



IPPUR

Instituto de Pesquisa
e Planejamento Urbano e Regional



UFRJ

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E
REGIONAL**

ANDRÉ LUIS DOS SANTOS DE OLIVEIRA

**MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES SOCIAIS NO
TRANSPORTE URBANO NA ZONA OESTE DA CIDADE DO
RIO DE JANEIRO.**

- o caso do brt transoeste

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional - PPGPUR, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientadora: Rosangela Luft

Rio de Janeiro
2024

ANDRÉ LUIS DOS SANTOS DE OLIVEIRA

**MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES SOCIAIS NO
TRANSPORTE URBANO NA ZONA OESTE DA CIDADE DO
RIO DE JANEIRO.**

- o caso do brt transoeste

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional - PPGPUR, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientadora: Rosangela Luft

Rio de Janeiro
2024

CIP - Catalogação na Publicação

O48m Oliveira, André Luis dos Santos de
Mobilidade urbana e desigualdades sociais no
transporte urbano na zona oeste da cidade do Rio de
Janeiro : o caso do BRT Transoeste / André Luis dos
Santos de Oliveira. -- Rio de Janeiro, 2024.
104 f.

Orientadora: Rosangela Marina Luft.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do
Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e
Planejamento Urbano e Regional, Programa de Pós
Graduação em Planejamento Urbano e Regional, 2024.

1. Mobilidade urbana - Condições sociais . 2.
Ônibus. 3. Sistemas BRT - Campo Grande (Rio de
Janeiro, RJ). I. Luft, Rosangela Marina , orient.
II. Título.

ANDRÉ LUIS DOS SANTOS DE OLIVEIRA

MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES SOCIAIS NO TRANSPORTE URBANO NA ZONA OESTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

- o caso do brt transoeste

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional - PPGPUR, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Aprovado em: 12/08/2024

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente
 **ROSANGELA MARINA LUFT**
Data: 12/08/2024 15:15:07-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Rosangela Marina Luft (orientadora)
Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

Documento assinado digitalmente
 **MAURO KLEIMAN**
Data: 12/08/2024 21:30:14-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Mauro Kleiman
Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

Documento assinado digitalmente
 **RENATA BASTOS DA SILVA**
Data: 12/08/2024 22:59:05-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Renata Bastos da Silva
Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus pela oportunidade de alcançar este grau na minha formação, superando os desafios ao longo do caminho.

A minha família, sou imensamente grata pelo incentivo incondicional e pelo suporte essencial ao longo de todos esses anos de estudo. Um agradecimento especial aos meus avós, que sempre celebraram cada uma das minhas conquistas acadêmicas, mesmo sem terem tido a oportunidade de acessar a educação formal.

Ao meu companheiro, Rodrigo, agradeço pelo apoio constante e por me inspirar a buscar sempre a melhor versão de mim mesmo.

Expresso também minha gratidão a todos os professores que contribuíram para essa trajetória acadêmica. Enfrentamos desafios inesperados, como as adaptações exigidas pela pandemia, que transformaram a forma de aprender e ensinar. A cada mestre que fez parte desse percurso, meu reconhecimento e respeito.

Sou grato à CAPES, cujo suporte financeiro foi essencial para que eu pudesse concluir esta etapa da minha formação.

Por fim, um agradecimento especial à minha orientadora, Rosangela Luft, cuja dedicação e orientação foram fundamentais para a realização deste trabalho, sempre propondo melhorias e incentivando a busca pela excelência.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.

RESUMO

A mobilidade urbana se tornou um grande problema na dinâmica das grandes cidades, principalmente se abordamos os transportes públicos. Com isso, este trabalho buscou avaliar a situação dos transportes da cidade do Rio de Janeiro. A problemática central desta pesquisa é avaliar até que ponto o BRT TransOeste atingiu as características propostas e identificar os impactos que emergiram de sua implementação na região da Zona Oeste, com foco no bairro de Campo Grande, onde estava previsto um terminal do BRT na rodoviária local, sendo este o principal território de nossa análise. Os objetivos específicos incluem entender o comportamento da prestação de serviço pelo BRT após sua implementação em 2012 e analisar a perspectiva dos usuários do BRT TransOeste. A metodologia foi composta por uma revisão de literatura sobre mobilidade urbana e desigualdade social. Além do cruzamentos de dados obtidos de órgãos principais relacionados à mobilidade, e de reportagens que cobriram as principais questões do sistema desde sua implementação. O foco será a análise desses dados, buscando entender como o sistema BRT se comporta em relação às desigualdades sociais no transporte público entre os residentes do bairro de Campo Grande e seus deslocamentos via BRT TransOeste. Por fim, entende-se que os resultados demonstram ainda que o sistema precisará de ajustar para as demandas propostas. Alguns problemas de infraestrutura, sinalização e segurança ainda emergem quando falamos sobre o Terminal Campo Grande.

Palavras-chave: brt transoeste; campo grande; zona oeste; mobilidade urbana; ônibus; desigualdade social.

ABSTRACT

Urban mobility has become a significant issue in the dynamics of large cities, especially when we address public transportation. Thus, this study aimed to evaluate the transportation situation in the city of Rio de Janeiro. The central problem of this research is to assess the extent to which the TransOeste BRT has met the proposed characteristics and identify the impacts that emerged from its implementation in the West Zone region, focusing on the Campo Grande neighborhood, where a BRT terminal was planned at the local bus station, this being the main area of our analysis. The specific objectives include understanding the service delivery behavior by the BRT after its implementation in 2012 and analyzing the perspective of the users of the TransOeste BRT. The methodology consisted of a literature review on urban mobility and social inequality. In addition, data cross-referencing obtained from main agencies related to mobility, and news reports that covered the main issues of the system since its implementation. The focus will be the analysis of these data, seeking to understand how the BRT system behaves concerning social inequalities in public transportation among the residents of the Campo Grande neighborhood and their displacements via TransOeste BRT. Finally, it is understood that the results still demonstrate that the system will need to adjust to the proposed demands. Some infrastructure, signaling, and safety problems still emerge when we talk about the Campo Grande Terminal.

Keywords: transoeste brt; campo grande; west zone; urban mobility; buses; social inequality.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	12
Figura 2: Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	13
Figura 3: Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	14
Figura 4: Deslocamento dos indivíduos e Cidade.....	20
Figura 5: Diferença dos deslocamentos entre Mulheres e Homens.....	22
Figura 6: A influência das tarifas na composição de renda dos indivíduos.....	24
Figura 07: Os tálburis eram muito populares no século XIX e início do XX.....	27
Figura 08: Transporte de Bondes por Tração Animal.....	30
Figura 09: Bonde Elétrico na Cidade do Rio de Janeiro.....	32
Figura 10 - Bonde em atuação após 4 anos parados.....	34
Figura 11 - Linha de lotação Vaz Lobo -.....	40
Candelária, via Avenida Brasil, na década de 1950.....	40
Figura 12 - Aglomeração no BRT no período entre pandemia.....	54
Figura 13: A nova cara da Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	56
Figura 14 - Mapa das Áreas de Planejamento (AP) do Município do Rio de Janeiro.....	57
Figura 15 - Divisões Administrativas do Município do Rio de Janeiro.....	58
Figura 16 - Mapeamento de transporte público nas regiões do município.....	59
Figura 17: O bairro de Campo Grande no mapa.....	66
Figura 18: Rodoviária de Campo Grande, BRT Campo Grande.....	67
Figura 19: Lula, Cabral e Paes inauguram o túnel da Grota Funda.....	70
Figura 20: Linha Transoeste.....	72
Figura 21: Linha Transoeste Barra x Campo Grande.....	72
Figura 22: Linha Transoeste Campo Grande x Barra.....	73
Figura 23: Principais estações de BRT em Campo Grande.....	73
Figura 24: Integração com a Supervia.....	75
Figura 25: Trajeto BRT Transoeste, interligação Santa Cruz, Barra e Campo Grande.....	76
Figura 26: BRT Transoeste, ligação Santa Cruz e Campo Grande.....	76
Figura 27: Linha Santa Cruz x Campo Grande BRT Transoeste.....	77
Figura 28 - Estação Deodoro - Parte da Transbrasil.....	80
Figura 29 : Localização dos Bairros de acordo com área de planejamento.....	82
Figura 30: BRT é mal operado e “trata a população como gado”.....	84
Figura 31: Peso da Tarifa no Transporte Público.....	89

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Relação de Pagantes nos ônibus da cidade do Rio de Janeiro (Entre 1984 e 2005).....	47
Gráfico 2: Média de ônibus em Circulação no Município de março de 2020 a março de 2021.....	53
Gráfico 3: Taxa de Motorização e Crescimento Populacional no Município do Rio de Janeiro.....	61
Gráfico 4 - Acesso às principais estações do sistema BRT.....	78

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População percentual por bairro em relação ao Município do Rio de Janeiro (Censo de 2010).....	66
Tabela 2: Divisão de Corredores de BRT's.....	69
Tabela 3: Corredores de BRT's previstos e seus custos.....	70
Tabela 4: Extensão prevista do trecho terminal Campo Grande x Barra da Tijuca.....	74

SUMÁRIO

1.INTRODUÇÃO.....	7
2 - A Mobilidade Urbana como ponto central: Reflexos na Legislação, Cidade e nas Questões Sociais.....	10
2.1 - Legislação: A Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	11
2.2 - Mobilidade, cidade e questões sociais.....	16
2.3 - Desafios Sociais na Mobilidade Urbana: os impactos na mobilidade cotidiana.....	19
3. Rumo à Modernidade: A Evolução dos Deslocamentos no Rio de Janeiro.....	25
3.1 - Trilhos Urbanos: Os Bondes e a Transformação do Rio de Janeiro.....	29
3.2 - Entre a linha e o Vagão - O Papel dos Trens Urbanos na Mobilidade na cidade do Rio de Janeiro.....	35
3.3 - O protagonismo dos ônibus urbanos.....	38
3.4 - O Caos sobre Rodas: A Crise do Transporte Público por Ônibus no Rio de Janeiro e a mudança de modelo de regulamentação.....	45
4 - A Metamorfose Carioca: Caminhos Inovadores para o Desenvolvimento da Cidade... 55	
4.1 - O Rio de Janeiro Agora: Entre o Esplendor Natural e os Desafios Contemporâneos na Mobilidade.....	57
4.2 - O Bairro de Campo Grande no contexto da zona oeste.....	63
5 - O Caso do BRT Transoeste e seus impactos na região de Campo Grande.....	68
5.1 - Os corredores Estruturais BRT, a solução ?!.....	80
5.2 - Intervenções da Prefeitura no Sistema. Qual caminho seguir?.....	83
5.3 - O Peso da Desigualdade: Um Olhar Crítico sobre o BRT TransOeste.....	86
6 - Considerações Finais.....	90
REFERÊNCIAS.....	95

1.INTRODUÇÃO

No presente trabalho tentaremos analisar uma das principais problemáticas das grandes cidades metropolitanas atualmente, que é a gestão da mobilidade urbana. Este assunto vem ganhando grande importância para o planejamento urbano, visto que, o crescimento desordenado da malha urbana e os incentivos da indústria em promover o deslocamento via carro (individual) têm colocado as grandes cidades num estado de colapso, seja por grandes congestionamentos, seja por transporte público ineficiente para a grande maioria dos cidadãos.

A motivação principal para a escolha da temática vem de um incômodo pessoal do autor como um ex-morador da Zona Oeste, onde precisava de um deslocamento até a Universidade Federal do Rio de Janeiro, que se localiza na Ilha do Fundão, e precisava da utilização dos meios de transportes públicos disponíveis. A situação ficou bem complicada quando o mesmo necessitou utilizar-se do BRT Transoeste para locomoção para um estágio obrigatório do curso. Assim, o autor passou a entender a relação desigual do acesso ao transporte na região e como isso impactava na vida real dos usuários em várias esferas.

Isto posto, a principal questão desta pesquisa é entender a conexão que se constrói entre o serviço prestado pelo BRT Transoeste e os reflexos nas condições de transporte público no bairro de Campo Grande e como se estabelece a relação e os impactos na mobilidade e desigualdades sociais no acesso à cidade. Aqui a cidade é entendida como polo concentrador de serviços e empregos, mas, também, como infraestrutura, lazer, saúde e educação.

Diversos trabalhos desenvolvidos pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP)¹ pontuam diversas questões da prestação de serviços no sistema BRT que impactam diretamente a população, em trabalhos como: Avaliação BRT Rio TransOeste (2016); BRT Transoeste: Relatório da análise de impacto (2014); BRT

¹ Fundado em 1985 nos Estados Unidos por ativistas pró-mobilidade sustentável, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) tornou-se ao longo dos seus 30 anos de atuação uma das organizações que lideram atualmente o debate, as ações e políticas para a promoção de transportes sustentáveis em todo o mundo. Em seus primeiros dez anos, o ITDP trabalhou para redirecionar empréstimos concedidos pelo Banco Mundial e outras instituições multilaterais para projetos de transporte público de alta capacidade, ao invés de investimentos em infraestrutura rodoviária urbana dedicada a veículos particulares. Atualmente, o ITDP atua em conjunto com governos e organizações da sociedade civil para apoiar, desenvolver e ampliar políticas de transporte sustentável; identificar, documentar e disseminar boas práticas relacionadas a planejamento urbano e de transportes; dentre outras.

Transoeste: Revisão da pontuação e recomendações de melhorias (2015); onde são debatidos diversos cenários sobre o sistema.

Em notícia veiculada pela organização, o sistema encarou uma repercussão negativa questionando sua capacidade de oferecer um serviço de qualidade, o BRT Transoeste, o mais antigo na cidade do Rio de Janeiro, enfrentou uma crise de opinião pública (ITDP, 2015). Porém, diversas mudanças vêm ocorrendo por meio de intervenções no modal.

As questões mais relevantes relacionadas ao assunto surgem, em parte, devido à insatisfatória qualidade dos serviços de transporte público, abrangendo questões como tempo de deslocamento, tarifas e manutenção. Além disso, a pressão exercida pela indústria automobilística e as políticas governamentais, que favorecem a mobilidade individual por meio de veículos particulares, também contribuem para esse cenário. Tudo isso afeta especialmente a população de baixa renda, que precisa se locomover pela cidade e acaba sendo negativamente afetada.

Em contrapartida, de acordo com Robin King, em uma publicação na página The City Fix Brasil², demonstram-se os impactos positivos da adoção do BRT como solução para dar às pessoas mais tempo de vida pessoal. Uma recente pesquisa da EMBARQ³ (*SOCIAL, ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC IMPACTS OF BRT SYSTEMS: Bus Rapid Transit Case Studies from Around the World*), mostra que, de modo global, passageiros podem poupar até 73 milhões de horas entre os anos de 2007 e 2026 se optarem pelo BRT. Esse resultado equivale a mais de nove milhões de horas, sendo considerado um expediente de 8 horas diárias de trabalho⁴.

O Estudo da EMBARQ analisou os sistemas do BRT em algumas cidades como: Bogotá (Colômbia), Cidade do México (México), Johannesburgo (África do Sul) e Istambul (Turquia), chegando à conclusão de que os sistemas acabaram por contribuir positivamente, melhorando a qualidade de vida nessas cidades de quatro maneiras chaves, sendo elas : diminuição do tempo de deslocamento, redução de emissões de poluentes e gases do efeito

² O The CityFix Brasil é um instituto de pesquisa que trabalha em parceria para gerar transformação. Atua no desenvolvimento de estudos e implementação de soluções para que as pessoas tenham o essencial para viver, para proteger e restaurar a natureza, pelo equilíbrio do clima e por comunidades resilientes. Alia excelência técnica à articulação política e trabalha com governos, empresas, academia e sociedade civil.

³ A EMBARQ catalisa e ajuda a implementar soluções de mobilidade urbana sustentáveis para melhorar a qualidade de vida nas cidades. Fundada em 2002 com o apoio da Shell Foundation, a EMBARQ é agora parte do WRI Ross Center For Sustainable Cities, o programa de cidades do WRI. A EMBARQ tem quase 15 anos de atuação em cidades no Brasil, na China, na Índia, no México, na Turquia e nos Estados Unidos para promover o transporte sustentável.

⁴ Ver trabalho completo em: <<https://www.wri.org/insights/4-ways-cities-benefit-bus-rapid-transit-brt>>

estufa, aprimoramento da segurança viária e estimulando a atividade física dos usuários (2013).

Contudo, a problemática central desta pesquisa é avaliar até que ponto o BRT TransOeste atingiu as características propostas e quais são os pontos positivos e negativos que emergiram da implementação desse sistema na região da zona oeste, com foco no bairro de Campo Grande, onde estava previsto um terminal do BRT, dentro da rodoviária do bairro, sendo este o território principal da nossa análise.

Além disso, como objetivos específicos, buscamos entender como a prestação de serviço pelo BRT se comportou após a implementação do sistema em 2012, e como foi a perspectiva dos usuários do BRT Transoeste.

O período no qual analisaremos o sistema será desde sua implementação, no ano de 2012, até o início da intervenção da prefeitura em março de 2021. Nesse ponto, daremos enfoque mais à gestão do Prefeito Eduardo Paes no início da década, quando esteve na gestão da Prefeitura do Rio em dois mandatos consecutivos - no primeiro de 2009 a 2012 e no segundo período, de 2013 a 2016. Ele foi eleito novamente pela terceira vez em 2021, assumindo o cargo em 1º de janeiro do mesmo ano. Embora tenha atuado em ações para manutenção do sistema BRT, o prefeito Marcelo Crivella (2017 a 2020), apenas apontaremos tais ações e seus desdobramentos, não discorrendo sobre elas a fundo.

A metodologia se dará por uma revisão de literatura sobre o tema, com abordagem em mobilidade urbana e desigualdade social. Além da análise do relatório técnico de Estudos de Demanda, Funcional, Operacional e de Viabilidade BRT TransOeste da Logit (2011), que foi o documento utilizado como base para implementação do sistema, focado na região da zona oeste e do bairro de Campo Grande. Além disso, serão realizadas análises com cruzamento de dados dos principais órgãos que tratam sobre mobilidade, como, por exemplo, ITDP (Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), além da plataforma de bases de dados do município do Rio de Janeiro (Data.rio) e dos dados da Mobi-Rio, além da Cartilha da desigualdade da Casa Fluminense, e por fim, reportagens que veicularam as principais questões do sistema desde sua implementação.

O foco será a análise desses dados, a partir de cruzamentos, tentando levantar informações de como o sistema BRT se comporta quando tratamos desigualdades sociais relacionadas ao transporte público na população residente no bairro de Campo Grande em seus deslocamentos via BRT Transoeste.

A dissertação será estruturada da seguinte forma: o primeiro capítulo trará uma introdução inicial, contextualizando a importância do trabalho, o objetivo principal, objetivos específicos e suas justificativas.

O capítulo dois analisará o que a legislação diz sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, além de tecer uma parte teórica-conceitual sobre o tema da mobilidade, introduzindo assuntos da cidade e questões sociais, finalizando com uma abordagem sobre o conceito de mobilidade cotidiana.

No capítulo três pretende-se fazer uma análise sobre o processo de planejamento urbano e de transportes da cidade do Rio de Janeiro, abordando as reformas que compuseram a trajetória da cidade e das diversas dinâmicas envolvidas nos transportes e refletindo sobre a importância dos bondes, dos trens urbanos e do surgimento do protagonismo pelos ônibus.

No capítulo quatro abordaremos de forma mais abrangente a evolução do Rio de Janeiro, montando um cenário através da estruturação da cidade, buscando promover entendimento sobre a divisão da região e os impactos dos transportes e do nosso objeto territorial que é o bairro de Campo Grande especificamente.

No capítulo cinco apresentamos as condicionantes históricas de implantação do sistema do BRT Transoeste, a previsão de demanda e implementação e os reais impactos mensurados por relatórios após alguns anos de operação. Além disso, temos uma análise do que foi previsto no relatório técnico da LOGIT e o que de fato foi implementado. Buscando observar os impactos nas desigualdades sociais presentes.

Por fim, no capítulo seis, traremos as considerações finais sobre a pesquisa e proposições de melhoria para o sistema.

2 - A Mobilidade Urbana como ponto central: Reflexos na Legislação, Cidade e nas Questões Sociais.

A análise da Política Nacional de Mobilidade Urbana revela seus impactos profundos na dinâmica das cidades e nas questões sociais. Ao desvendar seus componentes, fica evidente que essa política foi construída para desempenhar um papel crucial na transformação das áreas urbanas, promovendo a acessibilidade, a sustentabilidade e a equidade no transporte público e na mobilidade em sua totalidade. Suas implicações vão além da mera infraestrutura

viária, afetando diretamente a qualidade de vida dos habitantes, a distribuição de renda e a construção de cidades mais inclusivas e eficientes. Portanto, compreender e aprimorar a implementação dessa política é essencial para promover um ambiente urbano mais favorável e justo para todos. Neste capítulo abordaremos mais questões que nos ajudam a compreender a importância social e legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2.1 - Legislação: A Política Nacional de Mobilidade Urbana

Pela ótica da sociedade contemporânea, considerando os fluxos de informações e o novo modelo de presença virtual (reuniões), o conceito mobilidade acaba encarando novas definições. Além disso, após um mundo que vivenciou o processo de não mobilidade – para alguns grupos sociais - e isolamento por conta da pandemia de COVID-19, o modelo de mobilidade urbana também teve seu parâmetro mudado.

Com a retomada dos fluxos e movimentos, a necessidade da retomada da locomoção, a problemática da mobilidade urbana ressurge. Sobre isso, vale refletir sobre o que as legislações trazem como aparato jurídico sobre o assunto. Como aponta Débora Bissaro, o conceito de direito à cidade está bem expresso na Carta Mundial pelo Direito à Cidade, documento este produzido em 2006, a partir do Fórum Social Mundial, muito pautado nos princípios da solidariedade, igualdade, liberdade e justiça social. Promovendo compromissos de diversos entes, como: sociedade civil, governos locais e nacionais, assim como políticos que agem na promoção da implementação de políticas públicas que sigam esses norteadores (2017).

Em relação à Constituição Federal de 1988, vemos expresso o direito de ir e vir, no Artigo 5º - XV, sendo garantidor da liberdade de todo cidadão de se locomover, seja nas cidades ou em todo território nacional, não podendo ser restringido esse direito por municípios e estados de forma arbitrária.

A aprovação da lei do Estatuto da Cidade em 2001, sob a Lei Nº 10.257, traz a efetivação e cumprimento dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, onde prevê a instituição da Política de Desenvolvimento Urbano, indicando o Plano Diretor como ferramenta necessária ao planejamento da expansão urbana, conceituando a função social e ocupação do solo urbano.

No ano de 2012, é criada então a Política Nacional de Mobilidade Urbana, sob a Lei Nº 12.587/12, que vem para ordenar e regular a Mobilidade Urbana nacionalmente, com

pleno reconhecimento do direito que os norteia, agregando assim questões de sustentabilidade, mobilidade, acessibilidade, com diretrizes fundamentais que regem os convívios em solo urbano. (BISSARO, 2017).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana vem como um instrumento de desenvolvimento urbano das cidades, pois a mobilidade urbana bem planejada, agregando sistemas integrados e sustentáveis, dá uma garantia de acesso aos cidadãos às cidades e promove a qualidade de vida e desenvolvimento econômico proveniente do acesso a bens e serviços.

A Lei 12.587/12 institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecidas pelo Estatuto da Cidade. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p.05).

Esta lei estabelece os princípios, diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana de forma concreta, facilitando a aplicabilidade nos casos que possam emergir relacionados ao assunto. Com a promulgação da lei, surge então respaldo jurídico para adoção de medidas para os municípios, que, por exemplo, podem priorizar os modos não motorizados e coletivos de transporte em face do transporte individual motorizado.

Em linhas gerais, os princípios e conceitos visam nortear a interpretação da legislação, servindo como alicerce para a criação de regulamentos relacionados ao tema, tais como leis, decretos e novos dispositivos administrativos.

Figura 1: Princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- ✓ Acessibilidade universal;
- ✓ Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- ✓ Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- ✓ Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- ✓ Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- ✓ Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- ✓ Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Fonte: (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p. 07)

Já as diretrizes da lei irão compor as orientações dos caminhos que devem ser seguidos para que os objetivos da lei sejam atingidos. É destacada, a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a necessidade de integração com outras políticas públicas no intuito da priorização dos modos de transporte não motorizados, além do transporte coletivo público.

Em relação aos objetivos da Política Nacional, onde se define a visão de futuro para o país, é necessário o comprometimento dos governos e sociedade em prol da implementação desta política como resultado da redução das desigualdades sociais e melhora das condições urbanas de mobilidade e acessibilidade regional. Abaixo temos os quadros das diretrizes e dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Figura 2: Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- ✓ Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- ✓ Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- ✓ Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- ✓ Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- ✓ Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- ✓ Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- ✓ Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Fonte: (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p. 08)

Figura 3: Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- ✓ Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- ✓ Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- ✓ Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- ✓ Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- ✓ Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Fonte: (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p. 09)

Não podemos abordar a parte legislativa sem mencionar o artigo 6º da Constituição Federal do Brasil, que é um dos pilares fundamentais estabelecido dos direitos sociais dos cidadãos. Ele desempenha um papel crucial ao garantir o acesso ao transporte como um direito básico. Este artigo assegura que todos os cidadãos brasileiros têm o direito de utilizar o transporte público de maneira adequada e eficiente, independentemente de sua classe social, origem geográfica, ou qualquer outra característica pessoal.

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988)

A partir da dimensão legislativa que o artigo sexto se debruça, podemos fazer abordagens relevantes no sentido também do transporte público, algo que é garantido pelo artigo. Nesse ponto, destacamos a importância dos assuntos atrelados. A acessibilidade é um dos pontos centrais, visto que, o transporte é uma necessidade para que as pessoas possam acessar educação, saúde, trabalho e lazer. O artigo 6º visa garantir que as pessoas não sejam excluídas de tais oportunidades devido à falta de acesso a meios de transporte adequados. Com a oferta de um sistema de transporte de qualidade podemos reduzir as desigualdades sociais, pois o Brasil é um país caracterizado por grandes disparidades econômicas e sociais.

O acesso ao transporte público eficiente contribui para a redução das desigualdades, permitindo que pessoas de diferentes classes sociais tenham oportunidades semelhantes.

O desenvolvimento econômico é um subproduto dos tópicos acima, pois o transporte é fundamental para o funcionamento da economia. Facilita o deslocamento de trabalhadores para seus empregos, o transporte de mercadorias e o acesso a serviços básicos. Além de garantir o direito ao transporte, contribui para o desenvolvimento econômico do país.

Outros direitos agregados se tornam relevantes nessa análise, como por exemplo: a cidadania e a participação social. Ter acesso ao transporte adequado permite que os cidadãos participem ativamente da vida da comunidade, compareçam a reuniões, manifestações e participem de atividades sociais. Isso é fundamental para o exercício da cidadania e para uma democracia saudável. Além disso, o direito ao transporte seguro e eficiente contribui para a segurança dos cidadãos, uma vez que evita deslocamentos arriscados e perigosos. Isso está intrinsecamente relacionado aos direitos humanos, que devem ser garantidos a todos, independentemente de sua condição social.

No entanto, é importante destacar que, apesar da importância do artigo 6º, muitas vezes, a realidade brasileira ainda enfrenta desafios na efetivação desse direito. Problemas como a falta de investimento em transporte público de qualidade, a insuficiência de infraestrutura nas áreas rurais e urbanas e a exclusão de grupos mais vulneráveis da sociedade continuam sendo desafios a serem superados.

