

YASMIM DE MENEZES GARCIA

**IMPACTOS DA OPERAÇÃO DO CORREDOR
TRANSCARIOCA DO BRT NA CIDADE DO RIO DE
JANEIRO: OLHARES SOBRE AS ÁREAS DA REGIÃO
ADMINISTRATIVA DE JACAREPAGUÁ E
ADJACÊNCIAS.**

Rio de Janeiro

2023

YASMIM DE MENEZES GARCIA

**IMPACTOS OPERAÇÃO DO CORREDOR
TRANSCARIOCA DO BRT NA CIDADE DO RIO DE
JANEIRO: OLHARES SOBRE AS ÁREAS DA REGIÃO
ADMINISTRATIVA DE JACAREPAGUÁ E
ADJACÊNCIAS.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado do curso de Graduação em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel em Gestão Pública.

Orientadora: Rosangela Luft

Rio de Janeiro
2023

CIP - Catalogação na Publicação

G216i Garcia, Yasmim de Menezes
Impactos da operação do corredor Transcarioca do
brt na cidade do Rio de Janeiro : olhares sobre as
áreas da região administrativa de Jacarepaguá e
adjacências / Yasmim de Menezes Garcia. -- Rio de
Janeiro, 2023.
46 f.

Orientadora: Rosangela Marina Luft.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto
de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional,
Bacharel em Gestão Pública para o Desenvolvimento
Econômico e Social, 2023.

1. Transporte público - Jacarepaguá (Rio de
Janeiro, RJ). 2. Sistemas BRT - Jacarepaguá (Rio de
Janeiro, RJ). 3. Zona Oeste (Rio de Janeiro, RJ).
I. Luft, Rosangela Marina , orient. II. Título.

YASMIM DE MENEZES GARCIA

**IMPACTOS DA OPERAÇÃO DO CORREDOR
TRANSCARIOCA DO BRT NA CIDADE DO RIO DE
JANEIRO: OLHARES SOBRE AS ÁREAS DA REGIÃO
ADMINISTRATIVA DE JACAREPAGUÁ E
ADJACÊNCIAS.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado do curso de Graduação em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel em Gestão Pública.

Orientadora: Rosangela Luft

Apresentado em: 10/02/23

BANCA EXAMINADORA



Prof. Rosangela Luft

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ



Igor Laltuf Marques

Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional/Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

RESUMO

Este trabalho visa a análise da implementação do BRT no bairro de Jacarepaguá e na Região Administrativa de mesmo nome. Para isso, vamos fazer uma análise de aspectos históricos do transporte público na cidade do Rio de Janeiro, como a ocupação da cidade está diretamente ligada à expansão dos transportes, além de entender por que as regiões mais distantes do centro da cidade têm uma dificuldade histórica em obter transportes públicos eficientes e eficazes. Além disso, vamos entender qual a solução que o poder público traz para o problema do sistema BRT.

Palavras-chave: ônibus; BRT; transporte; jacarepaguá.

ABSTRACT

This work aims to analyze the implementation of the BRT in the neighborhood of Jacarepaguá and in the Administrative Region of the same name. For this, we are going to analyze the historical aspects of public transport in the city of Rio de Janeiro, how the occupation of the city is directly linked to the expansion of transport, in addition to understanding why the regions farthest from the city center have a historical difficulty in achieving efficient and effective public transport. In addition, we will understand what solution the government brings to the problem of the BRT system.

Keywords: bus; BRT; transport; jacarepaguá.

ABREVIATÓES

RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro

BRT - Bus Rapid Transit

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO	9
2 – JACAREPAGUÁ E ADJACÊNCIAS	10
2.1 - História do bairro	10
2.2 - Planejamento Urbano no bairro	12
2.3 - Características Socioeconômicas	14
3 – TRANSPORTE NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	17
3.1 – Histórico do Transportes	17
3.2 - Como a cidade do Rio de Janeiro deixou de ser a “capital dos bondes” para a capital dos ônibus?	21
3.3 - O predomínio das empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro	24
4 – SISTEMA BRT	27
4.1 - A Licitação 2010	27
4.2 Os corredores do BRT e seus processos de implementação	29
4.3 Os problemas na operação do BRT e suas linhas alimentadoras	31
4.4 O impacto da implementação do corredor TransCarioca junto a população residente na Região Administrativa de Jacarepaguá	33
4.5 Como chegamos no cenário atual e quais as possíveis soluções para o sucateamento da frota	37
5 – CONCLUSÃO	39
REFERÊNCIAS	42

1 – INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo analisar alguns dos impactos da operação do BRT Transcarioca na vida dos moradores da Região Administrativa de Jacarepaguá. Para o embasamento desta pesquisa, foi preciso entender o contexto histórico dos transportes públicos na cidade do Rio de Janeiro, como a cidade foi se desenvolvendo junto com a expansão dos transportes públicos. A consequência disso foi o desenvolvimento e ocupação tardia das regiões mais afastadas do centro da cidade. Outro destaque será a análise da licitação que criou o sistema BRT em 2010, além do estudo de viabilidade do BRT Transcarioca e uma rápida passagem pelos PDTUs da Região Administrativa. A análise foi fundamental para entender a importância do sistema e como ele afetaria a vida de uma grande parte da população residente na cidade, justamente aquela parcela que reside nas regiões mais afastadas do centro. Além de entender como chegamos na situação atual de falência do sistema e quais foram as soluções propostas pelo poder público para a resolução da crise pelo qual o sistema BRT passa.

2 – JACAREPAGUÁ E ADJACÊNCIAS

2.1 - História do bairro

A palavra Jacarepaguá é derivada de três palavras da língua Tupi-Guarani: YACARE (jacaré), UPÁ (lagoa) e GUÁ (baixa) – A “Baixa lagoa dos jacarés”, a união que forma o nome surgiu porque na época da colonização, existiam muitos jacarés nas lagoas que cercavam o bairro. É um bairro de classe média da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, localizado na Baixada de Jacarepaguá, entre o Maciço da Tijuca e a Serra da Pedra Branca (ACIJA, 2016).

A história de Jacarepaguá, começou em 1594, o ano marcou a data de assinatura da carta de concessão, quando o então governador Salvador Correia de Sá, doou a região aos filhos Martin e Gonçalo Correia de Sá. Em 1661 foi criada a Freguesia de Nossa Senhora de Loreto e Santo Antônio de Jacarepaguá, que teve como sede inicial a capela construída pelo padre Manoel de Araújo – atual, Igreja Matriz de Nossa Senhora do Loreto. A igreja continua a ser um marco histórico do bairro, além de estar localizada, nos dias de hoje, na parte mais valorizada economicamente do mesmo (ACIJA, 2016). Ao longo dos anos, diversos colonizadores se estabeleceram nas terras que, no decorrer do século XVIII, ficaram conhecidas como a Planície dos Onze Engenhos, pela intensa produção açucareira. No século XIX, a produção de café dominou a região, aproveitando o solo fértil dos antigos engenhos. Jacarepaguá possuía cinco pequenos núcleos rurais: o do Engenho de Fora, do Pechincha, do Tanque, da Taquara e da Freguesia (ACIJA,2016).

É um bairro que tem passado por processos frequentes de desmembramento/subdivisão, já que importantes áreas do que sempre se entendeu historicamente como a parte principal de Jacarepaguá, com o passar dos anos deixaram de ser Sub-bairros e se transformaram em bairros, sendo alguns deles: Anil, Curicica, Cidade de Deus, Freguesia, Gardênia Azul, Pechincha, Praça Seca, Tanque e Taquara (ACIJA, 2016). Esse frequente

processo de desmembramento, fez com que esta pesquisa optasse pela Região Administrativa de Jacarepaguá para fins de pesquisa.

Portanto, é importante salientar a denominação, delimitação e codificação da Região Administrativa de Jacarepaguá que foi estabelecida pelo Decreto N° 3158, de 23 de julho de 1981 com alterações do Decreto N° 5280, de 23 de agosto de 1985, serão consideradas, tendo em vista as alterações que ocorreram na área ao longo dos últimos 40 anos. Pelo Decreto N° 3158, os bairros que pertencem à XVI Região Administrativa de Jacarepaguá são Jacarepaguá, Anil, Gardênia Azul, Curicica, Freguesia, Pechincha, Taquara, Tanque, Praça Seca, Vila Valqueire e Cidade de Deus. O Decreto N° 5280/1985 estabelece as Área de Planejamento na cidade e as divide em cinco (5), R.A. de Jacarepaguá é integrante da Área de Planejamento (AP) quatro (4).

Essas definições são importantes, pois quando falamos de planejamento urbano as delimitações das áreas pela prefeitura são fundamentais para a análise, já que muitas dessas alterações ocorrem por decisões políticas e por interesses dos grandes empresários do setor imobiliário.

O referido mapa já passou por novas alterações, tendo em vista que o atual prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, publicou o Decreto Rio N° 48.451 de 18 de janeiro de 2021, que reorganizou todas as Regiões Administrativas da cidade. O Decreto estabelece a criação de mais dezessete (17), a cidade passou então de trinta e quatro (34) para cinquenta e uma (51) Regiões Administrativas. A Região Administrativa de Jacarepaguá sofreu novas mudanças a partir desse Decreto e passou a ser dividida em cinco (5): Jacarepaguá I, II, III, IV e Cidade de Deus.

Ao longo dos últimos vinte (20) anos, a região onde o bairro de Jacarepaguá estava localizado vem sendo modificada à medida que novos empreendimentos imobiliários foram surgindo no bairro. A demonstração que o interesse imobiliário faz parte da divisão do bairro identifica-se nos projetos de lei que foram feitos ao longo dos últimos anos. Um deles seria criado um novo bairro, chamado de “barra olímpica”, existe inclusive um projeto de lei 807/2010 que oficializaria sua criação ampliando o espaço territorial do bairro da Barra da Tijuca, obviamente visando uma valorização econômica do território. Uma

demonstração deste interesse é que, mesmo com a demora de mais de doze (12) anos o projeto virou lei no final de 2022, a Lei nº 7.646/2022. Há ainda outro projeto de lei com o mesmo objetivo, o n. 1.369/2015, foi proposto pelo vereador Marcelino D’Almeida (PMDB), ele prevê a retirada de Barra e Jacarepaguá da Zona Oeste, mas esta é uma realização que parece mais distante. Esses movimentos estão claramente ligados ao fato do bairro Barra da Tijuca ocupar a quinta (5ª) posição entre os bairros de maior renda per capita da cidade na pesquisa realizada pela FGV (2020).

