

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
FACULDADE NACIONAL DE DIREITO**

**PRÓXIMA ESTAÇÃO: SANTA CRUZ
AS DESIGUALDADES TERRITORIALIZADAS E ÓBICES À CIDADANIA SOB A
ÓTICA DE EXPERIÊNCIAS COTIDIANAS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO
DO RIO DE JANEIRO**

THALITA DE MATTOS GOMES

RIO DE JANEIRO

2022

THALITA DE MATTOS GOMES

**PRÓXIMA ESTAÇÃO: SANTA CRUZ
AS DESIGUALDADES TERRITORIALIZADAS E ÓBICES À CIDADANIA SOB A
ÓTICA DE EXPERIÊNCIAS COTIDIANAS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO
DO RIO DE JANEIRO**

Trabalho referente a disciplina
Monografia III apresentado à Faculdade de
Direito da Universidade Federal do Rio de
Janeiro, como requisito parcial para obtenção
do bacharelado.

Orientadora: Júlia Ávila Franzoni

RIO DE JANEIRO

2022

CIP - Catalogação na Publicação

M278p Mattos Gomes, Thalita de
Próxima estação: Santa Cruz. As desigualdades territorializadas e óbices à cidadania sob a ótica de experiências cotidianas no transporte ferroviário do Rio de Janeiro / Thalita de Mattos Gomes. -- Rio de Janeiro, 2022.
66 f.

Orientador: Júlia Ávila Franzoni.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade Nacional de Direito, Bacharel em Direito, 2022.

1. Direito à cidade. 2. Mobilidade Urbana. 3. Direito ao transporte. 4. Cidadania e Direito. 5. Transporte ferroviário no Rio de Janeiro. I. Ávila Franzoni, Júlia, orient. II. Título.

THALITA DE MATTOS GOMES

PRÓXIMA ESTAÇÃO: SANTA CRUZ
AS DESIGUALDADES TERRITORIALIZADAS E ÓBICES À CIDADANIA SOB A
ÓTICA DE EXPERIÊNCIAS COTIDIANAS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE
JANEIRO

Trabalho referente a disciplina Monografia III apresentado à Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para obtenção do bacharelado.

Orientadora: Júlia Ávila Franzoni

Data da Aprovação: 12/12 /2022.

Banca Examinadora:

Júlia Ávila Franzoni

Orientador

Rosângela Marina Luft

Membro da Banca

Phillipe Almeida

Membro da Banca

RIO DE JANEIRO

2022

AGRADECIMENTOS

Ao ver a última versão deste trabalho senti um nó na garganta. Tive a certeza de que estava mais próximo do que nunca o fim desse ciclo que apesar das dificuldades do cotidiano, foi tão especial. Estudar na Faculdade Nacional de Direito, lugar que foi palco de tantas lutas importantes no cenário nacional, é um grande orgulho na minha vida. A primeira vez que pisei na FND era um 8 de março e no vão central estava acontecendo uma roda de debates sobre feminismo. Vi naquele ambiente, antes tão idealizado e desejado por mim, a concretização de um sonho.

Os primeiros dias de faculdade foram marcados pela euforia de finalmente pertencer aquele lugar, atrelados a constatação do quão desafiador seria permanecer ali. Por isso, se hoje estou aqui em vias de me formar, não poderia deixar de agradecer à todas as pessoas que me acompanharam durante esse processo.

Inicialmente, agradeço de forma ampla à minha família: obrigada por sempre acreditar e me apoiar, essa é uma conquista de todos nós.

Aos meus pais, Alba e Antonio, por me proporcionarem a segurança e o apoio necessário para a conclusão de mais essa etapa. Obrigada por nutrirem um lar carinhoso e amoroso mesmo em meio as intempéries do cotidiano. À minha irmã, Thaline, por ser minha parceira e amiga. E a minha irmã do coração Luana, por acreditar em mim em toda e qualquer circunstância.

Aos amigos que fiz durante a Faculdade Nacional de Direito, agradeço por todos os momentos vividos e todos os materiais compartilhados, vocês tornaram essa trajetória mais leve, divertida e até mesmo caótica. Agradeço em especial a Paula, por ter sido minha dupla desde as primeiras semanas e por fornecer a sua casa para eu me abrigar quando a mobilidade urbana do Rio de Janeiro queria me impedir de frequentar os locais.

Ao Curso Porão e ao Jorginho, por sempre acreditar e confiar que eu conseguiria, sem sombra de dúvidas foi a parte essencial para que eu chegasse aqui hoje. As minhas amigas e amigos anteriores à FND e tão importantes durante a minha trajetória, em especial a Paloma Faria, Paloma Brito e Lucas Meneses.

À Júlia, minha orientadora, por aceitar me orientar de imediato e conseguir compreender, quando ainda eram ideias confusas, sobre o que eu queria falar neste trabalho. Agradeço também por sempre ser tão disponível e solícita.

À todas as mulheres que em meio a uma sociedade patriarcal e desigual, pavimentaram o caminho e lutaram para que eu pudesse ocupá-lo nos dias atuais. Às tantas mulheres incríveis que já passaram pela Faculdade Nacional de Direito e nas quais me inspiro.

E por fim, como não poderia deixar de ser, agradeço ao ensino público, gratuito e de qualidade que permitiu a minha formação. Ao C.E. Erich Walter Heine e à UFRJ: que a Universidade Pública seja cada vez mais ocupada por jovens periféricos, tornando-se cada vez mais popular e democrática. Isto posto, espero que este trabalho possa contribuir à busca por um futuro menos desigual e mais “justo”.

RESUMO

A cidade do Rio de Janeiro, tão famosa por seus cenários de beleza e conhecida por ser grande propagadora de festas e eventos de acesso à cultura, num primeiro momento, pode aparentar ser acessível a todos os seus habitantes. No entanto, ocorre que a história é justamente a contrária – e sua própria cronologia comprova isso. O município foi historicamente formado com base na segregação territorial: desde o século XIX, com a então chegada da corte ao Brasil e sua política de apropriação de casas; durante o século XX, com enfoque aos atos de despejos realizados por Pereira Passos, vindo até os dias atuais, quando, além de ainda haver a segregação por meio de políticas de despejo e remoção, percebemos que ainda há a segregação no tocante a mobilidade urbana. Ou seja, além da remoção de suas casas, atualmente a população ainda tem que lidar com problemas relacionados ao transporte público – ambos direitos sociais fundamentais garantidos pela Constituição Federal de 1988. Nesse contexto, essa pesquisa se propõe a analisar o contexto histórico do Rio de Janeiro, a sua implicação no transporte público ferroviário e como esse pode ser um impedimento à cidadania carioca.

PALAVRAS CHAVES: Direito à cidade; Direito ao transporte; Cidadania e Direito; Transporte ferroviário no Rio de Janeiro.

ABSTRACT

The city of Rio de Janeiro, so famous for its beautiful scenery and known for being a great propagator of festivals and events of access to culture, at a first glance, may appear to be accessible to all its inhabitants. However, the history is just the opposite - and its own chronology proves it. The city was historically formed based on territorial segregation: since the 19th century, with the arrival of the court in Brazil and its policy of appropriation of houses; during the 20th century, focusing on the evictions carried out by Pereira Passos, up to the current days, when, besides the segregation through eviction and removal policies, we notice that there is still segregation regarding urban mobility. That is, besides the removal of their homes, nowadays the population still has to deal with problems related to public transportation - both fundamental social rights guaranteed by the Federal Constitution of 1988. In this context, this research proposes to analyze the historical context of Rio de Janeiro, its implication on public rail transportation and how this can be an impediment to the carioca citizenship.

KEY-WORDS: Right to the city; Right to transportation; Citizenship and Law; Railroad transportation in Rio de Janeiro.

RESUMEN:

La ciudad de Río de Janeiro, tan famosa por sus bellos paisajes y conocida por ser una gran propagadora de festivales y eventos de acceso a la cultura, a primera vista, puede parecer accesible a todos sus habitantes. Sin embargo, la historia es todo lo contrario, y su propia cronología lo demuestra. La ciudad se formó históricamente a partir de la segregación territorial: desde el siglo XIX, con la llegada de la corte a Brasil y su política de apropiación de casas; durante el siglo XX, centrándose en los desalojos llevados a cabo por Pereira Passos, hasta los días actuales, cuando, además de la segregación a través de las políticas de desalojo y remoción, todavía podemos ver la segregación en cuanto a la movilidad urbana. Es decir, además del desalojo de sus viviendas, actualmente la población sigue teniendo que lidiar con problemas relacionados con el transporte público, ambos derechos sociales fundamentales garantizados por la Constitución Federal de 1988. En este contexto, esta investigación propone analizar el contexto histórico de Río de Janeiro, su implicación en el transporte público ferroviario y cómo éste puede ser un impedimento para la ciudadanía carioca.

PALABRAS CLAVE: Derecho a la ciudad; Derecho al transporte; Ciudadanía y Derecho; Transporte ferroviario en Río de Janeiro.

*“Embarco no vagão, tranquilo, na moral
A viagem é coletiva, mas também é pessoal
Cada um busca uma forma de manter o astral
Ouvindo um som, bolando ideia, lendo jornal*

(...)

*Muito pior é no trem, o risco não é blefe
Vendedor ambulante atento com os pf
Discurso de criança comove, conquista
Levada boa na embolada do bom repentista*

*Trabalhador se arrisca, se não vacilo cisca
O lucro se transfere na mão de quem confisca
Quem depende de longos itinerários
Se perde no horário, o sistema é precário*

*Busão lotado eu vi, se pendura e vai embora
Vai cair quem não segura, ninguém quer ficar de fora
Inimigo das horas, atrasos, atalhos
Perifa vive longe do seu local de trabalho*

*Na greve tudo pára, povo fica de cara
Patrão não entende, toda raiva ele dispara
Nem se compara, com a vida do burguês
A gente corre dobrado, é bem mais fácil pra vocês.”*

(Rincon Sapiência)

SUMÁRIO

I. INTRODUÇÃO:	11
II. DIREITO À CIDADE E AO TRANSPORTE: FIXOS E FLUXOS	14
III. HISTÓRICO TERRITORIAL DO RIO DE JANEIRO	27
IV. SOBRE A DIVISÃO SOCIOESPACIAL ATUAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	38
V. A OPERACIONALIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO RIO DE JANEIRO	43
VI. CONCLUSÃO	62
VII. REFERÊNCIAS	65

I. INTRODUÇÃO:

“(...) para os seus moradores menos móveis, a cidade é impalpável. Ela, porém, impõe-se como um amontoado de signos aparentemente descontraídos, agindo, no entanto, em concerto, para limitar mais do que para facilitar a minha ação, tornando-me impotente diante da multiplicidade das coisas que me cercam e de que posso dispor.”

(Milton Santos; p. 27)

Me chamo Thalita de Mattos Gomes, tenho 26 anos, sou rubro-negra nascida e criada em Santa Cruz, o bairro da cidade do Rio de Janeiro mais distante da região central. Sou filha de pais casados e tenho uma irmã cinco anos mais nova do que eu; juntas, tivemos a sorte de termos sido criadas em um lar amoroso e respeitoso. Nasci na favela do Rollas e aos 6 anos de idade, eu e minha família nos mudamos para uma casa que com o decorrer dos anos conseguimos terminar de construí-la e é lá que resido até hoje.

Meus pais, principalmente o meu pai, sempre ressaltou a importância da educação em nossas vidas e por conta disso, estudei em escola particular até a 7ª série (atual 8º anos). Posteriormente, durante um período em que meus pais não tiveram mais condição de arcar com os custos de uma educação privada, nos transferiram para uma escola pública, colégio esse que era conhecido por ser um dos melhores do bairro, a Escola Municipal Coronel Berthier, que fica dentro da Base Aérea de Santa Cruz.

Ao tempo em que estudava nessa escola, também estavam construindo um novo colégio no meu bairro, o Colégio Estadual Erich Walter Heine¹, que seria a primeira escola totalmente sustentável da América Latina, com ensino médio integral concomitante ao técnico em administração. Ocorre que na época, para estudar lá, era necessário passar no processo seletivo – ao estilo ENEM. Diante disso, uma das minhas melhores amigas me informou sobre essa escola e me incentivou a fazer a também fazer a prova; fiz, mas não acreditava muito que iria

¹ “Colégio público do Rio de Janeiro é a primeira escola sustentável certificada da América Latina.” Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-164540/colégio-publico-do-rio-de-janeiro-e-a-primeira-escola-sustentavel-certificada-da-america-latina>>

conseguir ser selecionada. Passado algum tempo, recebi uma ligação dessa mesma amiga me avisando que havia saído a lista de aprovação, mas não só isso: que meu nome estava lá. Ali, passei a acreditar em mim!

Nesse colégio aprendi sobre diversos assuntos e mais do que qualquer outra coisa, tive minha consciência social estimulada. Passados os três anos do ensino médio, quando todo e qualquer aluno chega naquela época insuportável de decidir qual o seu futuro, eu já tinha o meu definido: queria fazer direito. E após o pré-vestibular, consegui a tão sonhada vaga na Faculdade Nacional de Direito – UFRJ. Da parte materna, sou a primeira a ocupar uma vaga em ensino superior; com relação a parte paterna, sou a primeira a estudar em uma universidade pública. Passada a euforia de passar para a Faculdade Nacional de Direito, nas primeiras semanas de aula tive a real noção dos obstáculos que teria que enfrentar.

Para uma moradora de Santa Cruz, estudar em um Campus que está localizado no Centro da Cidade não é uma tarefa das melhores, principalmente se você começa a estagiar logo nos primeiros semestres e passa a ter que acordar cedo para chegar ao Centro. Como já falado anteriormente, Santa Cruz é o bairro mais longe do Centro da cidade, são aproximadamente 64 km que separam essas duas localidades do Rio de Janeiro. Nesse momento, pude perceber que mesmo sendo privilegiada por residir na mesma cidade que a minha faculdade está inserida, seria necessário lidar com os desafios diários do transporte público e todas as questões que estão relacionadas a ele.

Sim, minha permanência na Universidade foi toda pautada pela disponibilidade do transporte sobre trilhos. Sair mais cedo para chegar no horário, contar com os imprevistos da Supervia – empresa que administra o transporte sobre trilhos no Estado do Rio de Janeiro e que é detentora do Contrato de Concessão desde 1998 –, saber se iria a um local ou não por depender do horário do trem e até mesmo deixar de pertencer a grupos de pesquisa ou estudos; morar longe da faculdade e percorrer 64km por dia, na maioria das vezes em pé, no trem, é cansativo.

Desse modo, depois de iniciar o meu trabalho de conclusão de curso estudando sobre outro tema, ao retornar para o trabalho e ensino presencial no período pós pandemia do Covid-19, em um dos meus momentos de reflexão, embalados pelo balançar dos vagões e pelas

constatações diárias de que no transporte ferroviário carioca a primeira Lei de Newton impera, pude ter a certeza que nada mais definiria esse fim de ciclo, do que discutir sobre um assunto que tanto atravessou a minha vida nesses últimos anos.

Desse modo, já antecipi que esse trabalho não buscará analisar o contrato de concessão e tampouco os diversos termos aditivos vindos deste, contudo, possui como objetivo principal a análise do sistema de transporte ferroviário na cidade do Rio de Janeiro, de modo a compreender como a desigualdade socioespacial histórica da cidade está ligada a condição de cidadão do morador carioca e quais são os obstáculos para o pleno aproveitamento da cidade.

II. DIREITO À CIDADE E AO TRANSPORTE: FIXOS E FLUXOS

“O território não é, deste modo, elemento neutro onde se desenvolvem as relações entre os indivíduos. É possível identificar espacialmente a construção social de estruturas de privilégios quando se avalia, por exemplo, (...) o tempo necessário de transporte e os meios empregados para diferentes sujeitos acessarem as atividades urbanas (cultura, lazer, saúde, religião, serviços). O território é, portanto, condição essencial de compreensão da realidade social, pois, a corporificação dos direitos ocorre espacialmente.”

(Rosângela Luft, 2018²)

O artigo 1º do Código Civil estabelece que “toda pessoa é capaz de direitos e deveres na ordem civil.” (Brasil, 2002). Dessa forma e embalado pelo artigo 2º³ do referido diploma legal, compreendemos que até mesmo antes de seu nascimento, todo indivíduo é detentor de direitos, de modo que, futuramente, também passará a adquirir deveres. Mas o que é direito?

Para facilitar a compreensão, juristas segmentaram a definição em dois termos, sendo eles os direitos objetivos e subjetivos. Os direitos objetivos, são caracterizados por serem o conjunto de regras jurídicas que ordenam um Estado e são aplicadas naquela localidade, ou seja, é o ordamento jurídico conforme conhecemos, aquilo que está positivado. Por outro lado, o direito subjetivo refere-se ao conjunto de garantias que são estabelecidas ao cidadão, são as prerrogativas reconhecidas a pessoa.