Em resumo, o artigo 6º da Constituição Federal que aborda o direito ao transporte desempenha um papel crucial na promoção da igualdade, justiça social e cidadania. Ele é essencial para assegurar que todos os cidadãos brasileiros tenham a oportunidade de desfrutar de uma qualidade de vida digna e para promover um desenvolvimento econômico e social mais equânime. Desse modo, o artigo 6º da Constituição Federal reforça a interpretação constitucional da PNMU, pois a norma constitucional é referência suprema das normas infraconstitucionais existentes.

Embora tenhamos abordado diversas leis que versam sobre a garantia da mobilidade e direito ao solo, como os artigos 5º, 182 e 183 da CF; A lei do Estatuto da Cidade, sob a Lei Nº 10.257; vamos nos ater na importância do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, exatamente por expressar princípios, diretrizes e objetivos ordenantes da mobilidade urbana em âmbito nacional.

2.2 - Mobilidade, cidade e questões sociais.

Como aponta Balbim, a noção de mobilidade - um termo polissêmico - ainda é confundido com muita facilidade com outros conceitos e ideias, como por exemplo, os de circulação, de acessibilidade ou mesmo de trânsito e transportes. Essa noção surgiu para ressignificar as transformações sociais que, a partir do aprofundamento da divisão social do trabalho, emergem como algo novo. Sendo assim, o conceito de mobilidade passa a modelar novas formas, adquirindo diversos usos e explicações. Desde a mobilidade cotidiana, a mobilidade social, a residencial, do trabalho, dentre outras. Até mesmo as formas de mobilidade pendular, de turismo e lazer, as migrações, chegando até ao nomadismo ou ao imobilismo. Formas essas ligadas à divisão social e territorial do trabalho e aos diversos modos de produção, que acabam por configurar o espaço, tanto no social, quanto no territorial, abordando suas diversas escalas, incluindo o aprofundamento da vida e das relações que o homem moderno constitui. (2016).

O conceito de mobilidade advém da influência da mecânica clássica, seguindo uma lógica de atração, proporcional às massas e inversamente proporcional às distâncias. Trazendo para as ciências sociais, o conceito sempre tentou remeter o tráfego à sociedade, o que faz a cada dia mais intenso. Porém, devemos deixar bem claro, que a noção de mobilidade superaria a ideia de apenas deslocamento físico, pois agrega para a análise, suas causas e consequências. De certo modo, o conceito tenta integrar a ação de se deslocar — seja por meio físico, virtual ou mesmo simbólico — às condições e localizações dos indivíduos e da sociedade. (BALBIM, 2016).

O autor ainda complementa, quando trata o conceito de mobilidade de forma sintética:

De maneira extremamente sintética, mobilidade – nas ciências sociais – designaria o conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos que influem tanto na projeção, quanto na realização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias, além, evidentemente, dos movimentos em si, mas essa é só a expressão da mobilidade. (BALBIM, pp. 27, 2016).

Para que se torne mais compreensível o entendimento das diversas condições da mobilidade em seu caráter sistêmico, faz sentido refletir sobre as utilizações e compreensões dadas ao conceito, a partir de novas leituras sociais. Para isso, faremos uma breve exposição de entendimentos acerca da mobilidade e a relação de seus impactos na desigualdade social.

Deve-se pontuar que embora façam parte de uma mesma discussão, mobilidade por diversas vezes pode ser encarada como similar a acessibilidade, mesmo referindo-se a objetos distintos. Para Kleiman (2011), a acessibilidade se apresenta como a capacidade que um

determinado lugar tem de ser alcançado, a partir de outro referencial geográfico e ordenamentos sociais. Ou seja, entendemos a acessibilidade como a facilidade ou não de se deslocar por uma área, como, por exemplo, um local com acesso a ônibus regulares na proximidade, ou mesmo acesso fácil ao metrô. Nesse mesmo ponto, Vasconcellos se refere à acessibilidade em defesa dos instrumentos físicos que possibilitam tal deslocamento, garantindo o acesso dos lugares dentro do espaço urbano, fazendo com que as pessoas possam efetivar a plena mobilidade.

Ainda sobre o último termo, Vasconcellos conceitua a mobilidade como a habilidade humana de movimento em decorrência das condições físicas, culturais, econômicas e individuais, referindo-se às pessoas e não aos lugares (2001).

Kleiman, esclarece que mesmo os dois termos tendo relações muito próximas, o conceito de mobilidade não define apenas a possibilidade de deslocamento do espaço físico, mas, a capacidade de deslocar-se no espaço social, gerando relações e interações sociais que viabilizam os movimentos em âmbitos sociais diferentes. Para o autor, a mobilidade combina os meios pessoais dados pela sua posição social e os sistemas de circulação, os modais e meios de transportes disponíveis no contexto da vida dos indivíduos (2011).

Como exemplo, cito aqui o acesso ao transporte aéreo, que embora durante algum tempo foi popularizado, com a expansão do crédito e consumo, agora se torna novamente muito custoso por conta da questão econômica e crise durante o período pandêmico, fazendo com que a demanda de viagem após o momento mais crítico da pandemia migrasse para transporte via ônibus⁵.

Reavaliar o paradigma da mobilidade está se tornando uma questão de extrema relevância, especialmente à luz da crescente participação popular nas últimas décadas, sobretudo quando tratamos dos direitos assegurados pela Constituição, como os transportes.

Como aponta Luft, a mobilidade geográfica ocorre no espaço e é principalmente viabilizada pelos sistemas de transporte, permitindo que a população acesse diversos locais nas cidades e exerça plenamente seus direitos, minimizando os efeitos segregadores gerados pelas desiguais condições de ocupação do território. Compreender a natureza não neutra do território e reconhecer a necessidade de pensar e planejar o acesso com base nas interações

⁵ “Especialistas ouvidos pela BBC News Brasil apontam que o preço das passagens subiu por uma combinação de fatores, como a pandemia de covid-19, a alta do dólar nos últimos anos e o aumento do preço do combustível das aeronaves”

Ver artigo completo em: <<https://www.bbc.com/portuguese/articles/c9xnx5k49lpo>>

entre indivíduos e lugares são, portanto, pré-requisitos essenciais para compreender a relevância do transporte público (2018).

Ademais, não podemos falar de mobilidade e transporte público, sem mencionar as cidades, temos então a mobilidade assumindo a dimensão estratégica na reprodução do urbano, como aponta Barbosa, trazendo o conceito de metropolização do espaço, que para muitos autores têm sua extensão posta em certo grau de hierarquia. Diversas cidades, lugares e territórios se reconfiguram em processo de seleção na produção e consumo, num movimento hegemônico da economia dos fluxos (2016). Pinson, aborda a metropolização do espaço como um fenômeno multiforme, ao mesmo tempo, contraditório, de dilatação, amplo e diverso das mobilidades, retomando que o conceito de metropolização do espaço conserva seu aspecto de extensão hierarquizada apontada por diversos autores. (2011).

Para tanto, torna-se necessário entender os fatores de mobilidade, vinculadas ao social, como Vasconcellos (2001) traz para o debate. Tomando os dados sobre transporte para análise, muitas questões relevantes aparecem. Os principais fatores que interferem na mobilidade das pessoas, aparentemente, tendem a ser: a renda, o gênero, a idade e a ocupação; e por fim, o nível educacional. Ainda temos a disponibilidade de transportes motorizados na residência, que pode ser atrelado à correlação com a renda dos indivíduos. Ou seja, existe uma tendência de quanto maior a renda per capita, maior quantidade de veículos exista naquela residência.

Alguns pontos relevantes na análise emergem exemplificando uma tendência de mobilidade que nos ajudam a entender alguns cenários, destacando-se: a mobilidade aumentando com a renda, em segundo lugar, a renda variando em função das características tanto sociais quanto econômicas dos indivíduos, por último, os homens tendem geralmente a viajar mais que as mulheres. Em geral, aqueles indivíduos em fase adulta que possuem atividade de trabalho, deslocam-se muito mais do que os jovens e idosos; pessoas com níveis educacionais mais altos, viajam mais que todas as categorias. Um ponto relevante se dá pela referência de Vasconcellos (2001), apontando Cusset (1997) e Williams (1998), onde dizem que os homens usam mais os meios motorizados do que as mulheres, isso exemplifica um retrato de uma sociedade que prioriza a questão masculina produtiva — e o poder no qual o homem adquire ao se deslocar em um transporte em especial individual.

De certa forma, o objeto que era considerado apenas do campo de planejamento de transportes (deslocamento no espaço), torna-se mais robusto e passa a incorporar novos

conceitos que nos permeiam, entre eles, a mobilidade e a acessibilidade urbana. Nessa nova abordagem, a mobilidade abrange outras questões e passa a ser entendida como um fenômeno multifacetado e de forma transversal, muito associado a diversos aspectos como: uso do solo, meio ambiente, saúde, e o que será mais abordado nesta dissertação, a questão de impacto social. (CACCIA, 2015)

Por fim, considerando essas perspectivas contemporâneas sobre mobilidade, o eixo condutor que regerá esse trabalho, será o conceito de mobilidade cotidiana e suas relações com o indivíduo e com o espaço.

2.3 - Desafios Sociais na Mobilidade Urbana: os impactos na mobilidade cotidiana

A partir da década de 1950, o intenso e rápido crescimento urbano no Brasil trouxe diversas mudanças no cenário da mobilidade, com um aumento significativo de deslocamentos via veículos motorizados, principalmente automóveis particulares e ônibus. Os investimentos privados e as ações públicas pouco fizeram para priorizar o transporte coletivo, com um intuito muito direcionado ao transporte exclusivo. Nesse contexto, o transporte a pé e de bicicleta foi muito afetado pela sua qualidade e segurança. Como resultado dessa equação, vimos o tempo de viagem, de energia e a emissão de poluentes tomarem protagonismo quando falamos de mobilidade no Brasil.

As decisões sobre o uso e ocupação do solo urbano, juntamente com as políticas de mobilidade, adquirem relevância nessa configuração da segregação espacial das camadas de renda mais baixas, levando, assim, à reprodução desse isolamento e a dificuldade imposta pelo não acesso à cidade, ao trabalho e aos serviços públicos fundamentais. (VASCONCELLOS, 2016).

Brunet, Ferras e Théry (1993) apud Balbim (2016), reiteram que a mobilidade passa a ser definida como uma forma de movimento percebido pela mudança de posição (geográfica ou social). Não obstante, os autores ainda acrescentam outras formas de mobilidades que compõem o conceito generalista, como por exemplo, a mobilidade social, percebida através das classes sociais, ou melhor, classes de renda ou indicações exteriores de renda, e está atrelada a ascensão, sendo factível dependendo da sociedade em qual o indivíduo está inserido. (BALBIM, 2016).

Temos, então, a mobilidade profissional entendida como uma mudança de ocupação, com relações estreitas com a social. Em outro ponto, temos a mobilidade do trabalho, sendo uma medida do tempo passado em média pelo trabalhador numa mesma empresa, entendido como um comportamento do mercado de trabalho, não sendo algo diretamente relacionado ao indivíduo como um fato intrínseco ou mesmo de condição do ser humano. (BALBIM, 2016).

Figura 4: Deslocamento dos indivíduos e Cidade



Fonte: AGÊNCIA IBGE, 2020.

As duas formas essenciais de mobilidade inerentes ao ser humano, a saber, a mobilidade social e profissional, se combinam com as modalidades essenciais e simbólicas de mobilidade. Isso resulta em quatro abordagens distintas de mobilidade que se manifestam sem a necessidade de deslocamento físico direto, porém estão intrinsecamente ligadas ao que podemos chamar de mobilidade espacial ou geográfica, abrangendo cenários que envolvem mudanças de localização.

Por seguinte, torna-se necessário compreender também o caráter e as formas da mobilidade geográfica, que pode ser sistematizada por conta das dimensões temporais e espaciais da mobilidade. Apresenta-se assim a dimensão temporal que se divide em: I. movimento recorrente, com a intenção de retornar em um curto espaço de tempo (ida e volta - circular), e o outro 2. Movimento não recorrente, quando não existe a intenção de retorno breve (movimento linear). Já a dimensão espacial se divide em dois tipos: I. deslocamentos

internos ao local de vida; e II. deslocamentos para além dos locais de vida, para outras cidades, países, entre outros. (BALBIM, 2016).

Em resumo, temos assim os quatro tipos de mobilidade geográfica, sendo elas: a mobilidade cotidiana (movimentos internos e cíclicos); a mobilidade residencial (movimentos internos e lineares); o turismo, sendo ele a lazer ou a negócio, ou até mesmo os deslocamentos para atividades sazonais (externos e cíclicos); e por último, as migrações (movimentos externos e lineares). (BALBIM, 2016).

Outros aspectos relevantes vinculados à mobilidade urbana são as características econômicas e sociais, sendo compostas basicamente por fatores individuais e familiares, que em conjunto podem ser entendidas como características sociais, além de fatores externos, principalmente econômicos, que em conjunto regem a forma de deslocamento do indivíduo, tornando a mobilidade efetiva.

Sobre essas condições, os fatores individuais e sociais, são diretamente influenciados, como por exemplo, a idade, o tipo de condição física, a relação de gênero, a formação educacional e sobretudo, a questão da renda (tanto pessoal, quanto familiar).

Na ótica sobre as pessoas que precisam se locomover para atividades “obrigatórias” como, por exemplo, trabalho e escola, são as que mais se locomovem pelas cidades. Para deslocamentos para a escola, são os jovens que acabam por se movimentar mais e em boa parte por um deslocamento a pé, isso é claro, está ligado à distribuição das escolas da rede pública, com escolas que estão num raio de distância que possibilitem esse acesso por caminhada. Já relacionado ao trabalho, esse deslocamento é feito em sua maioria por pessoas entre 18 a 50 anos, em contrapartida, os idosos tendem a sair menos de casa. (VASCONCELLOS, 2016).

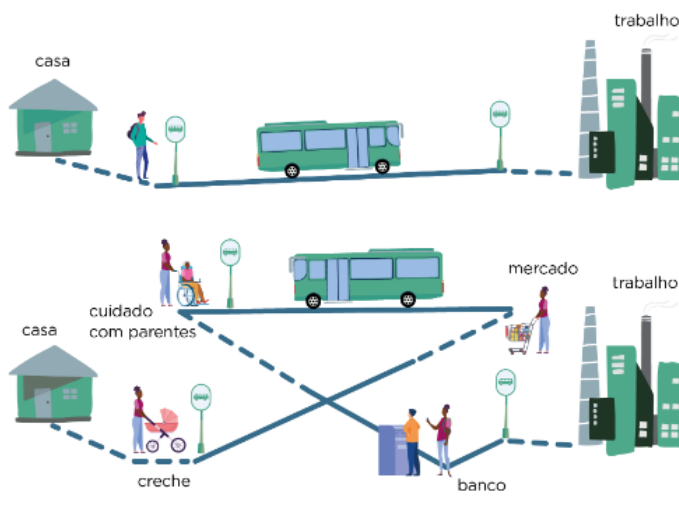
Embora ainda seja abordado em outro momento no próximo capítulo, vale a contextualização da questão de gênero, escolaridade e renda no tocante à mobilidade urbana cotidiana e seus impactos. A questão gênero está relacionada à mobilidade, pois existiu por muito tempo em cada sociedade uma divisão entre os sexos (divisão social inclusive).

No Brasil, até os anos 1980, em sua maioria, tínhamos o papel do homem provedor, que trabalhava fora, enquanto, grande parte dos adultos do sexo feminino, era responsável pela manutenção do lar e dos filhos. Vale pontuar que essa realidade vem mudando, pelo acesso das mulheres ao mercado de trabalho, mesmo assim, o deslocamento das mulheres pela cidade ainda é menor, se comparado com os homens.

Um estudo publicado pelo ITDP Brasil (2021), aponta que os sistemas de transportes hoje existentes acabam reproduzindo as desigualdades de gênero, raça e renda que existem em nossa sociedade. Usando a caminhada, o uso da bicicleta, ou o transporte público, os modos de deslocamentos realizados não atendem e não se adequam às necessidades das mulheres. Especialmente as periféricas, pobres, pretas e pardas.

Ainda sobre o estudo, o ITDP Brasil (2021)⁶ aponta que a maioria dos trajetos são planejados para os movimentos de casa para o trabalho, e dentro dos horários de maior movimento. Realidade essa que foge completamente quando falamos do deslocamento realizado pelas mulheres diariamente. Proveniente de uma reprodução de um modelo patriarcal da sociedade, as mulheres desempenham múltiplas tarefas, necessitando realizar diversas viagens fora do pico para executar as diversas tarefas, como: domésticas, com o cuidado para com os filhos, atribuições de trabalho, dentre outras que estão no escopo das atividades. A figura abaixo exemplifica essa relação de deslocamento realizado por essas mulheres.

Figura 5: Diferença dos deslocamentos entre Mulheres e Homens



Fonte: ITDP BRASIL, 2021.

A escolaridade e renda também influenciam a mobilidade, no caso da escolaridade, enquanto as pessoas acessam ou têm maior acesso ao ensino formal, elas tendem a estar ligadas a maior número de atividades fora de casa, gerando dessa forma uma necessidade de locomoção, como aponta Vasconcellos.

⁶ Acessar trabalho completo em:
<https://itdpbrasil.org/quais-sao-os-desafios-de-genero-raca-e-renda-na-mobilidade/>

Na RM de São Paulo, em 2007 o índice de mobilidade das pessoas analfabetas ou com primeiro grau incompleto era de 1,57 viagem por dia, ao passo que a mobilidade das pessoas com nível universitário era de 2,73 viagens por dia (CMSP, 2008). Os valores correspondentes do Rio de Janeiro são 1,68 e 2,60 viagens por dia (STRJ, 2013). (VASCONCELLOS, 2016)

A questão renda não é diferente, nesse caso, a renda interfere diretamente no padrão de viagens, pois é essa variável que limita os recursos que podem ser empenhados nessa atividade. Como por exemplo, se a família é de baixa renda, os poucos recursos serão utilizados para pagar o transporte coletivo. Em contrapartida, se a família é de classe média, o gasto dos recursos será elevado para manutenção do uso do automóvel particular. Esse modelo é típico de países em processo de desenvolvimento, contudo, aqui no Brasil, esse modelo é ampliado, pois temos uma grande disparidade de renda e uma profunda segregação socioespacial. O resultado disso é a população mais pobre cada vez mais longe do local de trabalho e de ensino, por conta da distância de sua residência e com uma redução significativa de acessibilidade e de meios transportes de qualidade. (VASCONCELLOS, 2016)

Retomando sobre a questão da Mobilidade Cotidiana. Como aponta Neto⁷, a mobilidade cotidiana é um tema que emerge cada vez mais corrente e recorrente quando falamos de problemas urbanos que afligem o deslocamento nas cidades brasileiras. Como já abordamos anteriormente, deslocar-se é fundamental para o pleno exercício da cidadania. É através do deslocamento que conseguimos exercer nossas atividades, tanto econômicas, de lazer, saúde, educação, dentre muitas outras. Ou seja, o deslocamento é uma ação extremamente fundamental para o funcionamento das cidades contemporâneas. Dada a sua significativa importância, é pertinente mencionar o recente desenvolvimento, representado pela aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Nº 12.587, de janeiro de 2012), que quebra a inércia que historicamente prevalecia na institucionalização das políticas urbanas, estabelecendo papéis, direitos e responsabilidades entre os diversos níveis de governo e os próprios usuários do sistema de mobilidade. Não obstante esse avanço, a velocidade da mudança permanece morosa, na maioria devido a décadas de negligência em relação à política de mobilidade urbana. (2013).

Outras percepções sobre os impactos na mobilidade urbana cotidiana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro são evidenciadas por PERO e MIHESSEN (2013), onde apontam que a partir de comparações de dados, os indicadores (Percentual de renda gasto

⁷ Vicente Correia Neto, em seu trabalho: A mobilidade na Região Metropolitana do Rio de Janeiro – diagnóstico, impacto econômico e política pública. A ordem dos fatores altera o produto? aborda questões de tempo médio e gastos em transporte pela população da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e seus reflexos nos cidadãos.

com transporte público e Tempo de Deslocamento de casa ao trabalho) é um dos piores do Brasil. Os dois indicadores se validam mutuamente, gerando resultados em que famílias residentes na metrópole do Rio, tendem a gastar o percentual mais alto da renda com transporte urbano, em comparação com outras regiões do país. Além disso, o tempo médio gasto pelos moradores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) no deslocamento de casa para o trabalho é substancialmente maior, representando um desperdício de tempo e dinheiro que poderia ser direcionado para outras finalidades, gerando impactos positivos na produtividade e no bem-estar da população. Um agravante é a tendência temporal de aumento do peso dos gastos com transporte público no orçamento das famílias na RMRJ, ao contrário do que ocorre no Paraná. Esse cenário se agrava ainda mais para os residentes das áreas periféricas e, ao analisar por estrato de renda, observa-se que o peso dos gastos com transporte público entre os 20% mais vulneráveis é excepcionalmente elevado e continua crescendo ao longo do tempo. Essa disparidade não é observada em outras regiões de comparação, o que intensifica a distância entre o Rio de Janeiro e o padrão paranaense. (2013).

O próximo capítulo terá como preocupação pontuar as diversas circunstâncias e desdobramentos da evolução dos transportes na cidade do Rio de Janeiro. Abordando de um viés mais histórico do cenário dos transportes.

Figura 6: A influência das tarifas na composição de renda dos indivíduos



Fonte: MOISÉS BRUNO, 2019.

3. Rumor à Modernidade: A Evolução dos Deslocamentos no Rio de Janeiro

Embora não seja o escopo deste trabalho propriamente abordar questões históricas, faz-se necessária uma breve contextualização do processo de urbanização e desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro, sobretudo, quando tratamos de eventos do passado que impactam até hoje na dinâmica social e organizacional da cidade.

O Rio de Janeiro no período colonial era uma cidade portuária, às margens da baía de Guanabara, tinha em seus cenários deslumbrantes vistas e morros ao redor, espaço conquistado a partir do dessecamento dos brejos e dos manguezais. Ao longo do século XIX, diversas mudanças a nível político e econômico ocorreram e deram espaço a uma reestruturação social e uma reconfiguração do espaço urbano. Dentre elas, podemos mencionar a vinda da família real portuguesa no ano de 1808, trazendo assim para colônia uma classe que até o momento era inexistente na composição social daquele espaço, promovendo novas necessidades materiais (WEID,1997).

Em 1822, após a independência, a capital virou um espaço concentrador de trabalhadores, tanto nacionais como estrangeiros, produzindo uma reformulação social e emergindo problemas na organização da cidade e da vida urbana. Se avaliarmos do ponto de vista da composição do espaço, o Rio contava com características coloniais ainda muito presentes (WEID,1997). A cidade do Rio de Janeiro, no século XIX, era um mosaico de contrastes. O centro urbano, ainda com características coloniais, dividia-se em cinco freguesias, abrigando tanto as habitações populares quanto as moradias das classes dirigentes. O centro fervilhava com uma multidão heterogênea de trabalhadores, escravos de ganho e vendedores ambulantes.

Na zona norte, o antigo arraial de São Cristóvão se transformou em um elegante bairro após a chegada da família real. A aristocracia se instalou ao redor do palácio de São Cristóvão, impulsionando a criação de novas moradias luxuosas e melhorando a infraestrutura da região, percebe-se também os primeiros ônibus de tração animal no local, as chamadas “gôndolas” . As contradições da cidade eram evidentes. A sociedade tradicional, baseada na escravidão, convivia com o crescimento do capitalismo, impulsionado pelo café. Essa dualidade se manifestava no centro urbano, onde se misturavam os trabalhadores livres e os escravos, as atividades tradicionais e as novas necessidades (WEID,1997).

É então no último quartel do século XIX, que a cidade do Rio de Janeiro passa a ocupar o papel de centro comercial e financeiro do país. No decorrer da década de 1880,

indústrias, principalmente as têxteis, começaram a se intensificar e se estabelecer a cercania do centro, em locais como: Laranjeiras, Botafogo, Gávea, Tijuca e Andaraí. Após a Proclamação da República, o Rio de Janeiro viveu um período de intensa industrialização. O centro antigo e a Cidade Nova, em expansão no caminho de São Cristóvão, viram o surgimento de diversas pequenas oficinas de artesanato e manufaturas. Na década de 1890, a zona sul da cidade se tornou o novo endereço das famílias abastadas, levando ao declínio de São Cristóvão. Os antigos solares da aristocracia foram adaptados para abrigar fábricas ou se tornaram casas de moradia coletiva. Essa mudança consolidou a transformação de São Cristóvão em uma densa zona industrial (WEID, 1997).

Ademais, o Rio de Janeiro passava por um processo de expansão populacional em ritmo vertiginoso, muito em resultado do êxodo rural e da abolição da escravatura no ano de 1888. Em resumo, vemos no período entre 1872 e 1890 que a população praticamente dobrou, saindo de um total de 274.972 para 522.651 habitantes, correspondendo assim um aumento de 90% em dezoito anos. Após 10 anos, a cidade já possuía 691.565, no ano de 1906 já atingia o total de 811.444. Era considerada assim a única cidade do país com mais de 500 mil habitantes, se compararmos as outras duas maiores cidades, sendo Salvador e São Paulo, que possuíam na época um pouco mais de 200 mil habitantes, como aponta BENCHIMOL (1985).

O crescimento populacional a partir de 1880 foi resultado de vários fatores, um deles que podemos apontar é a entrada da população rural, vinda exatamente dessas fazendas de café da província do Rio de Janeiro, que por conta da perda de produtividade, promoveram esse êxodo rural em massa, após o fim da escravidão. Nesse ponto, contávamos com um velho centro da cidade como um local com grande mercado de trabalho informal, em que cada um vendia sua força de trabalho para sobrevivência.

Na segunda metade do século XIX, o Rio de Janeiro, ostentando o título de maior cidade brasileira, ainda era marcado por um contraste gritante entre o progresso e a precariedade. Ruas estreitas, sinuosas e esburacadas, a maioria sem pavimentação, serviam de palco para um emaranhado de homens, animais e mercadorias em constante movimento. As casas, pequenas e simples, com fachadas desbotadas, revelavam a simplicidade da vida cotidiana para grande parte da população. Lama e poeira se alternavam dependendo das chuvas ou do calor, compondo um cenário insalubre.

A população, em sua maioria mal vestida e descalça, circulava pelas ruas ao lado de escravos que transportavam cadeirinhas ou carregamentos de mercadorias, vendedores ambulantes com seus cestos e burricos carregados de hortaliças, frutas e outras cargas.

(SANTOS, 1934). Animais como cães, gatos, cabritos e até perus circulavam livremente, completando o quadro.

O crescimento espacial e demográfico da cidade intensificou ainda mais esse cenário. Nos bairros insalubres do centro e da zona portuária, proliferavam epidemias de varíola, tifo, febre amarela e peste bubônica, que se espalhavam por toda a cidade, com alta mortalidade e tornando o Rio de Janeiro uma região de risco.

Os meios de transporte da época eram rudimentares, puxados por cavalos ou burros. Tílburi, calèches, carroças e diligências compunham os meios de transporte individual e coletivo, com capacidade limitada e frequentes problemas de lotação. As diligências, grandes carruagens puxadas por quatro cavalos, eram usadas para viagens mais longas, enquanto os ônibus, inicialmente apenas quatro carros fechados de dois andares, acomodavam mais passageiros, mas ainda eram insuficientes para a demanda. As gôndolas, pequenos barcos a remo, serviam para travessias curtas na Baía de Guanabara. (SANTOS, 1934).

