se transportar. Este também será o principal vetor de transporte durante a colonização. Um transporte “moderno” já irá se implantar em 1821 com o início da navegação a vapor. Ou seja, mesmo antes da chamada “revolução dos transportes”, alguma modernização já era introduzida no setor.

Para Josef Barat existia um fluxo considerável na baía de Guanabara no início do século XIX. Segundo este autor:

“Em 1819 ocupavam-se daquela travessia 48 embarcações de grande lotação. O principal desembarcadouro ficava na praia de D. Manuel,(...). Em 1821, foi estabelecido o primeiro serviço de navegação a vapor de caráter irregular, com a barca “Bragança”. Em 1834, foi criada a Sociedade de Navegação de Nictheroy, com o fim de prestar serviços regulares de navegação a vapor entre o Rio e a recém-criada capital da Província do Rio de Janeiro. Em 1835, três barcas a vapor provenientes da Inglaterra já estavam em serviço e, em 1851, a barca ‘Nictheroy’ fazia a travessia em 22 minutos”.(Barat, 1975, p. 114-115)

Josef Barat (1975) ainda comenta que em meados do século XIX algumas empresas ainda faziam rotas regulares de embarcações a vapor para Botafogo, Ilha do Governador e Paquetá. Já em 1862, iniciou-se um serviço de “Ferry” com embarcações norte-americanas que comportavam 300 passageiros (Dunlop, 1972). Segundo Barat (1975), em 1884 a empresa tinha 11 embarcações e realizava entorno de 50 viagens de ida e volta cada dia.

Quando comentamos que existia uma diferença em relação às barcas, era no sentido que sua utilização já era considerável antes da chamada “revolução dos transportes”, mas seu fluxo e sua mercantilização também se intensificaram. As diferenças param por ai. Assim como nos Bondes e nos trens as companhias de Barcas irão passar por um processo de monopolização.

Primeiro, como nos conta Maria Laís Pereira da Silva (1992), a companhia de navegação de Nictheroy se associou com sua principal concorrente a Inhomirim. A companhia Niteroi-Inhomirim sucumbiu à concorrência com a Ferry. A companhia Ferry ainda teve sua hegemonia ameaçada pela entrada em operação da Companhia Fluminense em 1870. Esta última acabou sendo comprada pela Ferro-Carril Niteroiense. Não suportando a concorrência com a com a Ferry esta companhia acabou por ser incorporada a concorrente. Em outubro de 1889 a Ferry se incorporou a Empresa de Obras Públicas no Brasil, organizando então a Companhia Cantareira e Viação Fluminense, com o objetivo de explorar não apenas a travessia da Baía de Guanabara e os bondes de Niterói, mas também o serviço de abastecimento de água desta cidade. Em 1908, no ano posterior a unificação dos bondes sob a Light no Rio, a Companhia Cantareira Fluminense tem seu capital incorporado a Leopoldina Rail, que como vimos acima fora organizada em Londres.

Por outro lado, a modernização dos transportes do final do século XIX, como nos conta Maria Laís Pereira da Silva (1992), encerrou a navegação para Botafogo bem como foi paulatinamente declinando a movimentação para os outros portos do litoral oeste da Baía de Guanabara.

3.2 Os primórdios das Empresas de Ônibus.

Nesta seção abordaremos os auto-ônibus, movidos a partir de sua própria propulsão. Já existiam veículos nomeados por ônibus puxados por tração animal no século XIX, segundo Charles (Dunlop 1972), este tipo de veículo fora desenvolvido pela primeira vez na França, ainda no século XVIII, mas mesmo em Paris só efetivamente será utilizado com relevância no século XIX. O Ônibus de tração animal era um tipo de veículo que, para os nossos propósitos, não diferia, significamente, das diligências e das Gôndolas. Estes meios de transportes foram sendo superados pelo bonde, mas ainda resistiram durante algum período, ora servindo como transporte suplementar, alcançando pontos da cidade aonde o Bonde ainda não havia chegado, ora servindo de transporte de segunda classe, transportando ambulantes, biscateiros e suas mercadorias. Vale lembrar, como colocado acima, no caso da Companhia do Jardim Botânico, até este mercado fora disputado por esta companhia com a utilização de bondes bagageiros.

Mas será com a introdução do Auto-ônibus moderno, em 1908, que a questão se modifica. A primeira linha de auto-ônibus fará o trajeto Praça Mauá – Passeio Público, ou seja, percorrerá justamente a avenida central, ícone mor das reformas urbanas de nosso Haussmann Tropical (Benchimol, 1992). Isto denota quanto este ônibus em seu uso na cidade do Rio de Janeiro nasce moderno. Ao longo da primeira metade do século XX o bonde, monopolizado pela Light, continuará sendo o principal meio de transporte da cidade do Rio Janeiro. O ônibus aparecerá gradativamente, se colocando, desta forma, como potencial ameaça ao monopólio da empresa canadense. Esta ameaça corre em paralelo com outro “pesadelo” para a Light, a proposta de criação de um metropolitano, o “sonho” dos urbanistas.

Como passaremos a analisar a formação do transporte por ônibus iremos avançar cronologicamente o conteúdo do texto, os outros modais reapareceram então a medida que versamos sobre a constituição do serviço de ônibus.

Segundo Américo Freire (2001) as primeiras empresas de auto-ônibus surgiram no Rio de Janeiro no início do século passado. Em suas palavras:

“quando se afirma a imagem de um Rio de Janeiro moderno, civilizado e saneado – mais tarde cidade maravilhosa – que, ao longo do ano de 1906, surgiram as primeiras propostas de criação de empresas de ônibus na cidade. Apenas um ano antes, em novembro de 1905, por ocasião de uma exposição de automóveis em Paris, circulara, pela primeira vez, um auto-ônibus entre a “Bolsa e o Cours de La Reine”. Em julho de 1906, o então prefeito Pereira Passos sancionou a lei nº 1.093 isentando de novos impostos por vinte anos “a todos quantos se propuserem a fazer trafegar, no distrito federal, ônibus automóveis destinados unicamente ao transporte de passageiros e cargas”(Freire, 2001, p. 35).

É interessante perceber o interesse de Pereira Passos no Auto-Onibus, em menos de um ano da divulgação desta tecnologia, o então prefeito já estabelecia as bases para sua assimilação. Na interpretação de Américo Freire o regulamento de 1906 será de suma importância em função de seu caráter liberal, desta maneira ameaçará os interesses da Light. A prefeitura então aposta no crescimento do setor e assim estabelece as diretrizes para o seu funcionamento. O decreto nº 627 de 1906 estabelecia:

- “- a manutenção da isenção de novos impostos, além dos previstos na lei do orçamento;
- proibições ao tráfego de auto-ônibus nas vias públicas inferiores a nove metros;
- preços das passagens por seções (100 réis a cada dois quilômetros) e por classe (1ª classe: 200 réis; 2ª classe 100 réis);
- itinerários previamente aprovados pela prefeitura;
- multas no caso de infrações;
- a necessidade de requerimento dirigido ao Prefeito em que estariam indicados o tipo e o sistema de ônibus-automóveis do pretendente;
- direito da Prefeitura de cassar licenças se verificasse a inadequação do sistema de motor adotado, sem direito a indenização”(Freire, 2001, p. 36-7).

Elisabeth Von der Weid (2015) tem uma interpretação, inicialmente, semelhante:

“O novo tipo de transporte coletivo iniciava sua atuação nas ruas da cidade. Não havia legislação de controle, concessões, taxas de manutenção ou impostos. As empresas obtinham uma autorização do município para exercer sua atividade num determinado perímetro ou itinerário e passavam a funcionar. Também não havia privilégios de zona, e os itinerários se sobrepunham, sem preocupação com outras empresas de ônibus nem com os bondes” (2015, p. 09).

A autora acima citada tem uma diferença de interpretação em relação à Américo Freire. Enquanto Freire vê desde o início a legislação liberal como ameaça aos interesses da

Light, o que levaria a empresa canadense entrar no setor como estratégia de defesa de seu controle sobre o transporte, Weid considera que a oportunidade da empresa lucrar mais com as isenções de impostos é o motivador da diversificação dos investimentos a empresa canadense.

Segundo Freire (2001) política municipal para o setor no Rio de Janeiro será orientada então pelo regulamento de 1906. O mesmo só será revogado em 1932, já durante Era Vargas, ou seja, foi necessária uma brusca mudança de governo no País para derrubar legislação vigente que era tida como liberal.

O serviço se desenvolve na fase inicial de introdução do uso dos auto-motores no Brasil. Nas brechas das oportunidades não cobertas por trens e bondes se desenvolve uma prestação de serviço quase artesanal. Para Américo Freire (2001) a Light percebe que deveria ofertar este mesmo serviço, como estratégia de quebrar a potencial concorrência. Ela então compra, em 1918, uma concessão de serviço de ônibus elétrico que trafegava pela Avenida Central.

Elisabeth von der Weid (2015), também aponta que a “Light diagnosticava que, devido às condições precárias das concorrentes seria apenas uma questão de tempo a insolvência destas e a efetivação de sua estratégia de monopolizar o setor. Esta previsão, no entanto, não foi confirmada pelos acontecimentos seguintes” (2015, p.14-15).

Embora a prefeitura do Rio de Janeiro através da lei de 1906 tenha incentivado o desenvolvimento de empresas de ônibus, por aplicar uma legislação liberal, em 1924, em função de uma série de acidentes envolvendo auto-ônibus, a prefeitura impõe limites técnicos mínimos para a exploração do setor.

Segundo Freire (2001, p.38) “Os novos veículos deveriam ser fechados, com acessos de entrada e saída, acentos de molas, 20 lugares e bancos para duas pessoas. Estas limitações da prefeitura criaram certas dificuldades para novas empresas,” e mesmo aquelas que já

operavam o serviço como no caso dos alcunhados “ônibus do Lopes”⁴⁰, tiveram dificuldades de adequar às novas normas.

Se por um lado a legislação era liberal, pois não respeitava os chamados “privilégios de zona”, que as companhias incorporadas pela Light haviam conquistado, por outro, a prefeitura estabelecia regulamentações que dificultaram as operações das pequenas e nascentes companhias de ônibus. Apesar disto, as empresas se desenvolveram nos poros do sistema de bondes.

Américo Freire (2001) levanta a hipótese que a Light manteve os Bondes com uma lucratividade baixa como estratégia de ter maior pressão política para manter o monopólio do fornecimento de energia, este que se tornou bem mais lucrativo ao longo do primeiro terço do século XX do que a exploração dos bondes em si. O resultado disso é que a empresa não via sentido em investir na melhora do serviço, uma vez que demoraria muito para obter retorno do investimento, abrindo brechas desta forma para o desenvolvimento das empresas de ônibus. Em suas próprias palavras:

A cidade avançava e se transformava em metrópole. Os serviços de transporte coletivo de passageiros – bondes e trens -, mesmo ampliando o seu raio de ação ao longo das décadas de 1910 e 20, não atenderam inteiramente a demanda. Esta exigia, por um lado, maior seletividade- especialmente das camadas médias emergentes, identificadas com a ocupação da zona sul e determinadas áreas da zona norte -, e por outro, maior proximidade dos locais de moradia – principalmente os passageiros das áreas suburbanas. Nessas brechas, surgiam empresas de ônibus artesanais que, aos poucos, foram ganhando consistência. Os primeiros veículos assemelhavam-se aos bondes e grande parte deles era constituída de chassis de caminhão com tosca carroceria construída nas oficinas cariocas (Freire: 2001, p.45).

Waldemar Corrêa Stiel (2001), analisando a questão mais propriamente a partir de São Paulo, mas dando um enfoque nacional, chega a conclusões semelhantes:

Nessa época [anos 20] o ônibus era um veículo barato para se comprar. Pagava-se [...] pelos chassis e colocava-se o auto-ônibus nas ruas para qualquer trajeto, desde que fosse rendoso. Se não desse lucro mudava-se para outras ruas e assim começou a proliferar o auto ônibus em nossa cidades” (Stiel, 2001, p.62)⁴¹.

⁴⁰Segundo Noronha Santos (1934) este senhor, comerciante e empresário de ônibus português, fundou a Auto Viação Nacional, ele também teria sido o primeiro empresário a levar o serviço, com alguma regularidade, para os “arrabaldes”. A Nacional se configurava como a maior concorrente da Light.

⁴¹ O referido autor também analisa o desenvolvimento do setor de carrocerias no Brasil que começaram de forma artesanal. Vale destacar que a sua obra foi publicada pela ANTP, com patrocínio de empresas do setor de carrocerias.

Américo Freire (2001) também acredita que o aumento da operação das empresas de ônibus, diminuiria a crise dos transportes nesta cidade que se encontrava em plena expansão. Tal fato também apresentava à prefeitura um novo interlocutor, uma vez que este serviço se encontrava monopolizado por empresas estrangeiras (Light e Leopoldina Railway) e pelo Governo Federal (Estrada de Ferro Central do Brasil). O autor acredita então que o serviço, dividido por várias pequenas e médias empresas iniciantes, faria com que a prefeitura tivesse mais poder diante delas, ao mesmo tempo, esta prefeitura poderia negociar em outras bases com a Light, uma vez que, seguindo este argumento, o monopólio da Light sobre os transportes urbanos não seria tão absoluto.

Não temos elementos para questionar esta hipótese, apenas gostaríamos de deixar registrado que, a luz do poder atual dos empresários de ônibus na política local⁴², esta hipótese nos soa estranha.

Fato é que serviço de ônibus na cidade do Rio de Janeiro, que vinha se desenvolvendo de forma tímida nas décadas de 10 e 20 do século XX, apresentou, a partir de 1927, um grande crescimento que continuaria até a primeira metade da década de 40. “Entre 1926 e 1933, o serviço de ônibus na área urbana cresceu 350%, com o número de ônibus aumentando de 145 para 512” (Freire, 2001, p. 47).

Uma outra questão, que complicava a situação da light, era que esta altura do campeonato, década de 1930, o sistema de bondes já se encontrava deteriorado, apresentando várias falhas. O ônibus aparece então (por mais absurdo que possa parecer com o nosso olhar do século XXI) como símbolo de modernidade⁴³. A Light introduz os ônibus “double deckers”, os imperiais, na cidade, os quais foram alcunhados de “chopp duplo” pela população carioca (Dunlop, 1972). Segundo Freire (2001) foi a única vez na história que o ônibus ocupou um espaço de prestígio social no imaginário carioca.

No ano de 1927 a Light dobra, em relação ao ano anterior a sua frota de ônibus. Mais significativo ainda: a empresa cria a viação Excelsior, com um padrão de qualidade que

⁴² Como veremos mais adiante, principalmente no terceiro capítulo.

⁴³ Embora difícil de imaginar hoje em dia, o ônibus foi introduzido como transporte de elite, como bem colocou Carlos Nelson Ferreira dos Santos em Transportes de massa: Condicionantes ou condicionados? (1977).

depois irá ser adotado pela prefeitura enquanto norma. Ela visava claramente disputar o mercado de transporte das camadas mais abastadas. Isto provavelmente era possível, porque apesar de já existirem automóveis na cidade, este meio de transporte ainda não fora generalizado. Na nossa opinião, acima de tudo o ônibus era o “não bonde”, em um período que o bonde já estava generalizado, ou seja, largamente utilizado pelas classes populares.

Até 1930 a Light continuou aumentando sua frota de ônibus, mesmo alegando prejuízo no segmento. Segundo Freire (2001), muitas destas aquisições se realizavam por intermédio da compra de empresas menores. A companhia acreditava que apesar do número de concorrentes ter se ampliado, a situação financeira dos mesmos não estaria boa, desta maneira a conquista do monopólio não tardaria a chegar. Segundo Weid (2015) a Light adotou a estratégia de triangulação nas aquisições de outras companhias, pois criou empresas intermediárias que incorporavam as menores antes de ser incorporadas pela holding. Com destaque para a empresa Auto-Omnibus S.A.

Na interpretação de Freire (2001), a postura do então prefeito Prado Junior (1926-1930) dava a impressão a Light que ela conseguiria o monopólio no setor, uma vez que a prefeitura acabara acatando o padrão da empresa como norma para o serviço, ratificando assim a estratégia da Light de “sufocar” financeiramente os adversários.

Em 1929, a Light para impor seu monopólio nos transportes públicos, luta por um lado para monopolizar o serviço de ônibus, e de outro se preocupa com a prefeitura, esta que por sua vez havia encomendado um plano urbanístico a Alfred Agache. Preocupada com os reflexos do plano de Agache sobre seu sistema de Bondes a Empresa canadense se antecipa ao urbanista e publica um manifesto, propondo um “transporte rápido” ligando o Mourisco (Botafogo) ao Colégio Militar (Tijuca), construído com recursos da prefeitura, integrado as linhas de bonde e de ônibus. Isto tudo sobre a “direção única” da empresa, ou seja, garantindo seu monopólio sobre o transporte na cidade (Silva, 1992. Freire 2001).

Maria Lais Pereira da Silva (1992) cita os quatro pontos principais do plano Agache no que diz respeito à circulação:

1. Necessidade de se suprimir a maior parte dos bondes que estorvam a circulação e cuja velocidade não satisfaz mais.
2. Necessidade de artérias principais que penetrem até o centro da cidade.
3. Criação de vias de comunicação com um certo número de bairros excêntricos.

4. Construção de uma rede metropolitana de transporte permitindo o tráfego rápido (Silva, 1992, p.80)

Como podemos perceber na citação acima, Agache não atribui muita importância a proposta da Light, em seu plano urbanístico, divulgado em 1930, ele propõe um metropolitano para a cidade, muito mais amplo que o transporte rápido da Light. Agache não confere um papel especial nem ao bonde e muito menos ao ônibus, mas propõe a abertura de novas vias que provavelmente estavam em sintonia com a ascensão do automóvel particular nos países centrais⁴⁴.

Mas, como nos lembra Mauricio Abreu em relação ao plano Agache⁴⁵:

“O Plano propriamente dito jamais foi implantado, ainda que várias obras ali sugeridas fossem realizadas nas décadas seguintes. Concluído após a Revolução de 1930, foi visto com extrema desconfiança por um novo governo que pretendia “revogar tudo quanto proviesse da República Velha, estigmatizando tudo de suspeição de ou negociata” Além do mais, nas palavras do inventor Pedro Ernesto, “nem em cinquenta anos ele seria exequível” (Abreu, 1997, p.86).

Por mais que a história não tenha realizado o plano Agache, ele se apresentou como uma ameaça real aos interesses da Light, por isto a empresa se adiantou ao urbanista francês para propor sua forma de modernização dos transportes.

Voltando a análise com base em Américo Freire (2001), o poder público municipal reorientou gradativamente sua política para o setor. Durante o período de Alaor Prata (1922-1926), no geral a Prefeitura continuava favorável ao crescimento do serviço, mesmo que, em alguns momentos, tenha estabelecido regras mais rígidas para o seu funcionamento. Na gestão Antônio Prado Junior, (1926-30), apesar de se manter a legislação favorável à criação de novas empresas (regulamento de 1906) o prefeito acenava a necessidade da criação de uma nova regulamentação. A light continuava comprando pequenas empresas, em 1930 tinha um domínio forte nas zonas sul, central e norte. Sua principal concorrente era a Nacional que atuava nos subúrbios, em 1930 a empresa canadense praticamente detinha o controle dos serviços de ônibus.

⁴⁴ Talvez seja sintomático que uma das poucas sugestões aplicadas pelo poder público das formulações de agache tenha sido o Autódromo de Jacarepaguá (Abreu, 1997: 86).

⁴⁵ Foge aos objetivos deste trabalho fazer uma análise mais ampla para o plano Agache, a esse respeito ver Maurício Abreu (1997, em especial págs 86-90) e Vera Rezende (1982, em especial capítulo 2).

Após a revolução de 30, deposta a República Velha, os interventores do distrito Federal, primeiro Adolfo Bergamini (1930-1931) e depois Pedro Ernesto (1931-1936), irão revogar o regulamento de 1906, substituindo por uma legislação mais abrangente que ampliava a fiscalização municipal. “Em 1932 se estabeleceu um novo regulamento para o serviço, e um ano depois os decretos nº 4.496 e nº 4.528 suspenderam a admissão de novas empresas e de novas linhas”(Freire, 2001, p.48).

A principal modificação na legislação seria a proibição de linhas com o mesmo itinerário que os carris. Mas, segundo Freire (2001), por incrível que pareça, as antigas reivindicações da Light, de se revogar o regulamento liberal de 1906, acabaram se voltando contra ela própria, pois com a regulamentação mais rígida não havia mais desculpas para se impedir novas linhas, principalmente em áreas que a malha de carris não era densa, como nos subúrbios. Novas empresas, mais estruturadas então apareceram.

Com relação à estratégia da light frente a este cenário, ela concentrou suas empresas sob o comando da Excelsior (Freire, 2001; Weid, 2015). Mas além de não conseguir aniquilar a concorrência, como pretendia, outra barreira se impunha diante de sua proposta de direção única: o Estado Novo.

Nas palavras de Américo freire:

A reviravolta dos anos 1930 tornou inexecutável a estratégia da Light de monopolizar os transportes urbanos na cidade. A prefeitura, nas gestões de Adolfo Bergamini e Pedro Ernesto, reorganizou o serviço, terminou com os privilégios da Light na Área central, e permitiu um novo ciclo de crescimento das empresas de ônibus na cidade. Essas medidas favoreceram o desenvolvimento e, posteriormente, o fortalecimento, de um outro agente dos transportes urbanos: o empresariado independente, fora do controle da Light (2001, p.73).

Para Elisabeth Von Der Wied (2015) ao longo dos anos 30:

... a *Light* procurava garantir, usando de todos os recursos, a manutenção e extensão do seu monopólio. O resultado desta política foi que, em 1931, a Companhia tinha apenas seis empresas concorrentes, que operavam em conjunto 82 veículos, contra 146 de sua propriedade. Além da superioridade numérica, a Excelsior tinha a vantagem de operar ônibus mais modernos do que a maioria das outras empresas. Neste período, a *Light* diagnosticava que, devido às condições precárias das concorrentes seria apenas uma questão de tempo a insolvência destas e a efetivação de sua estratégia de monopolizar o setor. Esta previsão, no entanto, não foi confirmada pelos acontecimentos seguintes (2015, p.14).

A autora em tela, nos dá uma definição destas mudanças, segundo Weid:

Em dezembro de 1930, foi publicada uma nova legislação municipal para o setor de transportes urbanos. Segundo o decreto n.º 3400, elaborado por Pedro Ernesto, os novos pedidos deviam ser acompanhados de uma planta da cidade assinalando o itinerário dos ônibus, e relatórios da empresa solicitante especificando o número de veículos a serem utilizados, o tipo de chasis, apresentando fotografias ou desenhos dos veículos, e até provas de idoneidade financeira e técnica, como garantia da capacidade de manutenção do serviço. A mudança na postura do poder público municipal em relação ao setor de transportes urbanos faz parte de uma série de alterações em níveis mais abrangentes ocorridos na organização do Estado, a partir da década de 1930. As novas limitações levaram a *Light* a acumular prejuízos e a desistir de sua proposta monopolizadora (2015, p. 15).

Para Weid (2015) a tentativa de monopolização é abandonada em 1931, e a *Light* foi a partir daí se sendo ultrapassada pelas concorrentes e por novas empresas nascentes. Apesar deste abandono de estratégia, a referida autora aponta que a *light* manteve suas companhias organizadas entorno da *Excelsior*, e iria suspendendo as linhas que se tornavam deficitárias.

Américo Freire (2001) por sua vez, frisa a importância da fundação da União das Empresas de Ônibus neste período. Além disto o autor também aponta mudança no perfil das empresas do setor:

O núcleo inicial dos primeiros empresários de ônibus se modificou com o crescimento do respectivo serviço. A empresa símbolo do período anterior- “os ônibus do Lopes” -, de Manoel Ferreira Lopes, não conseguiu sobreviver à intensa competição dos ônibus da *Light* e das novas empresas urbanas. O serviço se diversificou. No início da década de 1930, no já citado novo ciclo de desenvolvimento do setor, um novo grupo se constituiu, com alguns remanescentes do período anterior. As principais lideranças desse grupo criaram a primeira associação dos empresários do setor: A União das Empresas de Ônibus, em novembro de 1932, que deu origem ao Sindicato das Empresas de Ônibus, criado em dezembro de 1941 e até hoje existente. (2001, p.48).

Como pontuado acima, a *Light* diminuiu suas operações a partir de 1931, abandonando a perspectiva de monopolizar o setor priorizou as linhas da zona sul e encerrou as linhas deficitárias. Segundo Américo Freire a companhia passou a utilizar seu sistema de auto-ônibus para defender os bondes, e “não mais como parte de uma estratégia de controlar inteiramente o transporte na cidade” (2001:36). A diminuição de gorduras, entre os anos de 1928-1930 farão parte desta estratégia. Paralelamente a isso observa-se no período um maior crescimento de novas companhias, com destaque nas áreas suburbanas.

De acordo com Américo Freire, entre 1927 e 1931, surgiram 51 empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Destas muitas faliram e muitas foram incorporadas a *Excelsior*. Mas o que é relevante para este autor é que neste período elas eram apenas “concorrentes da *Light*”, sem um protagonismo que será vivenciado a partir da unificação de seus interesses

com a criação do sindicato empresarial. O período posterior verá o número de concorrentes, pelo menos na área urbana diminuir, com alguma centralização de capital, mas ao mesmo tempo, com maior capacidade de ameaçar a Light. Nas áreas suburbanas, ainda segundo Freire (2001), este processo será mais lento, persistindo ainda algumas empresas pequenas.

Fato relevante do período é a suspensão da Nacional, empresa de Manoel Lopes Ferreira, que era a maior concorrente da Excelsior, esta segundo Freire (2001) se configurava como empresa “símbolo” do período pré-fundação do sindicato. Tal fato, talvez indique uma mudança no perfil destas novas “lideranças” deste ramo empresarial.

Chama a atenção na descrição dos empresários efetuada por Freire (2001, p.66-73) o fato que os principais empresários, com raras exceções, se revezavam nos postos de comando da União dos Empresários de Ônibus. Eles, aparentemente, também foram bem sucedidos em “fatiar” as áreas de interesse entre si. Outro aspecto interessante desta fase inicial deste associativismo empresarial, foi a continuo desenvolvimento de pequenas empresas na área suburbana, oriundas dos mais diversos ramos comerciais, incluindo até padarias. Este setor do empresariado urbano, irá constituir um importante núcleo português no sindicato da categoria.

Durante os anos 30 o setor cresceu continuamente. “Entre 1932 e 1940 o número de veículos aumentou de 466 para 929. O número de passageiros foi ampliado, em termos percentuais, 5,5 % para 13,5 %” (Freire, 2001, p.77) do total transportado na cidade. Em 1950 este percentual chegará a quase 20%. Segundo Freire (2001) a política para o setor teve duas fases até 50. A primeira até 1945, com uma forte intervenção (ou pelo menos intenção) do estado no sentido de unificar o setor. A segunda, após-45, que se caracterizou por uma política mais liberal.

Américo Freire (2001) trabalha com a tese de que apesar do então distrito federal ser administrado por um interventor, nomeado pelo poder central, existiria uma pequena margem de autonomia por parte da prefeitura. Este poder local seria mais suscetível as pressões diversas de empresários da cidade, principalmente através do conselho municipal e, posteriormente, pela câmara de vereadores. A prefeitura no geral continuou beneficiando a Light, até porque os interesses se encontravam, mas em algumas situações estes interesses se divergiam.

O período de 1930 a 1945, o Rio de Janeiro terá 4 prefeitos: Adolfo Bergamini (1930-31), Pedro Ernesto (1931-1936), Olímpio de Melo (1936-37) e Henrique Dodsworth (1937-1945). Na Gestão de Bergamini, como já pontuado acima, são editados os decretos que rompem com a legislação liberal. Pedro Ernesto apresenta um perfil ainda mais interventor, Freire especula inclusive que o então prefeito tinha o interesse de assumir o controle total do transporte público, mas por um conjunto de razões isto não seria possível. Com destaque a ausência dos recursos necessários para indenizar a Light, acrescidos da capacidade de pressão da própria light e agora do empresariado independente de ônibus, organizado entorno do sindicato patronal. Freire então procede:

Assim, nestes primeiros anos da década de 1930 [40], em um momento de afirmação do aparelho estatal em vários níveis (lei da sindicalização, maior intervenção na política cafeeira), enfim, quando se superava a orientação liberal da primeira república, a política para os transportes coletivos esbarrava em fortes interesses e em sérias dificuldades para uma intervenção mais direta e radical por parte das autoridades municipais. Essa especificidade fez com que as relações do executivo municipal com a maior concessionária de transportes coletivos da cidade fossem complexas, envolvendo negociações e barganhas de parte a parte (2001, p.88).

Pedro Ernesto através do decreto 3926 de junho de 1932 estabeleceu um maior controle sobre as áreas abrangidas por cada linha de ônibus, defendendo assim os interesses da Light, mas também das companhias de ônibus mais organizadas. Em várias situações a prefeitura emite a posição de regular e controlar articuladamente o setor. Mas do ponto de vista concreto, a regulação da prefeitura por um lado diminuiu a hegemonia da Light no centro da cidade, mas de outro garantiu a operação de suas linhas. A prefeitura se colocava abertamente contra a concorrência, permitindo o controle por áreas. Tal política também beneficiou os empresários de ônibus.

Américo Freire (2001) explora a tese de que haviam três grupos em confronto: a Light, a prefeitura e os empresários de ônibus. A Light já não tenta mais, como no período anterior, sufocar a concorrência, mas ainda batalha politicamente para imprimir a direção única. Ideia essa que chega a reverberar no corpo técnico da prefeitura. Mas esta última encontra-se governada por uma força política favorável a uma maior intervenção estatal. Os empresários de ônibus por sua vez defendem a posição de seus negócios com bastante capacidade de influência política local.

Em 1937 assume a prefeitura do Rio de Janeiro Henrique Dodsworth. Em seu Governo é constituída uma comissão de transportes urbanos que formula uma proposta de uma Coordenação dos Transportes Urbanos do Distrito Federal. No interior dessa comissão o embate entre estas três forças se estabelece. Sendo que, neste campo, os empresários de ônibus eram minoritários, e a maioria dos integrantes defendia a criação de uma empresa pública de transporte que coordenasse e operasse o sistema, incluindo aí os trens da Central do Brasil e da Leopoldina Railway e, as embarcações da Cantareira. Exemplos de outros países que estatizaram o serviço foram lembrados, como o caso de Londres e mesmo a vizinha Buenos Aires. Isto para não mencionar a Alemanha que era vista como exemplo de organização a ser seguido pelos técnicos do Estado Novo.

Se do ponto de vista “ideológico”, a estatização parecia iminente, do ponto de vista político –pragmático a prefeitura e o governo central decidiram não ariscar o ônus e contrariar tantos interesses. De forma que tal coordenação ficou só no papel.

A Light tinha motivos para se preocupar, pois neste período foi levado a cabo a eletrificação dos trens da Central do Brasil, que teve um forte impacto na mobilidade ao subúrbio. Esta ação se apresentava talvez como ensaio de uma maior intervenção do Estado Novo na mobilidade da classe trabalhadora urbana. Para Josef Barat (1975):

Fato de grande significação do ponto de vista tecnológico, foi a implantação da tração elétrica dos trens suburbanos da E.F. Central do Brasil no ano de 1935, que deu novo ímpeto à ocupação da zona suburbana sob a influência daquela ferrovia. As antigas estações, transformadas em bairros periféricos, incorporavam-se definitivamente à vida econômica da cidade central e consolidavam um extenso anel metropolitano (Barat, 1975, p. 110)⁴⁶.

