



BIBLIOTECA CARIOCA

OS TRANSPORTES
COLETIVOS NA CIDADE
DO RIO DE JANEIRO

OS TRANSPORTES COLETIVOS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: TENSÕES E CONFLITOS vem inscrever-se como obra seminal entre as que têm focalizado o processo de produção do espaço urbano carioca nos séculos XIX e XX.

Ao analisar a evolução do sistema de transporte de massa no Rio de Janeiro, a autora procura demonstrar que seu desenvolvimento – e conseqüentemente a influência sobre a cidade e a organização de seu espaço urbano – deriva de tensões e conflitos existentes na relação entre o Estado, as diversas unidades do capital privado e os usuários.

Originalmente apresentado como dissertação de mestrado junto à COPPE/UFRJ, o estudo inédito de Maria Lais Pereira da Silva abrange desde o processo de formação das primeiras companhias de transporte, no final do século passado, até os conflitos de rua, os populares “quebra-quebras” que tiveram lugar na década de 1970.

Revelando sólida formação teórica aliada ao rigor metodológico, a pesquisa se constrói num texto claro e fluente que permite ao leitor acompanhar “de dentro” os interesses e conflitos suscitados pela implantação e desenvolvimento dos sistemas de transporte por bondes, trens, barcas e metrô.

Numa perspectiva inteiramente inovadora, são apresentadas as contradições e disputas que cercaram o controle e a administração dos transportes coletivos, sem excluir a identificação dos protagonistas, tanto os vitoriosos quanto os derrotados. Aí reside, conforme enfatiza Mauricio Abreu, a



OS TRANSPORTES
COLETIVOS NA CIDADE
DO RIO DE JANEIRO

Tensões e Conflitos

Maria Lais Pereira da Silva



Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes
Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural
Divisão de Editoração

Organizador
Afonso Carlos Marques dos Santos

Copyright © by Maria Lais Pereira da Silva, 1992

Direitos desta edição reservados ao Departamento
Geral de Documentação e Informação Cultural da
Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes.
Proibida a reprodução, total ou parcial, e por qualquer
meio, sem expressa autorização.
Impresso no Brasil - *Printed in Brazil*
ISBN 85-85096-26-8

Ficha catalográfica elaborada pela Divisão de
Processamento Técnico do CT/DGDI/DEB

-
- 586 Silva, Maria Lais Pereira da, 1944 -
Os transportes coletivos na cidade
do Rio de Janeiro: tensões e conflitos /
Maria Lais Pereira da Silva. - Rio de
Janeiro: Secretaria Municipal de
Cultura, Turismo e Esportes,
Departamento Geral de Documentação
e Informação Cultural, Divisão de
Editoração, 1992.
180p.; il. mapas - (Biblioteca
Carioca; v. 20)
1. Transportes - Rio de Janeiro
(cidade) - História. Séc. XIX-XX. 2.
Transportes coletivos - Rio de Janeiro
(cidade) - Aspectos sociais. 3. Sistemas
de transportes - Rio de Janeiro (cidade)
- Implantação. I. Título II.Série.

CDD 388.098153

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Marcello Alencar

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA, TURISMO E ESPORTES
Carlos Eduardo Novaes

DEPARTAMENTO GERAL DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO CULTURAL
Helena Corrêa Machado

DIVISÃO DE EDITORAÇÃO
Paulo Roberto de Araujo Santos

CONSELHO EDITORIAL

Presidente

Afonso Carlos Marques dos Santos

Membros

Helena Corrêa Machado
Paulo Roberto de Araujo Santos
Sandra Horta Marques da Costa
Samira Nahid de Mesquita
Mauricio de Almeida Abreu
Evelyn Furquim Werneck Lima
Maria Augusta F. Machado da Silva
Eliana Rezende Furtado de Mendonça
Maria Isabel de Matos Falcão

Edição e revisão de texto:

**Ana Lucia Machado de Oliveira, Célia Almeida Cotrim,
Diva Maria Dias Graciosa
Da Divisão de Editoração do CT/DGDI**

Capa e projeto gráfico da coleção:

Ivone Barros

Arte-final da capa:

Fernando Ebert

Do Centro de Pesquisas e Comunicação Social / SMCT

1992

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO,7

NOTA DA AUTORA,9

1. INTRODUÇÃO,11

2. A CIDADE ANDA SOBRE TRILHOS ... E SOBRE AS ÁGUAS,22

2.1. AS COMPANHIAS DE TRANSPORTE: MOMENTOS NA SUA
FORMAÇÃO,22

2.1.1 O Rio de Janeiro e a “revolução dos transportes”,22

2.1.2 As companhias de bonde,23

2.1.3 A ferrovia,43

2.1.4 As barcas,55

2.1.5 O metrô. Apenas uma nota (com o risco de representar
um parêntese...),57

2.2 À GUIA DE CONCLUSÃO,59

3. OS TÉCNICOS DISCUTEM... A CIDADE CRESCE,75

3.1 O RIO DE JANEIRO EM PLENO VENDAVAL,75

3.2 A PREFEITURA IMPORTA UM PLANO: A “EXTENSÃO-
REMODELAÇÃO-EMBELEZAMENTO” DA CIDADE DO RIO DE
JANEIRO,77

3.3 O METRÔ: UMA “NOVA-VELHA” IDÉIA,83

3.4 O GOVERNO DO ESTADO “IMPORTA” OUTRO PLANO: O
DOXIADIS,95

3.5 FINALMENTE... O METRÔ ,96

3.6 A CIDADE FERIDA ,107

4. BRIGA DE RUA, BRIGA DE VIDA,122

4.1 A POPULAÇÃO: O “OUTRO ATOR”, ÀS VEZES ESQUECIDO,122

4.2 TRANSPORTES DE MASSA: ESTRATÉGICOS PARA A
POPULAÇÃO,122

4.2.1 A periferação da cidade,122

4.2.2 A questão do custo de vida ,124

- 4.2.3. Transportes de massa: seu funcionamento, a “saga” do usuário, 128
- 4.3. A POPULAÇÃO FRENTE AO TRANSPORTE DE MASSA , 136
 - 4.3.1 Os “quebra-quebras” no Rio de Janeiro: visão geral , 136
 - 4.3.2 Os “quebra-quebras” no Rio de Janeiro: alguns exemplos, 138
- 5. CONCLUSÃO, 163
- 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS, 167
- 7. LISTA DE ILUSTRAÇÕES , 176

APRESENTAÇÃO

Uma das grandes qualidades da Coleção *BIBLIOTECA CARIOCA* é a oportunidade que ela oferece à divulgação de trabalhos sobre a cidade do Rio de Janeiro que, a despeito de seu reconhecido mérito, mantêm-se pouco conhecidos do grande público. Na maioria das vezes, esses trabalhos resultaram de pesquisas em nível de pós-graduação, demandaram anos de esforço e de dedicação da parte de seus autores, mas só acabaram sendo conhecidos por uma parcela privilegiada de leitores. Este é o caso, sem dúvida, deste estudo, originalmente apresentado como dissertação de mestrado junto à COPPE/UFRJ, e que a Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, numa feliz decisão, resolveu agora divulgar de forma ampla.

Aliando seriedade intelectual a uma grande capacidade de sistematização de idéias, Maria Laís Pereira da Silva nos apresenta um estudo realmente inovador sobre os transportes de massa no Rio de Janeiro. Recolocando essa temática, já bastante trabalhada por antigos cronistas da cidade, num patamar novo e muito mais analítico, a autora desvenda toda a gama de tensões, contradições e disputas que acompanhou a implantação e desenvolvimento dos transportes de massa na cidade nos últimos 150 anos, e identifica os seus protagonistas, tanto os vencedores como os derrotados. Recupera, assim, um processo que foi conflituoso e, muitas vezes, traumático, e que acabou sendo esquecido pelas análises, infelizmente tão comuns, que apenas dão atenção às propostas que acabaram se impondo na paisagem urbana.

O grande mérito do trabalho de Maria Laís Pereira da Silva está realmente neste ponto: ele não se contenta com o dado bruto, com a paisagem que se impôs, com a aparência; busca a sua origem, busca os fatores que comandaram o seu aparecimento, busca, em suma, a sua essência.

Atingir essa meta não é uma tarefa simples. Ela exige que consigamos ir além do mundo das formas e das funções, e que penetremos no reino mais complexo das estruturas e dos processos. Em outras palavras, ela exige do pesquisador uma formação teórica sólida e um grande rigor metodológico. E se a isto é acrescentada

uma linguagem fácil, uma leitura agradável, então podemos concluir que o objetivo foi muito mais do que alcançado.

O trabalho que ora está sendo divulgado pela Coleção *BIBLIOTECA CARIOCA* reúne todas essas qualidades. Percorrendo as suas páginas, o leitor poderá não apenas tomar contato com as lógicas, interesses e conflitos que presidiram a implantação e desenvolvimento dos sistemas de transporte por bondes, trens, barcas e metrô no Rio de Janeiro, como também participar, “de dentro”, das estratégias que foram adotadas pelos atores que tomaram parte nesse processo: as empresas privadas, o Estado e a própria população.

Trata-se, assim, de um trabalho cuja leitura é altamente recomendável. Para justificar plenamente essa sugestão, poderíamos ainda arrolar aqui uma série de outras qualidades que o trabalho possui. Acreditamos, entretanto, que uma simples afirmação pode vir a resumir tudo o que poderíamos escrever: a sua elaboração veio preencher diversas lacunas que ainda tínhamos sobre o processo de produção do espaço urbano carioca nos séculos XIX e XX.

Será necessário falar algo mais?

À leitura, pois!

Rio de Janeiro, janeiro de 1992

Mauricio de Almeida Abreu

*Doutor em Geografia
Professor do Departamento de Geografia/UFRJ*

NOTA DA AUTORA

Este texto é de 1979. Foi apresentado, nesse ano, sob a forma de dissertação de mestrado para o Programa de Planejamento Urbano e Regional da COPPE/UFRJ. De lá pra cá, a vertente dos estudos sobre a cidade do Rio de Janeiro, especialmente sob o ângulo da evolução urbana, foi em muito desenvolvida e aprofundada. Pode-se dizer o mesmo em relação à temática central deste trabalho – o transporte de massa – e ainda com relação aos subtemas tratados, em especial no campo dos movimentos sociais urbanos. Na época em que foi redigido, representou uma tentativa de juntar várias experiências pessoais no decorrer de minha vida profissional, e que de certa forma amadureceram numa conjuntura social e política bastante importante para o cotidiano de todos nós, brasileiros.

Praticamente mantive o trabalho na sua forma original, apenas enxuguei-o na medida do possível, procurando tirar seus contornos mais acadêmicos. Nesse sentido, os anexos e algumas notas foram reduzidas ou eliminadas. Quanto aos primeiros, que se constituíam em quadros e listagens informativas, podem ser encontrados na tese original. Os mapas, por sua vez, foram mantidos. Permanecem, também, as insuficiências e possíveis fraquezas minhas no trabalho. Decidi, entretanto, fechar os olhos à autocrítica feroz que surge depois de quase 12 anos e “muita água sob a ponte”. De fato, a cidade mudou, assim como algumas das questões de transporte no Rio de Janeiro. Já ocorre, hoje, na consciência pública, a idéia de que o Rio não é tão segregado ou pelo menos tão controlado como há dez, 15 anos atrás. A consolidação de grandes e antigas favelas, o crescimento inusitado de outras, a presença da “população de rua” e dos camelôs, pelo contrário, trazem, muitas vezes, a sensação – para muitos, incômoda – da “mistura”. Às vezes marginal, às vezes não. De qualquer forma, novas questões estão sendo, hoje em dia, debatidas. No caso dos transportes coletivos também as discussões foram adiante. O metrô foi consolidado, definindo melhor o seu papel na cidade; curiosamente, a extensão de suas linhas parece reproduzir, em alguns momentos, o “vaivém” que caracterizou a implementação do primeiro trecho. O debate em torno da “Linha Vermelha” assume tons modernos com a inserção na questão do meio ambiente e, ao mesmo tempo, revive a ênfase no transporte rodoviário. A

participação popular no planejamento é consenso nos discursos de origens mais diversas, e já conta com um certo acervo de experiências. Quanto à inflação e o aumento do custo de vida, são matérias consagradas pelos economistas profissionais e, aliás, como sempre ocorreu, são temas de discussões de esquina. O antigo “pingente” virou “surfista” e se tornou personagem de novela...

Revendo o texto, entretanto, acho que de uma forma geral, especialmente nos dois primeiros capítulos, mantém-se vivo. A terceira parte, que trata das “brigas de rua”, é que sofreu mais com os anos. Ao grande avanço teórico do tema correspondeu um avanço prático-político real. A forma como o desenvolvi, na época, tornou-o extremamente suscetível à mudança do contexto social e político; provavelmente, hoje, o escreveria de forma diferente. Entretanto, decidi mantê-lo conforme o original, por dois motivos. Primeiro, pela emoção e paixão com que foi escrito e segundo, como mais um registro de memória da cidade.

Dos agradecimentos registrados no texto da dissertação (e já realizados “ao vivo” no decorrer desses vários anos), quero destacar o nome de Mauricio de Almeida Abreu, a quem devo como profissional e como amigo. À equipe da Divisão de Editoração da Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, agradeço – além da oportunidade de publicar este trabalho – a seriedade e competência com que lidou com a preparação dos originais para a publicação, e a paciência com os meus atrasos.

Dedico este livro a Carlos Nelson Ferreira dos Santos, arquiteto, antropólogo, urbanista e um amigo muito especial. Esteja onde estiver, certamente gostará de alguns trechos, detestará outros, discutirá alguns terceiros e desenvolverá, de forma absolutamente original e polêmica, algumas das idéias presentes. Como fazia em vida.

Maria Laís Pereira da Silva

*Socióloga, professora da Escola de Arquitetura
e Urbanismo/ UFF,
assessora técnica do IBAM*

OS TRANSPORTES
COLETIVOS NA CIDADE
DO RIO DE JANEIRO

**Para Lais e Bracy,
com carinho**

Os “melhoramentos” urbanos que acompanham o progresso da riqueza, a demolição de quarteirões mal construídos, a construção de palácios para bancos, lojas etc., o alargamento das ruas para o tráfego comercial e para as carruagens de luxo, o estabelecimento de linhas para bondes etc., desalojam evidentemente os pobres, expulsando-os para refúgios cada vez piores e mais abarrotados de gente (...)

MARX, K. *O capital*, v.2, livro I, cap. XXIII. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1980. p. 764.

(...)Há alarido, tumulto, pela praça. Os que escapam à sanha da autoridade fogem, debandam, na carreira que os salva a gritar:

– Cai n’água! Lá vem meganha!

Se há quem fuja gritando, há, também, quem, gritando, chegue pelo largo e proteste contra a ação policial, em berros fortes:

– Não pode!

Não pode! Esse brado incontido, sincero e muitíssimo do tempo, não falta nunca onde existem, de uma parte, a autoridade, a idéia do poder constituído e da outra parte, o povo, na hora de se expandir, reagindo contra quaisquer mostras de violência, vexame ou opressão. É justa, por acaso, a autoridade ou exorbita? Isso não vem ao caso. Berra-se sempre. Berra-se forte. Berra-se sem

cessar:

– Não pode!

EDMUNDO, L. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1938. p. 108-9.

1. INTRODUÇÃO

Em meados de 1975, quando me vi frente a frente com o “fantasma” de uma tese de mestrado, dois acontecimentos me chamaram a atenção: o primeiro foi a onda de quebra-quebras de trens da Rede Ferroviária Federal, no Rio de Janeiro; o segundo foi a discussão - especialmente entre os cientistas sociais voltados para o estudo da questão urbana - sobre o posicionamento e participação da população frente aos serviços e ao “consumo” da cidade. Estudos no campo dos movimentos sociais urbanos¹ começavam a ser publicamente digeridos e debatidos. Por outro lado, a briga dos usuários da RFFSA trazia à tona toda a questão da precariedade das condições materiais e de funcionamento dos meios de transporte de massa. Paralelamente, a cidade já assistia à construção do metrô. Portanto, o transporte de massa se colocava na ordem do dia, acarretando as indagações e questões que iriam levar alguns autores a “revisar o urbano” através do transporte². Nessa época, influenciada talvez pelas repercussões e as possibilidades de estudo que a ferrovia indicava, defini como objeto de tese o transporte ferroviário suburbano, do ponto de vista dos usuários. Esse tema de certa forma se consolidou, quando participei profissionalmente de uma pesquisa encomendada a uma firma particular, pela própria RFFSA³. Este trabalho me punha em contato direto com o “mundo do trem”, que incluía os usuários, os chefes de estação, os agentes e outros, dando-me a oportunidade de vivenciar um pouco a luta diária em que se constitui o transporte para grande parte da massa trabalhadora do Rio de Janeiro: os desconfortos, os pequenos (e grandes) incidentes e tumultos de todo dia, enfim o universo de tensão em que se deslocam milhares de pessoas.