A divisão do território, da maneira como vem ocorrendo, acaba por ter influência também em como os transportes públicos são distribuídos dentro da área abordada, já que na parte da cidade onde a concentração de renda é menor, não o interesse do poder público e conseqüentemente dos empresários de ônibus na criação de linhas que atendam essa parcela da população. Esse foi um fator que influenciou a criação do sistema BRT, pois ele traria essa ligação que os bairros mais distantes das regiões centrais da cidade.

2.2 - Planejamento Urbano no bairro

O planejamento urbano é de suma importância para as cidades, já que é um processo que visa a melhoria de áreas que já existiam e daquelas que ainda serão criadas. Na cidade do Rio de Janeiro, a urbanização ocorreu de diferentes maneiras, os bairros foram surgindo de acordo com a expansão das linhas ferroviárias (Orrico, Santos, 1999), isso fez com que as regiões que não eram alcançadas por eles fossem sendo ocupadas de maneira mais tardia, o que conseqüentemente afetou o desenvolvimento urbano destas áreas.

Com a transformação da cidade em capital do império, passaram a existir planejamentos que visavam a melhoria da infraestrutura da cidade, o Decreto 792 de 1900, determinava os pavimentos das edificações fossem delimitados e isso valia para toda cidade (NAME, CARDEMAN, 2014).

O Plano Agache, de 1930, foi o primeiro que abrangeu todo o território do município, além de ter estabelecido um zoneamento da cidade. Isso foi revolucionário, pois nele são apresentados além dos números de habitantes

nas zonas da cidade nas chamadas de zonas urbana e suburbana, ficando claro que a zona rural era menos habitada naquele momento. Jacarepaguá, estava incluída na zona rural nesta delimitação (Plano Piloto da Barra da Tijuca, 1969).

O primeiro documento sobre estruturação urbana na cidade que citava o bairro, ainda como área rural ou suburbana, como dito acima, foi o Plano Agache de 1930. Mas o Plano que realmente tratava a urbanização do bairro, foi o Plano Piloto, elaborado por Lúcio Costa que planejava a urbanização das regiões da baixada compreendidas entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. Ele teve como base a cidade de Brasília, o foco maior, no entanto, era na exploração da área ainda não povoada da Barra da Tijuca, por sua proximidade com a zona sul. Ainda assim, delimitava os pavimentos para construções prediais, previa a construção do centro metropolitano, as ocupações perto da estrada dos bandeirantes (Plano Piloto da Barra da Tijuca, 1969).

Uma via que desde sua inauguração foi importante na expansão do bairro, foi a atualmente conhecida estrada Grajaú-Jacarepaguá. ou pelo nome oficial Avenida Menezes Cortes, ela passou a fazer a ligação entre bairros das zonas norte e central com Jacarepaguá. A avenida surgiu da necessidade de escoamento das produções das fazendas e engenhos da região no início do século XIX, passando por uma modernização no final dos anos 20, quando foi construído o trecho da região intitulado Cabana da Serra, sendo o último trecho inaugurado no final da década de 1950, formando a estrada como conhecemos nos dias atuais (VENTURA E SILVA, 2015).

Atualmente, além do Plano Diretor, a prefeitura trabalha com os chamados Planos de Estruturação Urbana (PEU), que são instrumentos normativos básicos de intervenções urbanísticas para um bairro ou conjunto de bairros, estabelecendo as diretrizes que nortearão o uso e a ocupação da área estudada além de estabelecer os parâmetros urbanísticos básicos (Prefeitura do Rio, 2013).

Na área abordada dentro dessa pesquisa destacamos o PEU das Vargens, como o mais recente e completo dentre eles. Tem-se, ainda, o PEU Taquara,

que foi instituído pela Lei Complementar nº 70 de 06/07/2004 e abrangia os bairros de Freguesia, Pechincha, Taquara e Tanque. Nele foram estabelecidas as regras que condicionam o uso e a ocupação do solo das áreas dos bairros que pertencem ao PEU mencionado. Cabe observar que está em trâmite na Câmara de Vereadores, projetos de lei de revisão do Plano Diretor e das leis urbanísticas do Município do Rio de Janeiro, o que pode vir a alterar as regras de planejamento territorial incidentes sobre Jacarepaguá.

2.3 - Características Socioeconômicas

Com aproximadamente 158 mil habitantes, de acordo com o Censo 2010, Jacarepaguá é o quinto bairro mais populoso do Rio, ficando atrás apenas de Campo Grande (328,3 mil), Bangu (243,1 mil), Santa Cruz (217,3 mil) e Realengo (180,1 mil). Segundo dados da Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (Ademi,2016), a Zona Oeste é a que mais cresceu na última década: 68,5% das unidades habitacionais lançadas na cidade entre 2005 e 2010 estavam concentradas na Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Recreio e Campo Grande. A divisão que o bairro de Jacarepaguá sofreu nos últimos anos, tem ligação direta com interesses econômicos e imobiliários, isso ficou ainda mais claro após a aprovação da Lei nº 7.646, de 17 de novembro de 2022, que torna oficial a criação do Bairro Barra Olímpica.

Outro indicador social importante é o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano). O último censo que registrou números dos bairros cariocas foi o de 2000, quase vinte e dois (22) anos depois muita coisa mudou na estrutura da cidade do Rio de Janeiro (Censo, 2000). Segundo os dados daquela pesquisa, existiam cento e vinte e seis bairros (126), mas atualmente de acordo com os dados da pesquisa de 2020 realizada pela FGV temos cento e sessenta (160) bairros (FGV, 2020), ou seja, dentro de pouco mais de vinte (20) anos mais trinta e quatro (34) bairros foram criados por toda a cidade. Portanto, podemos entender, que a divisão ocorreu em diversos locais da cidade e não apenas em Jacarepaguá.

Segundo definição do IBGE, o IDH é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde (Mundo Educação, “s.d.”). Quando falamos em IDH na cidade do Rio de Janeiro, levando em consideração o censo do ano de 2000, dos 126 bairros no momento da pesquisa, existiam noventa e quatro (94) que estavam dentro da categoria classificada como IDH elevado, os bairros pertencentes à Região Administrativa de Jacarepaguá dentro desta categoria são: Anil na vigésima (20^a) posição, Vila Valqueire na vigésima quarta (24^a) posição, Pechincha na vigésima nona (29^a) posição, Taquara na trigésima sexta (36^a) posição, Praça Seca na quinquagésima sétima (57^a) posição, Freguesia na sexagésima (60^a) posição, Tanque na sexagésimo nona (69^a) posição, Curicica na septuagésima primeira (71^a) posição, enquanto o atual território de Jacarepaguá se encontra na centésima quarta (104^a) posição, estando entre os bairros classificados como de IDH médio, outros dois bairros dentro desta categoria são: Gardênia Azul na centésima sexta (106^a) posição e Cidade de Deus na centésima décima terceira (113^a) posição. Na época dessa pesquisa, se fosse para levar em consideração a média de IDHs, a área abordada nesta pesquisa poderia ser considerada de índice elevado, mas ao longo de vinte e dois (22) anos muitas mudanças em diferentes âmbitos ocorreram.

O número de favelas presentes em Jacarepaguá também é um fator relevante, por se tratar de lugares onde o poder público investe pouco. De acordo com dados do censo de 2010, às favelas dentro da Área de Planejamento ao qual Jacarepaguá pertence (AP4) foram as que mais cresceram entre os anos de 2000 e 2010, tendo um aumento de cinquenta e três (53%) em sua população. Quando falamos em Região Administrativa (RA), a de Jacarepaguá estava entre as maiores, quando falamos em proporção de população residente em favelas versus as que não moravam em favela da cidade (IBGE, 2010). O mesmo censo, apontava que a terceira (3^a) maior favela da cidade, o complexo do Rio das Pedras, também pertencia a RA de Jacarepaguá, sendo o que teve o maior crescimento em dez (10) anos.

Logo, podemos perceber a importância de Jacarepaguá quando entendemos esse novo tipo de expansão que ocorre na cidade nos últimos anos e as

possibilidades de que continue por mais alguns anos. A Região Administrativa foi escolhida por ser uma das áreas da cidade que foi afetada diretamente pela implementação de dois corredores do BRT.

3 – TRANSPORTE NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

3.1 – Histórico do Transportes

O transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro está dividido em oito (8) grandes modais públicos: Ônibus, BRT, Metrô, VLT, Trens, Barcas, Teleférico e Bonde e dois suplementares, Cabritinhos e Vans (entre legalizadas e clandestinas). De competência municipal temos ônibus, BRT, VLT e Teleférico da Providência. De competência estadual: ônibus, barcas, metrô, trem, bonde e teleférico do alemão. Atualmente, podemos dizer que o modal ônibus tem uma grande importância nos transportes públicos da cidade do Rio de Janeiro. Para entender melhor como chegamos nesse momento, vamos analisar a história do transporte público na cidade do Rio de Janeiro de meados do século XIX até o século XXI.

O desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro ao longo dos séculos XIX e XX está diretamente ligado ao fato de ter sido capital imperial, após a fuga da coroa portuguesa para o Brasil, ainda nos tempos de império e por ter sido capital da República entre os anos de 1891 e 1960. Com o desembarque da coroa portuguesa na cidade no começo do século XIX, a urbanização de algumas regiões da cidade foi inevitável (ORRICO, R. e SANTOS, E., 1999).

Orrico e Santos (1999) destacam que esse desenvolvimento, além de causar movimentos migratórios de diversas regiões do país, também teve como consequência a desigualdade social, já que impactou em como a ocupação urbana ocorreu na cidade ao longo das décadas do século XX. Essa migração desordenada influenciou no surgimento das favelas, além de fazer com que as regiões mais distantes das regiões norte/central/sul que receberam mais investimento urbanístico e de transporte público.

Podemos falar que o primeiro transporte público implementado na cidade foram os bondes, mas antes deles se popularizarem os primeiros ônibus ou gôndolas como também eram conhecidos, chegaram a circular por alguns bairros da cidade de acordo com Pimentel:

O Primeiro ônibus a chegar no Rio de Janeiro, tinha quatro rodas, dois andares, era puxado por quatro animais e podia levar até 23 passageiros. “A concessão foi dada em 1837, mas a circulação só começou no ano seguinte, fazendo os trajetos entre a Praça Tiradentes e os bairros de Botafogo, Tijuca (Engenho Velho) e São Cristóvão (ALMIRANTE, 2018)”.