Nelson da Nóbrega Fernandes (2012) tem uma leitura próxima, neste aspecto (sem ter dialogado com Barat), para este autor a Eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil, bem como os projetos habitacionais do subúrbio promovidos pelo Estado Novo representavam o que havia de “mais moderno” nestes setores naquele período, e, teriam sido relativamente negligenciados pelos estudos da urbanização carioca. Não se está fazendo aqui uma apologia ao Estado Novo, mas frisando que o autor ora em tela, aponta um relativo esquecimento destas ações. Na nossa interpretação a eletrificação da Central, foi o metrô que

⁴⁶ A inauguração efetiva se deu em 1937 segundo Guimarães (1987), Barat (1975) deve ter eleito outro marco para a afirmação do processo.

o estado novo podia fazer. Como toda modernização tem seu desenvolvimento contraditório. O “pai dos pobres” ajudou a deixar grande parte destes pobres “bem longe” das áreas mais centrais da cidade.

Outro aspecto da eletrificação da EFCB, além dos transportes em si, foi a própria geração de energia elétrica para o empreendimento. Segundo Benício Domingues Guimarães (1987) os técnicos do estado novo chegaram a propor a construção de uma hidroelétrica para abastecer a via. A construção da mesma chegou a ser licitada, mas o processo foi tumultuado pelos concorrentes. No final a Light ganhou essa, ficou responsável por fornecer a energia.

Mas, cabe-se ressaltar que tal ato se dá por fora da administração direta do então Distrito Federal. A própria construção da nova gare Dom Pedro II, edifício ícone *Art Deco* no Rio de Janeiro, se colocava como monumento de afirmação do Estado Novo. Helio Sueno Rodrigues (2004) aponta fatos interessantes da construção deste edifício, o mesmo é apontado como o mais alto da América do Sul na época, sendo o mais alto no mundo construído em concreto armado, seu relógio de quatro faces seria apenas menor que o “Big Ben” do parlamento britânico. Para Abreu (1997), o Estado Novo imprimiu sua marca na paisagem urbana do centro do Rio de Janeiro com diversas intervenções: a explanada do castelo, o Aeroporto Santos Dumont e a abertura da Avenida Presidente Vargas (esta intimamente ligada a nova gare).

O advento da Segunda Guerra Mundial complicou ainda mais o cenário. A dificuldade de importação de peças e combustíveis por um lado breçou o desenvolvimento das empresas de ônibus e por outro reforçou a importância dos bondes e da Light para os deslocamentos na cidade. Neste período o gasogênio fora utilizado como combustível alternativo e para isto:

O Governo Federal contou com o apoio da Cia. de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro, Ltda. (*Light*), para a escolha da forma mais adequada para se produzir gasogênio. Mr. C.A. Barton, da *Light*, foi indicado como membro da Comissão Nacional pelo próprio Ministro da Agricultura. Trabalhos e pesquisas foram efetuados nas oficinas da *Light*, concluindo-se que os sistemas *Cohin-Poulenc* (francês) e “H.S.G.” (inglês) eram os mais adequados às condições locais. Geradores completos destes tipos foram manufacturados para testes, bem como um carvoeiro de apurado *design*. Em 1942, quando os ônibus de dois andares foram trocados por ônibus simples os chassis foram recondicionados e equipados para operação com gasogênio (Wied, 2015, p.27-28)

Tal fato reforçou ainda mais o posicionamento da Light. Para se ter uma ideia, foi neste período que o Bonde atingiu seu ápice de transporte de passageiros, nas palavras de Josef Barat:

... constata-se, em 1930, a movimentação de 437 milhões de passageiros/ano, após um ligeiro declínio em 1931-32, a demanda cresce persistentemente até atingir o máximo de 709 milhões em 1944, declinando a seguir. Cumpre ressaltar que a escassez de combustível no período de guerra provocou uma substituição dos serviços de ônibus, acentuando a tendência de crescimento na demanda por bondes verificada ao longo da década de 30.(1975, p.147).

Neste cenário as posições da Light foram fortalecidas e a Empresa aproveitou o momento para divulgar sua tese de direção única para o transporte na cidade (assim como tinha feito em 1929), rerepresentando a proposta de um metropolitano a ser construído com recursos do estado, para ser administrado pela Light. Henrique Dodsworth, em agosto de 1945, nomeou uma nova comissão para elaborar uma minuta de decreto-regulamento para o transporte coletivo. Apesar de ser contraditório com as posições do Estado Novo, mas de acordo com uma posição pragmática e que era a coordenação única possível, tal minuta apresentava as teses defendidas pela Light.

Após a queda de Vargas e Dodsworth, em novembro do mesmo ano, a minuta sugerindo a unificação dos serviços pela Light foi entregue ao novo prefeito Filadelfo Azevedo. Tal fato foi arduamente atacado pelos empresários independentes através de seu sindicato e da imprensa. A pressão surgiu efeito. As medidas não foram aplicadas pelo novo governo. Pelo contrário, o Governo Dutra adotou medidas que interessavam os empresários, dentre elas: a possibilidade de fusão das empresas, restauração de seccionamento de linhas e aumento das tarifas.

O novo governo também constituiu uma nova comissão de transporte com espaço para os empresários de ônibus. Na interpretação de Freire tal fato não constituiu um novo monopólio dos empresários de ônibus. Condizente com sua tese, Freire defende que existira uma equalização de forças que era inclusive desejada pela prefeitura.

O período pós-segunda guerra mundial se apresentou mais propício ao desenvolvimento do transporte por ônibus, seja pela postura mais liberal do governo Dutra, seja pelo reestabelecimento da capacidade importadora. Nesta segunda dimensão destaca-se a importação de ônibus norte-americanos de maior capacidade, comparados aos da época, os

mesmos foram apelidados pela população de “gostosões” (Freire, 2001; Barat 1975; Dunlop, 1972), apresentavam assim uma vantagem técnica para os empresários de ônibus.

Para Barat (1975), a concessão, a partir de 1945 de linhas de ônibus diametrais⁴⁷ (que ligavam diretamente a Zona Sul e a Zona Norte), além de sua maior capacidade de passageiros, também contribuíram para atribuir ao ônibus um papel mais central e não apenas complementar no transporte urbano do Rio de Janeiro.

Mauricio Abreu (1997) coloca que neste período, 1930-45, se verifica na cidade do Rio de Janeiro uma decadência relativa do centro da cidade e um aumento da centralidade de bairros da zona sul, com destaque inicial para Copacabana. Neste sentido Vicente Paulo Brito Pereira (1987) aponta: “Assim, na medida em que são criados novos centros de atividades terciárias, como é o caso da Região do Rio de Janeiro, mais se diversifica a matriz de origem e destino, facilitando a adoção de meios de transportes mais flexíveis, sejam privados (automóveis), sejam públicos (ônibus)”(Pereira 1987, p.34).

Tal cenário deixou abalou significativamente o sistema de bondes, quase três décadas depois das primeiras mobilizações da Light para se defender dos ônibus (Freire, 2001 e Weid, 2015), Barat afirma então que:

O problema da competição surgiu, efetivamente, no pós-guerra, quando os acréscimos nos níveis de demanda pelos serviços de ônibus correspondeu a uma substituição do bonde, decorrente – além da deterioração e ausência de estímulos oficiais para expansão dos serviços prestados por este último – da entrada em circulação dos ônibus de grande capacidade unitária em linhas diametrais norte-sul e em linhas concedidas sem nenhum critério de complementaridade intermodal (com bondes principalmente) (Barat, 1975, p. 155)

Outro fator determinante no período foi a expansão urbana em especial para os subúrbios, Maurício Abreu, em a evolução urbana do Rio de Janeiro (1997), chega a nomear o movimento deste período como “do urbano ao metropolitano”, pois havia um crescente movimento de ocupação não apenas nos subúrbios mas para além das fronteiras do então distrito federal. Estaríamos vivendo nossa implosão urbana (Lefebvre, 1999). Abreu (1997) pontua como fatores importantes para isto a significativa industrialização, auxiliada pela

⁴⁷ Fato curioso, as linhas diametrais que foram fundamentais para desbancar os bondes, atualmente estão sendo cortadas, veremos esta questão mais adiante no terceiro capítulo.

dificuldade de importação do período da guerra, e os movimentos migratórios, primeiro do interior mais próximo (RJ e MG) e posteriormente do Nordeste após a construção da Rio Bahia nos anos 40. Em suas palavras:

O crescimento populacional das áreas periféricas da cidade está intimamente ligado a quatro fatores determinantes: as obras de saneamento realizadas na década de 30 pelo DNOS (através do Serviço de Saneamento da Baixada Fluminense); a eletrificação da Central do Brasil, a partir de 1935; a instituição da tarifa ferroviária única em todo Grande Rio (que beneficiou sobre tudo os subúrbios afastados e os municípios da baixada); e a abertura da Avenida Brasil, em 1946, que aumentou de sobremaneira a acessibilidade dos municípios periféricos (Abreu, 1997:108-09).

Este crescimento para o subúrbio, se por um lado era impulsionado pelo trem, por outro abria novas frentes de possibilidades para o ônibus e especialmente para o lotação. Segundo Barat (1975) o trem não sofreu o impacto que sofreram os bondes com a entrada dos ônibus de grande capacidade unitária. Mas, pode-se perceber que seu peso relativo foi diminuindo com o tempo. Isto reforça a tese de que a ocupação dos subúrbios também auxiliou no desenvolvimento do transporte por ônibus.

A Light encerra as atividades da Excelsior em 1948 e em 1964 o serviço de bondes é transferido para o Estado. Américo Freire interpreta que os Bondes representavam cada vez menos os ganhos da empresa, por isso, uma vez que não conseguiram monopolizar os transportes na cidade aguardaram a entrega definitiva apenas tentando evitar grandes prejuízos. Por outro lado, a expansão do consumo de energia pós-guerra deve ter estimulado a empresa a se concentrar neste seguimento.

A Light deve ter percebido que os dias do Bonde estavam contados, os ônibus isoladamente, não representavam um grande negócio. Se por um lado as classes médias irão adotar ainda mais o automóvel, retirando esta fatia do mercado dos negócios da empresa. Por outro, irão consumir uma série de eletrodomésticos que também alimentaram suas contas de luz.

3.3 A ascensão do ônibus a principal meio de transporte na cidade.

Chegamos a um momento de suma importância em relação a automobilmobilização da metrópole carioca, momento esse que terá reflexos na organização dos transportes coletivos no Brasil com particularidades no Rio de Janeiro que iremos mais abaixo nos reportar.

Para tanto nos é importante o trabalho de Vicente Paulo Brito Pereira, “Avaliação da Política de Transportes Públicos no Rio de Janeiro: consequências do modelo privado por ônibus” (1987). O autor pontua como o ônibus, que surge como transporte complementar, mais flexível que o bonde e o trem, amplia a capacidade de transporte. Embora este modal comece a ter um protagonismo no pós -1945, será com a introdução dos ônibus de maior capacidade, de fabricação norte americana, e as linhas diametrais, que a “hegemonia do bonde” será ameaçada. Mesmo assim, ainda levará:

...quase uma década para se consolidar, o que só ocorreu efetivamente na década de 60, devido ao surgimento de um tipo de veículo que marcou a paisagem do Rio de Janeiro de forma definitiva e indelével: os autolotações, ou lotações, conforme o apelido dado pelo carioca. Esses veículos, surgidos durante a guerra para resolver inúmeras dificuldades do transporte naquele período, se popularizaram muito devido à sua velocidade e flexibilidade. Eram veículos de lotação mínima de 10 passageiros e máxima de 21, com restrições de carga transmitidas ao chassi. Em geral, e especialmente ao longo da década de 40 e início da de 50, eram operados por motoristas autônomos e sem itinerário fixo. Foram eles que, na verdade, colocaram em cheque o principal meio e transporte público da cidade, que era o bonde. (...). Os lotações não somente contribuíram para o declínio persistente dos bondes, como praticamente liquidaram as empresas de ônibus que haviam sido criadas na década de 30 (Pereira, 1987, p.40-41).

Josef Barat apresenta interpretação próxima:

É ao longo da década de 50 que a concessão indiscriminada de linhas de ônibus e ‘lotações’ e o aumento no número desses veículos para atendimento dos incrementos da demanda, ao invés de uma racional divisão de trabalho com os bondes, acabou por conduzir estes últimos a uma deterioração irrecuperável. Com efeito, se fossem aproveitadas as economias de escala proporcionadas pela concentração da demanda em determinadas rotas servidas pelos bondes, através de medidas de aumento de sua capacidade e velocidade média, ao invés da substituição desordenada por ônibus e ‘lotações’, certamente o panorama dos transportes da cidade do Rio de Janeiro seria menos caótico na década subsequente.(Barat, 1975, p. 193).

Tal realidade é fato, só não a consideramos tão “irracional” assim, ela está de acordo com a racionalidade do desenvolvimento da indústria automotora no país. Esta era a prioridade da política industrial nacional, as consequências para mobilidade urbana é que não faziam parte desta “razão”. Para Rômulo Orrico e Enilson Santos (1999) “tal decisão seguia uma tendência nacional, na medida em que a indústria automobilística brasileira poderia produzir ônibus maiores e estava interessada no mercado representado pelos operadores de

ônibus formalmente constituídos como empresa e com normas de serviço público que os obrigava a uma renovação planejada da frota”(1999, p.415). Neste momento outra racionalidade modernizadora estava se impondo no país e no Rio de Janeiro em particular.

Neste período Mauricio Abreu (1997) aponta que existiu uma grande valorização e especulação do solo urbano na cidade, o desenvolvimento se deu “aos pulos”, com uma forte urbanização dos municípios vizinhos e a retenção de terrenos mais próximos a mancha urbana com vistas a uma maior valorização futura. Mas, segundo o autor:

“É importante observar, entretanto, que o Estado contribuiu bastante para o sucesso dessa estratégia. Em primeiro lugar, devido a ausência de uma política de uso do solo que desestimulasse a retenção de terrenos pelos proprietários; em segundo, devido ao estímulo dado ao transporte rodoviário –subsídio ao combustível – que, ao baratear a tarifa dos ônibus, viabilizou uma série de empreendimentos imobiliários localizados a grandes distancias dos principais eixos de comunicação”⁴⁸ (Abreu, 1997, p. 115).

Os anos 40/50 marcam segundo Abreu (1997) o surgimento do problema “viário”. As sucessivas administrações da cidade iram projetar e executar uma série de intervenções para propiciar o uso do automóvel. O desmonte do morro de Santo Antônio (e a favela que ali se localizava), para a construção da avenida Norte – Sul e o aterro do Flamengo. Os projetos de construção de diversos túneis. Como por exemplo a, hoje derrubada, Perimetral. E neste cenário, de mudança da matriz de mobilidade urbana, na qual se criava a “cidade da classe média” (Vasconcellos, 1998) que “os lotações” se desenvolvem, não de maneira deliberada mas como sub produto desta forma de modernização.

Vicente Paulo Brito Pereira (1987) classifica “os lotações” como representantes de uma nova ordem econômica dos transportes públicos do Rio de Janeiro, pois a partir deles e que surgiram uma segunda geração de empresários de ônibus que irão dominar a cena futura do transporte na cidade. Segundo o autor:

“Até 1958, o sistema crescia anarquicamente, sem qualquer planejamento. Somente nesta data foi feito um plano de transporte coletivo e instituída uma Comissão de Transportes Coletivos. Entre outras coisas, a legislação de 1958 define transporte coletivo, classifica os veículos (auto-ônibus, auto lotação), congela novas licenças para micro-ônibus e autolotações, regula as permissões tentando evitar ‘na medida do possível a concorrência inconveniente à estabilidade e à boa ordem dos serviços’, da preferência, no caso de novas linhas, à entidade que já estiver explorando linha

⁴⁸ Cabe esclarecer, de acordo com Abreu (1997), que embora o ônibus tenha colaborado neste processo ainda será o trem, no período em tela, o principal meio de transporte para a ocupação da periferia urbana.

com itinerário mais próximo, e estabelece o regime de permissões (...) sem prazo determinado”(Pereira, 1987, p.41).

Ou seja, depois de um período de “liberalização” do transporte, aqueles que prosperaram trataram de se voltar “contra” a liberalização. Na interpretação de Vicente Paulo Brito Pereira emergiria daí a lógica que norteará o conjunto do sistema: a prioridade para os ônibus em detrimento de outros modais, regulação e diminuição dos concorrentes entre os operadores através da redução dos mesmos, “delimitação da área geográfica para cada empresa, na qual esta teria quase que o monopólio da oferta dos serviços”, e o famoso sistema de permissões, que se revelaria “muito mais flexível que o de concessão e portanto, bem mais vantajoso para o empresário”(Pereira, 1987, p. 41). Para Rômulo Orrico e Enilson Santos (1999) estaria aí também presente a evolução de uma indústria artesanal de ônibus e carrocerias para maduras companhias que necessitariam de um fluxo contínuo e organizado.

Longe de quer defender aqui uma tese de “empresários de sucesso”, dos “grandes empreendedores”, da afirmação do sujeito burguês típico, vemos que alguns destes donos de lotação tiraram “a sorte grande”, apesar de toscos, eram os personagens certos no momento correto de assumir um novo papel na divisão do poder econômico do transporte, advindo da modernização e automobilização da cidade do Rio de Janeiro⁴⁹.

Estamos analisando agora o período da administração de Carlos Lacerda (1961-65), para Maurício Abreu (1997) este representaria “o exemplo mais marcante da intervenção direta do Estado na solução do “problema viário”, um problema que era na verdade um falso problema, posto que derivava da concentração de renda nas mãos de uma minoria da população” (Abreu, 1997, p.132-33).

Será neste Governo que serão concluídos os tuneis Santa Barbara e André Rebouças, ligações diametrais fundamentais entre as zonas Sul e Norte. Será também concluído a linha expressa do Aterro do Flamengo. Ainda de acordo com este autor:

de fato será na década de 50 que se constituiu em bom exemplo da preocupação governamental em solucionar o “problema viário” – que decorria, na verdade do aumento do uso de veículos particulares pelos habitantes da zona sul – os anos

⁴⁹ Para o conhecimento de alguns de seus principais personagens ver: “história os pioneiros do transporte coletivo por ônibus” disponível em:<http://oglobo.globo.com/videos/v/os-pioneiros-no-transporte-coletivo-por-onibus-jacob-barata/2948229/> e <http://oglobo.globo.com/videos/v/os-pioneiros-no-transporte-coletivo-por-onibus-anibal-de-sequeira/2948248/>
Acessados em 15 de abril de 2015.

sessenta se caracterizariam ainda mais pela tentativa, por parte do poder público, de adequar o espaço urbano às necessidades do automóvel e, por conseguinte, das classes de maior poder aquisitivo. Assiste-se, assim, durante o governo Lacerda, a uma “febre” de construções de viadutos e de novas avenidas que, se não viriam a resolver definitivamente o problema dos congestionamentos de tráfego – devido ao crescente aumento de veículos em circulação – melhoraram bastante a fluidez no trânsito na cidade (Abreu, 1997, p.133)⁵⁰.

Se para as classes de maior poder aquisitivo o automóvel era a solução, o lotação já não mais era apresentado como a “solução” para o transporte coletivo. Segundo Vicente Paulo Brito Pereira (1987) a administração Carlos Lacerda (1960-65) será a responsável por reorganizar o sistema, ela irá proibir a utilização da lotação e do micro-ônibus, contribuindo para reconcentração de capital no seguimento.

A lei estabeleceria um prazo de 60 dias para que os proprietários de lotações ou de micro-ônibus se incorporassem às empresas já existentes ou formassem novas. Foi comum, nessa época, a formação de sociedades do tipo ‘agregação’, que surgirão quase como uma imposição das circunstâncias e da legislação, mas que logo depois começaram a ser combatidas, em virtude dos problemas que criavam (...). ‘As empresas de ônibus assumiram a substituição dos lotações e o fim dos bondes.’ Esse momento (1963/64) marcou a origem das futuras grandes empresas que tiveram um começo bastante auspicioso, por sinal, já que o ramo contou tanto com inversões de capitais oriundos e outros setores (parece que predominantemente do comércio) quanto com subsídios disfarçados e fábricas de carrocerias, revendedores de chassi, companhias de petróleo etc., que tinham interesse de manter e desenvolver o setor (Pereira, 1987, p. 42).

Na citação acima evidencia-se a relação entre este setor, inicialmente rudimentar e artesanal (os lotações), com setores centrais e intermediários do desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil (chassis e carrocerias). Existiria, dando prolongamento ao argumento de Vicente Paulo Brito Pereira (1987), uma retaguarda moderna no desenvolvimento de um setor mais tosco do capitalismo urbano, alavancando o mesmo à vanguarda do transporte urbano na cidade do Rio de Janeiro.

A fundação da Companhia de Transportes Coletivos (CTC) em 1962 foi outro momento importante do setor. Para Vicente Paulo Brito Pereira (1987) se tratou de uma tentativa frustrada do poder público assumir efetivamente o planejamento, a operação e o controle do sistema. A empresa pública fora fundada com o intuito de “operar serviços de transporte coletivo, exercer controle físico e econômico-financeiro sobre a operação dos serviços contratados, coordenar, melhorar, e estender os sistemas, estender as linhas e o

⁵⁰ Veremos esta questão atualmente no terceiro capítulo, no qual a construção da infra-estrutura de transporte está à serviço de “melhorar o trânsito”.

serviço” (Pereira 1987, p. 42). Mas na prática teve dificuldades de exercer tal tarefa. Ainda segundo o mesmo autor, “a partir de 1964 ela foi encarregada de exercer também a fiscalização, e o governo deixou bem explícita sua intenção de colocá-la como órgão central de operação do sistema” (Pereira 1987, p. 42).

Na administração do governador Negrão de Lima foi promulgado o decreto de março de 1967, estabelecendo a frota mínima de 60 veículos com prazo findando em setembro de 1968. Este fato, segundo o autor ora em tela, aumentou ainda mais a concentração do setor. Houve uma redução de 121 para 54 empresas. Mais expressivo, é que não existiu agregação, o que ainda mantinha pequenos donos, mesmo que “agregados” entre si, apenas a aquisição, das empresas menores pelas companhias maiores. Nas administrações subsequentes, ao longo da década de 70, as empresas que restaram iriam se expandir, continuando o processo de centralização de capitais. Chegando à segundo mandato de Chagas Feitas (1979-1983):

mais um passo decisivo em direção à concentração foi dado pelo decreto nº 2.976 de 29.01.81: as empresas permissionárias estavam obrigadas a ter um mínimo de 120 carros (...) As justificativas por parte do poder público para esta medida são bastante discutíveis. Alegava-se que o maior obstáculo para reorganização dos transportes era o número elevado de empresas operadoras e uma forte concorrência entre elas (Pereira, 1987, p. 43).

O argumento é praticamente uma piada pronta: que com menos empresas o planejamento técnico seria mais eficaz! Entrando o lógico se confirmou, a concentração de capitais gerou um seleto e reduzido grupo de empresas com alto poder de influência sobre o poder público que vemos até hoje.

Vicente Paulo Brito Pereira ainda nos fornece um dado esclarecedor: “o setor conseguiu repassar os custos do sistema para os usuários: de 1977 a 1983 os custos se elevaram de 3470%, e os repasses através das tarifas alcançaram 3597%” (Pereira, 1987: 44).

Para o autor que ora nós nos baseamos, a ausência de uma política para o setor fortaleceu os empresários, em sua opinião apenas em 1974 (muito provavelmente influenciado pela crise do petróleo de 1973) é que o Governo Federal “delineou uma política para os transportes urbanos, centrada em dois pontos principais: economia de combustíveis e preferência pelo transporte público em detrimento do transporte individual” (1987:49). A eficácia desta política era pífia uma vez que a generalização do automóvel e o espraiamento urbano se desenvolviam.

Vicente Paulo Brito Pereira (1987) ainda complementa:

Antes, a política de transportes urbanos era um subproduto da política de transportes interurbanos e, como tal, era marcadamente rodoviária (...). Após 1974, no entanto, o Governo Federal explicou um corpo de políticas, dando ênfase à utilização de meios alternativos de transporte nas áreas urbanas, de modo a alterar a estrutura de atendimento à demanda, e investindo de alguma forma contra a predominância do transporte coletivo rodoviário. Declarações de intenções foram feitas, recursos foram alocados em projetos como metrô do Rio e São Paulo, trens suburbanos, trolley-bus, e outros, mas, apesar de tudo, os efeitos sobre a demanda não foram significativos (1987:50).

Mas longe de conseguir reverter a hegemonia das empresas privadas de ônibus está política resultou em alguma elevação de produção no transporte coletivo rodoviário, a diferença, tímida, se dará nas principais metrópoles (Rio e São Paulo), com pequenas alterações de demanda e na qualidade dos serviços, em função dos projetos de metro-ferroviários, mas sem que colocasse em cheque a “essência da política de transporte público, ou seja, o transporte coletivo rodoviário através de empresas privadas.”(Pereira, 1987:50).

O resultado desta “timidez” e demora teve reflexos ainda mais agudos na metrópole carioca pois “efeitos da mudança foram ainda menores devido ao atraso na execução do metrô e na recuperação do transporte suburbano, que só foi efetivamente deslanchada após os grandes tumultos e quebra-quebras de 1975/76” (Pereira, 1987:50).

Por mais que não tenha feito mais que “côcegas” na hegemonia crescente dos empresários de ônibus, iremos agora tecer algumas notas acerca do metrô.

3.4 O metropolitano dos trópicos

Conforme já pontuamos acima a ideia do metrô no Rio de Janeiro não é nova. Embora só tenha sido posta em prática no final dos anos sessenta, desde o final do século dezenove existiam proposições desta natureza. Conforme já pontuamos também, o plano agache propôs a estruturação desta tecnologia de transporte. Até a Light, para não perder o negócio se antecipou e fez sua proposição de metropolitano.

Mas será no contexto de modernização dos anos 60 que uma ideia mais concreta começa a tomar corpo.

Para Maria Lais Pereira da Silva (1992) o plano agache inaugura uma discussão mais sistematizada de formulação do metropolitano articulado aos demais meios de transporte da metrópole⁵¹. Existe um debate constante após os anos 30 até os 60, seja no executivo, na câmara de vereadores ou no Clube de engenharia (que será um importante palco de uma disputa teórica acerca do metropolitano). Entram em embates as teses: metro x ferrovia, metro para a Zona Sul x metro para a Zona Norte e subúrbios. A eletrificação da EFCB é, em parte, uma tomada de posição do estado novo de algumas destas teses.

Segundo a autora ora em tela, em 1955 é criada a companhia do metropolitano. Já em 1962 a obra se torna mais palpável, tem-se a impressão que a obra definitivamente sairá do papel. Mesmo no âmbito do Governo Lacerda, que era, neste momento, um governo de oposição ao governo federal. Fato relevante para esta interpretação seria a viagem de Lacerda a França para tentar obter empréstimo para a obra.

Eliane Guedes (2014) tem uma interpretação distinta do governo Lacerda, para ela o mesmo não estaria interessado no metrô. Político com maior vinculação aos interesses das elites locais, representava mais seus interesses. Para estas a ampliação do sistema viário era algo muito mais relevante, tanto no sentido de se possibilitar a motorização as classes médias quanto viabilizar a ocupação/intensificação de fronteiras urbanas na faixa litorânea.

Para Silva (1992) irá se construir uma certa conciliação entre as teses, de melhorar e integrar a ferrovia e metro para as zonas sul e norte. Também nos anos 60 é encomendado o plano Doxiadis, que embora também proponha o metro, está mais preocupado com a criação de uma série de vias expressas (as linhas policromáticas) e a desconcentração do centro. Ou seja, com a adequação da cidade ao automóvel, que neste período histórico, já é uma realidade para setores mais amplos da classe média.

1964 o cenário se altera, mesmo com eleições estaduais elegendando um governo do PTB (Negrão de Lima) o clima é de iminente intervenção a ditadura no estado. Segundo Rodriguez

⁵¹ Lembrando como pontuado acima que já existiam propostas de metropolitano para a cidade desde o final do século XIX (Dunlop, 1972; Noronha Santos 1996).

(2004) é criada a CEPE 2 (comissão estadual de projetos especiais), esta, destinada a contratar o estudo de viabilidade para implantação do sistema metropolitano.

Concomitante com este processo ocorre neste período uma série de remoções de favelas, de bairros populares (tidos como “degradados”) e construções de conjuntos habitacionais na periferia, muitos destes processos vinculados a obras viárias e posteriormente ao próprio metrô.

Também na administração Negrão de Lima que é construído a primeira etapa da auto-estrada Lagoa-Barra (Abreu 1997), investimento altamente elevado que continuou o processo de expansão da fronteira imobiliária urbana, agora baseada francamente no automóvel.

Em 1967, segundo Silva (1992), o estudo de viabilidade do Metropolitano do Rio de Janeiro é finalmente contratado. Venceu a concorrência o consorcio CCN-HOCTIEF-DECONSULT, a problemática carioca do transporte da cidade passaria a ser analisada com o conhecimento germânico. Em 1968 foi entregue o relatório preliminar com “a proposta da ‘linha prioritária’ que seguiria de Ipanema até a Tijuca” (1992, p. 99).

Maria Laís (1992) pondera que a oposição “ferrovia x metrô” se encerra com a adoção do último. E as polémicas passam ao traçado da linha. A autora faz uma importante observação no que diz respeito à:

contradição que reside no fato de a análise para um transporte de massa ser feita e justificada não a partir dos grupos sociais que se necessita atender – e que representariam, de resto, à maioria da população – mas sim, no volume de tráfego que se quer liberar, descongestionando especialmente as Zonas Centro e Sul da cidade. Por outro lado, critica-se que, ao dirigir-se prioritariamente para estas áreas, fica em segundo plano, grande parte da população da periferia que se serve da cidade, cujo os problemas de transporte permanecem sem melhoria ou solução. Ou seja às zonas “nobres” se destina um transporte rápido, tecnologicamente avançado, que teria no máximo alguns pontos de contato com a ferrovia suburbana, enquanto esta permaneceria com os mesmos problemas crescentes de funcionamento (1992, p. 101).

Eliane Guedes em seu livro, o Metrô do Rio de Janeiro: interesses, valores e técnica em projetos estruturais de desenvolvimento urbano (2014)⁵², é ainda mais enfática em colocar

52

Disponível

em:

http://www.observatoriodasmetrololes.net/index.php?option=com_abook&view=book&catid=1%3Alivros&id=148%3Ao-metro-do-rio-de-janeiro&Itemid=123&lang=pt, a publicação é fruto de sua tese de doutorado na FAUUSP.

que a obra não atendia as necessidades locais de transporte coletivo, que tinha o eixo: Baixada Fluminense - zona norte –centro, como o mais carregado. Para esta autora mesmo os mais abastados da área central não eram os principais contemplados com a obra, por mais que tivessem recebido melhores benefícios. Voltaremos a esta análise mais à frente.

A partir da apresentação do estudo começa a regulação jurídica, “Entretanto, as obras evoluem lentamente até a metade dos anos 70, quando, já no final do governo Chagas Freitas, são fornecidos recursos, em larga escala, para sua continuidade” (Silva, 1992, p.101).

Após 1975 o metrô já é uma realidade na cidade do Rio de Janeiro com suas obras em curso. A fusão, em 1974, também auxilia na aceleração dos empreendimentos. Há no entanto, algumas mudanças no projeto, como não apenas construir a linha um, mas também dar início a linha dois, objetivando uma melhor conexão com a rede ferroviária e propiciar, a partir de Maria da Graça, conexões de ônibus e, futuramente, com o pré-metrô até a Pavuna (Silva 1992; Rodrigues 2004).

Na interpretação de Silva (1992) tais mudanças estariam correlacionadas a modificação do discurso oficial. Essa nova posição, era defendida por técnicos do setor de planejamento com posições mais “liberais”, a mesma pode ter se originado em três questões interligadas. Em primeiro lugar o governo tinha que dar resposta a onda de “quebra-quebras” na rede ferroviária ao longo dos anos 74/75, que acontecia, em parte, pelo total descaso com o transporte público, o que não podia ser ignorado mesmo por uma administração ditatorial. O segundo aspecto, que é correlacionado a este, seria a necessidade de melhorar a imagem do então governador Almirante Faria Lima. A Terceira seria a ordem técnica em função da transferência dos passageiros da linha férrea ao metrô, que o projeto da linha 2 auxiliava.