A visão do “mundo do trem”, entretanto, me levava cada vez mais à noção do transporte inserido no urbano, e este como campo de luta de várias forças, entre as quais a do Estado nas suas intervenções mais evidentes. Nos últimos meses de 1976, por injunções profissionais, participei de outro trabalho na área do transporte. Este era um estudo visando definir os prováveis impactos que seriam causados pelo futuro Metropolitano do Rio de Janeiro⁴. Dessa vez, não se tratava de um meio de transporte historicamente consolidado na cidade; na verdade, o metrô caracterizava-se mais como uma obra pública do que qualquer outra coisa. Nesse aspecto, outros ângulos da questão começaram a me

fascinar, sobretudo a possibilidade de observar, na formação da companhia e implementação de um novo meio de transporte, o jogo de inúmeros atores além da população e do Estado. Mobilizavam-se empreiteiros, empresários imobiliários e operários de construção. Mexia-se no espaço urbano, sem pejo e sem limites. Os técnicos e planejadores em geral debatiam o novo meio de transporte. Andava-se por uma rua e lá estava uma placa em que as autoridades anunciavam: “estamos construindo o seu metrô”.

No entanto, o próprio fato de o metrô não ser ainda uma experiência histórica urbana concretizada, implicava dificuldades vinculadas às diferentes formas como os diversos atores visualizavam a “novidade”. Como transporte, o metrô ainda não “vivia” para a cidade e seu povo. No nível das discussões entre técnicos e planejadores, observei a tendência às previsões e suposições girando em torno de traçados, capacidades de carga, números, gráficos, enfim, todo um volume de argumentação técnica - evidentemente com sua importância futura - mas que não fazia sentir a realidade, a pulsação verdadeira daquela nova “coisa” que seria implantada na cidade. Por outro lado, os grupos sociais que seriam futuramente seus usuários, obviamente também não haviam incorporado ainda esse tipo de transporte de massa na sua experiência; em entrevistas realizadas ao longo da futura linha do Metropolitano, em trechos urbanos totalmente diversos do ponto de vista de espaço social (desde favelas e casas de cômodos até edifícios de classe média), buscou-se observar o que seria a “imagem” do metrô. Verificou-se então que, na verdade, o “já conhecido” em termos de transportes de massa da cidade era a base de comparação sobre a qual se imaginava o que seria o metrô. Essa imagem, contrariamente àquela formulada por técnicos e planejadores, incorporava de forma viva o cotidiano do transporte:

O metrô, se for igual à Central, vai ser ruim.

(O metrô) é um trem que anda por debaixo da terra.

O povo não gosta de andar debaixo da terra.

E por aí se estendem as considerações feitas. O que surgia como história presente, cotidiana, vida de todo dia, era o Metropolitano como “obra pública”, com todos os conflitos e tensões que gera: as tensões e vaivéns na formação da companhia, as tensões na história da apresentação de seus diferentes pressupostos, as tensões decorrentes da implantação do gigantesco canteiro de obras na cidade do Rio de Janeiro, que envolvia operários, moradores, empreiteiras, polícia, enfim, uma mobilização de gente e recursos sem precedentes numa obra urbana.

Ficava claro, portanto, que parte do significado atual do metrô estava justamente em todo esse processo que era então vivido pela cidade. O contato com a história, com a população e com a própria

obra mostrou que, na verdade, para situar as questões, descobrir as áreas de disputa e as tensões geradas – que verdadeiramente impulsionam as decisões de intervenções e políticas – era conveniente visualizar, no mesmo processo histórico, os demais meios de transporte de massa. Optei, assim, por observar o desenvolvimento do trem, do bonde e das barcas. E por que não dos ônibus e lotações, por exemplo? De fato busquei os transportes que seriam, *na sua origem*, talvez “mais de massa” do que outros e, portanto, que envolviam – por unidade – maior volume de pessoas, como também aqueles que representaram papel importante na primeira formação e consolidação do espaço urbano social do Rio de Janeiro. Procurei, ainda, aqueles que representaram para o povo desta cidade uma simbologia especial do seu dia-a-dia, gerando muitas vezes revolta e ódio, mas com os quais a população estabelece uma relação muito próxima, muito dependente, incorporando-os como elementos característicos de seu estilo de vida.

Evidentemente, o ônibus já se tornou, por força das circunstâncias, um transporte de massa⁵. Também se pode dizer que representou e representa, em algumas áreas da cidade, um transporte consolidador por excelência do espaço urbano. Entretanto, quando o ônibus começou a ser mais intensamente implementado como meio de transporte, a partir da Segunda Guerra, o núcleo e a área suburbana do Rio de Janeiro já se haviam formado de acordo com a “marca registrada” da cidade, que já configurava uma periferação progressiva.

Trens e barcas, por sua vez, constituíram-se, desde a formação das principais companhias, em transportes de massa por excelência. Bondes e trens, por sua vez, foram especialmente pioneiros e decisivos no desenho do Rio de Janeiro. Reuniam, assim, os critérios estabelecidos para a delimitação do trabalho: eram experiências cotidianamente vividas pela maioria da população; tinham um caráter de transporte de massa desde sua implementação na cidade e se constituíram em fatores básicos na expansão e consolidação do Rio de Janeiro.

Neste sentido, o transporte de massa foi visualizado como um campo urbano estratégico no Rio de Janeiro. Estratégico tanto para as camadas populares quanto para o Estado, as empresas e a própria elite.

Com efeito, em consequência de políticas de investimento tanto privado quanto público, a formação e desenvolvimento desta cidade vem tendendo a um progressivo afastamento das camadas populares das áreas mais centralmente localizadas. Assim sendo, tornou-as cada vez mais dependentes do transporte coletivo e, mais ainda, do transporte coletivo barato. Vários estudos têm levantado essa questão em outras áreas de análise (habitação, por exemplo) e hoje são reconhecidas as consequências e repercussões da falta de regularidade, do desconforto e da deterioração dos meios de transporte coletivo para a força de trabalho. Representando a garantia do deslocamento diário para o trabalho e do acesso a determinados serviços, na verdade aqueles meios de transporte significam – pela situação precária em que se encontram – o aumento da jornada de trabalho, o desconto no

salário pelos atrasos, o desgaste da viagem e o peso no orçamento doméstico. Significam, portanto, uma fonte permanente de tensão e desgaste cada vez mais acentuados, à medida que aquela tendência histórica de segregação espacial e social da cidade se consolida, implicando a famosa dicotomia “núcleo-periferia”⁶.

Prova da importância básica do transporte para o povo são as tensões e lutas populares que tiveram como foco o trem, o bonde e mesmo as barcas. Lutas no âmbito dos usuários (quebra-quebras, por exemplo) e lutas no âmbito dos trabalhadores ligados aos transportes coletivos (tendo em vista que a concentração de portuários, marítimos e ferroviários no Rio de Janeiro acarretou a caracterização da Leopoldina, da Central e da Cantareira como áreas de tensão intensa, como campo das greves e reivindicações mais significativas da cidade). Enfim, a importância do dia-a-dia do transporte de massa transpareceu, ao longo do tempo, mesmo como tema de cultura popular, em sambas e marchinhas carnavalescas⁷.

Em alguns contextos históricos (início do século e década de 1950, por exemplo), o próprio Estado, entendendo o transporte como área política estratégica, interveio, seja com a força, seja com as medidas de abrandamento de tensões. Durante o período populista, subsidiou mais amplamente as tarifas de trem e de barcas; em 1956, dialogou com os estudantes, em plena greve contra o aumento dos bondes; em 1959, ao mesmo tempo que dialogou, utilizou forças da Marinha para sufocar a revolta contra os carreteiros. Em 1974, usou a força para acabar com os quebra-quebras de trens para, em seguida, estabelecer um plano de modernização do sistema ferroviário suburbano. De qualquer forma, planos, ações de força, ameaças e “diálogos” atestam a presença do Estado numa área sempre prestes a explodir e sempre desgastada.

As companhias de transporte coletivo, por sua vez, também representaram um dos elementos básicos no jogo de articulação dos atores urbanos. Os bondes, os trens e, mais recentemente, a Companhia do Metropolitano representam, em determinados momentos históricos, papel importante na própria consolidação e/ou renovação do urbano carioca. As concessões de bondes, que apresentavam como pré-condições a execução de obras públicas; a associação (em alguns casos) das companhias de carris com empresas loteadoras; o próprio estabelecimento das estações ferroviárias e toda a atuação da Companhia do Metropolitano como obra em pontos cruciais da cidade são questões que não podem ser deixadas em segundo plano na recuperação de aspectos históricos do transporte de massa.

Finalmente, cabe assinalar ainda o fato de que mais recentemente o transporte coletivo – que na realidade sempre foi um problema para as camadas populares que dele necessitam – passa a se tornar “problema” para as próprias camadas mais altas. As dificuldades representadas pelo congestionamento das vias da cidade e mesmo pelos constantes problemas de estacionamento, implicam pressões para que soluções sejam tomadas pelo poder público.

Começou-se a buscar, assim, a história desses meios de transporte nos estudos existentes e nos planos urbanos para a cidade. Foi curioso observar que, ao contrário da experiência vivida, constatando as lutas e tensões nos trens suburbanos e na construção do metrô, os planos e estudos existentes pareciam “ilhas de tranqüilidade”. Lemos, nos trechos técnicos, que os “bondes fizeram a Zona Sul” e os trens “fizeram os subúrbios”. Dava a sensação de que de repente, sobre o “nada”, surgiam trilhos, locomotivas e, correndo atrás, multidões, casas, lojas e fábricas.

Os técnicos, por sua vez, indicavam um mundo de fórmulas e equações – as alternativas viáveis e inviáveis – harmoniosamente acopladas a grandes e espantosos modelos dos mais variados tipos.

Por outro lado, em parte da literatura pertinente, a população parecia ter um destino estatístico. Constava em tabelas, em algarismos, como tráfego, como capacidade de estações, como elemento de uma equação.

Essas versões, de fato, não indicam o verdadeiro “mar turbulento” em que se constitui o transporte e a própria cidade. Este “mar turbulento” foi encarado, no presente estudo, como os processos e formas reais de consolidação dos meios de transporte de massa. Processos esses que, por sua vez, implicam a existência de tensões e conflitos que impulsionam seu desenvolvimento. Essas tensões podem ser visualizadas em três níveis: na origem da formação e desenvolvimento das próprias companhias; no nível das discussões de planos e no seu planejamento em geral; e nos aspectos referentes à participação popular.

Os capítulos deste trabalho procuram, portanto, corresponder a esses níveis. No capítulo 2, busca-se observar a formação das companhias de bondes, trens e barcas, basicamente no final do século XIX e início do século XX. Procura-se acentuar a forma de consolidação das empresas privadas, algumas alianças entre si e com o Estado e o processo geral de fusão e monopolização dos serviços de transporte na cidade. São observadas algumas de suas áreas de disputa e alguns dos interesses envolvidos.

Tenta-se identificar, no capítulo 3, através da história da discussão e formação da Companhia do Metropolitano, algumas das disputas técnicas e políticas a respeito, vendo ainda o “lugar” dos transportes de massa em alguns planos de desenvolvimento urbano para a cidade.

O capítulo 4 refere-se ao contexto da própria população: a tradição do “quebra-quebra” desde o Império; algumas indicações quanto à ação do povo, do Estado, e as repercussões gerais.

O que une esses três níveis é que – às vezes por diferente motivos e respondendo a interesses diversos – o transporte de massa é estratégico para o governo, o povo, o capital. Buscou-se finalmente recuperar, na história, momentos que nos ajudem a esclarecer algumas questões para situar a relação do transporte de massa com a vida dos diferentes grupos sociais e, portanto, da cidade. Assim fazendo, espera-

se começar a compreender o urbano, no que significa a sua dinâmica; isto é, campo de disputa, de tensão, de movimento. E que, curiosamente, não transparece nos planos e na linguagem de grande parte dos técnicos que se incumbem de estudar essa realidade.

Ainda uma última nota sobre fontes de informação. Como forma de estruturação do trabalho, optou-se por utilizar momentos na história do Rio de Janeiro, como base para as discussões. Estes surgiram naturalmente, ligados, de um lado, ao desenvolvimento e discussão dos meios de transporte visados, e de outro lado, às reformulações do poder público, especialmente no que diz respeito às repercussões na expansão da cidade do Rio de Janeiro. Cabe ainda observar que, embora não fosse a intenção inicial, ocorreu uma certa cronologia dos acontecimentos, por força e necessidade de relacionar os problemas. Esse aspecto é especialmente sentido no segundo capítulo, onde se descrevem algumas discussões relativas ao Metropolitano do Rio de Janeiro.

A última versão deste estudo foi esboçada em meados de 1978. O processo de levantamento das informações foi, inúmeras vezes, interrompido devido a compromissos profissionais inadiáveis. Esse aspecto, aliado à abrangência do tema, levou a algumas lacunas que certamente influenciam no conjunto do trabalho.

Foram utilizadas basicamente duas fontes de informação. A primeira foi decorrência da minha própria experiência profissional: não só a observação e vivência do problema, como também as informações e dados obtidos em pesquisas das quais participei. Assim, em relação aos trens suburbanos, fiz uso de relatórios de campo e entrevistas com chefes de estação, usando em especial ainda um diário de campo elaborado na época do levantamento. No caso do metrô do Rio de Janeiro, também recorri a entrevistas semi-estruturadas com a população moradora ou que trabalhava na área que seria afetada pelo futuro Metropolitano. A esse material foram acrescentadas posteriormente entrevistas com integrantes da Assessoria de Comunicação Social e Assessoria Jurídica da Companhia do Metropolitano, bem como relatórios anuais e projetos.

Como segunda fonte de dados utilizei pesquisa bibliográfica – principalmente em jornais – através da qual se procurou recuperar aspectos históricos do tema. Cabe aqui fazer uma observação. O período em que se realizou este levantamento – de início de setembro a final de novembro de 1978 – coincidiu com a fase em que a Biblioteca Nacional reestruturava e microfilmava seu arquivo de jornais. Este fato levou a que fosse impossível, então, obter séries completas de jornais de época.

Conseqüentemente, alguns períodos históricos importantes não puderam ser inteiramente cobertos como seria de se desejar. As tentativas para contornar essas dificuldades no prazo exigido para a dissertação de mestrado esbarraram com problemas como o desmembramento e pulverização de arquivos e bibliotecas particulares ou

não. Esses aspectos prejudicaram um pouco as intenções iniciais, especialmente no que se refere ao capítulo 4.

Por outro lado, algumas fontes de informação foram deixadas de lado, na medida em que implicavam tempo e recursos dos quais não se dispunha na época. É o caso dos arquivos da Light and Power, do Serviço de Transportes da Baía de Guanabara e do arquivo do Clube de Engenharia, que forneceriam provavelmente maiores subsídios ao desenvolvimento da discussão dos transportes de massa no Rio de Janeiro e ao conhecimento das articulações entre esta associação profissional e as várias instâncias do poder público (secretarias municipais e estaduais, prefeito ou governador). No caso do arquivo da Light, este não se encontrava sistematizado na época do levantamento de dados.

NOTAS:

1. CASTELLS, *La question urbaine* (1972) e *Luttes urbaines* (1975). Assinalem-se ainda CAMARGO, C.P. et alii (1975) e CARDOSO, F.H. (1973). Evidentemente o processo dessa discussão era anterior.
2. Carlos Nélon Ferreira dos Santos indica que duas posturas básicas têm permeado a discussão do urbano, através da análise do transporte:

A primeira privilegia o papel do transporte de massa como indutor do desenvolvimento urbano e chega mesmo a lhe atribuir a possibilidade de ser um redistribuidor de renda(...). A segunda posição considera que o transporte de massa no meio urbano deve ser visto como uma das formas de garantir a reprodução da força de trabalho necessária à manutenção do modelo capitalista adotado para as cidades brasileiras.
SANTOS, C.N.F.; set./out. 1977, p. 16-7.
3. ENGEVIX, S.A. Pesquisa visando ao *Plano diretor para remodelação do sistema ferroviário de subúrbios do Grande Rio*, 1975.
4. IBAM/CPU, 1978.
5. Nesse caso foi utilizada a classificação proposta por BARAT, J.: 1975, p. 36-7.
6. Ver, a respeito, os estudos desenvolvidos por VETTER, D. (1975), SANTOS, C.N.F. dos (1977 e 1978) e ABREU, M.de A. (1978).
7. Lembramos, nesse sentido, o famoso "Patrão, o trem atrasou" e mesmo várias composições sobre o bonde, os condutores etc. Vide o retrospecto feito por TINHARÃO, J.R. (nov. 1965).

2. A CIDADE ANDA SOBRE TRILHOS ... E SOBRE AS AGUAS

2.1. AS COMPANHIAS DE TRANSPORTE: MOMENTOS NA SUA FORMAÇÃO

2.1.1. O Rio de Janeiro e a "revolução dos transportes"

O período que se estende do final do século XIX até os primeiros anos do século XX é um momento decisivo na história do Rio de Janeiro e de seus transportes. A cidade, que despertara há pouco da colônia, experimenta as tensões próprias dessa passagem.