Dessa maneira, nota-se que sem um, não existe o outro, tendo em vista que os direitos subjetivos estão reconhecidos e até mesmo pacificados no direito objetivo. Diante de tais fatos,

² Professora Adjunta de Direito Administrativo do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ) atuando no curso de Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social (GPDES) e no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PPGPUR). Doutora em Direito da Cidade pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e em Direito Público pela Université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne. Bacharelado e Mestrado em Direito do Estado pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Vice-Coordenadora do GPDES/UFRJ. Coordenadora do Grupo de Pesquisa Cidade, Direito e Mobilidade (CiDiMob) e pesquisadora do SERDEAUT-Universidade Paris 1. Pesquisas nas áreas de Estado e políticas públicas, direito urbanístico, direito administrativo, fiscalidade imobiliária, habitação social, mobilidade urbana e cidades inteligentes.

³ Art. 2º - A personalidade civil da pessoa começa do nascimento com vida; mas a lei põe a salvo, desde a concepção, os direitos do nascituro.

informo que o enfoque principal deste trabalho será analisar os direitos subjetivos do cidadão, sem deixar de compreender como o direito objetivo influencia nesse contexto.

Perante o exposto, iniciemos destacando que o direito ao transporte está elencado no art. 6^o, caput, da Constituição Federal do Brasil, sendo enquadrado como um dos direitos sociais fundamentais, que segundo conceitua Alexandre de Moraes (2017), são basicamente os

“direitos fundamentais do homem, caracterizando-se como verdadeiras liberdades positivas, de observância obrigatória em um Estado Social de Direito, tendo por finalidade a melhoria de condições de vida aos hipossuficientes, visando à concretização da igualdade social, e são consagrados como fundamentos do Estado democrático, pelo art. 1o, IV, da Constituição Federal.” (MORAES, Alexandre. 2017)⁵

No entanto, engana-se quem pensa que este é um direito garantido desde a Assembleia Constituinte, o direito ao transporte foi elencado como direito social e incluído recentemente na Constituição Federal pela Emenda Constitucional nº 90/2015⁶, de autoria da deputada Luiza Erundina, que a desengavetou após os atos e protestos que ocorreram no Brasil em 2013, as quais, segundo os manifestantes, tinham como pautas principais os altos custos do serviço de transporte público no Brasil e a sua má qualidade⁷.

Similarmente, na esfera municipal, a Constituição Federal também dispõe que compete aos Municípios organizar e prestar o serviço de transporte urbano coletivo, sendo estes detentores de caráter essencial⁸.

⁴ Constituição Federal: Art. 6^o. 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.

⁵ MORAES, Alexandre. (2017). Direito Constitucional. 33. ed. rev. e atual. até a EC no 95, de 15 de dezembro de 2016 – São Paulo: Atlas, 2017.

⁶ https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm

⁷ VELOSO, 2015, p. 212.

⁸ Art. 30. Compete aos Municípios:

(...)

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

O Estatuto da Cidade, criado para regulamentar os artigos 182⁹ e 183 da Constituição Federal que tratam da política de desenvolvimento urbano e da função social da propriedade, é definido como o instrumento responsável por estabelecer as diretrizes gerais da política urbana no país. Foi promulgado pela Lei nº 10.257 de 2001 e estabeleceu que:

Art. 2º - A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

- I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;
- II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
- III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;
- IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;
- V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

Adicionalmente, essa legislação também dispõe que em cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborada um plano de transporte urbano integrado¹⁰.

De acordo com o artigo escrito por Rosângela Luft, denominado “Planejamento e financiamento da mobilidade urbana na região metropolitana do Rio de Janeiro”, o Estado do Rio de Janeiro, entre os anos de 2003 e 2018, promoveu a elaboração de três planos metropolitanos¹¹ que trataram sobre a mobilidade urbana na região: o Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU 2003/2005, o Plano de Transporte Urbano - PDTU 2013/2015 e o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI 2018/2019.

⁹ “Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (...)”

¹⁰ Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:
(...)

§ 2º. No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

¹¹ Os planos metropolitanos são referências importantes para identificar as características da mobilidade diagnosticadas em seus respectivos contextos de elaboração, assim como para observar cenários e prioridades para o desenvolvimento socioterritorial estabelecidos horizontes de curto e médio prazo.

Os três são planos metropolitanos, ou seja, estudam a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Com relação ao PDTU 2003-2005, de acordo com a pesquisadora, os temas centrais perpassaram pela complementaridade do sistema, a redução da competição e da sobreposição entre modais, a criação de rede única e de integração físico-tarifária metropolitana, bem como o fortalecimento dos modais ferroviários como estruturadores e a necessidade de criação de um órgão metropolitano – o que já podemos adiantar, que não houve.

No que tange ao PDTU 2013-2015, percebe-se que documento não apresenta diagnóstico ou análise do contexto metropolitano, iniciando seu texto diretamente com a concepção de redes, com relação as recomendações gerais, são elaboradas de forma genérica e superficial.

O Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, por sua vez, faz um diagnóstico ampliado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Com relação mobilidade urbana, são enfatizados:

- a) problemas referentes à organização da rede de linhas de transporte coletivo, as quais têm substanciais problemas de integração, baixa taxa de ocupação no sentido do pico e um desenho de linhas de transporte coletivo que reflete segmentações e divisões arbitrárias de mercado entre operadores;
- b) segregação e baixa participação do modal hidroviário;
- c) “prioridade quase absoluta ao transporte individual que ora predomina na RMRJ”(PDUI, 2019, p. 168) e necessidade de aumento da capacidade do transporte público;
- d) existência de um sistema sustentado pelo usuário, apontando a necessidade de repactuação do financiamento;
- e) alta emissão de gases de efeito estufa na RMRJ, sendo 70% deles atribuídos ao setor de transporte e;
- f) problemas importantes de gestão e financiamento, os quais abrangem inconsistências dos modelos de outorga feitas sob a diretriz maior de “desoneração” do Estado e sem respeitar quesitos mínimos de eficiência, foco em aumento de subsídios e cortes nas gratuidades em contraposição a mecanismos de transparência e gestão eficiente dos descontos e problemas de gestão interna e integrada entre as administrações públicas responsáveis. (LUFT, 2018, p. 9)

Com relação as medidas e propostas de investimento, a partir dos dados apresentados, Luft afirma que os três planos apresentaram ações de intervenção do poder público na região metropolitana. Como alternativa de investimento mínimo, com relação a ferrovia tivemos as

seguintes propostas: para a sub-rede estrutural de trem foi proposta melhoria operacional com aumento de capacidade e velocidade em todos os ramais. (PDTU, 2005, p. 5-64).

Ainda segundo a pesquisadora, O PDTU de 2013-2015 faz a projeção de redes básicas a partir de três horizontes: Rede de 2016, Rede Futura Mínima 2021 e Rede Futura Desejável pós-2021 (a 2036). Quanto à rede de 2016, ele somente consolidou projetos em curso – linhas de BRTs, Metrô Linha 4, sistema de VLT¹² no centro e melhorias no sistema ferroviário e hidroviário com ampliação da capacidade das frotas. (PDTU, 2016, p. 38)

O PDUI 2018, não estabeleceu uma medida concreta, mas sim alternativas de intervenções e investimentos do poder público em torno de programas que integram diferentes perspectivas¹³, ou seja, as questões de mobilidade se distribuem como maior ou menor intensidade dentro dos programas por meio de ações prioritárias. Com relação os investimentos de alto valor, notamos que apesar dos serviços sobre trilhos na cidade terem recebido investimentos, tendo sido destinados R\$ 2.385.985.000,00 a melhorias nas estações ferroviárias, as melhorias não foram destinadas igualmente a todos os ramais e linhas, elas ficaram restritas da Central a Deodoro, por tratar-se das áreas dos jogos olímpicos.

Em 1991, o filósofo francês Henri Lefebvre, formulou o conceito sobre o “*direito à cidade*”, ao qual, segundo o autor, é basicamente o direito dos cidadãos e dos grupos que eles constituem, de perpassar e participar por todas as redes de comunicação de informação e de troca na cidade.

Para Lefebvre, as cidades não devem ser segregadas e sim ocupadas por todos. Esse conceito se opõe a mercantilização dos territórios e se impõe como um direito em defesa de uma vida digna.

¹² Veículo Leve sobre Trilhos.

¹³ Programa Equilibrar a Metrópole (PEM), Programa Habitar a Metrópole (PHM), Programa Metrópole Inteligente (PMI), Programa Metrópole Sustentável (PMS), Programa Baía Reinventada (PBR) e Programa Governar a Metrópole (PGM).

Em 2006, a Carta Mundial pelo Direito à Cidade¹⁴, formulada a partir do Fórum Social das Américas, em Quito, definiu esse direito como

(...) o usufruto *eqüitativo* das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. É um direito coletivo dos habitantes das cidades, em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que lhes confere legitimidade de ação e organização, baseado em seus usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito à livre autodeterminação e a um padrão de vida adequado.

No entanto, o que se vê atualmente é justamente o oposto: as cidades cada vez mais segregadas, de forma que os seus moradores não se sintam mais pertencentes a elas. Nessa toada, ainda que o direito ao transporte esteja positivado na Constituição Federal e ocupe o status de direito social, o Estado o trata como mercadoria, como mecanismos apenas de transportes da residência para o trabalho e não como meios de acessibilidade a territórios e oportunidades. Santos (2017), ressalta:

Em nenhum outro país foram assim contemporâneos e concomitantes processos como a desruralização, as migrações brutais desenraizadoras, a urbanização galopante e concentradora, a expansão do consumo de massa, o crescimento econômico delirante, a concentração da mídia escrita, falada e televisionada, a degradação das escolas, a instalação de um regime repressivo com a supressão dos direitos elementares dos indivíduos, a substituição rápida e brutal, o triunfo, ainda que superficial, de uma filosofia de vida que privilegia os meios materiais e se despreocupa com os aspectos finalistas da existência e entroniza o egoísmo como lei superior, porque é o instrumento da busca da ascensão social. Em lugar do cidadão formou-se um consumidor, que aceita ser chamado de usuário.

Devido ao processo migratório que ocorreu durante o crescimento da cidade do Rio de Janeiro, no qual as classes mais pobres foram expulsas do centro da cidade e incentivadas a habitar o interior – denominado como zona rural –, parte da população periférica da cidade, mais precisamente, àquelas que residem longe dos grandes pólos de trabalho, tiveram que iniciar a sua migração diária para trabalhar, estudar e/ou usufruir de atividades de lazer.

¹⁴ Disponível em: <<https://www.suelourbano.org/wp-content/uploads/2017/08/Carta-Mundial-pelo-Direito-%C3%A0-Cidade.pdf>>

As chamadas migrações pendulares, de acordo com Jardim¹⁵ “estão relacionadas aos processos de deslocamentos da população no território, num determinado contexto e tempo socialmente constituído.” Francellino explica que as migrações pendulares referem-se ao movimento diário de ir e vir dos indivíduos, movimento esse determinado em razão da necessidade de realizar ações da vida cotidiana como: trabalhar, estudar ou curtir momentos de lazer. (FRANCELLINO, 2020, p. 143)

Rosângela Luft (2018) explicita que entender a não neutralidade do território e a necessidade de planejamento a partir das interações que são estabelecidas entre os sujeitos e os lugares, são condições fundamentais para entender a importância do transporte público no direito à cidade.

A professora faz uma análise muito interessante ao apontar como é fácil identificar a estrutura de privilégios que norteiam as cidades, dando como exemplo a avaliação de grupos sociais na localização de suas moradias em relação às atividades econômicas que exercem. Além disso, ela enfatiza o tempo necessário de transporte e os meios empregados para diferentes sujeitos acessarem atividades corriqueiras, a pesquisadora traduz que “o território é, portanto, condição essencial de compreensão da realidade social, pois a corporificação dos direitos ocorre espacialmente.” (LUFT, 2018, p. 20).

Ademais, quando a autora fala sobre a corporificação dos direitos ocorrer espacialmente, temos como um claro exemplo dessa fala as vagas de trabalho que elencam como requisito principal a necessidade de que o candidato resida perto do local de trabalho. Estas vagas, em sua maioria, são vistas com maior frequência nas vagas de trabalho correspondente as localidades do Centro e Zona Sul.

Dessa forma, ao analisar historicamente, percebemos que além da remoção inicial e atual falta de emprego nas localidades em que residem, estas pessoas não possuem outra alternativa, senão participar desses processos seletivos tendo em vista que precisam trabalhar, o que as levam inclusive a mentir sobre a localidade em que residem. Ou seja, além de serem

¹⁵ (2007, *apud*, FRANCELLINO, 2020, p. 142)

expostas a segregação socioespacial e econômica, elas ainda serão expostas a situações humilhantes, levando em consideração que nesses casos, o cidadão terá que suprimir sua própria história.

Outrossim, um outro obstáculo com relação à procura por emprego por estes moradores, são os altos custos dos meios de transporte. Sair à procura de empregos ou até mesmo participar de entrevistas, também inclui despesas com transporte público, dessa forma, mais uma vez os moradores das periferias são prejudicados e no caso em tela, saem em desvantagem com relação aos residentes da área central da cidade.

Em razão desse deslocamento repetitivo e diário, o indivíduo passa a se sentir pertencente aquele lugar; tocado por aquele ambiente, pessoas e até mesmo pelas coisas e signos que o cercam, passando a se sentir pertencente aquilo.

Sobre o espaço geográfico:

por menor que seja, contém sua história, seus traços sociais, suas peculiaridades, seus cheiros, seus sons, e conseqüentemente indivíduos que se identifiquem com o mesmo, é caracterizado por acumulações de paisagens, formas marcadas e remarcadas, pelo concreto, mas também por valores invisíveis aos olhares de um turista ou alguém que desconhece as relações ali um dia exercidas, entretanto podem ser sentidos por quem ali conviveu, produziu vínculos, estudou, no contexto acadêmico, ou vinculou-se com a cidade, tais marcas são fomentadas nas práticas sociais com esse espaço geográfico. (GEMINIANO, 2012, p. 36, *apud*, FRANCELLINO, 2020, p. 143)

A metropolização, processo de crescimento urbano de uma cidade a partir de sua constituição como zona central daquele local, e, portanto, onde há a hierarquização, não é um fenômeno comum em todas as cidades, pois para que ela exista, é necessário que essas áreas estejam investidas de atos de comando, gestão e financiamento de estruturas corporativas. (BARBOSA, 2016, p. 45). Essas hierarquias são construídas a partir de um processo urbano, que conforme explicitado no decorrer deste trabalho, faz com que áreas da cidade que historicamente tiveram características iniciais semelhantes, recebam políticas públicas e de infraestrutura totalmente díspares.

Barbosa ainda faz uma análise entre as localizações geográficas e as centralidades de produção, consumo e regulação, pois, segundo autor, estas possuem significados estratégicos

para a reprodução urbana do mercado, sendo estas, centralizadas no capital e na sua possibilidade de transformação em poder econômico. Diante disso, estabelece que é necessário o agenciamento das relações entre os fixos e fluxos.

O território, os prédios, as casas, as fábricas, dentre outros entre agentes, todos eles são os denominados fixos de Santos (2007). Na concepção do geógrafo, os fixos são aqueles objetos materiais, que sofreram um processo de transformação ou criação humana e passou a adquirir uma funcionalidade, sendo o espaço constituído por estes fixos.

Os fixos são econômicos, sociais, culturais, religiosos etc. Eles são, entre outros, pontos de serviço, pontos produtivos, casas de negócio, hospitais, casas de saúde, ambulatórios, escolas, estádios, piscinas e outros lugares de lazer. Mas se queremos entender a cidade não apenas como um grande objeto, mas como um Inodo de vida, há que distinguir entre os fixos públicos e os fixos privados. Estes são localizados segundo a lei da oferta e da procura, que regula também os preços a cobrar. Já os fixos públicos se instalam segundo princípios sociais, e funcionam independentemente das exigências do lucro.

Por conseguinte, entende-se que os fluxos são uma força que dão dinâmica aos fixos, estão intrinsecamente compreendidos como algo em movimento, conforme o próprio nome já pressupõe. Milton Santos traduz que “se a definição dos fixos vem da qualidade e quantidade (ou densidade) técnicas que encerram, a definição dos fluxos deriva da sua qualidade e do seu peso políticos.” (2018, p. 142)

Os fixos e fluxos, apesar de nomes e características distintas, estão interligados e atuam em conjunto, sendo um responsável pela modificação do outro. Para Milton, eles não existem separados, do mesmo modo que há uma relação direta entre o local que o indivíduo habita e o seu grau de acesso a direitos básicos.

Após um estudo de caso sobre uma região da Venezuela, Milton corrobora que o espaço tem uma significação diferente segundo o nível de renda e a classe social a que se pertence. E, problematiza que a noção de distância utilizada nas teorias espaciais, neste caso, são uma falácia, pois, “se a distância - como distância métrica - é a mesma para todos, a sua tirania, não se exerce igualmente sobre todas as pessoas.”

Temos, portanto, o exemplo do horário de funcionamento das estações e de circulação dos trens. A estação de Santa Cruz, possui o seguinte horário de funcionamento: Dias úteis: das 3h40 às 22h25; Sábados: das 4h às 20h15 e Domingos e feriados: das 4h40 às 19h50. Os últimos trens a partirem da Central saem nos respectivos horários: 22h42, Sábado 21h07 e Domingo 20h18.