Eliane Guedes (2014) também enfatiza esta terceira dimensão pontuada por Silva (1992) acima. Para Guedes (2014) a construção do pré-metrô em direção ao subúrbio teria sido uma influência de técnicos do metrô em uma perspectiva de dar um tom mais social a obra, que claramente atendia a regiões mais nobres da cidade.

De acordo com José Álvaro Moises e Verena Martinez-Alier (1977) no texto “a Revolta dos Suburbanos ou o patrão o trem atrasou” existiu uma “vaga” de quebra-quebras nos trens que eles periodizam entre (1974-1976), vinculados as péssimas condições dos

transportes ferroviários, que incluíram uma série de acidentes, com mortos e feridos, que em pleno período militar, e especialmente em função dele, levou a uma enorme espontaneidade na ação das “massas”. Estas ações teriam de fato incomodado o regime a ponto dele se preocupar em, minimamente é claro, atender as causas do problema.

Maria Laís Pereira da Silva (1992) também aborda esta dimensão no último capítulo do seu trabalho. Além disso, a autora chama atenção para o fato que neste momento, mesmo com todas as intervenções viárias” (túneis e viadutos) já estaríamos vivendo uma “democratização do congestionamento”, pois mesmos os proprietários de veículos, com maior capacidade de pressão sobre o poder público, sofriam com a crise de mobilidade.

A década de 70 vê o crescimento constante da empresa e de sua articulação com demais órgãos estaduais e em especial a CEHAB-RJ, uma vez que a obra removiu uma série de moradores das áreas centrais. Desta forma a companhia do Metrô acaba se apresentando como a nova reformadora da cidade. Para Silva, desde Agache que a necessidade do ‘descongestionamento’ do centro da cidade parece querer implicar a desaparecimento dos bondes abrindo espaço para o transporte individual, agora esta tese já é uma realidade, já não se tem mais bondes e o metrô se afirma como um contraponto, um “álibi” para uma política mais ampla de motorização. O metrô se afirmando como política urbana na cidade do Rio de Janeiro aponta então:

A tendência, iniciada no começo do século com as demolições de Passos, assume, nos últimos anos, contornos mais claros e implicações cada vez mais graves; uma companhia de transporte de massa – o metropolitano- paradoxalmente integra e reforça, no seu processo de implementação, a elitização espacial do Rio de Janeiro (1992, p. 109).

Já Eliane Guedes (2014) interpreta a decisão da construção do metropolitano muito mais ligada a outras lógicas do que a elitização da cidade, em suas palavras:

a decisão maior para a implantação do empreendimento se deu num momento em que foram reunidas as condições políticas e institucionais propícias, independentemente das vontades locais. Embora houvessem estudos técnicos que embasaram a decisão maior pela implantação do Metrô-RJ, não foi a necessidade do sistema por parte da cidade e de seus habitantes, nem a racionalidade do mesmo e sua adequação técnica, que levou à decisão. Prevaleceram critérios alheios aos interesses dos atores locais, tendo sido sim, uma decisão diretamente ligada à esfera federal e cuja razão, podemos agora afirmar, esteve ligada muito mais ao planejamento mais geral do país, associado a uma ideologia centralizadora e autoritária de nacionalização e desenvolvimento (Guedes, 2014, p. 278-279)

Para esta autora a afirmação do governo central, era mais significativo que os interesses das elites locais por mais que alguns interesses se sobreponham. Na visão a autora existiu algum adensamento nos bairros de Botafogo e Tijuca, mas este não era o principal interesse do setor imobiliário e sim a expansão para a Barra da Tijuca. As empreiteiras envolvidas na obra também eram nacionais, ficando as locais incorporadas como subcontratadas pelas maiores.

Acreditamos que a implantação do metrô não concorreu com a construção do elevador do Joá (obra que propiciou a ocupação da Barra Tijuca), assim como a atual obra do metrô da linha 4 (Ipanema-Barra) não concorre com as autopistas que estão sendo construídas para as olimpíadas (abordaremos este assunto no nosso terceiro capítulo). Antes disto voltaremos a abordar o desenvolvimento da mobilidade na cidade após a introdução do metrô.

3.5 O cenário da mobilidade na virada do século

No final da década de 70 o metrô é inaugurado, e o trem suburbano tem uma pequena melhoria. Como pontuado acima por Silva (1992), Pereira (1987) e Moises e Martinez-Alier (1977) tais ações tem um que de resposta aos “quebra-quebras” de trens desta década. Ainda segundo Pereira (1987), o impacto destas ações na mobilidade por ônibus foi muito pequeno. Se por um lado houve algum investimento em transporte de massa, existiu também, no mesmo período, um forte estímulo a utilização do automóvel. Tal cenário gera o que Eduardo Vasconcellos (2001) intitula “a cidade da classe média”, uma forte adaptação de nossas cidades ao automóvel, gerando um padrão de distribuição de centralidades muito mais amplo nesta cidade. Se por um lado as classes médias irão experimentar um conjunto e viagens bem mais complexo, por outro, uma série de serviços prestados pelas classes populares serão realizados nestas mesmas centralidades. Neste contexto a flexibilidade do ônibus leva vantagem (Barat, 1975).

Não chegamos a constituir os “American suburbs”, processos que para autores como Robert Fishman (2005), não seriam sequer mais subúrbios, uma vez que o conceito de subúrbio envolveria algum grau de relação com o centro, o que os anglo-saxões, intitulam de “comute”, a maior parte dos americanos mora, trabalha, consome produtos e serviços no subúrbio, ou seja, seus deslocamentos se dão nestas “vastas e densas redes” (Lefebvre, 1994). Fishman (2005) intitula essa morfologia das cidades americanas como o “tecnobúrbio”. Um autor como Jonh Urry (2004) chega a afirmar que um padrão de deslocamento como o posto pelas tradicionais estruturas de transporte público não é mais viável. Mesmo com nossas diferenças em relação ao capitalismo central, a introdução do automóvel no cotidiano de nossas cidades levou a um maior espraiamento urbano, o que por sua vez golpeou ainda mais fortemente a nossa fraca estrutura de transporte coletivo, piorando as condições de mobilidade, em especial para os mais pobres.

Neste cenário, os empresários de ônibus mantiveram seu poder crescente, transportando mal e porcamente quem não acendera ao padrão de consumo automobilístico.

Os anos 80, e a crise econômica que ocorreu, refrearam os investimentos em infraestrutura. A redemocratização do País e a Eleição para o palácio Guanabara de um herdeiro político de Vargas, Leonel Brizola, reacenderam a possibilidade de uma intervenção mais forte no setor. Brizola, em que pese sua figura controversa, tinha forte influência e apoio popular. As bases sociais do brizolismo repousavam nas associações de moradores das favelas e das periferias distantes como as da Baixada Fluminense. Estas associações, como não poderiam deixar de ser, tinham uma forte crítica as empresas de ônibus, das quais eram reféns⁵³. Neste cenário, o Governo Brizola encampa dezesseis companhias de ônibus em dezembro de 1985⁵⁴. Esta medida visava apontar para uma maior organização do setor e de uma perspectiva de fazer com que o estado voltasse a ser o executor do sistema.

⁵³ Vicente Brito Pereira (1987) apresenta em seus anexos uma série de entrevistas com empresários e líderes de associações de moradores. Estes últimos retratam bem como são tratados os usuários, e em especial os usuários da periferia.

⁵⁴ As bases destas informações foram retiradas do trabalho de Túlio Passos de Andrade: “A encampação das empresas privadas de Transporte Coletivo por ônibus, pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em dezembro de 1985” realizada na especialização de uso do solo urbano do IPPUR/UFRJ. O autor participou deste processo como técnico do estado, fazendo desta monografia um relevante registro desta história. Diga-se de passagem, tivemos dificuldade de encontrar literatura sobre este assunto, um verdadeiro “tabu”. Apenas lembrado pelo olhar dos empresários como violência econômica.

Segundo Andrade (1989), a então Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) em parceria com o Banco interamericano de desenvolvimento (BIRD) havia formulado um plano de criação de “corredores estruturantes de ônibus”, aparece neste momento a proposta da formulação do corredor T5 que ligaria os bairros da Penha, Madureira e Jacarepaguá⁵⁵. Este projeto foi incorporado a proposta de encampação. O plano seria que o Estado controlasse os eixos estruturantes enquanto as empresas ficariam responsáveis pelas linhas alimentadoras. Isto não ocorreu.

Tulio Passos de Andrade (1989) levanta uma série de melhorias advindas do processo de encampação, como a operação em períodos não rentáveis, como o noturno, mas que eram socialmente necessários, ao mesmo tempo, aponta as dificuldades advindas do processo, em especial em função do plano cruzado, o qual impossibilitou o acesso a peças de reposição fazendo com que grande parte da frota ficasse imobilizada. O autor também refuta a tese de que as empresas encampadas eram cabides de emprego⁵⁶. Apresenta o argumento de que as mesmas, quando foram devolvidas aos antigos donos, não apresentaram qualquer fenômeno de demissão em massa, demonstrando assim que não tinham um número excessivo de funcionários.

O governo posterior, de Moreira Franco (1987-1990), devolveu as empresas a seus antigos donos. Andrade (1989) ainda questiona o fato de que os empresários não ressarciram aos cofres públicos o dinheiro que receberam a título de indenização pela encampação.

Rômulo Orrico e Enilson Santos (1999) pontuam que esta característica, o poder dos empresários de ônibus, comum as cidades brasileiras, é ainda mais acentuada e peculiar na metrópole do Rio de Janeiro. Para estes autores, teríamos a partir dos anos 80 retrocedido a uma realidade do início do século, quando o transporte era monopolizado pela Light. A diferença é que nesta época a Light só dialogava com um poder concedente, agora a federação (Fetranspor) coordena uma ação unificada frente a um poder concedente fragmentado entre

⁵⁵ O plano deste corredor se ampliou e mudou de nome para o Transcarioca. O “T” era uma menção a transversal, por se tratar da primeira proposta de trajeto de transporte coletivo transversal da cidade. Além do T5 ainda existiram as propostas do T7 (Duque de Caxias, Pavuna e Nilópolis) e o T8 (Lote XV, Belford Roxo, Santa Cruz e Campo Grande).

estado e municípios. Para esta realidade a encampação teve um papel fundamental, por mais paradoxal que possa aparecer. Nas palavras dos autores:

Pode-se dizer que a encampação desencadeou uma aglutinação de forças que transcendeu a mera organização em sindicatos patronais. De fato, já existiam no setor sindicatos patronais até certa medida atuantes. Porém, a partir daquele momento, a integração dos sindicatos passou a ter maior importância através de uma entidade chamada Fetranspor (...) também pre-existente mas completamente redimensionada. Desde então, os empresários de ônibus na RMRJ buscaram uma atitude política mais consistente com a preservação a médio e longo prazo de seus interesses econômicos (ORRICO, Rômulo e SANTOS, Enilson, 1999, p. 419-20).

Durante os anos 80 também existiram uma série de movimentos espontâneos contra os ônibus e o aumento de passagens. Como a violenta explosão popular contra o aumento das passagens em junho de 1987, durante o “congelamento” dos preços pelo governo Sarney⁵⁷. Tal cenário levou a criação do vale transporte que, emitido pela Fetranspor, aumentou o controle e a capacidade de pressão dos empresários. Nas palavras de Rômulo Orrico e Enilson Santos:

A introdução do vale transporte em 1987, como forma parcial de subvenção cruzada, e a designação da Fetranspor pelo governo do estado como única entidade comercializadora deste título de transporte no Rio de Janeiro consolidaram a posição da federação patronal junto às empresas e reforçam seu significado simbólico frente aos empregadores – adquirentes mensais dos vales- e à população. Além disso, o volume de recurso envolvidos e os ganhos financeiros decorrentes da venda antecipada de bilhetes deram a essa entidade meios concretos para aumentar sua força política, sua penetração na mídia e aportaram à Fetranspor a possibilidade de influenciar de forma mais decisiva a política de transporte no Estado do Rio de Janeiro. (ORRICO, Rômulo e SANTOS, Enilson, 1999, p 420).

Para estes autores este momento transformou a força econômica e social das operadoras de transporte público em uma grande força política, para eles este se configura em “o fato novo da última década. Como principal consequência, estabelece-se um novo patamar qualitativo e negociação entre as operadoras e a tutela pública” (ORRICO, Rômulo e SANTOS, Enilson, 1999, p. 420).

Particularmente, discordamos parcialmente desta afirmação, pois o poder político já existia, por exemplo como apontado por Freire (2001), talvez ele tenha sido intensificado neste período.

⁵⁷ Ver ASSIS, Carlestone José de Sousa. Grande imprensa e lutas sociais: os jornais e os populares na revolta popular carioca e 1987. In: anais do XIV encontro da ANPUH-Rio. 2010.

Rômulo Orrico e Enilson Santos (1999) também apontam como mudança deste período o fato das empresas contratarem técnicos em transportes, o que fará com que elas não apenas reajam as políticas públicas, mas propriamente possam ditar a política pública. Acrescentamos o óbvio: a partir de seus interesses com uma “capa técnica”.

Influências se davam nas três esferas de governo. No âmbito municipal esta tendência é reforçada, segundo Rômulo Orrico e Enilson Santos (1999), com a criação da câmara de compensação tarifária, em junho de 1993. Concebida para operacionalizar a tarifa única, uma exigência da então prefeitura, a câmara de compensação é gerida pelos próprios empresários fazendo o poder do oligopólio absoluto, uma vez que impossível uma nova empresa se estabelecer sem acesso a ela. O sindicato patronal é o fórum no qual esta câmara é organizada.

Os autores ainda destacam:

Face ao fato de que esse processo não é transparente, as informações disponíveis não permitem avaliar ainda que tipo de disputas internas ao conjunto de empresas está sendo gerado em função dessas estratégias adotadas por alguns grupos para ampliação de sua participação relativa no conjunto de receitas a serem repassadas (ORRICO, Rômulo e SANTOS, Enilson, 1999, p.422-23).

Ainda é pontuado por estes mesmos autores, que este fato ainda limita fortemente o poder público de planejar operacionalmente o sistema, pois qualquer alteração nas linhas esbarra na partilha de poder econômico interna ao oligopólio.

Outro elemento bastante significativo para este debate, neste período é a composição tarifária. Como a tarifa era composta de seus custos de produção mais uma taxa de retorno, e estes custos eram (e continuam sendo) controlados pelos operadores, existia um aumento constante da tarifa, que por sua vez poderia levar a um menor número de passageiros transportados mantendo a rentabilidade das empresas. Este fator acabou se revertendo contra as próprias empresas uma vez que seu elevado custo tarifário viabilizou a concorrência do transporte alternativo, mesmo este sendo tecnologicamente falando inferior.

Dentro do debate acadêmico do chamado “planejamento de transportes”, aparece a defesa da introdução da “concorrência” em um mercado repleto de particularidades⁵⁸.

⁵⁸ Para este debate importante ver: Rômulo Dante Orrico Filho e companhia, *Ônibus Urbano: regulamentação e mercados*, 1996; e Edimilson Santos e Joaquim Aragão, *Transporte em tempos e reforma: estudos sobre o transporte urbano*, 2004.

Historicamente neste setor defendeu-se que a concorrência seria maléfica para o segmento uma vez que o operador com maior capacidade tecnológica derrubaria os concorrentes. Outra crítica a livre concorrência no setor seria que a disputa de passageiros nas ruas levaria aos ônibus a andar mais vazios gerando um aumento de custos. Frente a isso defendia-se a regulação do setor monopolista ou no limite a sua oferta por empresa pública.

Estas peculiaridades do setor são sintetizadas por Alexandre Gomide e Romulo Dante Orrico Filho:

A Livre entrada (...) representaria fator de instabilidade permanente. Os serviços operados livremente tenderiam, dessa maneira, a produzir um excesso e oferta, uma vez que cada produtor teria o incentivo a aumentar a sua oferta ao máximo possível, no intuito de aumentar sua fatia do mercado. Com a demanda, considerada inelástica, distribuindo-se num número excessivo de frequências ter-se-ia como resultado a elevação dos custos por passageiro transportado, em relação ao que aconteceria com o controle da entrada no setor. Isto resultaria na elevação das tarifas e na irracionalidade da operação, produzindo capacidade ociosa em excesso, em termos de taxa de ocupação por veículo, sendo, portanto, ineficiente do ponto e vista econômico (2004, p.131).

Se por um lado a operação do setor teria que ser coordenada, não possibilitando a chamada “concorrência na rua”, por outro a crítica neoliberal ao “estado de bem estar social” irá introduzir formas de concorrência neste setor. Um paradigma defendido por estes setores será o de “contestabilidade do mercado”. A lógica seria permitir a entrada de novos operadores que pudessem ofertar o serviço a uma tarifa mais baixa. Esta possibilidade de contestação, “em tese”, faria com que o atual operador mantivesse as tarifas razoáveis, uma vez que temeria a entrada de um novo operador. Este também, em tese, procuraria produzir o serviço a menores custos, com a incorporação de tecnologia por exemplo, temendo a entrada de um concorrente que pudesse fazê-lo.

Não por acaso tal paradigma se desenvolveu na Inglaterra durante o governo de Margaret Thatcher no qual foi levado a cabo a privatização dos serviços de transporte nas áreas urbanas⁵⁹.

⁵⁹ Apesar da Inglaterra ser referência na formulação de contestabilidade de mercado em transporte urbano. Londres não seguiu tal orientação, os serviços de ônibus da capital foram privatizados mas mantendo o controle operacional pelo Estado.

Para Alexandre Gomide e Romulo Dante Orrico Filho (2004) a melhor forma de introdução de elementos de competitividade no transporte urbano por ônibus no Brasil seria a disputa por entrar e/ou continuar no mercado através das licitações. Em suas palavras:

as licitações podem desempenhar um papel regulador, substituindo a autoregulação impossível no mercado de transporte urbano, e de estímulo à eficiência, introduzindo a competição nesse setor. Através da utilização dos processos licitatórios pode-se forçar as empresas operadoras a adotarem estratégias de redução de custos e aumento de qualidade dos serviços, com repasse desses ganhos para a sociedade, dado a ameaça da entrada de uma possível empresa mais eficiente no mercado (2004, p.149).

Esta possibilidade teórica se estabeleceu a partir da formulação das leis 8.666 de 1993 e 8.987 de 1995. A primeira regulou às licitações e contratos administrativos e a segunda as concessões e permissões. Estava dada a regulamentação jurídica para a modernização do sistema patrimonialista de transporte urbano por ônibus. Sua efetivação são “outros quinhentos” que abordaremos mais à frente.

Os anos 90, que trazem a flexibilização da precária realidade da estrutura social brasileira, vê o transporte alternativo ameaçar os empresários de ônibus. Neste contexto social emerge o transporte alternativo. Seria a reedição dos lotações? Neste momento, diferente da Light, dos anos 50, os empresários não estavam dispostos a “jogar a toalha”, O vale-transporte e a tecnologia apontavam o caminho para assegurar seu domínio.

Na esteira do processo de Neoliberalização que ocorre no Brasil no período, ao final dos anos 90 e início do novo século os sistemas de transporte de massa no Rio serão privatizados.

A implantação da bilhetagem eletrônica, em 2003, assegurou o controle da Fetranspor sobre a mobilidade do mercado formal de trabalho. Bem como usaram seu poder e influência para impedir a ascensão da concorrência. O transporte alternativo irá, paulatinamente, ficar relegado então para as áreas em que os empresários não tem interesse, a “periferia da periferia”⁶⁰.

⁶⁰ Inclusive deixando este setor para o comando de milícias, que são mais fortes justamente nas áreas mais periféricas e mais carentes de transporte público. Ver: ALERJ, Relatório da CPI das Milícias, 2008 disponível em: http://www.nepp-dh.ufrj.br/relatorio_milicia.pdf

Igor Matela (2015), sintetiza muito bem este período dos últimos 40 anos, em que poucas coisas parecem ter mudado em termos da hegemonia sobre o controle do transporte coletivo urbano:

Assim, entre a década de 1970 e o ano de 2010, estabeleceu-se um modelo que apresentava entre seus principais pontos: controle de um mercado praticamente fechado, com garantia de rentabilidade e bloqueio à entrada de qualquer novo concorrente; monopólios espaciais em determinadas áreas, já que as variações ou mudanças de linhas passaram a ser feitas pelas próprias empresas que nela já operavam, (...); faturamento à vista sobre milhões de viagens por dia, grandes ativos imobilizados (garagens, terminais rodoviários, oficinas etc.); garantia do repasse dos custos para as tarifas através de planilhas informadas pelas próprias empresas; consolidação do caráter jurídico de permissionárias.(2015, p. 49-50).

Embora “pouca coisa” tenha efetivamente mudado, os anos 90 e a reestruturação produtiva parecem ter impactado o setor, principalmente pela concorrência do transporte alternativo. Neste contexto que ocorre no ano 2010 a licitação do sistema de transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Tema que será tratado em nosso próximo capítulo.

IV – A “modernização” do arcaico, o processo de licitação do sistema público coletivo por ônibus.

Neste capítulo será abordado o processo de licitatório das concessões de transporte por ônibus na Cidade do Rio de Janeiro. Neste processo os mesmos empresários de ônibus, que controlavam o transporte por meio de permissões irão “ganhar” o referido certame e se transformar em concessionários. Embora seja mais “do mesmo”, o setor também passará por uma maior centralização de capitais.

O referido processo será a base de consolidação dos sistemas tronco-alimentados cuja a expressão máxima serão os corredores expressos, os chamados BRT's (Bus Rapid Transit), tanto os que já estão em operação (TransOeste e Transcarioca), quanto os em construção no presado momento (Transolímpica e Transbrasil). Sua implantação será tratada no capítulo posterior.

4.1 A modernização da “máfia” dos transportes.

Conforme abordamos ao final do capítulo anterior o setor de transportes coletivos por ônibus ascendeu ao posto de principal forma de transporte na metrópole do Rio de Janeiro. Neste processo um conjunto de empresários de transporte, muitos oriundos do setor do comercio urbano, desenvolveram-se no setor e o configuraram-no em um oligopólio. Muito bem mapeado por Igor Matela (2014), conforme desenvolveremos mais à frente.

O controle do setor por este segmento acabou gerando um problema para o próprio. Uma vez que tinham a garantia de recomposição do custo de produção acabaram por alimentar o alcunhado “ciclo vicioso do aumento de tarifas”, com o aumento da tarifa leva a diminuição de passageiros transportados, que por sua vez, leva ao aumento dos custos de produção. Como também pontuado no capítulo anterior, uma determinada escola de pensamento dos transportes irá defender a tese da “contestabilidade de mercado”. No Brasil a

mesma se daria pela aplicação das leis 8.666 de 1993 e 8.987 de 1995 (Gomide e Orrico, 2004), respectivamente relativas aos contratos públicos das concessões. Apesar da lei de concessões ter uma brecha que permitia as administrações públicas postergar a sua realização, existia no meio técnico uma crença de que a modernização do serviço seria viável pela aplicação da lei.

Apesar desta brecha acima citada a Prefeitura do Rio de Janeiro bancou esta tese e lançou o edital de licitação para o sistema de transporte por ônibus em junho de 2010. Indicando desta forma “uma modernização do setor”. Logo em sua introdução o referido edital aponta a concessão deverá apresentar a:

...melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica (art. 15, VI, Lei 8.987/95) com o fim de selecionar as propostas mais vantajosas para a delegação, mediante CONCESSÃO, da prestação do SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS – STCO-RJ (grifo do autor, PMRJ, 2010, p. 2).

O grifo posto pelos editores do certame aponta uma sintonia com as teses defendidas pelo campo dos engenheiros de transporte trabalhadas ao final de nosso segundo capítulo. Defende-se o ponto de vista de que a concorrência pública levaria a uma modernização técnica, a melhora dos serviços e a uma menor tarifa. Mais abaixo voltaremos a este tema.

Em seu artigo sexto o edital aponta as seguintes metas:

I - promover a organização e a racionalização do SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS – STCO-RJ de forma a atender aos anseios de deslocamento da população em conformidade com os princípios da licitação, transparência, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos concessionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o concessionário dos serviços;

II – promover o constante aperfeiçoamento técnico e operacional do SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS – STCORJ, inclusive no que se refere ao emprego de novas tecnologias;

III – promover a integração entre os diferentes operadores, permissionários e concessionários do sistema municipal de transporte coletivo, bem como com outros meios de transporte como o metrô e as ferrovias metropolitanas;

IV – possibilitar a implantação do Bilhete Único Municipal nos moldes do Projeto de Lei que constitui o Anexo XI;

V - aperfeiçoar a regulação do SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS – STCO-RJ” (PMRJ, 2010, p. 7-8)

Chama a atenção os itens III e IV, como grandes novidades prometidas pela licitação, ou seja, a expectativa de que o caótico sistema de ônibus seja racionalizado.

Outro elemento tido como “modernizador” pelo edital é o prazo de 20 anos que pode ser prorrogável por igual período. Este “garantiria” uma estabilidade para o investimento de capital, o que em tese o precário sistema permissionário não permitiria⁶¹.

O edital atribui notas para a chamada proposta técnica e para a proposta comercial. Com um peso superior a primeira, ou seja, em seu “discurso” aponta uma superioridade técnica a comercial (econômica).

Dentre as declarações exigidas por tal certame encontram-se:

(iv) Compromisso de celebração, por instrumento público ou particular, de Acordo Operacional com as licitantes vencedoras das demais Redes de Transportes Regionais – RTR com a finalidade disciplinar o desempenho de obrigações comuns a todas as Redes de Transportes Regionais – RTRs, no que se refere ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica, notadamente, dentre outros aspectos, com relação à interoperabilidade conforme Modelo E do Anexo V e nos termos do item 31;

(v) Compromisso de celebração, por instrumento público ou particular, de Acordo Operacional com as licitantes vencedoras das demais Redes de Transportes Regionais – RTR com a finalidade de disciplinar o desempenho de obrigações comuns a todas as Redes de Transportes Regionais – RTRs não abrangidas pelo inciso anterior, conforme Modelo n.º F do Anexo V e nos termos do item 31. (PMRJ, 2010, p.17).

O edital reafirma desta maneira que a operação por área de atuação, alcunhada de rede de transporte regional (RTR), deve ser realizada por uma entidade centralizada, seja uma empresa, seja um consórcio de empresas.

As propostas deveriam apresentar duas partes: uma técnica e outra comercial. Deveriam também ser apresentadas por Rede de Transporte Regional (RTR). A Cidade fora dividida em 5 RTR’s, sendo que a primeira, de destino universal, o centro da cidade, não seria licitada. Assim na prática tratam-se de 4 RTR’s. Abaixo apresentamos um quadro elaborado a partir do Edital de 2010, bem como um mapa das mesmas.

Tabela 1- Redes de Transporte Regionais, adaptado de PMRJ, 2010.

⁶¹ Vale lembrar, que entre a intervenção de Lacerda para acabar com as lotações e o edital de 2010 se passaram quase 50 anos, com basicamente os mesmos empresários controlando o transporte de acordo com Vicente Brito Pereira (1987).

RTR	Bairros abrangidos
RTR1	Centro, Cidade Nova, Estácio, Gamboa, Pça. da Bandeira, Santo Cristo e Saúde.
RTR 2	Alto da Boa Vista, Andaraí, Botafogo, Catete, Catumbi, Copacabana, Cosme Velho, Flamengo, Gávea, Glória, Grajaú, Humaitá, Ipanema, Jardim Botânico, Lagoa, Laranjeiras, Leblon, Leme, Maracanã, Rio Comprido, Rocinha, São Conrado, Santa Teresa, Tijuca, Urca, Vidigal e Vila Isabel.
RTR 3	Abolição, Acari, Água Santa, Anchieta, Bancários, Barros Filho, Benfica Bonsucesso, Brás de Pina, Cachambi, Cacuia, Caju, Cavalcanti, Cidade Universitária, Cocotá, Coelho Neto, Colégio, Complexo do Alemão, Cordovil, Costa Barros, Del Castilho, Encantado, Eng. Leal, Engenho da Rainha, Engenho de Dentro, Engenho Novo, Freguesia, Galeão, Guadalupe, Higienópolis, Honório Gurgel, Inhaúma, Irajá, Jacaré, Jacarezinho, Jardim América, Jardim Carioca, Jardim Guanabara, Lins e Vasconcelos, Mal. Hermes, Mangueira, Manguinhos, Maré, Maria da Graça, Méier, Moneró, Olaria, Parada de Lucas, Parque Anchieta, Parque Columbia, Pavuna, Penha, Penha Circular, Piedade, Pilares, Pitangueiras, Portuguesa, Praia da Bandeira, Quintino Bocaiúva, Ramos, Riachuelo, Ribeira, Ricardo de Albuquerque, Rocha, Rocha Miranda, Sampaio, São Cristóvão, São Francisco Xavier, Tauá, Todos os Santos, Tomás Coelho, Turiaçú, Vasco da Gama, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Vigário Geral, Vila da Penha, Vila Kosmos, Vista Alegre e Zumbi.
RTR 4	Anil, Barra da Tijuca, Bento Ribeiro, Camorim, Campinho, Cascadura, Cidade de Deus, Curicica, Freguesia de Jacarepaguá, Gardenia Azul, Grumari, Itanhangá, Jacarepaguá, Joá, Madureira, Osvaldo Cruz, Pechincha, Pça Seca, Recreio dos Bandeirantes, Tanque, Taquara, Vargem Grande, Vargem Pequena e Vila Valqueire.
RTR 5	Barra de Guaratiba, Bangu, Campo dos Afonsos, Campo Grande, Cosmos, Deodoro, Gericinó, Guaratiba, Inhoaíba, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Paciência, Padre Miguel, Pedra de Guaratiba, Realengo, Santa Cruz, Santíssimo, Senador Camará, Senador Vasconcelos, Sepetiba e Vila Militar.



Figura 2- Mapa das RTR's com o nome dos consórcios vencedores. Fonte: PMRJ⁶².

A proposta comercial deveria apresentar como referência básica o valor do bilhete único municipal, que era na época 2,40 reais. Lembrando que, segundo a lógica da contestabilidade de mercado, os concorrentes devem apresentar ou uma proposta mais baixa, ou uma significativa soma de recursos para o erário público. No caso deste edital, parte-se do pressuposto de com este valor o equilíbrio econômico financeiro estaria garantido, a partir daí o concorrente “mais capaz” em sua produtividade e modernização, poderia ofertar o transporte com um custo tarifário menor.

A proposta comercial constituiria se de um valor da TBR (taxa básica de remuneração), ou seja, a qual valor básico de tarifa o operador poderia produzir uma viagem. Embora não esteja claro no edital, subentenda-se que nesta TBR também estaria inclusa a remuneração do capital alocado pelo operador. Entre a TBR e o valor do Bilhete único da época (R\$ 2,40) poderia existir uma diferença que seria devida ao município a título de contrapartida. O anexo do edital apresenta uma fórmula para ponderar este valor pelo prazo da concessão, 20 anos, bem como estabelece a forma de atualização dos possíveis valores devidos.

Esta contrapartida deveria ser paga ao município em 36 vezes após a concessão. Deveria, mas não será paga porque na concessão o cálculo da contrapartida foi igual a zero.

⁶² <http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/> acessado em 02 de setembro de 2015.

A segunda parte do processo licitatório, a proposta técnica, por sua vez consiste na proponente apresentar os seguintes critérios descritos no quadro abaixo:

Tabela 2- critérios para escolha da proposta técnica, adaptado de PMRJ, 2010. Anexo 7.