Figura 07: Os tílburi eram muito populares no século XIX e início do XX



Fonte: GUSTAVO DALL'ARA, MUSEU DA REPÚBLICA, 1918.

Tendo assim a importância da cidade do Rio de Janeiro como a primeira da América do Sul a promover um serviço de transportes coletivos sobre trilhos de ferro, percebe-se como tal evento transformou sobremaneira a vida e a estruturação urbana. Sendo apontados por vezes, para alguns autores, a história da cidade entre antes e depois da “revolução” dos transportes coletivos (WEID, 1997).

De acordo com Maurício de Abreu, temos como marco temporal o ano de 1870, quando houve um aumento do número de trens suburbanos proveniente da Estrada de Ferro

D. Pedro II. Além disso, a inauguração em 1868 dos serviços de bondes, que são implantados e tem como resultado inúmeras companhias que concorriam sobre o direito do uso do espaço urbano (1988).

Torna-se relevante equacionar as questões históricas que foram em parte atreladas ao desenvolvimento da cidade, e suas implicações cotidianas. Como aponta (SILVA, 1992), pôde-se perceber uma mudança em nível considerável do final do século XIX até o começo dos primeiros anos do século XX, marcando a história do Rio de Janeiro e os meios de transporte. Mudanças essas de cunho político, resultando na Proclamação da República, promovendo uma fase de uma nova construção econômica a partir da abolição da escravidão, além da própria transição de uma base agrária para industrial, considerando toda demanda interna afoita por bens de consumo.

Os sistemas de transporte em massa estão ativamente envolvidos nesse processo, desempenhando um papel fundamental na dinâmica dos deslocamentos. É notável que, nos anos finais do Império até o início da República, foi um período amplamente reconhecido como a "revolução dos transportes", que ilustra precisamente essa mudança impulsionada pela construção e operação das primeiras ferrovias na cidade. Isso marcou o início de um sistema voltado para os subúrbios, com a inauguração de trechos ferroviários. Além disso, as linhas de bonde foram estabelecidas para conectar diversos espaços urbanos, ligando a Zona Norte e Sul da cidade. Inicialmente, os bondes eram tracionados por animais, mas posteriormente foram adaptados para operar com energia elétrica (SILVA, 1992).

Vale pontuar a importância da cidade do Rio de Janeiro como pioneira na América do Sul na implementação de um serviço de transporte coletivo sobre trilhos de ferro, e percebe-se como esse acontecimento transformou significativamente a vida e a estrutura urbana. Alguns autores chegam a apontar a história da cidade dividida entre antes e depois da "revolução" dos transportes coletivos (WEID, 1997).

No Rio de Janeiro antigo, os bondes eram muito mais do que simples veículos de transporte; eles representavam a espinha dorsal da mobilidade urbana que é um símbolo do progresso tecnológico e social da época. Inaugurados no século XIX, facilitaram grandemente o deslocamento entre os diversos bairros e regiões, incluindo áreas de difícil acesso, promovendo assim a expansão urbana e a integração da cidade. Permitiram o florescimento de novos bairros residenciais e comerciais, pois as pessoas podiam morar mais longe de seus locais de trabalho, contribuindo para o desenho da cidade moderna. Além de seu papel crucial no desenvolvimento econômico, os bondes também eram cenários de interações sociais, onde diferentes classes se encontravam, compartilhando vivências e

histórias. No próximo capítulo, abordaremos de forma mais profunda o papel dos bondes e sua importância no cenário de mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro.

3.1 - Trilhos Urbanos: Os Bondes e a Transformação do Rio de Janeiro

É importante destacar o papel dos bondes na cidade do Rio de Janeiro, conforme observado por Orrico. Desde sua introdução em 1838, inicialmente puxados por cavalos ou burros, esses veículos desempenharam um papel significativo na facilitação da mobilidade urbana, uma necessidade crucial para o desenvolvimento capitalista da cidade. No entanto, apesar de seu potencial, sua influência na expansão da área urbanizada foi limitada. Isso se deve, em parte, à tarifa, que representava um obstáculo para grande parte da população. Embora tenham contribuído para o desenvolvimento de bairros como São Cristóvão e Botafogo, as linhas estabelecidas mostraram-se pouco conectadas às regiões mais distantes do centro. Em outras palavras, a integração entre o centro do Rio e outras partes da cidade ainda era limitada. Os bondes de tração animal, introduzidos pelo Barão de Mauá em 1856, marcaram um avanço nessa trajetória. Apesar dos desafios iniciais, as tentativas pioneiras não desanimaram os idealizadores. Em 1867, uma linha começou a operar ligando o centro da cidade ao alto da Gávea, passando por Botafogo. Em seguida, em 1871, o Barão de Drummond conectou o emergente bairro de Vila Isabel à linha que se estendia até o centro, incluindo também o Maracanã.

A era dos bondes teve início com a primeira iniciativa de estruturar um meio de transporte coletivo mais eficaz, apresentando elementos de transporte de massa. Essa iniciativa partiu de um médico inglês que havia se estabelecido na cidade, Dr. Thomas Cochrane. Em 1856, ele obteve uma concessão do governo imperial para criar linhas de veículos que operassem sobre trilhos de ferro. O projeto de Cochrane tinha como objetivo desenvolver um sistema que conectasse o centro antigo ao bairro da Tijuca, para o qual ele fundou a Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boavista na Tijuca. Em 1859, a linha foi oficialmente inaugurada pelo Imperador, e as viagens começaram a ser realizadas pela manhã e pela tarde, ainda de maneira rudimentar, atendendo principalmente a região da Cidade Nova. Inicialmente, havia apenas dois veículos em operação, que tinham sido importados da Inglaterra. Estes primeiros veículos ferroviários, puxados por burros, foram rapidamente

apelidados de “maxambombas” pelos moradores do Rio, possivelmente fazendo uma comparação com os trens da Estrada de Ferro D. Pedro II, que se dirigiam a um engenho de mesmo nome na área rural. (WEID, 1997).

Figura 08: Transporte de Bondes por Tração Animal.



Fonte: ACERVO FOTOGRÁFICO DA LIGHT.
BONDE A TRAÇÃO ANIMAL: MADUREIRA – IRAJÁ.

Em 1861, o comando da Companhia de Carris de Ferro foi assumido pelo Barão de Mauá, um empresário pioneiro no desenvolvimento das estradas de ferro no país. As "maxambombas" operaram de maneira instável, alternando entre sistemas, por apenas alguns anos, pois a Companhia Ferro-Carril da Tijuca, como ficou mais conhecida, teve uma existência efêmera. Desde o início, sua atuação foi obstaculizada, principalmente pelas gôndolas, que tentavam limitar a mobilidade do concorrente, obstruindo a passagem dos carros e causando acidentes. Isso não era incomum, já que as pessoas não estavam familiarizadas com os veículos sobre trilhos nem com a velocidade que esse sistema permitia dentro da área urbana. O aumento nos incidentes alarmou os potenciais passageiros, e a introdução do novo meio de transporte coletivo foi recebida com algum receio pela população. Na verdade, o empresário inglês por trás do empreendimento era mais um idealista visionário do que um homem de negócios pragmático. O projeto exigia investimentos para se expandir e ganhar aceitação da população. No entanto, apesar da associação com Mauá, não foi possível angariar os recursos necessários. Em novembro de 1866, diante de dificuldades financeiras, a empresa de carris da Tijuca suspendeu suas

operações, e em seguida a concessão foi revogada devido à interrupção do serviço (WEID, 1997).

Do ano de 1868 até 1905 foram concedidas pelo governo mais de quarenta autorizações para a formação de companhias de exploração das linhas, porém, cerca de vinte caducaram. Sendo assim, as empresas ou indivíduos que controlavam essas empresas, não realizaram as obras previstas no tempo do privilégio (temos como privilégio a autorização por parte do governo para que as companhias atuassem no setor). Em certo ponto, grande parte do restante dos privilégios que foram concedidos vão ter dois destinos basicamente: ou serão utilizados para negociações e vendidos aos empresários como forma de especulação, ou serão utilizados para a formação de novas companhias que serão incorporadas a outras, fazendo com que seja constante os processos de fusão. (SILVA, 1992)

Durante muitas décadas, o bonde foi o principal meio de transporte público na cidade. Os carros abertos acabaram se tornando uma marca registrada, principalmente em relação às altas temperaturas da cidade, e apoiavam quem tinha o hábito de fumar, hábito esse que era bem comum à época.

A ampliação do serviço de bondes pela cidade garante de certa forma além da mobilidade urbana, através da circulação dos moradores, mas também os negócios e as relações comerciais. A possibilidade de se deslocar para locais mais distantes do raio do centro da cidade começa a trazer perspectivas de ampliação econômica e social e até mesmo de moradia. O Rio de Janeiro chegou a possuir 400 km de trilhos de bondes que ligavam o Centro até regiões da Zona Sul e Zona Norte da cidade. (RIO DE MEMÓRIAS, ACERVO)

No final do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro contava com uma rede de bondes elétricos que se estendiam por várias regiões da cidade. Em 1905, foi inaugurado o sistema de bondes de Santa Teresa, que ficou conhecido por suas ladeiras íngremes e curvas sinuosas, tornando-se um dos ícones da cidade. (RIO DE MEMÓRIAS, ACERVO).

Durante os anos de 1950 e 1960, a frota de bondes do Rio de Janeiro foi modernizada, recebendo novos veículos mais confortáveis e tecnologicamente avançados. Entretanto, a partir dos anos de 1970, o número de passageiros começou a diminuir, em parte devido à popularização do automóvel, o que acabou levando ao fechamento gradual das linhas de bondes na cidade. (RIO DE MEMÓRIAS, ACERVO)

Figura 09: Bonde Elétrico na Cidade do Rio de Janeiro.



Fonte: ACERVO FOTOGRÁFICO DA LIGHT. BONDE 76
ENGENHO DE DENTRO (BONDE ELÉTRICO)

Vale ressaltar ainda sobre os bondes, de acordo com Orrico, foram introduzidos na cidade no ano de 1838, puxados por cavalos ou burros atuavam de forma promissora no auxílio da mobilidade urbana, necessária para o desenvolvimento capitalista da cidade, porém, teriam pouca expressão na expansão da área urbanizada. Isso se dava por conta da tarifa ter sido um empecilho para grande parte da população, e embora os bondes tenham ajudado muito no desenvolvimento dos bairros de São Cristóvão e Botafogo, as linhas que haviam se consolidado, pouco dialogavam com as partes mais afastadas do centro. Ou seja, havia ainda pouca integração para outras partes da cidade em relação ao centro do Rio. Os bondes por tração animal introduzidos pelo Barão de Mauá, em 1856, foram um pouco mais longe nessa trajetória. (1999)

Essas primeiras tentativas de bondes à tração animal não desanimaram os precursores e em 1867 começa a operar uma linha ligando o centro da cidade até o alto da Gávea, passando pelo bairro de Botafogo. Já em 1871, o então Barão de Drummond conectou o novo bairro de Vila Isabel à linha que chegava até o centro, passando também pelo Maracanã.

Embora tenha vivido seus anos de glória, o processo do campo de transporte público urbano, entre 1930 e 1940, viu a tecnologia dos bondes ser substituída pela dos veículos sobre rodas, muito vinculado ao processo de fortalecimento do setor rodoviário. Em 1955, após eleições municipais, o tema do transporte coletivo foi importantíssimo para plataforma dos candidatos, pactuando a saída do governo federal nessa agenda. Ainda nessa época, tivemos a transição do sistema de bondes para o de ônibus, sendo feita nas grandes cidades com auxílio da criação de empresas públicas de ônibus, como exemplo temos: na cidade de

São Paulo (1947), em Belo Horizonte (1949), em Porto Alegre (1952), em Salvador (1955), em Recife (1957), por fim no Rio de Janeiro (1963). Boa parte dessas empresas teve pouco tempo de atuação, com exceção de São Paulo (CMTC), e de Porto Alegre. (BRASILEIRO,1999).

Contávamos com muitos sistemas operados por bondes nas grandes cidades brasileiras. Tanto suas condições operacionais quanto tarifas eram controladas pelo governo, sendo criadas diversas barreiras para manipulação dos preços tarifários cobrados dos passageiros.

Foi possível perceber que devido à expansão urbana acelerada e a incapacidade de o sistema de bondes acompanhar essas mudanças, foram assim aumentando o protagonismo do uso de veículos para transporte de pessoas, com um crescimento exponencial e com ofertas significantes com uso de veículos de pequeno e médio porte.

Por fim, já na década de 1950, a demanda pelos bondes já vinha representando uma queda importante, tendo seu declínio final na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, em 1960, a demanda pelos bondes já era equivalente à metade do que havia sido em 1950, e já sendo superada pela demanda dos ônibus, como aponta Barat (1986).

Hoje, na cidade do Rio de Janeiro, ainda existe o papel dos bondes, principalmente na Estação Carioca, sentido Santa Teresa. Porém, representam mais um transporte turístico e para moradores do bairro, do que propriamente um exemplo de transporte público. Após a crise dos bondes, o bonde restante de Santa Teresa passou por diversas questões, desde acidentes graves até a interrupção da operação. Um dos símbolos da cidade do Rio se estruturou para fornecer um serviço mais seguro e de qualidade para aqueles que o usam, embora a questão tarifária ainda seja uma questão. Por ter se tornado um marco para o cenário turístico, hoje encontramos uma tarifa de R\$20,00 para o circuito do bonde não para moradores. Em relação ao transporte municipal via ônibus, cuja tarifa é de R\$4,30 (isso em Agosto de 2024), existe uma grande diferença. Abaixo temos o modelo de bonde restante em operação atualmente.

Figura 10 - Bonde em atuação após 4 anos parados.⁸



Fonte: AGÊNCIA BRASIL, 2017.

Em contexto nacional, já no final da década de 1960, todos os sistemas de bonde já haviam sido desativados, migrando essa demanda de passageiros para o transporte via ônibus, além de trens e metrô — para cidades que contavam com esses modais. Pela falta de investimento nos sistemas ferroviários, parte dos usuários migraram para o transporte via ônibus, isso gerou uma grande revolta nos usuários dos trens, gerando graves consequências na segurança pública.

Sem sombra de dúvidas, tais ações foram responsáveis por uma nova reorganização da forma de se locomover, os investimentos nos setores rodoviários foram muito maiores do que nos demais setores, promovendo uma preferência e clamor por este setor.

⁸ Ver publicação completa em
<<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-07/apos-quatro-anos-bondes-de-santa-teresa-voltam-funcionar>>

3.2 - Entre a linha e o Vagão - O Papel dos Trens Urbanos na Mobilidade na cidade do Rio de Janeiro.

Os trens urbanos desempenham um papel vital na estrutura de mobilidade da cidade do Rio de Janeiro, sendo um elemento fundamental para a vida diária de milhões de seus habitantes. Desde sua introdução, esses sistemas ferroviários têm sido uma espinha dorsal essencial do transporte público, conectando bairros distantes, subúrbios e áreas periféricas ao coração pulsante da metrópole. Eles são mais do que simples meios de transporte; são catalisadores de integração social e econômica, facilitando o acesso a empregos, serviços, educação e lazer para uma ampla parcela da população carioca. No contexto de uma cidade marcada por desafios de congestionamento, desigualdade e acesso limitado, os trens urbanos emergem como uma peça-chave na busca por soluções sustentáveis e inclusivas para a mobilidade urbana no Rio de Janeiro.

Ressaltamos que se consideramos as estradas de ferro, desde seu início, enquanto transporte suburbano, não víamos influência tão similar quanto aos bondes no espaço do Rio de Janeiro. Contudo, algo relevante se dá quando avaliamos que do período de 1870 a cerca de 1910, foram fornecidas algo em torno de 15 novas concessões, além de várias compras, transferências e incorporações de privilégios (algo semelhante ocorreu com os bondes). Isso tratando de somente da área do Distrito Federal (à época Distrito Neutro). Se incluísimos as novas concessões para as demais áreas do país, esse número cresce em torno de 60, entre os anos de 1850 e 1889. (SILVA, 1992)

Para se entender um pouco da dinâmica de implementação das ferrovias, vale resgatar como era feita propriamente. O processo de formação das companhias de estrada de ferro contava com uma obtenção direta de concessões por parte de empresas do capital estrangeiro, ou mesmo de forma indireta, através de seus representantes. Seguramente várias concessões caducaram, (muito em parte devido à falta de capital por parte daqueles que as obtiveram), além disso, um movimento de fusão de empresas e monopolização de algumas áreas eram percebidas. (SILVA, 1992)

Versando sobre o mecanismo de lucro, o mesmo não se limitava apenas ao caráter de empreendimentos (em parte vinculado ao transporte de mercadorias), como também ao próprio modelo e características que previam a desapropriação de terras e a garantia, concedido pelo poder público de juros sobre o capital empatado. Ao final do século XIX, a ferrovia era vista como um bom negócio garantido pelas próprias leis do Estado, embora tal cenário já se desenvolvia desde 1830. (SILVA, 1992)

Podemos esclarecer a pré-história das estradas de ferro através do projeto apresentado na Câmara dos Deputados em 1835. Esse projeto autorizava a concessão de um privilégio para a construção da Estrada de Ferro que ligaria a capital do Império às províncias de Minas, Rio Grande do Sul e Bahia. Assim, o Marquês de Barbacena viaja em missão de atrair investimentos na construção da ferrovia, entretanto, nada consegue neste sentido (SILVA, 1992).

O processo começa quando Thomas Cochrane, um médico inglês da época, recebe uma concessão em 1840 para construir uma estrada de ferro ligando a capital do Império à província de São Paulo. É importante destacar que a concessão dada a Cochrane cria o fundamento para diversas práticas e mecanismos fundamentais que, no futuro, iriam atrair significativamente investimentos, tanto de fontes nacionais quanto internacionais. De maneira detalhada, a concessão não apenas conferia o privilégio de exploração de uma determinada zona geográfica, mas também incluía o direito de desapropriação de terras necessárias para a construção e operação da ferrovia. Além disso, estipulava a condição de que, após um determinado período ou sob certas circunstâncias, os bens e infraestruturas da companhia ferroviária seriam revertidos para o Estado. Esse conjunto de medidas estabelecia um precedente importante para o desenvolvimento futuro do setor ferroviário no país, influenciando a maneira como os investimentos em grandes projetos de infraestrutura seriam realizados e gerenciados. (SILVA, 1992)

Embora não seja a preocupação e o escopo deste trabalho falar dos pormenores da história dos trens, o início e o desenvolvimento é importante para a compreensão do futuro. Iremos nos ater agora aos pontos principais desse desenvolvimento. Começamos este capítulo pontuando que a ferrovia não havia superado a princípio a relevância dos bondes na configuração espacial da cidade, cabe-nos agora complementar tal informação com a iminência de novos fatores. A partir do momento que se consolida o surto ferroviário e estabelece o sistema suburbano das estradas de ferro no Rio de Janeiro, a ferrovia ocupa o espaço de vetores poderosos de desenvolvimento da cidade, especialmente se analisarmos a conexão para freguesias mais distantes. (SILVA, 1992)

Na região do Rio de Janeiro, destaca-se não apenas a inauguração da Estrada de Ferro de Porto de Mauá até a Raiz da Serra de Petrópolis, mas também o início da construção do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, conhecida posteriormente como Central do Brasil. Esta ferrovia, em conjunto com a Leopoldina Railway e a Estrada de Ferro Rio do Ouro, forma o núcleo do sistema ferroviário da província do Rio de Janeiro e do Município Neutro, atuando, neste último caso, como a espinha dorsal de sua rede de trens suburbanos. É

importante mencionar que a Central do Brasil e a Leopoldina surgem através de processos de formação empresarial que apresentam nuances distintas. Diversos problemas de concessões, prestação de contas, infraestrutura permeiam essas relações em torno das estradas de ferro e operações.

Em suma, ao analisar a criação e a implementação das companhias ferroviárias, destaca-se a importância não só dos fatores econômicos e do desenvolvimento territorial, mas também do significativo papel do capital estrangeiro na expansão nacional dessas redes. A entrada desse capital no país foi facilitada por condições extremamente favoráveis criadas pelo próprio governo, apesar de terem sido objeto de disputa e definidas legalmente, enfrentando resistência de alguns setores, especialmente os técnicos e políticos. O incentivo estatal, materializado na Lei de Garantia de Juros, nos subsídios e na função do governo como avalista de empréstimos, tornou os investimentos em ferrovias altamente lucrativos e propícios a uma grande acumulação de capital. Adicionalmente, o setor ferroviário tornava-se ainda mais atraente quando, diante de obsolescência ou dificuldades financeiras, o governo intervinha, assumindo o controle das companhias em dificuldade, processo este que, mesmo podendo aumentar a dívida externa do país, criava um ciclo de retorno de capitais ao exterior com o apoio do Estado. (SILVA, 1992)

Além disso, é fundamental reconhecer outros benefícios concedidos às ferrovias, como a permissão para desapropriar terras ao longo das linhas férreas, facilitando assim a expansão da infraestrutura. As companhias ferroviárias, por sua vez, se engajavam em um processo contínuo de fusões, intensificando a concentração de mercado e, em certa medida, caminhando para uma monopolização dos transportes na região. No Rio de Janeiro, essa expansão tomou caminhos ligeiramente diferentes entre as duas principais empresas: uma viu o governo intensificar seu controle, enquanto a outra expandiu seu capital privado, absorvendo outras companhias em um movimento de crescimento contínuo. Este cenário evidencia uma dinâmica complexa de desenvolvimento do setor ferroviário, marcada tanto pela intervenção estatal quanto pela atuação do capital privado, nacional e internacional. (SILVA, 1992)

3.3 - O protagonismo dos ônibus urbanos

Uma breve contextualização se faz necessária quando falamos das questões dos ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Como já é bem conhecido dos moradores da cidade, enfrentamos graves questões de prestação dos serviços de transportes no município, mesmo assim, os ônibus se tornaram mais evidentes por conta da relevância que cobre seu entorno.

Anteriormente, sob o modelo de permissões, cada empresa delineava suas rotas conforme seus próprios interesses de mercado e então submetia a proposta à Secretaria de Transportes para autorização de operação.

Nos registros históricos, a primeira empresa de ônibus na cidade do Rio de Janeiro surgiu em 1911, dando continuidade a uma linha que foi estabelecida durante as comemorações do centenário da abertura dos portos em 1908. Essa linha conectava a Praça Mauá ao Passeio Público, percorrendo a extensão da Avenida Central (hoje conhecida como Avenida Rio Branco), com eventuais extensões até a Praia Vermelha, como aponta Barat (1975).

Nos anos que se seguiram à sua introdução, a presença de empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro permaneceu em estágio embrionário até que, em 1932, ocorreu a fundação da União das Empresas de Ônibus. Esta foi a primeira entidade a unir os empresários privados independentes do ramo, marcando um ponto de inflexão na organização do setor. Até então, o serviço de ônibus desempenhava um papel marginal no contexto dos transportes urbanos da cidade. Apesar do crescimento expressivo desse meio de transporte durante a década de 1930, ele não representava uma ameaça direta aos sistemas ferroviários existentes, como bondes e trens, atuando mais como um complemento a eles. (MATELA, 2015)

A Revolução de 1930 inaugurou uma era de maior intervenção estatal nas políticas públicas brasileiras, incluindo as políticas de transporte. Nesse período, que se estendeu até 1945, foram frequentes as discussões sobre a possibilidade de estatização dos transportes coletivos no Rio de Janeiro. Embora essas propostas não tenham se materializado, o Estado passou a exercer um controle mais rigoroso sobre o setor, limitando a proliferação de novas empresas. Esse movimento de maior regulação estatal beneficiou as empresas já estabelecidas, contribuindo para o primeiro grande movimento de concentração de capital no setor de transportes coletivos. Entre 1934 e 1939, o número de empresas de ônibus diminuiu de 24 para 16 (MATELA, 2014).

De acordo com Freire (2001), naquela época, o empresariado do setor de ônibus não possuía significativa influência política para moldar as diretrizes da política de transportes. Como resultado, a postura adotada por esses empresários era predominantemente defensiva, visando preservar as posições já alcançadas no mercado. Os operadores independentes de ônibus eram frequentemente percebidos pelas autoridades públicas como elementos desestabilizadores do sistema de transporte coletivo.

Durante a Segunda Guerra Mundial, o setor de transportes, incluindo as empresas de ônibus, foi profundamente afetado pelas dificuldades de importação de peças e pelo aumento dos custos dos combustíveis. Essas restrições resultaram em uma queda generalizada nos padrões de qualidade do serviço, com veículos superlotados e mal conservados se tornando uma realidade comum. No entanto, mesmo diante da crise, a participação dos ônibus no transporte urbano aumentou, e o período pós-guerra marcou uma fase de crescimento e consolidação desse modal na cidade. (MATELA, 2015)

Após o fim da guerra, com a recuperação econômica e a normalização do abastecimento de combustíveis, juntamente com o estreitamento das relações políticas e comerciais com os Estados Unidos, foram criadas condições para que o transporte rodoviário a diesel se apresentasse como uma solução para a crise nos transportes urbanos. Novos ônibus estadunidenses, mais espaçosos e rápidos, começaram a ser importados, beneficiados por financiamentos públicos e por políticas cambiais favoráveis.

Com o fim do Estado Novo e a adoção de uma perspectiva mais liberal pelo novo governo, as propostas de unificação e coordenação dos transportes coletivos foram descartadas. Em vez disso, houve incentivo à criação de novas empresas rodoviárias para expandir rapidamente a oferta de transporte. Isso resultou na criação de novas linhas e no crescimento exponencial do serviço, principalmente por meio dos lotações, que competiam tanto com os ônibus quanto com os bondes. Os lotações, veículos menores com capacidade para 10 a 21 passageiros, surgiram durante a guerra e foram tolerados pelo Estado devido à crise nos transportes públicos. Eles se tornaram populares devido à sua flexibilidade e rapidez, operados por motoristas autônomos e sem itinerário fixo até o início dos anos 50. Os lotações concorriam diretamente com os bondes, percorrendo rotas semelhantes, além de competir com os ônibus, que tinham itinerários e frequências mais regulados pelo poder público. Tanto os ônibus quanto os lotações atendiam às crescentes periferias urbanas, viabilizando a expansão da cidade para áreas não servidas por outros meios de transporte. Esse modelo rodoviário contribuiu para uma rápida dinâmica de especulação imobiliária e

periferização da metrópole do Rio de Janeiro, enfraquecendo o poder da Light na política de transportes municipais. (MATELA, 2014)

Figura 11 - Linha de lotação Vaz Lobo -
Candelária, via Avenida Brasil, na década de 1950



Fonte: CORREIO DA MANHÃ. RIO DE JANEIRO.
13 JUNHO, 1967.

Assim, a partir de 1945, observa-se uma reconfiguração das dinâmicas políticas no setor de transportes: a posição da Light enfraquece, as empresas de ônibus ganham maior legitimidade perante o poder público e os lotações emergem como concorrentes diretos das empresas estabelecidas. Nesse contexto, o sindicato das empresas de ônibus passa a se posicionar como interlocutor do estado na formulação das políticas de transporte, propondo medidas e diretrizes. A influência da Light como principal agente do transporte na cidade diminui, afastando-se gradualmente do setor e abandonando sua aspiração de monopolizar os serviços (FREIRE, 2001).

O final da década de 1940 marca o início de uma transição que se consolidará nos anos 1960. O padrão predominante de transporte urbano no Rio de Janeiro deixa de ser ferroviário, baseado em bondes e trens, e passa a depender principalmente do modelo rodoviário, composto por ônibus, lotações e automóveis particulares. Este período é caracterizado por várias intervenções direcionadas ao tráfego rodoviário na cidade, incluindo a construção de túneis, viadutos e vias expressas. Ao final desse período, os ônibus assumem o papel principal na organização dos transportes, não mais como um serviço complementar, enquanto os bondes e trens gradualmente entram em declínio, perdendo sua relevância.