O primeiro bonde a circular na cidade foi inaugurado em 1859. “A inauguração oficial deste veículo contou com a presença de D. Pedro II e sua esposa. Essa linha inaugural ligava o Largo do Rocio (atual Praça de Tiradentes) a um local perto da atual Usina, na Tijuca, num trajeto de 7 km.” (SERGIO CASTRO, 22 de julho de 2020). Inicialmente os bondes utilizavam a força animal, em 1862 houve uma tentativa de mudança para motores a vapor, mas esta não foi bem-sucedida, pois a empresa que os administrava acabou falindo e a força animal voltou a ser usada. Somente em 1891, os bondes movidos à bateria começaram a circular pela cidade, a linha pioneira ligava o Centro e a Tijuca, sendo prolongada até ao Alto da Boavista. Os bondes eram tão marcantes, que segundo famosos, da época, os citavam e inclusive Machado de Assis chegou a fazer um guia sobre eles (SÉRGIO CASTRO, 2020).

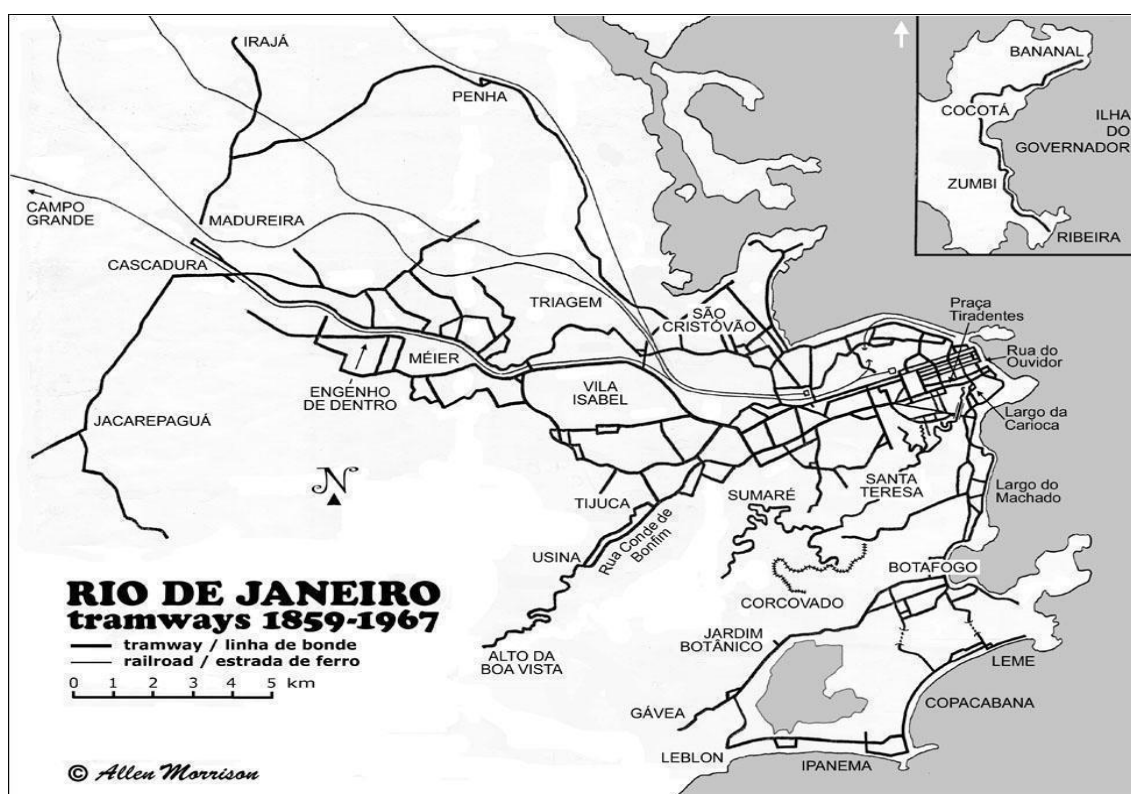
Entre o começo do século XX até o final da década de 1950, os bondes continuaram a ser a maior frota de transporte público, com linhas em expansão que ligava outras áreas da zona norte a central, além de outros bairros do subúrbio ao centro como a linha que saía de Cascadura e ia até o Largo de São Francisco. Além das linhas que ligavam o centro a outros bairros, existiam também as linhas que funcionavam dentro do subúrbio como as que ligavam os bairros da Freguesia (em Jacarepaguá) à Cascadura. Foi nessa época também que surgiram as "Jardineiras", como eram chamados os primeiros ônibus movidos à gasolina ou diesel. Mas elas eram mais utilizadas para transporte intermunicipal, entre cidades não ligadas por ferrovias, ou para locais urbanos onde os bondes não chegavam (Rio de Janeiro Aqui, “S.D”).

É importante salientar que essa expansão, preferencialmente entre alguns bairros mais elitizados da cidade, também fez com que as regiões que não eram alcançadas por eles tivessem um desenvolvimento e uma ocupação de maneira tardia e desordenada. A existência ou não de linhas de bonde na cidade estava diretamente ligada à maneira que as áreas da cidade eram

ocupadas, fazendo com que as regiões mais afastadas do centro da cidade sofressem duas consequências: falta de transporte público e falta de planejamento urbano.

As linhas iam até as regiões que eram mais atrativas para os governantes, assim gerando uma desigualdade para as áreas mais distantes do centro que iam sendo ocupadas, em decorrência dos movimentos migratórios ocorridos em nossa cidade ao longo do século XX (Multirio, s.d.). A imagem a seguir, demonstra como a formação de novos bairros estava diretamente ligada com a expansão dos bondes pela cidade.

Figura 2 - Mapa das linhas bondes na cidade do Rio de Janeiro entre 1859-1967



Fonte: Tramz (site especializado na história dos transportes públicos na cidade do Rio de Janeiro)

Orrico e Santos (1999), deixam clara a relação entre o desenvolvimento espacial e socioeconômico da metrópole carioca e a evolução do mercado de transportes públicos, além de também notarem como esta relação também influenciou nas desigualdades entre as regiões da cidade.

As regiões da cidade que tiveram um desenvolvimento estruturado por efeito da implementação das redes de transporte público, desde que este começou a ser implementado, foram inicialmente a central/sul e depois houve a inclusão

da zona norte, já que os bondes foram essenciais na expansão e organização da cidade (Rio de Janeiro Aqui, s.d.). A partir daí também entendemos o porquê de ainda hoje as regiões mais distantes do centro ainda sofrem com a precariedade do transporte público da cidade, obviamente os motivos atuais são outros.

Não podemos deixar de levar em consideração esse histórico, tiramos como conclusão de que o desenvolvimento de Jacarepaguá foi efeito do processo histórico, um bairro que não esteve no foco da expansão imobiliária de boa parte do século XX. As áreas suburbanas foram menos valorizadas pelo poder público e o seu desenvolvimento ocorreu de maneira tardia. A ocupação desses espaços, só passou a ser interessante recentemente.

O papel da Light, empresa fundada em 1905 nos transportes públicos da cidade também é importante e deve ser destacado. Ela era a empresa que distribuía a energia elétrica, não só para a cidade, mas também a que fazia com que os bondes se movimentassem pelos trilhos. Além disso, possuía controle acionário da concessionária de iluminação a gás, a empresa belga Société Anonyme du Gás de Rio de Janeiro e adquiriu de um consórcio alemão a concessão do serviço telef nico na cidade do Rio de Janeiro, criando a Rio de Janeiro Telephone Company em 1907. Ou seja, além de fornecer energia elétrica para os bondes e controlar algumas linhas, a Light possuía monopólio de outros dois serviços importantes para o funcionamento da cidade (ORRICO, R. e SANTOS, E., 1999).

Esse transporte que fez tanto sucesso no começo do século foi perdendo a força a partir do começo da Segunda Guerra Mundial. A soluço encontrada para o declínio dos bondes foi o fortalecimento da frota de ônibus na cidade, que deixaram de ser apenas liga o entre os subúrbios e passaram a ocupar o lugar que antes era dominado pelos bondes. Além de manuten o, o fato de os ônibus serem movidos a diesel e gasolina também pesou. No próximo t pico iremos discorrer mais sobre esta decadência dos bondes e ascendência dos ônibus, e como esse fator foi decisivo para chegarmos no atual momento.

3.2 - Como a cidade do Rio de Janeiro deixou de ser a “capital dos bondes” para a capital dos ônibus?

Como vimos na seção anterior, o bonde foi o primeiro transporte público implementado na cidade, o que gerou um desenvolvimento no entorno das áreas que faziam parte da extensão de suas linhas. Mas, ao longo das primeiras décadas do século XX, em decorrência das guerras e de suas consequências econômicas em todo planeta, eles perderam o protagonismo para outros meios de transporte que poderiam chegar em áreas mais afastadas da cidade.

Os bondes viveram seu auge às vésperas da Segunda Guerra Mundial, sendo o tipo de transporte público que mais carregava passageiros. Existiam cerca de 4.200 (quatro mil e duzentos) carros que circulavam em cerca de 2.250 (dois mil duzentos e cinquenta) km de linhas (PABLO, 2010). Em 1940, as empresas existentes empregavam cerca de 30 mil pessoas, que transportavam cerca de 700 milhões de passageiros ao ano” (PABLO, 2010).

Na virada do século XIX para o século XX, os bondes viviam uma expansão pelos bairros entre o centro e a zona norte da cidade e faziam com que a expansão territorial o acompanhasse, já que os bairros iam surgindo ao longo das extensões das linhas férreas. Também nessa mesma época temos registros de operação dos primeiros ônibus, em 1908, e em 1911 a criação da primeira empresa voltada para o setor: a Auto Avenida. Contudo, esse serviço surgiu para ser complementar aos bondes, eles iriam cobrir as áreas que não eram contempladas por estes (FREIRE, 2008). No entanto, havia o interesse em possuir o monopólio das empresas de ônibus, como destacam Orrico e Santos (1999), para isso fazia parte do grupo que detinha a Viação Excelsior, que passou a operar ônibus elétricos na década de 1920 (ALMIRANTE, 2018).