As mudanças ocorridas no Estado com as transformações político-institucionais que culminaram na proclamação da República, a fase econômica marcada pela abolição da escravidão, a consolidação de facções agrárias e a transição da manufatura para a indústria têm suas implicações no Rio, que se reafirma, cada vez mais, como grande mercado consumidor e centro distribuidor de bens e serviços, lutando ainda por desenvolver-se industrialmente. Com efeito, embora a época corresponda à decadência do café na área do Rio, este já se apresentava como um mercado consumidor de peso, com uma população crescente, para a qual contribuiu o grande número de escravos libertados pela abolição. O porto do Rio, por exemplo, recupera-se aos poucos do baque do café, sendo impulsionado, em parte, pela variedade da importação que por ele se faz¹.

A cidade enfim se transforma e, no burburinho de suas velhas ruas centrais, misturam-se funcionários públicos, operários, biscateiros e desempregados; gente do comércio, militares e estudantes da escola militar; grandes burgueses ligados ao comércio exportador e às finanças. O Rio, nas palavras de Bóris Fausto, é uma cidade brasileira com estrutura social altamente diversificada, na qual a burguesia cafeeira não domina inteiramente, e onde surgem, com maior peso, setores médios profissionais e burocráticos, paralelamente à formação de "núcleos de trabalhadores em setores vitais de serviços (ferroviários, marítimos, doqueiros etc)"². Esta população, que mora em parte ainda no Centro, seja nos morros do Castelo e Santo Antônio³, seja a caminho

do Rio Comprido, e em parte se lança para a enseada da Glória e o Engenho Velho⁴, representa, em 1890, cerca de meio milhão de habitantes⁵, tendo praticamente quintuplicado desde 1856. Embora a cidade atinja um milhão de habitantes somente nos anos vinte deste século, o período em questão (aproximadamente de 1870 até cerca de 1910) é básico do ponto de vista do desenvolvimento das forças que irão condicionar sua estrutura sócio-espacial. Com efeito, desde os anos 50 do século XIX assiste-se ao deslanchar de processos específicos, intimamente relacionados com a atuação do poder público no seu espaço e, portanto, na vida de seus habitantes. Entrosam-se como participantes ativos neste cenário os meios de transporte de massa que vão fazer sentir sua presença em todos os níveis da vida carioca. Os últimos anos do Império e os primórdios da República são aqueles relativos ao que se está chamando de "revolução dos transportes"⁶. Essa "revolução" refere-se à construção e funcionamento das primeiras estradas de ferro (inaugurando um sistema voltado para os subúrbios) e as linhas de bonde para as Zonas Norte e Sul da cidade, primeiro à tração animal, depois elétrica; refere-se, ainda, ao estabelecimento do tráfego regular de barcas para Niterói. Independente de seu significado tecnológico como inovação na cidade, abrindo novas perspectivas de deslocamento, interessam, neste capítulo, duas implicações na sua implantação: a primeira diz respeito à organização e consolidação do capital nesta área, e a segunda refere-se a alguns aspectos que assume ao se concretizar no espaço urbano.

Cabe lembrar que os serviços públicos, nos quais se incluem os transportes, são realizados, antes de tudo, por empresas particulares, operando numa área de privilégios concedidos pelo Estado. Essas empresas, por sua vez, representam a presença e predominância do estrangeiro⁷ na própria composição do capital investido, concretizado tanto na forma de companhias organizadas e com sede fora do país, quanto nos financiamentos e empréstimos bancários, e na contratação de empreiteiros e equipes de técnicos de fora para levar adiante as obras necessárias. Este processo, entretanto, não se realiza sem tensões: algumas vezes entre o Estado e as empresas, outras entre as próprias companhias, disputando e contestando concessões, aliando-se a outros grupos e, como decorrência, configurando, em certos casos de forma decisória, o espaço social da cidade. Neste sentido é que se quer tomar essa "revolução dos transportes".

2.1.2. As companhias de bonde

Alguns autores definem a história da cidade do Rio de Janeiro, dividindo-a em duas fases: antes da introdução dos transportes coletivos e após esta "revolução". No caso do bonde que, por consenso geral, é considerado como elemento básico na expansão das Zonas Norte e Sul

da cidade, há que concordar com esta premissa. Entretanto, cabe indagar – e esta é uma das linhas deste trabalho – a dimensão real daquela afirmação no que toca à *forma* de “fazer”, de “criar a cidade”. Este processo inicia-se com as primeiras concessões para linhas de “bondes de burros”, a partir de 1868⁸. Deste ano até 1905, foram concedidas pelo governo mais de quarenta autorizações para a formação de companhias, exploração de linhas e etc., sendo que, destas, cerca de vinte “caducaram”⁹, ou seja, as empresas ou indivíduos não realizaram as obras no tempo previsto pelo privilégio. Grande parte do restante dos privilégios concedidos vão ter praticamente dois destinos: ou são utilizados para negociações e vendidos aos capitalistas mais bem aquinhoados, como forma de especulação, ou são utilizados para a formação de companhias que serão eventualmente incorporadas a outras, num processo contínuo de fusão. Este ponto ficará melhor esclarecido mais adiante, quando se descrevem alguns aspectos da trajetória das principais empresas de carris.

Entretanto, da mesma forma como se pode dividir a evolução histórico-espacial da cidade entre “antes e após transportes coletivos”, a história das principais companhias de bonde também se divide entre “antes e após” a entrada da Light and Power no Rio de Janeiro. Esta vai representar, numa evidência mais clara, a acentuação em ampla escala de um processo já existente e identificado na formação dos monopólios das principais companhias de bondes, que, no final do século, dominam o tráfego de carris do Rio de Janeiro. Refere-se aqui, principalmente, às seguintes companhias: a Companhia do Jardim Botânico, que “monopoliza” as linhas para a Zona Sul da cidade; a Companhia de São Cristóvão (The Rio de Janeiro Street Railway Limited), voltada para a Zona Norte (Caju, Catumbi, Tijuca etc.); a Companhia de Vila Isabel, também na área norte da cidade; e a Companhia de Carris Urbanos, com suas linhas no Centro, no porto, e na praça da Bandeira.

A Companhia do Jardim Botânico – A Companhia do Jardim Botânico¹⁰ começa a sua história em 1856, juntamente com a primeira concessão outorgada a Thomas Cochrane (vide nota 8). Neste mesmo ano, o conselheiro Cândido Batista de Oliveira e seu filho Luís Plínio de Oliveira obtêm igualmente um privilégio. Neste caso, a linha começaria no largo da Mãe do Bispo (área correspondente ao cruzamento da atual Evaristo da Veiga com Treze de Maio) atingindo, na sua última sessão, a rua Marquês de São Vicente, na Gávea. Cabe observar, entretanto, que a empresa somente se forma alguns anos depois, e é apenas em 1868 que se inaugurar a primeira linha, da rua Gonçalves Dias em direção ao largo do Machado. Durante estes anos, troca-se de dono e troca-se de tipo de capital. Com efeito, o conselheiro Cândido de Oliveira, embora tenha disputado e obtido a concessão, não consegue reunir, o capital necessário para o empreendimento e vende o privilégio, em 1862, ao barão de Mauá, pela quantia de quarenta contos de réis. Este organiza efetivamente uma empresa com o nome de Companhia de Carris de Ferro do Jardim Botânico, com um

capital social de mil contos de réis. Entretanto, vários fatores parecem ter retardado a efetivação da empresa. Entre estes, pode-se enumerar: um certo retraimento dos capitais nacionais (talvez ainda lembrando o fracasso de Thomas Cochrane); a campanha iniciada pelos segeiros, e pelas empresas de gôndolas e ônibus¹¹, que se viam ameaçadas, uma vez que representavam os únicos transportes “coletivos” da cidade; e ainda uma reação inusitada, por parte da elite, como conta Noronha Santos:

(...) as próprias senhoras o combatiam, achando imperdoável deslize de polidez “misturar gente do povo com pessoas de hábitos educados e tão contrários aos das classes pobres”, o que, diziam elas, sucederia infalivelmente nos veículos projetados¹².

Finalmente, o retardamento na formação da empresa pode ter sido influenciado pela própria situação do barão de Mauá, iniciador de vários investimentos, que tinha seu capital altamente comprometido¹³. Busca, então, recursos em outros meios. Com seu prestígio junto à Corte, consegue, em 1865, a prorrogação do prazo fixado pelo governo para construir o primeiro trecho da linha. Ganha, assim, tempo para as negociações com o americano Charles B. Greenlough¹⁴ que compra, por sua vez, ao barão, o mesmo privilégio por cem contos de réis. Organiza-se desta forma, em Nova York, a Botannical Garden Railroad Company, com o capital social de 500.000 dólares, subscrito por 18 acionistas. A permissão oficial do governo imperial e da Câmara Municipal para a construção da linha é dada em 1868. A companhia começa, então, a crescer. Em 1871 é inaugurado o trecho da praia de Botafogo até o Jardim Botânico; em 1882, a companhia recebe permissão para transferir a sua sede para o Rio de Janeiro, com o nome de Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico, sendo as suas ações lançadas em nome de R.C. Shannon, Hern Hayan e C. Finnie Irmãos e Cia., mais Alexandre de Castro, visconde de Figueiredo, e o Banco Comercial do Rio de Janeiro. Observe-se que, embora troque de mãos, em alguns momentos, a empresa sempre terá a participação, entre os acionistas majoritários, de capital estrangeiro:

Em 1909, a companhia possuía 105.000 ações em movimento; 70.000 integralizadas e 35.000 não integralizadas. Grande parte destes títulos pertencia a membros das diretorias que tinham administrado a empresa, e a capitalistas estrangeiros¹⁵.

Note-se que, nos primeiros anos de sua atuação, a companhia trata de estender e consolidar o seu domínio na Zona Sul da cidade (especialmente na freguesia da Glória), já caracterizada, ao final do

século, como área de residência de parte da elite; por outro lado, a extensão da Zona Sul oferecia todo o espaço litorâneo ainda vazio, que poderia ser explorado. O comando do transporte nessa área poderia significar lucro certo, tanto do ponto de vista de uma população já existente, como de uma nova ocupação, também garantida economicamente. O fato é que a companhia se consolida nessa zona da cidade, embora tenha de disputá-la em alguns momentos, a ferro e fogo. É o caso da concessão para uma linha que chegasse a Copacabana, pela qual a companhia teve que lutar; essa luta se dá, primeiro com outras empresas, em seguida com o poder municipal, e até mesmo com alguns de seus acionistas, no momento de, finalmente, construir o ramal.

No primeiro caso, a disputa pela concessão resultou numa questão judicial, cuja polêmica transpareceu nos jornais da época, conforme conta Noronha Santos¹⁶. O conde de Lajes e Francisco Teixeira de Magalhães pleiteavam, desde 1872, uma linha para Copacabana com o seguinte trajeto:

Partindo da rua dos Ourives, iria pela rua São José, da Ajuda, e Evaristo da Veiga, em direção ao morro de Santa Teresa, que seria atravessado por um túnel ou a céu aberto, até a rua Cassiano e, daí, pelas de Dona Luísa, Santo Amaro, e Pedreira da Glória e por uma rua que os concessionários abririam paralela às do Catete e Marquês de Abrantes, desviando-se em rumo da cinta das montanhas, até a rua São Clemente. Deste logradouro, a linha tomaria a direção mais favorável para alcançar a praia de Copacabana. A esse empreendimento, difícilíssimo pelo grande número de desapropriações e vultosas obras no trecho montanhoso da cidade, se opunham cláusulas, explícitas e insofismáveis, do contrato da Botanical Garden: (...)¹⁷.

Essas cláusulas, presentes em quase todos os contratos da época, estabeleciam o que seria mais tarde caracterizado como "privilégios de zona", ou seja, os direitos que as concessionárias adquiriam, quanto à prioridade sobre trechos da cidade onde assentariam seus trilhos¹⁸.

Em 1874 os novos pretendentes ao privilégio de Copacabana obtêm autorização do governo para a disputada linha. Entretanto, na medida em que continuava de pé a questão dos privilégios da Botanical Garden, os concessionários são forçados, dois anos depois, a pedir a prorrogação do prazo da concessão (o que efetivamente obtiveram). Neste ano aliam-se a Alexandre Wagner, rico proprietário de terras em Copacabana e na Glória, e com seus capitais formam a Empresa Copacabana. A luta vai para os jornais, que registram as tentativas, de ambas as partes, em suplantar a rival. Parece terem ocorrido, inclusive, tentativas de suborno, como a denunciada em artigos do jornal *A Reforma* (o órgão liberal da época), como reproduz Noronha Santos:

(...)Corre, entretanto, agora como certo, que o mordomo de SS.AA. Imperiais¹⁹ arranjou-se com o presidente da Botannical Garden, de que vai receber 15 mil contos de réis, dando-lhe em troca o dote principesco que recebeu do Gabinete (a concessão obtida)²⁰.

Entretanto, o fato é que, tendo ou não havido esta tentativa, parece não ter tido sucesso, pelo menos naquele momento; apesar disso, a Empresa Copacabana, com seu prestígio junto à autoridade imperial, consegue que:

Em hora adiantada da noite, com o amparo da força pública, que cercou aquele trecho da cidade (rua da Glória), num círculo de baionetas trabalharam os operários livremente à luz dos archotes. No dia seguinte ao desse atentado, ao amanhecer, estava completa a tarefa, a cidade sabedora do escândalo que se consumara, e sem efeito a ordem de embargo²¹.

Mas tal ordem perdurava devido à questão do privilégio de zona.

Finalmente, seja pelas conseqüências e repercussão na opinião pública – que de certa forma já conhecia e reconhecia o privilégio da Botannical Garden –, seja porque realmente houve um acordo entre, as partes envolvidas, a linha pretendida pela Empresa Copacabana não vai adiante, tendo caducado a concessão em 1880.

O segundo momento de disputa por esta linha refere-se – embora indiretamente – a uma questão com o Estado, em função do aspecto da renovação dos contratos que expirariam em 1890. Este ano, aliás, marca uma série crise de transporte no Rio de Janeiro. Com efeito, de 1870 a 1890, a cidade praticamente duplica a sua população (de cerca de 200.000 habitantes, para mais de 500.000), estando as áreas tradicionais já densamente povoadas, enquanto as recentes apresentam um alto ritmo de ocupação e desenvolvimento²². Por outro lado, as companhias de transporte coletivo, vendo chegar o final de seus contratos, não melhoram o seu serviço, caindo este em qualidade e eficiência. O Rio de Janeiro é, nessa época, administrado pelo dr. Ubaldino Fontoura, presidente do Conselho de Intendentes Municipais²³. Analisando a situação para o conselho, em julho de 1890, dizia aquele intendente:

(...) ameaçadas de próxima liquidação, cuja forma e resultados eram incertos, as companhias (Jardim Botânico e São Cristóvão) esquivavam-se a renovar o seu material, recusavam abaixamento de tarifas e evitavam desenvolver as linhas de tráfego. Não era de estranhar que mais cogitassem da distribuição de seus dividendos e da recomposição de seu capital do que do interesse público²⁴.

Em função disso, e como forma de obrigar a criação de novas linhas, o intendente indeferiu o pedido.

Entretanto, os interesses em jogo eram bastante poderosos, dentre os quais os planos de Constante Ramos (empresário imobiliário) e o interesse da própria companhia em lotear o novo bairro que se abria à classes de alta renda²⁵.

As pressões neste sentido foram tão fortes que o intendente foi substituído por Félix da Cunha Meneses,²⁶ que em 30 de agosto de 1890 assina os contratos de renovação de ambas as companhias, permitindo à Jardim Botânico a construção do ramal para Copacabana através do túnel aberto no morro do Barroso (o atual Alaor Prata – Túnel Velho). Este é terminado, e o tráfego de bondes inaugurado, em 6 de julho de 1892.

Cabe enfatizar, a esse respeito, as possibilidades de pressão que tinha a companhia em relação ao poder municipal. Essas pressões, vindas de empresários imobiliários, e da própria diretoria da companhia, tinham seus defensores e articuladores inseridos no próprio poder local, o que facilitava sobremodo a tarefa de obtenção de favores do Estado. No caso do ramal para Copacabana, essas pressões já tinham sendo feitas há dez anos, na medida em que, em 1882, alguns vereadores apresentavam na Câmara Municipal um projeto para extensão da linha de bondes de Botafogo para o Leblon. Entre estes vereadores encontrava-se Malvino da Silva Reis, que dez anos depois aparecerá como um dos maiores acionistas da Companhia do Jardim Botânico, e em 1894, será um de seus diretores²⁷.