A transição para o modelo rodoviário, até o início dos anos 1960, foi marcada pelo surgimento de um sistema altamente fragmentado, impulsionado pela proliferação dos lotações. A ampla presença desses veículos no transporte urbano criou um ambiente altamente competitivo, com um excesso de veículos disputando passageiros nas ruas. Uma mesma rota era disputada por vários motoristas autônomos, resultando em uma saturação do mercado. Estima-se que, no final dos anos 1950, mais de 5.000 lotações circulavam pelas ruas da cidade, especialmente entre o centro e a Zona Sul. A fiscalização era escassa, e havia poucas obrigações impostas aos operadores desse tipo de transporte. Devido a essa falta de regulamentação, Pereira (1987) argumenta que os lotações desestabilizaram o antigo modelo de transporte. Eles foram responsáveis pelo declínio das antigas empresas de ônibus e dos bondes em áreas-chave da cidade, e contribuíram para o surgimento de uma nova ordem nos transportes urbanos na década de 1960. A competição desencadeada por esses veículos, que operavam à margem das regulamentações, levou várias das antigas empresas formais de ônibus à falência.

Os lotações não apenas moldaram o cenário para a emergência, mas também atuaram como precursores da segunda geração de empresas de ônibus que passaram a dominar o transporte público na cidade, conforme aponta Pereira (1987). Entre 1958 e 1967, a intervenção governamental se intensificou, levando a uma série de regulamentações no transporte coletivo pela prefeitura, que estabeleceram as bases para uma nova estruturação do setor e para a consolidação do domínio das empresas de ônibus no Rio de Janeiro. A regulação governamental visou estimular e, em muitos casos, forçar a concentração de capital no setor, definindo requisitos como um número mínimo de veículos para as frotas das empresas. Em 1958, foi introduzido o sistema de permissões para operar serviços de transporte coletivo, sem prazos de validade ou critérios claros de avaliação, favorecendo as decisões empresariais no transporte. Nesse mesmo ano, foram eliminadas novas licenças para lotações. Em 1963, os lotações foram completamente proibidos, deixando o ônibus como o único meio de transporte coletivo rodoviário. Em 1964, houve a extinção dos bondes elétricos, e em 1967 foi estabelecido que as empresas de ônibus precisavam ter uma frota mínima de 60 veículos para operar, o que reduziu o número de empresas de 121 para 54. Esse cenário desencadeou uma onda de fusões e aquisições, especialmente entre os proprietários de pequenas frotas de lotações, que se uniram para formar novas empresas de ônibus em conformidade com a legislação. Assim, muitas das novas empresas surgiram a partir dos antigos donos de lotações ou de cooperativas de motoristas. Além dos empresários já estabelecidos no setor, as novas empresas de ônibus também surgiram com investimentos de

capital oriundos do comércio, influenciando tanto a gestão interna quanto às estratégias de expansão do negócio.

A partir desse cenário, surge a nova lógica dos transportes na cidade como foco na prioridade dos ônibus; da regulação estatal no sentido de poder limitar o número de empresas atuantes no setor e restringindo a concorrência entre elas; a delimitação de áreas para cada empresa, criando os monopólios para cada área; e o sistema de permissões, como aponta Pereira (1987).

Orrico Filho e Santos (1999) e Pereira (1987) destacam como os interesses da indústria rodoviária moldaram a política de transportes, com fabricantes de carrocerias, distribuidores de chassis e companhias petrolíferas impulsionando o crescimento do setor. A indústria automobilística emergente, beneficiada por regulamentos que exigiam a renovação frequente das frotas de ônibus, viu uma demanda significativa das empresas de transporte formal. Assim, a década de 60 marcou um ponto crucial na história do transporte público no Rio de Janeiro, encerrando a transição para a rodoviarização pós-guerra e estabelecendo as fundações para a predominância e consolidação do sistema de ônibus nas décadas seguintes.

Vemos então um movimento crescente através da regulação pública da concentração de empresas de ônibus, incentivando fusões, aquisições e incorporações. Delimitando a atuação com exigências de frota mínima e critérios bem restritivos para a permissão das linhas. Essas políticas atuaram como barreiras à entrada de novas empresas no sistema. Em 1994, a obrigatoriedade de manter frotas mínimas foi eliminada. No entanto, o controle exercido pelo sindicato patronal do setor dificultou quase completamente a entrada de novos concorrentes sem sua aprovação, principalmente através da criação de uma câmara de compensação tarifária.

A concentração no setor não se mede apenas pelo número de empresas presentes, mas também pela acumulação de capital por meio de grupos empresariais que controlam múltiplas entidades. Segundo Caiafa (2002), a divisão de empresas constitui um método de expansão de capital e de integração de novos sócios. Grandes empresas se dividem em menores, formando novas diretorias e estruturas societárias distintas, incorporando novos sócios enquanto preservam os acionistas principais da empresa original. Essas novas empresas começam a operar sem passar por licitações, continuando a gestão das linhas anteriormente administradas pela empresa matriz, sem intervenção estatal. Essa dinâmica sugere que as cisões empresariais revitalizam o modelo vigente e asseguram a perpetuação do sistema, ao dividir patrimônio e linhas, frequentemente para harmonizar interesses familiares internos.

Segundo Orrico e Santos (1999), em 1995, vinte grupos controlavam as 34 empresas de transporte na cidade, com dois desses grupos gerenciando 31,1% da frota e outro sozinho, 24%. Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), apenas 4,1% dos grupos detinham 25% da frota, evidenciando uma tendência ao monopólio em certas áreas e rotas. Esse cenário surgiu após políticas estatais que favoreceram a concentração empresarial, impulsionada, em seguida, pelos principais grupos privados. Argumentava-se que a ampla concorrência entre empresas prejudicava o planejamento e a organização dos transportes. Contudo, a concentração beneficiou poucos grupos econômicos poderosos no setor de ônibus privados, fortalecendo-os política e economicamente. Esses grupos ganharam influência significativa, moldando a organização e os investimentos públicos em transportes, consolidando um modelo de mercado quase fechado, com garantias de lucratividade e obstáculos à entrada de novos concorrentes, além de monopólios em certas áreas.

De 1970 a 2010, as empresas de ônibus, agora como permissionárias legais, monopolizaram a oferta de serviços sem necessidade de licitações, aumentando seus rendimentos e repassando custos para as tarifas. A gestão fragmentada do sistema de transportes era, na prática, realizada pelas próprias empresas, com o poder público limitando-se a aprovar decisões privadas. Esse período também se caracterizou pela resistência a mudanças externas, com o setor se organizando politicamente através de sindicatos patronais, especialmente a Fetranspor e o Rio Ônibus, ambos liderados por Lélis Teixeira.

Pereira (1987) destaca dois momentos chave na relação entre o poder público e as empresas de ônibus no Rio de Janeiro, começando com a substituição dos bondes e lotações por ônibus nas décadas de 60, através de políticas de incentivo estatal, até a consolidação de um sistema dominado por poucos grupos concentrados, com influência crescente na formulação de políticas públicas. Essa trajetória reflete uma expansão de influência e eficiência operacional dos grupos dominantes, preservando seu status estratégico no sistema de transportes urbanos.

Mediante a situação crítica dos transportes na cidade, em 2010, a prefeitura do Rio de Janeiro através do Diário Oficial publicou um edital de licitação das linhas de ônibus da cidade. De acordo com o informe, no Rio de Janeiro, o modelo vigente e que imperava há décadas de permissões para as empresas operarem as linhas de ônibus, prejudicava de forma significativa a organização e racionalização do sistema, promovendo uma concorrência predatória entre os diversos modais em detrimento da integração. (MATELA, 2015)

Em junho do mesmo ano, a Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) lançou um edital para reorganizar o transporte por ônibus na cidade, na tentativa de normatização e racionalização das linhas de ônibus. Junto com esse processo, seria implantado o chamado então Bilhete Único nos ônibus municipais, que autorizou até uma baldeação de ônibus no valor de apenas uma tarifa. Pela primeira vez, a Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro lançou uma licitação pública para a concessão integral do sistema de transporte por ônibus. Uma das principais mudanças trazidas por essa licitação foi na relação entre o poder concedente (a prefeitura municipal) e as empresas de ônibus, que deixariam de operar como permissionárias para se tornarem concessionárias.

Com a adoção do modelo de concessão, o poder público passaria a ter mais ferramentas de regulação, por meio de contratos formais e um planejamento abrangente do sistema de transporte. Neste novo arranjo, a cidade foi dividida em cinco regiões, denominadas Redes de Transportes Regionais (RTRs), cada uma concedida a um consórcio distinto. A delimitação de áreas exclusivas para cada consórcio vencedor da licitação visava encerrar a competição territorial entre as empresas de ônibus. A racionalização das rotas, entendida como a adaptação da oferta de ônibus à demanda de passageiros, seria uma contribuição para reduzir os custos operacionais das empresas e, consequentemente, o valor da tarifa. (MATELA, 2014)

Os consórcios vencedores da licitação também seriam responsáveis pela operação dos futuros corredores expressos de ônibus (Bus Rapid Transit - BRT) entre Barra da Tijuca e o Aeroporto Internacional do Galeão (TransCarioca); entre Barra da Tijuca e Santa Cruz (TransOeste); entre Recreio dos Bandeirantes e Deodoro (TransOlímpica) e entre Deodoro e o Aeroporto Santos Dumont (TransBrasil).

A concessão abrangente do sistema de transporte por ônibus, com a relação entre a Prefeitura e as empresas de ônibus regida por um contrato público e com prazo determinado, indicaria uma mudança significativa na política de transportes do Rio de Janeiro. Essa importância está diretamente relacionada à relevância desse modal no contexto geral do transporte coletivo na metrópole fluminense.

Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o transporte público de passageiros é essencialmente composto por cinco modais: ônibus, metrô, trens, barcas e vans (sejam legalizadas ou clandestinas). Apesar da aparente diversidade de modos e opções de deslocamento, destaca-se a predominância do transporte rodoviário por ônibus, responsável por aproximadamente 77% do total dos deslocamentos realizados por transportes coletivos na metrópole. Enquanto o governo estadual tem a incumbência de regular os transportes

intermunicipais (inclusive dentro da Região Metropolitana do Rio de Janeiro), as municipalidades são responsáveis pela regulação do transporte público dentro de seus limites territoriais. Dessa forma, o governo estadual regula os trens, metrô, barcas, vans e ônibus intermunicipais, enquanto cada prefeitura regula as vans e ônibus no território municipal.

É importante ressaltar que, enquanto os ônibus têm sua origem e desenvolvimento essencialmente por meio de investimentos privados, o metrô, trens e barcas eram operados por empresas estatais até passarem por processos de privatização durante os anos 1990. (MATELA, 2015)

Atualmente, as empresas de ônibus exercem um domínio significativo no setor de transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro. Sua posição hegemônica e sua relevância política na coalizão urbana são resultados de uma trajetória que se estende ao longo do século XX. As contendas em torno desse serviço são cruciais para compreender sua ascensão e o controle dos transportes coletivos na região. (MATELA, 2014)

Entende-se assim, que em 2010, com a então concessão abrangente do sistema de transporte por ônibus no município do Rio de Janeiro, demarca-se um novo período de mudança e transição de modelos. Tanto na transição organizacional do setor quanto na interação entre essas empresas e o setor público, sinalizando a iminência de conflitos devido aos privilégios que já haviam sido concedidos às empresas, além da necessidade de fiscalização para aprimorar a prestação de serviço pelo sistema.

3.4 - O Caos sobre Rodas: A Crise do Transporte Público por Ônibus no Rio de Janeiro e a mudança de modelo de regulamentação.

A partir dos anos 1980, o capitalismo central experimentou uma mudança significativa em sua regulação, caracterizada pela transição para um modelo pós-fordista e neoliberal. No entanto, no contexto brasileiro, essa transformação se manifestou de forma mais tardia, especialmente a partir da década de 1990. Esse período foi marcado por uma série de mudanças profundas na economia nacional, incluindo uma maior abertura aos fluxos de capitais estrangeiros, a redução de barreiras comerciais e um processo acelerado de privatizações. Tais transformações tiveram repercussões abrangentes em várias esferas da sociedade brasileira. Em primeiro lugar, o papel do Estado foi reconfigurado, com uma intervenção reduzida na economia e uma maior ênfase na liberalização dos mercados.

Ademais, a inserção internacional do Brasil foi redefinida, com o país buscando uma maior integração à economia de forma mais globalizada. Essas mudanças também tiveram um impacto significativo na composição do poder político e econômico, mudando a configuração da chamada "Sagrada Aliança" que historicamente moldou as relações de poder no país.

O surgimento de novos atores e interesses, muitas vezes ligados ao setor privado e ao capital estrangeiro, influenciou a formulação de políticas e estratégias de desenvolvimento.

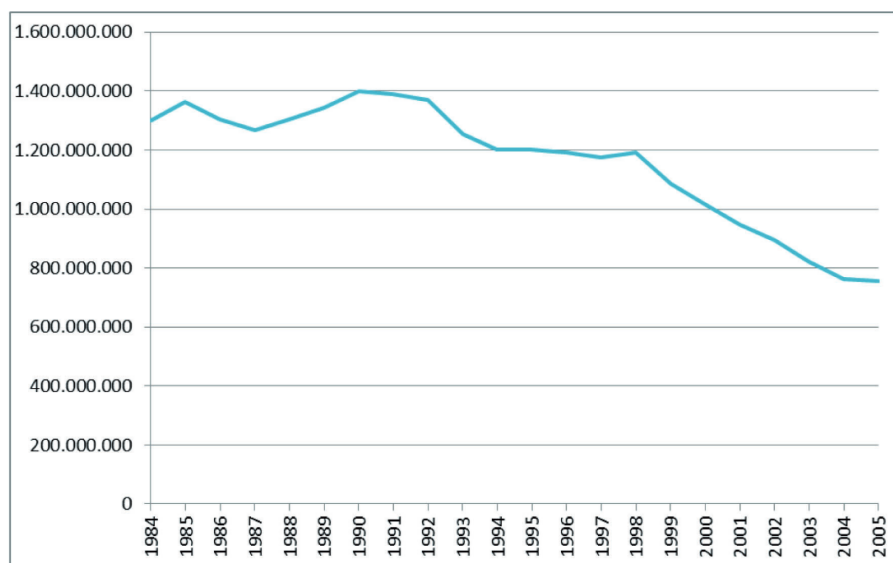
De certa forma, a ideologia neoliberal passou a exercer uma influência dominante na interpretação e formulação de soluções para os desafios sociais, econômicos e políticos enfrentados pelo Brasil. A ênfase na liberalização dos mercados, na redução do papel do Estado e na promoção da iniciativa privada moldou as políticas adotadas nesse período, afetando diretamente a vida das pessoas em diversas áreas, desde o mercado de trabalho até os serviços públicos.

Em resumo, a transição para um modelo neoliberal no Brasil a partir da década de 1990 representou uma mudança profunda na estrutura socioeconômica e política do país, com amplas consequências para a vida cotidiana e as perspectivas de desenvolvimento da nação. (MATELA, 2015)

A partir da segunda metade dos anos de 1990, existe um consenso da literatura que abordava o setor de transportes urbanos, além das próprias associações setoriais e representantes das empresas de ônibus, classificando o período como uma crise dos transportes públicos. Tal referência se dá muito em parte dos quadros de constantes quedas na demanda de passageiros com a relação de aumento de quilometragem percorrida, o que fazia com que os custos totais do serviço de transportes provocassem um desequilíbrio nas contas para as empresas regulares. Em decorrência desses desequilíbrios, eram aplicados aumentos tarifários muito acima da inflação, produzindo uma perda de passageiros. (ANTP, NTU, Fórum Nacional de Secretários de Transportes Urbanos, 2000)

Na cidade do Rio de Janeiro, durante este período, houve uma redução sistemática na quantidade absoluta de passageiros transportados. O declínio inicial pode ser atribuído à implementação, no início dos anos 90, da obrigatoriedade das empresas de transporte de oferecerem gratuidade para estudantes da rede pública, idosos e deficientes físicos. Isso resultou em uma queda no número de passageiros pagantes, que se estabilizou em um nível ligeiramente inferior ao registrado em anos anteriores. Essa estabilidade persistiu até 1998, quando teve início um período de perdas constantes, que perdurou até 2005.

Gráfico 1 - Relação de Pagantes nos ônibus da cidade do Rio de Janeiro (Entre 1984 e 2005)



Fonte: FETRANSPOR, 2005.

As causas imediatas da crise do transporte público podem ser detalhadamente associadas a dois fatores principais que afetavam diretamente a demanda por esse serviço. Primeiramente, olhando para fora do sistema de transportes coletivos, observa-se um aumento significativo no uso de automóveis particulares. Esse crescimento na preferência pelos veículos privados resultou em uma diminuição da base de usuários habituais do transporte público, aqueles que não possuem outras alternativas de locomoção. Adicionalmente, o maior número de carros nas ruas contribuía para o aumento dos congestionamentos urbanos. Esse cenário de tráfego mais intenso reduzia a velocidade média dos ônibus e diminuía sua produtividade, elevando os custos operacionais do sistema de transporte coletivo. Como consequência, era necessário aumentar as tarifas cobradas dos passageiros para cobrir esses custos adicionais.

Em segundo lugar, no âmbito interno do sistema de transportes, destaca-se a emergência do transporte informal. Essa modalidade de transporte, caracterizada pela sua flexibilidade em termos de horários, tarifas e itinerários, começou a atrair uma parcela significativa dos usuários que ainda dependiam do transporte coletivo. O transporte informal se apresentava como uma opção mais conveniente e, muitas vezes, mais econômica em comparação aos serviços regulares de ônibus, o que o tornava especialmente atraente para os passageiros insatisfeitos com as deficiências do sistema formal.

Esses dois fatores, externos e internos ao sistema de transportes coletivos, interagiam de maneira a agravar a crise do transporte público, reduzindo a demanda por serviços convencionais de ônibus e pressionando ainda mais as estruturas e finanças do sistema, contribuindo para um ciclo de deterioração da qualidade e eficiência do serviço oferecido.

Como já mencionado anteriormente, a forma como o Estado delegava os serviços de transporte público consistia em garantir a cobertura integral dos custos de produção acrescida de uma margem de lucratividade predeterminada, comumente fixada em 12%, eliminando qualquer risco econômico para os operadores. Tal prática estava associada à concessão de monopólios espaciais às empresas de ônibus locais, onde as permissões eram frequentemente concedidas com base em critérios políticos, como favores eleitorais, amizades e parentesco, sem a existência de um processo competitivo de licitações. (SANTOS E BRASILEIRO, 1996)

Essa abordagem facilitou a formação de oligopólios que dominavam o transporte urbano de ônibus. Esses oligopólios, protegidos por uma ausência de concorrência, enfrentavam aumentos constantes nos custos de produção, que eram repassados para os consumidores na forma de tarifas progressivamente mais altas, ou, em algumas cidades, cobertos por maiores subsídios estatais. No entanto, esse aumento de custos não foi acompanhado por um aumento na demanda por serviços de transporte ou por melhorias na qualidade dos mesmos. (SANTOS E ORRICO FILHO, 1996)

Essa proteção aos monopólios e oligopólios criou uma zona de conforto que desestimulou as empresas a modernizarem suas operações. Este ambiente estagnado contribuiu para o surgimento de condições que precipitaram a crise do transporte público. Até meados dos anos 1990, os problemas associados à gestão do transporte por ônibus, como tarifas elevadas e baixa qualidade do serviço, afetavam primordialmente os usuários. No entanto, esses mesmos problemas começaram a incentivar a competição por parte do transporte informal e a migração de uma parte da demanda para o uso de automóveis particulares, desafiando agora a sustentabilidade das próprias empresas de ônibus e destacando a necessidade urgente de reformas. (ARAGÃO E SANTOS, 2004)

Portanto, a crise do transporte público pode ser vista como originada dos modelos regulatórios até então implementados, que desencorajaram a inovação; a eficiência empresarial; a qualidade dos serviços; a redução de custos e o ganho de produtividade com benefícios sociais, como a diminuição das tarifas; além da falta de enfrentamento por parte do Estado do uso de veículos individuais. O protecionismo estatal anterior impediu o desenvolvimento de um ambiente competitivo entre as empresas de transporte urbano,

consolidando estruturas ineficientes e ultrapassadas que não atendiam às necessidades dos usuários nem se adaptavam às novas dinâmicas do mercado.

É nesse momento que em 14 de junho de 2010, é lançado pela prefeitura do Rio de Janeiro o edital de licitação com objetivo de delegar, através de concessão da prestação do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por ônibus (STCO), abrangendo de forma extensa todo o serviço convencional prestado por ônibus de responsabilidade administrativa do município do Rio de Janeiro. O ponto principal de justificativa que foi publicada no Diário Oficial, resume e diagnostica as expectativas futuras do poder público em relação ao modal e as mudanças propostas pelo novo sistema.

Considerando que no Rio de Janeiro o modelo de permissão do serviço de transporte, vigente há décadas, que permite às empresas de transporte operarem linhas de ônibus, tem prejudicado a organização e a racionalização do sistema e estimulado a concorrência predatória entre os diversos modos de transporte que operam na cidade, em detrimento da integração. Este ambiente faz com que os recursos, que poderiam ser investidos em qualidade de serviço para atração de usuários ao transporte coletivo, sejam desperdiçados nos congestionamentos, provocados muitas vezes pelo excesso de ônibus, linhas superpostas, falta de corredores exclusivos, etc.

O modelo vigente também faz com que o poder público tenha poucos instrumentos de regulação do sistema e, de fato, a frágil regulação prejudica a exigência por uma melhor qualidade do serviço. Esses fatos levaram o município do Rio de Janeiro a decidir pela mudança no marco regulatório e pela política de integração física e tarifária. Isto se traduz pela adoção de um regime de concessões por Regiões de Exploração e Redes de Serviços, associada à implantação do Bilhete Único entre os ônibus convencionais municipais. A concentração por Áreas de Exploração e Redes de Serviços é uma forma encontrada para se buscar a racionalização do sistema, uma vez que reduzindo a competição excessiva, permite-se que as empresas tenham melhor organização operacional e que o poder concedente exija melhor estruturação das linhas, a fim de alcançar os objetivos de mobilidade aos usuários e eficiência ao sistema de transportes. (...) A concessão destina-se, portanto, a aprimorar e dar maior eficiência ao serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus. A concessão, que não terá caráter de exclusividade, vigorará pelo prazo de 20 (vinte) anos, tendo por objeto a prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus, compreendendo as linhas, serviços de linhas e itinerários contidos por regiões. (...) O sistema ora proposto contribuirá para a revitalização urbana e para a reorganização do Transporte Público de Passageiros, gerando benefícios econômicos, sociais e ambientais consideráveis. (...)”

(Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Justificativa da Audiência Pública, 03/05/2010).

Podemos assim visualizar de forma mais concreta as questões relacionadas à mudança do modelo para o licitatório no marco regulatório, extinguindo as permissões já precárias de operações das linhas de ônibus para uma concessão mais abrangente de todo o sistema. Este de forma mais ampla era o principal intuito da Prefeitura em relação ao novo modelo. Além disso, buscava-se:

1. Racionalizar a rede de transportes uma vez que as áreas de exploração permitirão que as empresas que operam nestas áreas possam reduzir os seus custos e dar maior eficiência a sua operação;
2. Adequar a oferta de ônibus à demanda de deslocamentos da população, corrigindo os desequilíbrios apontados acima;
3. Implantar o Bilhete Único, possibilitando maior integração física e tarifária no sistema (a questão do BU era tão relevante na proposta que o item 1.04.01 do Edital condiciona a realização da licitação à aprovação pela câmara dos Vereadores do projeto de lei que instituía o BU);
4. Melhorar a qualidade do transporte com vistas aos grandes eventos que a cidade iria sediar nos anos seguintes (Copa do Mundo em 2014 e Olimpíadas 2016). (Alexandre Sansão, audiência pública para concessão da prestação do serviço público do transporte coletivo de passageiros por ônibus, 18/05/2010).

Embora tal esforço tenha sido realizado a partir do processo de licitação de 2010, na promessa de promover um transporte público de qualidade e eficiente, a prefeitura tem até hoje a necessidade de fazer intervenções enérgicas no modelo de transporte público por ônibus na cidade. Mesmo que a forma de prestação e fiscalização tenha se atualizado, ainda permanece um pensamento de monopólio e injustiça por meio dos prestadores. Nessa perspectiva ilustramos a reportagem do Globo⁹ que retrata tal situação, onde abordamos alguns pontos fundamentais para o entendimento do caso.

⁹ Reportagem completa em :

<<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/05/21/entenda-o-acordo-entre-prefeitura-do-rio-e-empresas-de-onibus-que-pretende-recuperar-o-transporte-rodoviario.ghtml>>

- **O Acordo firmado entre Prefeitura e Empresas de ônibus do Rio de Janeiro**

No documento assinado entre as partes, foi definido que a bilhetagem ficaria com o município e o valor da passagem se manteria em R\$4,05 (isso no ano de 2022), além disso a prefeitura continuaria administrando o sistema BRT. O acordo tinha como objetivo a recuperação do sistema rodoviário na cidade, buscando a promoção do aumento da circulação de veículos sem que houvesse acréscimo no valor da passagem para a população.

Dentre os principais tópicos abordados temos:

- ❖ Manutenção do valor da passagem – Não haverá aumento do valor da passagem para os passageiros. Para que o valor atual de R\$4,05 seja mantido, o município vai subsidiar o sistema. Além da receita da tarifa paga pelos passageiros, os consórcios irão receber um valor adicional pelo serviço efetivamente prestado com base no quilômetro rodado.
- ❖ Sistema de pagamento do subsídio – O município vai atestar a quilometragem rodada por meio de GPS de forma transparente e disponível ao público. As linhas que não cumprirem a quilometragem mínima exigida pela Prefeitura não receberão o pagamento do subsídio;
- ❖ BRT e Bilhetagem Digital – Os consórcios renunciam a qualquer pretensão de retomada da operação do BRT e a participação na licitação da nova bilhetagem digital. Caso a Riocard, atual gestora, participe da licitação, o acordo é imediatamente encerrado.
- ❖ Redução do contrato de concessão – O prazo de validade do contrato de concessão do sistema de ônibus, que se estendia até 2030, foi reduzido em dois anos e permanecerá vigente até 2028;
- ❖ Ficou decidido que a prefeitura vai assumir a bilhetagem eletrônica dos ônibus e vai pagar um subsídio às empresas com base na quilometragem rodada, e não mais com base no número de passageiros transportados. O acordo só foi possível com a intervenção da Justiça, após três reuniões de conciliação entre Ministério Público, município e o setor privado.

- **A decisão sobre o valor das passagens**

Por ora, a tarifa permanecerá em R\$4,05. Essa decisão é válida, pelo menos, até o final do ano, quando será realizado um reajuste na tarifa. O procurador-geral do município esclareceu que a decisão será homologada pela juíza responsável pelo caso.

"Essa é uma mudança significativa em todo o sistema de ônibus. A tarifa será mantida para os usuários por mais de um ano, até um ano e meio. Tudo isso visa assegurar a segurança jurídica, com a participação do juiz, do Ministério Público, do próprio município como poder concedente, e das empresas consorciadas," afirmou Daniel Bucar.