Ao mesmo tempo que esse momento mágico dos bondes acontecia, a segunda guerra também ia caminhando para seus momentos mais críticos, o que também contribuiu para o começo da derrocada dos bondes, já que o mundo passaria por momentos difíceis e os anos seguintes ao fim da Segunda Guerra

seriam de reconstrução da economia mundial, gerando assim consequências em todo o mundo.

Após esse momento de apogeu, com o final da Segunda Guerra, o declínio dos bondes acabou por ser inevitável. Alguns dos elementos que foram determinantes para este declínio foram (ORRICO; SANTOS, 1999):

- A necessidade de reinvestimento na via permanente e na renovação do parque de veículos sofria com a pressão do governo federal, á que o sistema dependia da luz elétrica e isso fazia com que os custos fossem altos;
- O momento que o país vivia, com políticas públicas que incentivaram a substituição de importações por produtos nacionais, o que fazia com que as multinacionais perdessem sua força;
- O surgimento das lotações, durante a década de 1940, foi uma alternativa para os locais onde não existiam bondes, além de serem atrativos para usuários por terem rotas flexíveis e mais atrativas, não só como alternativa aos bondes, mas também passou a ser uma alternativa aos ônibus.
- O que antes era predomínio entrou em declínio e começou a ser extinto durante a década de 1950. As linhas de bonde que tinham quase 300 km de extensão pela cidade foram sendo desativadas, visto que este já não era mais o transporte mais lucrativo/viável e aos poucos passou a dar lugar aos ônibus movidos por motores de combustão.

A partir deste panorama passaram a operar na cidade os chamados Chopes Duplos (ônibus de dois andares) que funcionaram até o final da década de 1940. Além disso, houve aumento da frota de ônibus convencionais que, em 1927, contava com 284 veículos divididos em 27 operadoras (ALMIRANTE 2018). Além dos ônibus também surgiram como alternativa, em função do rápido crescimento populacional e da falta de investimentos no sistema de carris, os serviços de ônibus de luxo por causa dos motivos listados acima como alternativa para o sucateamento do serviço de bondes.

As lotações, que já foram apontadas mais acima com um dos fatores que levaram ao declínio final dos bondes, além de alternativa para o serviço, juntamente com os ônibus, respondiam bem ao crescimento das zonas da cidade que eram mais periféricas, mais distantes do centro. O funcionamento desse serviço afetou não somente os bondes, mas também os ônibus, como destacam Orrico e Santos (1999). Para eles, isso fez com que no final da década de 1950 houvesse o surgimento do modelo hegemônico que opera até os dias atuais em nossa cidade. A competição era tamanha que as autoridades municipais aboliram a prestação deste tipo de serviço em 1962.

A partir da década de 1960, com o crescimento da indústria automobilística brasileira, que passou a produzir ônibus maiores graças às políticas de fortalecimento do mercado interno, a frota de ônibus foi renovada. As áreas de operação foram definidas, as novas linhas só poderiam ser criadas se já estivessem próximas das que estavam sendo operadas por elas anteriormente (ORRICO; SANTOS, 1999). Ainda na década de 1960, durante o governo de Carlos Lacerda, este promoveu a exclusão das lotações, esse movimento visava acabar o transporte feito por pequenas empresas e autônomos, o que indiretamente ajuda as empresas com as maiores frotas a não perderem passageiros para este tipo de transporte. Aqui nessa movimentação podemos perceber algo em comum com os dias atuais, já que ela ocorreu por pressão da indústria automobilística recém-implantada e dos empresários que forneciam equipamentos para manutenção dos ônibus.

Houve, ainda, a encampação de serviços de algumas empresas de ônibus intermunicipais, durante o governo Leonel Brizola durante a década de 1980. Os serviços ficaram a cargo da CTC (Companhia de Transportes Coletivos), que foi criada para que não houvesse o monopólio que a Light tentou criar décadas antes. De fato, Orrico e Santos (1999) já se atentaram para este fato quando escreveram sobre a história de nossos transportes ainda na década de 1990, acabaram por narrar fatos se repetiram como a encampação dos ônibus que ocorreu na década de 1980, mas dessa vez foi uma intervenção no BRT ocorrida em 2019.

Ainda nesse momento de transição entre os bondes e os ônibus, os Trólebus ou ônibus elétricos, chamados popularmente de “chifrudos”, que aproveitavam

da infraestrutura existente da rede de bondes (mais de 297 km de extensão) operaram na cidade, por aproximadamente 9 anos, entre 1962 e 1971. Eles eram operados pela Companhia de Transportes Coletivos da Guanabara (CTC-GB) e tinham uma frota de aproximadamente 199 ônibus, que estavam divididos em 23 linhas.

A legislação também favorecia as empresas com as maiores frotas, já que ao longo dos anos elas foram determinando a frota mínima de ônibus que cada empresa deveria ter para poder operar na cidade, essa regra passou a existir no ano de 1967 e só foi extinta em 1994, quando a atividade estava concentrada nas empresas que detinham o maior poder financeiro. Mas a essa altura o poder não era apenas financeiro, já que devido ao interesse na manutenção do monopólio dos transportes, o envolvimento os grandes empresários de ônibus com a política era inevitável.

3.3 - O predomínio das empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro

Como vimos na última sessão, nas décadas seguintes à decadência dos bondes houve o que podemos chamar de começo do predomínio dos ônibus na cidade do Rio de Janeiro. O papel dos grandes empresários de ônibus só cresceu, eles inicialmente não tinham tanta influência, mas passaram a ter poderes políticos que posteriormente facilitariam a expansão de seus negócios.

O governo, que ainda na década de 1930 se preocupou com o possível monopólio da Light, dessa vez fez legislações que dificultaram o surgimento de pequenas empresas do seguimento, adotando legislações e regulamentos que induziram uma concentração de poder nas mãos de poucos empresários, elas acabavam por agir de maneira associada às dinâmicas deste setor.

O primeiro passo para essa transformação, além das delimitações que iriam favorecer os futuros grandes empresários de ônibus, foi salientado por MATELA (2013): o estreitamento das relações políticas e comerciais com os Estados Unidos que restabelecia a capacidade de importação e a normalização do abastecimento de combustíveis. Isso tornava o transporte rodoviário uma

alternativa muito boa, não só para as regiões periféricas não alcançadas pelos bondes. Os novos ônibus estadunidenses, tinham maior capacidade e velocidade passaram a ser importados, favorecidos por financiamentos públicos e pela política cambial (MATELA, 2013). Essas regulações públicas induziram a concentração de poder em poucas empresas de ônibus ao longo das últimas décadas do século passado e no começo desse século, mais especificamente entre meados da década de 1970 até 2010, sendo este o ano de início do terceiro momento desta relação (MATELA, 2013).

Pereira (1987) define três momentos fundamentais nessa relação que ele identifica como fundamental para definir a importância e o quão influentes são os grandes empresários desse setor. O primeiro momento acontece durante a década de 1960, com a forte intervenção estatal que facilitou a criação de novas empresas de ônibus e a organização que favoreceu o sistema, como por exemplo: a restrição de permissionárias, a reserva de mercado por zonas de operação, o estabelecimento de linhas e seções rentáveis em concorrência com outros meios de transporte. No segundo momento, o sistema se consolida em grupos crescentemente mais concentrados e poderosos, com um sindicato forte e hegemonia no transporte municipal e metropolitano.

Na década de 1980 houve a remodelação da Fetranspor (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro), passando a ser a responsável pela distribuição dos recém-criados vale transportes. Além disso, coube a ela harmonizar estratégias e políticas de modo que os embates com os outros atores relevantes na esfera de transportes não afetassem o funcionamento dele. Mais adiante, no próximo capítulo, veremos como a federação teve um papel fundamental no que veremos nos transportes públicos na cidade do Rio de Janeiro atualmente.

Na década de 1990, os grandes empresários do setor de transporte estavam de olho nas privatizações de empresas públicas, com o intuito de aumentar a força política que exerciam naquele momento. As privatizações que ocorreram na época foram das empresas públicas do metrô, barcas e trens (ORRICO; SANTOS, 1999).

Essa trajetória de consolidação de poder pelas empresas de ônibus, ocorrida nos últimos 20 anos, só evidencia que o sistema operacional BRT era um projeto arriscado e que seu pleno funcionamento dependia de um planejamento de segurança muito bem estruturado por parte do poder público, mas que devido ao histórico com certeza seria difícil. Nos próximos capítulos vamos abordar mais a fundo a licitação, como chegamos no agora e quais as possíveis soluções para o problema enfrentado.

4 – SISTEMA BRT

4.1 - A Licitação 2010

O Sistema BRT foi idealizado para ser uma melhoria nos transportes da cidade do Rio de Janeiro que iria sediar eventos de grande porte nos anos de 2014 e 2016. Além disso, o corredor TransCarioca foi financiado com recursos do governo federal pelo PAC da Mobilidade Urbana da Copa do Mundo, sem dúvidas ele seria o maior legado da Copa na cidade, já que seria um sistema benéfico para uma grande parte de sua população residente. A licitação definia que os ônibus utilizados pelo sistema deveriam ser articulados, pois teriam a capacidade de transportar mais passageiros e deveriam ser climatizados (BBC, 2016).

Neste capítulo iremos abordar os principais pontos da licitação ocorrida em 2010 que levou à adoção do sistema de BRT na cidade do Rio de Janeiro. Algumas das perguntas que buscaremos responder são: Quais empresas participaram? Qual o planejamento para a operação? Por que o escolhido foi esse tipo de sistema?

A licitação para operação dos BRTs ocorreu em 2010, junto com a licitação municipal do transporte por ônibus, e o sistema começou a funcionar em 2012, com a inauguração do BRT TransOeste.

Na década de 1990, o pensamento era diferente e inclusive foi descrito por Orrico e Santos (1999), no trecho abaixo:

No mesmo sentido vão as declarações públicas de representantes deste setor, que mostram o interesse de empresas de ônibus na operação dos dois sistemas ferroviários leves a serem implantados na RMRJ – as ligações Penha-Barra, na cidade do Rio, e Niterói-São Gonçalo com o VLT -, bem como na nova linha de metrô ligando o bairro da Tijuca ao da Barra. A possibilidade de conformação de um hiper ofertante de serviços de transporte não pode ser descartada. Caso se concretize,

implicará um novo patamar nas relações institucionais no setor (BRASILEIRO, HENRY, 1999, p.422).