Finalmente, a briga pelo ramal de Copacabana atinge os próprios acionistas da empresa, alguns dos quais acham arriscado o investimento para aquelas plagas, na época ainda desertas²⁸. Trechos do relatório apresentado pela diretoria, em agosto de 1894, revelam com clareza todo o sentido das disputas pela linha, que envolveram outras empresas, o poder municipal e ainda os dispêndios para a sua construção que, somente em desapropriações, custaram cerca de 500 contos:

(...) à exceção de um ou outro prédio bom, os demais são, na verdade, pequenos e podres choupanas. *É um bairro a criar-se*. Agora é que vão tendo começo as edificações, as melhores casas se levantam, depois de vendidos os lotes de terrenos para esse fim. Já se acha organizada uma companhia com capital suficiente, para edificar um clube de esporte e uma grande casa balneária que, brevemente, dará começo às obras²⁹.

Há que observar ainda que, nos contratos subseqüentes (os de 1894 e 1900), a extensão das linhas tanto para o Leme, quanto para

Ipanema, obedecem ao mesmo sentido do ramal de Copacabana, ou seja, às injunções do capital imobiliário da época, preocupado com a ocupação daquelas áreas³⁰.

Vencidas algumas destas batalhas, há o deslanche e a extensão das linhas para todas as áreas da Zona Sul, a partir de 1890; em 8 de outubro de 1892, corre a primeira linha eletrificada, que alcança o Flamengo (rua Dois de Dezembro).

À extensão e eletrificação de suas linhas, corresponde o sucesso da companhia no transporte de passageiros. Como pode ser observado na TABELA 1 que se segue, o aumento do número de passageiros transportados é estável e constante; em vinte anos (1870 a 1890), quadruplica este número e até pelo menos 1920, a empresa domina quase que inteiramente o tráfego da Zona Sul da cidade.

TABELA 1

COMPANHIA DO JARDIM BOTÂNICO – PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS – PERÍODO DE 1870 A 1897

Anos	Passageiros transportados
1870	3.035.465
1872	3.966.523
1876	5.960.140
1877	5.394.461
1879	7.750.355
1881	7.970.982
1888	11.636.370
1890	12.606.990
1896	21.581.328

Fonte: Santos, F. A. Noronha: op. cit. p.348-9.

Há que fazer uma última observação quanto ao *tipo* de passageiros transportados pela companhia. Por um lado, a Zona Sul apresenta características de área de moradia da classe alta, o que leva ao desenvolvimento cada vez maior de um certo “mercado de trabalho” relacionado a comércio (não só “formal”, como de ambulantes), serviços domésticos etc, o que pressupunha as necessidades de transporte de grupos de menor poder aquisitivo; por outro lado, convivem ainda, nesta área, juntamente com a residência dos ricos, grandes fábricas (de tecidos) estabelecidas em Laranjeiras, Gávea, Jardim Botânico. Havia portanto uma “demanda não satisfeita”, para o transporte de ambulantes, biscateiros, comerciários e eventualmente operários que muitas vezes não tinham condições de pagar o preço dos

bondes. Assim, em 1884, a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico põe em circulação bondes destinados a passageiros e cargas, pela metade do preço das passagens (um tostão): seria um meio interessante de combater a concorrência que lhe faziam as diligências, que transportavam passageiros por aquele preço³¹.

Inicia-se, assim, o tráfego dos “bagageiros” entre o largo da Carioca e a praia de Botafogo;

(...) neles podiam viajar passageiros descalços e sem colarinho, de cambulhada com trouxas de roupas, tabuleiros de verduras, frutas e doces dos mercadores ambulantes, jacás de galinhas, patos e perus, e outras mercadorias de pequeno porte³².

Estes bondes ficaram conhecidos inicialmente com o apelido de “caradura”, e depois “taioba”.

A Companhia de São Cristóvão – Quase nos mesmos anos em que cresce a Companhia do Jardim Botânico, forma-se a empresa de São Cristóvão, ou seja, The Rio de Janeiro Street Railway, que irá praticamente dominar a Zona Norte da cidade, “em bairros de mais densa população, dos menos favorecidos, porém, economicamente”³³.

A concessão que dá origem à companhia remonta, efetivamente, a 1869, quando o privilégio concedido a Charles Morsing e B. Caymani, é transferido para os capitalistas Silvester S. Battin e Albert B. Hagger que já possuíam, por sua vez, uma concessão para os bairros de São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saco do Alferes, Catumbi e Rio Comprido³⁴. As duas empresas são desta forma reunidas em uma única companhia, que é fundada em Nova York, sendo autorizada a funcionar no Brasil a partir de 30 de junho de 1869 (quando já se encontra ativada a Botanical Garden).

Neste mesmo ano, a Cia. de São Cristóvão inaugura o primeiro trecho de suas linhas que, saindo do largo de São Francisco, chega até São Cristóvão. Em 1870 completa-se o segundo trecho até o Caju e, no ano seguinte, atinge a Tijuca. Em novembro de 1873 a companhia recebe autorização para a transferência de sua sede de Nova York para o Rio de Janeiro, passando a estender cada vez mais as suas linhas.

À semelhança da companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, a Empresa de São Cristóvão atinge, nos primeiros trechos de suas linhas, bairros que a partir de meados do século abrigavam parte da elite, ou seja, os trechos da cidade integrados pela freguesia de São Cristóvão e Engenho Velho; entretanto, a partir de 1890, estas freguesias “passam a perder rapidamente sua posição de rivalidade em relação à da Lagoa, no que diz respeito à localização residencial das classes de alta renda”³⁵.

Por outro lado, conforme indicado anteriormente, as linhas da Companhia de São Cristóvão também irão atravessar e servir, nesta época, áreas densas e proletarizadas da cidade. Com efeito, as freguesias do Espírito Santo e de Santana (que incluíam os bairros de Santo Cristo, Gamboa, Saúde, Catumbi) apresentam, na década de

1870, o mais alto percentual de população moradora de cortiços no Rio de Janeiro, conforme se pode observar na TABELA a seguir.

TABELA 2

DISTRIBUIÇÃO ABSOLUTA E RELATIVA DA POPULAÇÃO RESIDINDO EM CORTIÇOS PELAS FREGUESIAS URBANAS DO RIO DE JANEIRO (1868)*

Freguesias urbanas	População da freguesia em 1870	População em cortiços (1868)	% População morando em cortiços	% População em cortiços da freguesia na população total de cortiços
Candelária	9.239	-	-	-
S. José	20.220	2.022	10	9
Santa Rita	23.810	2.763	12	13
Sacramento	24.429	693	3	3
Glória	18.624	2.376	13	11
Santana	32.686	6.458	20	29
Santo Antônio	17.427	3.558	20	16
Espírito Santo	10.796	1.918	18	9
Engenho Velho	13.195	769	6	4
Lagoa	11.304	733	6	3
S. Cristóvão	9.272	639	7	3
TOTAL	191.002	21.929	115	100

(*) Tabela reproduzida de ABREU, M. de A.: 1978.

Observe-se, a título de ilustração, que estas áreas de concentração de cortiços começam a sofrer campanhas pela sua eliminação, desde a década de 1890, sendo que a atuação efetiva contra sua existência vai desde a revolução urbana de Pereira Passos em 1904, até os projetos mais recentes da Cidade Nova e do metrô na década de 1960; é, portanto, um trecho da cidade que sempre esteve na mira das picaretas demolidoras...

O que constitui, de certa forma, o móvel da disputa pelas áreas mais proletarizadas da cidade é, possivelmente, o fato da probabilidade de um lucro imediato, na medida em que suas linhas atravessam áreas já consolidadas e densamente povoadas por uma população que necessita, cada vez mais, de se deslocar para mais longe, em busca de emprego. De um lado, para a Zona Sul da cidade, e de outro, para a

Zona Norte e às vezes para além desta, acompanhando o trilhar das indústrias que começam, no início do século, a se deslocar³⁶.

Outra característica que se impõe, a partir das considerações acima, é o fato de a passagem por áreas já ocupadas não necessitar de um capital maior que mantenha o investimento até a efetiva ocupação da área (como foi o caso do Jardim Botânico). Por outro lado, essa zona da cidade abrange a área do porto e os terminais das estradas de ferro, através dos quais se deslocavam população e produtos. Com efeito,

(...) desde 1892 se estabeleceu, na linha do Caju, tráfego mútuo com a Estrada de Ferro do Rio do Ouro, facilitando por essa forma o transporte de produtos da pequena lavoura da zona rural do Distrito e da Baixada Fluminense³⁷.

Motivos havia, portanto, para tentativas de consolidação e domínio da área. Estas vão se dar efetivamente através de questões judiciais com outras empresas e indivíduos, aos quais foram concedidos privilégios na zona pretendida pela companhia. Assim, em 1873, é levantada a questão relativa a uma linha pretendida pela companhia, que atingiria a "Rua Bela de São João"; entretanto, para este trecho, o governo já privilegiara, um ano antes, José Antônio Guimarães, concessionário de uma linha do Pedregulho para a Penha e que necessariamente cobriria este trecho. A questão dura três anos e,

(...) apesar das reclamações de Guimarães concedeu o governo autorização pelo decreto nº 6351, de 25 de outubro de 1876, para a construção daquela linha e de outra, da rua da Alegria até o largo do Benfica³⁸.

Outra questão surge na disputa pela área do Rio Comprido, desta vez com a Empresa Ferro Carril Túnel do Rio Comprido que já celebrara, inclusive, contrato com a Câmara Municipal; aberto em parte o túnel, surge a questão no assentamento dos trilhos em ruas do Rio Comprido. No momento seguinte, a Empresa Ferro Carril Túnel do Rio Comprido move uma ação contra a Cia. de São Cristóvão, alegando prejuízos da ordem de 291:731\$800; esta ação é ganha pela Cia. de São Cristóvão, que vê assim praticamente assegurado o seu controle na área.

Outro exemplo da longa história das questões em torno dos privilégios sobre certos trechos da cidade – através das quais vão sendo afastadas uma a uma as concorrentes das principais empresas – é a tentativa de estabelecimento da "Metropolitana". Este empreendimento se insere nos inúmeros projetos apresentados no período, para a construção de "trens elevados" no Rio de Janeiro. A proposta é a de uma linha que, partindo do largo da Carioca (e para aí retornando),

alcançaria os subúrbios e a Ilha do Governador. A concessão para esta linha é obtida em 6 de junho de 1891, pelo Banco dos Estados Unidos do Brasil e o engenheiro Pedro Caminada, com uma duração de trinta anos prevista para o privilégio.

Plano grandioso, surgido nos dias do Encilhamento, exigindo avultadíssimos capitais, teve defensores entusiastas e opositores irredutíveis, armados de lança em riste contra o governo do marechal Deodoro da Fonseca³⁹.

(...) Contra os que se opunham à concessão, porém, enfileiravam-se as companhias de bondes, em defesa de seus privilégios de zona e contratos que lhes davam pleno direito de, sem nenhum concorrente, explorar o serviço de viação da cidade⁴⁰.

Dentre estas companhias destaca-se a de São Cristóvão, uma das diretamente ameaçadas... Com efeito, nesta mesma época, a empresa move uma ação de embargo contra a Metropolitana. Entretanto, o projeto parece ter sido apoiado por setores influentes do ministério de Deodoro, num período republicano de grande instabilidade política; o fato é que, apesar da ação de embargo e de correntes de oposição na opinião pública, é inaugurado oficialmente o início das obras.

Não obstante essa inauguração, a efetivação da "Metropolitana" não vai à frente. A pressão das companhias envolvidas na disputa, somada à situação política que leva à renúncia de Deodoro e de todo o seu ministério, bem como a ascensão de Floriano Peixoto ao poder, um mês depois, trazem o esquecimento de tal projeto.

O fato é que, juntamente com a Cia. Ferro Carril de Vila Isabel, a empresa de São Cristóvão domina a área norte da cidade no final do século XIX e início do século XX. O número de passageiros transportados – a exemplo da Cia. do Jardim Botânico – cresce ininterruptamente, conforme se vê na TABELA 3.

Os tipos de passageiros transportado se dividem entre os de maior e menor poder aquisitivo, devido aos trechos da cidade que atravessa. Esta diferenciação se expressa, inclusive, nos preços das passagens para as diferentes seções e linhas: "Em todas as linhas se cobravam passagens por seções, não excedente de 200 réis, excetuando, porém, na da Tijuca, com duas seções de 250 réis e uma de 300 réis"⁴¹.

A eletrificação de suas linhas, por outro lado, se dá com o processo de unificação já sob a égide da Light and Power, no início do século.

A Companhia de Vila Isabel – A formação da Cia. Ferro Carril de Vila Isabel se confunde com o próprio empreendimento imobiliário do qual resultou o bairro com o mesmo nome.

Em 1872, é concedido o privilégio a João Batista Drumond (barão de Drumond), Joaquim Rodrigues de Oliveira e Carlos Frederico Taylor, para uma linha que se estenderia do Centro da cidade até os bairros de

TABELA 3

COMPANHIA DE SÃO CRISTÓVÃO – PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS – PERÍODO DE 1870 – 1906

Anos	Passageiros transportados
1870	3.167.574
1872	5.816.388
1876	8.113.033
1877	8.470.446
1879	9.448.620
1888	11.779.963
1897	19.324.828
1906	25.114.602

Fonte: Santos, F. A. Noronha.: op. cit. p. 361-2.

Engenho Novo e Andaraí Grande (Andaraí, Vila Isabel, Maracanã e Grajaú). Parte dessa área pertencia à fazenda dos Macacos, de propriedade da família imperial. O barão de Drumond e seus sócios (quase na mesma ocasião da solicitação do privilégio para sua linha de bondes) compram esta fazenda, em princípios de 1872, passando a negociar os terrenos; para tal, é criada a Companhia Arquitetônica, que levanta a planta da área, aí estabelecendo um projeto de loteamento cujo arruamento se faz através de grandes avenidas⁴², entre estas o bulevar 28 de Setembro.

O bairro projetado começa a se desenvolver e, segundo Noronha Santos, “em 1874 a Cia. Arquitetônica vendeu 27 lotes de terrenos. Nesse ano começaram as edificações e apareceram as primeiras casas de comércio”⁴³. Um ano antes, ou seja, em 1873, inaugura-se a primeira linha da Cia. Ferro Carril de Vila Isabel, que ia da praça Tiradentes (na época, praça da Constituição) até o portão da ainda Fazenda dos Macacos, passando no trajeto pela praça da Bandeira (largo do Matadouro) e ramificando-se na direção do Andaraí e do Engenho Novo⁴⁴.

O desenvolvimento da empresa é conjugado, portanto, ao do bairro; os 717.702 passageiros registrados em 1876, paralelamente à intensificação da ocupação do bairro, ultrapassam três milhões no ano seguinte, passando a girar em torno desse número nos anos vindouros, até 1884, quando ultrapassam os quatro milhões.

O crescimento e consolidação da empresa é reforçado ainda com a incorporação ao seu acervo de outras duas companhias de carris urbanos: a Empresa Ferro Carril Guarani (1886), que atendia à área entre a antiga praia Formosa e a estação ferroviária de São Cristóvão e,

mais tarde (em 1899), a Companhia Ferro Carril de Cachambi, que fazia o tráfego entre as estações de Engenho Novo e Engenho de Dentro⁴⁵. Cabe observar, entretanto, que, na época desta segunda incorporação, a empresa de Vila Isabel já havia sofrido mudanças na sua direção, tendo sido o seu acervo adquirido, em 1889, pelos capitalistas ingleses Charles Henry Sanford e Francis Arthur Bowen.

TABELA 4

COMPANHIA DE VILA ISABEL – PASSAGEIROS TRANSPORTADOS –
PERÍODO DE 1876 A 1888 E 1906

Anos	Passageiros transportados
1876	717.702
1877	2.503.752 (*)
1879	3.396.642
1881	3.221.454
1884	4.025.743
1888	5.434.570
1906	50.592.474 (**)

Fonte: Santos, F. A. Noronha: op. cit. p. 367.

- (*) Formação e desenvolvimento do bairro de Vila Isabel.
- (**) Incluídos os passageiros transportados pelas Cias. Vila Guarani e de Cachambi.

A companhia, entretanto, não se mantém de pé, a partir desta nova fase e, pouco depois da anexação da empresa de Cachambi ao seu patrimônio, tem que entregar seu próprio acervo ao credor hipotecário, o Banco da República. Esta situação, por sua vez, deu ensejo a que o consórcio alemão *Brasilianische Electricitats Gesellschaft* comprasse, a baixo preço, a concessão. Assim, tendo como presidente da empresa o alemão Carlos Müller, é somente em 1899 que realmente se consolida a fusão das três companhias em uma administração única, implicando uma série de medidas tais como: alteração das várias linhas e seções, uniformidade de bitola etc⁴⁶.