Critérios
1. Economia de Combustível (seguir o Programa Economizar do CONPET)
2 - Controle da Frota e da Segurança Interna dos Veículos (câmeras internas)
2.1- GPS para Monitoramento da Frota
2-2 Câmera de Vídeo para a Segurança Interna dos Veículos
3- Acessibilidade
3.1- Acessibilidade aos Veículos de sua Frota
3.2- Acessibilidade nos Terminais
4 - Bilhete Único
5- Absorção e Treinamento de Mão-de-Obra
5.1- Absorção de Mão-de-Obra Operacional
5.2 - Treinamento de Motoristas
6- Experiência em Operação de Serviços de Transporte Coletivo por Ônibus
6.1- Tempo de Operação
6.2- Frota Operacional
7- Certificação de Qualidade
8- Bilhetagem Eletrônica.

Existem parâmetros para cumprimento de tais itens, a celeridade no cumprimento de cada item, de acordo com uma tabela de pontos, geraria mais pontos no referido quesito. Chama atenção o fato que tais itens já eram parcialmente executados pelos operadores do município antes da concessão, de forma que apesar de a proposta técnica pontuar 70% da nota do licitante, não parece apontar para nenhum significativo aumento de qualidade técnica do sistema. Na prática aparenta simples e puramente afirmar a forma pela qual as mesmas empresas operantes já atuavam.

Um exemplo disto é o programa citado no item 1. O mesmo já era seguido pela Fetranspor desde 1997, e no ano anterior a licitação a entidade patronal já havia estabelecido convenio com o COMPET/Petrobrás para monitoramento e acompanhamento da frota ⁶³

Em alguns quesitos podemos perceber informações bem reveladoras, no item frota operacional lê-se o seguinte: “Para adquirir pontuação neste item, a empresa deverá demonstrar, através de certificado, emitido por órgão gestor de transporte público, que possui pelo menos 10 anos de experiência na operação de mais de 50% da frota da RTR em disputa”(PMRJ, 2010anexo: 12) .

Ou seja, neste item apenas empresas que já estariam operando, na referida área, poderiam pontuar.

No item Bilhetagem eletrônica aparece outra pérola: “Volume de transações eletrônicas relacionadas ao transporte coletivo de passageiros (vale-transporte eletrônico) **pela proponente**, no ano de 2009, em cada RTR, está disposto na tabela abaixo...” (PMRJ, 2010anexo: 12, Grifo nosso).

Ou seja, o texto do edital, que deveria ser isento, retrata a movimentação eletrônica das empresas operadoras em 2009. Cita as mesmas como “a proponente”. Ato-falho que ao nosso ver é mais um indício de que o resultado da licitação já estava dado a priori.

Outro ponto que nos chama atenção é o que diz respeito ao “equilíbrio econômico financeiro”, de acordo com o edital:

⁶³ http://www.fetranspor.com.br/wp-content/uploads/2014/05/Manual_SeloVerde_2009_FINAL-1_baixa.pdf, acessado em 01 de setembro de 2015.

21.01 – Considera-se, para todos os fins, que as condições estabelecidas no presente Edital e nos respectivos Anexos constituem o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão.

21.02 – Observados os pressupostos estabelecidos no Anexo IX (Contrato de Concessão), na legislação aplicável, bem como no presente Edital e em seus demais Anexos, o Contrato de Concessão poderá ser objeto de revisão a qualquer tempo, a fim de que seja restaurado seu equilíbrio econômico-financeiro inicial.

21.03 – Uma vez decorrido o prazo de 12 (doze) meses a contar do vencimento do prazo fixado para início da operação dos serviços previsto no item 19.06, o Município realizará processo de revisão da tarifa com o objetivo de rever seu valor em função da verificação da produtividade e eficiência na prestação dos serviços pelo concessionário.

21.04 – Novos processos de revisão de tarifa de que trata o item 21.03 serão instaurados a cada 4 (quatro) anos, a contar da data em que entrar em vigor a tarifa resultante do processo de revisão imediatamente anterior (PMRJ: 2010, p. 35).

Ou seja, apesar da teoria da engenharia de transportes apontar para a modernização em função da licitação, indicando assim um movimento em direção a uma maior “produtividade do transporte”, uma vez que este modelo, ao contrário do anterior, não previa o ressarcimento dos custos do transporte a priori, obrigando teoricamente ao operador ser mais “eficiente”, continua existindo no contrato a possibilidade do operador jogar o aumento dos custos para revisão da tarifa.

Pode-se argumentar que o edital também previa o contrário, a revisão do equilíbrio econômico-financeiro, com intuito de baixar a tarifa em função do aumento de produtividade. Embora esta possibilidade esteja descrita no contrato, na prática seria de difícil realização uma vez que as empresas dominam as informações sobre o sistema. Apresentam desta maneira farta possibilidade de mascarar os custos a seu favor.

4.2 O BRT e a lógica da “troncalização” enunciado no edital de licitação de 2010⁶⁴

O sistema BRT, nosso foco central de atenção e ápice da “modernização do sistema”, já é apontado no edital da licitação de 2010, entre os últimos artigos, em meio às disposições gerais, é colocado:

⁶⁴ Parte das ideias aqui apontadas, na crítica a troncalização, foram debatidas em um grupo de estudo do MPL-Rio.

32.04 – De acordo com as disposições do presente Edital e dos respectivos Anexos, a operação dos serviços objeto da concessão pressupõe a operação dos BRT – Bus Rapid Transit que venham a ser instituídos nas diversas Redes de Transportes Regionais-RTRs, constituindo dever dos concessionários.

32.04.1 – Entende-se por BRT – Bus Rapid Transit o sistema tronco-alimentado constituído por vias segregadas do tráfego geral, com prioridade de circulação em intersecções viárias, exclusividade para a circulação de veículos de alta capacidade, garagens, estações especiais que permitem o rápido e massivo embarque e desembarque de passageiros e o pagamento de tarifa fora dos veículos.

32.05 – Cada concessionário terá o dever de operar os BRTs - Bus Rapid Transit correspondentes à respectiva Rede de Transportes Regional – RTR, de forma integral ou proporcional, se for o caso, operados pro-rata, segundo o mercado atendido em cada região. Se os BRTs - Bus Rapid Transit corresponderem a mais de uma Rede de Transportes Regional – RTR, a operação dos serviços será compartilhada pelas concessionárias de cada uma das Redes de Transportes Regionais – RTR envolvidas, de acordo com a regulamentação estabelecida pelo Poder Público.

32.06 – O não cumprimento ou o atraso no cumprimento do dever de operação dos BRT – Bus Rapid Transit na forma estabelecida pelo Poder Público configura hipótese de violação de obrigação contratual, sujeitando o concessionário à caducidade da concessão e/ou aplicação das demais sanções cabíveis, sem prejuízo de eventuais perdas e danos, ficando o Poder Público autorizado a instaurar os competentes processos licitatórios com o fim de evitar qualquer prejuízo ao interesse público(PMRJ, 2010, p.43).

Embora no texto principal do edital de 2010 o BRT apareça nas disposições gerais, será no primeiro anexo do edital, o que aponta projeto básico e descreve as redes de transporte regionais, bem como descreve as informações relevantes do então sistema de transportes do Rio de Janeiro, que o BRT aparece como ápice de uma lógica mais ampla que é a “troncalização”, ou, pelo jargão técnico: o sistema tronco-alimentado.

Neste anexo é que de fato é delineado a grande novidade técnica, ou seja, a nova técnica é pontuada no processo de planejamento e não na tão endeusada concorrência. Ao mesmo tempo esta técnica não se restringe ao BRT, embora tenha nele seu momento mais desenvolvido. Neste anexo as RTR's, que já foram citadas no corpo do texto principal, até porque a concorrência é por RTR, são caracterizadas de forma mais clara. Não apenas sua abrangência geográfica mas também a lógica funcional e hierárquica das linhas.

Neste primeiro anexo são pontuadas classificações de linhas: troncais, troncais secundárias, radiais (sul e norte/oeste⁶⁵), diametrais, auxiliares e interbairros.

Estes tipos de linha são ainda melhor definidas no anexo VIII, que trata dos regulamentos. Existem três tipos de classificação: em relação a RTR (intra-região, inter-região e região centro); em relação a lógica funcional e hierárquica (troncais, alimentadoras, interbairros) e em relação a abrangência geográfica de operação (radiais, diametrais e auxiliares).

O último grupo classificatório coincide com a divisão existente anteriormente à concessão, da permissão por linhas, em função disto, vamos identificar esta lógica pretérita com base no levantamento realizado por Janice Caiafa em *Jornadas Urbanas: exclusão trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus* (2002). Neste trabalho a autora relatou a organização das linhas, vamos a seu relato:

as linhas que vão de zero a 99 circulam na área central do município, são as auxiliares centro(...). As linhas numeradas de 100 a 199 são as Radiais Sul: elas saem do centro para a zona sul e vice-versa. Assim são a 184 central –Iaranjeiras e 119 Copacabana –Praça X, por exemplo. As linhas de 200 a 399 são as radiais norte. Elas ligam bairros da Zona Norte e da Zona Oeste à região central. Por exemplo, a 217 Andaraí-Carioca, 390 Passeio-Septiba, a 369 Tiradentes-Praia de Guaratiba. As linhas que vão de 400 a 499 são Diametrais, que saem da zona Norte e vão para a zona sul passando pelo centro⁶⁶. São, por exemplo, a 422 Grajaú-Cosme Velho e a 484 Olaria Copacabana. As de 500 a 599 são Auxiliares Sul. Elas circulam dentro da zona sul: 569 Largo do Machado-Leblon, 511 Urca-Leblon, 593 Gávea-Leme. As que vão de 600 a 699 Auxiliares Norte. Elas circulam entre as Zonas Norte e a Oeste. São, por exemplo, a 607 Cascadura-Estácio, a 784 Marechal Hermes – Vila Kennedy e a 901 Bonsucesso Bananal (2002, p.15).

A descrição das linhas de acordo com a abrangência geográfica de operação, conforme o anexo VIII do edital, é similar a esta da citação acima, com alguns detalhes mais no caso das linhas auxiliares.

⁶⁵ Uma característica da urbanização do Rio de Janeiro é que para se dirigir a zona oeste, a partir do centro da cidade, deve-se passar pela zona norte em função da necessidade de se contornar o maciço da Tijuca. Este vetor norte/oeste aponta a maior concentração de deslocamentos na cidade. Coincide com o leito da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, como trabalhado no segundo capítulo. Apesar disto, é justamente no vetor sul/oeste (litorâneo) que foram e continuam sendo feitos os maiores investimentos metroviários.

⁶⁶ Algumas linhas diametrais não passam pelo centro utilizando o túnel Santa Bárbara e, mais recentemente o Rebouças. São o caso das linhas: 457 (Abolição-General Osório), 435 (Grajaú-Leblon). Lembrando-se que segundo Josef Barat (1975), apropriado no segundo capítulo, as ligações diametrais por ônibus foram fundamentais para a derrocada do sistema de bondes, o qual confluía para o centro.

Já as classificações referentes à relação das redes de transporte e a lógica funcional e hierárquica parecem ser mais abstratas. No que diz respeito às Redes existem três tipos: intra-rede (de responsabilidade da própria rede), RTR- Centro, (idem ao anterior) e por último, inter-rede, organizadas por acordo operacional entre os consórcios. A lógica funcional e hierárquica, por sua vez, é descrita da seguinte forma:

I - TRONCAIS PRINCIPAIS: responsáveis pela ligação entre 2 (dois) ou mais Centros de Alcance Metropolitano; utilizando, preferencialmente, pistas ou faixas exclusivas, conectando - se com Terminais de Integração; operados, preferencialmente, com veículos de grande capacidade (acima de 100 passageiros), não sendo admitido veículos de baixa capacidade;

II –TRONCAIS SECUNDÁRIAS: responsáveis pela ligação entre 2 (dois) ou mais Centros de Alcance Municipal ou entre 1 (um) Centro de Alcance Metropolitano e 1 (um) ou mais Centros de Alcance Municipal, utilizando, preferencialmente, pistas ou faixas exclusivas, conectando-se com Terminais de Integração; operados com veículos de média capacidade (de 70 a 99 passageiros) ou grande capacidade (acima de 100 passageiros), não sendo admitido veículos de baixa capacidade (de 30 a 69 passageiros); III – ALIMENTADORAS: responsáveis pela alimentação das Linhas Troncais Principais e Troncais Secundárias, conectadas, preferencialmente, através de Terminais de Integração, estabelecendo a ligação dos Centros de Comércio e Serviços e Centros de Alcance Local aos Centros de Alcance Municipal e Centros de Alcance Metropolitano, operados, preferencialmente, com veículos de média capacidade (de 70 a 99 passageiros) ou baixa capacidade (de 30 a 69 passageiros);

IV – INTERBAIRROS: responsáveis pela ligação secundária entre Centros de Alcance Local, Centros de Comércio e Serviços, Centros de Alcance Metropolitano e Centros de Alcance Municipal, podendo conectar-se com Linhas Alimentadoras, Linhas Troncais Principais e Troncais Secundárias, preferencialmente em Terminais de Integração, operados, preferencialmente, com veículos de média capacidade (de 70 a 99 passageiros) ou baixa capacidade (de 30 a 69 passageiros) (PMRJ, 2010 anexo VIII, p. 5-6)

Caso comparemos as lógicas contidas no Edital de 2010 de distribuição geográfica com a de hierarquia e funcionalidade, elas iram parecer meio confusas e conflituosas entre si. Levantamos a hipótese de que o legislador deixou a regra em aberto para que os próprios empresários migrassem da lógica da terceira classificação à lógica da primeira e da segunda. A lógica da terceira classificação foi desenvolvida no contexto das permissões por linha, neste sentido as empresas, teoricamente, disputavam a coleta de passageiros, ao mesmo tempo para esta disputa interessava fazer o trajeto completo, uma vez que a necessidade de transbordo implicava em uma nova passagem, o que afugentaria usuários. A primeira e segunda lógicas estão mais atentas com a racionalização e “troncalização”, que agora seria possível pela monopolização por zona. Mesmo esta racionalização por zona não está descrita claramente no edital, ela está apontada teoricamente no processo licitatório. Mas o mesmo processo mantém a classificação anterior. Isto nos faz levantar a hipótese que o regulamento jurídico ficou

extremamente aberto para que os operadores do sistema o adequassem da melhor maneira possível a seus interesses, que poderiam ou não, coincidirem com os dos usuários.

Vale lembrar que para Vicente Brito (1987), na prática já existia algum monopólio por área, uma vez que as permissões acabavam garantindo “fatias” da cidade a cada operador. A questão é que agora este monopólio será mais radicalizado possibilitando uma maior racionalização das linhas de acordo com o interesse dos operadores.

Será agora com a lógica da “troncalização”, ou segundo o jargão técnico, sistema tronco-alimentado, que os corredores BRT ganham maior relevância.

Na ocasião da licitação são citados no anexo I do edital três dos corredores BRT’s: Transcarioca, Transoeste e Transolímpica. O Transbrasil não é citado na licitação. O Transcarioca, por sua vez tem seu traçado delimitado apenas até a Penha. Abordaremos esta mudança mais à frente.

Para a “troncalização” se efetivar é necessária a implantação da integração tarifária, esta será criada pelo bilhete único municipal. Apesar de ainda não estar aprovado à época da licitação, seu projeto de lei do Bilhete Único Carioca se encontra entre os anexos do edital.

O bilhete único permite uma baldeação no intervalo de duas horas e meia sem a necessidade de pagamento de uma nova tarifa. No projeto de lei de sua criação são apontados os princípios de criação do instrumento:

- I – modicidade tarifária;
- II – acessibilidade aos serviços públicos;
- III – universalidade dos serviços públicos;
- IV – atualidade quanto ao emprego de tecnologias;
- V – transparência;
- VI - interoperabilidade;
- VII – preservação do equilíbrio econômico-financeiro;
- VIII – eficiência;
- IX – controle público (PMRJ, 2010: anexo XI).

Na nossa interpretação os princípios: interoperabilidade, preservação do equilíbrio econômico-financeiro e eficiência são os mais “sinceros”, apontam para o real motivo do suposto “benefício”: a possibilidade da intercambialidade que possibilita o aumento do IPK

(índice passageiro por quilômetro⁶⁷), que é o que efetivamente possibilita o aumento da lucratividade das empresas. Esta modernização técnica é vendida como um “benefício”, só porque agora o portador do bilhete poderá passar duas vezes na roleta pagando apenas uma passagem.

Ao mesmo tempo, os princípios de “atualidade quanto ao emprego de tecnologias” conjugado aos princípios de “transparência” e “controle público” soam como verdadeira piada uma vez que quem controla toda esta movimentação financeira, através do sistema Rio Card, é a Fetranspor. A utilização de novas tecnologias serve muito mais para aumentar o lucro dos empresários do que apontar qualquer controle público ⁶⁸. Recentemente esta federação alegou não poder divulgar os recursos depositados em créditos no cartão metropolitano por se tratarem de recursos privados⁶⁹.

Fato é que o bilhete único aliado da bilhetagem eletrônica é um elemento fundamental na modernização do sistema, pois possibilita o sistema troco-alimentador, dificulta a oferta de transportes clandestinos concorrentes e, não menos importante, possibilita a menor utilização, se não a extinção, do trocador. Vale ressaltar que a variação salarial dos trabalhadores do sistema tem um peso de 45 % na composição da fórmula do reajuste tarifário.

O sistema “tronco alimentador” traz uma racionalização, mas é necessário saber a favor de quem esta se estabelece. Em trabalho realizado pelo coletivo “a pé” de São Paulo, acerca do processo de seccionamento das Linhas da estrada M’Boi Mirim (2014), fora identificado uma série de problemas que pioraram, e muito, as condições de deslocamento dos habitantes do chamado “fundão”. Os moradores da periferia, das “pontas” do sistema, são os mais prejudicados com estes processos que incluem o corte das linhas diretas. Embora possa trazer eficiência ao sistema, esta mesma pode ser apenas para a redução dos custos do operador. A lógica que está por trás geralmente é do tempo de deslocamentos dos veículos e

⁶⁷ Mais correto seria dizer número de pagantes por quilômetro, que é o que realmente significa, mas é com esta denominação acima que tal índice se apresenta na literatura especializada.

⁶⁸ Ver: <http://oglobo.globo.com/rio/filho-de-jacob-barata-socio-de-empresa-que-monitora-onibus-que-circulam-pelo-rio-9548662> acessado em 17 de agosto de 2013.

⁶⁹ Ver: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-01/tribunal-de-contas-do-rio-fiscaliza-operacao-do-bilhete-unico-de-transportes>, acessado em 29 de setembro de 2015.

não, necessariamente, das pessoas. Forçar baldeações, principalmente em lugares sem estrutura ou com estrutura limitada, gera um grande desconforto aos usuários. O tempo economizado, se é que foi economizado, dentro do ônibus é desperdiçado na fila do terminal. Isso quando existe terminal, porque no caso do Rio de Janeiro estão previstas baldeações que terão que ser feitas na rua mesmo. No caso do BRT Transoeste, tem sido constante as reclamações de super lotação das estações que não comportam a quantidade e pessoas que chegam das linhas alimentadoras para acessar o corredor⁷⁰.

A isso se soma a outra preocupação de muitos usuários, a possibilidade de ter que arcar com mais uma passagem em função da baldeação. O bilhete único possibilita uma integração. Caso o usuário necessite ir de “uma ponta” a “outra ponta” do sistema, terá que arcar com mais uma passagem⁷¹. Outra preocupação para os moradores da periferia é que o tempo de 2:30 não seja suficiente em uma serie de situações⁷².

Ao final de 2015 a “troncalização” está chegando à região central da cidade (zona sul, zona norte mais próxima e o centro), estão previstos cortes de várias linhas incluindo linhas diametrais. Aquelas linhas que, como vimos no segundo capítulo foram fundamentais na quebra dos bondes, agora estão sendo retiradas ou encurtadas. Este processo pode levar as consequências listadas acima.

No sistema tronco alimentador é realçado então a importância dos terminais rodoviários. Este foi outro elemento introduzido na licitação de 2010: a transferência aos consórcios operadores do controle sobre os terminais de ônibus. Antes eles eram e responsabilidade do município, muitos já se encontravam administrados pela “Rio Ônibus”⁷³ através de um convênio com a prefeitura. Com a licitação passaram a ser administrados pelos

⁷⁰ Ver: <http://www.antp.org.br/website/noticias/clipping/show.asp?npgCode=3341D1E1-AE9A-4F08-9AEA-C87EF28C633D> acessado em 16 de outubro de 2015.

⁷¹ No caso das linhas alimentadoras do BRT não a necessidade do pagamento de uma segunda passagem, mais vale ressaltar que a “troncalização” esta sendo proposta para a cidade toda, mesmo para onde não tem BRT. Ver: <http://brtrio.com/riocard#como-calculat> acessado em 16 de outubro de 2015.

⁷² Ver : <http://oglobo.globo.com/rio/passageira-viaja-no-chao-para-nao-perder-bilhete-unico-17698701> acessado em 06 de outubro de 2010.

⁷³ Sindicato Municipal das Empresas de Ônibus

consórcios. Esta última questão apontada foi alvo de investigações do TCMRJ que passaremos a analisar adiante.

4.3 Questionamentos do processo licitatório pelo TCM.

O Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro instaurou procedimentos de análise que resultaram em um conjunto de diligências à Secretária Municipal de Transportes e outras instâncias da prefeitura. Este procedimento, que se estendeu de outubro de 2010 à julho de 2013, apontou uma série de irregularidades no processo licitatório. Uma das regras do edital apontava que as empresas só poderiam participar de no máximo um consórcio. O levantamento do TCM indica que, 16 das 41 empresas que operam na cidade, participam de mais de um consórcio vencedor.

Outro ponto levantado pelo TCM é que os procuradores/diretores de diversas empresas eram os mesmos. Nesta mesma linha as “cartas de fiança”, uma das exigências do edital, foram emitidas pela mesma instituição bancária e o endereço do afiançado é o mesmo para os 4 consórcios. Demonstrando claramente uma ação integrada dos 4 operadores. Outro problema destacado neste quesito, é que as “cartas de fiança”, que tinham como objetivo garantir recursos para o pagamento de multas, tinham validade de apenas um ano, enquanto a concessão tem duração de 20 anos. Mais uma “coincidência” locacional é o endereço dos 4 consórcios serem não apenas o mesmo, mas também serem no mesmo logradouro do Sindicato Patronal das Empresas de Ônibus, o “Rio Ônibus”, talvez o mais destacado filiado da Fetranpor.

Ainda nos apoiando na documentação do TCM⁷⁴, paralelo a licitação, a Prefeitura do Rio de Janeiro beneficiou os ganhadores do certame com uma renúncia do imposto sobre

⁷⁴ Embora estejamos nos reportando diretamente aos autos do processo levado a cabo pelo Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro, destacamos que tivemos acesso a toda esta documentação por intermédio do sítio virtual da CPI do ônibus <http://cpidosonibus.com.br/> (vários acessos ao longo de 2015). Embora a referida comissão não exista mais, e tenha inclusive dado com os “burros na água”(ver o artigo de Eliomar Coelho nesta mesma página eletrônica) o sitio virtual continua, pelo menos até a presente data, com farta informação acerca do sistema de ônibus da cidade do Rio de Janeiro.

serviços. Os consórcios tiveram a alíquota de ISS reduzida dos normais 2% para 0,01%, sem que o município indicasse qual seria o impacto desta renúncia para suas contas e como compensá-la. Segundo o TCM se trata de uma ação ilegal, pois de acordo com a Lei de Responsabilidade Fiscal uma renúncia fiscal deve acompanhar uma indicação de recomposição de receita. Por exemplo, se fosse o caso de um aumento da arrecadação pelo aumento de volume de transações estimulados por uma renúncia, o que não aconteceu.

As receitas alternativas à cobrança da tarifa, embora citadas no edital, não foram devidamente computadas de acordo com o TCM. Com destaque para a propaganda nos veículos e a exploração comercial de espaços nos terminais urbanos.

Para o TCM o fato do consórcio vencedor ter oferecido zero de contrapartida financeira pela concessão seria mais um forte indício da ocorrência de uma combinação de preços entre os licitantes, pois uma vez que eles estavam “concorrendo” pelo direito a operar, como poderiam se arriscar a dar o menor lance possível?

A partir das respostas do primeiro retorno da diligência à SMTR o relator do TCM passa a falar claramente em indícios de cartelização do sistema (embora mais adiante reveja a sua posição como veremos a seguir).

O Edital de licitação determinou que a tarifa de 2,40 era suficiente para garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos operadores, lembrando que o mesmo edital previa a possibilidade do concorrente a operador propor uma tarifa com custo operacional menor que esse valor e, desta forma, renumerar os cofres públicos com esta diferença. O mesmo edital foi enfático em afirmar que não haveria subsídio de qualquer espécie. Mas um decreto da prefeitura, em outubro de 2010, determina uma parceria entre a Secretária Municipal de Educação (SME) e os operadores. Nesta parceria é proposta uma forma de controlar a frequência escolar por meio do “Riocard”, o cartão eletrônico. Além do uso do material para este fim (validadores nas escolas e sistema operacional), a SME deveria remunerar o transporte dos alunos da rede municipal de ensino, em nome desta nobre parceria os empresários de ônibus viriam a receber 50 milhões por ano com recursos oriundos do FUNDEB⁷⁵.

⁷⁵ Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação Básica.

Acerca deste aspecto é interessante que a postura da SMTR é oscilante ao longo das diligências, primeiro tenta negar dizendo que o repasse é para controlar a frequência dos alunos e depois assume que é para o pagamento das tarifas. Faz isto a partir de aditivos ao contrato original, alterando as regras do jogo no meio do processo.

No voto do relator 38/2011 também é explicitado que embora o edital de licitação tenha estipulado direitos e deveres do concessionário ele não descreve como a SMTR irá fiscalizar o serviço bem como não menciona a infraestrutura necessária para tal fiscalização. Mais adiante no retorno da diligência de 26 de junho de 2011, o relator do TCM transcreve:

XV: Informar quais os mecanismos de que a SMTR dispõe para acompanhar a elaboração de relatórios financeiros dos consórcios, bem como a metodologia utilizada para justificar futuros pedidos de reajustamento da tarifa.

Resposta: A SMTR esclarece que não existem mecanismos para acompanhamento dos relatórios financeiros.

Comentário TCMRJ: Conforme previsto pelo inciso I do art. 29 da Lei nº 8787/95, ao poder concedente compete fiscalizar permanentemente a prestação de serviços por parte do Concessionário. Ademais, ainda na referida Lei, o art.30 dispõe que, no exercício da fiscalização, o poder concedente deverá ter acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

Assim sendo, considerando ainda o princípio da modicidade tarifária que deverá reger, durante todo o período de vigência contratual, a presente relação de concessão, à SMTR compete se aparelhar no sentido de tornar possível analisar/avaliar os relatórios financeiros apresentados pelos consórcios quando do pedido de reajustes futuros (TCMRJ, 2012, p 173 –grifo nosso).

Esta citação e mais especificamente o trecho grifado, revelavam claramente o poder dos empresários de ônibus no Rio de Janeiro, a secretária municipal de transportes simplesmente assume que não tem controle sobre a movimentação financeira do consórcio. Mais adiante, no decorrer das diligências, o relator aponta mais irregularidades neste campo, mais especificamente no que diz respeito as sucessivas introduções de motivos diversos para justificar o reajuste da tarifa:

Comentário do TCMRJ: Preliminarmente deve-se salientar que reajuste e revisão são mecanismos de atualização tarifária. Estão previstos nos contratos de concessão e permitem a preservação do equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias.

O **reajuste** tarifário anual pretende oferecer à concessionária a perspectiva de que, no período entre as revisões tarifárias, o equilíbrio econômico financeiro não sofrerá a corrosão do processo inflacionário. Já a **revisão** faz-se necessária quando causa imprevisível e extraordinária romper o equilíbrio econômico-financeiro. Neste caso, aplica-se a teoria da imprevisão. Tal opinião é compartilhada pela vereadora Sonia Rabello, ao afirmar “são conceitos jurídicos completamente diferentes e não deveriam ser confundidos pela SMTR” [...].

Também pertence ao custo supracitado a transformação e adaptação de um sistema de permissões com mais de 30 permissionárias e, agora, como concessionárias. Houve a reivindicação da incorporação de todos os custos dessa passagem de sistemas, o que foi aceito pela SMTR, o que se mostra juridicamente indevido, pois a SMTR fez a licitação para que um novo sistema de prestação de serviço público fosse introduzido.

Outras razões apresentadas para a revisão da tarifa em janeiro/2012 foram a incorporação de todos os custos surgidos após a assinatura das concessões, conforme alegação das concessionárias, a saber: a implantação dos BRSs (Bus Rapid System) e investimento antecipado de 60 milhões de reais nos BRT's (*Bus Rapid Transit*). Não explica, com tudo, como a implantação de BRS justificaria um aumento na tarifa, pois tais medidas têm como finalidade a redução do tempo de viagem e diminuição da frota usada, o que reduz custos. Já em relação aos BRTs, a própria prefeitura admite (...) que não haveria fundamento jurídico para incorporar tais custos à tarifa, pois tal determinação não consta do contrato de concessão. Contudo, resolveu considera-lo assim mesmo (TCMRJ, 2012: p 32).

Vejamos por partes as informações apontadas neste documento citado acima. Em primeiro lugar fica claro que o tão alardeado equilíbrio-econômico financeiro não deveria ser reivindicado a todo instante. Ainda mais em um contexto em que o órgão concedente afirma que não domina o fluxo financeiro dos concessionários. Mais uma vez fica claro que com este controle dificilmente existirá uma revisão que reduzirá a tarifa, hipótese teórica do contrato de concessão.

Outro absurdo se trata de empresas consorciadas reivindicarem a recomposição dos custos em função da mudança do formato operacional, uma vez que elas, em tese, concorreram para isto, ou seja, concorreram para deixarem de operar da mesma maneira.

Agora a “cereja do bolo” é inculir no cálculo do reajuste da tarifa a modernização tecnológica que visa diminuir os custos operacionais. Ainda mais se levarmos em consideração que o investimento viário está sendo realizado pela prefeitura, sem custo para os concessionários. O custo que os concessionários devem arcar, e que estava descrito no edital de licitação, era a compra dos ônibus articulados. Ora, além de ser uma responsabilidade já prevista no edital, a introdução de ônibus novos retira ônibus antigos, e no cálculo da tarifa já existe um percentual para aquisição de ônibus novos que corresponde a 25% da recomposição tarifária da mesma.

No que diz respeito diretamente ao BRT, outro elemento que chamou a atenção do TCM foi um relatório do Tribunal de Contas da União acerca de um convenio com o BNDES para financiamento do sistema, no mesmo é indicado uma taxa de retorno de 19,75% com a implantação do corredor viário. Mais adiante no processo, os técnicos da prefeitura explicam

que tal taxa de retorno existiria se a obra fosse feita por concessão. Uma vez que a mesma foi realizada às custas da prefeitura esta TIR não faria sentido. O TCM chega a indicar que a mudança operacional deverá ser levada em consideração no próximo reajuste, o que não ocorreu. Fica assim uma questão em aberto: se era possível retirar um retorno de quase 20% sobre o capital investido na operação do corredor de ônibus expresso, quando a operação desta infra-estrutura bancada pela prefeitura não poderia gerar de retorno para os operadores?

Outras justificativas são apontadas para reajustar a tarifa além dos índices contratuais, entre elas o aumento da frota na RTR 5, que corresponde a Zona Oeste, região periférica carente de transporte. Mais uma vez, é utilizado um argumento que já era responsabilidade assumida na licitação.

Outro elemento apontado pelo Tribunal e contas é a aprovação da convenção coletiva de trabalho 2011/2012, acordada entre o Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Transporte Urbano e o Rio Ônibus (sindicato patronal), no qual foi instituída a categoria de motorista “Junior” que além de dirigir o ônibus ainda faz o trabalho do trocador. Por dirigir um ônibus menor, recebe ainda menos.

A título de comparação, reproduzimos abaixo a tabela dos piso-salariais do referido acordo:

Tabela 3- Pisos salariais dos rodoviários. Adaptado⁷⁶.