Agora passemos à análise do horário de funcionamento do MetrôRio, que viaja por toda Zona Sul e Centro. As linhas 1, 2 e 4 funcionam de segunda a sábado, das 5h às 00h; domingos e feriados, de 7h às 23h.

Vemos aqui o exato exemplo da fala de Santos, quando menciona que o espaço tem uma significação diferente segundo o nível de renda e classe social a que se pertence. Ou seja, segundo a lógica não só da SuperVia, mas como de todo o sistema que esse assunto engloba, o trabalho e/ou usuário dos seus serviços de transporte servem apenas como mão de obra, sua única oportunidade de acesso – ainda que de forma torta – à cidade deve ser apenas nos dias úteis. Aos finais de semana e feriado, quando estas pessoas não trabalham/estudam e estão de folga, livres para aproveitar os equipamentos públicos, o horário de circulação dos trens é reduzido, deixando a cidade livre para quem pode acessar.

Podemos classificar, deste modo, os trens como fixos, sendo as pessoas que perpassam por eles, denominadas como fluxos. Sendo assim, cada passageiro que atravessa os vagões da SuperVia agem como fluxos, de modo a promover a mudança daquele ambiente. Os ambulantes, maquinistas, cantores e artistas que passam pelo transporte ferroviário carioca, todos eles são fluxos.

Para Luft, as identidades são produzidas por meio das redes de pessoas, ideias e coisas em movimento e não pela sensação de pertencimento a um fixo, seja ele, habitação, região ou Estado. Ainda, cita PINTO e RIBEIRO (2017), “mais que movimentos pendulares, as práticas de mobilidade articulam diversos espaços urbanos a partir de práticas, experiências, recursos e agentes, em uma complexa rede física e de sociabilidade.”

E é exatamente isso. Ao viajar diariamente de trem, passamos a conhecer algumas pessoas e criamos a sensação de ser próximas, de alguma forma, daqueles passageiros. Seja ao camelô que passa todo o dia gritando a mesma frase ou daquela pessoa que pega o trem todos os dias no mesmo horário que você; tamanha é a sociabilidade feita naquele local, que os passageiros chegam até a festejar aniversários dentro das composições:



Passageiros comemoram aniversário dentro do trem, Ramal Japeri. 2022. Imagem: Felipe Ribeiro via twitter.

Não obstante, os trens urbanos também são ressignificados em outros momentos, como a exemplo do tradicional evento em comemoração ao Dia Nacional do Samba (02/12). O Trem do Samba¹⁶ foi inspirado na viagem de trem que Paulo da Portela e outros sambistas faziam no início do século XX para fugir da repressão da polícia ao gênero musical e agora, acontece anualmente. O evento é marcado pela presença de inúmeros grupos e cantores de samba visando prestigiar e celebrar esse grande patrimônio do nosso país. É a forma de preservar a cultura da cidade e ocupar ainda mais estes fixos.

¹⁶ <https://riotur.rio/evento/trem-do-samba/>

Seguindo a lógica de Santos, apesar de atualmente ocupar o lugar de fixo privado, o direito ao transporte e à cidade, devem ser fixos públicos, preparados para funcionar independente da exigência do lucro, de forma a proporcionar a efetivação da cidadania a todos.

Como certas áreas não dispõem de certos bens e serviços, somente aqueles que podem se deslocar até os lugares onde tais bens e serviços se encontram têm condições de consumi-los. Desse modo, as pessoas desprovidas de mobilidade, seja em razão de sua atividade, seja em razão de seus recursos, devem resignar-se à não-utilização de tais bens e serviços, cujos preços são, às vezes, inferiores aos de sua localidade. (SANTOS, 2008, p. 116)

Diante disso, contatamos que muitas vezes os moradores dessas regiões ocupam os lugares de indivíduos e não de cidadãos. Mediante a isso, Santos insiste na coletividade: para o pesquisador, apenas mediante a junção em grupo desses indivíduos que eles terão a cidadania efetivada, pois, assim, poderão então encontrar modos de multiplicar as forças individuais, “sozinhos, ficamos livres, mas não podemos exercitar a nossa liberdade. Com o grupo, encontramos os meios de multiplicar as forças individuais, mediante a organização.” (2018, p. 104)

O autor trata com última opção o debate acerca da elaboração de uma lei, mas não deixa de reforçar a importância e o poder de estabilidade desta, afinal, uma vez positivada em lei, a cidadania será refletida de igual forma para todos. Ressalta, de todo modo, a necessidade de continuar discutindo o tema, de forma a aumentar as conquistas: “a lei não esgota o direito. A lei é apenas o direito positivo, fruto de um equilíbrio de interesses e de poder. Daí ser legítima a procura de um novo equilíbrio, isto é, de um novo direito.” (SANTOS, 2008)

Falta o discurso coerente da cidade, pois o discurso incoerente, fragmentado e analiticamente indigente, já existe. Os próprios intelectuais ainda buscam as variáveis adequadas para escrever essa pedagogia do urbano que codifique e difunda, em termos didáticos e de maneira simples, o emaranhado de situações e relações com que o mundo da cidade transforma o homem urbano em instrumento de trabalho e não mais em sujeito.

(SANTOS, Milton. O Espaço do Cidadão, 2007)

Por fim, Santos finaliza em “O espaço do cidadão” fazendo uma crítica a falsa alusão de participação do povo na tomada de decisões públicas, quando na grande maioria das vezes as pessoas não tem acesso aos documentos finais e sequer sabem do que se trata. Não obstante,

quando as pessoas sabem do que se trata, por estar tão mergulhadas na sequência do cotidiano, não querem ou não possuem tempo para debater sobre tais assuntos.

III. HISTÓRICO TERRITORIAL DO RIO DE JANEIRO

“A combinação histórica de usos do solo que induziram a localização segregada de classes sociais e a prevelência do transporte individual sobre o transporte público de passageiros tiveram efeitos diretos na provisão de bens e de infraestruturas.”
(Rosângela Luft, 2018)

Não há dúvidas de que a cidade do Rio de Janeiro foi construída de forma centralizada. Tal fato, se deve, sobretudo, a transferência da corte portuguesa para a então capital, em 1808. A fuga da monarquia para a sua então colônia, evocou mais do que nunca, a necessidade de crescimento e então desenvolvimento do território da Guanabara.

Kirsten Schultz¹⁷, historiadora especializada na história do Brasil, afirma que com a chegada da família real, aquilo que antes era chamado de “antigo sistema colonial”, parecia finalmente ter chegado ao fim: a cidade ganhava novos ares e estaria prestes a se estabelecer como a nova metrópole da monarquia portuguesa¹⁸ (SCHULTZ, 2007, p. 6).

Não obstante, com a chegada da coroa e desejo de inovação na capital, por óbvio que as classes menos abastadas passariam a ser suprimidas e por consequência, perderiam o pouco acesso que tinham à “cidade”. Fato muito conhecido desta época foi a política de despejo, vez que a Corte marcava as casas que deseja se apropriar com um “PR”, abreviatura para Príncipe Regente¹⁹. Na prática, significava que o morador teria que deixar a sua residência para dar lugar à realeza, tendo, dessa forma, que se mudar para locais mais distantes do que estava habitado, indo para cada vez mais longe do Centro.

¹⁷Kirsten Schultz. Possui doutorado em História pela New York University(1998). Atualmente é Dedicção exclusiva da Seton Hall University. Tem experiência na área de História, com ênfase em História do Brasil.

¹⁸ O que os contemporâneos em ambos os lados do Atlântico chamaram de “antigo sistema colonial” parecia ter chegado ao fim quando os portos da colônia foram abertos ao comércio exterior e a família real e os funcionários da corte se estabeleceram no Rio de Janeiro, sendo a cidade então reconhecida como a nova “metrópole” da monarquia

¹⁹ Com a chegada da família real ao Brasil, em 1808, 10 mil casas foram pintadas com as letras “PR”, de Príncipe Regente, abreviatura que significava na prática que o morador teria que sair de sua casa para dar lugar à realeza.

De acordo com Silva, (2012, p. 52), a família real adotou três medidas de impacto que foram colocadas em prática logo em sua chegada: "uma nova forma de organização começava a ser gestada, articulando conhecimento, atuação sobre o espaço urbano e normas". Sendo estas: a criação da Intendência Geral da Polícia, o diagnóstico médico e o mapa oficial, "o qual tinha como objetivo registrar a situação da cidade e servir de instrumento para planejar as mudanças necessárias à nova sede da corte, articulando o projeto civilizatório ao território." Estas novas implementações, destacavam a nova forma de organização e intervenção, que passaria a ocorrer na cidade do Rio de Janeiro (*apud*, CARVALHO, 2012).

Para Maurício de Abreu (1987), no final do século XIX ainda não existia uma grande diferença entre os locais de residência das classes trabalhadores e das mais favorecidas, o autor entende que essa distinção começou a ocorrer a partir do início da década de 1870, com a inauguração do sistema ferroviário e com a implementação dos bondes, que deram início à expansão física da cidade. "Os bairros localizados próximos ao Centro e à Zona Sul se destinaram à ocupação daqueles grupos sociais mais aquinhoados, enquanto em direção à periferia, se dirigiam os grupos populares."²⁰

Passado alguns anos, já no início do século XX, ainda habitava na mente da burguesia a busca pelo novo e o grande objetivo de trazer modernidade à cidade. Em 1902, o recém prefeito Pereira Passos passou a comandar a cidade e, incentivado pelo então presidente da república Rodrigues Alves, tornou-se o grande responsável pelas futuras mudanças no Rio de Janeiro. Para Amanda Carvalho, na visão da época, acreditava-se que os espaços da cidade deveriam ser ampliados, ordenados e embelezados²¹ (CARVALHO, p. 62).

Por óbvio que em uma cidade elitizada, onde há poucos anos acabara de receber uma corte portuguesa e sem preocupação com as classes desfavorecidas, quem deveria "pagar a conta" desse novo modelo de cidade que estaria por vir seriam os pobres, ou seja, os moradores de favelas e dos cortiços da região central da cidade.

²⁰ (*apud*, ARAGÃO, 2009, p. 24).

²¹ "Visando difundir no território urbano a ideia de modernidade e baseando-se em experiências de capitais europeias, a classe política republicana busca a construção de uma imagem simbólica da cidade vinculada ao seu papel de centro da nação. Para tanto seus espaços devem ser ampliados, ordenados e embelezados." (CARVALHO, p. 62)

A monumentalização da cidade foi reforçada, pessoas foram expulsas do Centro, tanto pela derrubada de prédios e do Morro do Senado quanto pela valorização dos terrenos, sendo um dos fatores que levaram ao aparecimento das primeiras favelas, além de deixar uma imensa dívida pública para seus sucessores. (CARVALHO, p. 62)

Devido as remoções arbitrárias que esses cidadãos sofreram em razão desse desastre em forma de política pública, os moradores que anteriormente estava concentrados principalmente entre os Morros do Castelo, Conceição, Santo Antonio e São Bento, tiveram mais uma vez que migrar para as áreas periféricas e para o interior da cidade.

De acordo com Aragão (2009, p. 25), estaria ali dadas as condições para a segregação socioespecial carioca: “os bairros centrais e suas proximidades fixaram-se como locais de residências da classe média e alta, ao tempo que, as periferias, possuíam estrutura precária e distando do núcleo central, sendo estes os grandes locais de residência da população trabalhadora.”

Daí, se o espaço formal (legalizado, oficial, sob controle burocrático) oferecia apenas uma localização a grandes distâncias dos locais de trabalho, o espaço físico oferecia, por outro, uma série de opções próximas, ou seja, terrenos ainda não ocupados, seja por apresentarem dificuldades à promoção imobiliária organizada (morros íngremes, mangues, margens inundáveis de rios), seja por decisão deliberada de seus proprietários (reserva de valor). (ABREU, 2006, p.94- 95)

Com o decorrer do tempo, aqueles que insistiam em ocupar o espaço que, segundo os ideais da classe média/alta não lhes era devido, tiveram que lidar com o auge dos processos de remoções das áreas de favela, “tendo em vista alavancar a valorização do solo e/ou “limpar” os espaços de maior valor econômico e simbólico da cidade para fins de melhorias de seu sistema viário.” (2009, ARAGÃO, p. 25)

Essa também é uma visão afirmada por Valladares²², ao qual menciona essa migração para as áreas mais distantes do núcleo metropolitano “indo viver nos monótonos, precários,

²² (1978, *apud*, ARAGÃO, p. 25)

distantes e feios conjuntos habitacionais.” Outrossim, a década seguinte traria uma mudança ainda maior: é na década de setenta do século XX que a expansão física ultrapassa os bairros da Zona Sul e atinge a Barra da Tijuca, local antes ermo e que a partir daquele momento, poderia ser uma saída em termos de moradia para a elite emergente.

O arquiteto Lúcio Costa, antes conhecido por ter vencido o concurso para o Plano piloto de Brasília, deu início a uma série de propostas urbanísticas para diferentes locais do Brasil. No entanto, foi o Plano de Urbanização da Barra da Tijuca, bairro da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, que ganhou maior destaque.²³ Dessa forma, o eixo de urbanização atingiu a Barra da Tijuca e parte de Jacarépagua, ao mesmo tempo em que, outra parte do Rio de Janeiro também teve a sua expansão: a Baixada Fluminense.

Ocorre que, diferente da expansão territorial da Barra da Tijuca, que foi marcada por ser ordenada e com o apoio do Estado por meio de intervenção de um plano urbanístico, a expansão física da Baixada Fluminense seguiu outro caminho: o do crescimento desordenado, com a ausência do Estado, senão citado inclusive que foram os próprios trabalhadores que realizaram a construção de suas moradias e da infraestrutura do local, através de multirões nos finais de semana e/ou nos momentos de folga (LEITÃO, 1999, *apud*, ARAGÃO, 2009, p. 25). Esse crescimento e urbanização caracterizado pelos trabalhos exercidos pelas mãos dos trabalhadores/moradores não seriam lidos como um problema, se não fossem marcado pelo completo descaso do Estado com a região.

Na esteira disso, falemos também sobre o crescimento das outras áreas da Zona Oeste²⁴. Apelidada como “sertão carioca” pelo escritor e pesquisador Magalhães Corrêa (1936), teve

²³ A partir de Brasília, o arquiteto desenvolve uma série de propostas urbanísticas para diferentes escalas e locais, sobretudo entre os anos de 1967 e 1985. São desse período o Projeto de Expansão para Florença, apresentado no Congresso Internacional de Urbanistas (1967), a Proposta para a Região dos Alagados, em Salvador (1972), o Plano para a Nova Capital da Nigéria (1976), o Novo Pólo Urbano de São Luís do Maranhão (1980), o Estudo para Casablanca (1980/1981) e o Projeto de Adensamento e Expansão do Plano Piloto de Brasília (1985). A proposta urbanística que teve maior repercussão foi a do Plano de Urbanização da Barra da Tijuca (1969). Em diversas ocasiões, o arquiteto colocou-se em defesa de sua proposta, em artigos e entrevistas, como de costume, integrando o debate arquitetônico em torno das discussões cotidianas da cidade. Esse plano, no entanto, nunca foi implantado por completo, tendo sofrido uma série de modificações. (RIBEIRO, Juliana. VILAÇA, Ícaro. 2001) <http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/biografia.php?idVerbete=1475&idBiografia=44>

²⁴ Localizada no extremo oeste do Município do Rio de Janeiro, a AP5 possui uma extensão territorial de 592,33 km², correspondente a quase metade do território da Cidade (48,4%). Habitualmente chamada de Zona Oeste,

seu início como uma terra de latifúndios, onde estavam incluídas em partes de uma das sesmarias recebidas pelo capitão-mor Cristóvão Monteiro, as regiões que hoje são conhecidas como Guaratiba e Santa Cruz. Posteriormente, seria criada a Freguesia de Campo Grande, que após ser dividida, deu origem aos bairros de Deodoro, Realengo, Padre Miguel, Bangu, Senador Camará, Campo Grande, Santíssimo, Inhoaíba e Cosmos²⁵.



Mapa: O Sertão Carioca. Magalhães Corrêa (“O Sertão Carioca”, 1936)

Em Santa Cruz²⁶, existia a então Fazenda Imperial, administrada pelos padres jesuítas que tornaram-se responsáveis não só pela produção de uma grande gama de gêneros alimentícios, como também por abastecer toda a cidade.

apesar de, a rigor, geograficamente, a Zona Oeste também incluir as regiões da AP4, a denominação passou, pelo uso popular, a identificar somente a AP5 e alguns bairros da AP4, com características sócio-econômicas parecidas a da AP5. Esta imprecisão na nomenclatura é resultado da estreita relação entre a localização espacial e nível social, uma característica da Cidade do Rio de Janeiro, onde descrições geográficas são generalizadas e confundidas com caracterização social. Neste amplo espaço de planícies e morros, os núcleos urbanos se adensaram em torno de estações ferroviárias, alguns tão distantes do Centro da Cidade, como Campo Grande e Santa Cruz, que chegam a 70 km de distância, que se apresentam como se fossem ‘outras cidades’ ou cidades satélites. (Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4290214/4105682/06.AnexoVIDescricaoMapadaAreadePlanejamento5.pdf>>)

²⁵ (NICOLINA, 2021).