O trecho acima destaca, não só a ideia de utilização de outros modais na interligação dos bairros, que viriam a ser substituídos por BRTs, como também o interesse dos grandes empresários do setor em reforçar um domínio sobre os transportes na cidade. Atualmente, temos oito (8) tipos de transportes públicos funcionando na cidade, mas os ônibus são os que mais carregam passageiros.

Inserir gráfico que demonstra esse relato

De acordo com Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rio Ônibus, 2021), a média diária de passageiros transportados era de 3,5 milhões antes do início da pandemia do COVID-19, o que não estabeleceu o monopólio nos transportes que os empresários do setor buscavam, mas manteve a hegemonia, o que conseqüentemente contribuiu para o momento atual de precariedade no sistema que estamos vivendo.

A Licitação visava a modernização do sistema de transporte da cidade para que pudesse suportar o aumento no volume de passageiros devido aos dois eventos de grande porte, que o município seria sede: Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016.

Para um entendimento maior de todo o sistema BRT, destacaremos algumas das cláusulas do contrato consideradas mais relevantes para esta pesquisa, para que possamos ter um entendimento mais profundo da situação. O contrato de concessão que deu o pontapé inicial para a operação do BRT TransCarioca foi publicado em 17 de setembro de 2010.

As cláusulas do contrato que merecem destaque são:

- Terceira - Trata da vigência do contrato, inicialmente vinte (20) anos, podendo ser prorrogada uma única vez por mais vinte (20) anos;
- Cláusula Quarta – Trata do início da operação do serviço;
- Cláusula Décima Terceira - trata das sanções que poderão ser aplicadas à contratada;

- Cláusula Décima Quinta – Trata das intervenções e como elas deveriam ocorrer;
- Cláusula Vigésima Primeira – dispõe sobre a operação da concessionária pela contratada.

O acordo operacional¹, apresenta o Consórcio Operacional do BRT com todas as empresas consorciadas sendo representadas no momento de sua assinatura, que ocorreu no dia 1º de janeiro de 2015. Participaram dessa assinatura 20 (vinte) empresas de ônibus e o Sindicato das Empresas de Ônibus do Rio de Janeiro (Rio-Ônibus). O consórcio TransCarioca é formado por 19 (dezenove) empresas de ônibus, sendo a Viação Redentor LTDA a empresa líder no momento da assinatura do acordo. Ele, portanto, dita as regras de funcionamento dos corredores do BRT.

Há ainda, a primeira alteração do acordo operacional do BRT, onde fica definido alterações em como as contratadas deveriam agir em caso de exclusão de consorciadas e outros procedimentos operacionais. Além disso, fica definido que em caso de falência ou fechamento de alguma das empresas integrantes, as outras empresas do consórcio deveriam assumir a operação de suas linhas.

4.2 Os corredores do BRT e seus processos de implementação

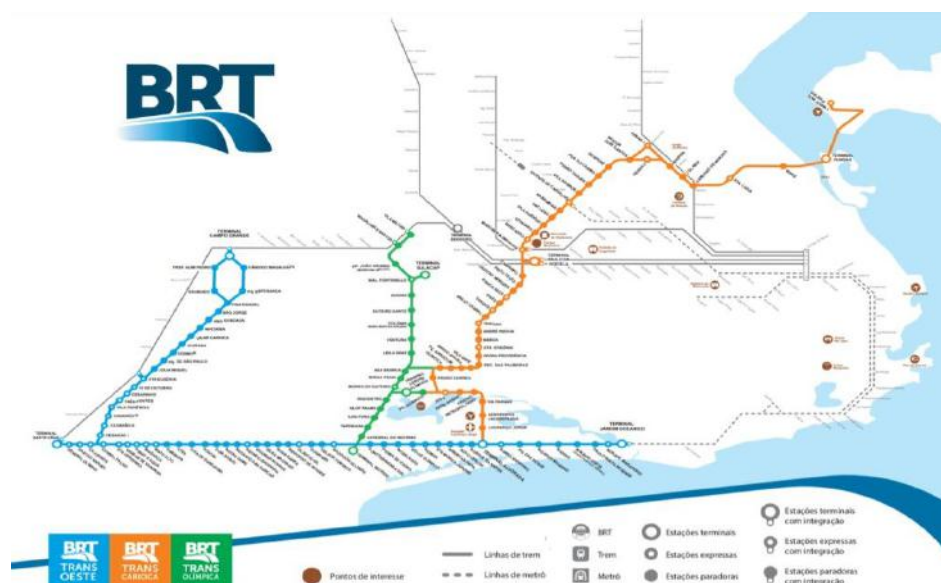
De acordo com os contratos, o consórcio BRT deveria começar as obras para implementação do sistema no máximo 43 (quarenta e três) dias após sua assinatura, ou seja, ainda em 2010. O então prefeito, previa a inauguração de 4 (quatro) corredores de BRT na cidade, deveriam preencher importantes lacunas da rede de transporte, tanto em termos de capacidade quanto de extensão (PCRJ, 2011). Eles seriam:

¹ Um acordo operacional é um tipo de acordo contratual normalmente estabelecido entre os sócios ou membros de uma sociedade de responsabilidade limitada ou LLC.

- **O primeiro corredor, o TransOeste**, começou sua operação 2 (dois) anos após a assinatura em 2012;
- **O segundo corredor, o TransCarioca**, começou a sua operação com mais de um ano de atraso, já que a previsão inicial era operação a partir de 2012 e ele só começou a operar em 2014;
- **O terceiro corredor, o TransOlimpico**, também teve atraso em suas obras, previstas para finalizar em dezembro de 2015, mas só foram finalizadas em julho de 2016;
- **O último corredor a ser inaugurado, seria o TransBrasil**, que começou suas obras em 2015, tinha previsão inicial de inauguração para 2017 e atualmente tem 2023 como a data para inauguração do serviço.

O TransBrasil é mais uma das obras que fariam parte do legado olímpico, mas vem sofrendo com o descaso do poder público ao longo dos últimos anos, gerando uma conseqüente perda para uma grande parte da população da cidade. Esses 4 (quatro) corredores, funcionando de maneira plena, afetariam de maneira bem positiva a vida daqueles moradores das zonas distantes do centro da cidade e historicamente sofrem com a precariedade do transporte público. Eles iriam, portanto, revolucionar o transporte público na cidade do Rio de Janeiro. A seguir, a imagem dos corredores de BRT em operação.

Mapa dos corredores do BRT na cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Site MOBI-RIO.

Como visto na seção anterior, as obras do BRT começaram em 2010 e o primeiro corredor inaugurado foi o TransOeste, tendo iniciado a operação em 2012. O corredor TransCarioca, que tinha previsão de inauguração inicial para o mesmo ano, teve diversos atrasos durante as obras e só começou sua operação no dia 1 de junho de 2014, quando faltavam apenas 11 (onze) dias para o jogo de estreia da Copa do Mundo de Futebol de 2014. O planejamento inicial, era de que esse corredor fosse uma das obras que ficaria como um legado positivo da copa. Mas acabou se tornando apenas mais uma obra, que posteriormente se tornou mais uma das heranças problemáticas do evento. O corredor TransOlímpico iniciou sua operação próximo da data de início das olimpíadas, assim como ocorreu com o TransCarioca que foi inaugurado às vésperas do início da Copa do Mundo de Futebol em 2014 (G1, 2014).

Um dos fatores que contribuiu para esse desfecho foram as trocas de governo na prefeitura da cidade ao longo dos últimos 12 (doze) anos, o prefeito que idealizou o sistema foi Eduardo Paes (2009 - 2016), durante seus primeiros 8 (oito) anos de poder, tivemos 3 (três) corredores inaugurados: TransOeste, TransCarioca e TransOlímpico.

4.3 Os problemas na operação do BRT e suas linhas alimentadoras

Com a inauguração do primeiro corredor, em 2012, todas essas mudanças começaram a ser implementadas. O corredor TransOeste entregava a diminuição de tempo no transporte coletivo que havia sido prometida (Diário dos Transportes, 2012), mas já nos primeiros meses de operação os problemas começaram a aparecer.

Em reportagem publicada pelo site Diário dos Transportes no ano de 2012, os usuários do sistema recém inaugurado comemoram a inauguração e a redução de tempo nos deslocamentos entre os bairros abrangidos pelo sistema (Diário do Transporte, 2012).

Em 2015, o ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) em uma avaliação interna do sistema destacava problemas que seriam recorrentes

nos próximos anos de operação, mas que mesmo assim tinha o sistema como avaliação ouro (IDTP, 2015). São listados como pontos negativos:

- manutenção precárias das vias utilizadas pelo BRT; acesso precário do pedestre ao sistema;
- acesso dos ciclistas e segurança com o equipamento foi outro ponto destacado; portas deslizantes ineficazes;
- vão entre ônibus e plataforma com espaço insuficiente; meio de comunicação ineficaz;
- minimização dos impactos do uso de combustíveis fósseis no uso do BRT trás para toda a população do estado.

Todos esses fatores que foram apontados nessa pesquisa, só pioraram com o passar dos anos, além de surgirem outros como a superlotação dos articulados, invasão nas estações, os problemas com os asfaltos nas pistas dos corredores, entre outros. Fatores que foram apontados ao longo dos anos em diversas reportagens.

Já nos primeiros meses, no ano de 2013, o Portal G1 noticiou: “Pistas do BRT Transoeste já apresentam problemas após sete meses de inauguradas” (G1, 2013). E os problemas só aumentaram, com um ano de operação outra reportagem demonstrava que existia outro problema, a superlotação. “Completando um ano, BRT do Rio tem problemas de superlotação, transportando mais de 100 mil pessoas por dia.” (G1, 2013) Já era destaque que o sistema iria passar por uma expansão em 2014.

Em 2015, o ITDP fazia uma notícia que pensava em como resolver o problema do sistema: “Superlotação no BRT Transoeste; como reverter o problema? E dava como solução: “A implementação de medidas de Desenvolvimento Orientado ao Transporte (TOD) no entorno das estações por um conjunto de atores públicos e privados será determinante para aumentar a distribuição das viagens ao longo do dia e no período noturno, reduzindo a pendularidade do sistema” (ITDP, 2015). Vale destacar que a reportagem falava de superlotação apenas no corredor TransOeste, mas o passar dos anos demonstrou que este seria um problema do sistema como um todo.