NOVOS PISOS A PARTIR DE 01 DE MARÇO DE 2011

CATEGORIA	MENSAL
MOTORISTA	R\$ 1.470,96
MOT. JUNIOR	R\$ 959,41
COBRADOR	R\$ 811,71
DESPACHANTE	R\$ 1.470,96
FISCAL	R\$ 959,41

⁷⁶ http://www.rodoviariorio.com.br/data_base_coletivo.htm, acessado em 27 de setembro de 2015.

O motorista “junior”, trabalha por dois e ganha menos da metade dos dois profissionais somados. Vale acrescentar que a mão de obra compõe 45% do cálculo da atualização tarifária⁷⁷. Tal fator em nenhum momento foi lembrado para efeitos de readequação do equilíbrio econômico financeiro.

Ao longo das diligências a SMTR, omite algumas informações, faz aditivos e erratas em alguns contratos e vai moldando a situação da legalidade do processo até a chegada do último voto do relator, o 337/2013, no qual aparece uma clara inflexão da postura do TCM.

Neste voto o relator aceita a tese defendida pelo então secretário de transporte, Alexandre Sansão, de que como se tratavam de quatro áreas distintas, seriam quatro licitações distintas, em função disto, a participação de uma empresa em mais de um consórcio não prejudicaria à concorrência pois isto não seria suficiente para “combinar” o preço em cada licitação. Além deste fato, a SMTR também alega que as empresas que participam em mais de um consórcio, participam de forma minoritária. Não exercendo controle em mais de uma RTR. Esta tese também foi aceita pelo relator em seu último voto.

Com relação ao repasse de 50 milhões a título de subsídio as gratuidades, a SMTR, fez a posteriori uma errata no contrato, mais uma vez mudando as regras após o jogo, o relator, agora em seu último voto neste processo, acata o procedimento.

Agora o ponto de maior inflexão do relator foi em relação a suposta existência de cartel. O então secretário de transporte simplesmente apresentou a definição do CADE, de que cartel é:

um acordo entre empresas no qual, na maioria das vezes, o preço é fixado e o mercado é dividido. Outras variáveis de mercado também podem ser consideradas no cartel, tais como a qualidade do produto, lançamento de produtos etc. O objetivo do cartel é elevar os preços ao consumidor, através da redução da concorrência, aproximando o resultado do mercado em termos de lucratividade ao que seria alcançado numa situação de monopólio (...) tais variáveis não se encontram presentes na hipótese, na medida em que se trata de mercado sujeito à regulação por parte do Poder Público Municipal, que estabelece unilateralmente, e sem qualquer ingerência, participação ou interferência dos concessionários, todos os aspectos relacionados com a prestação dos serviços, tais como as respectivas tarifas, itinerários, linhas, horários etc. Os concessionários se limitam, portanto, a executar

⁷⁷ Regras do reajuste tarifário segundo: <http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/exibeconteudo?id=5019588>, a mesma fórmula está no edital da licitação de 2010.

os serviços com estrita observância das normas estabelecidas pelo município, de nada servindo eventuais acordos visando dispor sobre qualquer aspecto relacionado com o funcionamento do mercado (Voto TCM 337/2013, p. 934-935)

Com base nesta argumentação formal, o mesmo relator que no meio de processo indagou a capacidade da SMTR de fiscalizar os consórcios, admitiu a tese de que o poder público tem controle sobre o sistema de ônibus não existindo assim possibilidade de cartelização. Ora, no caso dos empresários de ônibus do Rio de Janeiro, não é sua posição econômica no “mercado” que o “oligopoliza”, e sim sua posição burocrático-política que garante seus interesses. É justamente este controle “público” que garante seus interesses privados.

Independente deste fato, o relator deu o processo por superado e indicou seu arquivamento.

4.4 Um panorama do oligopólio das empresas de ônibus do Rio de Janeiro

Iremos agora sintetizar algumas informações do trabalho de Igor Matela (2015). Este autor analisando o mesmo processo de licitação realizou uma relevante tarefa, com base em informações disponibilizadas pelo sitio virtual “proprietários do Brasil”⁷⁸, obtidas através de informações da junta comercial do Rio de Janeiro, ele mapeou a propriedade das 42 empresas envolvidas nos consórcios operadores. Através do cruzamento das participações acionárias foi possível para ele perceber uma concentração bem mais enxuta de poder. Matela (2015) chegou a seis grupos de pesos variados, reproduzimos aqui os quadros confeccionados por ele:

⁷⁸ <http://proprietariosdobrasil.org.br/>, se trata de uma iniciativa do Instituto Mais Democracia e do EITA (educação, informação e tecnologia para Autogestão), disponibilizam informações sobre o poder econômico de empresas em operação no Brasil. Vários acessos ao longo de 2015.

Tabela 4 – Agrupamentos empresariais segundo Matela 2015.

Grupo	Empresa(s)
A	AUTO VIAÇÃO ALPHA S/A; AUTO VIAÇÃO TIJUCA S.A.; AUTO VIACAO JABOUR LTDA; EMPRESA DE TRANSPORTES BRASO LISBOA LTDA; EMPRESA VIACAO IDEAL S/A; RODOVIARIA A. MATIAS LTDA; TRANSPORTES ESTRELA S.A.; TRANSURB S/A; VIAÇÃO NORMANDY DO TRIANGULO LTDA; VIAÇÃO NOSSA SENHORA DAS GRAÇAS S/A; VIACAO VERDUN S/A; VIACAO VILA REAL S/A.
B	TRANSPORTES AMERICA LTDA; VIACAO ACARI S/A; VIACAO MADUREIRA CANDELARIA LTDA; VIACAO RUBANIL LTDA.
C	CITY RIO ROTAS TURÍSTICAS LTDA; EMPRESA DE VIACAO ALGARVE LTDA; RIO ROTAS TRANSPORTES E TURISMO LTDA; TRANSLITORÂNEA TURÍSTICA LTDA; VIACAO ANDORINHA LTDA; VIAÇÃO TOP RIO LTDA.;
D	REAL AUTO ONIBUS LTDA.
E	EXPRESSO PEGASO LTDA; TRANSPORTES BARRA LTDA; TRANSPORTES FUTURO LTDA.
F	TRANSPORTES CAMPO GRANDE LTDA.; VIACAO PENHA RIO LTDA.
G	TRANSPORTES SANTA MARIA LTDA.
H	VIACAO PAVUNENSE S/A.
I	CAPRICHOSA AUTO ONIBUS LTDA.
J	LITORAL RIO TRANSPORTES LTDA.
K	TRANSPORTES ESTRELA AZUL S.A.
L	VIAÇÃO NOVACAP S.A.
M	TRANSPORTES VILA ISABEL S/A.
N	TRANSPORTES SAO SILVESTRE S/A.
O	TRANSPORTES PARANAPUAN S/A.
P	VIAÇÃO REDENTOR LTDA.
Q	AUTO VIACAO BANGU LTDA.
R	AUTO VIAÇÃO TRÊS AMIGOS S.A.
S	VIACAO NOSSA SENHORA DE LOURDES S/A.
T	GIRE TRANSPORTES LTDA

Tendo identificado os seis principais grupos o autor cruzou estas empresas com as informações de passageiros pagantes em 2013. Elaborando seguinte tabela abaixo.

Tabela 5-Participação por grupos no transporte de passageiros pagantes segundo Matela 2015.

Grupo	% de passageiros pagantes transportados
A	23,75
B	6,32
C	11,66
D	6,45
E	12,61
P	5,11

Segundo Matela (2015) se analisarmos a participação dos grupos por transporte de passageiros verificaremos uma forte concentração nestes seis grupos. Além disto apenas estes grupos apresentam participação individual superior a 5% dos pagantes. O Autor também ressalta que 3 grupos são responsáveis por quase a metade do total (48,02%).

Igor Matela (2015) também realiza uma análise do poder destes grupos internamente as RTR's. Fica claro para o autor que determinados grupos lideram o processo em cada região licitada. Em suas palavras:

...Os grupos A e C estão presentes em todos os consórcios, enquanto os grupos B, D e E participam de 2 consórcios cada um. Como os contratos de constituição dos consórcios, em suas cláusulas 8.4, determinam que as deliberações dos consórcios devam ser tomadas pelo menos com 2/3 dos votos de seus membros medidas pelas suas respectivas participações fica claro que os grupos dominantes tem um peso decisivo na definição das estratégias políticas e econômicas do sistema de transporte por ônibus do município do Rio de Janeiro e nas relações do setor com o poder concedente(Matela, 2015, p. 133).

Podemos ter uma melhor visualização destas informações pontuadas por Matela nos gráficos de sua autoria reproduzidos abaixo.

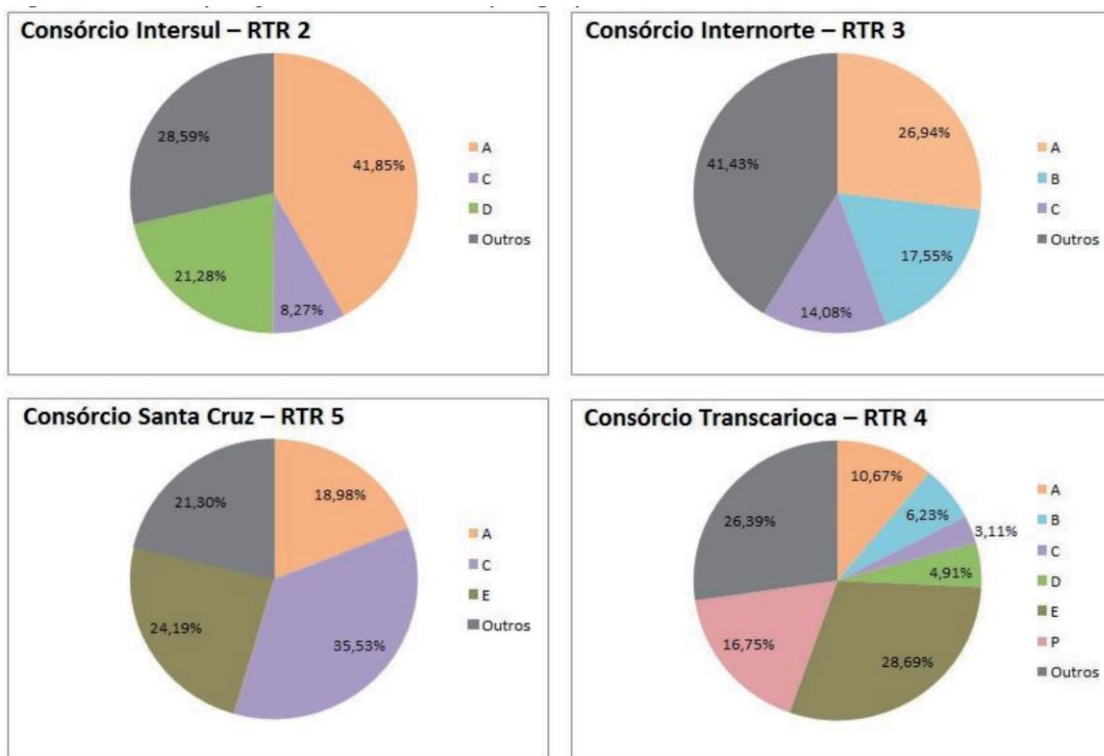


Figura 3- Gráficos de distribuição do mercado por RTR segundo Matela (2015).

O grupo A que detém, segundo estes dados, cerca de um quarto da movimentação de passageiros por ônibus na cidade do Rio de Janeiro é de propriedade da família do icônico Jacob Barata que é conhecido na cidade como “Rei do Ônibus”. Não há toa as manifestações de 2013 tiveram como um dos alvos preferenciais esta família⁷⁹.

Os fluxogramas elaborados por Igor Matela⁸⁰ também demonstram uma outra característica do oligopólio das empresas de ônibus, os empresários tem participação cruzada em diversas empresas. Bem como esta participação cruzada parece existir entre as empresas e os consórcios. Esta parece ser uma estratégia de escamotear o poder concentrado dos principais grupos. Eles comumente gostam de aparecer serem menores que são. Seus porta vozes, seja a Fetranspor ou a Rio Ônibus usam e abusam deste argumento para afirmar que não existe cartel de ônibus.

Com este poder concentrado, mesmo não se configurando como os maiores empresários envolvidos na preparação da cidade para os megaeventos, eles têm claramente capacidade de se posicionar neste jogo. Diante deste quadro passaremos agora, a analisar os planos de Mobilidade Urbana da prefeitura do Rio de Janeiro no contexto de adequação da cidade à copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

⁷⁹ Talvez uma das manifestações mais icônicas da cidade em 2013 fora a “comemoração do casamento de Dona Baratinha” ver: <http://oglobo.globo.com/rio/casamento-de-neta-de-jacob-barata-marcado-por-protesto-9027497>, acessado em 13 de Julho de 2013;

⁸⁰ Estão reproduzidos no anexo A desta tese.

V- Metal, sangue, suor e endorfina: a circulação para os megaeventos ou muitos quilômetros sem barreiras.

A modernização dos serviços de ônibus, de um lado reforça a posição hegemônica dos empresários de ônibus na cidade do Rio de Janeiro e, por outro, como veremos neste capítulo, cria uma infraestrutura viária que reforça ainda mais o espraiamento da metrópole carioca. Agora, contando inclusive com um álibi de se estar fazendo um “transporte de massa”⁸¹, e em alguns casos, construindo vias expressas para automóveis com esta desculpa.

Neste capítulo, abordaremos os planos, em curso, da prefeitura do Rio de Janeiro para mobilidade urbana por transporte coletivo rodoviário no contexto preparação da cidade aos megaeventos esportivos (copa 2014 e olimpíadas 2016). Ao mesmo tempo, demonstraremos como a criação destas estruturas, destas “redes cada vez mais vastas e densas”(Lefebvre) rasgam não só a cidade mas a vida de muitos dos seus habitantes.

5.1 A mobilidade olímpica

A atual gestão da prefeitura do Rio de Janeiro, que assume o poder municipal em 2009, marca o início de um alinhamento político raro na cidade. Desde o período militar⁸², passando pela redemocratização, que a cidade não vivencia um alinhamento político como o das três esferas de governo, o que foi propiciado com a aliança PT-PMDB. Tal cenário tornou

⁸¹ Mais adiante apresentaremos uma crítica a isto. Mas desde já colocamos que essa não é uma discussão por nos encaminhada.

⁸² Mesmo durante o período militar, a administração do estado da Guanabara e depois o Estado do Rio de Janeiro, não tinham um alinhamento pleno com a União, tendendo desta forma privilegiar elites locais, quando era possível é claro. O trabalho de Eliane Guedes (2014) levanta estas questões no que diz respeito a construção do Metrô, a qual foi viabilizada, em parte, pela fusão que significou uma intervenção federal na cidade.

possível a conquista da candidatura da cidade para os Jogos Olímpicos de 2016, que junto com a Copa do Mundo de 2014, propiciaram uma série de investimentos no município. Diante deste cenário o tema da “mobilidade urbana” toma relevância. Como organizar eventos desta magnitude com o precário sistema de transporte público? Mas talvez para administração municipal a questão teria sido outra: como organizar o transporte da cidade sem prejudicar os interesses de um dos setores que mais influenciam a candidatura ao executivo e, não menos importante, a grande parte da base aliada na câmara de vereadores⁸³?

Neste cenário de preparação do Rio de Janeiro para os megaeventos Carlos Vainer (2011) pontua muito bem a problemática envolvida, para ele a cidade se configura como “a cidade de exceção”, onde a exceção está a serviço do que ele intitula “democracia direta do capital” (2011, p.12). Embora a lógica do chamado planejamento estratégico, que segundo este autor é uma forma de administração direta do empresariamento urbano, não fosse nova, já estava sendo desenhada antes durante o “Império César Maia”⁸⁴, mas será com as condições objetivas propiciadas pelo alinhamento das três esferas de governo, a copa do mundo e as olimpíadas que o grande capital patrimonialista irá ditar as regras no tabuleiro deste jogo⁸⁵.

É fato que os empresários de ônibus do Rio de Janeiro não são um dos grandes “players” do jogo jogado na cidade, mas tem seu poder garantido pelas atuais decisões da prefeitura. Segundo o estudo “os donos do Rio”⁸⁶ da plataforma virtual “Proprietários do Brasil” grandes empreiteiras estão entre as principais beneficiárias dos negócios olímpicos, com destaque para “as quatro irmãs”: Odebrecht, Andrade Gutierrez, OAS e Camargo Correa.

⁸³ A influência política dos empresários de ônibus, embora tão conhecida na cidade, não é tão clara como das empreiteiras. Segundo um assessor da câmara, entrevistado por nós as doações destes empresários não costumam aparecer nas contabilidades oficiais de campanha.

⁸⁴ Prefeito da cidade durante três mandatos (1993-1996, 2001-2004 e 2005-2008), patrono político (embora traído) dos outros dois, Luiz Paulo Conde (1997-2000) e o atual alcaide. Certa ocasião disse que queria ser “Imperador do Rio”. Foi sob sua gestão que a cidade concorreu para sediar a olimpíada de 2004.

⁸⁵ Fato icônico e irônico da história recente da cidade a PMRJ encomendou um Jogo do Banco Imobiliário: cidade olímpica. Talvez um ápice de sinceridade de nosso alcaide. Ver: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/02/27/banco-imobiliario-cidade-olimpica-seria-comico-se-nao-fosse-tragico/>

⁸⁶ <http://proprietariosdobrasil.org.br/donos-do-rio/>, vários acessos ao longo de setembro de 2015.

Frente às grandes empreiteiras nacionais, que comandam a transformação da cidade, os empresários de ônibus são pequenos. A novidade são os empresários de ônibus ligados a Fetranspor que criaram a Holding RioPar e estão, através dela, associados a Odebrecht Transport, a CCR e a Invepar, BRT (empresa argentina) RTDP (francesa), na operação do VLT carioca⁸⁷. Diante destas grandes empresas o oligopólio do ônibus parece pequeno, agora sua capacidade de articulação é muito forte como já vimos.

Carlos Vainer (2011) se utiliza da ironia para relatar “paixão” das últimas gestões da cidade com a capital catalã. Na era Cesar Maia, o planejamento estratégico era Rio sempre Rio, que Vainer dirá que poderia se chamar: “Rio finalmente Barcelona”. Em 2010, já na gestão atual, é organizado “Olimpíadas e a Cidade – Conexão Rio-Barcelona”. Por traz deste “modelo Barcelona”⁸⁸ esta uma concepção de cidade ainda mais atrelada a lógica mercantil, mas ao mesmo tempo envolta em um “patriotismo” de cidade, o que auxilia a mobilização de forças sociais para o projeto. Para a nossa discussão é interessante a observação Levantada por Faulhaber e Azevedo (2015), de que se é Barcelona que geralmente é tomada como “modelo de sucesso de cidade olímpica”, há um forte movimento de agências de consultoria, para além das catalãs. Eles citam a “Invest Bogotá”, que “vende” soluções colombianas, a ideia que o BRT fora utilizado por nossos vizinhos faz com que esta “solução” urbanística se apresente de forma mais adaptada e original a nossa realidade. Outra consultoria, apontada por estes autores, envolvida nesta empreitada é e Embarq, que desenvolveu o BRT simulator, esta por sua vez é americana com sede em Washington.

Com o desafio de organizar a olimpíada pautado em 2009, a prefeitura do Rio de Janeiro apresenta neste mesmo ano seu planejamento estratégico, no capítulo sobre transportes aparece o seguinte diagnóstico:

O transporte público na cidade é, historicamente, caro, lento, desconfortável e inseguro. A falta de integração física e tarifária entre os diversos modais (ônibus, trens, barcas, metrô e vans legalizadas) desestrutura o sistema de transporte de passageiros na cidade.

⁸⁷ www.vltrio.com.br acessado em 02 de outubro de 2015.

⁸⁸ Estamos usando este termo porque é como aparece nas peças de propaganda, não consideramos a existência de modelo algum. Para crítica da noção de “modelo Barcelona” ver: Alvaro Ferreira, A cidade no Século XXI: segregação e banalização do espaço (2011), especialmente o capítulo 3.

A população sofre com a ausência de uma rede estrutural de alta capacidade compatível com as suas demandas e com as dimensões da cidade. Há uma hipertrofia do sistema de transporte de passageiros por ônibus e vans, que passaram a operar linhas sobrepostas e concorrentes entre si e em relação aos modais ferroviários e metroviários.

Existe um desequilíbrio geográfico na oferta de ônibus na cidade, com excesso na zona Sul e no Centro e falta na zona Oeste.

A desestruturação do sistema público de transportes e o abandono dos investimentos de expansão viária pela Prefeitura saturaram as principais vias da cidade – que hoje operam no limite de suas capacidades.

A capacidade de fiscalização da Prefeitura em relação às suas concessionárias é precária e insuficiente.” (PMRJ, 2009, p. 118, grifo nosso).

Chama a nossa atenção o que grafamos na citação, para nós se trata de uma confirmação parcial de uma de nossas hipóteses, a de que a política do BRT aparece como álibi da ampliação da automobilidade.

Os corredores estruturantes aparecem como principais propostas para resolver a questão da mobilidade na cidade. Neste momento são apontados 3: transoeste, transcarioca e ligação C (que posteriormente será alcunhada transolímpica). Posteriormente o projeto do Transcarioca irá ser ampliado até o Aeroporto Antônio Carlos Jobim, como uma das intervenções para a Copa do mundo de 2014. Bem como será proposto um quarto corredor: o TransBrasil.

Em um documento, presente no sitio virtual do conselho da cidade⁸⁹, junto com os “planos estratégicos”, intitulado “Gestão de Alto Desempenho” (mais “business is impossible”) podemos ver a seguinte defesa dos BRT’s:

A falta de mobilidade urbana é um dos grandes desafios de qualquer metrópole do planeta, e o Rio de Janeiro precisa enfrentar este problema de uma maneira eficaz e sustentável. Seu impacto prejudica a economia da cidade, a qualidade de vida da população e até a política habitacional.

Neste contexto, a Prefeitura optou por uma solução moderna e acessível: a implantação na cidade do Bus Rapid Transit (BRT). O sistema, criado em Curitiba e introduzido com sucesso em várias capitais do mundo, utiliza ônibus articulados com alta capacidade de passageiros, que circulam por corredores exclusivos e não

⁸⁹ <http://www.conselhodacidade.com/>, vários acessos em 2015. Parte integrante do chamado “planejamento estratégico”, como muito bem pontuou Vainer (2011) não era novidade da Gestão Paes, já havia existido um conselho, com as mesmas características nos anos 90. Neste sitio virtual aparece a seguinte definição: “O Conselho da cidade do Rio de Janeiro é um fórum consultivo para auxiliar a revisão e o acompanhamento do Plano Estratégico da Prefeitura. Este Conselho é composto por cidadãos de destacada posição na Sociedade, seja por seu conhecimento das questões de nosso município, seja por sua contribuição pessoal ou profissional para a evolução de nossa cidade”.

estão sujeitos às condições do tráfego. A forma de embarque e desembarque é mais ágil, similar à do metrô.

Para implantar o sistema, foram projetadas quatro novas vias que vão cruzar a cidade, beneficiando principalmente áreas de grande crescimento populacional como as zonas Oeste e Norte. Estas vias terão espaço para automóveis, mas sua prioridade será o transporte público através do BRT. Com este projeto, mais de 60% da população carioca poderá ser transportada em veículos de alta capacidade de passageiros, como trem, metrô e BRT. Hoje, este percentual não chega a 20%.

Outra vantagem do BRT é que sua implantação é bem mais rápida e acessível que a de outros modais com a mesma eficiência. Esta solução demanda 10% dos investimentos necessários para implantar o metrô no mesmo trecho, por exemplo. A opção pelo novo sistema reforça a característica da Prefeitura de buscar soluções originais para atingir os melhores resultados. Com um custo menor e num prazo mais curto, será possível transformar radicalmente a mobilidade urbana no município do Rio. (PMRJ, 2012, p. 76)

Percebemos nesta segunda citação uma defesa bem mais enfática do BRT como meio de transporte de massa, sustentável, moderno e eficiente. Mais adiante iremos problematizar esta peça de propaganda. Antes disto vamos analisar o projeto dos 4 corredores separadamente.

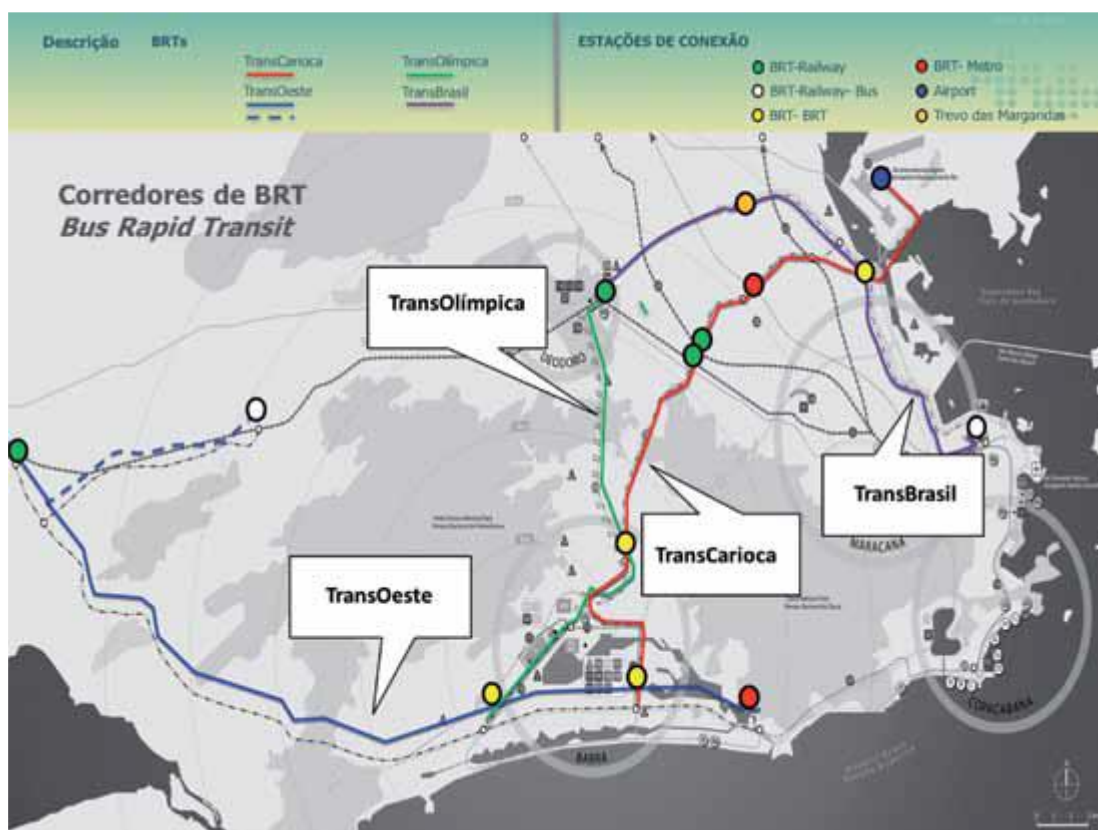


Figura 4- Corredores BRT. Fonte: PMRJ, (2012)

5.1.1 Transoeste

Primeiro corredor a ser inaugurado, em junho de 2012, interliga Santa Cruz, um importante sub-centro no extremo da Zona Oeste à Alvorada, no meio do bairro da Barra da Tijuca. Esta também em construção o “lote 0” da Transoeste, que fará a ligação entre a estação de metrô do Jardim Oceânico (que está sendo construída pelo Governo do estado) e a Alvorada e daí a todo o sistema BRT.

Interessante verificarmos a descrição da situação atual de acordo com o planejamento estratégico da PMRJ:

A Zona Oeste é a região de expansão natural da cidade e, atualmente, a malha rodoviária desta região não dá vazão ao volume de veículos, gerando grandes congestionamentos e lentidão no trânsito. A Serra da Grota Funda representa o maior gargalo da região (PMRJ, 2013, p.128).

Ou seja, o trânsito, encarado aqui como transito de veículos e não necessariamente pessoas é apresentada como justificativa da obra, muito parecido com a avaliação de Maria Laís Pereira da Silva (1992) acerca da implantação do metrô nos anos 70, mas agora não se trata de retirar veículos e sim construir um túnel. Esta obra contempla um corredor de 56 km, com 53 estações, contendo um braço secundário para o Bairro de Campo Grande. Segundo o plano estratégico transportará 220 mil pessoas por dia⁹⁰. Interligando os bairros: Barra da Tijuca, Santa Cruz, Campo Grande, Inhoaíba, Cosmos, Guaratiba e Recreio dos Bandeirantes. Chama atenção o fato de que a obra produz o alargamento de pistas, viadutos e, principalmente um túnel, o da Grota Funda. Ao longo desta via não percebemos nenhuma grande estrutura que tenha sido construída apenas para o transporte coletivo. Neste corredor, todas ampliaram a capacidade viária dos automóveis particulares. Além disso, deixam enorme estoque de terras mais acessíveis por esta via, até fazendas são cruzadas por este empreendimento urbano⁹¹.

⁹⁰ Neste momento estamos utilizando números fornecidos pela prefeitura, mais adiante apresentaremos questionamentos sobre os mesmos.

⁹¹ Na época da construção a prefeitura exibiu um vídeo com sobre voo do empreendimento bastante revelador. Ver: <https://www.youtube.com/watch?v=KdGSN3Q1ur4>, acessado em 07 de outubro de 2015.

Como bem colocaram Lucas Faulhaber e Lena Azevedo, em SMH 2016: remoções no Rio de Janeiro olímpico (2015, p. 45), “por onde passa o corredor nas áreas mais valorizadas, os mais pobres cedem o espaço”, e reforçam que há uma política interligada com a construção do corredor. Pois de um lado o mesmo estimula a ocupação da zona oeste, e de outro, a própria construção retira comunidades do meio do caminho, mas este “meio do caminho” é justamente nas áreas mais valorizadas. Como os autores também pontuam: a zona oeste, em sua porção mais interiorana, que é classificada pelo plano diretor como “assistida”, recebe também grande parte dos projetos do “Minha casa, Minha vida” das faixas mais baixas (ver mapa mais abaixo). Estes claro, em sua maioria, distantes do corredor mesmo na zona oeste “assistida”. Como exemplos de comunidades afetadas pelo corredor Transoeste os autores citam: “o caso dos moradores das favelas da avenida das Américas, número 19.070, Restinga, Vila Harmonia, Vila Recreio II, dentre outras que estão no caminho da via” (2015, p. 46).