²⁶ Santa Cruz é um bairro do Rio de Janeiro, com uma área total de cerca de 125 km² de extensão, ou seja, próximo a 10% da área total da cidade. Faz divisa com os bairros de Sepetiba, Guaratiba e Paciência, todos localizados na

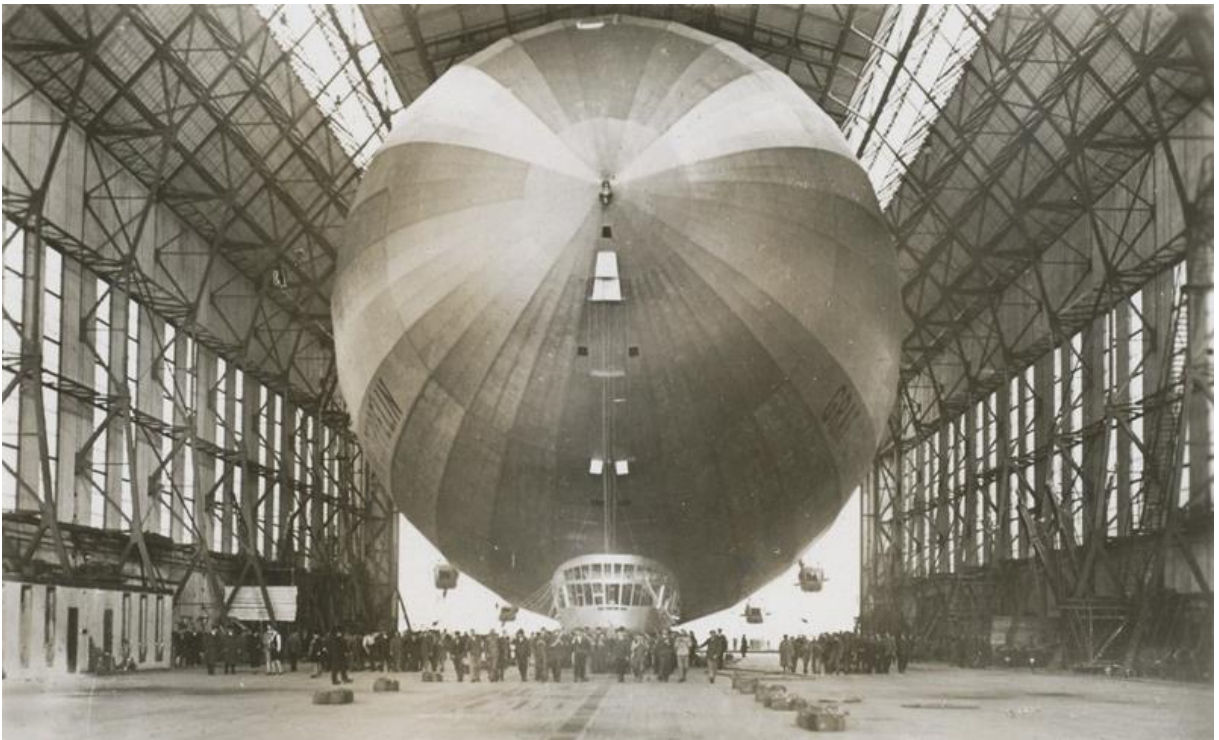


Fazenda de Santa Cruz” (1823/1818). Debret, Jean Baptiste.
In *Voyage pittoresque et historique au Brésil*. v. 3. Paris, 1834.

Posteriormente, em 1759, com a expulsão dos religiosos do Brasil a propriedade foi “herdada” pela Coroa Portuguesa, ato contínuo, com a vinda da corte para o país, em 1808, passou a ser uma das residências da Família Real e Imperial. O agora esquecido bairro da Zona Oeste carioca, também foi palco de muitas inovações: em 1842, foi instalada no bairro a primeira Agência dos Correios do Brasil; em 1881, teve a criação do novo Matadouro Público, responsável pelo fornecimento de carnes para toda a cidade; e, em 1936, ocorreu a inauguração do Aeroporto Bartolomeu de Gusmão (*Hangar do Zeppelin*), que recebia voos de dirigíveis ligando Rio de Janeiro à Frankfurt com escala em Recife, operados pela *Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H*²⁷.

Zona Oeste. De acordo com os dados do Censo de 2010, Santa Cruz possui uma população de 217.333 habitantes, sendo a maior parte, 63,3 %, formada de pessoas entre 15 e 64 anos. Logo, constitui-se como um dos bairros mais populosos, formado predominantemente de população jovem e adulta. No quesito desenvolvimento, possui um dos mais baixos IDHs da cidade, ficando este índice sob a marca de 0,742.

²⁷ Disponível em: <http://www.ecomuseusantacruz.com.br/sobre/santa_cruz>

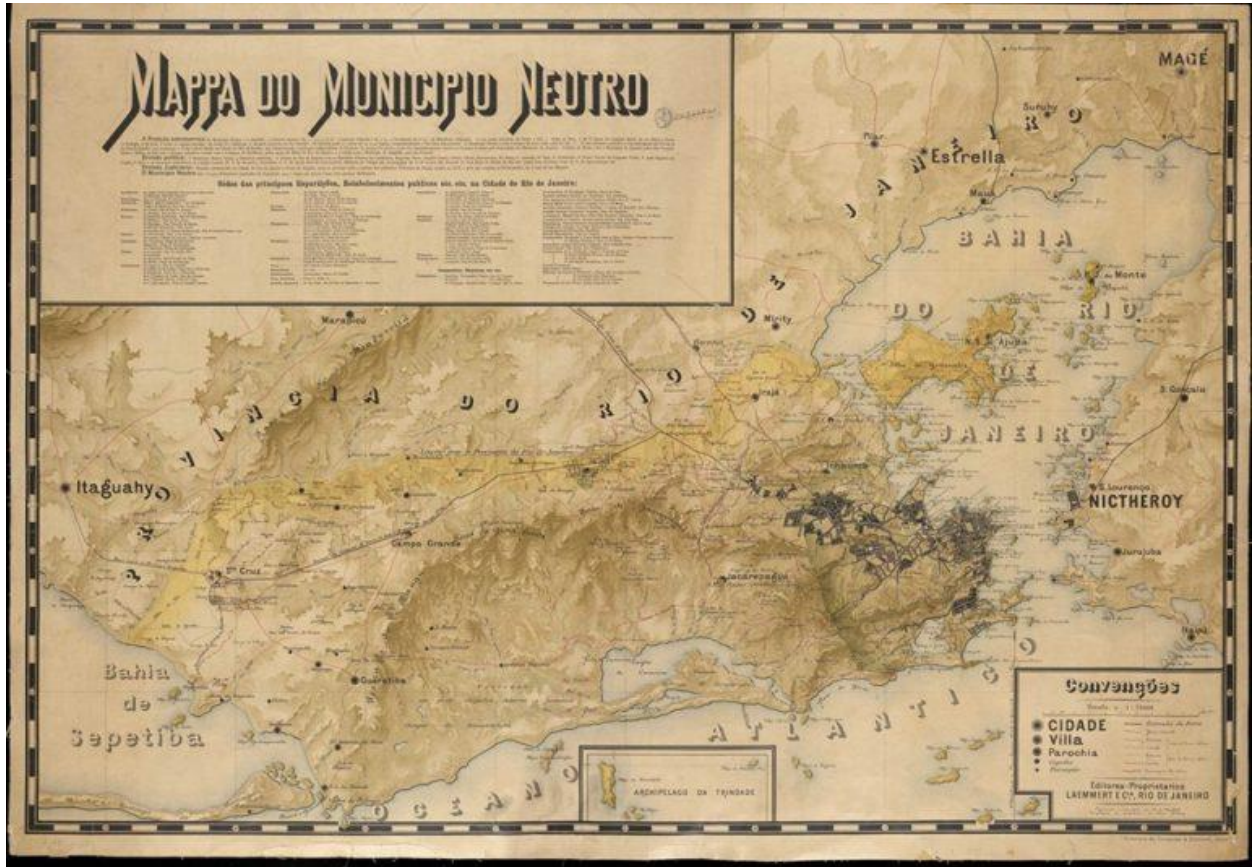


Hangar do Zeppelin. Fonte: MUSAL²⁸

Em 1878, anos antes da criação do Matadouro Público, houve a inauguração da Estação de Santa Cruz da Estrada de Ferro Central do Brasil e a partir disso, foi criada a comunicação férrea entre Santa Cruz e o Centro da cidade, inovação essa que seria responsável não só por fazer o transporte de passageiros para o centro da cidade, mas também das carnes do Matadouro. Além disso, o bairro de Santa Cruz também foi o primeiro a possuir luz elétrica, em razão do funcionamento do gerador elétrico do Matadouro. Posteriormente, em 1884, seria criada a estação de Matadouro, que funcionou até 1976, quando foi desativada – o que é uma grande perda para os moradores da região.

²⁸ Disponível em: <<https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/projeto-toque-no-acervo/441-helice-graf>>

Termo de Itaguaí, isto é, deixava de compor aos limites correspondentes a Itaguaí, para enfim receber o batismo de “terra carioca” (NICOLINA, 2021)



Mapa do município Neutro. Data: 1870. Fonte: BN

Em 1895, com a Proclamação da República, a região tornou-se a zona rural do Distrito Federal, posteriormente, em 1960, com a transferência da capital para Brasília, passou a ser a Zona Oeste do Rio de Janeiro.

O crescimento da Zona Oeste se deu por vários motivos. Inicialmente, a região era marcada por uma forte tendência agrícola, com ênfase na produção de laranja nas terras de Campo Grande²⁹. Com o passar dos anos, de acordo com Mansur (2008), a ida da Companhia

²⁹ Campo Grande nos primeiros anos da década de 40 era considerado como o Império da Laranja, surgiu junto a colonização do Brasil. O vale que começava no Rio da Prata e terminava no Cabuçu, era habitado pelos índios picinguaba, foi doado pela Coroa a Barcelo Domingos. Este em 1673 construiu a capela de Nossa Senhora do

Progresso Industrial do Brasil, a Fábrica de Tecidos Bangu, onde atualmente é o Shopping de Bangu, foi a grande responsável pela urbanização da região. Outra grande aliada do crescimento na região, foi a Fábrica de Cartuchos em Realengo, inaugurada em 1898, onde atualmente funciona um campus do Colégio Pedro II.

Além disso, vale destacar, que no período denominado como Primeiro República, ocorreu a eclosão de um grupo político conhecido como “Grupo Triângulo”. Ele era responsável por lideranças locais das áreas de Santa Cruz, Campo Grande e Guaratiba. Denominado como uma “misteriosa força” por seus adversários, eles tinham um papel fundamental em, nos momentos decisivos, angariar uma grande quantidade de votos, decidindo, portanto, eleições no âmbito municipal e federal (MOTA e PEIXOTO, 2006).

De acordo com Mota e Peixoto (2006), este grupo era liderado por Augusto Vasconcelos, político de Campo Grande e Raul Barroso, político de Guaratiba, sendo eles os representantes da zona rural do terceiro distrito na Câmara dos Deputados. Os grupos adversários, denunciavam as fraudes eleitorais promovidas pelo grupo que tinha como seu líder Augusto Vasconcelos. Aliado a eles, Felipe Cardoso Pires, outro integrante do Triângulo, ocupava o cargo de diretor do Matadouro de Santa Cruz, cargo que lhe dava visibilidade e forte poder, tendo em vista que era ele quem controlava o fornecimento de carne fresca para toda a capital, adotando medidas ditas por terceiros como “desonestas”, em nome da política da boa vizinhança e para que o Grupo Triângulo continuasse em destaque, mantendo todo o seu poder.

Com o fim do grupo Triângulo, também findou-se a “Era dos Senadores da Zona Oeste”, dando início a um processo de apagamento de memória que relacionava a região ao regime monárquico. Ato contínuo, o Decreto nº 1.185 de 1918, após as reformas feitas por Pereira Passos, dividiu a cidade do Rio de Janeiro em três zonas: urbana, suburbana e rural.

Desterro, que foi transformada na Matriz de Campo Grande. Junto a igreja achava-se o poço Nossa Senhora do Desterro, de onde a população abastecia-se. (Disponível em: <<http://www.pcg.com.br/historiadobairro/>>)

Segundo Amália (2017), que cita o Boletim da Prefeitura do Rio de Janeiro, nota-se que o critério utilizado para essa divisão foi a topografia da cidade, sendo a zona mais urbana, aquela próxima a parte “central, antiga da cidade e mais importante da cidade, ora plana ou de suave declive para o mar, ora montanhosa extremamente elevada em curtos pontos dessa região” (Boletim da Prefeitura, 1928, 26).

Essa divisão propiciou a separação de usos e de classes sociais a partir do território urbano, uma vez que, ratificou ainda mais a divisão entre os bairros burgueses e proletários, mas não bastou isso, o Estado também ratificava essa divisão ao distribuir uma maior quantidade de recursos aos bairros burgueses. Tanto Abreu (2006), como Ferreira (2011), afirmam que o Estado agiu como um catalizador do processo de estratificação espacial já característico desde o século XIX.

Em meados do século XX, foram criados os distritos industriais em Campo Grande e Santa Cruz, resultando na instalação de grandes empresas, como a siderúrgica Gerdau, a Michelin, Valesul, entre outras. Este fato, serviu como catalisador para o processo de urbanização dos bairros e aumentando as taxas habitacionais, tendo como exemplo a construção dos conjuntos habitacionais populares.

Diante desses fatos, nota-se que o crescimento territorial no Rio de Janeiro ao tempo que foi organizado e dotado das devidas infraestruturas com relação as áreas do Centro e Zona Sul da cidade, também foi totalmente desgovernado para as outras regiões. Enquanto o Centro e bairros da Zona Sul receberam investimentos e apoio do Estado, as áreas suburbanas e que eram tidas como rurais, cresceram tendo como plano de fundo a falta de estrutura do Estado, as condições precárias que estavam expostas e a ausência de investimento público.

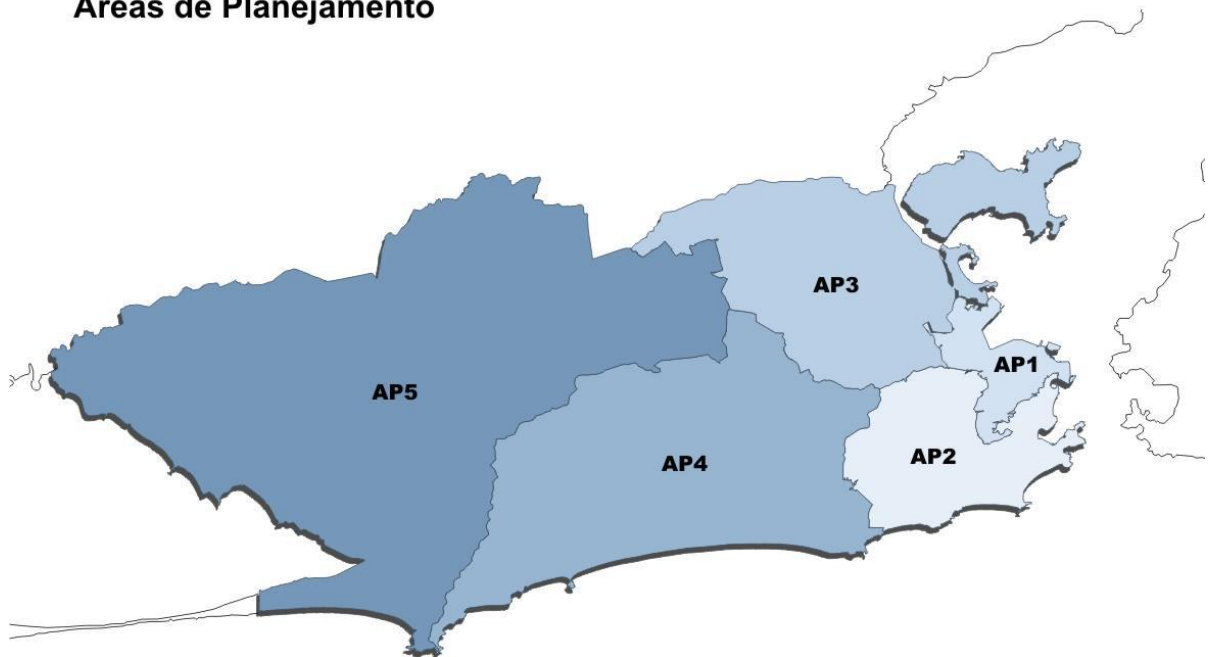
IV. SOBRE A DIVISÃO SOCIOESPACIAL ATUAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

“A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer.”