- **O processo de licitações em 2028 - Os novos contratos.**

O contrato atual com as companhias de transporte público será encerrado em 2028, com dois anos de antecedência em relação ao planejado. Essa decisão visa permitir que a prefeitura realize uma nova licitação antes do prazo, possibilitando a contratação de empresas com termos contratuais distintos. A administração do BRT será mantida pela prefeitura através da empresa pública MobiRio, que foi fundada no término do ano anterior.

"Um dos principais aspectos do contrato envolve as condições de pagamento pelo serviço, que será baseado na quilometragem percorrida e não mais na quantidade de passageiros transportados. Dessa forma, as empresas terão um incentivo adicional para operar toda a frota disponível e a prefeitura será capaz de calcular com precisão, por meio dos dados de GPS, o valor devido de acordo com essa nova modalidade", disse o promotor de Justiça Rodrigo Terra, envolvido nas discussões."

- **Antigos problemas ainda presentes: a crise no sistema.**

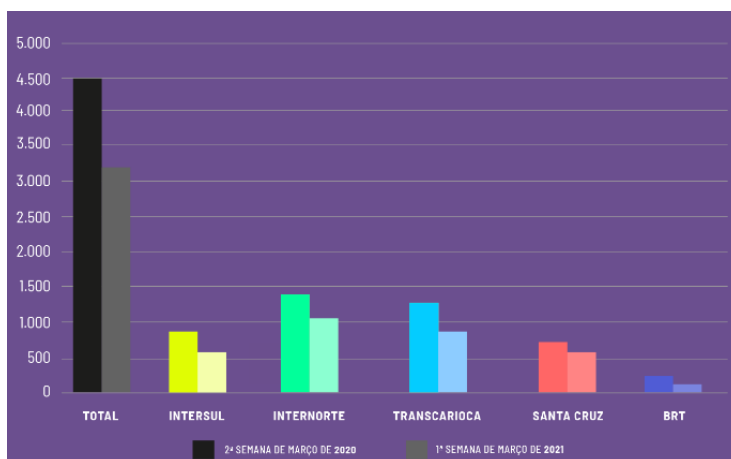
Em 2010, o Rio de Janeiro tinha 45 empresas de ônibus operando na cidade. Hoje, são apenas 29, e 11 delas estão em recuperação judicial. Essas empresas estão cobrando R\$2,5 milhões de subsídio da prefeitura para cobrir os prejuízos causados pela pandemia. A reorganização das linhas de ônibus na cidade começou em novembro de 2015, com o objetivo de melhorar o transporte. No entanto, já no primeiro dia, 11 linhas foram extintas e cinco novas foram criadas, causando confusão entre os passageiros. Cinco meses depois, a situação ficou ainda pior, com mais baldeações necessárias e atrasos frequentes. Os moradores começaram a reclamar da falta de informações claras sobre as mudanças. Até aquele momento, 50 linhas tinham sido extintas, 26 foram modificadas e 21 novas rotas foram criadas. O último aumento na tarifa aconteceu antes da pandemia, em fevereiro de 2019. Nos últimos cinco anos, 11 empresas e três consórcios entraram em recuperação judicial.

Fonte: G1 RIO - 21/05/2022

Como abordado anteriormente, mesmo com as mudanças significativas no sistema através de intervenções da prefeitura, tivemos um cenário inesperado que afetou globalmente cidadãos, serviços, saúde e etc. Os transportes não ficaram excluídos disso. A pandemia de COVID-19 teve início no Brasil no final de fevereiro de 2020, com indicações de paralisações das atividades para contenção da contaminação da doença. Com isso, diversas atividades foram suspensas e o modelo de isolamento social foi adotado. (AGÊNCIA BRASIL, 2021).¹⁰

A Casa Fluminense através de um estudo chamado *“De olho no Transporte: sumiço de ônibus no Rio vive um dos seus piores momentos na pandemia”*, relata a situação dos transportes durante e após o período pandêmico. A segunda edição do relatório **De Olho no Transporte** revela que, em março, apenas metade dos ônibus previstos estavam em circulação na cidade do Rio. Após um ano de pandemia, na primeira semana de março, apenas **3.208 dos 7.977** ônibus obrigatórios estavam operando, o que representa **40,2% do exigido por lei**. O monitoramento, que inclui também o BRT, mostrou que as empresas de ônibus **continuam descumprindo as normas acordadas com a prefeitura**. Segundo Vitor Mihessen, coordenador executivo da Casa, os dados confirmam a experiência diária da população. Ainda de acordo com o coordenador, o que se percebe por toda Região Metropolitana é um verdadeiro caos na mobilidade, no exato momento em que os usuários precisam de um transporte de qualidade, vazio e seguro, o que tem sido por repetidas vezes visto é a superlotação e o sumiço de diversas linhas. A falta de gestão e controle aumenta consideravelmente o risco de contágio pelo novo coronavírus.

Gráfico 2: Média de ônibus em Circulação no Município de março de 2020 a março de 2021.



Fonte: CASA FLUMINENSE, A PARTIR DE DADOS DA SMTR.

¹⁰ Texto na íntegra

<<https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2021-02/primeiro-caso-de-covid-19-no-brasil-completa-um-ano>>

O relatório *De Olho no Transporte* foi criado monitorando os GPS das linhas de ônibus do Rio de Janeiro. Antes da pandemia, 2 milhões de pessoas da Região Metropolitana se deslocavam para o Rio diariamente. A pesquisa, conduzida pela coordenação de informação da Casa, observou a circulação dos ônibus de março de 2020 a março de 2021 e notou uma **piora na oferta de ônibus neste ano**, com uma redução de 15 pontos percentuais. O relatório também destaca que o **problema da lotação** existia antes da crise sanitária, mas agora é ainda mais perigoso para os passageiros. A Zona Oeste do Rio, atendida pelo consórcio Santa Cruz, é uma das áreas mais afetadas.

Mesmo com a recomendação de ficar em casa, muitas pessoas não tiveram o privilégio do trabalho remoto, e mesmo assim precisaram sair e continuar o trabalho presencial. Esse é o caso de Gianni Oliveira, operadora de telemarketing de 27 anos, que mora em Santa Cruz e trabalha no centro do Rio. Ela desistiu de usar o ônibus devido ao tempo de espera no ponto e também não consegue mais usar o BRT por ser muito difícil entrar nos veículos.

"As linhas sempre foram ruins aqui, mas agora estão piores. Não dá para contar com um ônibus que quase nunca aparece. Tem uma linha (388) que me deixaria na rua do meu trabalho, mas ela nunca passa. Agora prefiro ir de trem, assim economizo uma hora de viagem," explicou Gianni.

O período de pandemia fez com que diversas questões de falhas e algumas lições emergiram, no ano passado, a primeira edição do relatório De Olho no Transporte mostrou uma queda na oferta de ônibus. A gestão anterior permitiu a redução de 40% da frota no início do lockdown, o que aumentou a superlotação. Em março de 2020, a prefeitura exigiu a volta de 80% dos ônibus. Com o aumento dos casos de COVID-19, em junho, a Secretaria Municipal de Transportes determinou que todas as linhas, incluindo o BRT, operassem com 100% da frota. No entanto, um ano depois, o número de veículos em circulação na cidade ainda é menor do que em março de 2020.

Figura 12 - Aglomeração no BRT no período entre pandemia.



Foto: MARCOS SERRA LIMA/G1.

4 - A Metamorfose Carioca: Caminhos Inovadores para o Desenvolvimento da Cidade.

Ao mergulharmos nas águas históricas do Rio de Janeiro, encontramos uma cidade que, desde seus primeiros dias sob o domínio colonial, foi palco de uma incessante metamorfose. Esta metrópole, inicialmente avistada por exploradores portugueses no início do século XVI, rapidamente se firmou como um eixo vital para a economia colonial, desempenhando papéis centrais no comércio de açúcar, no ciclo do ouro e, infelizmente, no tráfico transatlântico de escravizados.

A transição do Rio de Janeiro da era colonial para a República é uma tapeçaria rica em eventos, marcada tanto por turbulências quanto por triunfos. Ao declinar o sistema monárquico em 1889, a cidade não apenas assistiu à proclamação da República, mas também se tornou o cenário onde novas ideias e ideais começaram a tomar forma. Neste contexto, o Rio, então capital do Brasil, foi o coração pulsante de movimentos que visavam modernizar o país, refletindo as mudanças globais da época e influenciados por ela.

O período republicano inaugurou uma era de intensas transformações urbanas, econômicas e sociais. Sob a influência de políticas como as de Pereira Passos no início do século XX, o Rio de Janeiro começou a moldar sua identidade cosmopolita, com a construção de avenidas largas, a erradicação de favelas e a promoção de uma higienização urbana que visava projetar uma imagem de progresso e modernidade. Este período também testemunhou a construção de ícones arquitetônicos e culturais, consolidando o Rio como um ponto de referência nacional e internacional.

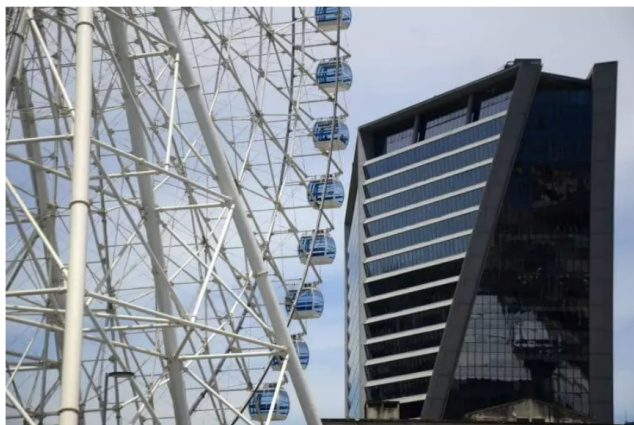
Contudo, essa transformação não veio sem seus desafios. As intervenções urbanísticas frequentemente marginalizaram as camadas mais pobres da população, movendo-as para áreas periféricas e dando início a dinâmicas sociais e espaciais que persistem até hoje. Além disso, a cidade teve que navegar pelas complexidades de um país que enfrentava questões de identidade nacional, desigualdade e desenvolvimento.

Agora, ao olharmos para o presente e futuro do Rio de Janeiro, é crucial reconhecer e valorizar a riqueza de sua história, aprendendo com as lições do passado enquanto se traça um caminho inovador para o seu desenvolvimento. O desafio reside em equilibrar crescimento e inclusão, tradição e inovação, garantindo que o Rio continue a ser uma cidade vibrante, dinâmica e, acima de tudo, resiliente.

A partir disso, iremos abordar a cidade de uma forma mais contemporânea, trazendo a estruturação atual e o cenário em que a cidade se encontra. O Rio de Janeiro hoje se destaca

como um mosaico de contrastes e convergências, onde o antigo e o moderno se entrelaçam nas paisagens urbanas e nas dinâmicas sociais. Enquanto ícones como o Cristo Redentor e as praias de Copacabana e Ipanema continuam a atrair visitantes de todo o mundo, a cidade também se reinventa com projetos de revitalização urbana e iniciativas de sustentabilidade. A Zona Portuária, por exemplo, transformou-se no Porto Maravilha, um espaço de inovação e cultura. Contudo, o Rio enfrenta desafios significativos, como a desigualdade social, a segurança pública (esse ponto como uma grande questão na cidade) e a necessidade de melhorias na infraestrutura urbana. Esses desafios, porém, são enfrentados com a resiliência e criatividade características do povo carioca, que busca na educação, na tecnologia e no empreendedorismo caminhos para um futuro mais promissor.

Figura 13: A nova cara da Zona Portuário do Rio de Janeiro

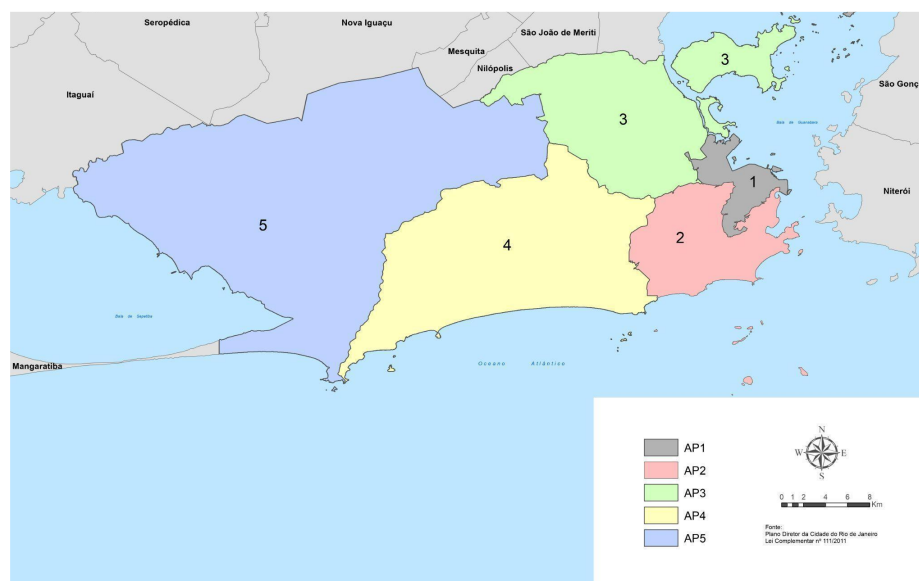


Fonte: FOTO DE ALEXANDRE MACIEIRA/RIO CVB.

4.1 - O Rio de Janeiro Agora: Entre o Esplendor Natural e os Desafios Contemporâneos na Mobilidade.

A cidade do Rio de Janeiro, hoje sob a administração do prefeito Eduardo da Costa Paes, é dividida em cinco áreas de planejamento, conforme mapa abaixo. Com uma extensão territorial de 1.200,329 km² e uma população de 6.211.223 habitantes, resultando em uma densidade demográfica de 5.174,60 pessoas por quilômetro quadrado, conforme informações preliminares do censo realizado pelo IBGE (2022).

Figura 14 - Mapa das Áreas de Planejamento (AP) do Município do Rio de Janeiro



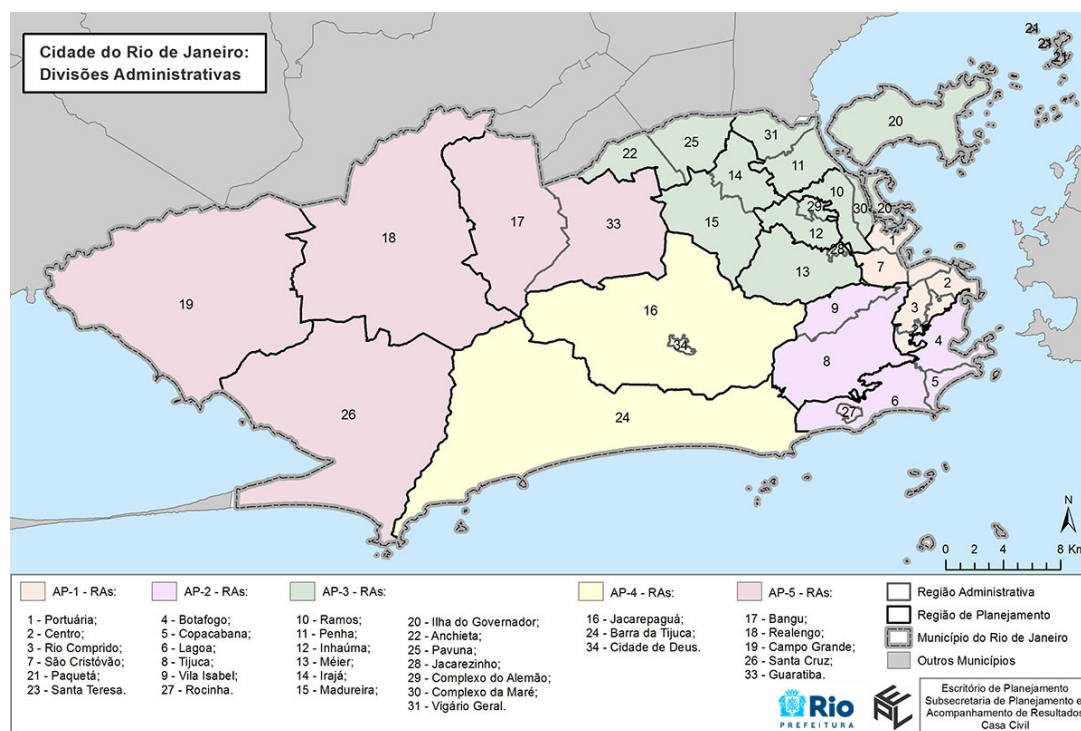
Fonte: PLANO DIRETOR DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
LEI COMPLEMENTAR Nº 111/2011.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro (Lei Complementar 111/2011)¹¹ organiza a cidade em várias unidades territoriais destinadas ao planejamento e controle do desenvolvimento urbano, que incluem: Áreas de Planejamento (AP), Regiões de Planejamento, Regiões Administrativas (RA), Bairros, e Bacias Hidrográficas e Bacias Aéreas. Existem cinco Áreas de Planejamento, criadas com base em critérios ambientais, histórico-geográficos, e de uso e ocupação do solo. Subdividindo essas áreas, encontram-se 16 Regiões de Planejamento, que agrupam as Regiões Administrativas conforme critérios de homogeneidade para facilitar a organização

¹¹ Em 16 de Janeiro de 2024 foi sancionada a lei complementar 270/2024, que institui a revisão Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro, conforme previsto na Lei Complementar nº 111, de 1º de fevereiro de 2011 e na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade.

das informações e suportar ações descentralizadas dos órgãos municipais na execução de políticas públicas setoriais. Além disso, as 33 Regiões Administrativas são compostas por um ou mais dos 162 bairros da cidade, servindo propósitos administrativos. Essas unidades territoriais são organizadas hierarquicamente, começando pelos bairros e culminando nas Áreas de Planejamento. Para uma melhor visualização e associação dessas unidades territoriais com termos mais familiares à população, pode-se descrever as Áreas de Planejamento da seguinte maneira: a AP-1 corresponde à Área Central da cidade; a AP-2 abrange a Zona Sul e a Tijuca; a AP-3 é a Zona Norte; a AP-4 inclui as regiões administrativas da Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Cidade de Deus; e a AP-5 compreende os demais bairros da Zona Oeste.

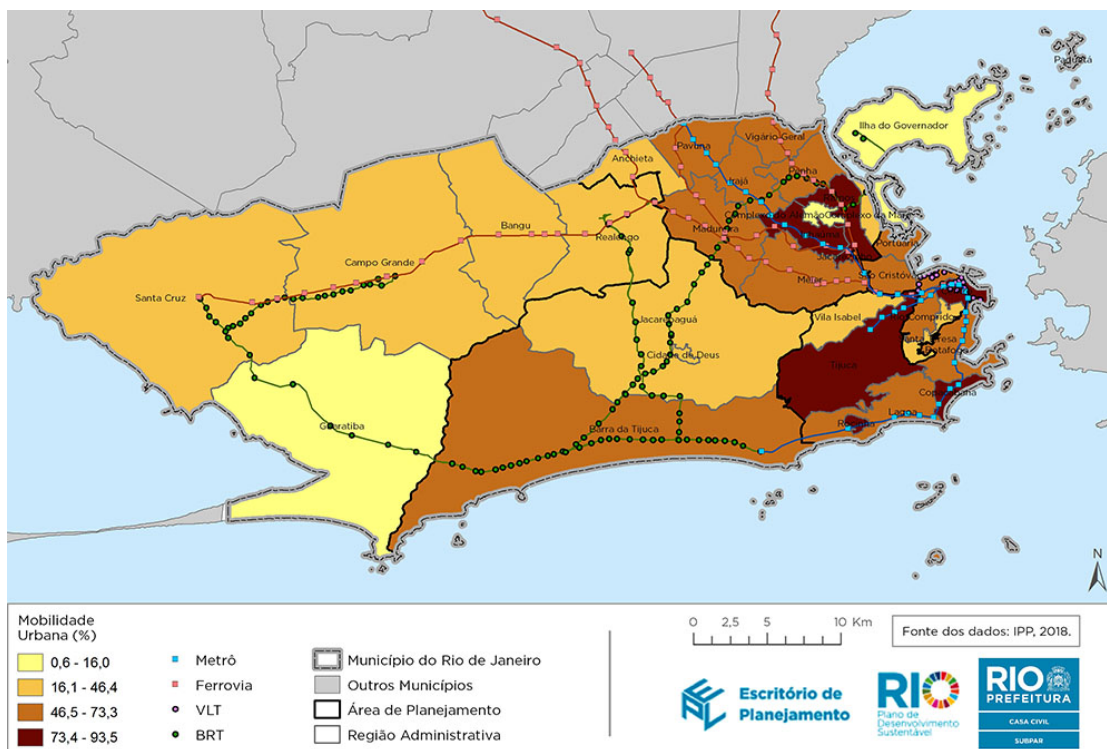
Figura 15 - Divisões Administrativas do Município do Rio de Janeiro



Fonte: SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA E PLANEJAMENTO - RJ

A partir de 2010, a mobilidade na Cidade do Rio de Janeiro experimentou melhorias significativas. Em 2016, a maioria dos residentes (52%) passou a viver dentro de um raio de até 1km das opções de transporte de alta e média capacidade. Isso marca um aumento considerável em comparação com os números de 2010, quando apenas 36% da população vivia nas proximidades. Em um período de seis anos, houve um crescimento total de 16 pontos percentuais nesse indicador.

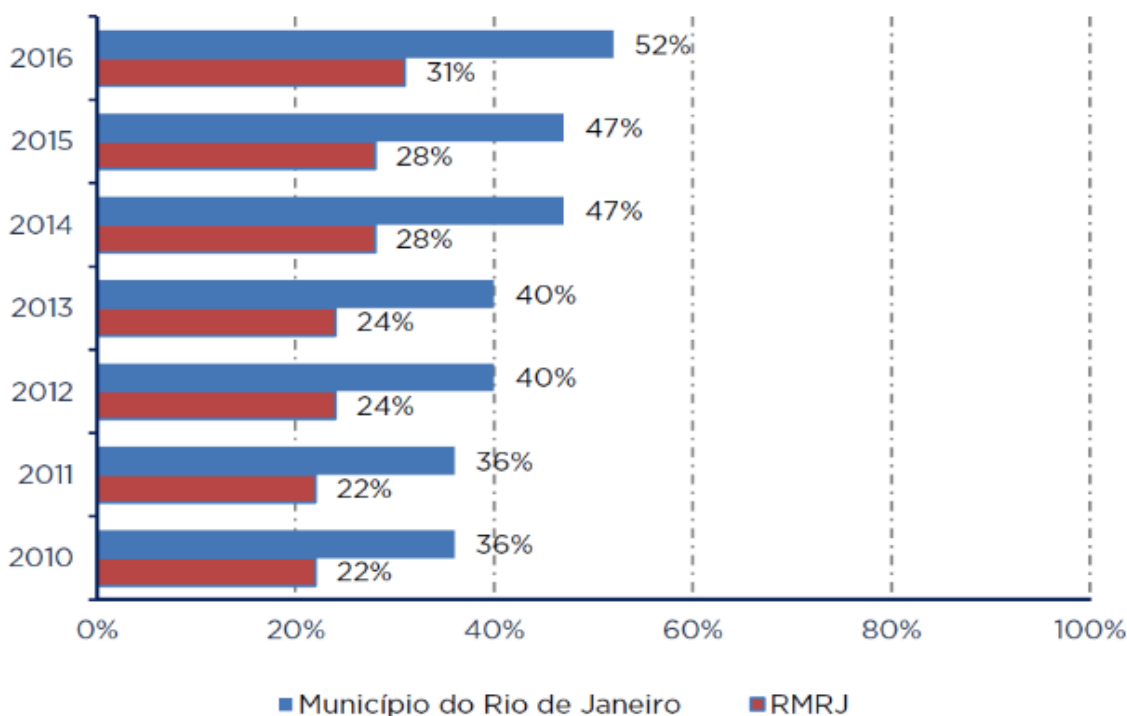
Figura 16 - Mapeamento de transporte público nas regiões do município.



Fonte: SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA E PLANEJAMENTO - RJ - 2018

As Regiões Administrativas que apresentam os maiores índices de proximidade ao transporte público de alta e média capacidade incluem Copacabana, Ramos, Inhaúma, Rocinha e Tijuca, com mais de 73,4% de seus moradores vivendo perto dessas facilidades. Por outro lado, as Regiões Administrativas de Guaratiba, Ilha do Governador e Complexo do Alemão registram os menores índices de acessibilidade, com menos de 16% da população vivendo próxima ao transporte de alta e média capacidade. (SMFP, 2018).

Gráfico 2 - Percentual da População que vive em um raio de até 1 km de transporte público de massa



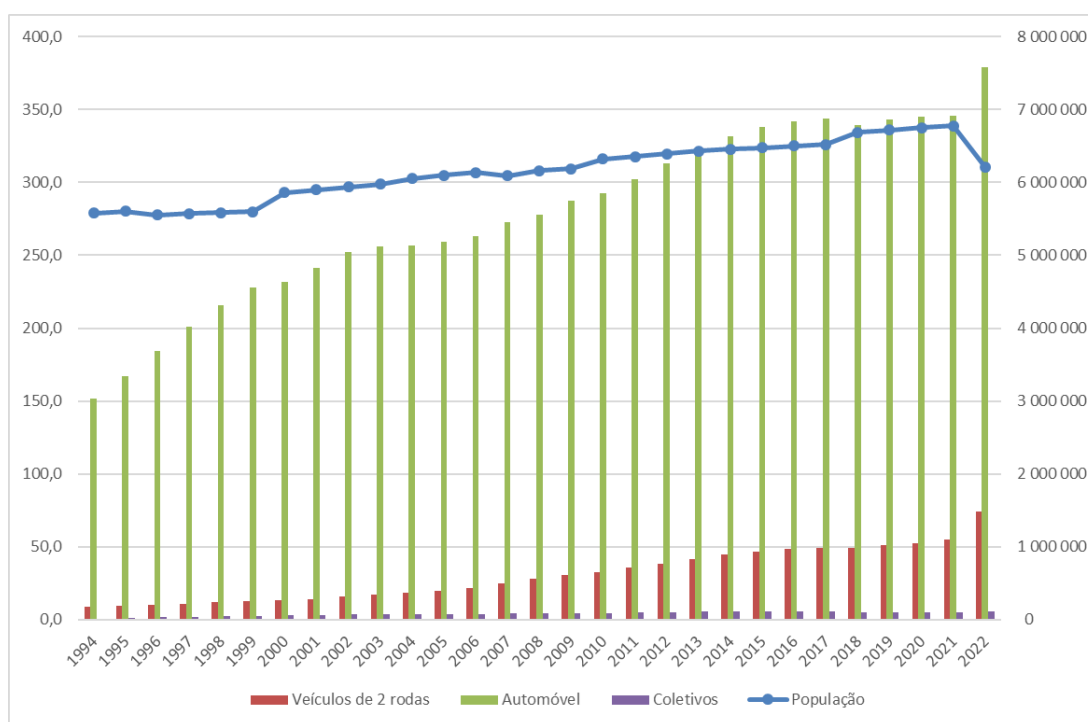
Fonte: ITDP, 2017

Em contrapartida, a taxa de motorização na cidade do Rio de Janeiro tem sido um ponto de preocupação crescente, à medida que o número de veículos particulares continua a aumentar. Esse crescimento exacerbou os congestionamentos já crônicos, especialmente em áreas urbanas densamente povoadas. Os engarrafamentos são uma realidade diária para muitos cariocas, resultando em atrasos significativos, estresse e impactos negativos na qualidade de vida. A infraestrutura viária, muitas vezes inadequada para lidar com o volume de veículos, e a falta de alternativas de transporte público eficientes contribuem para agravar essa situação. Tal situação é explicitada no gráfico abaixo, onde conseguimos visualizar a correlação que se estabelece entre aumento populacional e a taxa de motorização no município dos anos de 1994 a 2022. Onde alcançamos uma taxa de 50,8% de motorização se considerarmos a taxa de motorização = $(\text{veículos particulares/hab}) \times 100$.