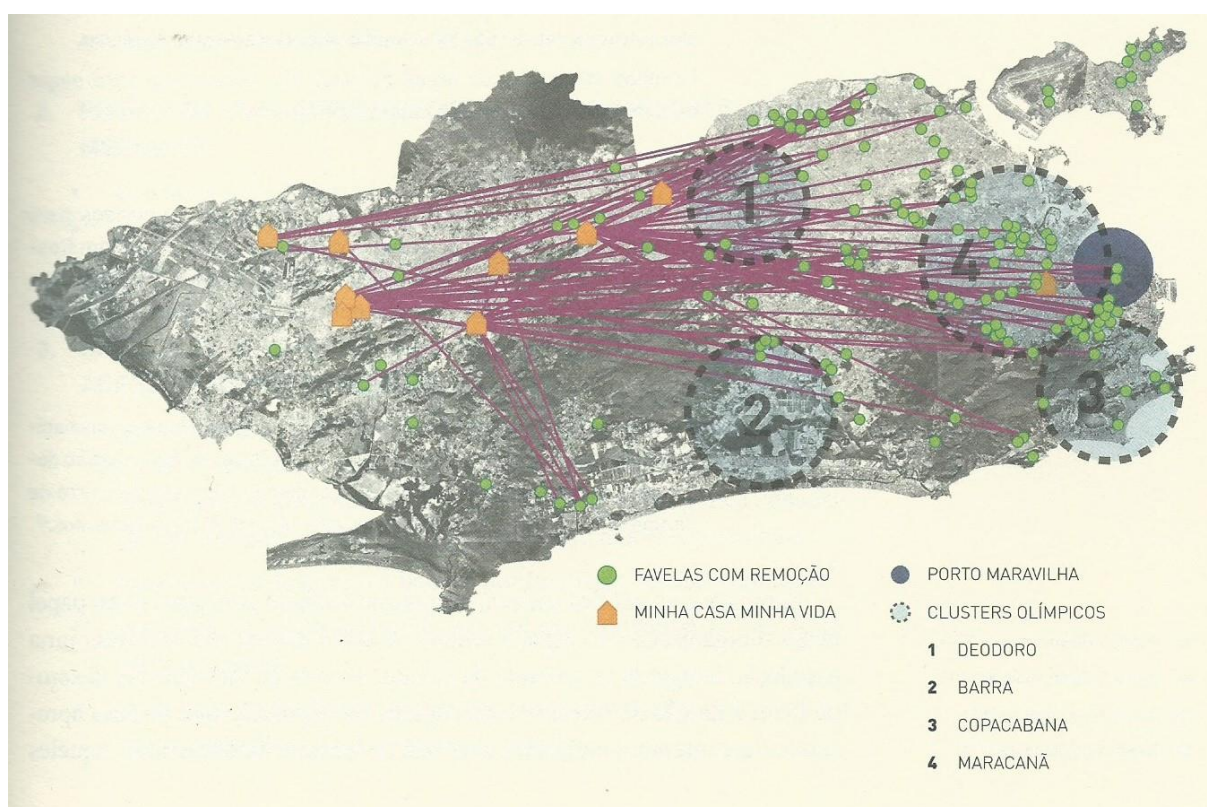


Figura 5- Deslocamentos em função das remoções. Elaborado por: Faulhaber e Azevedo, 2015

Os mesmos autores também comentam que um elemento comum as obras de mobilidade se trata do desconhecimento por parte da população afetada acerca do traçado das

obras. No caso das favelas citadas acima, apenas 10% da área removida fora utilizada para a via. Como o percurso parece mudar a todo instante, isto “levanta a suspeita de que o traçado dos BRT’s acaba sendo colocado como apenas mais um pretexto para as remoções..”(Faulhaber e Azevedo, 2015, p. 46).

Com o início das operações do corredor do ônibus expressos a imagem de “metro sobre pneus” ruiu. A reorganização das linhas cortou diversos itinerários provocando inclusive protestos na região⁹². Embora o tempo do trajeto entre Santa Cruz e a Alvorada tenha diminuído bastante, principalmente em função do túnel, dependendo de quanto tempo o usuário dispender entre as linhas alimentadoras, a economia de tempo pode não ser tão substancial assim. Outra reclamação constante é a superlotação nos horários de pico, que fizeram os usuários apelidarem o sistema de “BRTrem”⁹³ em alusão ao meio de transporte, como vimos no capítulo 2, historicamente destinado aos mais pobres na metrópole carioca e, em função disto, com uma péssima qualidade⁹⁴.

5.1.2 Transcarioca

O corredor Transcarioca é a primeira infra-estrutura de transporte transversal da cidade⁹⁵. Com 39 quilômetros de extensão e, segundo a PMRJ (2012), com 46 estações e com

⁹² <http://extra.globo.com/noticias/rio/protesto-interdita-avenida-das-americas-paralisa-circulacao-do-brt-na-zona-oeste-13799998.html> acessado em 07 de outubro e 2015.

⁹³ Este apelido foi ouvido durante observação de campo. Acerca desta visão de o “trem” se trata de um transporte para “pobres”, em contraposição aos transportes que ao longo da história da cidade se caracterizavam como “nobres” ver: Carlos Nelson Ferreira dos Santos em Transportes de massa: Condicionantes ou condicionados? (1977).

⁹⁴ Interessante é que o próprio Alcaide deixa isto claro, em plena campanha pela reeleição em 2012, perguntado se ele usaria o BRT, ele responde: “prefeito não precisa, o prefeito usa carro. Não preciso do BRT, fiz para o pobre, para o trabalhador”. <http://oglobo.globo.com/brasil/paes-diz-que-nao-precisa-do-brt-em-campanha-no-dia-mundial-sem-carro-6172122#ixzz3nvby11f2> acessado em 07 de outubro de 2015.

⁹⁵ Parte deste eixo já teve uma linha de bonde, inaugurada em 1876 entre Cascadura e o Largo do Tanque. Esta linha já contava com tração elétrica em 1907 e quatro anos mais tarde foi incorporada a companhia de Vila Isabel, que por sua vez já era administrada pela Light and Power (Silva 1992). Mas, neste período, a Barra da Tijuca não existia enquanto tal, e este trecho era um complemento radial a linha férrea. Esta ligação também fez parte de diferentes planos para a cidade, no estudo original do metrô previa uma linha no local, bem como o plano Doxiadis previa a linha Azul.

capacidade de transporte de 400 mil pessoas diárias⁹⁶, passando pelos bairros: Barra da Tijuca, Curicica, Cidade de Deus, Taquara, Tanque, Praça Seca, Campinho, Madureira, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Vila da Penha, Penha, Olaria e Ramos.

Este corredor já havia sido proposto antes, em um plano de transportes elaborado por Jaime Lerner⁹⁷ para o então governador Leonel Brizola (1983-1986), em seu primeiro mandato. Na ocasião o corredor tinha o nome de T5. Segundo Faulhaber e Azevedo (2015) durante o primeiro governo Cesar Maia (1993-1996), a proposta do corredor T5 aparecia como alternativa de mobilidade visando os jogos olímpicos de 2004. No plano estratégico da Prefeitura de 2009-2012 o corredor já aparece batizado com o nome de Transcarioca, mas tem seu trajeto desenhado até a Penha. O lote 2, que liga a Penha ao Galeão foi incorporado ao projeto depois, como alternativa de acesso ao aeroporto para a Copa de 2014 e para as Olimpíadas 2016. Segundo Rodrigues (2015), se trata, isoladamente, da infraestrutura mais cara de mobilidade urbana para a copa do mundo de 2014 em todo território nacional, em torno de 1,5 bilhão de reais.

O corredor atravessa uma área povoada o que fez necessário a construção de várias estruturas: dois mergulhões, duas pontes estaiadas, um arco estaiado e 4 viadutos. Neste corredor existem estruturas construídas exclusivas para ele, mas elas se encontram concentradas na porção norte, enquanto em sua porção sul, mais próxima a Barra da Tijuca, ele seguiu a lógica da Transoeste: liberar mais espaço para os automóveis, mesmo que seja apenas retirando ônibus das vias expressas. Tão Lógica também é ressaltada por Jacinto Rodrigues (2015) para quem por mais que o referido corredor atenda uma demanda expressiva ele “segue a estratégia territorial que beneficia claramente a região da Barra da Tijuca, principal frente de expansão imobiliária da cidade” (2015:119).

Em relação a diferença das intervenções, durante um trabalho de campo duas imagens da mesma via nos chamaram atenção. Elas sintetizam a relação com a paisagem urbana. Na

⁹⁶ Informações da prefeitura, mais a frente apresentaremos tores que fazem críticas a estes números.

⁹⁷ JAIME LERNER PLANEJAMENTO URBANO **Sistema Integrado de Transportes** – Versão Preliminar – Estado do Rio de Janeiro. Projeto Rio Ano 2000, Governo Leonel Brizola. Rio de Janeiro: [s.n.], jan. 1984. Infelizmente não conseguimos acessar uma cópia deste documento, estas informações foram retiradas de Andrade (1989) e de outro texto correlato de Jaime Lerner, **Estrutura Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**, SECDREM (1984). Interessante que a proposta técnica apontada nos anos 80 no contexto da encampação das empresas ônibus, seja hoje utilizada para a perpetuação de seus negócios.

Barra da Tijuca, uma enorme ponte estaiada na chegada ao bairro, em Olaria, uma pequena e típica rua de subúrbio simplesmente deu lugar ao leito do BRT (ver figuras abaixo).

No eldorado do consumo, toda modernidade (mesmo que de gosto duvidoso), além de estético, funcional esta nova ponte adicionou mais duas faixas de rolamento a esse acesso. Também reduz a quantidade de ônibus junto aos carros.

Já no outrora pacato subúrbio⁹⁸, o corredor irrompe a paisagem, alterando profundamente seu relevo psicogeográfico.



Figura 6 -vista aérea da ponte estaiada na Barra da Tijuca. Fonte:aibnews.com.br.

⁹⁸ Existe uma prática comum nos subúrbios cariocas, de se usar a rua como extensão da casa, principalmente nas noites quentes. Os moradores costumam colocar cadeiras de praia na calçada e “paperar”. Tal estrutura provavelmente dificultará bastante esta prática.



Figura 7 - Rua Emilio Zaluar, cortada pelo BRT. Fonte: street view.

Assim como foram necessárias várias obras de engenharia por onde o corredor passou também deixou um lastro de destruição, segundo Lucas Faulhaber e Lena Azevedo:

O plano de Reestruturação Urbana do corredor T5/Transcarioca, de 2010, prevê a necessidade de desapropriação de 1627 lotes, totalizando uma área de 1.476.383,39 metros quadrados. Segundo este mesmo projeto, não executado integralmente, foi priorizada a escolha de terrenos que possuam áreas remanescentes reaproveitáveis para a construção, possibilitando assim a remodelação dos bairros. Este tipo de desapropriação deveria representar 87% da área atingida pelo projeto (Faulhaber e Azevedo, 2015 p. 43)⁹⁹.

O corredor Transcarioca é considerado por um lado o campeão no quesito remoções, por outro, uma oportunidade de negócios no “degradado” subúrbio carioca, na opinião de Lucas Faulhaber e Lena Azevedo:

⁹⁹ Como veremos mais à frente uma das grandes questões envolvendo estas obras é a falta deliberada de informações. Estes dados os autores retiraram do projeto do Transcarioca. Não temos como confirmar com precisão. Um levantamento relevante feito pelo comitê popular da copa e das olimpíadas (2014) esta reproduzido em anexo nesta tese.

[um] aspecto que torna a transcarioca como indutora do mercado imobiliário é a exclusão das camadas mais pobres do entorno da área do projeto. Segundo seu planejamento, foi estipulada uma faixa de 15 metros de desapropriação ao longo das vias, em área de favela, para recomposição da malha urbana informal”(Faulhaber e Azevedo, 2015, p. 44).

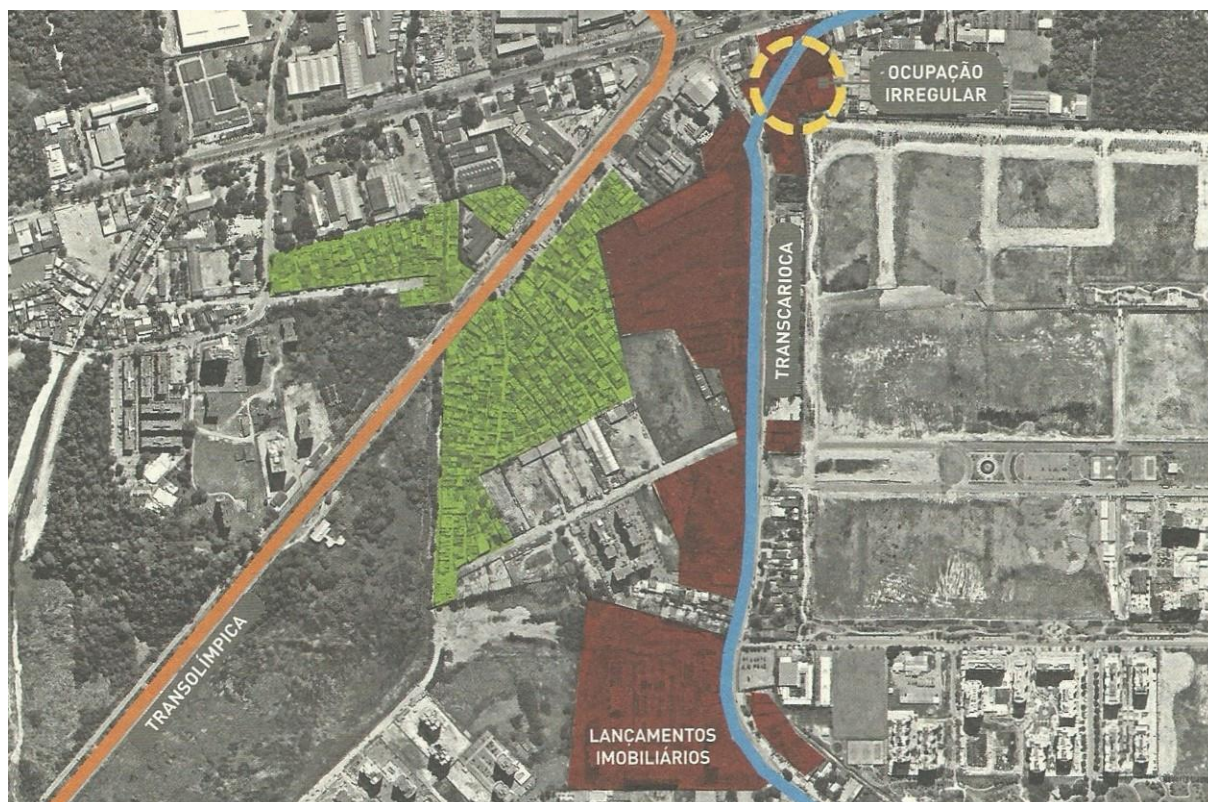


Figura 8 – Mapa de detalhe do traçado dos BRT,s Transolímpica e Transcarioca. Fonte: Faulhaber e Azevedo (2015).

O mapa produzido pelos autores acima é bem esclarecedor. As vias se projetam para cima das áreas de “ocupação irregular” e ao mesmo tempo possibilitam “lançamentos imobiliários”. Soma –se a isso o fato da prefeitura ter lançado, em 2014, o projeto de Área de Especial Interesse Urbanístico Transcarioca, que estabelece “diretrizes e incentivos para a reestruturação urbana de sua área de abrangência, definindo normas de aplicação de Instrumentos de Gestão do Uso e Ocupação do Solo, entre outras providências”¹⁰⁰.

¹⁰⁰ Retirado do site da prefeitura: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=4846585>, acessado em 10 de outubro de 2015.

Basicamente o projeto divide os bairros em zonas e estabelece a possibilidade do aumento do gabarito com contrapartida dos construtores, assim como nas operações urbanas consorciadas, o arrecadado pela operação tem que ser revertido na mesma área.

Ou seja, mesmo aquilo que a prefeitura apresenta como “legado social” das olimpíadas é incentivo ao mercado imobiliário, mesmo que seja para extratos mais modestos da classe média.

5.1.3 Transolímpica

Diferente dos corredores Transcarioca e Transoeste, que já estavam em funcionamento, o Transolímpica, assim como o Transbrasil, está em construção. Seu projeto é cheio de incertezas como veremos a frente. No planejamento estratégico da prefeitura é afirmado que a futura via terá 23 km de extensão ligando a Barra da Tijuca a Deodoro. Estes dois polos são “clusters” olímpicos. Segundo a PMRJ (2012) a via abrange os bairros de: Deodoro, Vila Militar, Magalhães Bastos, Jardim Sulacap, Taquara, Curicica, Jacarepaguá, Camorim e Barra da Tijuca. Deverá, segundo esta mesma fonte, ter 18 estações e transportar 110 mil passageiros.

Assim como o corredor Transcarioca existe um projeto em tramite de criação de uma AEIU Transolímpica¹⁰¹, com características similares. Chama a nossa atenção a possibilidade de criação de habitações de interesse social através de operações interligadas¹⁰². Não podemos afirmar no momento, mas existe, pelo menos em tese, a possibilidade do capital imobiliário remover comunidades, e obter o direito de construir mais pavimentos a partir do processo de

¹⁰¹ <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=5461247> acessado em 11 de outubro de 2015.

¹⁰² no texto de apresentação do projeto AEIU Transolímpica, publicitado durante audiência pública, aparecem os seguintes trechos: “Operação Interligada: Acréscimo de gabarito mediante contrapartida; Objetivo – Estímulo à arquitetura diferenciada (...)”. Mais adiante quando se elencam as chamadas “obras prioritárias”: “Produção de Habitação de Interesse Social”. Ainda mais adiante, nas ações prioritárias para a preservação ambiental, aparece um item ainda mais revelador: “Relocação da população irregular para áreas próximas ao corredor com a criação de HIS”. Estes trechos selecionados são precedidos de quadros sintéticos: Gestão do Uso e Ocupação do Solo → Preservação Ambiental e do Patrimônio Cultural → Produção e Regularização habitacional → Desenvolvimento Equilibrado e Sustentável. Apresentação da audiência pública da AEIU Transolímpica, http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/5501056/4144763/ApresentacaoAEIUTransolimpicaAudPublica_v3.pdf acessado em 11 de outubro de 2015.

valorização imobiliária. Fazendo valer inclusive o argumento “social” que está “regularizando” a moradia.

Agora a grande marca que diferencia o Transolímpica dos outros corredores viários é que parte de seu trajeto, os 13 km entre o encontro da Avenida Salvador Alende e a Estrada dos Bandeirantes à Avenida Brasil em Deodoro, se tratam de uma concessão a iniciativa privada: a ViaRio. Uma via expressa que atravessa o maciço da Pedra Branca que será controlada pelo consórcio composto por Invepar, CCR e Odebrecht Transport. Aqui nossa hipótese chega ao ápice. Claramente o dito investimento em “transporte público” justifica não apenas o alargamento de uma via, mas a construção de uma auto-estrada segregada do tráfego local.

Em que pese toda argumentação de “sustentabilidade”, que não pode faltar a nenhum panfleto contemporâneo, a obra é permeada por problemas ambientais, atravessando uma unidade de conservação permanente, o Parque Estadual da Pedra Branca.

Camila Nobrega e Larissa Lacerda em um revelador relatório de pesquisa, “Rio 2016: violações no acesso a informação no caso do BRT Transolímpica” (2015), analisam a completa falta de transparência e respeito à Lei de Acesso a Informação nas obras olímpicas, com foco sobre o BRT Transolímpica. Nas palavras das autoras o resultado da pesquisa:

é a exposição de um quadro crítico de falta de transparência e de restrição as informações públicas sobre importantes obras de infraestrutura que estão modificando o espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro e a vida de seus moradores, sob a justificativa da preparação para um megaevento esportivo”(2015, p. 05).

No que diz respeito ao Licenciamento Ambiental, as autoras apontam uma estratégia interessante dos consorcio construtor, em que pese a enorme propaganda da prefeitura acerca do corredor de ônibus articulado, o licenciamento fora realizado apenas para os 13 km da via expressa. Ora, encurtando o escopo da intervenção diminuem as exigências e as medidas compensatórias. Em compensação, na hora de fazer propaganda da obra ela não apenas aparece com 23 km, como é posto acento na infra-estrutura de transporte coletivo, expondo de modo secundário que se trata da construção de uma nova via expressa, neste sentido completamente anti-ecológica por estimular o uso do transporte individual.

As autoras citadas acima ainda fizeram questionamentos interessantes à um conjunto de órgãos municipais, estaduais e federais. Seus questionamentos eram:

Por que o BRT foi escolhido como mais adequado modal de transporte de massa para atender a Zona Oeste do Rio de Janeiro? Em que medida esses corredores para ônibus expressos serão um legado para o município? Em relação ao BRT Transolímpica, quais os impactos socioambientais e como a Prefeitura do Rio e o governo estadual vão lidar com eles? Por que o licenciamento ambiental foi feito de forma fragmentada? Qual será o trajeto final do BRT Transolímpica? Quantas pessoas serão deslocadas involuntariamente pelas obras? Onde estão os cadastros de reassentamentos e indenizações? (2015, p. 35).

Via de regra os organismos municipais e estaduais ou não respondiam ou davam respostas incompletas, os órgãos federais, envolvidos no financiamento de diversas obras, foram mais solícitos em responder que este assunto não era de sua alçada e que deveriam ser encaminhados as instituições locais.

Este “jogo de empurra” existiu mesmo entre órgãos municipais, a Secretária de Obras dizendo que as informações acerca das remoções eram de responsabilidade da Secretaria de Habitação, essa por sua vez respondia que estes dados eram de responsabilidade da SMO. Com muito custo, Camila Nobrega e Larissa Lacerda (2015) chegaram a seguinte informação:

Sendo assim, a SMO afirmou que houve 1540 desapropriações referentes ao BRT Transcarioca, 60 unidades desapropriadas em função da Transoeste e 230 devido a Transolímpica. Sobre a Transbrasil, cuja construção começou por último, não há dados, segundo a secretaria. O total de desapropriações foi de 1830. O custo dessas desapropriações foi de R\$ 520 milhões (2015, p. 36).

Uma questão aparentemente simples, para uma obra em andamento, por onde passará o Transolímpica? Não tinha resposta definida até o presente momento. Na prática o obscurantismo do traçado é utilizado para justificar remoções das quais não se tem garantias que seriam necessárias¹⁰³.

Assim como na Transoeste e na Transcarioca “os pobres” cedem passagem para a valorização do capital. Estão previstas uma série de remoções. Chegou-se a cogitar a retirada de 876 famílias de uma comunidade com cerca de 1500, a Vila União de Curicica¹⁰⁴. Um elemento adicional a este drama é que a comunidade em questão constava nos planos de

¹⁰³ O que se encontra em processo atualmente na transolímpica aconteceu de fato na Transoeste, comunidades foram retiradas sob pretexto da obra e a via não passou por elas. Ver: <https://comitepopulario.wordpress.com/2013/09/04/organizacoes-de-direitos-humanos-visitam-comunidades-removidas-pela-prefeitura-do-rio-sem-justificativa-nesta-quarta-dia-4>, acessado em 13 e outubro e 2015.

¹⁰⁴ Ver: <http://oglobo.globo.com/rio/para-implantar-transolimpico-rio-tera-uma-das-maiores-remocoes-de-favelas-desde-2009-13271290>

urbanização da prefeitura através do “Morar Carioca”¹⁰⁵. Em função da organização dos moradores este número baixou, mas ainda releva a faxina social por trás do espírito olímpico¹⁰⁶.

Comunidade símbolo de resistência no Rio de Janeiro a Vila Autódromo, ameaçada de despejo desde o Panamericano de 2007 também esteve ameaçada pelo trajeto da transolímpica, sob o argumento de que seria necessário a construção de um terminal de integração do Transolímpica e o Transcarioca. Justificativa esdrúxula uma vez que a comunidade se quer fica no ponto mais próximo entre os dois corredores.

Apesar do argumento da remoção em função do Transolímpica ter sido extinto a comunidade continua tendo casas removidas, agora sob o argumento que é necessário fazer um acesso ao parque olímpico que passa por ela. Outro argumento absurdo uma vez que o Parque Olímpico é margeado pela avenida Abelardo Bueno e não falta espaço para amplos acessos. Mais sincero a este respeito é o empreiteiro Carlos Carvalho, dono da Carvalho Hosken: “Como é que você vai botar pobre ali?”¹⁰⁷ A Carvalho Hosken está associada com a Andrade Gutierrez e a Odebrecht na PPP do Parque Olímpico.

Um empreendimento da Carvalho Hosken com a Odebrecht, o condomínio “Ilha Pura”¹⁰⁸, margeia a Salvador Alende, recém ampliada para receber o corredor Transolímpica, neste sentido as palavras de Carlos Carvalho, na mesma entrevista citada acima são esclarecedoras:

Mas vamos precisar de obras de mobilidade interna. A nossa estrutura viária vai ter dificuldade de suportar o pêndulo que vai se formar de gente entrando e saindo, e essa população aumentando exponencialmente. Quando se construiu a Linha

¹⁰⁵ Programa de urbanização de favelas da gestão Eduardo Paes. Na gestão César Maia o programa se chamava Favela-Bairro, mais como é comum nas traições políticas, o herdeiro apaga o nome do patrono.

¹⁰⁶ Ver: Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas, Dossiê sobre as violações ao direito à moradia na comunidade Vila União de Curicica, Rio de Janeiro (2015). Disponível em: https://comitepopulario.files.wordpress.com/2015/04/dossievilaunic3a3o_jan2015_b.pdf acessado em 11 de outubro de 2015.

¹⁰⁷ ver: http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/08/150809_construtora_olimpiada_jp acessado em 10 de Agosto de 2015.

¹⁰⁸ <http://ilhapura.com.br/nova-centralidade/>, detalhe para nova centralidade, acessado em 13 de outubro de 2015.

Amarela, foi igual ao Rio Nilo desenvolvendo o Egito às suas margens. Tudo veio junto¹⁰⁹.

Mais uma vez vemos nosso argumento, de que o BRT é o álibi da automobilidade, se afirmando. No que diz respeito ao transporte é interessante voltarmos para os questionamentos de Camila Nobrega e Larissa Lacerda (2015). Quando as autoras questionaram a Secretaria de Municipal de Transportes acerca da demanda atual e futura, dividida por regiões, receberam tabelas incompreensíveis impressas, ao final documento existia uma anotação a caneta de um funcionário: “ausência de estudos sobre demandas futuras” (2015:39). Isto reforça a ideia que os corredores foram construídos independente das necessidades mais significativas de deslocamento e sim, como empreiteiro citado acima revelou, em resposta a necessidade de se alargar o sistema viário para os futuros moradores dos condomínios a serem construídos¹¹⁰.

Como bem demonstrou Eduardo Vasconcellos, que nos apropriamos no primeiro capítulo: “estas classes médias não podem viver sem o automóvel, e ele se transforma em instrumento imprescindível à sua reprodução como classe. Ocorre, na prática, uma simbiose entre as classes médias e o automóvel”(2001, p. 189).

Mas para construir autopistas convém também retirar os “indesejáveis” do caminho. Como bem sintetizou o relatório do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas acerca da violações de direitos humanos na Vila União de Curicica:

“... o projeto de atração de investimentos tão propagandeado pelo poder público municipal e estadual com a realização da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 tem como um componente importante a expulsão dos pobres das áreas valorizadas, como os bairros da Barra da Tijuca e do Recreio, ou que serão contempladas com investimentos públicos, como os bairros de Vargem Grande, Jacarepaguá, Curicica, Centro e Maracanã. Nesses bairros, áreas de expansão do capital imobiliário, a Prefeitura Municipal atua como uma máquina de destruição de casas populares. A maioria das remoções está, portanto, localizada em áreas de extrema valorização imobiliária.”(Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas, 2015, p. 9-10)

¹⁰⁹ Op cit.

¹¹⁰ Lembramos aqui o dado apontado por Ferreira (2007, p. 224), trabalhado em nosso primeiro capítulo, de que a proporção habitante por automóvel no bairro da Barra da Tijuca é de 2,36, semelhante à de Los Angeles (2,39), que é conhecida como uma cidade do automóvel no país mais automobilizado no mundo. Para classes médias que almejam morar em Miami nada mais necessário que autopistas.

5.1.4 Transbrasil

Segundo a Prefeitura do Rio de Janeiro (2012) o corredor Transbrasil ligará o terminal Deodoro (integrado a Transolímpica e os trens metropolitanos) ao aeroporto Santos Dumont, passando pelos bairros de Guadalupe, Honório Gurgel, Irajá, Brás de Pina, Penha Circular, Penha, Ramos, Bonsucesso, Olaria, Manguinhos e São Cristovão. Com 32 km de extensão, quatro terminais e 28 estações¹¹¹. Além do transporte municipal este corredor coletaria um fluxo de passageiros da Baixada Fluminense. Para tanto estão projetados terminais de integração na confluência das rodovias: Presidente Dutra e Presidente Washington Luiz, com o intuito de receber o fluxo de passageiros municípios vizinhos.

Este corredor foi o último a ser projetado, ele não aparece no planejamento estratégico da Prefeitura de 2009. Tal fato pode indicar diferenças em relação aos outros três, principalmente em relação ao Transolímpica e o Transoeste. Embora o corredor também “ordene” o trânsito e esteja previsto alguns alargamentos de pista não acreditamos que a razão de sua construção tenha sido o aumento da capacidade de circulação de automóveis, embora esta possa ocorrer. Este corredor é o único que faz uma ligação radial em direção ao centro da cidade. E o faz no principal eixo de transportes da região metropolitana do Rio de Janeiro: a Avenida Brasil, que é responsável pela ligação da Zona Oeste e da Baixada Fluminense ao centro da cidade. Estas características fazem a prefeitura apostar em um carregamento diário de 900 mil passageiros (2012), seria segundo seus defensores o “maior BRT do mundo”¹¹².

Esta diferença de importância na hierarquia de deslocamentos somados aos fatos de que ele corre o leito da Avenida Brasil, região que não desperta o interesse do mercado imobiliário e a decisão tardia de sua adoção, (em comparação aos outros três) nos faz levantar a hipótese de que este corredor está mais antenado aos interesses dos atuais operadores de

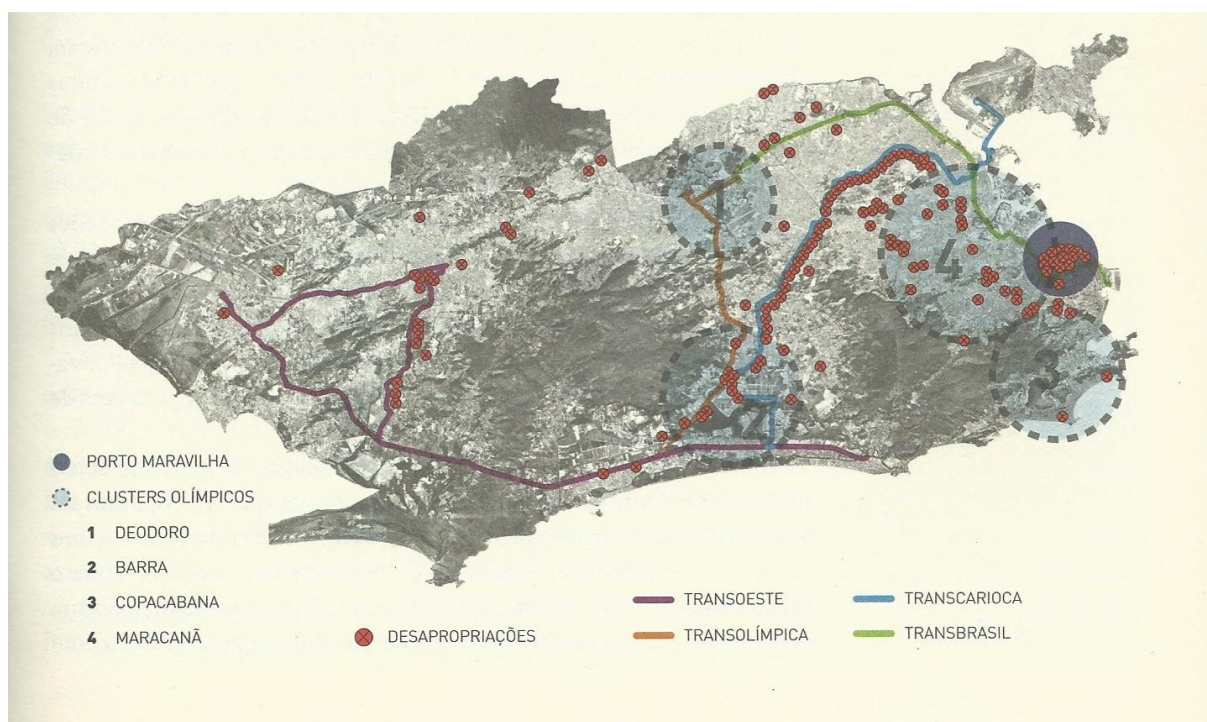
¹¹¹ Lembrando que este corredor está em obras e que estas informações foram retiradas do planejamento da prefeitura (2012). Como podemos ver pelo trabalho de Camila Nobrega e Larissa Lacerda (2015), estas informações não são precisas.