(Alexandre de Ávila Gomide, 2003, p. 242)

A cidade do Rio de Janeiro, visando a melhora no gerenciamento dos serviços optou por dividir o seu território em cinco áreas de planejamento³⁰, mais conhecidas pela sigla “AP”. Estes territórios, possuem como área de abrangência as seguintes regiões administrativas: AP.1 - Centro / Paquetá (Portuária, Rio Comprido, São Cristóvão e Santa Teresa); AP.2 - Tijuca e Zona Sul (Botafogo, Copacabana, Lagoa, Rocinha e Vila Isabel); AP. 3 - Zona Norte (Ramos, Maré, Méier, Jacarézinho, Irajá, Madureira, Inhaúma, Complexo do Alemão, Penha, Vigário Geral, Anchieta, Pavuna e Ilha do Governador); AP.4 – Jacarepaguá, Cidade de Deus e Barra da Tijuca; e, AP. 5 - Zona Oeste (Santa Cruz, Bangu, Realengo, Campo Grande e Guaratiba).

Áreas de Planejamento



Mapa das áreas de planejamento do Rio de Janeiro. Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro

³⁰ <http://www.rio.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=4481419>

A região metropolitana do Rio de Janeiro, mais precisamente, a área equivalente às APs 1 e 2, ainda hoje continuam sendo detentora de grande parte do percentual de empregos, lazer e serviços disponíveis à população, ao tempo em que persevera a relação conflituosa entre cidadão, transporte público e local de residência. Maria Amália de Oliveira (2017, p. 338) ao analisar os dados coletados³¹ por Rovere (2009) ao examinar a oferta de serviços públicos e privados na Zona Oeste, obteve a seguinte elucidação:

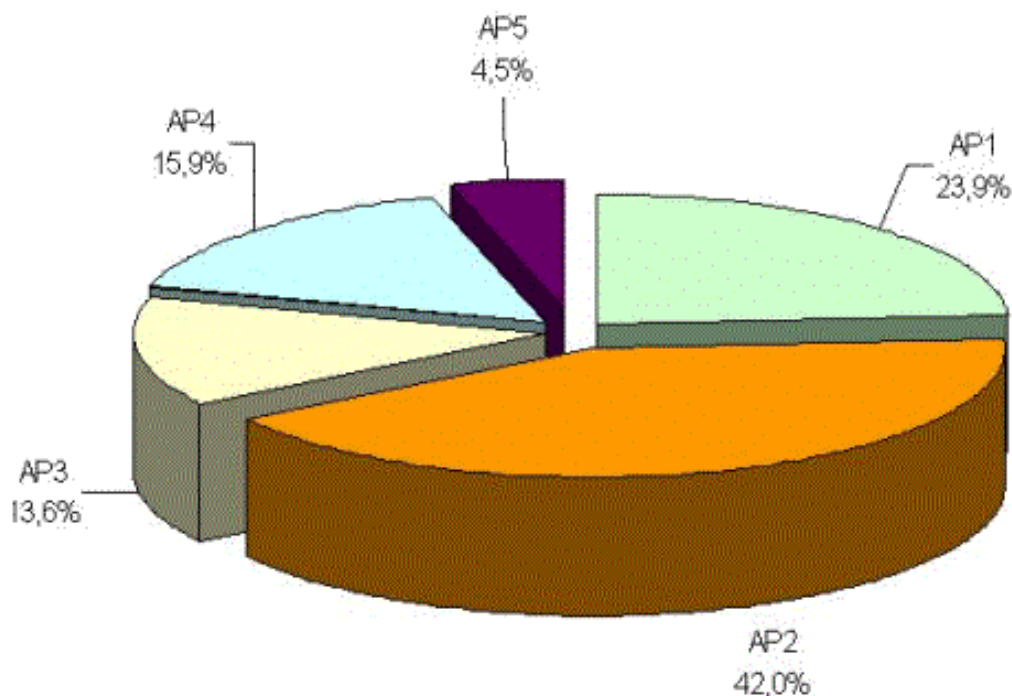
OFERTA DE EMPREGO	USO DO SOLO	TRANSPORTE	REDE VIÁRIA	SEGURANÇA	EDUCAÇÃO
A região apresenta crescimento populacional, mas gera poucos empregos locais.	Caracterizado pela existência de extensas áreas onde predominam assentamentos que podem ser classificados de várias maneiras, tais como: irregulares, clandestinos, ilegais, precários ou inapropriados.	A região caracteriza-se pela falta de integração e complementaridade entre os modos existentes. Há uma forte participação do denominado transporte alternativo, sendo esse, dominado por milícias.	A hierarquia não é preservada e o tráfego de carga e de passageiros de passagem se mistura ao tipicamente local, provocando congestionamentos, desestruturando e despersonificando as ruas e bairros	A falta de segurança aparece como um dos principais problemas da região, junto ou logo atrás de logística, transporte público e educação/capacitação	O diagnóstico e as propostas na área de educação revelam a ausência de uma maior correlação entre as necessidades e potencialidades da região e os cursos técnicos e profissionalizantes antes de nível médio e superiores existentes. “Os cursos em funcionamento visam muito mais a atender a demanda existente na cidade do Rio de Janeiro do que a local.”

³¹ Evolução da Ocupação e Uso do Solo 2009 – 2013. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4236391/4142523/RELATORIOEVOLUCAOOCUPACAOEUSODOSOLO20092013_MONTAGEMCOMPLETAFINAL.pdf>

Tabela confeccionada a partir da interpretação dos dados de Rovere (2009), por Maria Amália de Oliveira (2017).

Essa má distribuição de opções de lazer, emprego e cultura pela cidade, torna-se ainda mais sintomático, quando, ao analisar a pesquisa feita pelo Prof. Dr. Victor Andrade de Melo e Prof. Ms. Fabio de Faria Peres, no estudo “Espaço, lazer e política: desigualdades na distribuição de equipamentos culturais na cidade do Rio de Janeiro”, verifica-se o tamanho da disparidade no tocante a equipamentos³² públicos e/ou privados, de acesso a cultura e ao lazer.

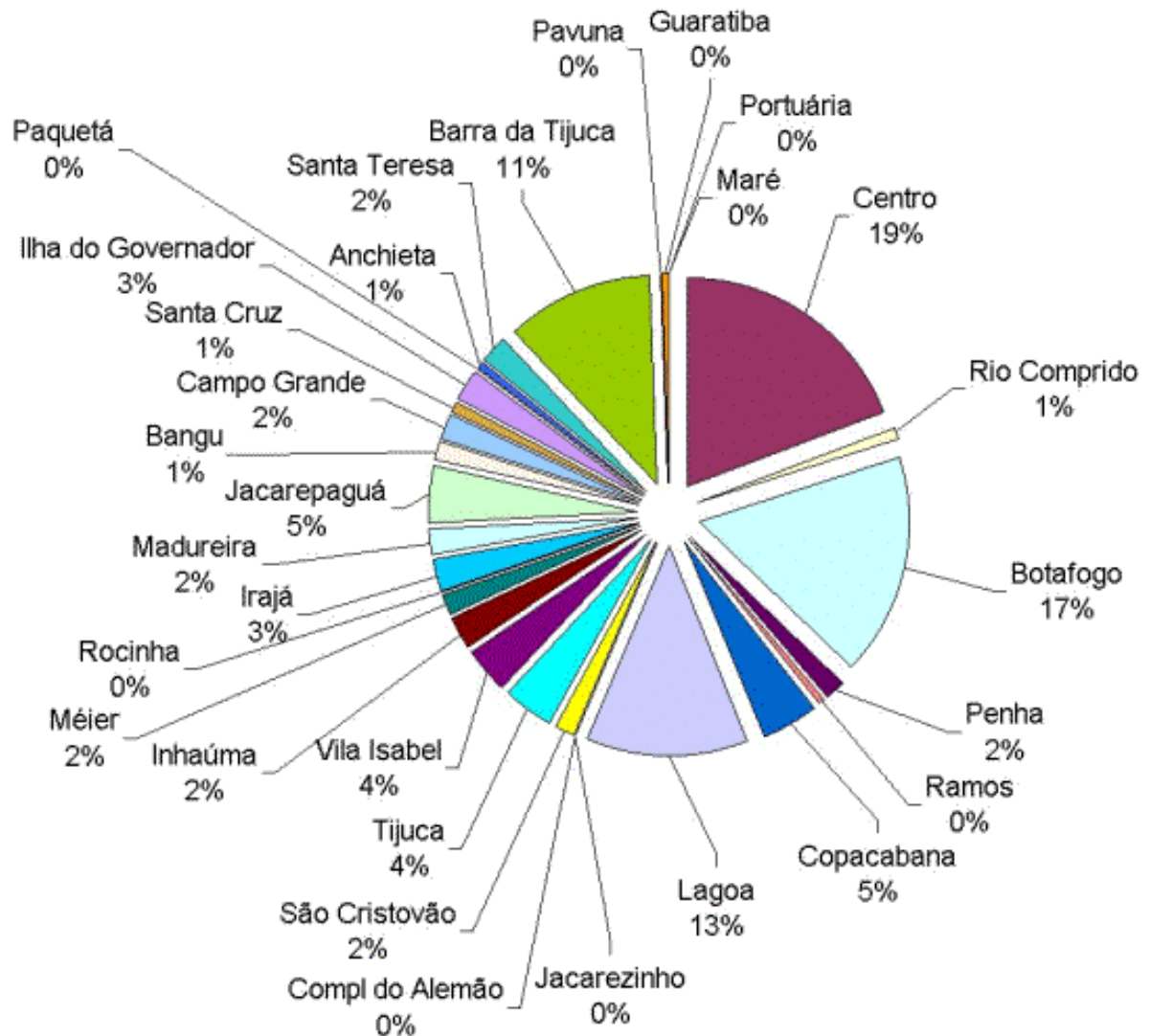
A pesquisa nos traduz que a cidade do Rio de Janeiro dispõe de 440 equipamentos, sendo estes distribuídos da seguinte forma: museus: 15%; bibliotecas: 10%; centros culturais: 10,9%; parques e florestas: 3,6%; teatros: 27%; salas de cinema: 33,4%. Ocorre que, a distribuição destes equipamentos pela cidade revela uma expressiva desigualdade, na medida que 23,9% do total estão localizados na AP1, 42% na AP2 e 15,9% na AP4, enquanto que 13,6% estão situados na AP3 e apenas 4,5% na AP5. (MELO e PERES, 2005, p. 14).



Distribuição dos equipamentos de acordo com as Áreas de Planejamento. (MELO e PERES, 2005, p. 16)

³² “Obviamente não estamos desconsiderando a amplitude e a pluralidade que os conceitos “cultura” e “equipamento cultural” possuem, nem tampouco a relação com outros campos como educação, meio ambiente e saúde. Apenas optamos por analisar inicialmente a distribuição de 6 equipamentos: bibliotecas, museus, centros culturais, parques e florestas, teatros e cinemas.” (MELO e PERES, 2005, p. 14).

A pesquisa realizada por Melo e Peres (2005, p. 17), ainda nos traduz que a distribuição no plano das Regiões Administrativas (RA's) também revelam desigualdades que apesar de impressionantes, já são sabidas e vivenciadas por quem mora nessas regiões: 23,3% das 30 regiões administrativas não possuem nenhum dos equipamentos pesquisados, enquanto que a Região Administrativa de Botafogo e a RA Lagoa possuem respectivamente 17,3% e 12,5%. *Nessa toada*, ao compararmos as Regiões Administrativas com as Áreas de Planejamento nos deparamos com um dado ainda mais estarrecedor: as Regiões Administrativas de Botafogo e Centro, sozinhas, concentram mais equipamentos que a soma das AP3, AP4 e AP5.



Distribuição total de equipamentos, segundo Região Administrativa. (MELO e PERES, 2005, p. 17)

Isto, corrobora o quanto as políticas públicas adotadas no início do processo de urbanização do Rio de Janeiro influenciaram na segregação socioespacial e atualmente são uma das grandes responsáveis por tamanha falha na distribuição de equipamentos públicos de forma unânime pela cidade. Em suma,

Não houve grandes mudanças em termos de melhoria das condições de vida, sobretudo no que se refere aos deslocamentos diários. Residir na periferia da cidade do Rio de Janeiro, assim como de qualquer outra grande metrópole brasileira é arcar com a precariedade dos meios de transporte, incluindo-se o tempo de deslocamento, o alto custo, a superlotação e os atrasos periódicos (ARAGÃO, 2009, p. 27).

Neste diapasão, nos próximos capítulos tentaremos compreender, de maneira mais elucidativa, como essas estatísticas influenciam na vida dos moradores da cidade.

V. A OPERACIONALIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO RIO DE JANEIRO

“Eu não construo estrada³³ para o Brasil de hoje, mas para o Brasil do futuro. Não podemos dividir os trens, é preciso que os trens que correm na baixada galguem a serra para correr no planalto, senão, não haverá desenvolvimento econômico possível para as províncias de Minas e de São Paulo.”

(Cristiano Benedito Otoni)

No ano de 1840, Thomas Cochrane³⁴, após uma viagem ao Vale do Paraíba onde foram feitos estudos sobre a Serra e aliado a isso, investigado modos de construir uma ferrovia que a princípio, poderia perpassar pelo o que nos dias atuais corresponde aos Estados de Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, Cochrane havia obtido o privilégio exclusivo por oitenta anos de construir e operar uma estrada de ferro que iria desde a Corte até São Paulo. No entanto, devido a debilidade técnica da proposta e outros conflitos da época, a Imperial Companhia de Estrada de Ferro, que havia sido criada há pouco tempo, teve o seu privilégio cassado³⁵.

Nessa toada, usaremos como base histórica o projeto “Inventário da Linha Centro do Sistema Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro³⁶”, feito pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC, 2010), ao qual “buscou realizar o levantamento de bens culturais num amplo universo composto por estações, paradas, marcos, caixas d’água, residências de ferroviários, oficinas, pontes, túneis e guaritas.”

Em 1854, D. Pedro II finalmente inaugurou o primeiro trecho da linha da Estrada de Ferro Barão de Mauá, na então província do Estado do Rio de Janeiro, ligando a Praia da Estrela³⁷ a Frágoso, que estavam separados por 14,5 km, posteriormente, passados dois anos, a ferrovia chegou até Raiz da Serra. Ocorre que por tratar-se de uma região de serra, a viagem até

³³ Cristiano Otoni refere-se à estrada ferro.

³⁴ Foi um oficial naval e político britânico que desempenhou um papel importante nas histórias militares do Reino Unido, Chile, Brasil e Grécia.

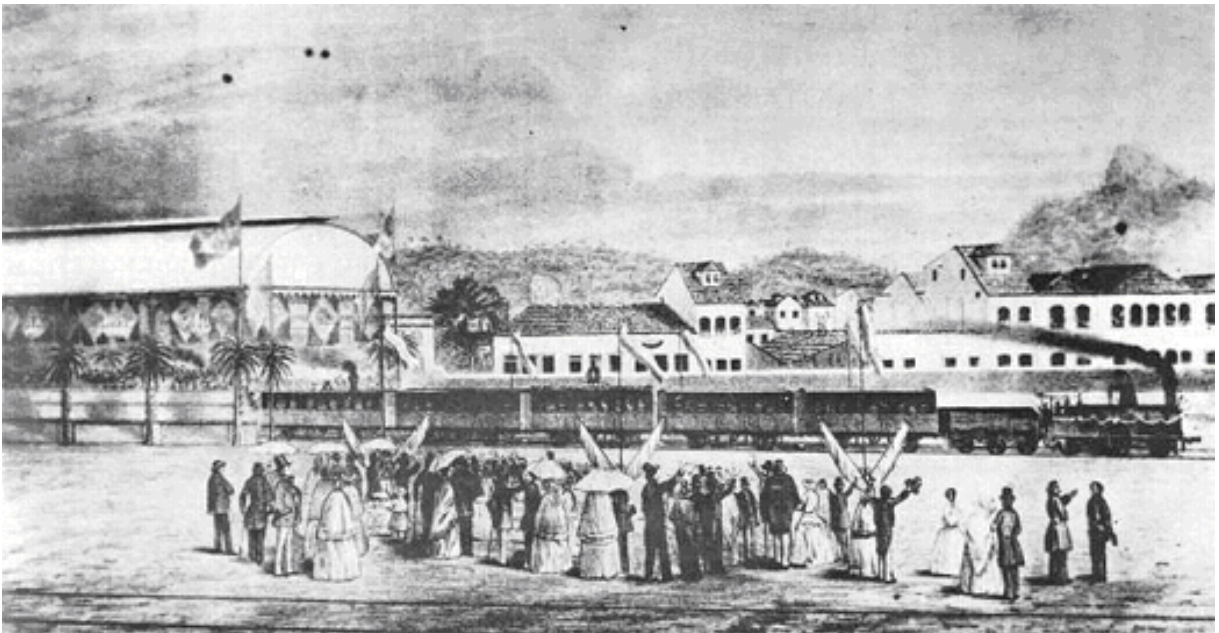
³⁵ <<https://revistavaledecafe.com.br/2022/07/28/thomas-cochrane-e-a-formacao-da-imperial-companhia-de-estrada-de-ferro-1838-1840/>>

³⁶ Disponível em: <<http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/iestacao>>

³⁷ A praia estava localizada no fundo da Baía de Guanabara, podendo ser alcançada a partir do Centro do Rio de Janeiro.