No ano de 2018, um ano antes da intervenção, a reportagem destacava que o corredor Transcarioca sofria com depredação e insegurança. Outra parte da reportagem dizia: “Quatro anos depois da Copa de 2014, a principal obra de mobilidade do Rio, o BRT Transcarioca, sofre com vandalismo e falta de segurança. O G1 percorreu os 39 quilômetros da via dedicada a ônibus articulados e viu, ao menos, 26 das 47 estações com sinais de depredação.

Quando a intervenção foi instaurada, em 2019, a reportagem do Portal G1 destacava: “Com 119 veículos parados por falta de manutenção, o passageiro tem de viajar em ônibus lotados. A prefeitura multou consórcio 1.700 vezes, em 2018, por operar com frota reduzida.” (G1, 2019). A reportagem destaca que mais de 100 (cem) ônibus estão parados por falta de manutenção e pistas ruins.

Em 2022, a situação parecia cada vez mais crítica, a reportagem da Band News destaca: “Usuários sofrem com constantes problemas no BRT, nesta terça-feira (8), cerca de 80 veículos sofreram panes” (Band News, 2022). Ao poder público não restou outra alternativa que rever toda a estruturação do corredor para que a população parasse de sofrer com o sistema que tinha uma idealização completamente contrária ao que acabou se tornando.

4.4 O impacto da implementação do corredor TransCarioca junto a população residente na Região Administrativa de Jacarepaguá

O corredor do BRT Transcarioca abrange 27 bairros das zonas norte e oeste do município, ligando o Terminal da Alvorada (Barra da Tijuca) ao Aeroporto Internacional Tom Jobim (Ilha do Governador). O sistema conta com 47 estações e 39 km de vias segregadas, integrando-se aos sistemas de trens metropolitanos e Metrô, essenciais para o acesso à região central da cidade (ITDP, 2014). Ele passa por 5 (cinco) bairros da Região Administrativa de Jacarepaguá. As obras começaram no ano de 2011 e só foram concluídas no mês de junho de 2014, às vésperas da Copa do Mundo.

As obras e a consequente implementação do BRT Transcarioca trouxeram impactos diretos na vida dos moradores de todos os bairros que o futuro corredor abrangia. O estudo de viabilidade do BRT Transcarioca previa a extinção de 12 linhas de ônibus; deveriam ser extintas as que percorriam mais de três (3) km em concorrência com o sistema, além disso, a outra justificativa era a extinção das linhas que faziam um serviço correspondente ao tratado no Sistema. Essas determinações fizeram com que os moradores tivessem como única alternativa de locomoção entre bairros das regiões norte e oeste fosse o BRT, que em longo prazo também foi um fator que contribuiu para a falência do sistema. Ainda de acordo com este documento, deveriam existir cinquenta e oito (58) linhas alimentadoras ao longo da extensão do corredor. Essas linhas alimentadoras que deveriam funcionar como apoio ao sistema, ao longo dos anos, passaram a se tornar um novo problema. A partir do momento em que as empresas que as operam começaram a falir, as zonas da cidade mais afetadas foram as norte e oeste (Estudo de viabilidade do BRT Transcarioca, 2011).

O sistema BRT foi pensado para revolucionar o transporte público nas regiões mais afastadas do centro da cidade, já que ele deveria diminuir significativamente o tempo de deslocamento entre os bairros abrangidos pelos corredores. Por sua importância em termos de mobilidade para o Rio de Janeiro, se faz necessária uma análise sobre o impacto do BRT TransCarioca na qualidade dos deslocamentos dos usuários e na contribuição a uma cidade com menor pegada de carbono e menos problemas decorrentes da poluição atmosférica.

De acordo com o planejamento inicial do BRT TransCarioca, deveriam existir cerca de 47 (quarenta e sete) linhas alimentadoras, que deveriam transportar a população até as estações do BRT e alguns trajetos mais curtos dentro dos bairros. Além disso, essas linhas também iriam substituir algumas das linhas extintas em decorrência da inauguração do sistema, mas ao invés disso, se tornaram outro problema, já que muitas das linhas alimentadoras ao longo dos anos foram desaparecendo, seja por falência de empresas ou simplesmente porque eram linhas que não seriam mais interessantes para os empresários de ônibus manter.

O entorno do corredor TransCarioca possuía 495 linhas, sendo 356 municipais e 139 intermunicipais. Após os estudos, seriam 147 serviços remanescentes (115 municipais e 32 intermunicipais) e deveriam ser eliminadas 84 linhas (Estudo de viabilidade BRT Transcarioca, 2011).

Jacarepaguá deveria ter 12 (doze) linhas alimentadoras, que substituíram 20 linhas de ônibus, para que o BRT TransCarioca fosse inaugurado. O corredor foi inaugurado em junho de 2014 de maneira parcial, passando a funcionar de maneira plena em meados de 2015. Inicialmente a população do bairro via um impacto positivo em seus deslocamentos diários, o mesmo tipo de avaliação que foi feita após a inauguração do corredor TransOeste, a pesquisa realizada pelo ITDP comprova essa afirmação.

Um panorama completamente diferente do que podemos notar da época em que o corredor foi inaugurado. A reportagem do portal G1 destaca que o tempo de deslocamento seria bem menor: “com a inauguração da Transcarioca, a prefeitura promete reduzir em 60% o tempo de deslocamento do aeroporto à Barra da Tijuca. Para sua plena operação, serão criadas duas novas linhas de ônibus alimentadoras. Doze linhas convencionais serão eliminadas, o que representará menos 478 ônibus em circulação, e outras 36 linhas terão os trajetos alterados.” (G1, 2014).

No ano de 2017, ampliam as denúncias sobre a falta de conservação das pistas e o que conseqüentemente afetava o funcionamento do sistema (Diário de Transportes, 2017). Além disso, os problemas com vandalismo também já eram recorrentes nessa época e isso fica destacado em uma reportagem do Jornal O Globo, que tem ênfase nesse problema (O GLOBO, 2017). Como sabemos, esse é um problema que continua atual, sendo um dos fatores que contribui para a provável falência do sistema.

No ano de 2018, quase dois (4) anos após a inauguração do corredor de maneira completa, já podíamos notar uma diferença de pensamento da população com relação ao serviço oferecido. A reportagem do portal G1, afirma: “Quatro anos depois da Copa de 2014, a principal obra de mobilidade do Rio, o BRT Transcarioca, sofre com vandalismo e falta de segurança. O G1 percorreu nesta sexta-feira (18) os 39 quilômetros da via dedicada a ônibus

articulados e viu, ao menos, 26 das 47 estações com sinais de depredação (G1, 2018).

As empresas que faliram também influenciaram em toda a precariedade vivida pelos moradores de Jacarepaguá e adjacências, podemos citar dois exemplos de empresas que controlavam as linhas alimentadoras no bairro que decretaram falência: a Transportes Santa Maria, no ano de 2017 e a Litoral Rio Transportes em 2018. O fechamento destas empresas com toda certeza afetou diretamente os passageiros, já que elas controlavam linhas alimentadoras que a partir do fechamento delas foram tendo suas frotas reduzidas até os dias atuais onde a maioria delas está inativa ou extinta.

Dois fatores são determinantes para este cenário, o primeiro são as empresas que faliram, como informou o Diário do Transporte em reportagem, entre os anos de 2015 e 2018, oito (8) empresas de ônibus fecharam as portas, tendo como justificativa a crise, elas são: Translitorânea – Consórcios Intersul e Transcarioca (Encerrou as atividades em janeiro de 2014 e abril de 2015); Rio Rotas – Consórcio Santa Cruz (Encerrou as atividades em março de 2015); Andorinha – Consórcio Santa Cruz (Encerrou as atividades em março de 2015); Top Rio – Consórcios Internorte e Santa Cruz (Encerrou as atividades em novembro de 2015); Algarve – Consórcio Santa Cruz (Encerrou as atividades em janeiro de 2016); Bangu – Consórcio Santa Cruz (Encerrou as atividades em maio de 2016); Santa Maria – Consórcio Transcarioca (Encerrou as atividades em abril de 2017); São Silvestre – Consórcio Intersul (Encerrou as atividades em dezembro de 2017); Litoral Rio e Translitoral – Consórcio Transcarioca (encerrou as atividades em maio de 2018). As empresas que faliram, operavam dezessete (17) linhas, entre alimentadores e BRTs, o consórcio deveria manter a operação de todas as linhas e como veremos a seguir isso não foi o que aconteceu. Todos os consórcios foram afetados, quem mais sofreu foi o Consórcio Santa Cruz com quatro (4) empresas, o TransCarioca em segundo lugar com três (3), o terceiro lugar ficou com o Internorte e em último lugar o Intersul com um fechamento.

Além das empresas falidas, há também um segundo ponto determinante na diminuição de linhas do ônibus, as empresas em recuperação judicial entre os anos de 2018 e 2021, atualmente existem nove (9), sendo elas: Gire, Vila

Isabel, Real, Expresso Pégaso, VG, Palmares, Paranapan, Pavunense, Campo Grande, Penha Rio, Novacap e dois (2) consórcios: Intersul e Santa Cruz. A população que deveria ser atendida por essas empresas, sente o impacto diariamente, como diversas reportagens que abordando o assunto demonstram.

Em reportagem publicada pelo Portal de Notícias G1, cerca de 153 (cento e cinquenta e três) linhas de ônibus sumiram das ruas da cidade. Segundo relatos: “Pelo menos 146 itinerários têm problemas, segundo a lista elaborada com ajuda de telespectadores. São linhas nas quais há ônibus de menos ou até deixaram de circular.” (Portal G1, 2021). No mesmo ano, o site Diário de Transportes também destacou as linhas que desapareceram e diz que este número é ainda maior, seriam cerca de 400 (quatrocentos) ônibus desaparecidos. Mesmo levando em consideração que naquele momento, estávamos no auge da pandemia, os números não deixam de ser alarmantes (Diário de Transportes, 2021).

Atualmente, em nossa cidade, existem muitas “linhas fantasmas”, são linhas que simplesmente deixaram de existir junto com empresas que fecharam as portas. Esse é um problema que não deveria existir, já que os consórcios deveriam ser responsáveis por repor as linhas das empresas que eventualmente fechassem as portas, mas na prática não é isso que ocorre, o resultado é a população da cidade que sofre com a falta de ônibus, por vezes repentinas.