Outro ponto relevante é quanto esse movimento reproduz marcadores de desigualdades sociais aparentes. O uso do carro nas camadas de classe alta e média reflete

não apenas uma preferência por conveniência e conforto, mas também questões relacionadas à eficiência e à percepção de segurança do transporte público. Nas cidades brasileiras, onde muitas vezes o transporte coletivo é insuficiente ou percebido como inseguro e desconfortável, possuir um veículo particular torna-se um símbolo de status e uma necessidade prática. Para as classes média e alta, o carro é também um marcador de status social, refletindo uma posição de prestígio e sucesso pessoal. Esse fenômeno contribui para um aumento contínuo da frota de veículos, exacerbando os problemas de trânsito e poluição, enquanto desincentiva investimentos em alternativas de transporte mais sustentáveis e eficazes. Assim, a dependência do carro nessas camadas sociais reforça um ciclo de mobilidade urbana baseada no individualismo e na insustentabilidade ambiental, o próprio apoio dos entes governamentais na reprodução da mobilidade individual é um exemplo disso. Sem contar as regiões da cidade que são planejadas exatamente para o uso exclusivo dos automóveis, por exemplo, o caso da Barra da Tijuca.

Gráfico 3: Taxa de Motorização e Crescimento Populacional no Município do Rio de Janeiro



Fonte: DETRAN - DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO /PCRJ / IBGE - ESTIMATIVAS DE POPULAÇÃO - REPRODUÇÃO PELO AUTOR.

Abordando de forma mais assertiva nosso objeto de estudo, o bairro de Campo Grande, um dos maiores do Rio de Janeiro em termos de população, enfrenta desafios significativos relacionados ao acesso ao transporte público de alta e média capacidade. Apesar de sua extensão geográfica e densidade demográfica, a infraestrutura de transporte não acompanhou o crescimento acelerado da área, resultando em limitações para os moradores que necessitam se deslocar para outras partes da cidade. A falta de opções de transporte adequadas impacta negativamente a mobilidade diária, aumentando o tempo de viagem e restringindo o acesso a oportunidades de emprego e serviços essenciais, o que contribui para a sensação de isolamento entre a comunidade e afeta diretamente a qualidade de vida dos residentes. O próximo capítulo irá abordar mais precisamente o caso do bairro e seu desenvolvimento ao longo do tempo e como se faz necessária a abordagem sobre transporte público de qualidade na região e como o sistema BRT Transoeste foi uma promessa para aqueles moradores. Entretanto, percebe-se ainda diversos desafios na própria operacionalização do sistema que ainda serão discutidos neste trabalho.

4.2 - O Bairro de Campo Grande no contexto da zona oeste

O Bairro de Campo Grande, assim como a zona oeste e o subúrbio, estiveram muito ligados aos processos de urbanização intensa desde o século passado. Muito diferentemente do centro urbano, a região era entendida como rural, pelas suas características e acesso. Contudo, com o crescimento demográfico em curso, intensificação da malha viária, as mudanças na dinâmica de produção, a questão da industrialização, dentre outros fatores que compunham essa equação, percebemos uma expansão progressiva na área. Um incremento populacional na década de 1990 no bairro de Campo Grande foi percebido, resultando em uma modificação na dinâmica econômica, social e habitacional do bairro (FONSECA, 2012).

Com os vários modelos de planejamento urbano na cidade do Rio de Janeiro, que contaram com um embelezamento da cidade por meio de remoções e obras, além do crescimento populacional em curso, foi-se deslocando os mais pobres para regiões longes do centro da cidade, ao redor de ferrovias. (FONSECA, 2012)

Percebe-se que no caso do Rio de Janeiro, a partir da década de 1930 e mais fortemente na década de 1940, o viés de centralidade começa a mudar na cidade carioca, seguindo um rumo de progressiva descentralização, sendo visto em 1950 a formação de subcentros. Alguns bairros, por exemplo, começaram a atrair significativas parcelas de estabelecimentos comerciais e de serviços, algo que era observado comumente no centro da cidade. Embora o processo de descentralização tenha ocorrido, percebe-se que o Centro não perdeu seu sentido operacional e funcional. (SILVA, 2013)

Embora o bairro de Campo Grande tenha preservado características rurais até 1960, com o advento do desenvolvimento da malha viária e de transportes rodoviários, uma nova dinâmica foi constituída no local, sendo responsável direto pela produção e expansão do espaço urbano. (FONSECA, 2012)

Outra faceta do processo de transformação do espaço urbano está relacionada às atividades produtivas. Na década de 1960, visando descentralizar as indústrias do município, o Governo Estadual implementou os Distritos Industriais de Campo Grande, Paciência, Palmares e Santa Cruz, todos localizados na Zona Oeste, ao longo da Avenida Brasil. Essa medida converteu esses bairros em uma nova frente de expansão para o setor industrial. Vale ressaltar, por fim, a inauguração do primeiro shopping em Campo Grande em 1997, consolidando ainda mais sua proeminência. Anteriormente reconhecido como um centro comercial próspero devido às suas atividades, o shopping contribuiu para intensificar a

dinâmica econômica e de serviços na região, introduzindo, de maneira não planejada e conforme os interesses do capital privado, a infraestrutura necessária. (FONSECA, 2012).

Sobre os transportes, vale ressaltar sua importância comparado à mobilidade, o espaço e o solo urbano. Podemos avaliar que, em primeiro lugar, temos as linhas férreas assumindo papel de protagonismo na expansão da malha urbana. A circulação de pessoas nas estações ferroviárias propiciou o desenvolvimento de centros comerciais e de serviços nas proximidades.

O segmento da Estrada de Ferro D. Pedro II que atravessa Campo Grande foi inaugurado em 1878, melhorando significativamente o acesso ao centro da cidade. Apesar da expansão que as ferrovias trouxeram às regiões afastadas do centro, a concentração populacional era notavelmente focada nas áreas circundantes, ao passo que o modelo rodoviário urbano promoveu um crescimento mais disperso e expansivo da cidade. Nesse contexto, é evidente que esse fato teve um papel relevante na expansão difusa do bairro, notadamente através das grandes avenidas estabelecidas antes da primeira metade do século XX, como a Avenida Brasil e a antiga Estrada Rio São-Paulo. (FONSECA, 2012)

Esse adensamento em áreas longínquas promoveu o surgimento espontâneo de uma rede de serviços em vários pontos para atendimento dessa população. Sendo assim, houve a formação de subcentros. De certa forma, pôde-se perceber o desenvolvimento de um centro comercial abastado em Campo Grande em 1970. Atualmente, a região concentra diversas opções comerciais, além de obter os dois maiores shoppings centers da região. (FONSECA, 2012).

Outro ponto relevante é a composição de atração da indústria imobiliária, setor esse que encontra possibilidades de investimentos lucrativos, com diversos lugares que podem ser incorporados a uma demanda consumidora crescente. Desde a década de 1990, a procura por locais e terrenos para autoconstrução não vinha se repetindo, abrindo possibilidades para empresas da construção civil para investimentos em edifícios multifamiliares, condomínio com altos padrões e loteamentos residenciais. Diante disso, a densidade populacional está diretamente vinculada à formação de centros comerciais, com sua influência sendo mais pronunciada em áreas que abrigam eixos de circulação essenciais e concentração de pessoas. Como resultado desse fenômeno, o subcentro de Campo Grande figura atualmente como um dos maiores da cidade, abrigando uma variedade de serviços e instalações urbanas. A rodoviária, por exemplo, desempenha um papel crucial ao atender toda a região, proporcionando opções de deslocamento para diversas partes da cidade e municípios adjacentes. Da mesma forma, o West Shopping, pioneiro na região, contribuiu para a chegada

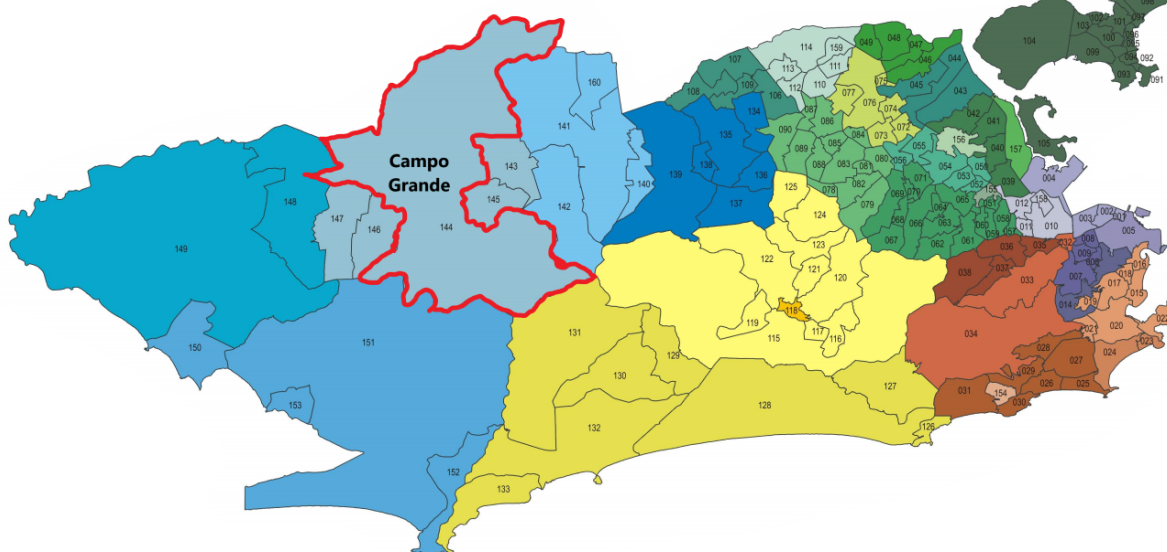
de vários empreendimentos (tanto comerciais quanto residenciais) e para melhorias na infraestrutura. (FONSECA, 2012)

Ainda sobre a inauguração do primeiro shopping, notou-se um impulso na expansão da infraestrutura urbana e dos serviços na região. A área circundante experimentou rapidamente benefícios tangíveis, como a duplicação da Estrada da Posse e da Estrada do Mendanha, além da implementação de novas rotas de ônibus. Observou-se, igualmente, melhorias notáveis na iluminação pública, saneamento e na oferta de serviços em termos de qualidade e quantidade, incluindo agências bancárias, uma variedade de lojas, estacionamentos, clínicas e restaurantes nas proximidades da construção. Nesse mesmo período, a prefeitura lançou o Projeto Rio-Cidade, visando a modernização e revitalização dos subcentros urbanos (FONSECA, 2012).

No entanto, mesmo sendo localmente considerado um polo central para parte da Zona Oeste, o bairro também se posiciona periféricamente dentro da cidade. O rápido crescimento resultou em problemas urbanos e sociais, que não foram antecidos por um planejamento adequado. Isso resultou em limitada acessibilidade da região a outras partes da cidade, oferta de empregos com baixa qualificação nas proximidades e uma população predominantemente de baixa renda, com mobilidade social reduzida (FONSECA, 2012).

Em relação aos dados do bairro, temos, assim, que Campo Grande está situado na Zona Oeste do município do Rio de Janeiro e é o mais populoso da cidade, abrigando 328.370 habitantes, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010). Com uma extensa área de 11.912,53 hectares e uma baixa densidade populacional de 27,5 hab/ha, o bairro ainda preserva uma paisagem natural privilegiada, incluindo parte do Parque Estadual da Pedra Branca e do Parque Municipal da Serra do Gericinó-Mendanha. (FONSECA, 2012)

Figura 17: O bairro de Campo Grande no mapa.



Fonte: INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2008.

Torna-se relevante pontuar a centralidade do Bairro de Campo Grande, quando consideramos o contexto da zona oeste do Rio de Janeiro. Em relação a outros bairros da cidade como Barra da Tijuca, Centro, Copacabana, Jacarepaguá, Madureira, Méier, Santa Cruz e Tijuca, temos números interessantes no quesito populacional, de acordo com a tabela abaixo. (FONSECA, 2012)

Tabela 1: População percentual por bairro em relação ao Município do Rio de Janeiro (Censo de 2010)

BAIRROS	POPULAÇÃO TOTAL	PERCENTUAL EM RELAÇÃO AO RIO DE JANEIRO (%)
CAMPO GRANDE	328.370	5.20
SANTA CRUZ	217.333	3.44
TIJUCA	163.805	2.60
COPACABANA	146.392	2.32
JACAREPAGUÁ	157.326	2.49
BARRA DA TIJUCA	135.924	2.15
MÉIER	49.828	0.79
MADUREIRA	50.106	0.79
CENTRO	41.142	0.65
RIO DE JANEIRO	6.320.446	100

Fonte: ARMAZÉM DE DADOS DA PREF. DO RIO DE JANEIRO (2012).

Embora tenhamos mencionado a evolução dos transportes no bairro, vale pontuar a atual situação e seu contexto na mobilidade urbana. A infraestrutura viária implementada fortalece o desenvolvimento de Campo Grande e sua ocupação. A Avenida Brasil e a antiga Estrada Rio-São Paulo desempenham papéis fundamentais como eixos estruturantes da cidade, conectando-se a outras vias de importância estadual e interestadual, como as Rodovias Rio-Santos e Presidente Dutra. A primeira proporciona acesso à região sul-fluminense, enquanto a segunda conduz a Seropédica e Nova Iguaçu. Além disso, ambas as rodovias têm como destino o estado de São Paulo. (FONSECA, 2012)

As principais vias de ligação com a cidade se estendem em direção à Barra da Tijuca, utilizando as Estradas do Mato Alto e do Magarça, e em direção à Zona Norte e Centro, através da Avenida Brasil. No contexto local, a presença de vias largas e viadutos simplifica o acesso aos bairros adjacentes, ao subcentro, ao West Shopping e ao Park Shopping Campo Grande.(FONSECA, 2012)

A estação rodoviária e as vias adjacentes são servidas por aproximadamente vinte linhas de ônibus que operam em trajetos intermunicipais, incluindo uma rota interestadual. De acordo com informações da prefeitura, 40% da frota de transporte público da Zona Oeste passa por Campo Grande. Além disso, é crucial ressaltar a relevância do sistema ferroviário e de opções de transporte alternativo para a mobilidade dentro da cidade, frequentemente proporcionando itinerários distintos que não são cobertos pelos ônibus convencionais. (FONSECA, 2012)

Figura 18: Rodoviária de Campo Grande, BRT Campo Grande



Fonte: EXTRA, 2018¹²

¹² Ver

<<https://extra.globo.com/noticias/rio/comeca-operar-esquema-de-onibus-enquanto-estacoes-de-brt-da-cesario-de-melo-estao-fechadas-22744262.html>>

Dois projetos viários têm o potencial de agregar valor e dinamismo econômico ao bairro e suas proximidades: a TransOeste e o Arco Metropolitano. A TransOeste consiste em um corredor expresso que conecta a Barra da Tijuca, um dos principais polos de emprego na Zona Oeste, ao bairro de Santa Cruz e Campo Grande. Essa iniciativa foi estrategicamente concebida para atender às demandas dos Jogos Olímpicos de 2016. Por sua vez, o Arco Metropolitano, desenvolvido em colaboração entre o Governo do Estado e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), tem o objetivo de conectar o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) em Itaboraí ao Porto de Itaguaí. Isso resultará no crescimento do Distrito Industrial de Campo Grande, situado a aproximadamente 50 km desse porto, e na redução do congestionamento de caminhões na Avenida Brasil. (FONSECA, 2012).

Como mencionado acima, o BRT Transoeste se coloca como uma proposta de melhoria no acesso a regiões afastadas do bairro de Campo Grande (como Barra da Tijuca, Centro e Zona Sul) que contam como um polo centralizador de serviços e emprego. Por isso, abordaremos nos próximos capítulos o caso do BRT Transoeste, e seu papel de importância em relação à mobilidade urbana na região.

5 - O Caso do BRT Transoeste e seus impactos na região de Campo Grande.

A questão da mobilidade na Zona Oeste do Rio de Janeiro é um desafio premente que impacta significativamente a qualidade de vida dos residentes e o desenvolvimento econômico da região. A inadequada infraestrutura de transporte público e a falta de opções eficientes têm contribuído para a imobilidade, resultando em congestionamentos frequentes e longos tempos de deslocamento. Essa situação compromete não apenas o acesso aos serviços essenciais, como saúde e educação, mas também afeta negativamente a conectividade com outros polos da cidade. Como apontam Alexandre & Balassiano, no contexto brasileiro, parte da população com maior poder aquisitivo tem procurado desempenhar diversas funções sociais e econômicas utilizando o carro privativo em detrimento do transporte público (2012). Isso impacta sobremaneira aqueles que só têm o transporte público como opção. Ademais, pelo aspecto macroeconômico da venda e comercialização de veículos, é lido como sinal de economia produtiva aquecida, emprego e renda. Porém, se analisarmos o contexto social e urbano, a qualidade de vida e de mobilidade nos centros urbanos têm se tornado uma grande questão para gestores das cidades.

Dessa forma, a implementação de projetos como o BRT TransOeste é uma resposta estratégica a essa problemática, visando não apenas melhorar a circulação, mas também promover um desenvolvimento mais equitativo e sustentável na Zona Oeste. A busca por soluções eficazes para a mobilidade na região torna-se essencial para superar os obstáculos associados à imobilidade e impulsionar o potencial econômico e social dessa parte fundamental da cidade carioca.

De certo modo, a aposta no BRT Transoeste também vem como uma resposta aos grandes eventos no qual a cidade iria sediar. O sistema de transportes de passageiros na cidade do Rio de Janeiro estava passando por uma ampla reestruturação que buscava preparar o município do Rio de Janeiro para receber os grandes eventos esportivos que estavam já previstos para os anos de 2014 e 2016, sendo respectivamente a Copa FIFA de Futebol e os Jogos Olímpicos. Por conta desses eventos, diversos projetos de mobilidade foram implementados para atender à demanda dos usuários que visitariam a cidade, como, por exemplo, o BRT, VLT e Metrô. Os dois primeiros sendo implantados e o último passando por melhorias e ampliação para dar maior fluidez e mobilidade urbana aos usuários (ALEXANDRE; BALASSIANO, 2012).

Nessa análise, podemos considerar o que o BRT será uma nova modalidade de transporte coletivo urbano nesta cidade. Busca aumentar a eficiência de corredores operados por ônibus. A sigla amplamente usada, traduz-se em “Sistema de Transporte Rápido”, “Sistema Rápido de Ônibus, ou “Sistema Expresso de Ônibus”. A cidade se preparou para sediar os Jogos Olímpicos em 2016 e, antes desse, ainda iria receber visitantes durante a Copa do Mundo Fifa 2014. Foram implantados alguns corredores de BRT para atender a demanda de transportes durante esses eventos esportivos. O governo federal, estadual e municipal projetaram 20 corredores expressos e 4 corredores de BRT's. Abaixo mencionamos os mesmos. (ALEXANDRE; BALASSIANO, 2012).

Tabela 2: Divisão de Corredores de BRT's

CORREDORES BRT'S		
CORREDORES	LIGAÇÃO	OPERAÇÃO
Transcarioca	Barra da Tijuca - Aeroporto Internacional Tom Jobim	Em operação/2023
Transoeste	Barra da Tijuca - Santa Cruz - Campo Grande	Em operação/2023
Transolímpica	Recreio dos Bandeirantes - Deodoro	Em operação/2023
TransBrasil	Centro da Cidade – Deodoro	Em obras/ primeiro terminal entregue em 2023

Fonte: SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANO – RIO DE JANEIRO (2011) - REPRODUÇÃO DO AUTOR.

A Tabela 3, ilustra a previsão de extensão de cada corredor em km, além do número de estações e terminais. Algo importante também será o custo de implantação e o número de passageiros estimados, além da frota prevista para atender a essa demanda.

Tabela 3: Corredores de BRT's previstos e seus custos

Ligação	Extensão KM	Nº de Estações	Nº de Terminais	Custo (R\$)	Nº Passageiros (Estimativa)	Frota (Prevista)
Transcarioca	39	44	4	R\$ 1,5 BILHÕES	500 MIL	217 ÔNIBUS
Transoeste	56	50	4	R\$ 732 MILHÕES	135 MIL	110 ÔNIBUS
Transolímpica	26	16	2	R\$ 2 BILHÕES	95 MIL	86 ÔNIBUS
TransBrasil	31	26	5	R\$ 1,3 BILHÃO	40 MIL	N/I
TOTAL	152	136	15	R\$ 5,5 BILHÕES	770 MIL	413

Fonte: SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES – RIO DE JANEIRO (2011) -
REPRODUÇÃO DO AUTOR.

Figura 19: Lula, Cabral e Paes inauguram o túnel da Grota Funda¹³

Fonte: J.P. Engelbrecht / Prefeitura do Rio

Conforme indicado pelo PDTU (2005), 46% dos deslocamentos realizados por algum meio de transporte motorizado eram efetuados por transporte coletivo, enquanto 16% eram atribuídos ao transporte individual. Dentro da categoria de transporte coletivo, 57% optam pelo ônibus municipal, 18% pelo transporte alternativo e 7% pelo trem e metrô. É notável o aumento, ao longo da última década, na parcela de deslocamentos por transporte individual, impulsionado pelo crescimento de 53% na frota de veículos na cidade do Rio de Janeiro,

¹³ Ver <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/06/brt-transoeste-e-inaugurado-no-rio.html>>

passando de 1.559.267 em maio de 2001 para 2.416.823 em maio de 2011, conforme dados do Detran-RJ (2011).

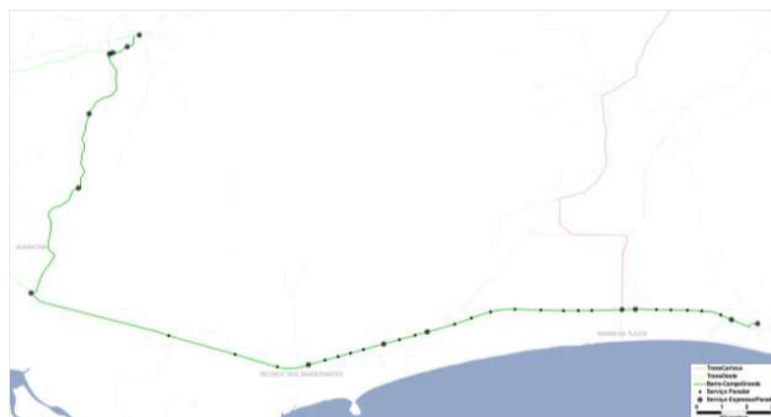
Diversos fatores contribuíram para esse aumento, incluindo o aumento da renda familiar, facilidade de acesso ao crédito para aquisição de veículos automotores, redução do imposto sobre produtos industrializados (IPI) e a percebida baixa qualidade e segurança do transporte público. Diante do trânsito caótico e lento, especialmente na zona oeste, e reconhecendo a necessidade de melhorar a fluidez do trânsito para eventos como a Copa do Mundo de Futebol em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016, os governos federal, estadual e municipal decidiram criar corredores de BRT e VLT, além de expandir a oferta de transporte por metrô.

No entanto, é crucial observar que a simples construção de corredores de BRT e VLT, juntamente com a expansão da malha metroviária para a zona oeste (Barra da Tijuca), não resolve os desafios diários enfrentados pelos usuários das vias mais congestionadas da cidade. Pelo contrário, a falta de integração física e tarifária entre os modos de transporte, a ausência de acessibilidade física e financeira aos novos meios de transporte e a falta de campanhas que incentivem a mudança de comportamento, como a renúncia ao uso diário do carro em favor do transporte público, podem levar a um aumento do congestionamento, resultando em poluição, estresse e violência.

Adicionalmente, destaca-se que a intensificação do uso de veículos particulares, os altos níveis de congestionamento nas grandes cidades e as deficiências nos sistemas de transporte coletivo de maior capacidade são apontados como os principais responsáveis pelas significativas emissões registradas em 2008 em termos de poluição ambiental. Um estudo de Balassiano (2012) revela que a transição para modalidades mais sustentáveis, como BRT (Bus Rapid Transit) e Metrô, aliada a estratégias de gerenciamento da mobilidade (incluindo o incentivo ao uso de modos não motorizados), tem o potencial de reduzir as emissões em aproximadamente 26% até 2030.

Retomando em relação ao BRT Transoeste na região de Campo Grande, a proposta inicial apresentado pelo relatório final da LOGIT para o sistema contava com uma linha que tinha como operação o trajeto - Linha Barra – Campo Grande (Expresso/Parador), onde no sentido ida, indicando as estações onde cada serviço (Expresso/Parador) seria prestado.

Figura 20: Linha Transoeste



Fonte : LOGIT, 2011

Figura 21: Linha Transoeste Barra x Campo Grande



Fonte : LOGIT, 2011

As estações presentes nos trechos Mato Alto e Campo Grande são do tipo Paradora 3 e Paradora 2, respectivamente, de forma que nesses trechos são realizadas paradas por ambos serviços, expresso e parador.

Já no sentido contrário, Campo Grande x Barra da Tijuca, o trecho Campo Grande apresenta mão única no corredor TransOeste, de tal forma que o percurso de ida é diferente do percurso de volta nesse trecho.

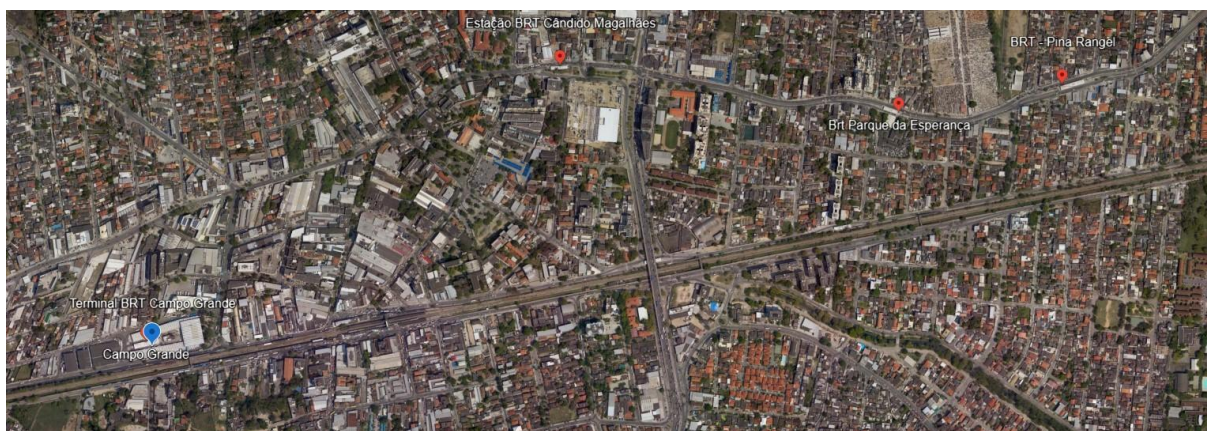
Figura 22: Linha Transoeste Campo Grande x Barra



Fonte : LOGIT, 2011

Atualmente, as estações que foram apontadas para fazerem parte da operação do projeto estão colocadas como estações apenas de operação dos ônibus paradores. Enfrentando a problemática já mencionada acima, de não utilizarem as mesmas vias de ida e volta do trajeto. Temos na figura, o **terminal Campo Grande (em azul)**; a **estação Cândido Magalhães**; a **estação Parque Esperança** e a **Estação Pina Rangel**. Embora todas façam parte do sistema BRT Transoeste, encontramos ainda certa falta de comunicação entre elas.