Petrópolis era finalizada através de estradas. A Sociedade Companhia Estrada de Ferro, gerenciada por Cristiano Benedito Otoni³⁸, garantiu uma nova concessão em 1855 e tinha como objetivo alcançar o vale do Paraíba (Vassouras), e por consequência São Paulo e Minas Gerais.). O ramal dos Macacos (Paracambi), foi entregue 1860, quando começaram os trabalhos de transposição da Serra do Mar, nos anos posteriores, a linha de trem chegou a Paraíba do Sul, Entre Rios e Vassouras, chegando a 197 quilômetros de extensão.

No ano de 1858, a companhia entregou o trecho entre São Cristóvão e Queimados (48 km) e tornou-se a terceira ferrovia a operar no país. Passados mais alguns meses, foi inaugurado o trecho que aumentou a linha em 13 km até Belém (atual Japeri).



Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 29 de Março de 1858, com a presença do Imperador D. Pedro II e toda a Côrte. Foto do Acervo RFFSA. Preserfe. Publicada no Livro A Ferrovia e Sua História - Estrada de Ferro Central do Brasil, de Eduardo Gonçalves David.

Fonte: <http://www.bvambientebf.uerj.br/arquivos/ferrovias/popups/estrada_dom_pedro2.htm>

Com o colapso da produção de café no mundo, a ferrovia, que tinha o produto como o principal responsável por suas viagens, enfrentou uma grave crise. Posteriormente, no ano de 1891, o ramal de São Paulo foi incorporado pelo governo, criando a Estrada de Ferro Central

³⁸ É considerado o pai das estradas de ferro no Brasil por ter sido o primeiro diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II e o homem que fez os trilhos subirem a serra do Mar em direção a Minas Gerais e a São Paulo, entre 1855 e 1865.

do Brasil. Em 1895, o transporte ferroviário passou por mais uma crise devido a sobrecarga do transporte no trecho da Serra.

Com o decorrer do tempo, após mais algumas crises, em 1913 os túneis foram alargados, e o Túnel Grande ganhou uma segunda galeria, paralela à primeira e com mais doze metros (sendo esta perfurada em apenas onze meses!). Na década de 40, iniciou-se a tração diesel-elétrica, o que teve como resultado as adaptações nas linhas e nas estações. Desse modo, foi inaugurada então a nova estação D. Pedro II, substituindo o prédio antigo, que já estava pequena para o grande tráfego já alcançado.

Em março de 1957 surgiu a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA ou Rede), a partir da decisão do governo de encampar³⁹ as dezoito ferrovias independentes que existiam no país. Ocorre que, nem todas as linhas eram lucrativas ou auto-financeáveis, o que resultou na retirada de alguns trechos no decorrer da década seguinte – fato ainda muito comum nos dias atuais, mesmo com a concessão privada e que revoltou muito a população carioca.

Um fato interessante e que merece destaque é que até pouco tempo atrás existia um trem que fazia a viagem Rio-São Paulo. Conhecido como Trem de Prata ou “trem hotel”, devido ao seu serviço luxuoso, o famoso veículo saía do Rio de Janeiro às 23h e chegava em São Paulo por volta de 8h30. Inicialmente, as passagens para viajar no luxuoso meio de transporte custavam por volta de R\$ 85,00 (cabine simples) e R\$ 120,00 (cabine dupla), o que para o ano em que foi lançado, 1994, as tarifas já eram altas, visto que no Brasil o salário mínimo correspondia a R\$ 64,79. Devido os atrasos provocados pela má conservação da via e a concorrência com a Ponte Aérea, que na época havia se popularizado, em novembro de 1998 o Trem de Prata fez sua última viagem. Seria um sonho termos essa linha novamente nos dias atuais não é?

³⁹ Ato do governo tomar posse de uma empresa privada mediante compensação.

Passageiros dizem adeus ao Trem de Prata

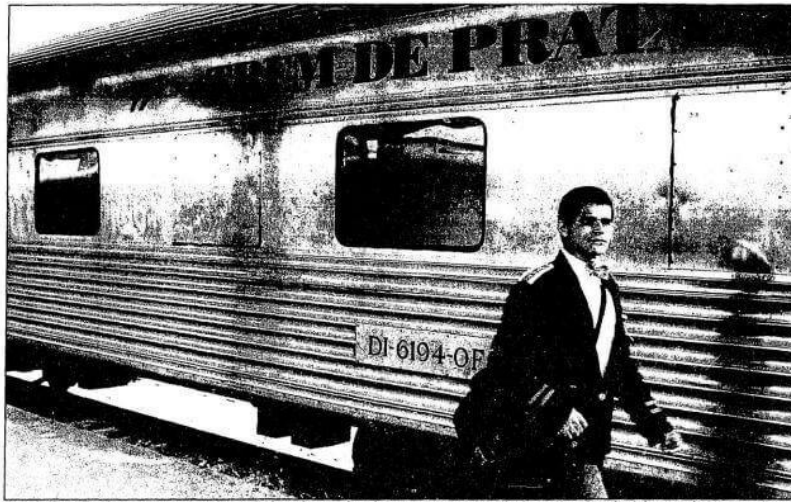
Alguns chegaram às lágrimas; funcionários lamentaram fim do "hotel sobre trilhos"

PAULA PEREIRA

RIO - Na madrugada de domingo, quando as duas composições do Trem de Prata cruzaram-se pela última vez nos arredores de Queluz, Luis Duarte, gerente de um dos trens, observou seus funcionários. Tristes, eles permaneceram acordados até aquela hora para dar um aceno de despedida aos colegas que vinham na direção oposta. Duarte ainda teve o privilégio - ou a desventura - de comandar, na noite seguinte, a última viagem do trem, rumo ao Rio. Desta vez, entretanto, o desconsolo pelo fim do serviço acometeu a tripulação. As janelas do Trem de Prata atravessaram Queluz vazias.

Na última viagem, a euforia dos 69 passageiros em registrar o momento histórico com fotografias contrastava com a tristeza contida dos 14 tripulantes - seriam 17, mas 3 já haviam deixado a empresa.

Para desanuviar a depressão na noite já avançada, Duarte ordenou a um barman que servisse vinho aos funcionários, cuidando de mostrar o tama-



Tom de Carvalho deixa a composição depois do desembarque de todos os passageiros; tripulação recebeu dose de vinho para despistar a tristeza

Ligação entre São Paulo e Rio começou em 1858

A primeira iniciativa para ligar São Paulo e Rio por meio de trens partiu de Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá, em 1858. Ele era o maior acionista da Imperial Companhia de Estradas de Ferro de Petrópolis. Essa sociedade, quatro anos antes, havia inaugurado a primeira ferrovia do País, unindo o Porto de Mauá a Petrópolis.

Ao fundar a Estrada de Ferro D. Pedro 2.º, o barão de Mauá empregou todos os seus recursos nos primeiros 48 quilômetros que ligariam a Central do Brasil, na então capital do Império, a São Paulo. No começo, era realizado apenas o transporte de passageiros, que ficava por conta da primeira locomotiva a ser utilizada no País, a Baronesa.

Construída em 1852 na Inglaterra, a Baronesa queimava carvão de coque, que produzia menos fumaça, para não incomodar os passageiros. Logo outras marrias-fumaça vieram partilhar os trilhos com a pioneira, que ficou a serviço do Império até 1884, quando foi "aposentada" por decreto. O tráfego ferroviário de passageiros foi próspero entre 1870 e 1930.

Depois disso, o transporte ferroviário foi perdendo a importân-

Folha de jornal relatando o fim das atividades do Trem de Prata.

As linhas de carga tinham menos problemas de viabilidade financeira do que as linhas de passageiros, que com o decorrer do tempo, começaram a ser desativadas. Contudo, se a situação do transporte ferroviário parecia estar indo a péssimas conduções, saiba que ela poderia ainda ficar pior: em 1996, deu-se início então ao programa de desestatização promovido pelo Governo Federal. A Rede promoveu a privatização da malha ferroviária dividida em seis regiões. A malha Sudeste, que inclui a antiga linha Centro, foi leiloada em 20 de setembro de 1996, sendo arrematada pelo Consórcio MRS Logística, formado por grandes empresas: CSN (33%), MBR (33%), e USIMINAS, FERTECO, ULTRAFERTIL, COSIGUA, ABS e Celato. (INEPAC, 2010, p. 4)

As linhas privatizadas da malha Sudeste passaram a fazer exclusivamente o transporte de cargas com ênfase no minério, o que acarretou na extinção da modalidade referente ao transporte de passageiros. Apesar disso, essa modalidade de transporte passou a subsistir apenas na área urbana do Rio de Janeiro e Baixada Fluminense, com a desestatização dos serviços de transporte ferroviário, prestado pela Companhia Fluminense de Trens Urbanos - FLUMITRENS, a sua licitação e posterior concessão à iniciativa privada, na pessoa jurídica da SUPERVIA.

Por óbvio que esse modelo não foi bom para os problemas do transporte público no Rio de Janeiro. Além de todos os outros problemas que trataremos no decorrer do texto, a privatização e concessão desse transporte, acarretou o abandono das estações que não mais eram operacionais, levando à ruína vários edifícios localizados em trechos da ferrovia.

Ademais, outro problema acarretado pelo fim do transporte de passageiros e do transporte de cargas de pequena e média escala nessas áreas, foi a decadência desses locais, visto que tornou-se um enorme desafio encontrar um novo uso para estes patrimônios que muitas vezes só era possível ter acesso pela própria ferrovia. Diante disso, a Lei 11.483/2007⁴⁰ determinou que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, autarquia do governo federal, ficasse responsável por receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A, bem como por zelar pela sua guarda e manutenção.

Nessa toada, podemos observar que desde a década de 50, é constatada a má administração das ferrovias e como ela não são incluídas pela cidade como meios de acessibilidade, como bem menciona Luft (2018). Nota-se que sua função principal sempre foi destinada ao transporte de cargas, deixando em segundo plano o transporte de passageiros. A crise de 1929, tida como a maior crise econômica da história do capitalismo, não atingiu apenas as linhas férreas e sua administração, mas também o mundo como um todo. E por qual motivo, justamente na hora em que a população mais precisaria deste meio de transporte, ao ser abarcado justamente pela iniciativa pública que lhe são cortadas linhas?

⁴⁰ Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2o deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela [Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991](#).

Atualmente, o transporte por trens no Estado do Rio de Janeiro ainda feito pela empresa SuperVia, companhia essa que possui a concessão deste meio de transporte desde 1998 e, nos dias de hoje, 24 anos depois, continua apresentando problemas similares aos do início.

Segundo o site da empresa, eles cuidam de uma malha ferroviária de 270 quilômetros dividida em cinco ramais, três extensões e 104 estações⁴¹, com horário de funcionamento de 04h15 às 22h45 em dias úteis, com horários reduzidos aos finais de semana e feriados.



Diagrama das linhas de trem comandadas pela SuperVia.⁴²

Recentemente, em 09 de agosto de 2022, a referida empresa, junto ao Estado do Rio de Janeiro, realizou a celebração do 12^a (!) Termo Aditivo ao Contrato de Concessão para a exploração dos serviços públicos de transporte ferroviário. Não obstante, ao verificar o grande período em que o presente contrato está em vigor, imagina-se que a empresa já oferece à população fluminense um serviço de excelência.

Ledo engano. A empresa é marcada por falhas e desacertos na distribuição de seus serviços, levando transtornos e dores de cabeça aos usuários do transporte. Basta uma rápida pesquisa no google, para ter acesso a uma grande gama de notícias sobre o serviço prestado e a revolta dos passageiros. Vejamos:

⁴¹ <https://www.supervia.com.br/pt-br/nossa-concessao>

⁴² Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/mapa-de-linhas>>

Acesso ao local bloqueado g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/0... Anônima Atualizar

Em três meses, trens da SuperVia atrasaram mais de 1.800 vezes, segundo relatório da Agetransp

Segundo a agência reguladora, o ramal que mais apresentou atrasos foi o de Santa Cruz. Homem foi flagrado viajando no engate dos vagões.

Por Luana Alves, Bom Dia Rio
27/09/2022 07h47 · Atualizado há 2 meses

Facebook Twitter WhatsApp Telegram LinkedIn

Publicada em **27/09/2022** – 07h47. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/09/27/em-tres-meses-trens-da-supervia-atrasaram-mais-de-1800-vezes-segundo-relatorio-da-agetransp.ghtml>>

ODIA Entrar Buscar Assine

Um ano sem o expresso! Sufoco para os passageiros do trem ramal Santa Cruz

Publicado 01/08/2021 00:00 | Atualizado 01/08/2021 17:34

Rio - Já faz mais de um ano que a Central do Brasil parece mais distante para moradores da Zona Oeste e municípios próximos. A SuperVia anunciou em junho de 2020 o fim dos trens expressos no ramal Santa Cruz e, desde então, a rotina de milhares de passageiros ficou ainda mais cansativa com a demora maior no deslocamento entre casa e trabalho.

Publicado em **01/08/2021** – 00:00. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2021/08/6202114-um-ano-sem-o-expresso-sufoco-para-os-passageiros-do-trem-ramal-santa-cruz.html>>

GLOBO RIO Assine BUSCAR f t i

BNB 70 ANOS APOIANDO O PRODUTOR RURAL.

RIO

Passageiros sofrem com atrasos constantes de trens da SuperVia

Segundo agência reguladora, no primeiro semestre deste ano, uma em cada seis viagens não cumpriu horário

Pedro Zuazo, Marcos Nunes e Marcella Ramos
18/11/2017 - 06:30

Publicado em **18/11/2017** – 06:30 – Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/passageiros-sofrem-com-atrasos-constantes-de-trens-da-supervia-22083920>>

Ou seja, podemos constatar que a empresa é marcada por apresentar as mesmas falhas ano após ano e por óbvio, o passageiro que utiliza e precisa deste serviço todo dia acaba por se irritar e adotar medidas mais enérgicas.

Revoltados com problemas em trens, passageiros queimam objetos e colocam barreiras na linh...

Revoltados com problemas em trens, passageiros queimam objetos e colocam barreiras na linha férrea

De acordo com a SuperVia, a composição parou por volta das 6h30 próximo a estação de Quintino, na Zona Norte. Problema teve efeito cascata e atingiu também Deodoro

SIGA O DIA NO GOOGLE NEWS

Publicado 10/11/2022 - 08:04. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2022/11/6520693-revoltados-com-problemas-em-trens-passageiros-queimam-objetos-e-colocam-barreiras-na-linha-ferrea.html>

Ocorre que este não é um fato novo, em 1974, diante de tamanho descaso com a população, iniciou-se um processo de revolta dos usuários do transporte, que eclodiu com a denominação de Revolta dos Suburbanos⁴³, quando em 15 de outubro de 1974 um trem ficou enguiçado e houve a paralisação total dos outros entre as estações de Augusto Vasconcelos e Santíssimo, fato que gerou revolta nos passageiros que atearam fogo em três vagões e apedrejaram outros doze.

⁴³ O termo “Revolta dos Suburbanos” foi desenvolvido, inicialmente, pelos sociólogos Moisés e Martinez-Alier (1978), mas outros pesquisadores, como, por exemplo, Nunes e Jacobi (1984), também realizaram estudos sobre a temática.

Queimados 3 trens da Central

Da Sucursal do RIO

Cerca de três mil passageiros, irritados com os constantes atrasos da Central do Brasil, nos horários de maior movimento, atearam fogo a três vagões e apedrejaram outros 12, quando a composição US-16, que fazia o percurso Campo Grande-Dom Pedro II, enguiçou entre as estações de Augusto Vasconcelos e Santíssimo, na zona rural da Guanabara, às 7,25 horas de ontem. O tráfego de trens foi interrompido na área, só voltando ao normal depois das 11 horas.

A revolta dos passageiros — quase todos operários — com a paralisação do US-16 aumentou ainda mais depois que dois trens passaram direto pelo local, e foi compartilhada pelos ocupantes de outra composição, a US-110, obrigada a parar, diante do bloqueio improvisado por um grupo de pessoas, em outra linha.

Os passageiros dos dois trens passaram então a apedrejar os vagões do US-16 e do US-110 e, utilizando maços de capim seco, bancos de madeira e dormentes dos trilhos, incendiaram três vagões.

Segundo o maquinista da composição US-16, Pedro Gomes da Silva, a paralisação ocorreu quando a subestação, que fornece energia aos trens, desarmou-se automaticamente, como ocorre sem-

pre que há qualquer problema nas linhas.

"O US-16, além de estar velho, carregava excesso de peso", de acordo com o maquinista, que explicou: "Nesses casos, se a subestação não desligar, pode acontecer até um incêndio".

O incidente, descrito por alguns moradores da região como "uma verdadeira guerra", só terminou por volta das 8 horas, com a chegada de uma patrulha de 15 soldados, da Polícia Ferroviária:

Em um comunicado oficial, a Central do Brasil informou que "foi mobilizado o pessoal de segurança para conter os populares de uma segunda composição (US-110), que atearam fogo a três vagões, e agrediram o maquinista". Ainda segundo o comunicado, "bombeiros de Campo Grande compareceram ao local, para evitar que o fogo se alastrasse aos demais vagões".