4.5 Como chegamos no cenário atual e quais as possíveis soluções para o sucateamento da frota

As linhas alimentadoras, que deveriam ser um complemento do BRT, alcançando as áreas dos bairros atendidos pelo sistema e que não faziam parte do trajeto, foram sendo desativadas e com isso os moradores dessas

regiões foram “obrigados” a utilizar o sistema, mesmo que não fosse a ideia inicial, isso também foi um fator que colaborou para o sucateamento da frota.

A situação, que não era boa, só piorou com o início da pandemia do coronavírus (COVID-19), já que o mundo passou a viver um lockdown de maneira forçada e repentina. O que, obviamente, resultou na diminuição dos passageiros, já que as pessoas não precisavam mais se locomover para o trabalho, escola, faculdade e afins. A pandemia, portanto, afetou a vida de grande parte da população mundial, fazendo com que o transporte público na cidade sofresse diretamente os seus impactos, com a diminuição drástica do número de passageiros, empresas e consórcios que anteriormente já lidavam com problemas financeiros, acabaram por entrar em recuperação judicial.

Atualmente, existem quatro (4) consórcios, que operam as linhas por toda a cidade, em recuperação judicial, são eles: TransCarioca, Santa Cruz, Internorte e Intersul. Este também é um fator que contribui para o sucateamento da frota de ônibus (Diário dos Transportes).

Desde que assumiu o atual mandato, o prefeito, Eduardo Paes, tem voltado atenções para o transporte público na cidade. O ano de 2022, tem sido um ano de propostas concretas para a melhoria do sistema BRT e do transporte de ônibus.

Além disso, a prefeitura vem buscando soluções para as linhas que foram desaparecendo ao longo dos anos. Uma dessas soluções são os retornos das linhas que tinham “desaparecido” ou estavam “sumidas”, essa medida começou a ser adotada entre meados e final do ano de 2022. É destacada inclusive por reportagem do site enfoco: “cerca de 17 (dezesete) linhas de ônibus voltaram a circular, desde o começo de junho” (G1, 2022).

O ano de 2022 foi marcado por grandes promessas de mudanças na operação do sistema. O decreto de caducidade do BRT, fez com que o poder público passasse a operar o consórcio a partir da criação da MOBI-RIO, empresa que atualmente gere o sistema. A prefeitura tomou esta atitude drástica porque, a contratada não estava cumprindo o que estava previsto em contrato, resolveu que o rompimento entre as partes seria a solução mais viável para melhoria do serviço prestado à população.

Como já foi dito anteriormente, o estudo de viabilidade apontava que deveriam existir 47 (quarenta e sete) linhas alimentadoras na extensão do corredor TransCarioca, a Região Administrativa de Jacarepaguá é uma das que mais sofreu com os cortes, perdendo cerca de 10 linhas e com o passar dos anos e levando em consideração as falências das empresas que faziam parte do consórcio é uma das que mais sofreu com as linhas fantasmas. Nem com o plano de volta das linhas desaparecidas, a partir do ano de 2022, os problemas foram sanados e os moradores continuaram a sofrer com sumiço das linhas.

O gráfico a seguir traz a relevância das linhas alimentadoras para os moradores da R. A. Ele demonstra que das 47 linhas alimentadoras, 37 deveriam atender a região.

Essa previsão não se tornou realidade, algumas dessas linhas estavam nos planos de retomada das linhas de ônibus fantasmas da prefeitura, essa sendo mais uma das alternativas que a atual gestão vem tentando para reverter o cenário atual.

No próximo capítulo, vamos abordar as conclusões que foram feitas a partir desta pesquisa, qual o panorama de melhora do sistema BRT Rio que conseqüentemente vai influenciar na melhoria do sistema de ônibus em toda cidade.

5 – CONCLUSÃO

Pelo que vimos até aqui podemos entender que os problemas no transporte público na cidade do Rio de Janeiro são históricos e foram identificados desde o começo da formação e expansão da cidade. Visto que, vários bairros entre as regiões central e norte da cidade surgiram devido à expansão das linhas ferroviárias no começo do século XX. Além disso, mesmo quando houve um

predomínio dos bondes como principal transporte público da cidade, podemos identificar problemas no alcance deles. Em decorrência disso, os bairros mais afastados das regiões central, norte e sul da cidade, dependiam de outros tipos de transportes como ônibus, lotadas (atualmente conhecidos popularmente como vans).

A última proposta feita pela prefeitura, para a resolução dos problemas no sistema BRT é a “VLTzação do BRT”. Para isso, precisamos chegar no momento de quase total sucateamento do sistema BRT, passando por dois prefeitos diferentes e quase 11 (onze) anos de funcionamento de sistema, para que o poder público percebesse que o planejamento feito lá década de 1990, que é inclusive citado por Orrico e Santos, é o ideal para que a população não sofra mais com um transporte precário.

De certo modo, esse planejamento vai também revisitar algo que já tivemos anteriormente em nossa cidade, quando o sistema de bondes dominava o transporte público na cidade. A operação do sistema como um todo promete ser um desafio, já que o sistema BRT acabou por ser falho, por um acúmulo de problemas, mas ao longo dos anos tivemos também superlotação, das péssimas condições dos ônibus e da falta de regularidade nos horários, sendo reclamações recorrentes da população que utiliza o sistema diariamente.

Portanto, acabamos por chegar em um ponto, onde um sistema que tinha tudo para ser uma melhoria para regiões da cidade que sofrem há anos com trajetos demorados e transporte de má qualidade, acabou por ser um projeto, que inicialmente tenha trazido um impacto positivo, no longo prazo se mostrou ineficaz. Devido a um somatório de fatores, já enumerados acima e que atualmente, o poder público está buscando uma alternativa para que o público-alvo volte a estar satisfeito com o transporte oferecido, como nos anos iniciais o BRT era satisfatório para seus usuários.

Atualmente, o sistema de ônibus, se encontra em uma crise profunda. No ano de 2022, o poder público tem trabalhado em métodos que visam uma melhoria do mesmo para que grande parte da população que sofre com essa precariedade, não sofra mais. A compra de uma nova frota de ônibus foi feita e eles começaram a circular no final do ano de 2022. No longo prazo, não

sabemos se o que está sendo planejado vai ter a eficiência necessária para que o problema seja resolvido. Podemos torcer é que tudo que está sendo planejado, para que a população que é afetada diretamente por toda essa ineficiência, tenha de fato um transporte público de qualidade quando esses planejamentos forem cumpridos.

REFERÊNCIAS

100 anos do primeiro ônibus do Rio. Diário do Rio. Disponível em: <https://diariodorio.com/100-anos-do-primeiro-nibus-do-rio/#:~:text=Foi%20o%20primeiro%20coletivo%20movido,empres%C3%A1rio%20Ot%C3%A1vio%20da%20Rocha%20Miranda>. Acesso em 03 de agosto de 2022.

Acordo Operacional BRT. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/7268770/4198697/AcordoOperacionalBRT1.pdf>. Acesso em 21 de abril de 2022.

Avaliação BRT Rio TransCarioca. ITDP Brasil 2016. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/brt-transcarioca/>. Acesso em 12 de dezembro de 2022.

Breve Histórico dos Bondes no Rio de Janeiro. TGVBR. Disponível em: <https://www.tgvbr.org/viewtopic.php?t=5137>. Acesso em 09 de abril de 2022.

BRT sai na frente entre as obras de mobilidade. TransOeste é exemplo. Diário do Transporte, 2012. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2012/04/23/brt-sai-na-frente-entre-as-obras-de-mobilidade-transoeste-e-exemplo/>. Acesso em 25 de outubro de 2022.

Cenários de Ocupação e Transformação da Paisagem na Baixada de Jacarepaguá. Scielo, Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/9GXR6MH74q3pK7kc9zNWNWS/abstract/?lang=en>. Acesso em 13 de julho de 2022.

Completando um ano, o BRT do Rio tem problemas de superlotação. Portal G1, 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2013/06/completando-um-ano-brt-do-rio-tem-problemas-de-superlotacao.html>. Acesso em 24 de janeiro de 2023.

Consortio Intersul entra em Recuperação Judicial. Rio Ônibus, 2021. Disponível em: <http://www.rioonibus.com/noticias/consorcio-intersul-pede-recuperacao-judicial/>. Acesso em 22 de maio de 2022.

Consórcio Santa Cruz entra em Recuperação Judicial. Rio Ônibus, 2021.

Disponível

em: <http://www.rioonibus.com/noticias/consorcio-santa-cruz-entra-em-recuperacao-judicial/>. Acesso em 22 de maio de 2022.

DATA.RIO. **Bairros Cariocas**, 2018. Página inicial. Disponível em:

<https://www.data.rio/apps/bairros-cariocas/explore>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2022.

Especialistas apontam que houve erro na pavimentação do BRT. ANTP,

2015. Disponível em:

<http://www.antp.org.br/noticias/clippings/especialistas-apontam-que-houve-erro-na-pavimentacao-do-brt-transoeste.html>. Acesso em 10 de novembro de 2022.

Excelsior, Viação Excelsior - 1926 – 1948. Memória 7311, 2012. Disponível

em: <http://memoria7311.blogspot.com/2012/11/excelsior.html>. Acesso em 08 de abril de 2022.

Gire é a 11ª empresa de ônibus em Recuperação Judicial. Rio Ônibus,

2021. Disponível em:

<http://www.rioonibus.com/noticias/gire-e-a-11a-empresa-de-onibus-em-recuperacao-judicial/>. Acesso em 20 de maio de 2022.

História dos bondes no Rio de Janeiro. LUCENA, Felipe. DIÁRIO DO RIO,

2019. Disponível em:

<https://diariodorio.com/historia-dos-bondes-no-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 07 de março de 2022.

História dos Bondes no Rio e Brasil. Rio de Janeiro Aqui. Disponível em:

<https://www.riodejaneiroaqui.com/pt/bondes.html>. Acesso em 14 de março de 2022.

História dos bondes no Rio de Janeiro. Sérgio Castro. Disponível em:

<https://www.sergiocastro.com.br/historias-do-rio/historia-dos-bondes-no-rio-de-janeiro-2/116608>. Acesso em 23 de março de 2022.