Estabelecendo-se em área já controlada – ou em processo de consolidação – pela Cia. de São Cristóvão, a Cia. de Vila Isabel parece, entretanto, não ter entrado em conflito direto com aquela empresa, apesar do surgimento de algumas questões referentes a privilégios de zona; é o caso, em especial, da Vila Guarani, que atingia diretamente a área de domínio da São Cristóvão. O que parece ter ocorrido foi uma série de acordos, através dos quais as duas empresas entraram em entendimentos sobre o controle do espaço. Deve ser ainda observado

que, mesmo com a incorporação de mais duas companhias de carris, a Vila Isabel não chegou a ter a importância das duas maiores empresas, a São Cristóvão e a Jardim Botânico. Suas linhas, embora atingindo áreas já ocupadas (Estácio, Andaraí etc), também chegam a bairros ainda em consolidação. Por outro lado, a partir de 1890, a companhia inaugura algumas linhas que vão ter importância fundamental – como as de Cachambi e Jacaré, até a estação de Engenho Novo – na medida em que ligavam a estação ferroviária a áreas urbanizadas imediatas⁴⁷, atingindo, portanto, futuras áreas industriais de peso⁴⁸. Além destas, cabe indicar a linha da Boca do Mato, que propicia a formação do bairro do Méier⁴⁹.

A tração elétrica surgirá em 1905 na linha do Matoso, já na fase em que se discutia a unificação dos serviços de carris urbanos, com a presença, nos anos seguintes, da Light and Power Company.

A Companhia de Carris Urbanos – A formação da Companhia de Carris Urbanos representa o tipo de empresa que, desde a sua origem, é constituída pela junção de várias outras menores; estas cobriam a área central do Rio de Janeiro, ligando-a aos principais terminais de transportes como as ferrovias e as barcas. A companhia é formada em 1878, englobando, sob administração única, as seguintes empresas: Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense, e Carioca-Riachuelo⁵⁰.

Assim formada, a Cia. de Carris Urbanos começa a funcionar a partir de 1879; a sua administração e a extensão progressiva de suas linhas vão se dar a partir de acordos entre as quatro empresas envolvidas.

Observe-se que as linhas dessa empresa se concentram no centro nervoso da cidade por onde já cruzavam quase todas as principais companhias da época. Assim é que também vai enfrentar algumas questões, tanto com a Cia. de São Cristóvão – a respeito do assentamento das linhas do Estácio de Sá e Saco do Alferes (entrando em acordo em 1882) –, como com a Cia de Vila Isabel – a respeito da linha que passava pela Senador Eusébio, também resolvida com acordo entre as duas companhias.

No início do século (1902), a Carris Urbanos totaliza 16 linhas, entrando na sua fase final como companhia autônoma⁵¹. Observe-se que, nesse período, os carros destinados ao transporte de carga superaram os de passageiros, supondo-se que aí deveria residir o maior lucro da empresa, que, se por um lado sofre a concorrência das demais companhias que cruzavam a área central, por outro lado se vê privilegiada no tocante à ligação com os pontos de embarque e desembarque de mercadorias. A TABELA 5, que se segue, indica alguns dados desta empresa:

Finalizando, cabe lembrar que, a partir de 1907, a companhia passa para o controle da Light and Power, tendo sua estação principal – na rua Larga de São Joaquim (Marechal Floriano) – transformada em sede da Companhia Canadense.

TABELA 5

COMPANHIA DE CARRIS URBANOS – NÚMERO DE CARROS DE PASSAGEIROS E DE CARGAS NO PERÍODO DE 1882 A 1897

Anos	Carros de passageiros	Carros de bagagens ou carga
1882	95	84
1884	97	84
1886	101	88
1888	105	125
1891	109	131
1897	133	249

Fonte: Santos, F. A. Noronha: op. cit. p. 375-6.

As demais companhias – Dentre as demais companhias de bondes que completam a rede de transporte da cidade, talvez mereça ainda um certo destaque a Companhia de Jacarepaguá. Nascida da concessão outorgada em 1873 a Etienne Campa para o transporte de cargas e passageiros entre a estação ferroviária de Cascadura e a freguesia de N.Sra. do Loreto de Jacarepaguá, inaugura sua primeira linha em 1876, indo até o largo do Tanque. É interessante considerar que, ao lado de um tráfego ainda incipiente de passageiros, os bondes desta companhia servem, sobretudo, ao transporte de produtos agrícolas daquela zona rural para a concentração urbana principal⁵².

Em 1889, a concessão desta companhia passa para a Cia. de Cal e Manufatora de Artigos Cerâmicos. A tração elétrica foi inaugurada em 1907. Quatro anos depois, a empresa é absorvida pela Cia. Ferro Carril de Vila Isabel, já então administrada pela Light and Power.

The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company – Nos primeiros anos do século, dois momentos marcam a cidade do Rio de Janeiro, repercutindo intensamente na formação de seu espaço sócio-político e no desenvolvimento das companhias de bonde. De um lado, a “renovação urbana” de Pereira Passos e, de outro, o controle do tráfego da cidade pela The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company.

Depois de um período político-administrativo extremamente turbulento, no qual a cidade conhece cerca de 19 prefeitos, nos 13 primeiros anos de República – lembre-se que, apenas entre 1900 e 1902, quatro prefeitos passaram pela administração municipal⁵³ – é empossado, em 29 de dezembro de 1902, Francisco Pereira Passos, que permanecerá no cargo até 1906. Durante sua gestão processa-se uma

"cirurgia urbana" em larga escala, assentada na abertura de grandes avenidas e na demolição de áreas inteiras de cortiço⁵⁴.

Nesse período, as modificações no espaço urbano da cidade que vinham sendo paulatinamente realizadas, em parte através das barganhas entre companhias de bondes, companhias loteadoras e poder municipal, são agora assumidas pelo Estado como tal, não mais através do jogo dos privilégios, concessões etc, mas através de sua intervenção direta. As obras da avenida Central, Rodrigues Alves, Francisco Bicalho (com a canalização do Mangue), e a construção do cais do Porto, consubstanciam, no espaço urbano e na vida dos cariocas, esta intervenção direta do poder federal⁵⁵.

Por outro lado, a entrada da Light no tráfego de bondes do Rio de Janeiro também coloca em outra escala o desenvolvimento dos transportes coletivos. Essa entrada se dá a partir do levantamento de duas questões centrais, no âmbito dos transportes. De um lado, a questão da remodelação e unificação das linhas de carris e de outro, as barganhas e pressões que asseguram à Light o monopólio do fornecimento da energia elétrica. Obviamente, as duas questões se integram, uma vez que a remodelação das linhas de carris implicava sua total eletrificação.

Embora os primeiros projetos para a unificação do sistema tivessem despontado em 1896, é somente quatro anos depois, quando começam a se efetivar os contratos de fornecimento de energia elétrica, que passa a se tornar uma realidade. Esse processo é representado pela própria história da entrada da Light and Power no Rio de Janeiro, história esta coberta de lances dramáticos, barganhas de bastidores, pressões etc.

A discussão situou-se, basicamente, em torno da concessão de um monopólio que, segundo os principais articulistas da época, feria os princípios da livre concorrência⁵⁶. Nesse processo, estão intimamente relacionadas as articulações entre o poder municipal, o poder federal, a imprensa e a opinião pública em geral, dadas as implicações que apresentava. De um lado, a presença de um monopólio estrangeiro, combatido por alguns setores (inclusive industriais) anti-estrangeiros, ocasionando dissensões entre o poder público e a classe política representante de interesses específicos. Esses conflitos, por sua vez, transparecem na imprensa, já carregada pela questões de revisão de contratos das empresas de carris, que pressupunha a reestruturação das tarifas a serem cobradas ao público; segue-se, ainda, o protesto da Cia. do Jardim Botânico, que já instalara sua usina elétrica, e os de outros empresários que pretendiam a exploração da energia elétrica no Distrito Federal.

Os fatos históricos dessa entrada da Light and Power são relativamente conhecidos, pelo menos entre os técnicos do setor e analistas. O que importa enfatizar, no caso, é a força e a dimensão dessa "entrada", sua conseqüência direta na monopolização dos principais meios de transporte do Rio de Janeiro, e o que significou para a população.

Com efeito, o Light se estabelece em 1905, apesar do veto de três prefeitos, sustentados por pronunciamentos do Senado Federal, e de suas comissões⁵⁷; apesar da luta empreendida por grupos industriais brasileiros, que reivindicam a mesma concessão⁵⁸; apesar das reações da imprensa e de políticos e articulistas de renome⁵⁹, sem falar de certa pressão popular que já vinha demonstrando sua reação ao alto custo de vida e, especificamente, à majoração das tarifas de transporte⁶⁰. Na primeira década do século, o capital estrangeiro

(...) afluiu em grandes quantidades (...) principalmente sob a forma de empréstimos aos estados e às municipalidades, enquanto concessões eram feitas ou adquiridas por companhias estrangeiras para a exploração de serviços de utilidade pública⁶¹.

Por outro lado, a política econômica até então seguida, com seus reflexos nas balanças de pagamento e comercial, e ainda a dependência da indústria nascente à tecnologia, maquinaria e capital estrangeiros⁶², são algumas das características do período que formam um quadro favorável à consolidação do monopólio da Light.

Outro fator a considerar é a possibilidade de lucro que este tipo de empreendimento poderia trazer, no setor de transporte. Com efeito, é desde o final do século passado que a intensa especulação e o movimento da bolsa propiciam fortunas a esse tipo de empresa. Eulália Lobo fornece os seguintes dados: entre 1876 e 1886, em 53 empresas com títulos negociados na bolsa, 21 eram de transporte, e três de serviços públicos; em 1890, entre 114 empresas, 22 eram de transporte, oito de serviços públicos e cinco de construção civil. Além disso, "no quadro de 1891 para o Rio de Janeiro, os transportes absorviam 21% do total do capital realizado"⁶³. Portanto, além do ganho com o monopólio da energia elétrica propriamente dita, está em causa um dos ramos de negócios que mais havia se expandido nos últimos anos, e cuja tendência era apenas a de aumentar, dada a fundamentalidade que passa a representar em função do crescimento e contorno que assume a cidade.

Assim, a concessão obtida por W. Reid em 1899 (com a sanção do prefeito Cesário Alvim) é transferida oficialmente, em 7 de janeiro de 1905, para Alexandre Mackenzie (representante da Light, e que já controlava o fornecimento de energia e os meios de transporte em São Paulo). A esse respeito, três aspectos da questão, apontados por vários estudiosos, merecem ser observados. De um lado, a consolidação juridicamente ilegal do monopólio, uma vez que o contrato definitivo foi feito após

(...) o poder municipal ter baixado o decreto legislativo nº 1001 de 21 de outubro de 1904, que proibia a concessão de privilégio exclusivo para qualquer aplicação de energia elétrica no Distrito

Federal, e declarando mais, que as licenças para tal fim poderiam ser dadas a mais de uma pessoa ou empresa⁶⁴.

Esse aspecto já era, inclusive, levantado pela imprensa da época; nesse sentido, é elucidativo o trecho de um artigo de 1907 do *Jornal do Commercio*, reproduzido por Edgar Carone e que, de certa forma, resume toda a questão:

Uma corporação ou autoridade excede seus poderes, outorgando uma concessão ilegal, na opinião sucessiva de três prefeitos e de três votações do Senado Federal, e depois disso essa corporação, modificada, e por um voto de maioria, e um novo prefeito, fazem essa mesma concessão, assim inquinada; uma lei local posterior proíbe a revisão e ampliação dos contratos existentes sem que se torne obrigatória a aplicação do disposto nessa lei, e a despeito disto, o portador de um contrato existente consegue por 200 contos a sua revisão, evitando a cláusula de não ser absolutamente responsável a municipalidade por qualquer intervenção executiva ou judiciária... Nem se poderá alegar com justiça que a companhia estrangeira pagou 200 contos de réis ao sr. prefeito Passos para obter as alterações de seu contrato, e a sua transferência, e que isto lhe devia assegurar a posse do monopólio. *Se estrangeiros ladinos cuidadosos, e seguros pagaram tamanha soma, é que estavam convencidos de que obtinham um grande favor: era justamente a ilegal inovação do contrato sem cessação do monopólio, como o determinava a supracitada lei municipal de outubro de 1904... Eles compravam simplesmente um ato ilegal, e a Prefeitura fez-se pagar bem*⁶⁵.

O segundo aspecto a observar é que, em decorrência desse mesmo contrato, a companhia obtém as opções de compra parcial ou total das empresas de gás, telefone e viação, enfeixando em suas mãos o controle de parte substancial do funcionamento da cidade e, portanto, das condições de conforto urbano do carioca. Esse aspecto remete diretamente à terceira questão que deve ser levantada, ou seja, a das tarifas cobradas ao público.

Conforme a cláusula 16 do contrato obtido, as tarifas seriam pagas pelos consumidores, metade em papel e metade no valor ouro, ao câmbio médio do mês de consumo. "Com as flutuações cambiais que costumavam ocorrer no Brasil, admitia-se em regime ideal, que poderia chegar até mesmo ao estabelecimento de tarifas mensais (...)"⁶⁶.

Em 1929 cai a tarifa ouro e, a partir da década de 30, outros critérios seriam utilizados. Entretanto, é importante observar que as revisões sempre foram constantes, não havendo, em nenhum momento, a redução das tarifas.

Voltando às questões inicialmente colocadas, observa-se que a consolidação do monopólio de energia elétrica e a unificação e remodelação das linhas de carris são fatos paralelos e integrados, sendo regulamentados, muitas vezes, pelos mesmos decretos e contratos.

Esta regulamentação envolve, de um lado, o controle administrativo por parte da Light – sob a justificativa da tração elétrica – de três das principais empresas de carris (São Cristóvão, Carris Urbanos e Vila Isabel); de outro lado, engloba a discussão do estabelecimento das zonas de privilégio entre essas companhias, e as novas tarifas a serem cobradas.

A questão dos “privilégios de zona” constitui uma das formas de controle do espaço urbano tradicionalmente levada a efeito pelas companhias; justificava-se em parte, tecnicamente, na medida em que o assentamento dos trilhos nas ruas limitava de certa forma a liberdade de tráfego. Representava entretanto, na prática, a apropriação concreta de “fatias” da cidade, sendo esta a questão principal que surge, quase sempre, nas batalhas jurídicas entre as empresas de bondes. Esta discussão afeta assim, diretamente, os interesses daquelas empresas. A questão já tinha sido suscitada em março de 1904, em sessão do Conselho Diretor do Clube de Engenharia, em função de dúvidas levantadas pelo engenheiro Miranda Ribeiro, do seguinte teor:

Se as avenidas ou ruas futuramente construídas pelos poderes públicos estarão incluídas nas zonas privilegiadas concedidas às empresas industriais de transporte pela municipalidade; se os demais privilégios concedidos na capital federal afetam as avenidas ou ruas futuramente construídas pelo poderes públicos e se os privilégios exclusivos de zonas, concedidas às empresas industriais de transporte, invadiam a ação de terceiros na hipótese de se negarem elas a atender às necessidades da criação pelas mesmas zonas reclamadas; (...) ⁶⁷.

Observe-se que esta questão surge diretamente vinculada às reformas urbanas por que passava a cidade ⁶⁸, e poderia selar juridicamente a sorte de algumas empresas de carris, quanto a seu desenvolvimento futuro, especialmente a da Cia. de Carris Urbanos, cujo tráfego principal praticamente se limitava às áreas centrais da cidade. O debate se estende desde essa época até a regulamentação dos contratos, em 1907. É de se supor que a consolidação da Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company, unindo a administração de três grandes empresas, tenha contribuído para a série de acordos que resultaram no contrato definitivo de 1907. As zonas já atingidas pela companhias mantiveram-se as mesmas, salvo uma ou outra alteração. É importante observar que algumas cláusulas do contrato deixavam entrever a possível ampliação do controle exercido. Assim, uma das cláusulas especificava que,

(...) durante o prazo do privilégio (31 de dez. de 1940 para o contrato de unificação, de 31 de dez. de 1970, para as concessões, quando os bens reverteriam à municipalidade, sem indenização) só as companhias contratantes poderiam explorar o serviço de transporte de passageiros e cargas sobre trilhos nos logradouros públicos dentro das respectivas zonas. As companhias ou empresas poderiam, para melhorar e desenvolver os serviços de viação, adquirir ou arrendar outras linhas e concessões as quais incorporariam a qualquer uma das companhias⁶⁹.

Efetivamente, essa expansão e incorporação de novas empresas irá ocorrer nos anos subseqüentes.

Em 1906, a fase é a de solidificar e conseguir efetivamente o monopólio. Não se tratava mais, como anteriormente, de diversas empresas disputando suas "zonas" em torno das concessões, mas a luta de uma grande companhia estrangeira para açambarcar o mercado de transporte⁷⁰. A Light and Power consegue, em 1916, a transferência das concessões dessas companhias, legalizando uma situação de fato.

Note-se que para completar este "ciclo de consolidação", em 1928, após longa luta judiciária que dura quase vinte anos, a Light obtém a concessão da última linha de "bondes de burro", que ainda trafegava no Rio de Janeiro⁷¹.