O incidente trouxe consequências para toda a linha da Central do Brasil durante algumas horas, porque as outras composições foram obrigadas a procurar os desvios e fazendo com que milhares de pessoas chegassem atrasadas no emprego. Os moradores da região diziam que o local parecia uma praça de guerra e que os passageiros revoltados não se intimidaram nem com a chegada de uma patrulha da PM.

Nova tarifa causa depredação no DF

Da Sucursal de
BRASILIA

Mais de uma dezena de ônibus quebrados, várias pessoas feridas e o trânsito congestionado em toda a Extensão Sul do Eixo Monumental foi o resultado do recente aumento das tarifas de ônibus urbanos de Brasília — superior a 200 por cento — que provocou a revolta de centenas de operários que dependem do transporte coletivo.

Grupos armados de pedaços de pau, tijolos e ferramentas atacaram os veículos ao longo da avenida. A Polícia interveio para dispersar os manifestantes, mas estes corriam e se reagrupavam para atacar novamente. Alguns policiais designados para o controle dos ônibus pediam calma aos motoristas, mas justificaram a revolta popular afirmando que os operários foram insuflados por agitadores profissionais.

Também nas cidades-satélites houve manifestações de desagrado pelo aumento das tarifas, com a quebra de vidros dos coletivos. Na Cidade do Gama, um motorista da Viação Clíplan enfrentou os passageiros descontentes armados de uma faca "peixeira". No Guará, habitado em sua maioria por funcionários públicos, vários ônibus foram depredados.

Apelos

Imediatamente depois da divulgação dos novos preços das passagens de ônibus urbanos, vários parlamentares ocuparam a tribuna no Congresso, transmitindo apelos ao governador do Distrito Federal, a fim de que reexamine o problema. A maioria foi unânime em afirmar que as tarifas aprovadas são "muito altas para os operários e empregados do comércio do Plano Piloto, além de funcionários públicos que dependem desse tipo de transporte coletivo".

Acervo Estadão. Edição do jornal de 16 de outubro de 1974, p. 46. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19741016-30539-nac-0046-999-46-not>>

O ano seguinte também foi marcado por muitas revoltas, no período de um mês ocorreram cinco manifestações na Região da Baixada Fluminense. Em 22 de maio de 1975, houve um acidente em um trem estacionado na estação de Deodoro, que provocou a morte de um passageiro e deixou 200 feridos, tal fato revoltou os passageiros que só pararam com a ação do Exército e da Polícia Militar, visto que a Polícia Ferroviária não foi o suficiente. (Jornal do Brasil, 23/05/1975)



Passageiros viagem pendurados no trem da RFFSA. Foto: Acervo/Estadão⁴⁴

A situação do transporte era tão caótica que o costumeiro era andar com as portas e janelas dos trens abertas, com os corpos para fora (como vemos atualmente nos BRT's), a prática, apesar de perigosa, era um dos únicos meios que os passageiros, em sua maioria trabalhadores, tinham de enfrentar o transporte público. Nota-se, portanto, o quão desumanas eram as situações que os passageiros das décadas de 70/80, tinham que passar. Alguns passageiros, estes, mais por querer aventurar-se nos trens, faziam as viagens na parte de cima dos vagões, conhecidos como “surfistas de trem”.

⁴⁴ Disponível em: [://fotos.estadao.com.br/fotos/acervo,pingentes-no-trem,556759](https://fotos.estadao.com.br/fotos/acervo,pingentes-no-trem,556759)



Imagem: Surfistas de trem no Rio de Janeiro, décadas de 80 e 90.⁴⁵

Após uma série de acidentes, falhas no serviço, protestos dos passageiros e ausência de um programa de investimentos pelo Governo Federal, a Rede Ferroviária Federal S.A. teve o seu funcionamento comprometido. Por conseguinte, apesar de ser insuficiente para a demanda do Rio de Janeiro, nos anos seguintes o Governo Federal adquiriu novos trens, no entanto, apenas em 1984 foi criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – que viria a dividir o transporte de trens e cargas com a Rede. (CRUZ, 2018).

De acordo com Aragão (2009), serviços públicos são “atividades de prestação de utilidades econômicas a indivíduos determinados, colocados pela Constituição ou pela Lei a cargo do Estado, com ou sem reversa de titularidade, e por ele desempenhadas diretamente ou por seus delegatários, gratuita ou remuneradamente, com vistar ao bem-estar da coletividade”⁴⁶. Dessa forma, portanto, entende-se como serviços públicos as atividades estabelecidas por

⁴⁵ Imagem obtida através de pesquisa ao Google, não foi encontrada a autoria da foto.

⁴⁶ (ARAGÃO, 2013, pg. 151, apud, LUFT, 2018, p. 22)

norma constitucional ou infraconstitucional. Sendo assim, aquilo que não está incluído nestes requisitos, responde à entidade privada.

Seguindo nessa toada, Luft afirma que a maior parte dos modais de transporte de passageiros são tratados legamente como um serviço público, ou seja, atividades prestacionais de titularidade dos entes públicos. Diante disso, o art. 175⁴⁷, da Constituição Federal norteia este tema; ele estabelece que caberá ao titular decidir, a partir de uma escolha política como irá prover esse sistema: diretamente através da criação de uma empresa estatal ou se escolherá deixá-lo sob o comando da iniciativa privada, por meio do contrato de licitação. Conforme já foi exposto, o art. 30 da Constituição Federal também possui esse papel, mas com relação a demanda Municipal.

Conforme Maria Sylvia Di Pietro (2019, p. 755) explica, a licitação pode ser definida como o procedimento administrativo pelo qual um ente público, no exercício da função administrativa, abre aos interessados, que cumprem aos requisitos legais fixados no instrumento convocatório, a possibilidade de formularem propostas dentre as quais selecionará e aceitará a mais conveniente para a celebração de contrato.

No Direito Administrativo, a licitação equivale a uma oferta dirigida a toda a coletividade de pessoas que preencham os requisitos legais e regulamentares constantes do edital; dentre estas, algumas apresentarão suas propostas, que equivalerão a uma aceitação da oferta de condições por parte da Administração; a esta cabe escolher a que seja mais conveniente para resguardar o interesse público, dentro dos requisitos fixados no ato convocatório. (DI PIETRO, 2019)

⁴⁷ Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Além das explicações já feitas acima sobre a operacionalização do serviço da concessionária Supervia, neste ponto é necessário que haja também uma breve explicação sobre as “modalidades” de viagem disponibilizadas pela concessionária.

Existem dois tipos de viagens disponíveis: parador e expresso. A viagem de trem parador, é quando o veículo irá parar em todas as estações do ramal, são mais comuns aos finais de semana. O segundo modo relacionado a “rapidez” da viagem, é a do trem “expresso”, ou seja, quando a composição para apenas em algumas estações específicas. O Ramal Santa Cruz é composto por 33 estações, portanto, quando a viagem é “no parador”, o trem irá obrigatoriamente parar em todas as estações. Do modo contrário, nas viagens expressas, o trem é parador até a estação de Deodoro, a partir de lá, torna-se expresso e para apenas nas estações de Madureira, Olímpica de Engenho de Dentro, Maracanã, São Cristóvão e na estação final, Central.

Retornando ao assunto anterior, nos dias atuais, o serviço prestado pela Supervia ainda é muito debilitado. A empresa é conhecida pelos seus sucessivos atrasos e falhas na prestação de serviço e aliado a isso, algumas estações possuem uma estrutura extremamente precária.

A estação de Santa Cruz, por exemplo, não é acessível em nenhum aspecto. Sob a ótica de uma passageira da Supervia e moradora de Santa Cruz, todas as estações de trem deveriam ter ao menos três itens essenciais: a) acessibilidade; b) banheiros de uso público; e, c) máquinas de recarga de Rio Card⁴⁸.

Conhecida por possuir um enorme lance de escadas, a estação de Santa Cruz já não pontua no primeiro item, tendo em vista que a estação não possui elevadores ou qualquer outro meio para pessoas com dificuldade de locomoção acessarem ela. Logo, estas pessoas têm o seu acesso ao local impedido, tendo como única opção contar com o auxílio de algum transeunte auxiliar na descida das escadas.

⁴⁸ Cartão recarregável, de uso pessoal, que permite ao usuário pagar passagens em todos os meios de transporte, podendo realizar integrações tarifárias

A estação possui dois portões de saída em uma plataforma e um portão do lado oposto, já em outra plataforma e que não possui utilidade aos passageiros, servindo apenas como entrada de acesso dos funcionários. Ocorre que a bilheteria, local de compra de passagens, fica na parte superior da estação, ou seja, mesmo que o funcionário do plantão queira ajudar ao passageiro com dificuldades de locomoção a ingressar no local, a bilheteria da estação também está localizada na parte superior das escadas, ou seja, a pessoa em questão terá que subir para efetuar a compra da passagem, tornando-se este mais um impecilho para esse cliente.

Aliado a isso, a estação também não possui banheiros para uso público, item comum em estações com grande fluxo de pessoas, apesar de ser necessário em todas, sendo assim, a estação falhou também no item (b). Na estação também não há máquinas de recarga/compra do RioCard, caso o passageiro pretenda realizar a compra via cartão de crédito, ele deverá andar até o Terminal BRT de Santa Cruz.

Com relação às tarifas de trem, em 2017, quando comecei a fazer uso do transporte para me locomover diariamente, a passagem custava R\$ 4,20 – atualmente, ela custa R\$ 5,00. No entanto, em 2 de fevereiro de 2022, a concessionária havia anunciado o aumento do valor para R\$ 7,00, após a Agetransp⁴⁹ reconhecer o direito contratual da Supervia de reajustar a tarifa⁵⁰. Apesar disso, mediante o péssimo serviço prestado à população, o então governador Cláudio Castro afirmou que não iria negociar o aumento das passagens de trens até que a empresa melhorasse o serviço prestado à população, entendimento também confirmado pela Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) dos Trens⁵¹.

⁴⁹ Sigla para Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro.

⁵⁰ Na última terça-feira (4), a Agetransp informou que reconheceu o direito contratual da Supervia de reajustar a tarifa, com o índice de 17,89% do IGP-M, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), referente ao período de 1º de dezembro de 2020 até 30 de novembro de 2021, mas afirma que autorizou o governo do Rio de Janeiro a não aplicar a tarifa de R\$ 7. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2022/01/10/em-meio-a-aumento-do-desemprego-no-rio-trens-e-barcas-anunciam-reajuste-de-tarifa>>

⁵¹ Brasil de Fato, 08/04/2022. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2022/04/08/governo-do-rio-suspende-negociacao-de-reajuste-dos-trens-da-supervia-ate-melhoria-do-servico>>



Estação de Santa Cruz, RJ⁵².

Ainda falando sobre a gestão da SuperVia, durante a crise do covid-19, a empresa, além de retirar alguns trens de circulação⁵³, também retirou o trem expresso em alguns ramais, com especial no Ramal Santa Cruz. No entanto, atualmente, após o ápice da pandemia e quando as pessoas já retornaram ao seu cotidiano, a situação ainda está péssima.

Em 24 de fevereiro de 2022, a Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj) instalou a denominada “CPI dos Trens”, que possuía como foco principal a investigação das interrupções e atrasos nas viagens férreas, além da superlotação das composições, o valor da tarifa, dentre os outros muitos problemas apontados pela população⁵⁴.

No decorrer da CPI, após pressão de parte do âmbito social, a SuperVia decidiu por voltar com os trens: fez uma escala de retorno que foi de julho até setembro e o retorno foi restrito a apenas alguns horários. Ocorre que, passado algum tempo do retorno, a concessionária voltou a apresentar problemas na disposição dos carros: todos os dias ao chegar na Central do

⁵² Foto retirada do Google.

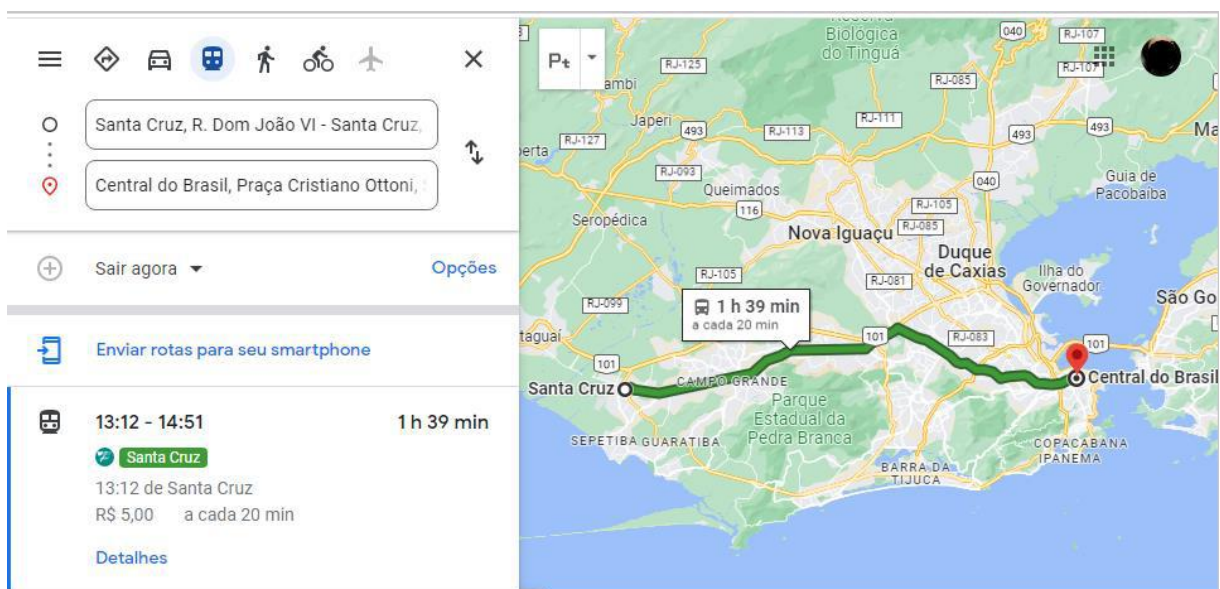
⁵³ <https://www.brasildefatorj.com.br/2020/11/03/supervia-reduz-numero-de-viagens-de-trens-a-partir-desta-quinta-5-no-rio>

⁵⁴ <https://www.brasildefatorj.com.br/2022/02/25/alerj-instala-comissao-para-investigar-precariedade-do-sistema-de-trens-da-supervia>

Brasil, nos deparamos com a plataforma do trem expresso fechada e com saídas atrasadas, tendo que enfrentar trens superlotados.

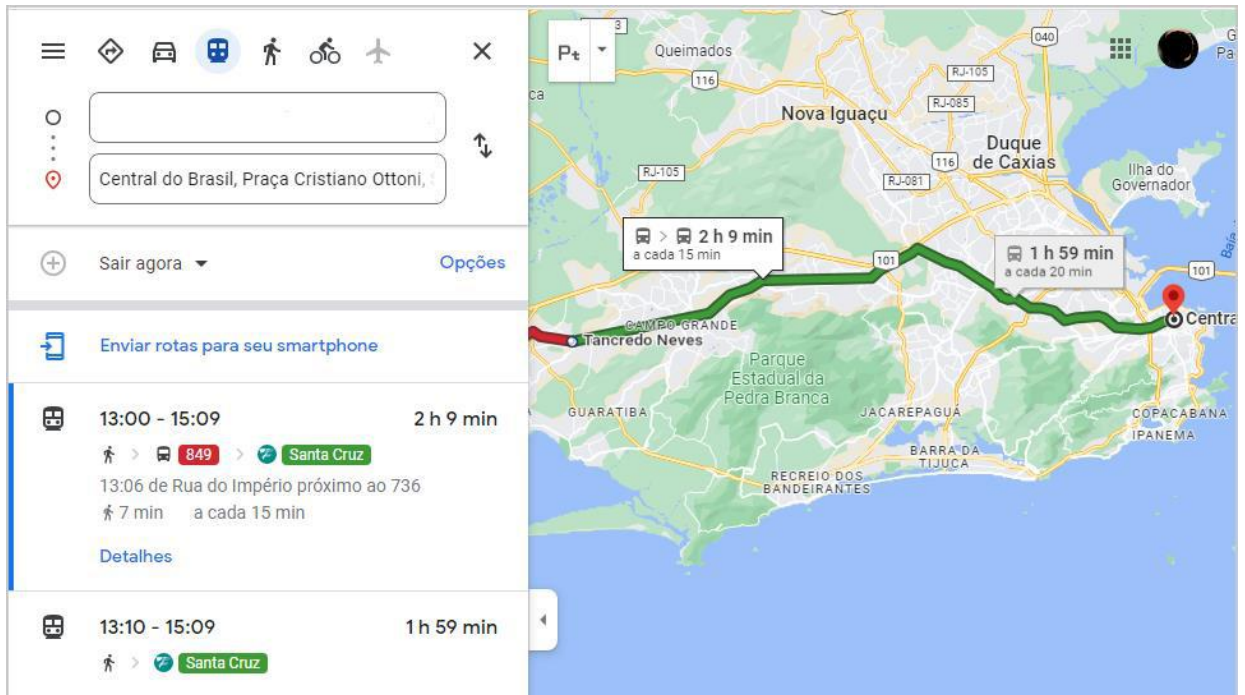
A concessionária possui um serviço de “Planeje a sua Viagem” em seu site⁵⁵, um serviço bem básico no qual o passageiro insere o dia e horário que irá sair e a empresa responde apenas com a opção de ramal que será utilizado e o intervalo médio das viagens no momento em que elas foram programadas. De acordo com a concessionária, no horário de 13h há um intervalo médio de 21 minutos entre as partidas de trens. Não obstante a isso e apesar de saber o horário de saída, realizei uma pesquisa no Google Maps sobre o tempo de locomoção da Estação de trem de Santa Cruz até a Central do Brasil, o que de acordo com o site, daria aproximadamente 1h39.