¹¹² <https://blogpontodeonibus.wordpress.com/2013/05/14/transbrasil-sera-o-maior-brt-do-mundo-em-capacidade/> acessado em 14 de outubro de 2015.

transporte por ônibus do que os demais corredores¹¹³. Chama mais ainda a nossa atenção o fato que neste eixo temos nada mais, nada menos, 4 eixos metro-ferroviários: linha 2 do metrô, leito da Central do Brasil (ramais Deodoro, Japeri e Santa Cruz) leito da linha auxiliar (Ramal de Belford Roxo) e o leito da estrada de ferro da Leopoldina (ramal de Saracuruna)¹¹⁴.

5.2 Uma visão de síntese dos corredores BRT's

Depois de ter descrito em linhas gerais os 4 corredores BRT's vamos tentar apresentar uma visão integrada de sua proposta. Uma maneira interessante de começar a construir uma visão integrada destas estruturas é observar o mapa confeccionado por Faulhaber e Azevedo que cruza as mesmas com os dados de desapropriações do município.



¹¹³ Não que os demais corredores não interessem aos operadores, mas não eram apenas os operadores que desejavam sua construção.

¹¹⁴ A Supervia (Odebrecht Transport) controladora dos trens metropolitanos chegou a ensaiar uma polêmica com a prefeitura, mas parece que em função de outros interesses nas obras da cidade não levou o embate a frente. Ver: <http://extra.globo.com/noticias/rio/supervia-compra-briga-com-empresas-de-onibus-critica-novo-brt-da-avenida-brasil-6234514.html> acessado em 29 de setembro de 2012.

Figura 9- Desapropriações, corredores BRT's e *Clusters* olímpicos.

Inicialmente a simples imagem deste mapa já nos demonstra como estas estruturas olímpicas rasgam a cidade e a vida de muita gente, mas na verdade este mapa é bem modesto, se comparado ao drama humano vivido nesta “cidade maravilhosa”, pois os autores só puderam trabalhar, neste mapa, com os dados de desapropriações.

Mais algumas notas, acerca dos processos de remoção que ocorreram e estão em curso na cidade, são necessários para ter uma dimensão deste drama. Como destaca Faulhaber e Azevedo (2015), os processos de desapropriação e remoção não são, necessariamente, similares e na prática da “cidade olímpica” acabam sendo bem distintos. A desapropriação é um ato jurídico, o qual a prefeitura para realiza-lo deve emitir um decreto municipal, que deve, assim como qualquer outro ser publicado no Diário Oficial do Município. Isto em um certo sentido faz da desapropriação um ato efetivamente público, por mais que a lei não permita que o proprietário discorde da necessidade de desapropriação. Já a remoção não implica na obrigatoriedade do poder público de expedir um decreto, pois:

“o despejo em favelas não atenta ao direito da propriedade privada, logo, a prefeitura sequer deve dar publicidade a essas ações. Através de uma simples comunicação por ato normativo do órgão executor de uma secretaria de habitação, o imóvel referido já está sujeito à remoção sem direito a contestação por parte dos moradores”(Faulhaber e Azevedo, 2015, P. 39).

Faulhaber e Azevedo (2015) ainda comentam que em muitas situações a prefeitura prefere indenizar um suposto proprietário, mesmo que este não tenha a posse do terreno, do que reconhecer o direito a “usucapião” que muitas famílias teriam direito.

Soma-se a isto o fato muito bem investigado por Camila Nobrega e Larissa Lacerda (2015, abordado acima), de que a informações das ações da prefeitura foram ocultadas ao máximo o cenário é o mais completo desrespeito aos direitos humanos conforme fora relatado pelo comitê popular da copa e olimpíadas (2011, 2013 e 2014).

Faulhaber e Azevedo (2015, p.36) chegam a um número estimado de 67 mil pessoas deslocadas em função da copa e das olimpíadas na cidade do Rio de Janeiro, segundo os autores o atual alcaide já teria removido mais pessoas que Francisco Pereira Passos e Carlos Lacerda juntos (20,000 e 30,000, respectivamente). Como abordado acima é muito difícil ter um número preciso, para o caso dos corredores BRT's o que encontramos de mais atual foi o

levantamento do dossiê comitê popular da copa e olimpíadas de 2014¹¹⁵, ou seja, desatualizado em relação a Transolímpica.

Assim como se tornou comum na “cidade olímpica” as remoções em tela foram recheadas de atrocidades. Destaca-se a prática do poder público de escrever SMH nas casas ameaçadas de demolição, como se voltássemos no tempo do “Príncipe Regente”, PR, que o povo apelidou de Ponha-se na Rua, ou nas suásticas escritas pelas forças nazistas nos guetos judeus da segunda guerra mundial¹¹⁶. Bem como praticas de censos “inventados” para investigar a vida dos habitantes. Fortes estratégias de divisão da comunidades e etc.

Os corredores BRT se apresentam como medida “inovadora” de transporte público por ser um “modal de grande capacidade” (sic). A PMRJ coloca como meta transportar 60% dos usuários da cidade em modais de grande capacidade. Atualmente esse percentual é inferior a 20%. Este dado é revelador pois na prática significa transferir do ônibus convencional para o BRT, ou seja, manter o domínio dos empresários de ônibus sobre o controle da mobilidade da população trabalhadora. “Manter o gado”. Para isso é fundamental a propaganda massiva para transformar o BRT em transporte de “massa”, de grande “capacidade”.

No campo da engenharia de transportes existe uma classificação da capacidade de “carregamento” dos diferentes modais. O ônibus é tido como modal de baixa eficiência, mas acrescido de inovações tecnológicas e operacionais, pode incrementar bastante a sua capacidade. Mesmo com estas inovações ele é tecnicamente classificado como modal de média capacidade¹¹⁷. As empresas do setor, tanto operadoras de transporte como fabricantes carrocerias e chassis (estas últimas como vimos no segundo capítulo tiveram forte influência na “modernização” dos ex-lotações) tem feito forte lobby para encarar o BRT como modal de

¹¹⁵ Reproduzimos este levantamento a título de anexo.

¹¹⁶ Ver Faulhaber e Azevedo (2015) e/ou Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas (2011,2013 e 2014). Ou ainda a grande profusão de vídeos populares sobre as remoções. Destaca-se o filme colaborativo domínio público. Ver: <https://www.youtube.com/watch?v=dKVjbopUTRs>, acessado em 15 de julho de 2014

¹¹⁷ http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/375_AC.pdf

“grande capacidade”¹¹⁸. Localmente isto é intensificado pela propaganda da prefeitura e do consórcio operador¹¹⁹.

Preferimos não tomar partido nesta polêmica até porque a decisão de se implantar os corredores BRT, ao nosso ver, tem pouco haver com esse debate e sim, como retomaremos em nossas considerações finais com um “ajuste de interesses” de diferentes frações de classe na metrópole carioca. Pontuaremos nossa opinião mais adiante.

¹¹⁸ Márcio Rogério Silveira e Rodrigo Giraldi Cocco tem uma interpretação similar: “O fato contundente é que o empresariado de transporte público por ônibus, mas também as encarroçadoras e fabricantes de chassis possuem forte poder de pressão. Em alguns congressos do setor pode-se observar um poderoso *lobby* que tende a desqualificar a aplicação de sistemas sobre trilhos (que pode ser combinada ao ônibus), vendendo a aplicação de BRT como solução unívoca.”(2013, p. 45).

¹¹⁹ Uma propaganda emblemática é uma que compara o BRT do Rio com o BRT da cidade de Nagoya no Japão. Ver: <http://www.brtrio.com/noticia/brt,-bom-para-a-cidade,-um-bem-para-a-populacao>, (acessado em 08 de outubro de 2015). Estar em sintonia tecnologicamente com a sociedade nipônica é apresentado como prova de nossa evolução. O que a propaganda não diz é que Nagoya tem 2,5 milhões de habitantes, menos da metade do Rio. Esta mesma cidade tem 6 linhas de metrô. O BRT deles que é administrado pelo metrô, corresponde a uma linha periférica do noroeste da cidade. Ou seja, sua função no sistema de transporte não se compara a realidade carioca na qual o BRT vem sendo instalado. Ver: http://www.kotsu.city.nagoya.jp/dbps_data/material/_localhost/_res/english/_res/pdf/subwaymap.pdf acessado em 08 de outubro de 2015.

Considerações Finais

Agora retornamos às questões levantadas na introdução, de maneira mais taxativa.

A implosão/explosão do urbano, contou com o automóvel, mas não apenas com ele, como modo prioritário de deslocamento. Ele próprio é síntese da colonização da vida cotidiana por intermédio do consumo. Seu uso exponencial cria constrangimento para o próprio desenvolvimento do mundo da mercadoria nas cidades.

A automobilidade se a firma e se confirma a partir dos anos 50, com a “febre viária” (Abreu, 1997), que para este autor, como vimos no segundo capítulo, representaria “um problema que era na verdade um falso problema, posto que derivava da concentração de renda nas mãos de uma minoria da população” (Abreu, 1997:132-33). No entanto, o “falso” se converte em “verdadeiro” a partir do momento em que “engendra redes cada vez mais vastas e densas” (Lefebvre), a partir do momento no qual se ampliam as distâncias, aumentando a dispersão e engendrando a separação e a segregação. Tal fato, ainda apresenta particularidades no Rio de Janeiro. Com seu sítio natural composto de grandes maciços, os eixos da cidade evoluíram entre vales. O sistema de túneis, construídos majoritariamente nos anos 60, não apenas cria distâncias intransponíveis a pé, em função de sua extensão, como também se caracteriza por ser composto por estruturas nas quais a circulação é literalmente proibida para quem não está em um transporte mecânico¹²⁰. Existem percursos que, mesmo que um indivíduo esteja disposto a andar a pé, ele não poderá fazê-lo.

Este processo de dispersão do urbano, não é sem sentido. Ele é expressão da divisão internacional do trabalho, do papel que cabe à nossa cidade periférica, do desenvolvimento da indústria automotora no País. Este mesmo processo, por sua vez, gerou um subproduto: o oligopólio das empresas de ônibus. Um grupo que, se por um lado acumulou capitais e cresceu economicamente muito mais do que era, por outro, mantém particularidades. Não foram, até o presente momento, engolfados por empresas ainda maiores.

¹²⁰ Estamos nos referindo aos grandes tuneis diametraes.

Podemos fazer uma analogia entre a relação do oligopólio do ônibus e as outras esferas de poder, com o debate acerca de “níveis e dimensões”, presentes na obra *Revolução Urbana* (1999[1970]) de Lefebvre. Claro que se trata, no momento, apenas de uma aproximação, pois a tríade G-M-P é muito mais complexa e se presta a uma análise muito mais ampla do que a que estamos realizando aqui. Mesmo assim, arriscaremos. Lefebvre identifica o nível G, Global, que é tanto o nível do poder estatista quanto da lógica mais ampla e abstrata da forma mercadoria, da reprodução ampliada do capital. Em suas palavras, no nível Global: “se exerce o poder, o Estado, como vontade e representação. Como vontade: o poder de Estado e os homens que detêm esse poder têm uma estratégia ou estratégias políticas”. Por representação “os homens de estado [e de capital] tem uma concepção política ideologicamente justificada do espaço” (1999:77-78). Existe para Lefebvre o nível M (misto), intermediário, mediador, que também é por excelência “o nível da cidade”. Abaixo, mas não menos importante, quiçá fundamental, está o nível “P”, o nível do particular. Este, por sua vez, nesta sociedade burocrática de consumo dirigido (Lefebvre, 1991) é reduzido ao Habitat, função degradada, embrutecida, formalizada como mero habitante, nas palavras de Lefebvre: “O habitat foi instaurado pelo alto: aplicação de um espaço global homogêneo a quantitativo obrigando o ‘vivido’ a encerrar-se em caixas, gaiolas ou ‘maquinas de habitar’”(1999:81). Poderíamos estender o argumento às máquinas de se mover (assim estaríamos também próximos, desta maneira à André Gorz). Ao “habitat” corresponde um conceito, revolucionário, de “habitar”, que seria viver em forma plena, distante das cadeias de opressão da metrópole capitalista.

A “Máfia” do ônibus estaria fundamentalmente no nível M. Ela não é independente do capital em geral, ela não é independente da política do Estado para a economia, principalmente nos anos 50/60/70, e, de maneira distinta, na “cidade olímpica”, mas ela é o que caracterizamos como “subproduto”, ela está em um nível intermediário, que é a cidade, e a partir desta posição, ela se gera, se defende e se reforça, ela contém particularidades. Prolongando esta analogia, o usuário, tal qual classificou Illich (2005 [1973]) e bem como observamos pelas nossas “viagens” pelo sistema, estaria próximo ao que Lefebvre classificaria como habitat. Talvez se conseguíssemos alcançar a dimensão posta por Debord *“Il nous faut passer de la circulation comme supplément du travail, à la circulation comme*

plaisir”¹²¹, talvez desta maneira, estaríamos próximos ao que Lefebvre coloca como a possibilidade de “reencontrar o habitar e seu sentido, para exprimi-los, é preciso utilizar conceitos e categorias capazes de ir aquém do ‘vivido’ do habitante, em direção ao não-conhecido e o desconhecido da cotidianidade – e além, em direção à teoria geral, à filosofia e à metafilosofia”(Lefebvre, 1999:81).

O momento posterior (atual) de contestação do automóvel, que aponta para a necessidade de ampliação do transporte público, aliado a recursos extraordinários em função dos megaeventos, acaba por reforçar a posição deste mesmo oligopólio de ônibus. Ao mesmo tempo, tais investimentos beneficiam diretamente o capital imobiliário, pois colocam à disposição um enorme estoque de terras na zona oeste da cidade, que poderá ser acessado pelas vias paralelas aos BRTs. Como vimos, estas, na prática, são autoestradas com pistas para ônibus no meio, ou seja, são a afirmação de seu contrário: o reforço da automobilidade. Este processo, por um lado, em sua própria construção já retira moradores pobres destas áreas, e de outro, a conexão com o subúrbio mais distante, possibilita recrutar trabalhadores para a região da Barra da Tijuca, a “Miami carioca”, sem que estes mesmos venham a constituir favelas no eldorado do mercado imobiliário. De quebra, ainda ficaram à mercê dos mesmos cartéis que exploram as linhas de ônibus, os bolsos e o tempo “pseudo-livre” dos trabalhadores. Tempo esse que, se não bastasse ser explorado: no trabalho, “enlatado” no ônibus, agora também é roubado na fila do transporte. “Mágica” do setor que faz de um indivíduo parado, o aumento de seus lucros. O IPK se converte assim em santo-graal, fetiche, porque é fetiche em estado puro, ou seja, “abstrato-concreto”. Abstração que forma valor ao mesmo tempo que concretamente degenera o usuário.

A hipótese teórica que pretendíamos perseguir, é de que a crise de mobilidade abre espaço no plano das representações a projetos outros, mas que retornam a afirmar mais do mesmo, a produção do espaço como (re)produção das relações de produção (Lefebvre, 1973). Por isso, autores como Illich, podem até figurar em citações de técnicos do transporte, desde que muito bem filtradas. Assim aparecem maravilhosos projetos verdes: seja uma ciclovia construída na zona sul, às custas de “chuva de prata” na Zona Oeste, seja uma via expressa ao

¹²¹ Tradução livre: Precisamos passar da circulação como complemento do trabalho à circulação como prazer. *Positions situationnistes sur la circulation in: Internationale situationniste*. Numero 3, dezembro de 1959 [retirado da antologia: **Internationale situationniste** . Librairie Arthème Fayard, 1997] .

redor do “arquipélago” de torres de consumo, abrindo passagem por cima daqueles que sobrevivem como podem e não podem.

Com relação à polêmica em relação à adoção do BRT, para nós a questão é clara: o BRT foi adotado porque “aliava” os interesses das empreiteiras que o construíram, do capital imobiliário (que se funde muitas vezes com estas mesmas empreiteiras) e o oligopólio dos ônibus. Para estes, não existiria transporte mais “perfeito”.

Entretanto, se a questão é que cidade se deseja, de uma perspectiva mais ampla, o primeiro passo seria voltar a Illich, “quanto menos transporte melhor”. É claro que isso não é possível na metrópole contemporânea, mas se ao menos fosse possível não estimular o espraiamento, já seria um avanço.

Para retornar à questão, para deixá-la clara, a máfia do ônibus é uma fração do capital, mas não se comporta sempre como o capital em geral, é contingente, ela se apropria do aparelho de Estado, mas não é expressão da razão de Estado em forma pura. Por isto, acreditamos que ela está para o nível M.

Não queremos fazer com isso, a apologia de um perfeito sistema público de transporte, que seria a expressão máxima desta razão de Estado. Como diria Illich, “Uma sociedade que dá preferência ao pleno desenvolvimento das suas indústrias em detrimento da plena participação de seus membros no processo, não pode evitar um novo nível de tecnocracia” (2005: 40). Ou, visto pelo mesmo pelo mesmo autor, de outro ângulo: “O poder do burocrata para definir o que é bom para o povo, inevitavelmente lhe dá o poder de estabelecer novas hierarquias (2005, p. 57).

Illich continua apontando caminhos que, ao nosso modesto ver, deveriam ser incorporados por todos aqueles que querem uma outra cidade e, desta maneira uma outra qualidade de deslocamento:

Se, para todos os efeitos e sem ajuda de peritos, os limites críticos de velocidade forem determinados por assembleias representativas do povo, seriam então cortadas as próprias bases do sistema político. Sendo assim, a investigação que proponho é fundamentalmente política e subversiva” (Illich, 2005:62).

A citação acima, em que pese o uso de conceitos complicados, como o de “povo” por exemplo, aponta para a defesa de uma posição favorável à “autogestão generalizada”, neste caso este autogoverno deveria fazer as opções tecnológicas que melhor lhe convier. Illich é

enfático no menor uso de tecnologias energético-intensivas, do automóvel ao transporte público. O autor conclui:

“A coexistência de veículos movidos apenas com a força de energia metabólica humana e de outros auxiliados por motores deve ser ponderada somente se for concedida preferência absoluta à autonomia de movimento do ser humano e se for protegida a geografia humana contra aquelas velocidades que a distorcem em geografia veicular” (2005:66).

Acreditamos, modestamente, que estas noções deveriam ser incorporadas pelos movimentos sociais que debatem a cidade. Como colocamos acima, se não é possível na metrópole contemporânea viver sem transporte, não é por isso que devemos fazer a apologia técnica pura e simples. Para finalizar, retornamos às palavras de André Gorz, um grande seguidor de Illich:

“...Sobretudo, nunca coloque isoladamente o problema do transporte. Conecte-o sempre ao problema da cidade, da divisão social do trabalho, e à compartimentalização que ela introduz nas diversas dimensões da existência: um lugar para trabalhar, outro para “habitar”, um terceiro para se abastecer, um quarto para aprender, um quinto para se divertir. A maneira que o espaço é arranjado dá continuidade à desintegração das pessoas que começa com a divisão de trabalho na fábrica. Ela corta uma pessoa em rodela, corta seu tempo, sua vida, em fatias bem separadas de modo a que em cada uma você seja um consumidor passivo, à mercê dos negociantes, de modo que nunca lhe ocorra que o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades e a vida pessoal podem e deveriam ser uma e mesma coisa: a unidade de uma vida, sustentada pelo tecido social da comunidade.”(2005, p. 82)

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio. **A evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Iplanrio, 1997.

ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano in CARLOS, Ana Fani Alessandri, SOUSA, Marcelo Lopes e SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão Sposito (orgs). **A produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora contexto, 2011.

ANDRADE, Túlio Passos de. A encampação das empresas privadas de transporte coletivo por ônibus, pelo governo do Estado Do Rio de Janeiro em dezembro de 1985. Monografia de especialização em uso do solo urbano, IPPUR/UFRJ, 1989.

ASSIS, Carleston José de Sousa. Grande imprensa e lutas sociais: os jornais e os populares na revolta popular carioca e 1987. In: anais do XIV encontro da ANPUH-Rio, 2010 disponível em:

http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1276740123_ARQUIVO_Grandeim_prensaelutassocias-Anpuh2010.pdf

BARAT, Josef . **Estrutura metropolitana e sistema de transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.

BADERNA, Coletivo. **Situacionismo: teoria e prática da revolução**. São Paulo: Conrad, 2002.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Perreira Passos: um Haussmann tropical: renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, turismo e esportes, 1992.

BOLLINGER, Dominique, Cornelius Castoriadis – entrevista para a TV. Acessado em: http://www.youtube.com/watch?v=-CnuORRAdDE&feature=PlayList&p=CE40E94F8711F728&playnext=1&playnext_from=PL&index=48. No dia 1 de fevereiro de 2010. [1992]

BOURDIEU, Pierre. **O Poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

CASTORIADIS, Cornelius. **A instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas. **Dossiê sobre as violações ao direito à moradia na comunidade Vila União de Curicica**, Rio de Janeiro, 2015.

Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro, Ltda. **Tramways: concessões**, Rio de Janeiro: Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro, Ltda, 1941.

DAMIANI, Amélia Luisa. **Espaço e Geografia**: Observações de Método - Elementos da obra de Henri Lefebvre e a Geografia; - Ensaio sobre Geografia Urbana a partir da Metrópole de São Paulo – Tese de livre docência - USP: 2008.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2002.

_____. Posições situacionistas sobre a circulação. Capturado em 16 de janeiro de 2010 de: <http://guy-debord.blogspot.com/2009/06/posicoes-situacionistas-sobre.html> [1959].

DUNLOP, Charles. **Os meios de transporte do Rio antigo**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/serviço de documentação. 1972.

FAULHABER, Lucas e AZEVEDO, Lena. **SMH 2016**: Remoções no Rio de Janeiro Olímpico. Morula: Rio de Janeiro, 2015.

FERNANDES, Nelson da Nobrega. Eletrificação do sistema suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil e a política urbana no Rio de Janeiro Disponível em: http://www.ub.edu/geocrit/Simposio/cFernandes_Electrificacao.pdf , 2012

FERREIRA, Alvaro. **A cidade no Século XXI**: segregação e banalização do espaço. Rio de Janeiro:editora Consequência, 2011.

_____. **A (re)produção do espaço urbano**. In: RUA, João (org.) Paisagem, Espaço e Sustentabilidade, Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2007.

FISHMAN, Robert. Más allá del subúrbio: el nacimiento del tecnoburbio. In: RAMOS, Ángel Martin. **Lo urbano em vinte autores contemporâneos**. Barcelona: Edicions UPC, 2005.

FREIRE, Américo. **Guerra de posições na MetrÓpole**: a prefeitura e as empresas de ônibus no Rio de Janeiro (1906-1948). Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

GOMIDE, Alexandre e ORRICO, Rômulo. Concessões de serviços de ônibus urbanos: a necessária introdução da competitividade e o papel das licitações. in: SANTOS, Edimilson e

ARAGÃO, Joaquim **Transportes em tempos de reforma**: estudos sobre o transporte urbano. Natal: EDUFRN, 2004.

GORZ, Andre. **A ideologia social do automóvel**. In: LUDD, Ned (org.) Apocalipse Motorizado. São Paulo: Conrad, 2005.

GUIMARÃES, Benício Domingues. **Os 50 anos da eletrificação dos trens de subúrbios do Rio de Janeiro**. [SI]: CBTU, 1987.

HARVEY, David, Space as a key word in: **Spaces of global capitalism**: towards a theory of uneven geographical development. London, Verso. 2006.

_____. **Espaços de esperança**. São Paulo Loyola 2004.

ILLICH, Ivan. **Energia e equidade**. In: LUDD, Ned (org.) Apocalipse Motorizado. São Paulo: Conrad, 2005.

IPEA, Comunicados do IPEA, número 161. 2013.

JAIME LERNER PLANEJAMENTO URBANO, **Estrutura Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, SECDREM, 1984.

JAPPE, Anselm. **Guy Debord**. Petrópolis: Vozes, 1999.

KOSMINSKY, Ethel V. e ANDRADE, Margarida M de. O Estado e as Classes sociais. In: MARTINS, José de Sousa (org), **Henri Lefebvre e o retorno a dialética**. São Paulo. Hucitec.1996.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

_____. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

_____. **La production de l'espace.** Paris: Anthropos, 2000.

_____. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. *The Production of Space.* Oxford: Blackwell, 1994.

_____. **A Vida cotidiana no mundo moderno.** São Paulo: Ática, 1991.

_____. **La presencia y La ausencia:** contribución a la teoría de las representaciones. México: Fondo de Cultura Económica, 1983.

_____. **A re-produção das relações de produção.** Lisboa: Escorpião, 1973.

LOPES, Gustavo do Nascimento. **Embaralhando as pernas diferentes visões acerca da bicicleta como forma de mobilidade urbana** – dissertação de mestrado – Puc-Rio, 2010.

MARTINS, José de Sousa (org), **Henri Lefebvre e o retorno a dialética.** São Paulo. Hucitec.1996.

MATELA, Igor. **Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

MCDOWALL, Duncan, **Light:** a história da empresa que modernizou o Brasil. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.

MIRALLES-GUASCH, Carme y CEBOLLADA. Àngel. Movilidad cotidiana y sustentabilidad, una interpretación desde la geografía humana. Boletín de la AGE nº 50, 2009. págs 193-216.

MIRALLES GUASCH, Carme i CEBOLLADA i FRONTERA, Àngel **Movilidad y transporte:** Opciones políticas para la ciudad, Madrid, Fundació Alternativas. 2003.

MIRALLES GUASCH, Carme. Dinámica metropolitanas y tiempos de La movilidad. La region metropolitana de Barcelona, como exemplo. Anales de Geografia, vol. 31 nº1. 2011.

MOISEIS, Álvaro José. e MARTINEZ-ALIER, Verena. A revolta dos suburbanos ou o padrão o trem atrasou in: MOISEIS, Álvaro José (org). **Contradições urbanas e movimentos sociais**. Rio de Janeiro: CEDEC/ Paz e Terra, 1977.

ORRICO, Rómulo e SANTOS, Enilson. Hegemonia privada, da capital do bonde ao ônibus no Rio de Janeiro. in: Brasileiro, Anísio e Henry Etienne. **Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras**. São Paulo: Cultura editores associados, 1999.

ORRICO, Rômulo e companhia, **Ônibus Urbano: regulamentação e mercados**, Brasília: LGE, 1996.

REZENDE, Vera. **Planejamento Urbano e ideologia: quatro planos para o Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: editora Brasiliense, 1982.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Transportes. Contrato de concessão nº 03, delega a prestação do serviço público de passageiros por ônibus-sppo-rj no que se refere à rede de transportes regional nº 4 - rtr nº 4. 17 set.2010.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Transportes. Contrato de concessão nº 02, delega a prestação do serviço público de passageiros por ônibus-sppo-rj no que se refere à rede de transportes regional nº 3 - rtr nº 3. 17 set.2010.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Transportes. Contrato de concessão nº 01, delega a prestação do serviço público de passageiros por ônibus-sppo-rj no que se refere à rede de transportes regional nº 2 - rtr nº 2. 17 set.2010.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Transportes. Concorrência no CO 10/2010. Edital de licitação para a delegação, mediante concessão, da prestação do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus – STCO-RJ. 14 jun. 2010.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Transportes. Justificativa de Audiência Pública. DOMRJ, 03 mai.2010.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Ata de divulgação do resultado de julgamento da proposta técnica referente à concorrência pública no 10/2010. Secretaria de Transportes, Comissão Especial de Licitação. DOMRJ 12 ago. 2010, pg. 70,71.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Ato de justificação da outorga de concessão da prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, ano XXIV, No. 29, Rio de Janeiro, p. 62, 29, abr 2010.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Lei nº 5211, 1º de julho de 2010. Institui o bilhete único municipal.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Lei nº 5223, 23 de setembro de 2010. Altera a redação do inciso ii, do art. 33, da lei nº 691, de 24 de dezembro de 1984.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Decreto nº 32.841, 01 de outubro de 2010. Rege o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus - SPPO - RJ na forma que menciona.

RIO DE JANEIRO. Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro. Processo TCM 040/005505/2010, Contrato de Concessão 01/2010. Rio de Janeiro.

RODRIGUES, Jacinto Martins. Mobilidade urbana nos megaeventos esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a copa do mundo de 2014. In: LIMA SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos, RIBEIRO, Luiz César de Queiroz e GAFFNEY, Christofer. Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015.

ROSS, Kristen. *Henri Lefebvre e a Internacional Situacionista* – entrevista. Tradução de Claudio Duarte Disponível em: http://www.geocities.com/jneves_2000/henri_lefebvre.htm. Acessado em 30 de abril de 2009.

NOBREGA, Camila e LACERDA, Larissa. **Rio 2016**: violações no acesso a informação no caso do BRT Transolímpica. Artigo 19, Rio de Janeiro, 2015

PEREIRA, Vicente Paulo Britto, **Avaliação da Política de Transportes Públicos no Rio de Janeiro**: consequências do modelo privado por ônibus. Brasília: EBTU, 1987.

RODRIGUES, Suevo Rodrigues. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória.** Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. Transportes de massa: Condicionantes ou condicionados? In: Revista de Administração Municipal. 24 (144):13-31 set/out. 1977.

SANTOS, Edimilson e ARAGÃO, Joaquim, **Transporte em tempos e reforma:** estudos sobre o transporte urbano, Natal: EDUFRN, 2004.

SANTOS, Noronha. **Meios de Transporte no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, turismo e esportes, 1996 [2 ed. Original 1934].

SCHOR, Tatiana, **O Automóvel e o desgaste social.** In: São Paulo em Perspectiva número 13. 1999.

SEABRA, Odete. **A Insurreição do uso** In: MARTINS, José de Sousa (org), Henri Lefebvre e o retorno a dialética. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, Maria Lais Pereira da. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, turismo e esportes, 1992.

SILVEIRA, Márcio Rogério, COCCO, Rodrigo Giraldi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. Estudos Avançados 27 (79), 2013. p41-53.

SOJA, Eduard W. **Third Space.** Cambridge: Blackwell, 1996.

STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus:** uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil. São Paulo: Condesenho, 2001

THRIFT, Nigel. Space fundamental stuff of Geography in: HOLLOWAY, Sarah L, RICE, Stephen and VALENTINE, Gil. Key Concepts in Geography, 6 ed, London: SAGE, 2007.

URRY, John. e DENNIS, Kingsley. After the car. Cambridge: Polity Press. 2009.

URRY, Jonh. The “System” of Automobility. In: **Theory, Culture and Society**, SAGE, vol. 21(4/5): 25-39. 2004.

VAINER, Carlos Bernardo, Cidade de Exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. Anais do XIV Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (Anpur). Rio de Janeiro, 2011.

VANEIGEM, Raoul. **A arte de viver para as novas gerações**. São Paulo: Conrad, 2002.

VASCONCELLOS, Eduardo. **Transporte Urbano, Espaço e Equidade**: análise da políticas públicas. São Paulo: Annablume. 2001.