Neste momento, cabe acentuar que, no caso dos transportes por bondes, há, de certa forma, uma mudança na qualidade e dimensão do capital envolvido. Embora a relação com as unidades de capital estrangeiro seja presença constante desde a formação das principais empresas, a disputa entre as concessões oferecidas pelo poder público adquiriam, por vezes, um cunho quase "doméstico", apesar dos interesses envolvidos que iam até mesmo ao nível do mercado financeiro. Com a entrada e o monopólio da Light and Power, a disputa – por já envolver agora, basicamente, a produção de energia elétrica num país que começa a se industrializar – atinge outro nível, aliado às mudanças que se processam no próprio contexto nacional; extrapola-se a ação do Rio de Janeiro para outros estados (São Paulo, por exemplo), e a presença da companhia com suas pressões, barganhas e "negócios da China" vai pautar a própria vida nacional⁷².

Por outro lado, interessa enfatizar a repercussão deste processo no próprio espaço da cidade; esta repercussão é concretizada através de dois aspectos já levantados no texto: de um lado, as alianças do capital privado e transportes, com companhias imobiliárias e loteadoras. Nesse sentido, relembre-se o que foi mencionado acerca da abertura de linhas para Copacabana e Vila Isabel. A disputa para "fazer a cidade" se dá em torno das concessões e, uma vez obtidas, busca-se a consolidação dos "privilégios de zona". De um lado, ao se estabelecerem os contratos, a barganha com o poder público envolve condições diretamente relacionadas naqueles mesmos contratos, ou propostas pelas companhias, implicando em obras que modificam o

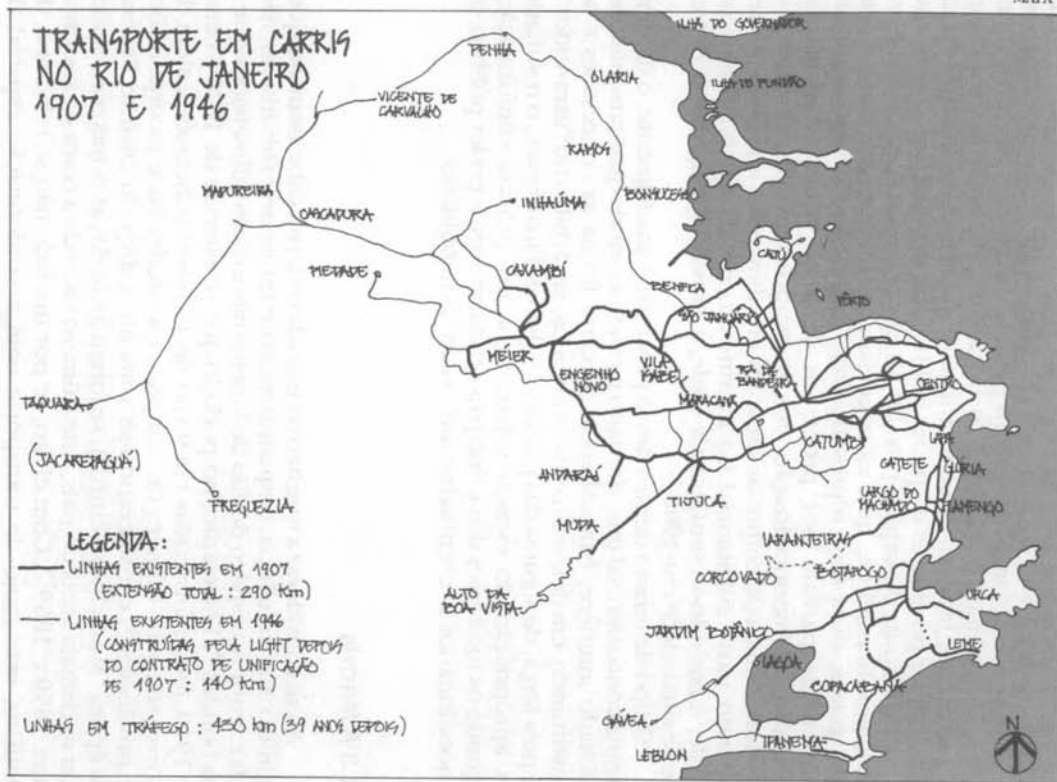
espaço urbano: a Cia. do Jardim Botânico, por exemplo, executa o desmonte de parte da ladeira de Santo Antônio para alargamento da rua da Guarda Velha, sem falar nos túneis e em aterro (como vários na lagoa Rodrigo de Freitas) para construir estações; a Cia. de São Cristóvão prolonga e abre várias ruas, como condição para a extensão de suas linhas; a Cia. de Vila Isabel faz o aterro do mangue de Praia Formosa e abre ruas no Cachambi e outros locais, e assim por diante.

Os processos indicados acima parecem se desenvolver, no tempo, da seguinte forma: a partir de 1870, inicia-se a “revolução dos transportes” no Rio de Janeiro; as companhias se formam buscando obter as concessões e privilégios do poder público, passando estas a constituir a área de disputa do capital privado. Estas concessões são obtidas, em geral, por brasileiros, que as negociam, vendendo-as a capitalistas estrangeiros, ou a seus representantes. Entre 1890 e 1900, algumas companhias passam por processos de fusão, que levam a uma tendência de monopolização dos transportes por carris urbanos. Paralelamente, tais empresas crescem em dimensão e capital, representando parte substancial do movimento do capital financeiro na cidade, e fazendo-se sentir, mais tarde, a pressão da Light and Power que se estabelece em 1906.

O tipo de tensão dentro desse processo é, inicialmente, o de uma disputa concorrencial que, em dado momento, muda qualitativamente. O Estado interfere, barganhando de certa forma as concessões e se constituindo, em determinados momentos, em árbitro ou “garantidor”, até pela força, de alguma das partes envolvidas. Finalmente, o resultado é a apropriação do espaço urbano e a sua própria conformação, segundo os interesses dos principais articuladores: o poder público, os concessionários e, eventualmente, o capital imobiliário.

2.1.3 A ferrovia

Ao se considerar a questão da estrada de ferro, cabe assinalar que, de início, sua influência, enquanto meio de transporte suburbano, não se faz sentir no espaço do Rio de Janeiro nas mesmas dimensões que a dos bondes⁷³. Entretanto, no período que se estende de 1870 a cerca de 1910, foram fornecidas em torno de 15 novas concessões, além de ocorrer um sem-número de compras, transferências e incorporações de privilégios⁷⁴, considerando-se somente a área do Distrito Federal (na época “Município Neutro”); se forem incluídas as novas concessões para as demais áreas do país, este número ascende a cerca de sessenta, entre 1850 e 1889⁷⁵. Com efeito, se por um lado não se relaciona, de imediato, este meio de transporte com a conformação espacial da cidade, por outro, quase que coincide no tempo a intensificação da formação das companhias ferroviárias com aquelas de carris urbanos,



Reproduzido de: Schnoor, Jorge - A Harmonia do Desenvolvimento Urbano em função da Rede de Transporte Coletivo de Massa, Rio de Janeiro, BNH, 1975

embora, como será visto mais adiante, o debate acerca das concessões para estradas de ferro seja anterior.

O processo de formação destas companhias de estrada de ferro apresenta alguns pontos em comum com aqueles verificados no caso dos bondes. A obtenção direta de concessões por parte do capital estrangeiro, ou de forma indireta através de seus representantes, e mesmo a compra dessas concessões através de especuladores nacionais, é fato; também a exemplo dos bondes, um sem-número de concessões caducam – em virtude da falta de capital por parte daqueles que as obtiveram – enquanto, paralelamente, ocorre uma tendência à fusão de empresas e à monopolização em algumas áreas. Por outro lado, alguns aspectos específicos da ferrovia se fazem sentir, levando a características ligeiramente diversas daquelas já observadas nas companhias de bondes; no caso das ferrovias, o mecanismo do lucro se prende não só ao próprio caráter dos empreendimentos (em parte destinados ao transporte de mercadorias), como também às características legais desse tipo de concessão, que permite a desapropriação de terras e a garantia – concedida pelo poder público – de juros sobre o capital empatado. O pagamento destes juros, por sua vez, é realizado muitas vezes através de empréstimos contraídos pelo próprio Estado, servindo ainda para o eventual pagamento do resgate de ferrovias como ocorre no final do governo Campos Sales⁷⁶. Ao final do século XIX, a ferrovia é um bom negócio garantido pelas leis e pelo Estado, embora esta situação já viesse se consolidando desde 1830.

A esse respeito cabe fazer, inicialmente, alguns comentários sobre os primórdios dos debates em torno das concessões das estradas de ferro e suas implicações, procurando situar, em seguida, a formação das companhias que mais dizem respeito ao Rio de Janeiro, e que servem, em especial, ao transporte de passageiros para os subúrbios cariocas.

Aspectos da "pré-história" das estradas de ferro – Na verdade, o primeiro projeto apresentado à Câmara dos Deputados data de 1835⁷⁷, em plena regência de Diogo Feijó, e o seu texto autoriza a concessão de um privilégio para a construção de uma estrada de ferro que ligasse a capital do Império às províncias de Minas, Rio Grande do Sul e Bahia. Esse projeto é sancionado e, no mesmo ano, o marquês de Barbacena segue para Londres "em importante e complexa missão, na qual se incluía a incumbência de angariar capitais ou organizar companhias para a construção das estradas de ferro autorizadas no decreto de 31 de outubro"⁷⁸; volta, entretanto, sem nada haver conseguido. A discussão recrudescer, quando é obtida uma concessão pelo médico inglês Thomas Cochrane, para uma estrada de ferro da capital do Império à província de São Paulo, em 1840⁷⁹. É interessante observar que este decreto (4 de novembro de 1840) estabelece as bases de alguns dos mecanismos que, futuramente, atrairão em grande escala o capital nacional e estrangeiro para essa atividade. Com efeito, nele se

estabelece não só o privilégio de zona, como também o direito de desapropriação dos terrenos necessários aos serviços da empresa, bem como a reversão dos bens da companhia para o Estado, uma vez findo o prazo do privilégio (excetuando-se, porém, os edifícios e material rodante)⁸⁰.

Com base no decreto de 1840, Thomas Cochrane organiza uma companhia; como é comum ocorrer, o capital necessário ao empreendimento é buscado após a obtenção do privilégio, através de anúncios nos jornais tentando interessar futuros acionistas, de pedidos a capitalistas em geral, e, no caso em questão, também através de apresentação de um pedido ao governo imperial para a subscrição de 2.000 ações da companhia. De 1840 a 1843, aproximadamente, a Câmara dos Deputados e o Senado debatem o projeto da subscrição de ações. Esta proposta, embora aceita na Câmara dos Deputados, não logra passar no Senado⁸¹.

É somente a partir do decreto nº 641, de 26 de junho de 1852, que efetivamente se impulsiona a construção das estradas de ferro no país. É ainda este mesmo decreto que estabelece o principal mecanismo de lucro dos empresários no setor, ou seja, a garantia de juros pagos pelo Estado para o capital empatado no empreendimento⁸². Esta questão, como conta Nascimento Brito, é formulada pelo próprio Tomas Cochrane que, em 6 de março de 1850, apresenta o projeto garantindo o juro de 5% sobre o capital empregado⁸³. Esta seria, evidentemente, a forma de o empresário superar suas dificuldades em atrair o capital necessário ao empreendimento. Seja por fatalidade, seja certamente pela existência de pressões mais fortes que as suas, o seu projeto passa, mas apresentado por outros, perdendo Cochrane o seu privilégio.

É necessário chamar a atenção, entretanto, para o fato de essas questões, que dão base ao surto ferroviário posterior, enquadrarem-se num contexto no qual – paralelamente ao aumento da produção de café – começa a se desenvolver “a época de empreendimentos comerciais e industriais: surgiram bancos, companhias, projetos de construções, alterando-se os hábitos da atividade”⁸⁴. Parte desse desenvolvimento se faz no jogo da especulação e, no bojo desta, o tráfico de concessões se fortalece. A década de 1880 se caracteriza, no plano do capital, pela febre de investimentos e lucros através do movimento financeiro: “A ânsia de fortunas rápidas e fulminantes arrebatou os ousados e contagiou a todos; a bolsa tornava-se o centro das cobiças e das ambições”⁸⁵. Portanto, no contexto da época, com a “lei da garantia de juros”, as estradas de ferro se apresentavam mais do que atraentes para propiciar lucros; não só no jogo especulativo, como através de sua própria construção. No caso da especulação,

(...) eram freqüentes as concessões a políticos, que as vendiam a incorporadores nacionais e estrangeiros, circulando por dezenas de mãos, antes de realizarem os serviços, quando os realizavam

(...) Usavam também os negociantes associar os políticos mais prestigiosos para figurarem, nominalmente, ou por intermédio de parentes e amigos, em alguma concessão⁸⁶.

Por outro lado, desde o período em pauta até o final do século XIX, essas concessões eram direta ou indiretamente negociadas com o capital inglês, que, efetivamente, tinha condições de investimento imediato: "A praça de Londres formigava de vendedores de concessões brasileiras"⁸⁷.

A partir da década de 1860, a instalação de bancos ingleses facilita as negociações e "permite que se operem as exportações de capital inglês que passa a ser investido no Brasil"⁸⁸.

A atração exercida pelo decreto 641 de 1852 não se limita apenas ao "filé *mignon*" representado pela garantia de juros. Entre os benefícios que este decreto concede, reafirmam-se o direito de desapropriação dos terrenos de particulares, cessão de terras devolutas, privilégios da zona de 30 km em ambas as margens da linha e "isenção de direitos de importação sobre trilhos, máquinas, instrumentos e tudo mais que fosse necessário à construção das estradas de ferro"⁸⁹.

É através desta legislação, e no contexto acima indicado, que se formam as companhias que irão se mostrar decisivas no transporte de passageiros, na área do Rio de Janeiro.

Embora se tenha iniciado este item chamando a atenção para o fato de a ferrovia, no Rio de Janeiro, não ter superado, a princípio, a importância dos bondes na configuração espacial da cidade, cabe completar agora esta afirmação.

Note-se que, do momento em que se consolida o surto ferroviário e se estabelece o sistema suburbano das estradas de ferro no Rio de Janeiro⁹⁰, a ferrovia começa a atuar como "poderoso fator de desenvolvimento da cidade", especialmente para as freguesias mais distantes⁹¹.

Na área do Rio de Janeiro, além da inauguração da Estrada de Ferro de Porto de Mauá à Raiz da Serra de Petrópolis⁹², começa a ser construído o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil). Esta ferrovia, juntamente com a Leopoldina Railway e a Estrada de Ferro Rio do Ouro, constitui o sistema ferroviário básico da província do Rio de Janeiro e do Município Neutro – no caso deste último, as três vias férreas formam a sua rede suburbana. Observe-se, finalmente, que a Central e a Leopoldina representam formas ligeiramente diversas de formação de empresa, conforme se tentará mostrar a seguir.

A Estrada de Ferro Central do Brasil – Originada do decreto 641, de 1852, com a denominação de Estrada de Ferro D. Pedro II, a companhia é constituída em 1855,

(...) sob a direção de Cristiano Benedito Ottoni, a quem foram transferidos os direitos e privilégios concedidos – e depois can-

celados – a Edward Price e Co., para a construção de uma estrada que, partindo da Corte, alcançasse as províncias de Minas Gerais e São Paulo⁹³.

É interessante observar que a formação desta companhia parece não obedecer completamente ao padrão até então seguido. O procedimento, já explicitado anteriormente, é o da disputa em torno de uma concessão e a organização da companhia, atuando o poder público como garantidor dos privilégios obtidos, seja pelas condições do contrato, seja pelos empréstimos concedidos que agem praticamente como subsídios. No caso da Pedro II, há uma nítida iniciativa do poder imperial, quando nomeia uma comissão para organizar a companhia⁹⁴ e instrui, ainda, oficialmente, seu ministro em Londres (Sérgio Buarque de Macedo) para contratar a construção da estrada, mesmo antes da formação da empresa⁹⁵.

Constituída a empresa, em 1855, tendo Cristiano Benedito Ottoni sido eleito diretor na Assembléia de acionistas, é iniciada a construção da estrada pelo empreiteiro inglês Edward Price. Nascimento Brito conta, com detalhes, as tensões e desentendimentos que acompanham essa construção. Estas tensões se dão principalmente entre a diretoria da estrada e o empreiteiro inglês, e entre a diretoria e o Banco Mauá MacGregor e Cia. (do barão de Mauá), o qual se vê, em determinado momento, aliado a Price em seus interesses.

Segundo o autor acima citado, os problemas se iniciam na própria contratação do empreiteiro e nas condições definidas pelo contrato⁹⁶. Entre as inconveniências indicadas, algumas são consideradas por Cristiano Ottoni:

Não existiam estudos técnicos sérios, nem orçamentos: referiram-se a uma planta que, com tal ou qual exatidão, apenas assinalava os pontos extremos (...). Austin (representante de Price) apenas tinha feito um reconhecimento a cavalo, com bússola portátil, e barômetro de algibeira (...). (...) O custo quilométrico excedia ao triplo do termo médio de grande número de linhas semelhantes. (...) Faculdades excessivas de mudar o alinhamento, escolher o material, planejar estações etc, sem submeter plano nenhum (...). Fiscalização nula: (...) e dada a divergência, só poderia ser árbitro um ex-presidente do Instituto de Engenharia Civil de Londres! (...) ⁹⁷.