Figura 23: Principais estações de BRT em Campo Grande



Fonte : GOOGLE EARTH, 2020.

Os dados prévios da operação dessa linha estão expressos na tabela abaixo:

Tabela 4: Extensão prevista do trecho terminal Campo Grande x Barra da Tijuca

Linha	Extensão Total (km)	Tempo Ciclo (min)	Frequência (veic/h)	Headway (min)	Veículos na hora-pico
Barra – Campo Grande	90	153,3	21	2,9	53

Fonte: LOGIT, 2011

Outro ponto de extrema relevância para o entendimento de tais mudanças propostas no sistema é o caso das linhas alimentadoras. No sistema BRT (Bus Rapid Transit), as linhas alimentadoras são rotas de ônibus que ligam bairros ou áreas periféricas diretamente às estações ou terminais principais do BRT. Elas têm a função de "alimentar" o sistema principal, transportando passageiros de regiões menos acessíveis para os corredores principais do BRT, onde podem fazer diversas transferências para os ônibus que percorrem as rotas de alta capacidade e velocidade. Tais linhas são fundamentais para o bom funcionamento do sistema, pois permitem que os passageiros acessem o BRT de maneira mais rápida e conveniente, sem a necessidade de múltiplas transferências ou caminhadas longas. As linhas alimentadoras ajudam a integrar diferentes áreas da cidade ao sistema de transporte rápido, melhorando de forma eficaz a cobertura e a acessibilidade do transporte público.

Com a introdução do sistema TransOeste, várias linhas de ônibus existentes na região afetada deveriam passar por modificações significativas, podendo ter seus serviços absorvidos por outras linhas, serem eliminadas, ou terem seus trajetos complementados ou reduzidos. No total, foram planejadas 36 linhas alimentadoras para o sistema BRT TransOeste, o que implicou na remodelação da rede de transporte por ônibus na área de influência.

Devido à sua localização, que abrange toda a extensão da Orla da Zona Oeste do Rio de Janeiro até Santa Cruz e se estende até Campo Grande pela Avenida Cesário de Melo e Estrada do Mato Alto, o Corredor TransOeste estabelece conexões vitais com outros sistemas de transporte da cidade. Para desenvolver uma integração eficaz, foram identificadas as linhas de transporte coletivo existentes na área de influência do futuro Corredor TransOeste, incluindo linhas ferroviárias, ônibus municipais e intermunicipais. Especificamente, a conexão com outros sistemas BRT inclui o BRT TransCarioca, responsável pela ligação entre a Barra da Tijuca e a Região do Aeroporto do Galeão. No contexto do sistema metroviário, o Corredor TransOeste intersecta o serviço Barra Expresso, uma linha de ônibus que atende ao

metrô, partindo do Terminal Alvorada até o futuro Terminal Jardim Oceânico, percorrendo a Avenida das Américas. Em relação ao sistema ferroviário, o trecho Cesário de Melo do TransOeste é paralelo ao ramal Santa Cruz da Supervia, oferecendo integração nas estações Santa Cruz, Paciência e Estação Ferroviária Campo Grande.

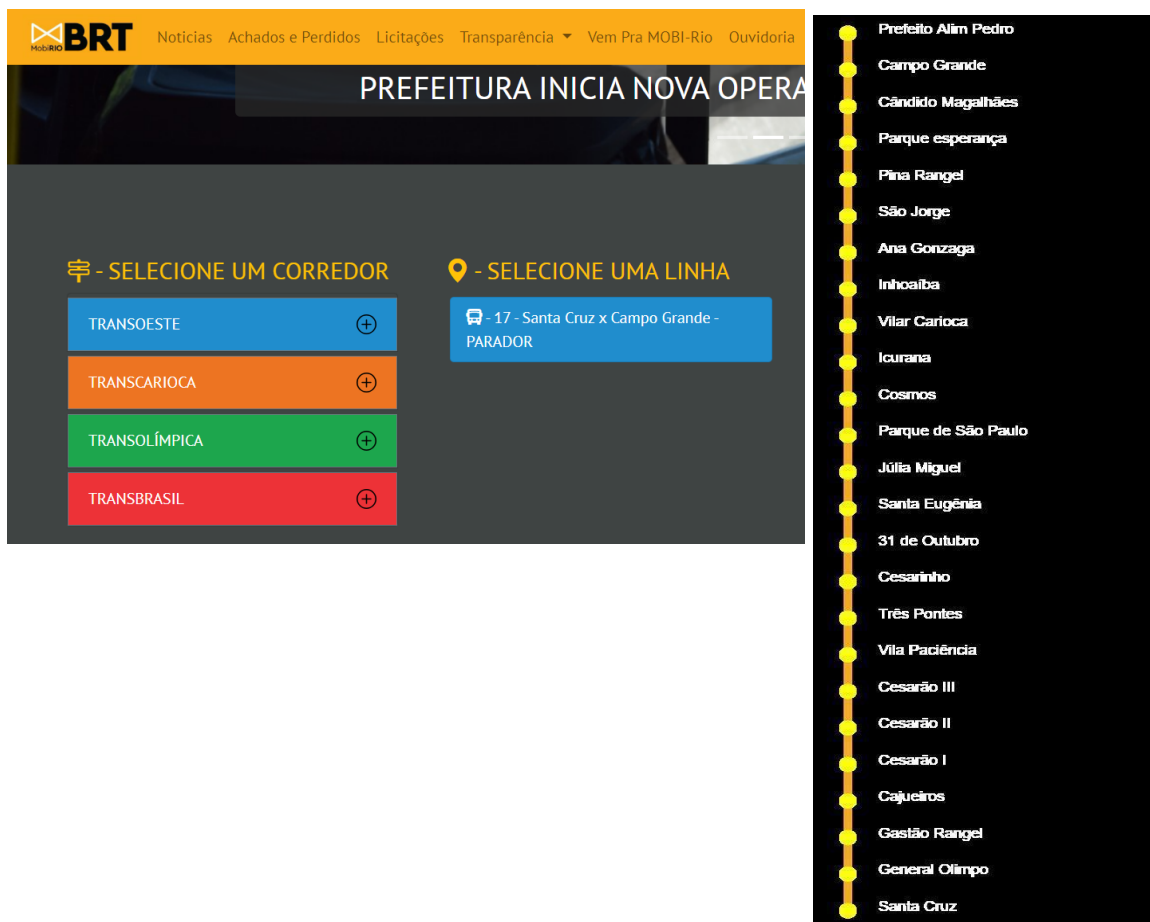
Figura 24: Integração com a Supervia



Fonte: LOGIT, 2011

Muitas dessas projeções apontadas no relatório contavam com uma linha de acesso direto da estação de Campo Grande para Barra da Tijuca, fazendo com que a fluidez e integração do sistema funcionasse com maior qualidade e rapidez. Contudo, essa linha não está em operação nos dias de hoje. Como visto exatamente no site do Data-Rio e Mobi-Rio, a linha atual que passa no terminal de Campo Grande é para Santa Cruz e Parador.

Figura 27: Linha Santa Cruz x Campo Grande BRT Transoeste

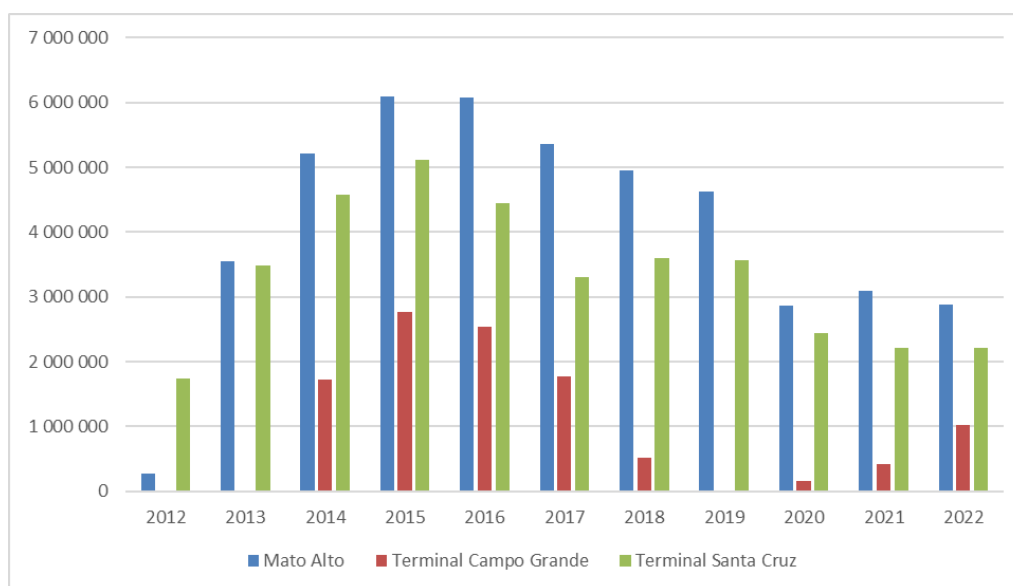


Fonte: MOBIRIO, 2022.

Essa falta de conexão e facilidade de acesso entre as estações de Campo Grande, Santa Cruz e Mato Alto, do BRT Transoeste refletem-se em números quando comparamos o nível de passageiros transportados por estações importantes do sistema, como é o caso da **Estação de Santa Cruz e Mato Alto**.

A estação **Mato Alto** predomina em número de passageiros transportados muito mais do que em comparação com os chamados terminais de **Campo Grande e Santa Cruz**.

Gráfico 4 - Acesso às principais estações do sistema BRT



Fonte : DATA.RIO, 2022.

Podemos destacar alguns pontos que influenciam a operação atual do sistema BRT Transoeste em Campo Grande. Primeiro, a estação Campo Grande foi projetada pela LOGIT para ser um terminal que reuniria vários serviços e se integraria com outros modais de transporte, como a rede ferroviária (Supervia) e os ônibus municipais, que já usavam a rodoviária de Campo Grande como ponto central de partida. No entanto, a viabilidade dessa integração foi prejudicada pela expansão do sistema em uma área já densamente construída e com vias muito estabelecidas. Como mencionado anteriormente, o BRT em Campo Grande ocupa uma das duas faixas disponíveis, em uma região com alto índice de movimentação motorizada. Outro aspecto a considerar é o ônibus que opera a linha 17 paradora, um veículo com menor capacidade de transporte de passageiros. Isso reflete a falta de espaço para movimentação dentro do bairro, dificultando ainda mais a eficiência do sistema.

Por fim, emerge outro ponto de extrema importância para reflexão que é pontuado exatamente pelos usuários do sistema. Com a execução do planejamento de ampliação da prefeitura, os casos de integração entre os sistemas BRTs ainda causam certa discordância e receio dos passageiros. Como aponta uma matéria do jornal O Dia online, onde o título já expressa tal preocupação : ***“Solução ou novo problema ? Após Inauguração de terminal, BRT Transbrasil ainda divide opiniões”***

A Prefeitura do Rio inaugurou o Terminal Deodoro na Zona Oeste, integrando trens da SuperVia, ônibus convencionais e o BRT da Transolímpica. No futuro, estão previstas integrações com o corredor BRT Transbrasil. Além disso, foi anunciada a criação de sete novas linhas alimentadoras, cinco delas saindo da região de Campo Grande.

Muitos moradores reclamam da nova logística, especialmente da necessidade de fazer baldeação em Deodoro. Anteriormente, usavam um único ônibus expresso para ir da Zona Oeste ao Centro. Agora, terão que pegar um alimentador até Deodoro, depois o BRT Transbrasil até o Terminal Gentileza, e então o VLT até o Centro.

Os usuários argumentam que o novo sistema aumentará o número de conduções necessárias, tornando o trajeto mais cansativo e com muitas paradas. Maria Cristina, técnica de enfermagem, e Edileuza de Lima, diarista, destacaram a insatisfação com a necessidade de múltiplas baldeações e o aumento do tempo de viagem. Márcia Coque, professora de História, prefere trajetos diretos e critica o aumento de paradas.

Por outro lado, Victor Senna, cozinheiro, acredita que o novo terminal reduzirá o tempo de viagem ao Centro, especialmente após as obras na Avenida Brasil.

A Prefeitura afirma que o planejamento operacional da Transbrasil ainda está em andamento e promete que o BRT reduzirá os tempos de deslocamento.

Especialistas também ofereceram suas opiniões. Bernardo Serra, do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), ressalta a importância de oferecer conforto nas integrações para evitar transtornos. Ronaldo Balassiano, especialista em mobilidade urbana, defende a cooperação entre município e estado para o sucesso do BRT Transbrasil e a criação de um órgão único para administrar a malha de transporte da região metropolitana.

FLÁVIO TRINDADE; ANA FREIRE; DANILLO PEDROSA - O DIA - 2023

Figura 28 - Estação Deodoro - Parte da Transbrasil



Fonte : O DIA, 2023.

5.1 - Os corredores Estruturais BRT, a solução ?!

Os Corredores Estruturais BRT (Bus Rapid Transit) são sistemas de transporte tronco-alimentados, compreendendo vias segregadas do tráfego convencional, com prioridade de circulação em cruzamentos, operados por ônibus articulados de alta capacidade. Esses sistemas são projetados para atender uma demanda significativa de passageiros, oferecendo estações especiais que facilitam embarques e desembarques rápidos, com pagamento de tarifa realizado fora dos veículos, conforme especificado no Edital, Anexo I, 7.1.7.

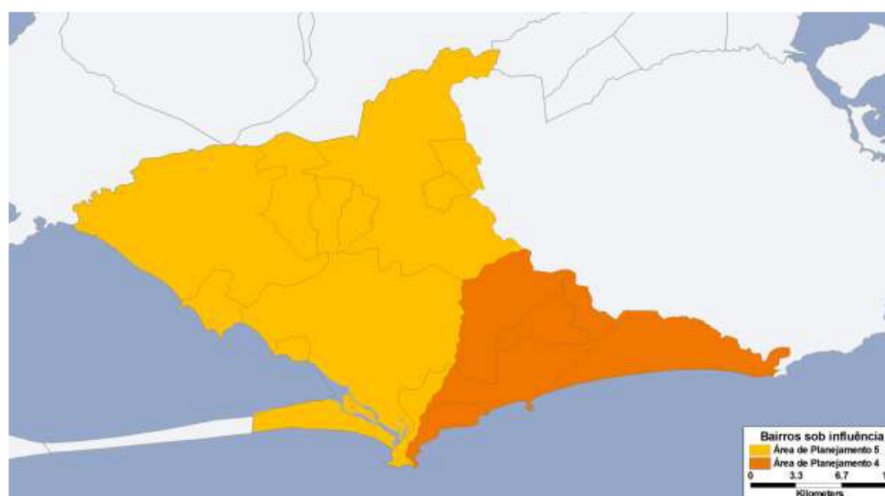
Os BRTs do Rio de Janeiro foram concebidos para operar em vias com grande fluxo de passageiros, sendo alimentados pela rede de ônibus convencionais. Sua implementação visa contribuir para a otimização do sistema de transporte público. Integram o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus do município e estão incluídos na mesma concessão. Portanto, todos os BRTs que forem implantados serão automaticamente parte da concessão existente. Foi contratualmente previsto que a operação dos BRTs implantados seria de responsabilidade do concessionário da Região de Transporte Regular (RTR) pela qual o corredor passa. Caso o percurso abranja mais de uma RTR, os concessionários deveriam cooperar para realizar uma operação compartilhada, conforme estabelecido no Edital, Anexo I, 5.2.

A infraestrutura viária dos BRTs seria de responsabilidade da prefeitura, enquanto as concessionárias seriam responsáveis pela aquisição dos veículos e equipamentos necessários para o funcionamento do sistema. (MATELA, 2015)

A prefeitura contratou uma empresa para fazer os estudos necessários para implementação do sistema BRT, sendo ela a LOGIT - Transportation Engineers, eles atuam principalmente no intuito de realizar projetos que promovam o desenvolvimento socioeconômico sustentável de cidades, regiões e negócios, através da qualificação do transporte de carga e passageiros. O estudo foca na Zona Oeste do Rio de Janeiro, especificamente ao longo do Anel Viário. As áreas analisadas incluem a Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Guaratiba, Campo Grande e Santa Cruz. A infraestrutura existente no período do estudo da LOGIT, aponta que a região abrange uma via de pista simples que se estende por 21 quilômetros, do Recreio dos Bandeirantes até o futuro Terminal Jd. Cinco Marias, destacando-se também a presença de interseções controladas por semáforos. O segmento entre o Terminal Cinco Marias e o centro de Santa Cruz é composto por vias urbanas com uso misto do solo. Entre Santa Cruz e Campo Grande, a conexão atual é feita por uma via de pista dupla, que inclui um corredor de ônibus no canteiro central. Em Campo Grande, predominam vias urbanas de sentido único. A implementação do sistema BRT, de acordo com estudo na época, aponta que seriam necessárias intervenções para a construção de uma via de maior capacidade e de um corredor dedicado ao BRT no trecho principal, além de possíveis adaptações nas vias dos trechos secundários. (LOGIT, 2011).

Em relação às zonas envolvidas nesse projeto, temos diversas áreas nas imediações do corredor Transoeste, principalmente localizadas na Zona Oeste do Município do Rio de Janeiro. Se contarmos os 12 bairros, temos 6 alocados na área de planejamento 4, sendo eles : Grumari; Recreio dos Bandeirantes; Vargem Grande; Vargem Pequena; Barra da Tijuca; Camorim. Os demais bairros estão localizados mais ao norte , e são próximos à Av. Brasil (importante via de acesso na zona oeste), e fazem parte da área de planejamento 5. Os bairros alocados nessa área são : Paciência; Santa Cruz; Sepetiba; Guaratiba; Pedra de Guaratiba; Barra de Guaratiba e Campo Grande. (LOGIT, 2011).

Figura 29 : Localização dos Bairros de acordo com área de planejamento



Fonte: LOGIT, 2011

Diversos centros são significativamente relevantes para a geração de viagens na área de influência direta do Sistema TransOeste, e serão detalhados a seguir. Na região compreendida pelos bairros Recreio dos Bandeirantes, Vargem Grande e Vargem Pequena, observa-se uma predominância de viagens motivadas por trabalho, refletindo o perfil residencial dessas áreas.

Na Barra da Tijuca, que já possui uma densa ocupação residencial, destacam-se dois importantes polos geradores de viagens. O primeiro é o Pavilhão de Exposições Riocentro, que, além de seu uso atual, possui planos de expansão e reestruturação previstos para futuros eventos. O segundo é a Vila Olímpica, construída para os Jogos Olímpicos Rio-2016, que continua sendo um centro vital para eventos esportivos e outras atividades que atraem um grande número de visitantes. Na área mais a oeste, particularmente na Área de Planejamento 5 (AP5), destaca-se a Base Aérea de Santa Cruz, além de vias cruciais como a Avenida Brasil e a Estrada Rio-São Paulo. Estas vias são essenciais para o tráfego regional e têm um papel central na geração de viagens, influenciando diretamente a demanda pelo sistema de transporte. Os bairros de Santa Cruz e Campo Grande também são centros significativos de produção de viagens. A população dessas localidades é de aproximadamente 350.000 em Santa Cruz e 550.000 em Campo Grande, sendo este último o bairro mais populoso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Estes dados populacionais sublinham a importância destas áreas como pólos geradores de deslocamentos dentro do contexto do Sistema TransOeste. (LOGIT,2011)

5.2 - Intervenções da Prefeitura no Sistema. Qual caminho seguir?

A intervenção da prefeitura no sistema BRT TransOeste foi desencadeada por uma série de deficiências operacionais e estruturais que comprometem a eficácia e a segurança do serviço. Identificando problemas como atrasos crônicos, veículos superlotados e em condições inadequadas, além de infraestrutura deteriorada, a prefeitura decidiu assumir temporariamente a gestão do sistema para implementar medidas corretivas urgentes. O objetivo principal da intervenção foi restaurar a qualidade e a confiabilidade do serviço, melhorando a experiência dos usuários e garantindo a sustentabilidade financeira e operacional do sistema a longo prazo. Durante o período de intervenção, estão previstas a renovação da frota, a reforma das estações e vias, além da reestruturação da gestão operacional, buscando um modelo mais eficiente e responsivo às necessidades dos passageiros. (AGÊNCIA BRASIL, 2021)

Em matéria veiculada pela Agência Brasil, é explicada de forma mais categórica as mudanças no sistema:

A Prefeitura do Rio de Janeiro interveio no serviço de ônibus BRT e anunciou um novo processo de licitação. O prefeito Eduardo Paes criticou a má operação do BRT, comparando o tratamento da população ao de gado.

Atualmente, o sistema BRT é dividido em três consórcios: Transoeste, Transolímpica e Transcarioca. De início, o BRT tinha capacidade para mais de 500 mil passageiros e 400 ônibus articulados. Atualmente, conta com apenas 200 ônibus, metade do necessário.

Foram identificados diversos problemas no sistema, incluindo veículos sempre superlotados nos horários de pico, desassistência de diversos bairros devido à ausência de linhas, desaparecimento de aproximadamente 40% das linhas e ausência de ônibus no serviço noturno.

Um grande quantitativo de estações que estão abandonadas e deterioradas, existe um desrespeito ao pagamento de tarifas e uma redução drástica no número de ônibus operacionais. A Prefeitura anunciou uma intervenção amigável para uma nova licitação, sem estatização do sistema. O controle do sistema de bilhetagem eletrônica será assumido pela Prefeitura para garantir maior controle e transparência. Uma nova licitação para a bilhetagem eletrônica será lançada, saindo do Riocard, que atualmente pertence à Fetranspor.

A Prefeitura busca total controle e transparência sobre a arrecadação e o número de passageiros. Fetranspor e o consórcio BRT não se pronunciaram sobre as ações da Prefeitura.

Fonte: VLADIMIR PLATONOW - AGÊNCIA BRASIL, 2021.

Figura 30: BRT é mal operado e “trata a população como gado”



Fonte: PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2021.

Já em 25/03/2024, através da página da Prefeitura na internet, foi publicada a matéria com título *“Intervenção no sistema BRT completa três anos com mais passageiros e mais agilidade e conforto para a população”*, retratando exatamente esse processo de intervenção via Prefeitura no sistema. Os detalhes da matérias seguem abaixo:

As intervenções da prefeitura no sistema de transporte resultaram em um aumento de 150% no número de passageiros transportados, uma redução de até 72% nos intervalos de viagens nos corredores de alta capacidade e a renovação total da frota de ônibus articulados. Além disso, foram realizadas reformas nas estações, implementadas medidas de segurança e recuperado o pavimento do corredor Transoeste. As obras nos corredores Transbrasil e nos terminais Gentileza e Deodoro também foram entregues. Com essas melhorias, o número diário de passageiros no sistema BRT passou de **150.000 para 375.000**. O número de ônibus articulados na frota aumentou de **120 para 515**. Nos horários de pico, os intervalos entre os ônibus diminuíram significativamente nos corredores principais: **Transoeste (72%)**, **Transcarioca (59%)** e **Transolímpica (63%)**. Além disso, 46 estações vandalizadas e furtadas foram reformuladas e reabertas.

O Mobi-Rio, criado em dezembro de 2021 para gerir o sistema BRT, contratou um total de 3.029 pessoas, incluindo 1.665 motoristas. A principal visão do Mobi-Rio é qualificar novamente o sistema, visando um histórico positivo.

Investimentos e obras foram realizados, incluindo a transformação de quatro estações terminais do corredor Transoeste (Mato Alto, Pingo D'Água, Curral Falso e Magarça), com mais de R\$180 milhões aplicados no total. As instalações foram melhoradas, incluindo novos terminais e bicicletários. A recuperação do corredor Transoeste incluiu a revitalização de 31 km da pista, substituindo o pavimento de asfalto por concreto, com um investimento de R\$221 milhões e a geração de 4.400 empregos diretos e indiretos.

Os casos de vandalismo nos ônibus articulados foram reduzidos de 80% para 10%, e nas estações, a redução foi de 90%, graças à implementação de medidas de segurança e monitoramento.

O corredor Transbrasil entrou em operação gradual, conectando a Zona Oeste, Zona Norte e o Centro, com uma estimativa de atendimento a 150 mil pessoas por dia no Terminal Intermodal Gentileza. Este terminal oferece conexões com linhas de ônibus municipais, VLT e futuros corredores. O Programa BRT Seguro, lançado em junho de 2021, visa o patrulhamento de ônibus, estações e terminais. Mais de 3.100 prisões foram realizadas, e mais de 16.750 multas foram aplicadas por calote. Atualmente, 400 agentes atuam diariamente no programa.

Fonte: MARCELO PIU, PREFEITURA DO RIO, 2024)

5.3 - O Peso da Desigualdade: Um Olhar Crítico sobre o BRT TransOeste

Embora não tenha sido amplamente discutido aqui neste trabalho, não podemos passar por cima da questão que foi explorada durante a idealização do projeto do BRT e o cenário no qual ele estava incluso. Os megaeventos na cidade do Rio de Janeiro contaram com uma estratégia de construção para uma cidade atrativa, permitindo a realização de grandes investimentos, tanto em termos de projetos na cidade, quanto em infraestrutura urbana.

O legado olímpico foi o objetivo principal a de diversos entes dos governos e que justificavam as vultosas quantias em dinheiro para a execução dos projetos. No entanto, nem sempre o que era idealizado como melhoria se confirmava em termos de realidade e dinâmica da cidade.

Esta estratégia neoliberal de planejamento, transformação e gestão do espaço urbano está intimamente ligada ao desenvolvimento do marketing urbano, tanto externo (direcionado a turistas, investidores, etc.) quanto interno (voltado para a população local). A justificativa dos poderes públicos para a realização de megaeventos e as subsequentes transformações no espaço urbano geralmente se baseia nos benefícios econômicos e de infraestrutura urbana. No entanto, a comprovação desses benefícios econômicos, frequentemente contestada após os eventos, é raramente demonstrada, como indicado por extensa literatura. Em casos como as Olimpíadas de Atenas (2004), Pequim (2008) e Londres (2012), os gastos reais com investimentos foram três vezes maiores do que o inicialmente previsto. Na literatura especializada em megaeventos, que abrange áreas como geografia, planejamento urbano e direito, os impactos socioespaciais dos megaeventos sobre as populações locais das cidades-sede estão sendo cada vez mais estudados. Os exemplos das Olimpíadas em Pequim (2008) e Atenas (2004), e da Copa do Mundo na África do Sul (2010), reforçaram a necessidade de investigar os impactos negativos e sociais dos megaeventos, para além dos discursos oficiais. A questão da mobilidade e da habitação são dois elementos extremamente importantes na análise das injustiças e violações de direitos enfrentadas pelas populações locais, frequentemente aquelas de baixa renda, sob esse tipo de estratégia urbana.

(MENDES; LEGROUX - 2016)

Se pensarmos em termos práticos, os avanços de forma real na mobilidade urbana para os habitantes da cidade a respeito da qualidade e capacidade do sistema, de forma a se refletir sobre os impactos sobre a justiça socioespacial, o caso do BRT Transoeste nos traz dimensões no mínimo contraditórias se aplicarmos ao modelo de cidade atrativa.