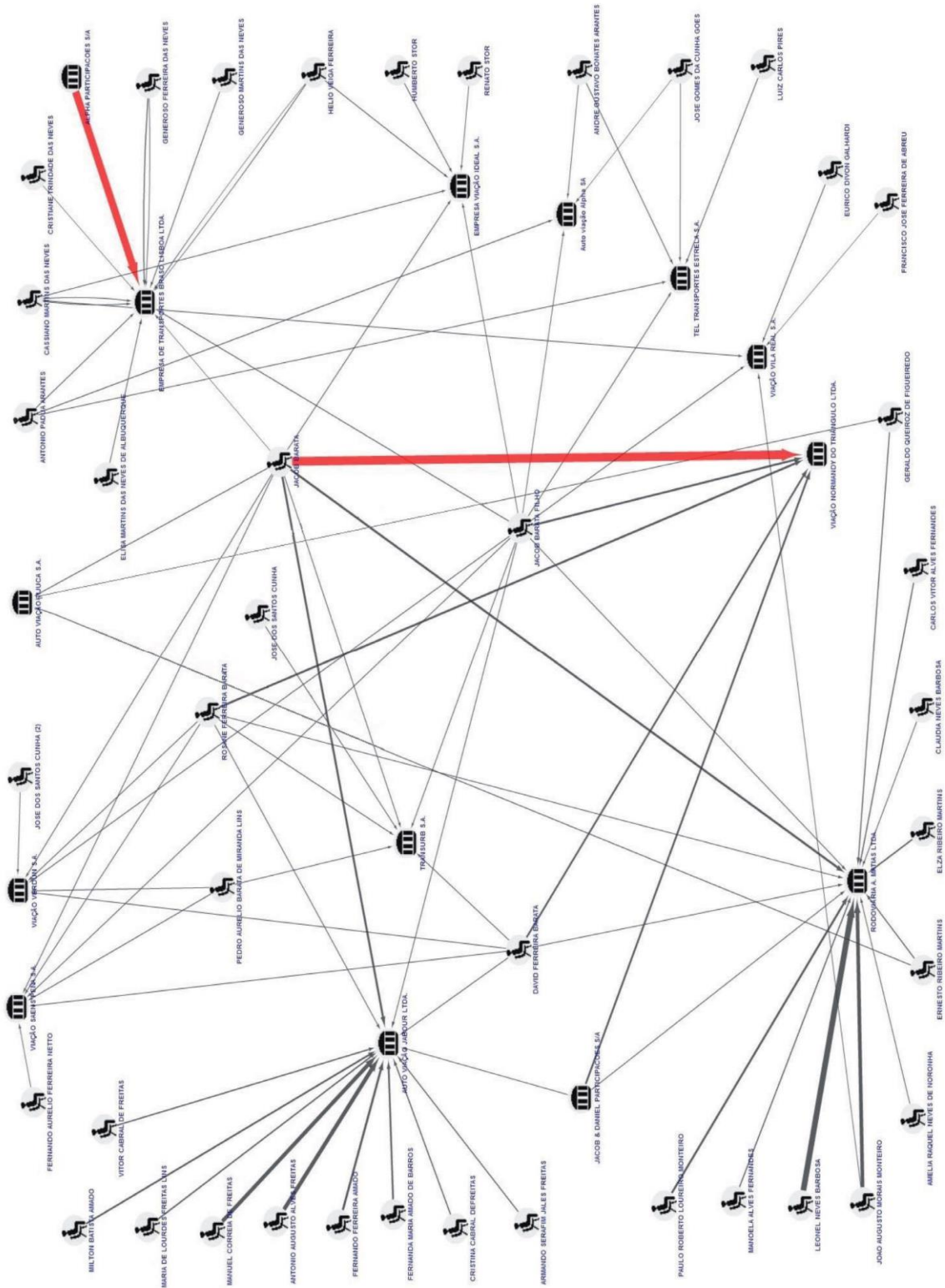
WEID, Elisabeth Von Der. A evolução do serviço de ônibus no Rio de Janeiro e a tentativa de monopolização dos transportes urbanos. Captura do de https://www.google.com.br/?gfe_rd=cr&ei=OhoQVZ6QGI2q8wfZ4oKADw#q=elisabeth+vonderweid+onibus. Em 4 de março de 2015a.

WEID, Elisabeth Von Der. O Bonde como elemento de evolução urbana do Rio de Janeiro. Capturado de http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/oz/FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf em 11 de março de 2015b

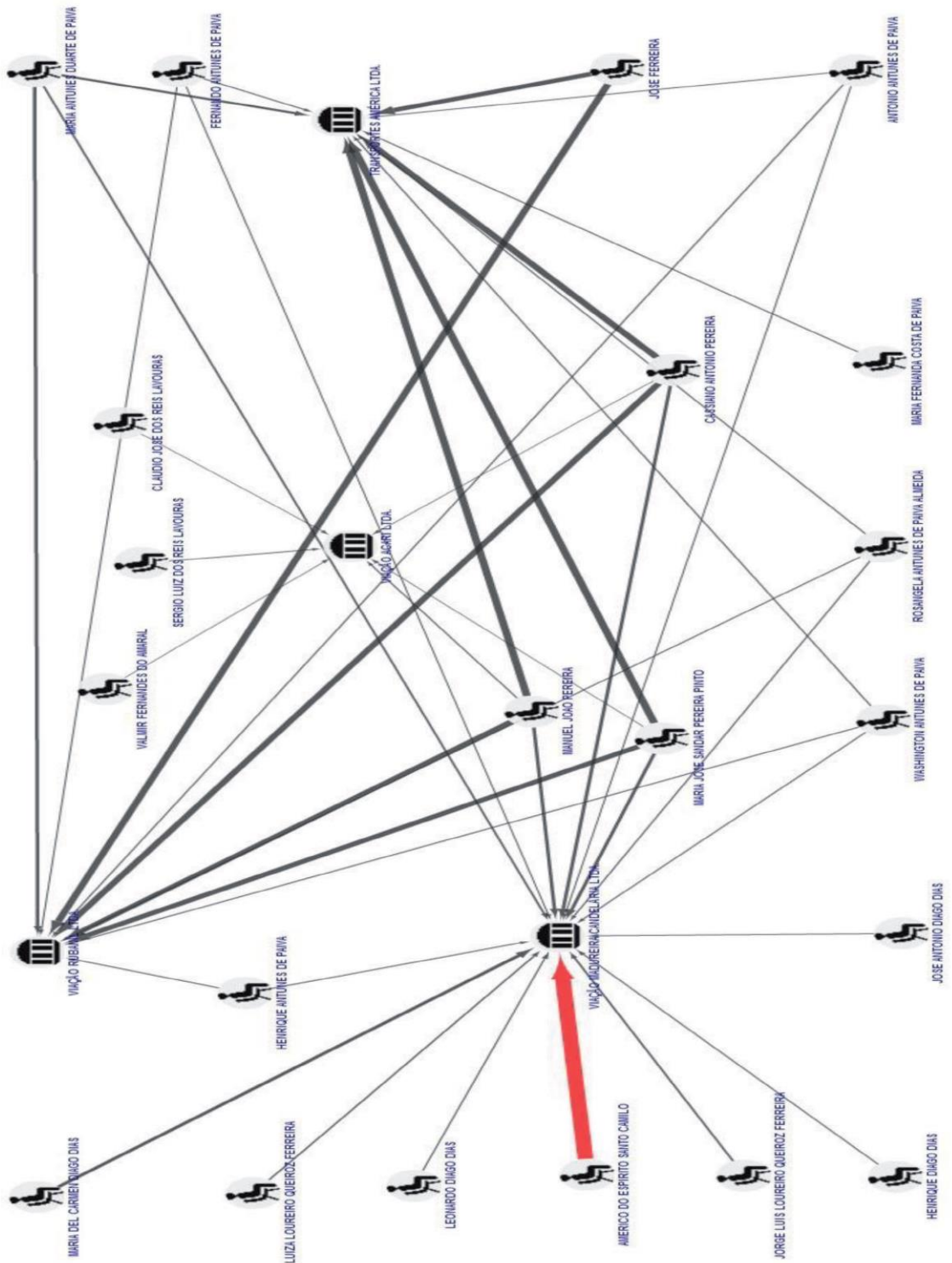
WHITELEGG, John. “Time pollution.” *Ecologist* 23.4 (1993): 131-134.

Anexo A- Fluxogramas de poder das empresas de ônibus elaborados por Igor Matela (2015).

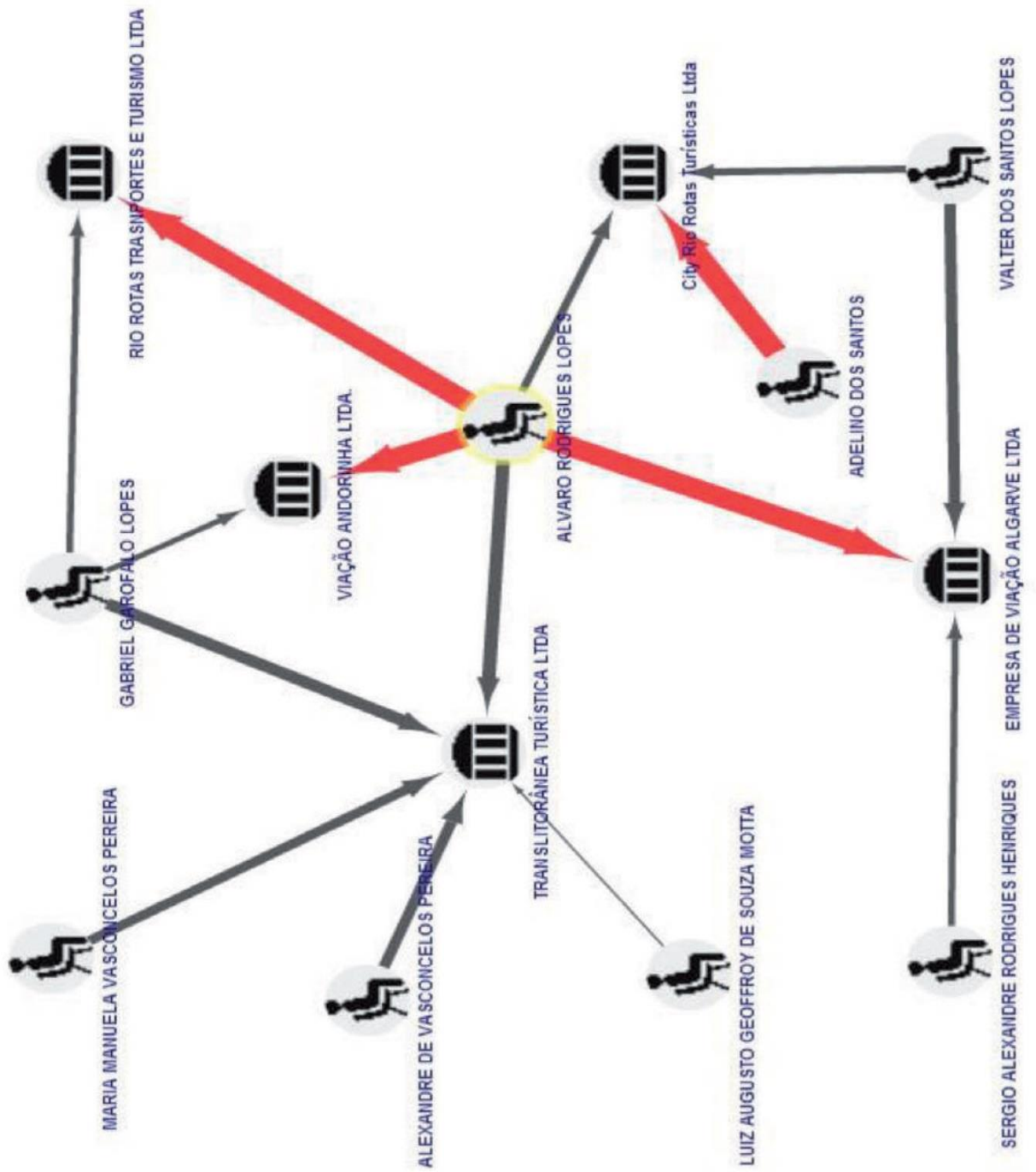
Grupo A.



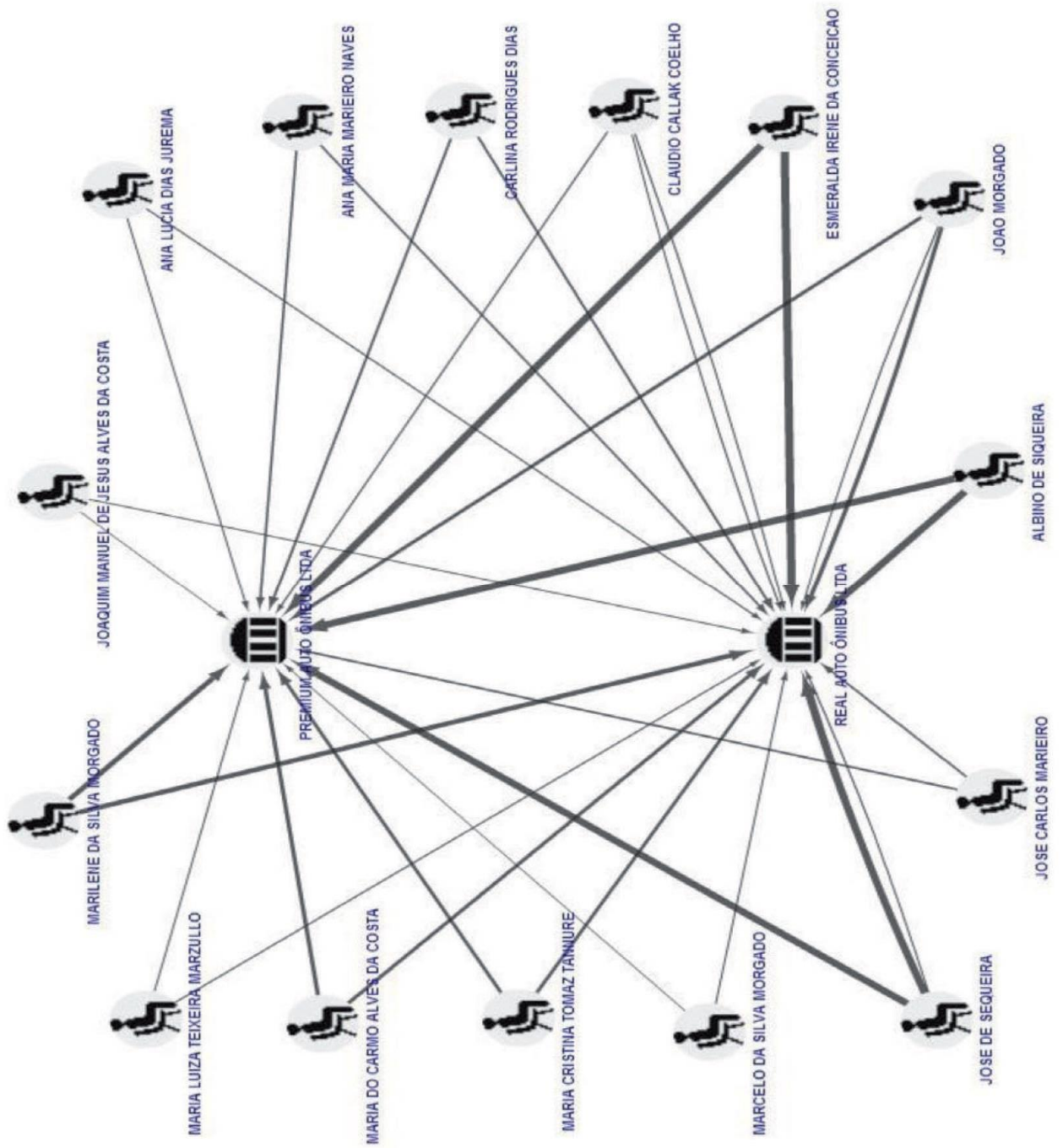
Grupo B



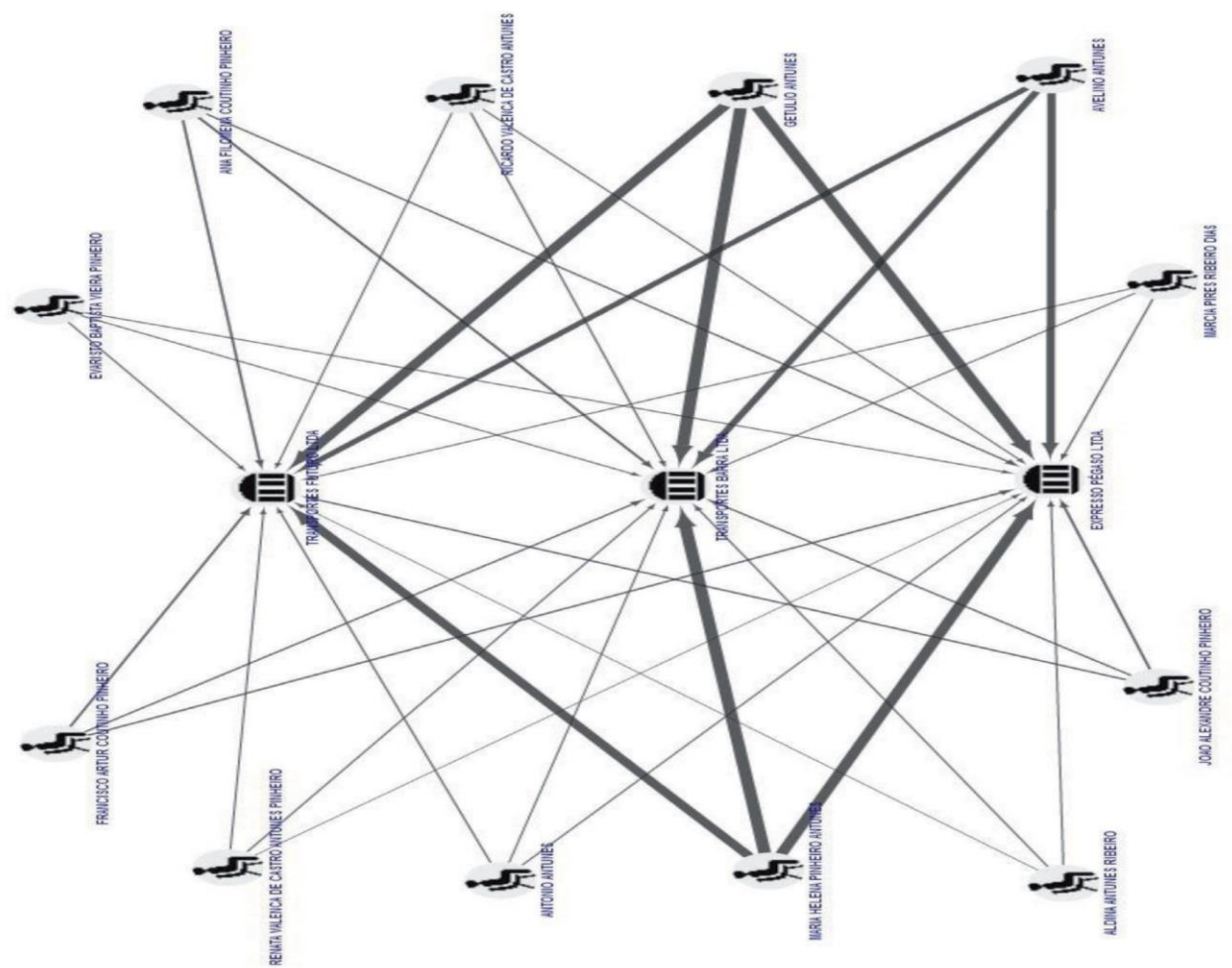
Grupo C



Grupo D



Grupo E



Grupo P



Anexo B- Lista das comunidades removidas e ameaçadas de remoção em função dos corredores BRT's. segundo o dossiê do Comitê popular da copa e das Olimpíadas. Dados de junho de 2014.

Comunidades removidas em função de obras viárias e da construção dos corredores de transporte dos BRTs Transcarioca, Transoeste e Transolímpica O BRT Transcarioca, que fará a ligação Barra da Tijuca – Penha, estava com 88% concluído, conforme divulgação oficial da prefeitura em maio de 2014. Destaca-se as remoções das comunidades de Campinho e do Largo do Tanque, realizada nos primeiros meses de 2013, que o Comitê Popular acompanhou registrando as inúmeras violações de direitos pelo poder público. No site do governo federal, a Prefeitura previa despesas com desapropriações para essa obra no valor de 300 milhões. Várias notícias veiculadas pela imprensa apontam que mais de 3.000 famílias foram afetadas na primeira fase da Transcarioca, incluindo nesse número desapropriações de imóveis regulares.

Para a construção do BRT Transoeste inaugurado em março de 2014, fazendo a ligação da Barra da Tijuca com Santa Cruz e Campo Grande, destacam-se as remoções das comunidades da Restinga, Vila Harmonia e Recreio II, e a organização das famílias para lutar por direitos e buscar apoio jurídico junto à Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro, e em organizações da sociedade civil. Moradores já removidos ainda tentam obter indenizações justas e se reúnem na comissão dos Atingidos pela Transoeste. O que chama a atenção é a proximidade dessas comunidades com condomínios habitacionais de classes de renda média e alta, e as áreas antes ocupadas pelas comunidades, removidas com o argumento de “urgência” pela necessidade das obras da Copa, que até o momento permanecem vazias.

A Transolímpica passou recentemente, no início de 2013, por um processo de licenciamento ambiental, bastante questionado pelo Ministério Público Estadual, que entre outros aspectos, apontou o fracionamento do projeto e a insuficiência de informações sobre os impactos sociais decorrentes das obras. Ressalta-se a falta de debate público e de informações sobre os atingidos. Levantamentos e obras de urbanização em comunidades da região de Curicica e Jacarepaguá, que estariam no trajeto da obra viária, foram interrompidos sem que os moradores tivessem acesso à informações oficiais sobre sua situação. Com as obras iniciadas, o trajeto ainda é incerto para os moradores da região. O impacto das obras da Transbrasil é também ainda desconhecido.

Campinho (Largo do Campinho) – O primeiro contato da Prefeitura com os moradores foi em janeiro de 2011, e a comunidade foi extinta em junho de 2011 com a remoção de 65 famílias. A remoção foi promovida pela Prefeitura para a construção de um mergulhão do corredor Transcarioca de BRT. A remoção foi acompanhada de pressão psicológica, com a ameaça de que se não aceitassem um apartamento do MCMV em Cosmos, a 60km do local, ficariam sem

nada. Moradores que não aceitaram receberam indenizações irrisórias. Há relatos, com mais de uma testemunha, do recebimento de indenizações em sacos de dinheiro pagos em negociação direta com a empreiteira responsável pela obra.

Rua Domingos Lopes (Madureira) – Na Rua Domingos Lopes, cerca de 100 casas foram desapropriadas para a implantação da primeira fase do BRT Transcarioca.

Rua Quáxima (Madureira) – Na Rua Quáxima, 27 famílias foram removidas para a implantação da primeira fase do BRT Transcarioca. Foram oferecidos aos moradores apartamentos do MCMV na Zona Oeste, sob a ameaça de que ficariam sem nada se não aceitassem, e não foi reconhecido o direito de posse de famílias com mais de 30 anos de residência no local. Após resistência houve a oferta de aluguel social. A ordem judicial da remoção foi cumprida sob resistência dos moradores.

Penha Circular – A comunidade foi removida, segundo dados divulgados pela Prefeitura. Não se tem informações específicas sobre o número de famílias, nem sobre o processo de notificação dos moradores e indenizações. A partir de dados noticiados de remoções relacionadas à Transcarioca, estimamos o total de 40 famílias.

Largo do Tanque – As 66 famílias residentes no local começaram a ter suas casas marcadas na semana anterior ao Carnaval (entre 4 e 8 de fevereiro de 2013). Em 22 de fevereiro, menos de dez famílias resistiam, tentando conseguir indenizações justas diante da perda de suas casas, nesse momento já tida como inevitável. Os moradores foram informados da necessidade da remoção por um funcionário da Prefeitura, que já apresentava uma proposta de indenização ínfima, variando de R\$ 7 mil a R\$ 30 mil, com falas ameaçadoras e intimidação. Essas dez famílias que resistiram conseguiram melhorar um pouco o valor das indenizações. No cartão do funcionário, constava a logo “Rio Cidade Olímpica”, mas ninguém teve acesso ao projeto, a qualquer informação sobre que obra seria realizada no local, ou mesmo ao motivo de tanta urgência. Há relatos de que seria para a Transcarioca. As famílias residiam há mais de cinco anos no local, mas não tiveram o direito de posse reconhecido.

Arroio Pavuna (Jacarepaguá) – A remoção da comunidade, de mais de 50 anos, começou em 2006, justificada pelas obras para os Jogos Pan-Americanos. Naquele período, a justificativa era a construção de um equipamento esportivo, mas 68 famílias foram removidas, conforme consta em relatório oficial da Transcarioca de 2010 “para a abertura dos acessos laterais do Condomínio Rio 2”. Até o momento, tais aberturas laterais não existem, e o terreno está vazio, somente ocupado por um gramado e jardim de luxo. As 28 famílias que restam na comunidade estavam ameaçadas de remoção devido à construção de um viaduto para a implantação do BRT Transcarioca. Após resistirem com apoio da Defensoria Pública Estadual e da Secretaria de Patrimônio da União, conseguiram restringir a remoção a cinco casas e um estabelecimento comercial, demolidas em abril de 2013. As demais, porém, permanecem com destino incerto, já que a Prefeitura, em outros momentos, alegou também a necessidade da remoção para a preservação ambiental.

Vila das Torres (Madureira) – A remoção começou em junho de 2010, justificada para a construção de um parque municipal, parte do “legado” do projeto Rio Cidade Olímpica e integrado ao projeto do BRT Transcarioca. Em abril de 2011, permaneciam no local 60 famílias. A remoção foi concluída em 2013, totalizando 1.017 famílias, segundo informação da SMH. O Parque Madureira, construído no local, é apresentado como proposta “inovadora de sustentabilidade”, mas desconsidera as novas ocupações informais e o impacto do deslocamento dessas famílias de uma área urbanizada e com acesso a serviços públicos para conjuntos na periferia. A comunidade, formada em 1960, possuía enorme tradição cultural e fortes vínculos com a Escola de Samba Portela. No processo de remoção, a Prefeitura não apresentou nenhum documento, e ninguém teve acesso ao projeto do parque, à despeito dos pedidos dos órgãos estaduais Defensoria Pública e Ministério Público. Os moradores negociaram com a Prefeitura sob forte pressão, com o prazo de dez dias para deixarem suas casas, e sob a ameaça de não receberem nada se procurassem advogados. A maior parte das famílias (696), recebeu indenização, com valor variando entre R\$ 8 mil e R\$ 17 mil, com algumas exceções que, sem critério claro, chegaram a R\$ 55 mil. Outra opção oferecida foi um apartamento em conjunto do MCMV, em Realengo (condomínios Trento, Treviso e Ipê Branco), composto de somente 290 unidades, portanto, insuficiente para atender a todos.

Comunidade Restinga (Recreio) – Na Restinga, cerca de 80 famílias e 34 estabelecimentos comerciais foram demolidos em dezembro de 2010, em função da necessidade de construção do corredor da Transoeste. Cerca de vinte moradores que resistiram à remoção até agora não receberam indenização. A população está se organizando na Comissão de Moradores Atingidos pela Transoeste, com apoio da Defensoria Pública do Estado. Todos estão em uma situação pior do que antes. O terreno deu lugar a três novas pistas de carro, e não ao BRT.

Comunidade Vila Harmonia (Recreio) – Na Vila Harmonia viviam cerca de 120 famílias, em uma ocupação bastante consolidada. As famílias foram pressionadas a aceitar a remoção para um conjunto MCMV em Campo Grande, sem antes terem acesso ao contrato que iriam assinar, ou, a receber uma indenização irrisória pelas benfeitorias. Inicialmente, 97 famílias aceitaram indenizações e 52, o apartamento. As demais resistiram no local com liminares impetradas pela Defensoria do Rio de Janeiro, que em seguida foram derrubadas. Dois terreiros de Candomblé não receberam nenhuma indenização. O processo de remoção foi justificado, segundo relato dos moradores, pela ampliação da Avenida das Américas e para a construção de um anel viário vinculado à construção do corredor da Transoeste. Na época, a Defensoria Pública chegou a questionar se havia realmente necessidade da remoção para a Transoeste. Dois anos depois da remoção, o terreno permanece vago, utilizado como estacionamento para máquinas da Prefeitura.

Comunidade Vila Recreio II (Recreio) – Na comunidade Vila Recreio II, localizada na Avenida das Américas, residiam cerca de 235 famílias, em uma área demarcada como de interesse social. Todas as casas já foram destruídas em razão da construção da Transoeste. Segundo relato dos moradores, a maioria residia no local há mais de vinte anos. O terreno, dois anos depois da remoção realizada com urgência, encontra-se vazio.

Notredame (Recreio) – A comunidade com 52 casas foi removida em junho de 2010, no processo de “limpeza social” nas mediações das obras da Transoeste, visando, ao que tudo indica, a valorização imobiliária da região.

Vila da Amoedo (Recreio) – Cerca de 50 famílias que moravam perto da loja de material de construção Amoedo, também nas mediações da Transoeste, foram removidas em meados de 2012. Segundo os moradores as indenizações foram irrisórias, abaixo do valor de mercado. O terreno se transformou em um estacionamento da Amoedo à beira da Avenida das Américas, próximo ao túnel da Grota Funda.

Vila Taboinha (Vargem Grande) – Ocupação originada no início dos anos 1990, reunindo cerca de 400 famílias, agora ameaçadas de remoção. A comunidade sofre a pressão imobiliária e um processo de reintegração de posse, pelo fato de estar localizada em Vargem Grande, área de expansão imobiliária ligada às obras viárias do BRT Transoeste.

Asa Branca (Jacarepaguá) – A Comunidade Asa Branca é composta por aproximadamente 3.500 moradores e recebeu, durante o segundo semestre de 2012, obras de urbanização da Prefeitura, vinculadas ao programa “Bairro Maravilha”. Entretanto, o local sofre ameaças de remoção devido à construção do BRT Transolímpica. O corredor expresso possivelmente implicará na remoção das casas que se encontram à margem da Avenida Salvador Allende. A determinação exata do número de famílias afetadas, no entanto, ainda depende da divulgação oficial do traçado da Transolímpica.

Vila Azaleia (Curicica) – A Comunidade Vila Azaleia tem aproximadamente 100 famílias que estão ameaçadas de remoção devido à construção do BRT Transolímpica.

Vila União de Curicica (Curicica) – Situada nas proximidades do futuro Parque Olímpico, e com mais de 30 anos de existência, tem pelo menos 700 famílias com suas casas marcadas sob ameaça de remoção. O motivo alegado é a construção da Transolímpica, via expressa do sistema BRT que ligará a Barra da Tijuca a Deodoro. Caso a remoção da Vila União de Curicica de fato se concretize, esta será uma das maiores realizada das Olimpíadas de 2016. Até recentemente a comunidade estava no mapa de urbanização da prefeitura e receberia obras do “Morar Carioca”, o programa de urbanização de favelas atualmente realizado pela prefeitura. Essa informação foi confirmada pelos técnicos do escritório de arquitetura Corcovado que teria assinado um contrato em maio de 2012, mas teria executado apenas a fase de diagnóstico do projeto, pois o mesmo logo depois fora excluído. Com a interrupção do trabalho do escritório, os moradores tentaram muitas vezes, sem sucesso, ter acesso ao projeto e ao número de casas ameaçadas na prefeitura, até terem suas casas marcadas no início de 2013. Por outro lado, a subprefeitura da Barra afirma que desde o início a comunidade fazia parte do traçado da Transolímpica e os moradores seriam reassentados em apartamentos na Colônia Juliano Moreira. Os apartamentos além de pequenos não contemplam os comerciantes. O processo de remoção na Vila União é marcado pelo desencontros de projetos, falta de diálogo, ausência de notificações, casas marcadas, negociações individuais,

indenizações abaixo do preço de mercado, intimidações, violência psicológica, desrespeito à história de vida e aos laços dos moradores com os vizinhos e com o entorno.

Colônia Juliano Moreira (Jacarepaguá) – Ameaçados pelo traçado BRT Transcarioca, moradores não obtém informações sobre a remoção. A Colônia tem, no total, cerca de 30 mil habitantes, sendo dividida em dez subáreas pela Prefeitura. Topógrafos têm realizado levantamentos na região. A Colônia começou a ser urbanizada em 2010 com obras do PAC, que não foram concluídas. Em 2011, iniciaram as obras do Morar Carioca e fotos do local foram utilizadas em propaganda do programa pela Prefeitura, mas a urbanização não foi concluída e os moradores convivem com o projeto abandonado. A obra deve passar sobre áreas ocupadas, incluindo uma vila de idosos e área de proteção ambiental. O número de atingidos é incerto, mas o movimento em defesa da Colônia “Ecolônia”, a partir de imagens aéreas do possível traçado, estima em cerca de 400 casas, sendo 100 da área conhecida como “Colônia Antiga”.