Problemas de prestação de contas – sob controle do empreiteiro –, obras mal feitas, recusa de fiscalização e exigências de pagamento adiantado sem conclusão de obras, foram algumas das questões envolvidas na construção da primeira seção⁹⁸.

A estrada já nasce, pois, como fruto da disputa que, como sugere o autor mencionado, tinha como base o procedimento dos

empreiteiros ingleses em geral, que lucravam em cada trecho construído.

Por outro lado, ficam estremecidas as relações entre Cristiano Ottoni e o barão de Mauá; a vinculação deste com a empresa deve-se ao fato de que os empréstimos obtidos em Londres pela companhia, garantidos pelo governo em 1857 (para a construção da segunda e terceira seção, de Belém a Barra do Pirai a daí a Entre - Rios) e em 1858 (inclusive para a realização da terceira parte do capital da empresa), foram em parte depositados no Banco Mauá MacGregor e Co. Este banco também era depositário dos fundos recolhidos aos acionistas, acrescentando-se ainda o fato de que Edward Price era seu cliente. Quando se tornaram mais acirradas as lutas entre o empreiteiro e a companhia, Mauá afiança uma caução de Price, colocando-se praticamente como seu aliado. É curioso observar que, entre as razões alegadas pelo barão, está o receio de que Price cumprisse a ameaça de romper o contrato e difamar o Brasil na praça de Londres⁹⁹. Quanto a Ottoni, alega que o barão tomou parte "na campanha contra a terceira seção" e, dado o receio pela credibilidade do banco em função da "grandes perdas sofridas pelo Banco Mauá em algumas falências da praça"¹⁰⁰, pressiona a diretoria da estrada de ferro para retirar seus depósitos do banco.

Apesar da pressão exercida por Ottoni, os fundos permanecem no Banco Mauá e as exigências de Price são atendidas, embora as outras seções da estrada tenham sido construídas por engenheiros americanos (Charles Garnett e os irmãos Ellison), cujos contratos, aliás, foram assinados pela casa Mauá.

É interessante ressaltar, no caso acima descrito, que apesar dos relatórios da companhias ao governo imperial (apontando os problemas), apesar das exigências e irregularidades da obra e, ainda, apesar das "grandes perdas" do Banco Mauá na praça, não parece ter havido uma reação oficial do governo a respeito. Por outro lado, acrescenta-se aos fatos acima a própria aceitação pelo governo dos termos do contrato feito em Londres; estes aspectos parecem trazer a implicação de que interesses maiores estariam em jogo¹⁰¹.

Apesar dos entraves representados pelos conflitos e pela situação financeira geral, é inaugurado em 1858 o primeiro trecho entre a estação da Aclamação (onde se localiza hoje a Central) e a estação de Queimados (em Nova Iguaçu); na mesma ocasião, inauguram-se as estações de Cascadura, Venda Grande (Engenho Novo) e São Cristóvão. Em 1864, a ferrovia já havia ultrapassado a serra e alcançado Barra do Pirai¹⁰².

Em 1865, o governo imperial - que possuía Cr\$ 35.441.000,00 dos 38 milhões do capital da empresa - encampa a companhia, indenizando o restante do capital aplicado. Observa-se que o momento era de sérias dificuldades financeiras, em função, entre outras razões, do custo elevado que assumiu a travessia da serra do Mar, escudada que foi por vários empréstimos¹⁰³.

O desenvolvimento posterior dessa ferrovia, enquanto companhia vinculada ao Estado, se pauta, de um lado, pela progressiva encampação (compra) de outras estradas de ferro, quase todas em fases financeiras difíceis e, de outro lado, pela ampliação de suas linhas, pressionada pela movimentação que passa a ter, a partir principalmente do final do século XIX. Nessa época, já no período republicano, passa a se denominar Estrada de Ferro Central do Brasil. Em 1891, foi encampada a Estrada de Ferro de São Paulo – Rio de Janeiro¹⁰⁴ sendo, posteriormente, vários ramais e pequenas estradas incorporadas sucessivamente à Central do Brasil. Dentre estas, vale destacar a Estrada de Ferro Rio do Ouro e a Cia. Melhoramentos do Brasil, que juntamente com a Leopoldina Railway irão constituir o sistema básico suburbano do Rio de Janeiro¹⁰⁵.

A Estrada de Ferro Rio do Ouro surge da necessidade de transportar material para a construção das redes de abastecimento da cidade, que foram contratadas com o engenheiro inglês A. Gabrielli, em 1876. A linha iria da quinta do Caju às represas do rio do Ouro. Em 1883, esta linha é aberta provisoriamente ao tráfego de passageiros¹⁰⁶.

Quanto à Cia. Melhoramentos do Brasil, a concessão é obtida pelo engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin, que organizou a empresa em 1890¹⁰⁷. Esta via férrea é a origem da Linha Auxiliar da Central do Brasil, assumindo este nome ente 1903-1904, quando é encampada pelo governo, inclusive com algumas concessões que já possuía¹⁰⁸. É sintomático observar a situação das empresas no momento da compra pelo governo. A Linha Auxiliar, por exemplo, foi praticamente reconstruída em 1905, melhorando-se, ainda, o material rodante¹⁰⁹.

Assim é que, no início do século XX, já se encontra praticamente constituída a Central do Brasil, com o sistema regular para subúrbios, no caso específico do Rio de Janeiro. No entanto, somente a partir da década de 1880 é que haverá uma certa intensificação na inauguração das estações.

No ano de 1890, a séria crise de transportes no Rio de Janeiro se estende também aos trens da linha suburbana. A partir de 1891, grande parte das linhas existentes é comprada pela Central que, juntamente com a Leopoldina Railway, passa a dominar o transporte ferroviário.

A Leopoldina Railway Company Ltd. – A organização dessa empresa se faz com a compra de linhas, ramais e concessões de outras companhias. A sua origem é a Estrada de Ferro Leopoldina, organizada com capitais brasileiros e ingleses, a partir da concessão obtida pelo engenheiro Antônio Paulo de Melo Barreto, em 1872¹¹⁰. Esta concessão previa uma subvenção quilométrica de Cr\$ 9.000,00, ou a garantia de juro de 7% sobre capital não excedente a Cr\$ 2.400.000,00. A linha a se estabelecer servia de ligação entre a cidade de Leopoldina (MG) e a de Porto Novo da Cunha, à margem do rio Paraíba (já alcançado pela Estrada de Ferro D. Pedro II). Em dez anos esta empresa se expande, fundindo-se, a partir de 1883, com as companhias Piratininga, Alto Muriaé, União Mineira e outras.

É de se notar que, de 1885 até 1891, a empresa compra cerca de 21 estradas de ferro e ramais nas províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro, "tendo no fim do Império a maior rede ferroviária de Minas e Rio de Janeiro"¹¹¹. Entretanto, parte da área atingida pelas estradas de ferro que compunham sua rede, atravessavam as zonas do Vale do Paraíba, que já se ressentia de uma crise, decorrente, entre outros fatores, da decadência da cafeicultura escravista; por outro lado, os compromissos financeiros assumidos por essa aquisição "em massa" de estradas de ferro, somados à crise geral do início da República, levaram esta companhia a sérias dificuldades e, em 1891, é posta à venda, sendo comprada pela Companhia Geral de Estradas de Ferro. Esta, entretanto, tem vida efêmera e, não conseguindo arcar com os encargos assumidos, acaba sendo liquidada judicialmente em 1897. Neste mesmo ano, organiza-se em Londres a The Leopoldina Railway Company Ltd. que, em negociações com o governo da República, toma posse do acervo, obtendo em troca "ajuda" para fazer face ao passivo existente.

Neste mesmo ano, a Leopoldina Railway compra a concessão da Rio de Janeiro Northern Railway Company e a Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, que são as que interessam diretamente à área do Rio de Janeiro. Aliás, estas duas companhias já haviam também se formado a partir de um processo de fusão de empresas, transferências de concessões etc.

A Rio de Janeiro Northern Railway Company¹¹² já havia obtido, em 1888, a concessão da Estrada de Ferro do Norte; esta, por sua vez, tem como origem a transferência de uma concessão de 1874 (de Augusto da Rocha Fragoço) para uma linha férrea de São Cristóvão ao município de Paraíba do Sul, a Alípio Ferreira da Silva. A transferência da concessão se dá em 1883, constituindo-se a companhia¹¹³. Cinco anos depois, a linha do Rio de Janeiro a Magé é transferida para a Northern, que tinha por objetivo prolongá-la até Porto das Caixas e Niterói.

Por outro lado, neste mesmo ano, a Northern compra a concessão da Companhia Príncipe do Grão Pará. Esta companhia formada em 1881¹¹⁴, a partir da obtenção de uma concessão para a ligação ferroviária da estrada de Petrópolis a São José do Rio Preto, já havia comprado, em 1883, a Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Mauá.

Assim é que a Leopoldina Railway, comprando a parte do Rio de Janeiro dessas empresas, abocanha fatias substanciais do tráfego da capital e da província.

No caso do tráfego suburbano do Rio de Janeiro, a TABELA 6 indica um aumento substancial no tráfego de passageiros, a partir dos primeiros anos do século XX. Estes anos correspondem, no âmbito da ferrovia, a uma série de melhoramentos introduzidos (inclusive renovação do material rodante) que representam investimentos da ordem de quatro milhões de libras esterlinas. Por outro lado, correspondem ao período em que foram realizados alguns aterros ao

longo de suas linhas (de Benfica a Ramos), solidificando o leito e permitindo o loteamento dos terrenos para construção. Diz Noronha Santos:

(...) o primeiro núcleo de habitantes dessa zona, que mais acentuadamente prosperou foi Bonsucesso. Esta localidade e as de Ramos, Olaria e Penha, em pouco tempo – entre os anos de 1898-1902 – tiveram seus terrenos divididos em lotes, organizando-se simultaneamente empresas para construção de prédios¹¹⁵.

Cabe enfatizar, finalmente, que, a exemplo da Light and Power, que passa nos primeiros anos do século XX a monopolizar o tráfego de bondes no Rio de Janeiro, o grupo da Leopoldina Railway segue em linhas gerais a tendências da época; em 1908, já se apossa do tráfego de barcas na baía de Guanabara, associando-se à Companhia Cantareira e Viação Fluminense. Controla, portanto, por terra e mar, o importante tráfego entre as duas maiores cidades do Rio de Janeiro.

As demais ferrovias no Rio de Janeiro – A maior parte das concessões de ferrovias para a cidade do Rio de Janeiro “caducaram” em função, talvez, da própria expansão das linhas de bondes. Apenas duas se mantiveram – a que se estende de São Cristóvão até o Alto da Boa Vista, e a Estrada de Ferro do Corcovado.

A primeira, uma concessão de 1870 obtida por F. Emílio Taunay, é transferida para a Estrada de Ferro do Norte, depois de passar pelas mãos dos ingleses B. Kempt e J. White, sendo inaugurada em 1898. Em 1902, por problemas e dificuldades financeiras, é “transferida para o Banco do Brasil, passando a administrá-la a Companhia de Bondes de São Cristóvão”¹¹⁶, que compra a concessão em 1903. Com a unificação das companhias de carris, em 1907, a linha passa para a administração da Light and Power.

O mesmo ocorre com a Estrada de Ferro do Corcovado, concessão de 1882, obtida por Pereira Passos e João Teixeira Soares. Inaugurando o primeiro trecho, é transferida a concessão para José Leite Ribeiro de Almeida que, por sua vez, a vende ao inglês Brady. A exemplo das demais, a Light and Power passa a administrá-la em 1907. Trata-se da primeira estrada do Brasil para fins turísticos, e a primeira em que se empregou eletricidade¹¹⁷.

Em conclusão – No caso da formação das companhias de estrada de ferro, e sua efetiva implantação, o que se procura indicar, portanto, é que, além dos aspectos econômicos e de penetração e desenvolvimento do território, significa, em escala nacional, a força e a dimensão da penetração do capital estrangeiro. Esta “entrada” de capital prevaleceu-se, por sua vez, de condições altamente vantajosas, fornecidas pelo próprio governo, apesar de serem conquistadas e definidas do ponto de vista legal, com a reação de alguns setores, principalmente técnicos e políticos¹¹⁸.

As vantagens e benefícios propiciados pelo Estado, consubstanciados na "Lei de Garantia de Juros", nos subsídios, e no papel de avalista de empréstimos que desempenha, tornam o empreendimento ferroviário altamente lucrativo e de alta capitalização. Por outro lado, a atração é ainda maior, na medida em que a ferrovia se torna obsoleta, deficitária, e a empresa se envolve em dificuldades financeiras, há o "resgate", a "encampação" pelo governo, que vem em socorro do capital¹¹⁹, mesmo que para isso (ou talvez em função das próprias pressões sofridas) se endivide no exterior¹²⁰, o que, na verdade,

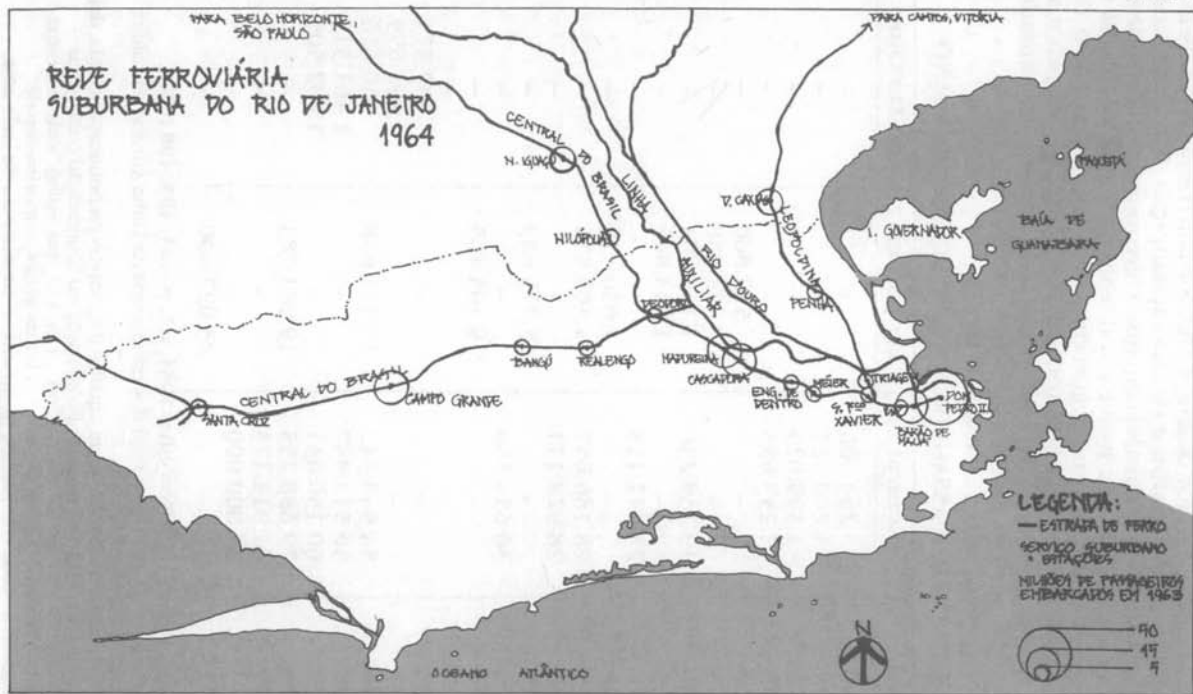
TABELA 6
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO SISTEMA SUBURBANO

Anos	Central	Leopoldina	Rio Do Ouro
1866	263.306	-	-
1876	1.200.781	-	-
1886	1.399.029	-	-
1896	5.257.683	-	-
1900	-	582.860	-
1903	-	752.088	-
1906	19.239.236	1.163.681	-
1909	-	1.544.805	-
1910	23.841.115	-	-
1912	-	2.060.422	-
1915	28.186.057	4.305.414	-
1916	28.928.111	-	-
1918	-	5.773.689	-
1920	36.654.388	-	-
1921	-	9.103.465	-
1922	-	-	-
1923	-	-	357.371
1924	-	-	491.899
1925	54.549.342	15.371.688	930.616
1926	56.512.937	-	1.461.319
1927	60.130.631	-	1.602.505
1928	79.688.255	19.981.783	-
1929	81.914.173	-	-
1930	84.000.000	-	-
1931	-	23.027.890	-

Fonte: Santos, F.A. Noronha: 1934, v.1, p. 483, 485, 498 e 500.

OBS: A partir de 1910, inclui-se o total dos passageiros da Linha Auxiliar na coluna referente à Central do Brasil.