O BRT Transoeste, pioneiro em sua categoria, deu início às suas operações em 6 de junho de 2012. A cerimônia de inauguração contou com a presença de Eduardo Paes, então prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, ex-governador do Estado do Rio, e Lula, ex-Presidente do Brasil, representando simbolicamente a colaboração dos três níveis de governo no projeto olímpico. Esta rota conecta a Barra da Tijuca às áreas de baixa renda de Campo Grande e Santa Cruz, com uma extensão de 56 quilômetros e um custo total de R\$900 milhões, conforme dados do SMTR, 2013. Adicionalmente, foi realizada uma extensão de seis quilômetros, com um investimento de R\$92 milhões, entre o terminal Alvorada e o terminal da nova Linha 4 do metrô, incluindo a estação Jardim Oceânico. (MENDES; LEGROUX - 2016)

Nas informações veiculadas nos discursos oficiais, o BRT destinava-se principalmente à população de baixa renda, das zonas de Santa Cruz e Campo Grande, que poderiam assim se deslocar, após o BRT com uma redução de 40% do tempo gasto anteriormente. A proposta era a melhoria da qualidade de vida dos passageiros da zona oeste. Entretanto, os dados que vieram após a operação do sistema já demonstravam uma certa problemática em relação ao êxito proposto. Já em 2015, o sistema transportava pessoas já demonstrando péssimas condições de conforto. A superlotação já esperada para os horários de pico, aconteceu antes mesmo de chegar à meta de 220.000 passageiros por dia, emergindo um problema central, se considerarmos que os trajetos são pendulares de casa para o trabalho. (MENDES; LEGROUX - 2016)

Outro cenário que foi amplamente divulgado e que gerou muita publicidade negativa foi o caso dos acidentes. Com envolvimento em diversos acidentes, alguns fatais, no mês de janeiro de 2015, foram registrados pelo menos 2 acidentes com 150 pessoas feridas. Já nos anos de 2014 e 2015, quatro protestos de grandes dimensões foram realizados para denunciar a situação do sistema, que colocavam os usuários à mercê de superlotação e insegurança constante, alguns desses protestos tiveram conflitos diretos com a polícia militar.

O sistema BRT Transoeste acabou por promover um novo sistema de transporte coletivo para as classes mais baixas, e ele não é destinado às classes de renda média e alta como a da Barra da Tijuca, por exemplo. Pelo contrário, como é sabido, a Barra da Tijuca é planejada exatamente para o uso do carro particular. Onde vemos boa parte da Avenida das Américas destinada ao transporte privativo e algumas faixas para o sistema BRT.

O modelo exemplifica as contradições inerentes à estratégia urbana neoliberal. Sob o pretexto de melhorar a infraestrutura de transporte público, foram construídas vias para o uso de camadas sociais que não necessariamente utilizarão o BRT, enquanto comunidades como

Vila Harmonia, Restinga e Vila Recreio 2, foram removidas, em parte para dar lugar às novas pistas automobilísticas, deixando vastas áreas dessas ex-comunidades sem qualquer aproveitamento. O BRT Transoeste, assim como outros sistemas BRT, contribui para a reprodução do processo histórico de "causação circular"¹⁴, no qual uma aliança urbana dominante se beneficia dos investimentos públicos em termos de infraestrutura urbana e serviços públicos. Este processo persiste em um contexto de cidade atrativa, e é por meio dele que a nova centralidade e valorização da Barra da Tijuca tendem a ser excludentes. (MENDES; LEGROUX - 2016)

Embora o BRT Transoeste seja frequentemente apresentado como um meio de promover o acesso à mão de obra para a Barra da Tijuca, essa narrativa oculta uma série de questões críticas. Em primeiro lugar, a implementação do sistema BRT tem sido acompanhada por políticas de remoção de comunidades e gentrificação, resultando na marginalização de populações de baixa renda que historicamente habitam essas áreas. Apesar da questão de as remoções não serem objeto direto deste trabalho, não podemos não as mencionar quando falamos das obras de viabilidade do BRT na Zona Oeste.

Além disso, a estruturação do BRT e seu foco principal nas áreas mais afluentes da cidade contribuem para acentuar as disparidades socioeconômicas, ao invés de mitigá-las. O suposto benefício que foi amplamente veiculado de acesso à mão de obra para a Barra da Tijuca muitas vezes exclui aqueles que mais necessitam de emprego, devido à distância física, custos de transporte (geralmente muito altos) e falta de oportunidades equitativas. Portanto, é fundamental abordar criticamente a narrativa de que o BRT Transoeste promove significativamente a mão de obra para a Barra da Tijuca, reconhecendo as complexidades e desigualdades subjacentes ao seu desenvolvimento e impacto na cidade do Rio de Janeiro.

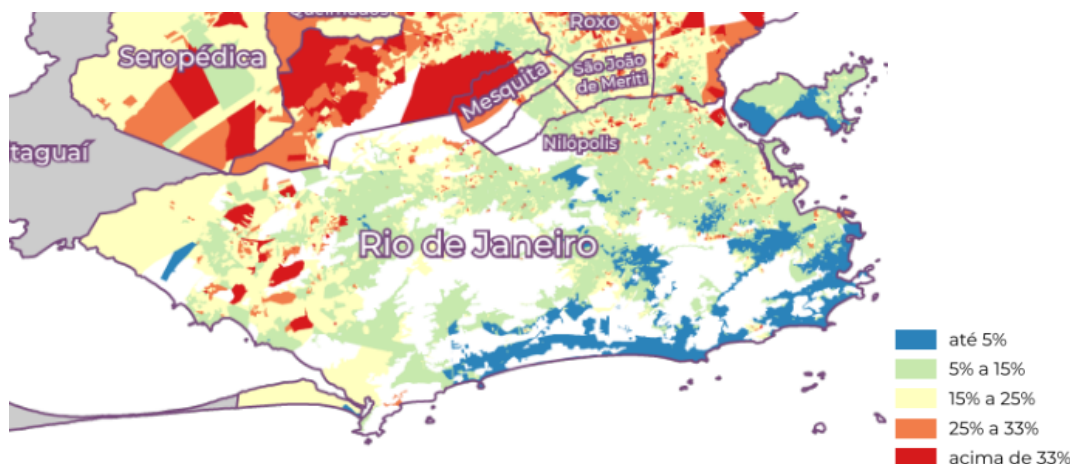
Como aponta Luft, a mobilidade tem a capacidade transformadora na vida urbana, afetando diretamente em como os indivíduos e grupos participam das atividades que ocorrem no território. É de suma importância então o rompimento de rotinas setorializadas tecnicamente e economicamente justificadas e compreender as implicações substanciais e político-procedimentais que o direito ao transporte promove na vida dos cidadãos. (2018)

Alguns dados são relevantes para entender como o transporte pode de fato interferir nas desigualdades sociais já existentes. A Casa Fluminense lançou em 2023 o Mapa da Desigualdade, onde aponta diversas correlações de acesso da população aos bens e serviços

¹⁴ VETTER, D., MASSENA, R. (1981). "Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infraestrutura? – uma teoria da causação circular", in Silva, L., Machado da (org), Solo urbano – Tópicos sobre o uso da terra. Série Debates Urbanos. Rio de Janeiro: Zahar Ed, 1981.

públicos no Rio. Determinados dados nos fazem compreender a dinâmica dissocial que impera no nosso Estado e na Cidade do Rio de Janeiro. No indicador “Peso da Tarifa no Transporte Público”, vemos que as áreas mais afetadas são as mais distantes localizadas na Zona Oeste, conforme mapa.

Figura 31: Peso da Tarifa no Transporte Público



Fonte: CASA FLUMINENSE, 2023.

No detalhamento que compete à justiça racial, a cartilha nos aponta o percentual de pretos e pardos entre vitimados em mortes no transporte, por local de ocorrência. Em 16 das 22 cidades, o percentual de pessoas negras mortas no transporte é igual ou superior a 60%. Destaca-se a capital, onde o percentual de negros mortos chegou a 68%, embora a população negra represente 48% do total do município, conforme o Censo de 2010. (CASA FLUMINENSE, 2023).

O mapa da desigualdade traz dados bem relevantes para compreensão de como a prestação de serviços públicos são desiguais e afetam a população mais pobre, preta e parda. Nesse sentido, alguns indicadores abordados são: População negra em domicílios que não são destinados à habitação ; Diferença salarial entre brancos e negros ; Morte de pessoas negras no transporte; Mulheres negras em domicílios que não são destinados à habitação ; Diferença salarial entre homens e mulheres ; Violência sexual no transporte público ; Violência de gênero.

Dessa forma, a análise evidencia que a má prestação dos serviços públicos reforçam a desigualdade racial e social, sempre penalizando desproporcionalmente as comunidades negras. Esse quadro não apenas revela a uma falha estrutural no atendimento igualitário, mas também reforça a necessidade urgente de políticas públicas inclusivas que tenham como

objetivo promover justiça social e igualdade de acesso a serviços essenciais para todos os cidadãos.

6 - Considerações Finais

As diversas dimensões da mobilidade urbana representam um grande desafio para teóricos, pesquisadores e autoridades governamentais. A operação de qualquer meio de transporte exige um grau significativo de comprometimento técnico, operacional e financeiro.

Ao analisar o BRT Transoeste em Campo Grande, este estudo reconheceu o papel crucial que esse sistema de transporte pode desempenhar na redução das desigualdades sociais e na promoção do bem-estar dos cidadãos. A acessibilidade e a eficiência do BRT Transoeste têm o potencial de transformar as dinâmicas de mobilidade urbana, proporcionando aos residentes de diferentes estratos socioeconômicos uma alternativa viável e eficiente ao uso do automóvel particular.

Conforme expressa a Constituição Federal de 1988, no artigo 5º, inciso XV, todo cidadão tem o direito de se locomover livremente pelas cidades e por todo o território nacional, sem restrições. Portanto, a mobilidade cotidiana é apontada como o eixo central deste trabalho, ressaltando a necessidade dos indivíduos de se deslocarem para suas atividades diárias. Isso implica a necessidade de uma infraestrutura robusta para viabilizar esses deslocamentos. Abordamos a importância da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que foi criada no ano de 2012, sob a lei Nº 12.587/12, que veio exatamente para ordenar e regular a Mobilidade Urbana em âmbito nacional, norteando e agregando questões como sustentabilidade, mobilidade, acessibilidade, com diretrizes fundamentais que regem o convívio em solo urbano.

Nesse contexto, exploramos as diversas facetas da mobilidade e suas questões, incluindo os impactos sociais associados ao ato de se locomover. A partir de 1950, com o intenso crescimento urbano no Brasil e o significativo aumento de veículos motorizados(principalmente os individuais), presenciamos diversas mudanças no cenário da mobilidade urbana. Não é por acaso que o trânsito e a poluição decorrentes dessa relação se destacam como principais problemas nas grandes cidades. Além disso, outros indicadores, como renda, gênero e grau de escolaridade, influenciam a forma de locomoção destes cidadãos. Em conjunto, a mobilidade cotidiana emerge como o eixo central deste estudo,

exatamente pela sua importância na promoção do deslocamento que é fundamental para o pleno exercício da cidadania nas atividades comuns do dia-a-dia.

Embora não seja escopo deste trabalho abordar questões históricas, apontamos alguns desenvolvimentos relevantes para o entendimento da construção do modelo de mobilidade na cidade do Rio de Janeiro. Proveniente de um período colonial, uma cidade portuária e com diversas mudanças a nível econômico e político, principalmente com a vinda da família real portuguesa em 1808, vimos a necessidade de deslocamentos cada vez mais sendo necessária para as atividades da dinâmica urbana. Com a expansão urbana, veio também o desenvolvimento dos meios de transportes, passando pelos bondes, trens, ônibus, e mais atualmente o apego pelo carro individual.

Nesse sentido, abordamos de forma significativa a importância desses meios de transporte para a construção da cidade. Como já mencionado, os bondes eram muito mais do que veículos de transporte, eles representavam a espinha dorsal da mobilidade urbana, como símbolo do progresso tecnológico e social daquela época; Tendo sido inaugurado no século XIX, facilitaram de grande forma o deslocamento para diversos bairros e regiões da cidade.

Assim como os bondes, os trens urbanos também desempenharam um papel de extrema relevância no cenário da mobilidade urbana carioca. Exercendo um papel vital e elemento fundamental para a vida diária de milhões de habitantes da cidade. Desde sua implantação, os trens desempenham um papel de extrema relevância nos deslocamentos diários da população. Principalmente da população localizada mais afastada do centro da cidade, exatamente por ter sido o transporte que conectou bairros distantes, subúrbios e as áreas periféricas da cidade. Sendo entendido não apenas como um meio de transporte, mas também, como catalisador de integração social e econômica, facilitando assim acesso a empregos, serviços, educação e etc. para ampla população carioca.

É então no final da década de 1940, que o transporte urbano no Rio de Janeiro começou a mudar significativamente, se consolidando nos anos 1960. O transporte ferroviário, com bondes e trens, deu lugar ao modelo rodoviário, dominado por ônibus, lotações e carros particulares. Durante esse período, várias obras foram realizadas para melhorar o tráfego rodoviário, como a construção de túneis, viadutos e vias expressas. Ao final desse processo, os ônibus se tornaram o principal meio de transporte, deixando de ser apenas um serviço complementar, enquanto os bondes e trens perderam importância. Até o início dos anos 1960, a transição para o modelo rodoviário resultou em um sistema fragmentado, devido ao aumento das lotações. Esses veículos criaram um ambiente competitivo, com muitos motoristas autônomos disputando passageiros nas mesmas rotas,

causando uma saturação no mercado. Problemas relacionados à dinâmica do modelo rodoviário fizeram com que a opinião pública ficasse insatisfeita com a prestação dos serviços. Dentre os pontos de insatisfação, ressalta-se a falta de supervisão por parte da Prefeitura; Monopólio do sistema; Falta de transparência; Aumento das tarifas; dentre outros pontos.

Diante da situação crítica dos transportes, em 2010, a prefeitura do Rio de Janeiro publicou um edital de licitação para as linhas de ônibus. O modelo anterior de permissões para as empresas operarem as linhas prejudicava a organização e racionalização do sistema, criando uma concorrência predatória entre os diferentes modais. Em junho do mesmo ano, a Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) lançou um edital para reorganizar o transporte por ônibus e implantar o Bilhete Único, que permitia uma transferência de ônibus por uma única tarifa. Pela primeira vez, a prefeitura lançou uma licitação pública para a concessão integral do sistema de transporte por ônibus, mudando a relação entre a prefeitura e as empresas, que passaram de permissionárias a concessionárias.

Os consórcios vencedores da licitação seriam responsáveis também pela operação dos futuros corredores expressos de ônibus (Bus Rapid Transit - BRT): TransCarioca, entre Barra da Tijuca e o Aeroporto Internacional do Galeão; TransOeste, entre Barra da Tijuca e Santa Cruz; TransOlímpica, entre Recreio dos Bandeirantes e Deodoro; e TransBrasil, entre Deodoro e o Aeroporto Santos Dumont.

Baseado no que já foi exposto anteriormente, o BRT Transoeste é um dos principais corredores expressos de ônibus implantados na cidade do Rio de Janeiro. Este sistema faz parte de um conjunto de intervenções urbanas que visavam modernizar e racionalizar o transporte público na cidade, promovendo maior eficiência e integração entre os diversos modais. A implementação do BRT Transoeste ocorreu no contexto da licitação de 2010, onde os consórcios vencedores foram incumbidos de operar, além deste corredor, os BRTs TransCarioca, TransOlímpica e TransBrasil. A Transoeste conecta a Barra da Tijuca a Santa Cruz, passando por importantes regiões da zona oeste (como Campo Grande), e representa um marco na reestruturação do transporte público carioca. Deste modo compreender a importância do sistema na localidade de Campo Grande se torna relevante para a dinâmica de transportes e âmbito social.

A implantação do sistema veio num contexto da cidade de grandes mudanças. De certo modo, a aposta no BRT Transoeste também foi uma resposta aos grandes eventos que a cidade iria sediar. O sistema de transporte de passageiros no Rio de Janeiro estava passando por uma ampla reestruturação para preparar o município para a Copa FIFA de Futebol em

2014 e os Jogos Olímpicos em 2016. Em função desses eventos, diversos projetos de mobilidade foram implementados para atender à demanda dos visitantes, incluindo o BRT, VLT e melhorias no Metrô. O BRT e o VLT foram implantados, enquanto o Metrô passou por melhorias e expansão para proporcionar maior fluidez e mobilidade urbana aos usuários.

No entanto, apesar de um estudo abrangente de viabilidade do sistema, o BRT Transoeste não se tornou um legado dos megaeventos, enfrentando diversos problemas operacionais e de deterioração, impactando diretamente os usuários. Em relação à integração, um aspecto crucial são as estações do BRT Transoeste, especialmente os terminais, que são fundamentais para a estrutura e operação do sistema, servindo como pontos de integração e transferência entre diferentes modais de transporte. No caso específico de Campo Grande, várias questões operacionais são evidenciadas. O principal ônibus de acesso ao sistema BRT que vai até a Barra é a linha (17 - Parador), exigindo uma transferência no Terminal Santa Cruz para uma linha expressa até a Barra. Seria possível implantar outras linhas nos terminais próximos, como Mato Alto, Pingo D'Água e Magarça, para melhorar a conectividade. Além disso, a falta de espaço para expansão da linha também representa um desafio significativo, tornando inviável a ampliação do terminal de Campo Grande. O Terminal Campo Grande, no contexto do BRT Transoeste, enfrentou uma série de desafios e problemas desde sua implementação.

Dentre os problemas mais relevantes podemos apontar: 1. A questão da capacidade e dos congestionamentos gerados - O terminal frequentemente enfrenta problemas de capacidade durante os horários de pico, resultando em congestionamentos de ônibus e passageiros. Isso pode causar atrasos nas operações e dificuldades para os usuários acessarem os veículos; 2. Uma Infraestrutura Insuficiente proposta - Em certos momentos, a infraestrutura do terminal não consegue suportar adequadamente o fluxo de passageiros e veículos. Falta de plataformas suficientes, áreas de espera adequadas e sinalização clara podem complicar a experiência dos passageiros e reduzir a eficiência operacional; 3. Falta de Segurança e Manutenção - Problemas relacionados à segurança e à manutenção das instalações também foram observados. Questões como iluminação inadequada, falta de vigilância eficaz e necessidades de manutenção das estruturas físicas podem impactar negativamente a experiência dos usuários e a segurança geral no terminal; 4. Falta de eficiência na integração com outros modais - A integração eficiente com outros modais de transporte, como linhas de ônibus convencionais e serviços de vans, nem sempre é otimizada. Isso pode resultar em dificuldades para os passageiros transferirem entre diferentes serviços de transporte dentro do terminal; 5. Questões com a Gestão Operacional - Desafios na gestão

operacional, como coordenação entre os diferentes operadores de transporte e dificuldades na implementação de medidas de controle de fluxo, também têm sido observados.

Os problemas pontuados acabam por evidenciar a necessidade contínua de melhorias na infraestrutura, gestão operacional e segurança do Terminal Campo Grande do BRT Transoeste, a fim de proporcionar uma experiência mais eficiente e confortável para os passageiros e garantir a funcionalidade adequada do sistema de transporte público de forma segura e eficiente. Como propostas de melhoria para o Terminal Campo Grande do BRT Transoeste, é recomendado realizar diversas ações. Primeiramente, aumentar o número de plataformas de embarque e desembarque para reduzir congestionamentos durante os horários de pico. Isso pode envolver a construção de novas plataformas ou a reconfiguração das existentes para melhorar a fluidez do tráfego de passageiros. Além disso, instalar sinalização clara e informativa dentro do terminal é essencial. Painéis eletrônicos com horários de chegada dos ônibus, mapas das rotas e informações sobre conexões com outros modais ajudarão os passageiros a navegar e planejar suas viagens com mais eficiência. Reforçar medidas de segurança, como melhor iluminação, câmeras de vigilância e presença adequada de agentes de segurança, é fundamental para proporcionar um ambiente mais seguro tanto para passageiros quanto para funcionários. Melhorar a integração com outros modais de transporte, como linhas de ônibus convencionais, trens e vans, também é crucial. Isso pode incluir a implementação de sistemas de bilhetagem integrada e estratégias para facilitar as transferências entre diferentes serviços de transporte. Implementar medidas para melhorar a gestão operacional do terminal é outra prioridade, incluindo a coordenação eficaz entre os operadores de transporte, programação de horários de forma mais eficiente e sistemas de controle de fluxo de passageiros. Afinal de contas, garantir a manutenção regular das instalações físicas do terminal, incluindo reparos de infraestrutura, limpeza adequada e manutenção de equipamentos, é essencial para manter o terminal em boas condições operacionais.

Por fim, um ponto de extrema relevância observado na pesquisa de modo geral, é a pouca ou quase nenhuma informação sobre transporte na região objeto do estudo, no caso, Campo Grande. A dificuldade na divulgação de dados referentes a transportes públicos nas plataformas digitais como Data.Rio e Mobi-Rio também apontam certo grau de desigualdade de acesso à informação. Mesmo após contato com estes entes, nenhuma resposta válida foi obtida que pudesse ser absorvida para a conclusão do presente trabalho. Sendo assim, reiteramos que a desigualdade social não está refletida apenas na má prestação dos serviços, mas também, na falta de informações para os cidadãos da cidade.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Iplan-Rio/Jorge Zahar, 1988.

ALEXANDRE, R. W. C.; BALASSIANO, R. BRT no Rio de Janeiro: Implicações para a Mobilidade Urbana. In: X Rio de Transportes, PET/UFRJ. Rio de Janeiro, 2012. <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2012-1/601-brt-no-rio-de-janeiro-implicacoes-para-mobilidade-urbana/file>.

ARAGÃO, Joaquim e SANTOS, Enílson. Regulamentação, competição e financiamento em transportes urbanos: elementos para o debate. In: SANTOS, Enílson e ARAGÃO, Joaquim. (Orgs.) Transporte em Tempos de Reforma. 2ª edição. Brasília: Editora E-Papers, 2004.

BARAT, Josef. Estrutura metropolitana e sistema de transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Instituto de Planejamento Econômico e Social – IPEA/INPES, 1975.

BENCHIMOL, Jaime L. "A modernização do Rio de Janeiro", in Giovanna Rosso del Brenna (org), O Rio de Janeiro de Pereira Passos, Rio de Janeiro, PUC/RJ, 1985.

BISSARO, D. Z. . Mobilidade Urbana: O direito de ir e vir no município de Teixeira de Freitas-Ba. In: I Seminário de Políticas Públicas e Desenvolvimento Territorial, 2017, Araraquara, São Paulo. I Seminário de Políticas Públicas e Desenvolvimento Territorial, 2017.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidente da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 18 Jul. 2024.

BRASIL. [Estatuto da Cidade] Estatuto da Cidade. – 3. ed. – Brasília : Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 102 p. 2008.

CACCIA, Lara Schmitt. "Mobilidade urbana: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras." 2015.

CAIAFA, J. Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

CASA, Fluminense. Mapa da desigualdade : Região Metropolitana do Rio de Janeiro. 2023.

CIDADE e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

FETRANSPOR. Pesquisa de Avaliação do BRT Transoeste. 2013.

FONSECA, Priscilla R. As contradições entre centralidade e mobilidade na periferia do Rio de Janeiro: o caso do bairro de Campo Grande. In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo., 2012, Natal. Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo., 2012.

FREIRE, Américo. Guerra de posições na metrópole: a prefeitura e as empresas de ônibus no Rio de Janeiro (1906-1948). Rio de Janeiro: ALERJ/FGV, 2001.

KLEIMAN. Mauro. Transportes e mobilidade e seu contexto na América Latina. Série Estudos e Debates (IPPUR/UFRJ), nº 61, p. 1-10. 2011.

KLEIMAN. Mauro. Transportes e Cidadania - a problemática dos transportes e a questão da mobilidade urbana das camadas de baixa renda como necessidade e direito social na metrópole do Rio de Janeiro. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional/Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR-UFRJ). Rio de Janeiro, RJ, 2015.

LIMA NETO, Vicente. A mobilidade na Região Metropolitana do Rio de Janeiro – diagnóstico, impacto econômico e política pública. A ordem dos fatores altera o produto? Revista Econômica. 15. 10.22409/economica.15i2. p73. 2014.

LOGIT. BRT Transoeste: Estudos de Demanda, Funcional, Operacional e de Viabilidade. 2011.

LUFT, Rosangela M. O transporte como serviço público e como direito fundamental: decisões políticas e legitimação jurídica do transporte por ônibus no Rio de Janeiro. Chão Urbano (Online), v. n 4, p. 18-31, 2018.

MATELA, I. P. A gestão dos transportes: a renovação do pacto rodoviarista. In: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. (Org.). Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, v., p. 515-543. 2015.

MENDES, Alexandre F., and Jean Legroux. "BRT Transoeste: conflitos urbanos e contradições espaciais na "cidade atrativa". Revista Direito e Práxis 7.4: 13-42. 2016.

MINISTÉRIO das Cidades, Política Nacional de Mobilidade Urbana – Cartilha da Lei nº 12.587/12, Ministério das Cidades, Brasília. 2013.

NORONHA SANTOS, Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e evolução, 1º vol., Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Commercio, 1934

ORRICO, R.; SANTOS, E. Hegemonia privada: da capital do bonde ao ônibus no Rio de Janeiro. In: BRASILEIRO, A.; HENRY, E. (Orgs.). *Viação ilimitada: Ônibus das Cidades Brasileiras*. São Paulo, Cultura Ed. Associados, p. 401-428. 1999.

PEREIRA, Vicente Paulo Britto. *Avaliação Da Política De Transportes Públicos No Rio De Janeiro: Causas E Consequências Do Modelo Privado No Transporte Por ônibus*. Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, 1987.

PERO, Valéria & Mihessen, Vitor. Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro. *Revista Econômica*. 15. 10.22409/economica.15i2. p71. 2013.

RIBEIRO, Luiz César Queiroz e CARDOSO, Adauto Lúcio. Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências. In: *Revista Espaço & Debates*, nº 37, 199
RIO DE JANEIRO (Estado). Produto 18: Tomos I e II - Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2018.

RIO DE JANEIRO (Estado); CENTRAL. Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – PDTU/RMRJ. Relatório, 2005.

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, n. 29, Rio de Janeiro, p. 62, 29, abril, 2010.

RIO, de Memórias. Bondes. <https://riomemorias.com.br/memoria/bondes/> - Acesso em 19 jul de 2024.

SANTOS, Enílson e BRASILEIRO, Anísio. Concentração em mercados de ônibus urbano no Brasil: uma análise empírica. In: ORRICO FILHO, Rômulo et. Al. (Orgs.) *Ônibus urbano: regulamentação e mercados*. Brasília: LGE, 1996.

SANTOS, Enílson e ORRICO FILHO, Rômulo. O mercado de transporte público urbano por ônibus: que contestabilidade? In: ORRICO FILHO, Rômulo et. Al. (Orgs.) *Ônibus urbano: regulamentação e mercados*. Brasília: LGE, 1996.

SILVA, Maria Lais Pereira da. "Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro." Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca . 1992.

SILVA, Vania. R. J. da . Centralidade urbana: Campo Grande - RJ e suas articulações através do transporte público. In: <http://www.egal2013.pe/4-geografia-urbana/>, 2013, Lima - Peru. XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina: reencuentro de saberes territoriales latinoamericanos, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Transporte Urbano, Espaço E Equidade: Análise Das Políticas Públicas. 2. ed. Annablume, 2001.

WEID, Elisabeth von der, e Fundação Casa de Rui Barbosa (FCRB). O Bonde Como Elemento De Expansão Urbana No Rio De Janeiro. 1997.