Ocorre que esse tempo de viagem é inverídico, tendo em vista que o Google Maps se utiliza dos horários de saídas fornecidos pela SuperVia e é claro que nele não estão incluídas os atrasos na partida, a demora entre uma estação e outra, o problema na sinalização, que comicamento é tão comum nos faróis da Supervia, dentro outras questões. Aliás, a viagem de trem nesse horário é o parador – ou seja, dificilmente será realizada no horário informado pelo site.



Viagem Santa Cruz/Central segundo Google Maps.

⁵⁵ <https://www.supervia.com.br/pt-br/servicos/planeje-sua-viagem>



Viagem da minha residência/Central segundo o Google Maps.

Recentemente, a Supervia aprovou em discussão única o relatório final da CPI dos trens, tendo como principais reivindicações:

- a) Ao Governo do Estado:
Abertura de concurso público para preenchimento de cargos técnicos na Agetransp, redução da tarifa da passagem, recriação do Batalhão Ferroviário e, Investimento na qualificação e modernização do sistema de trens com os recursos da privatização da Cedae;
- b) À Supervia:
Retorno dos trens expressos, redução da superlotação, redução da espera das composições e, adequação dos vãos e desníveis entre trens e plataformas;
- c) Ao TCE:
Auditoria nas receitas ordinárias e acessórias da concessionária;
- d) À Agetransp:
Criação do Conselho de Passageiros
Inclusão de um setor de atendimento e acolhimento de vítimas de ocorrências violentas nos transportes públicos; e,
- e) À Alerj:
Aprovação de projetos de leis que garantam novas receitas com publicidade e aluguel de imóveis na malha ferroviária
Implantação de sistema de monitoramento e segurança para o maquinista

Cobranças que são extremamente necessárias e até mesmo fáceis de serem implementadas/fiscalizados pelos órgãos direcionados.

Por outro lado, superando o assunto trem por um estante e visando ressaltar a má distribuição de aparelhos modais responsáveis pela mobilidade urbana na Zona Oeste, com foco em Santa Cruz, caso pense na disponibilidade dos ônibus na região, apesar deste trabalho não possuir esse modal como foco, já adianto que essa também não é uma opção viável.

Isso porque, caso o passageiro queira optar por um novo modal como alternativa aos trens, nesse caso, ir de ônibus para o Centro do Rio de Janeiro, ele não poderá fazer isso sem padecer por longas 3h54 dentro de um ônibus – sendo este o tempo mínimo, conforme é visto na captura abaixo?

The screenshot displays the Google Maps interface for a bus journey from Santa Cruz to Central do Brasil. The search bars show the origin as 'Santa Cruz, R. Dom João VI - Santa Cruz' and the destination as 'Central do Brasil, Praça Cristiano Ottoni'. The arrival time is set for 13:00 on Thursday, December 7th. Below the search bars, there are options to send routes to a smartphone and a list of four bus routes. The routes are as follows:

Route	Duration
08:45 - 12:55 547P > 450T > 1941D > 490 > 8 min	4 h 10 min
08:48 - 12:46 BRT 10 > 880 > 425T > 499 > 8 min	3 h 58 min
08:37 - 12:31 BRT 10 > 880 > 400T > 499 > 8 min	3 h 54 min
08:00 - 12:58 388 > 8 min	4 h 58 min

The map on the right shows the route highlighted in blue, starting from Santa Cruz and ending at Central do Brasil. The route passes through several key locations in Rio de Janeiro, including Seropédica, Paracambi, Japeri, and Avenida Brasil. The duration of the route is indicated as 4 h 58 min.

Viagem de ônibus Santa Cruz – Centro/RJ. Via Google Maps.

O único ônibus que faz a viagem Santa Cruz – Candelária de forma direta é o nº 388 e este, já é um velho conhecido do morador do bairro por nunca ser encontrado e por fazer apenas algumas viagens ao longo do dia:

Em Santa Cruz, na Zona Oeste do Rio, os moradores que dependem da linha 388, que faz o trajeto entre o bairro de Santa Cruz e o Largo da Carioca, afirmam que os ônibus só circulam em quatro horários pela manhã e outros quatro horários na parte da tarde. E que não circula nos fins de semana nem nos feriados.

Segundo os usuários, pela manhã, os ônibus circulam saem às 5h30, 6h, 6h30 e 7h. À tarde, nem dá para garantir a volta para casa, já que os ônibus só circulam entre 14h e 16h. Quem mora na região, só dispõe desta linha para chegar ao Centro do Rio. Sem o 388, os passageiros têm que pegar um ônibus até Coelho Neto e de lá seguir em outro ônibus ou de metrô. Ou então, pagar R\$ 14 pela passagem de um ônibus mais confortável com tarifa diferenciada, conhecido como "frescão".

Passageiros reclamam que os ônibus da linha 388 sumiram das ruas. Linha só circula em quatro horários pela manhã e quatro à tarde. Moradores só têm frescão que custa R\$ 14, como alternativa para chegar ao Centro. Via: G1⁵⁶

A reportagem, apesar de datar o ano de 2017, ainda retrata a indignação do morador da região, visto que, passado alguns anos, os problemas ainda continuam sendo os mesmos – com a pequena diferença de que agora, na parte da manhã, o último horário do referido ônibus a sair do bairro é às 8h.

Diante do contexto apresentado, espera-se que o poder público fiscalize de forma rigorosa o serviço e a adequação as reivindicações feitas pela CPI, de modo que a Secretaria de Estado de Transportes (SETRANS) e AGETRANSP, consigam cumprir o seu papel de fiscalização. Afinal, de acordo com os dados coletados e processados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no período de 2018 e 2019, mostram que 18,1% das despesas vão para transporte, 17,5% para alimentação e, na liderança dos gastos, habitação, com 36,6%, portanto, pela primeira vez na história do Brasil, a população está tendo que gastar mais com transporte do que com alimentação (!).

⁵⁶ Disponível em: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/passageiros-reclamam-que-os-onibus-da-linha-388-sumiram-das-ruas.ghtml>>

VI. CONCLUSÃO

“Ficar prisioneiro do presente ou do passado é a melhor maneira para não fazer aquele passo adiante, sem o qual nenhum povo se encontra com o futuro.”

(Milton Santos, 2008)

Diante da complexidade dos temas aqui expostos e da grande gama de assuntos que ainda podem ser discutidos, acredito ser precipitado apresentar uma conclusão final sobre o tema. No entanto, o que busquei com esse trabalho foi pensar a produção socioespacial do Rio de Janeiro a partir de sua história e da minha trajetória como passageira da SuperVia durante os anos de faculdade.

Aliado a isso, quis contribuir, nem que seja minimamente com a produção de pesquisa e divulgação do contexto histórico do bairro de Santa Cruz, atualmente tão esquecido pelo poder público.

Identificamos, de fato, que a cidade foi marcada desde o seu início por políticas de remoção e de exclusão territorial. A história do Rio de Janeiro é detentora de um tronco totalmente segregador, grifado pela falta de isonomia na distribuição de políticas públicas, aliado a falta de cuidado com a sua população. Com base no que vimos, o bairro de Santa Cruz, um dos grandes pólos de inovação no início da história carioca, aos poucos perdeu a sua importância devido a ausência de ações do Estado, de forma que não foi possível preservar e manter viva a memória referente a importância da região.

Atualmente, moradores do bairro vem tentando retomar isso: seja produzindo cultura na região, ocupando espaços antes ignorados ou buscando a confirmação pelo poder público de sua história⁵⁷.

⁵⁷ Santa Cruz é transformado em bairro imperial da cidade do Rio; veja como agendar passeio. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/05/23/santa-cruz-e-transformado-em-bairro-imperial-da-cidade-do-rio-veja-como-agendar-passeio.ghtml>>

Muito se fala que a população, com ênfase nas periféricas, devem ocupar a cidade. Mas como ocupar a cidade se a todo momento ela é negada para você? No primeiro momento, você é expulso do local em que trabalhava. Ato contínuo, são retirados os meios de transporte que você usa para locomoção. Não contentes, reduzem o horário dos trens para, caso você ainda ouse aventurar-se pela cidade, ter o seu tempo de estadia no locais comprimido.

Além disso, um outro fator muito importante e que devemos refletir, é sobre ausência de equipamentos culturais nos bairros periféricos. Não bastasse não possuir um acesso digno aos outros equipamentos do centro da cidade, devido a baixa oferta de transportes na região, a oferta de equipamentos nas regiões periféricas ainda é muito baixa, prova disso é ausência de sala de cinema não só em Santa Cruz, mas também em outras Regiões Administrativas da cidade, como Paciência e Guaratiba.

“Os indivíduos precisam se entender enquanto produtores de cultura, entendendo-a a partir de uma visão de circularidade e influências múltiplas. Logo, a cultura da periferia também tem que chegar ao centro.”
(PERES e Melo, 2005)

Outrossim, um outro deficitário e que precisa de melhorias é quanto transparência do processo de revisão da concessão, abrindo possibilidade de envio de contribuições do corpo social, nas figuras de movimentos sociais, organizações sociais e Universidades. Além disso, o contrato com a SuperVia precisa ser condicionado a avaliação e atendimento de cláusulas contratuais relacionadas a efetiva prestação do serviço e com isso, estabelecer prazos de revisão com um período menor.

Na esteira das inúmeras reclamações da SuperVia sobre a falta de verba e desejo quando que eterno pelo aumento da tarifa, uma forma da concessionária aumentar o montante desse valor recebido é utilizando dos espaços das estações, atualmente tão subutilizados.

Algumas estações possuem um grande tráfego diário de pessoas e mesmo aquelas que o tráfego não é tão grande, como as estações da Santa Cruz, Campo Grande, Bangu, dentre outras. Poderiam expandir o modelo utilizado na Central do Brasil, na qual tem o aluguel de telões e aluguel de lojas, em consequência, a empresa teria mais um meio de arrecadação.

O que desejamos então, é a construção de uma política pública que vise garantir o pleno direito da população à cidade e que a desmobilize essa ideia já enraizada de que a construção e distribuição do espaço, deve ser feita de acordo com a renda e condição socioeconômica de seus moradores.

Queremos ainda, uma cidade que não apenas cumpra com sua função de fornecer transporte público de qualidade, de modo que os residentes possam acessar os grandes centros urbanos, mas que também fomente o acesso à cultura nas periferias, destinando verbas públicas a estes locais, de forma que eles sejam também grandes criadores e exportadores de cultura para todo o resto.

Afinal, conforme bem preceitua Milton Santos, a luta pela cidadania não se esgota na confecção de uma lei ou da Constituição porque a lei é apenas uma concreção, o momento final debate filosófico que sempre poderá continuar mais tempo... Dessa forma, de maneira similar ao indivíduo, que deve sempre estar vigiando a si mesmo para não tornar-se um ser alienado, o cidadão, a partir das conquistas obtidas, tem de permanecer sempre alerta para garantir a sequência e ampliação de sua cidadania. (SANTOS, 2007, p. 105).

VII. REFERÊNCIAS

SANTOS, Milton, (2007). **O Espaço do Cidadão**. 7ª ed. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007. (Coleção Milton Santos; 8)

SCHULTZ, K. (2008). **Perfeita civilização: a transferência da corte, a escravidão e o desejo de metropolizar uma capital colonial. Rio de Janeiro, 1808-1821**. Tempo vol.12 nº 24. Niterói. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/tem/a/SjQLPTwJhxPtm9H9ZDXv9vw/?lang=pt>>.

CARVALHO, Amanda. (2014). **O Rio de Janeiro a partir da chegada da Corte Portuguesa: Planos, intenções e intervenções no século XIX**. Paranoá: cadernos de arquitetura e urbanismo. Paranoá, Brasília, nº 13. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/315598324_O_Rio_de_Janeiro_a_partir_da_chegada_da_Corte_Portuguesa_Planos_intencoes_e_intervencoes_no_seculo_XIX>

VELOSO, André. **O ônibus, a cidade e a luta: a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço**. Dissertação de mestrado no programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Minas Gerais, 2015.

ARAGÃO, Luciano. (2009). **(Des)caminhos da migração pendular na metrópole do Rio de Janeiro – uma perspectiva a partir dos eixos de transporte**. TRAVESSIA - Revista do Migrante. Nº 64. Maio-Agosto. Disponível em: <<https://www.revistatravessia.com.br/travessia/issue/view/46/n.%2064%20%282009%29>>

FRANCELLINO, Sandra Maria. (2020). **Migração pendular de estudantes universitários na região de Aquidauana - Mato Grosso do Sul - Brasil**. TraHs.. Disponível em: <[URL : https://www.unilim.fr/trahs/2395](https://www.unilim.fr/trahs/2395)>

CORRÊA, Magalhães. (1936) **O sertão carioca**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**.

BARBOSA, Jorge Luiz. (2016). **O Significado da mobilidade na construção democrática da cidade**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), p. 43-56. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9199>>

NICOLINA, Patrícia. (2021) **A Zona Oeste do Rio de Janeiro como eixo de expansão urbana para habitação de interesse social: Considerações a partir do Programa Minha Casa Minha Vida em Senador Camará**. Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social [online]. 2021, v. 14, n. 03, pp. 843-858. Epub 08 Nov 2021. ISSN 2178-2792. Disponível em: <<https://doi.org/10.4322/dilemas.v14n3.35682>>

MANSUR, André Luis. (2008). **O velho Oeste Carioca. História da ocupação da Zona Oeste do Rio de Janeiro (de Deodoro a Sepetiba). Do século XVI ao XXI**. Rio de Janeiro, Íbis Libris.

MOTA, Maria Sarita e PEIXOTO, Fabio Costa. (2006). **O continuum rural-urbano na formação da zona oeste do município do Rio de Janeiro**. In: IX Seminário de história da cidade e do urbanismo. São Paulo, 4 a 6 de setembro de 2006. Disponível em:

https://www.academia.edu/31760150/O_continuum_rural_urbano_na_forma%C3%A7%C3%A3o_da_zona_oeste_do_munic%C3%ADpio_do_Rio_de_Janeiro

OLIVEIRA, Maria Amália Silva Alves de. (2017). **Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro: entre o rural e o urbano**. Iluminuras, Porto Alegre, v. 18, n. 45, p. 325-349, ago/dez, 2017.

LUFT, Rosângela. M. (2018). **Transporte como serviço público e como direito fundamental: decisões políticas e legitimação jurídica do transporte por ônibus no Rio de Janeiro**. Chão Urbano. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/334637693_TRANSPORTE_COMO_SERVICO_PUBLICO_E_COMO_DIREITO_FUNDAMENTAL_decisoes_politicas_e_legitimacao_juridica_do_transporte_por_onibus_no_Rio_de_Janeiro>

ABREU, Maurício de Almeida. (2006). **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4ª edição. Rio de Janeiro: IPP, 2006. 156p

FERREIRA, Álvaro. (2011). **A cidade do século XXI: Segregação e banalização do espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

PERES, Fabio. MELO, Victor. (2005). **Espaço, lazer e política: desigualdades na distribuição de equipamentos culturais na cidade do Rio de Janeiro**. Revista Digital Buenos Aires. Ano 10 - Nº 93 - Fevereiro de 2006. ISSN 1514-3465, nº. 93, 2006.

GOMIDE, A. A. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. Brasília**: Ipea, 2003. (Texto para Discussão, nº. 960). Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/2893>

CRUZ, Aline Rozenthal de Souza. (2018). **Entre a superlotação dos trens e os investimentos no metropolitano: a revolta dos suburbanos na metrópole do rio de janeiro (1974- 1978)**.

LUFT, Rosângela. (2019). **Planejamento e financiamento da mobilidade urbana na região metropolitana do Rio de Janeiro**. GeoUerj. e-ISSN 1981-9021. Fonte: <10.12957/geouerj.2020.48415>

Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>.. Acesso em: agosto de 2022.

Santa Cruz (bairro do Rio de Janeiro). Wikipedia, 2022. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Santa_Cruz_\(bairro_do_Rio_de_Janeiro\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Santa_Cruz_(bairro_do_Rio_de_Janeiro))>. Acesso em: 10, setembro e 2022.

Contratos de Concessão. AGETRANSP, 2022. Disponível em: <http://www2.agetransp.rj.gov.br/contratos?_contratos_WAR_agetranspportlet_concessionaria=Supervia>. Acesso em: 10, setembro e 2022.

Nova Concessão. 2021. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/nossa-concessao>> Acesso em: 10 de outubro de 2022