História de Jacarepaguá. Beilung, 2012. Projeto Camões. Disponível em:

<https://projetocamoes.wordpress.com/2012/05/30/historia-de-jacarepagua/>.

Acesso em 22 de maio de 2022.

História dos meios de transporte urbano público do Rio de Janeiro.

Multirio, 2021. Disponível em:

<https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/17260-hist%C3%B3ria-dos-meios-de-transporte-urbano-no-rio-de-janeiro>. Acesso em 01 de dezembro de 2022.

IDH do Brasil. Mundo Educação, s.d.. Disponível em:

<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/idh-brasil.htm>. Acesso em 30 de julho de 2022.

Inauguração do BRT TransOeste. Diário do Transporte. Disponível em:

<https://diariodotransporte.com.br/2012/06/06/inauguracao-do-brt-transoeste-agrada-populacao/>. Acesso em 05 de novembro de 2022.

Intervenção do BRT diz que 33% da frota está parada por problema de manutenção. Portal G1, 2019. Disponível:

<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/05/14/intervencao-do-brt-diz-33percent-da-frota-esta-parada-por-problema-de-manutencao.ghtml>. Acesso em 23 de janeiro de 2023.

ITDP: Análise de Impacto do BRT TransCarioca na Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro. Mobilize, Disponível em:

<https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/analise-de-impacto-do-brt-transcarioca.pdf>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

ARAÚJO, Carla. Jacarepaguá, um bairro que se desmembrou em dez.

Multirio, 2015. Disponível em:

<http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/1087-jacarepagua-um-bairro-que-se-desmembrou-em-dez..> Acesso em 14 de maio de 2022.

LEIS MUNICIPAIS. DECRETO Nº 3158 DE 23 DE JULHO DE 1981. Disponível em:<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D3158M.PDF>.

Acesso em: 03 de fevereiro de 2022.

Lei Complementar nº 70 de 06/07/2004. Disponível em:

<https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/53910-institui-o-peu-taquara-u-projeto-de-estruturauo-urbana-peu-dos-bairros-de-freguesia-pechincha-taq>

[uara-e-tanque-integrantes-das-unidades-espaciais-de-planejamento-42-e-43-ue-p-42-e-43-e-du-outr.html](#). Acesso em 15 de julho de 2022.

Levantamento mostra que 153 linhas de ônibus sumiram das ruas do rio.

Portal G1, 2020. Disponível em:

<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/08/13/levantamento-mostra-q-ue-153-linhas-de-onibus-sumiram-das-ruas-do-rio.ghtml>. Acesso em 16 de dezembro de 2022.

Linhas de ônibus desaparecidas no Rio voltam a circular. Enfoco, 2022.

Disponível em:

<https://enfoco.com.br/noticias/cidades/linhas-de-onibus-desaparecidas-no-rio-voltam-a-circular-51287>. Acesso em 18 de dezembro de 2022.

Mais empresas de ônibus encerram atividades no Rio de Janeiro. Diário de Transporte, 2018. Disponível em:

<https://diariodotransporte.com.br/2018/05/22/mais-empresas-de-onibus-encerram-atividades-no-rio-de-janeiro/>. Acesso em 18 de maio de 2022.

MATELA, Igor. **Reestruturação urbana neoliberal e as empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro.** Scielo. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/cm/a/JYgHyFwcGJSwCqwb3kmC9bm/?lang=pt>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2022.

Mais empresas de ônibus encerram atividades no Rio de Janeiro. Diário do Transporte. Diário do Transporte. Disponível em:

<https://diariodotransporte.com.br/2018/05/22/mais-empresas-de-onibus-encerram-atividades-no-rio-de-janeiro/>. Acesso em 23 de maio de 2022. Acesso em 23 de maio de 2022.

Obra para a Copa de 2014, Transcarioca sofre com depredação e insegurança. Portal G1, 2018. Disponível em:

<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/obra-para-a-copa-de-2014-transcarioca-sofre-com-depredacao-e-inseguranca.ghtml>. Acesso em 24 de janeiro de 2023.

Obra para copa de 2014, TransCarioca sofre com depredação. G1, 2014.

Disponível em:

<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/obra-para-a-copa-de-2014-transcarioca-sofre-com-depredacao-e-inseguranca.ghtml>. Acesso em 05 de dezembro de 2022.

ORRICO, R; SANTOS, E.. **Hegemonia privada, da capital do bonde ao ônibus no Rio de Janeiro**. In: Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras. BRASILEIRO, A; HENRY, E (Organ). São Paulo: Cultura editores associados, 1999, pp. 401-430.

MATTOS FILHO, Jorge. **O Estado, a formação das empresas de ônibus no Rio de Janeiro do início do século XX e a criação da Companhia de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro (CTC-RJ)**. Chão urbano, s.d.. Disponível em: [O Estado, a formação das empresas de ônibus no Rio de Janeiro do início do século XX e a criação da Companhia de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro \(CTC-RJ\) | Chão Urbano](#). Acesso em 30 de novembro de 2022.

FREIRE, Quintino. **Paes aumenta número de regiões administrativas em 50**. Diário do Rio, 2021. Disponível em: <https://diariodorio.com/paes-aumenta-numero-de-regioes-administrativas-em-50/>. Acesso em 19 de abril de 2022.

PEU da Taquara. Prefeitura do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=2800035>. Acesso em: 15 de julho de 2022.

PIMENTEL, Márcia. **História dos meios de transporte urbano público do Rio de Janeiro**. Multirio, 2021. Disponível em: <http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/17260-hist%C3%B3ria-dos-meios-de-transporte-urbano-no-rio-de-janeiro>. Acesso em 19 de abril de 2022.

Pistas do BRT Transoeste já apresentam problemas após sete meses de inauguradas. Portal G1, 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/bom-dia-rio/video/pistas-do-brt-transoeste-ja-apresentam-problemas-apos-sete-meses-de-inauguradas-2330133.ghtml>. Acesso em 23 de janeiro de 2023.

Pistas do BRT Transcarioca: falta de conservação pela prefeitura aumenta tempo de viagem do passageiro. Diário do Transporte, 2017. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2017/12/01/pistas-do-brt-transcarioca-falta-de-conservacao-da-prefeitura-aumenta-tempo-de-viagem-do-passageiro/>. Acesso em 24 de janeiro de 2023.

Pistas do BRT sofrem por falta de conservação. Diário do Transporte, 2017. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2017/11/22/pistas-do-brt-transcarioca-sofrem-por-falta-de-conservacao-denuncia-consorcio/>. Acesso em 15 de dezembro de 2022.

COSTA, Lúcio. **Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá.** Vitruvius, 2010. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.116/3375>. Acesso em 05 de julho de 2022.

Prefeitura Do Rio Decreta Caducidade De Contrato Com As Empresas Operadoras Do Brt. Diário de Transportes, 2022. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/12/20/prefeitura-do-rio-decreta-caducidade-de-contrato-com-as-empresas-operadoras-do-brt/>. Acesso em 24 de janeiro de 2023.

Relação dos Bairros com PEUs. Prefeitura do Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=4481479>. Acesso em 16 de julho de 2022.

Retrospectiva 4 as operações em 2010. Diário do Transporte, 2011. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2011/01/16/retrospectiva-4-as-operacoes-em-2010/>. Acesso em 21 de novembro de 2022.

MATELA, Igor. **Reestruturação urbana neoliberal e as empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro.** Scielo. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/JYgHyFwcGJSwCgwb3kmC9bm/?lang=pt>. Acesso em 20 de abril de 2022.

RIO DE JANEIRO - História dos bondes em 75 Fotografias da coleção de Allen Morrison. Tramz, 2017. Disponível em:

<http://www.tramz.com/br/rj/th/thp3.html>. Acesso em 08 de abril de 2022.

Rio de Janeiro perdeu quase 400 linhas de ônibus nos últimos anos.

Diário de Transportes, 2022. Disponível em:

<https://diariodorio.com/rio-de-janeiro-perdeu-quase-400-linhas-de-onibus-nos-ultimos-anos/>. Acesso em 17 de dezembro de 2022.

Significado do nome dos bairros do Rio de Janeiro. Cipa, 2020. Disponível em: <https://www.cipa.com.br/significado-do-nome-dos-bairros-do-rio-de-janeiro/>. Acesso em 13 de maio de 2022.

Terceiro Contrato Transcarioca. Prefeitura do Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4803050/4124744/3o_ContratoTranscarioca_Page_01a25.pdf. Acesso em 21 de abril de 2022.

Transcarioca será inaugurada neste domingo com a presença de Dilma.

G1, 2014. Disponível em:

<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/06/transcarioca-sera-inaugurada-neste-domingo-com-presenca-de-dilma.html>.

Transporte coletivo do Rio de Janeiro tem empresas de ônibus em recuperação judicial há três anos. Diário do Transporte, 2021. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/06/08/cinco-empresas-de-onibus-do-rio-de-janeiro-estao-em-recuperacao-judicial-ha-tres-anos/>. Acesso em 19 de maio de 2022.

Transporte Público do Rio registra queda superior a 50% no número de passageiros. CNN, 2020.

Brasil. <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/transporte-publico-do-rio-registra-queda-superior-a-50-no-numero-de-passageiros/>. Acesso em 08 de julho de 2022.

TransCarioca terá BRT entre Galeão e Barra antes da Copa do Mundo.

Portal G1, 2014. Disponível em:

<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/05/transcarioca-tera-brt-entre-g>

[aleao-e-barra-antes-da-copa-do-mundo.html](#). Acesso em 10 de dezembro de 2022.

Urbanistas explicam o processo de formação de Jacarepaguá. Associação Comercial e Industrial de Jacarepaguá (ACIJA). Disponível em:

<http://www.acija.org.br/noticias/urbanistas-explicam-o-processo-de-formacao-de-jacarepagua>. Acesso em 11 de maio de 2022.

Usuários sofrem com constantes problemas no BRT. Band News, 2022.

Disponível em:

<https://www.band.uol.com.br/bandnews-fm/rio-de-janeiro/noticias/usuarios-sofre-m-com-constantes-problemas-no-brt-16499273>. Acesso em 24 de janeiro de 2023.

Vandalismo é um dos principais problemas do BRT. O GLOBO, 2017.

Disponível em:

<https://oglobo.globo.com/rio/vandalismo-um-dos-principais-problemas-do-brt-no-rio-21430555>. Acesso em 16 de dezembro de 2022.