Os dados acima indicados foram aqueles disponíveis na publicação citada, daí as lacunas; não se fez nenhuma aproximação ou comparação com outras publicações, a não ser em Barat, J. op. cit. p. 110, que utiliza, aliás, a mesma fonte. O objetivo é apenas indicar, em linhas gerais, o movimento de passageiros de cada companhia, mostrando o crescimento de cada uma.



Reproduzido de: CEDUG – Doxiadis Associates – A Plan for Urban Development, Guanabara, 1965

configura um ciclo: sempre há o retorno dos capitais ao seu país de origem, e sempre auxiliado pelo Estado. Cabe ainda não esquecer os demais benefícios da concessão, inclusive aquele que permitia a desapropriação de terras ao longo das vias¹²¹.

As companhias, por sua vez, se expandem num processo contínuo de fusão, no qual – como já referido – o “mercado das concessões” é fundamental¹²². Esta expansão tende, por sua vez, a caracterizar um certo processo de “monopolização” dos transportes da área. No caso do Rio de Janeiro, ocorrem, em relação às duas principais empresas, ligeiras diversificações. Na primeira, o governo assume a direção num processo crescente de controle; na outra, o capital privado se expande, num processo também crescente de absorção de outras empresas.

2.1.4 As barcas

Da mesma forma que nos meios de transportes anteriormente relacionados, as empresas que se formam para o serviço regular de transporte na baía de Guanabara, intensificam as suas atividades e disputas a partir de segunda metade do século XX. Embora se registre, desde 1817, a presença de privilégios para a navegação a vapor¹²³ e, desde 1834, se organize uma empresa para tal¹²⁴, a expansão dos investimentos em transportes marítimos se dá, em maior escala, a partir da década de 1860. A intensificação dessa atividade acompanha, em linhas gerais, as características já observadas em relação aos bondes e à ferrovia; obtenção e venda de concessões, fusão de empresas e tendência à monopolização do serviço, sem esquecer de todo a conjugação de capitais nacionais e estrangeiros, na gerência das companhias. Por outro lado, a questão do lucro se colocará, como nos bondes, mais definitivamente no transporte em si de passageiros e cargas, pelo motivo, de certa forma óbvio, de ser o meio mais viável de a população transpor as águas da baía.

A Cia. Cantareira e Viação Fluminense, que se mantém até meados do século XX dominando o tráfego para Niterói, é produto de uma série de “fusões”, eliminando sua concorrente após algumas disputas.

Assim é que, em 1835, estão em tráfego para Niterói as três barcas a vapor da Sociedade de Navegação de Niterói, soberana naquele tráfego. Até 1851, expande seu capital e mantém o serviço regular para a cidade vizinha. Já havia, na verdade, desde o início do século XIX, um certo fluxo de passageiros para os vários pontos do litoral fluminense¹²⁵. Nos primeiros anos da década de 1850, a Companhia de Inhomirim, fundada em 1840 com o fim de manter a navegação a vapor até os portos das Caixas e da Estrela, obtém permissão para manter uma carreira entre a Corte e Niterói. Neste sentido, como uma forma de contornar a disputa, as duas companhias entram num acordo e transformam-se numa única, com o nome de Companhia Niterói –

Inhomirim. Esta empresa, além do tráfego para Niterói e, como já mencionado, para os principais portos do fundo da baía, estabelece também uma carreira para Botafogo. Observe-se que, nesse período, os atracadouros do fundo da baía representavam os principais pontos de embarque e desembarque, seja de passageiros, seja de produtos, como o café do vale do Paraíba e a cana de açúcar¹²⁶. Botafogo, por outro lado, já se torna um bairro procurado para os “banhos de mar” e residência das famílias mais abastadas. O desenvolvimento da empresa atesta, sem dúvida, a atratividade do empreendimento. Em 1859, a Niterói – Inhomirim já tem nove barcas em tráfego regular para Niterói.

Um ano antes, entretanto, é obtida uma concessão para essa mesma carreira, pelo dr. Cliton Von Tuyl que, como já começa a ser de praxe, vende-a a Thomas Ragny e a W.F. Jones. Esta concessão era para o estabelecimento de barcas a vapor do sistema *Ferry*, utilizado nos Estados Unidos. Os cessionários, obtida a devida autorização, procederam à necessária remodelação do cais, e a várias obras nas duas cidades, visando à adaptação dos atracadouros para aquele novo tipo de barca. O serviço foi inaugurado em 1862, tendo imediatamente grande sucesso... Observe-se que, como conta Noronha Santos, a extensão do horário e do número de viagens (24 diariamente) e principalmente a manutenção das mesmas tarifas que a rival¹²⁷, praticamente liquidaram a Niterói – Inhomirim, que suspende seus serviços em 1865, tendo o seu acervo ido a leilão.

A Companhia Ferry estabelece, assim, o seu monopólio na baía. A empresa As Barcas Fluminenses, organizada por Carlos Fleiuss¹²⁸ chegou, durante certo tempo (de 1870 a 1878), a constituir uma certa ameaça “não só pelo número de viagens, como na modicidade do preço das passagens, preferindo muita gente, por esse motivo, o transporte nas embarcações desta empresa¹²⁹”. E prossegue Noronha Santos:

A luta entre empresas que exploram a navegação a vapor para a capital da província do Rio, foi, como era natural, apaixonada e persistente por causa dos interesses comerciais em jogo.

A Companhia Barcas Fluminense, a despeito da tenacidade admirável de Carlos Fleiuss, do seu tino administrativo, e de simpatias do público, acabou sendo vencida na campanha em que se empenhara¹³⁰.

Em julho de 1877, desapareceu a estimada empresa, vendendo à sua rival todo o material prestável¹³¹.

À medida que se chegava ao final do século, a “revolução dos transportes” se faz sentir no Rio de Janeiro; conforme já visto, os bondes se expandem na cidade e as ferrovias nos subúrbios e para o interior. A navegação a vapor para Botafogo é praticamente “derrubada” pelo

progresso das linhas da Botannical Garden. A navegação para outros pontos do litoral como São Cristóvão, Inhaúma, e mesmo outros mais distantes, decaí, em conseqüência do desenvolvimento da Companhia Estrada de Ferro do Norte, a Melhoramentos, e mesmo a Rio do Ouro.

Por outro lado, a "revolução dos transportes", no sentido aqui enfatizado, também implica o processo de fusão e monopólio de algumas empresas com maiores recursos de capital e tecnologia, escudadas no capital estrangeiro. Assim, a navegação para Niterói não foge à regra e, em 1889, ocorre a fusão entre a Companhia Ferry e a Empresa de Obras Públicas do Brasil, dirigida por Manuel Buarque de Macedo. Esta última empresa explorava a rede de abastecimento de água em Niterói, assim como as linhas de carris em Niterói e São Gonçalo. Surge deste acordo a Companhia Cantareira e Viação Fluminense, tendo um capital de 7.000:000\$000 e obtendo um empréstimo de 787.500 libras, em 1890¹³².

Nos anos subseqüentes, a única ameaça à sua expansão é representada por uma tentativa dos capitalistas Trajano Bracet e Carlos Frederico Castelo Branco que, em 1892, pretendem obter uma concessão para uma linha de rebocadores, que também atingiria Niterói. A Companhia Cantareira corta prontamente essa pretensão, tendo como base de argumentação o fato de que o contrato realizado com o governo lhe dá o privilégio do transporte naquela carreira; efetivamente, a pretensão daqueles senhores é rejeitada tanto no nível da municipalidade, quanto dos governos estadual e federal.

Nos anos que restam ainda no século XIX e nos primeiros do século XX, a empresa se solidifica, procedendo à renovação e remodelação de seu material e estabelecendo, a partir de 1903, uma carreira para Paquetá e outra para a Ilha do Governador.

Em 1908, entretanto, novamente se reestrutura a situação na baía de Guanabara, quando a Cantareira passa a ser financiada diretamente pela Leopoldina Railway ¹³³. A partir destes anos, o número de passageiros é sempre crescente, até 1930, embora se possa observar na TABELA 7 que é em 1920 e 1922 que se mostra mais alta a taxa de crescimento anual, decaindo a partir de 1926, para se estabilizar novamente nos últimos anos da década.

2.1.5 O metrô. Apenas uma nota (com o risco de representar um parêntese...)

Embora não se tenha pretendido, em nenhum momento, fazer uma história de cada meio de transporte "resvalou-se", no entanto, em função das próprias características do fato que se queria observar – o processo de formação das companhias de bondes, trens e barcas – pela cronologia dos acontecimentos, identificando-se como períodos básicos o final do século XIX e o início do século XX. Neste sentido,

não se pode deixar de mencionar, embora com o risco de ser prematuro, alguns projetos que, por suas características, já parecem anunciar alguns traços da futura proposta de um metropolitano no Rio de Janeiro, que se consubstanciará no plano Agache, já em 1930. Estas primeiras tentativas foram registradas por Noronha Santos, tanto nas referências às linhas de carris, quanto nas de estradas de ferro. Entre essas últimas, vale assinalar o pedido de concessão em 1911, por parte do engenheiro Álvaro J. de Oliveira, para construir uma

TABELA 7

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NAS BARCAS DA COMPANHIA CANTAREIRA E VIAÇÃO FLUMINENSE – DE 1910 A 1930

Anos	Passageiros transportados (milhões)	Taxa de crescimento anual
1910	5,09 (*)	-
1912	5,60	4,9
1914	5,59	-0,1
1916	5,06	-4,9
1918	5,74	6,5
1920	7,65	15,4
1922	9,84	13,4
1924	11,14	6,4
1926	11,73 (*)	2,6
1928	12,35 (*)	2,6
1930	13,00	2,6

(*) Estimado

Fonte: Estado do Rio de Janeiro, *Anuário estatístico*.

Tabela reproduzida de BARAT, J.: op. cit. p. 117.

(...) linha férrea subterrânea, servida por locomotivas elétricas ligando a avenida Central a Cascadura, com pontos de parada em todas as estações dos subúrbios da Estrada de Ferro Central do Brasil. A linha férrea teria trinta quilômetros de extensão, inclusive os ramais para D. Clara e Taquaral¹³⁴.

Esse projeto, entretanto, foi rejeitado pelo Conselho Municipal e pelo Ministério da Viação, sendo levado para debate apenas no Clube de Engenharia.

Note-se, aliás, que todos os pedidos de concessão para transportes por vias elevadas ou subterrâneas são rejeitados neste período, que é, como já enfatizado, o de expansão acelerada dos meios tecnologicamente inovadores, viáveis, e financeiramente lucrativos.

Por outro lado, o caminhar da cidade e o jogo econômico e político das forças sociais não se prendem apenas às tecnologias existentes ou viáveis. Assim, um conjunto de fatores atuantes no período que vai até 1930 define o quadro em que o aparelho governamental assume, de certa forma, “a crise da cidade” e estabelece o primeiro plano de desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro. Neste, além do tratamento integrado dos meios de transporte existentes, é incorporada a primeira proposição completa de um “sistema rápido de transporte”, ou seja, o Metropolitano do Rio de Janeiro.

2.2 À GUIA DE CONCLUSÃO

De certa forma, fecha-se um ciclo. O bonde, o trem, e a barca se aproximam não só no que se refere às características de formação das companhias, e à expansão de seu capital, como no que vem a ser uma quase “ramificação” das atividades entre si. A Light domina a circulação dos bondes, e começa a expandir suas atividades com os ônibus.

A Leopoldina Railway só não chega a absorver a Central – uma vez que esta foi resgatada pelo Estado – mas, em compensação, se associa à Cantareira. Enfim, o “centro nervoso” da infra-estrutura da cidade – o seu sistema básico de transporte – se vê monopolisticamente consolidado, e em plena expansão, principalmente até a década de 1930.

A evolução desses meios de transporte mostra que apenas os bondes permanecem até quase a sua “morte”, sob o domínio completo do capital privado. Na verdade, a partir da década de 1940, sua participação percentual no transporte de passageiros da cidade do Rio de Janeiro começa a decrescer; de uma proporção de 75% de passageiros transportados em 1940, passa para 56% em 1950, vindo a extinguir-se em 1964 (ver TABELA 8). Entre os fatores que parecem ter condicionado a sua decadência, Barat coloca – em obra já citada – o aumento da competição do ônibus (em função da política de liberação de importações do pós-guerra), o serviço deficitário (decorrente da não renovação do material rodante), as crises de energia elétrica na década de 1950 e, ainda, a expansão do automóvel.

Entretanto, a companhia monopolizadora deste tipo de transporte permanece ainda por longos anos. A partir da década de 1930, entretanto, o bonde, enquanto meio de transporte, passa a ser acusado do crescente congestionamento do tráfego; torna-se “deficitário”, “obsoleto”, e a pressão para sua efetiva extinção é justificada, tecnicamente, em função de planos viários que se intensificam

notavelmente a partir da segunda metade da década de 1950. O seu fim, na verdade, é melancólico, vendido para museus nos Estados Unidos¹³⁵.

Quanto ao transporte ferroviário, por outro lado, continua a se expandir intensamente, a partir dos anos 30. Com efeito, conforme indicado na Tabela 8, a participação percentual dos passageiros nos trens suburbanos do Rio de Janeiro quase duplica entre a década de 40 e a de 50 (passando de 8 para 16%), mantendo-se posteriormente, até 1960, na mesma proporção. A eletrificação da Central do Brasil e o saneamento da Baixada Fluminense, aliados entre outros fatores à abertura de rodovias, vão fazer sentir sua influência na expansão do Rio de Janeiro para além de suas fronteiras¹³⁶.

A Central do Brasil permanece sob domínio do Estado; em 1941, sofre uma reformulação administrativa, tornando-se autarquia – com autonomia financeira e administrativa – embora o governo federal assuma, em 1950, a responsabilidade de financiar as aquisições e obras necessárias à sua expansão. Em 1957, passa a ser a espinha dorsal da Rede Ferroviária Federal S.A., juntamente com a Linha Auxiliar e a Estrada de Ferro Leopoldina.

É importante observar ainda que, a partir de 1946 – época do governo Dutra –

(...) o país consumiu praticamente todas as reservas de divisas acumuladas durante a guerra (...) foi pequena a percentagem de divisas utilizadas para a reposição do material desgastado ou obsoleto. Aliás, uma outra parcela dos créditos do Brasil com Inglaterra foi utilizada para a aquisição de empresas ferroviárias inglesas, cujo material rodante era considerado antigo e desgastado (São Paulo Railway Company, Great Western, e Leopoldina Railway) (...) ¹³⁷.

Com efeito, em 1949, a Leopoldina Railway – em crescentes dificuldades financeiras – entra em acordo com o Estado brasileiro, passando para o governo todos os seus encargos financeiros, enquanto este assume parte de sua administração. Em 1951 é definitivamente encampada pelo Estado.

A Cantareira, por sua vez, permanece como empresa privada até 1959, passando finalmente também para o domínio do Estado, em 1960.

É importante reafirmar, por fim, a partir das indicações reunidas neste capítulo, que esses meios de transporte de massa se configuram como estratégicos, sob dois pontos de vista. De um lado, sob a ótica do capital, uma vez que sua implementação e funcionamento produziram resultados lucrativos, constituindo-se em ótimos negócios. Por outro lado, intui-se a sua posição estratégica para o próprio Estado, na medida em que se torna foco de algumas concessões de cunho populista,

TABELA 8

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR MODALIDADE – DE 1930 A 1970

	1930		1940		1950		1960		1970	
	Absoluto em milhões	%	Absoluto em milhões	%	Absoluto em milhões	%	Absoluto em milhões	%	Absoluto em milhões	%
Cidade do Rio de Janeiro										
• Ferrovias – Subúrbios	534	100,0	763	100,0	1.136	100,0	1.226	100,0	1.711	100,0
• Bondes	31	5,8	63	8,25	181	15,93	188	15,33	141	8,24
• Ônibus/Micro-Ônibus	457	85,58	574	75,22	638	56,1	335	27,32	(*)	–
• Automóveis/Táxis	33	6,17	108	14,5	216	19,0	554	45,18	1.135	66,33
• Barcas	0	–	?	–	74	6,51	115	9,38	380	22,20
	13	2,43	18	2,35	27	2,37	34	2,77	55	3,21
Municípios periféricos										
• Trens	–	100,0	6	100,0	26	100,0	48	100,0	145	100,0
• Ônibus	?	–	6	100,0	16	61,53	25	52,08	55	37,93
• Automóveis	0	–	0	0	9	34,61	20	41,66	75	51,72
	0	–	0	0	1	3,84	3	6,25	15	10,34

Fonte: Barat, J.: 1974

(*) Os bondes foram paralisados em 1964.

principalmente, a tarifa subsidiada. Esta ocorre nos três casos – bondes, trens e barcas – através dos empréstimos ou auxílios às companhias concessionárias e, na medida em que estas são compradas, através do subsídio direto do Estado.

Já em 1953, o Relatório sobre a Central do Brasil realizado pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos denunciava não só a situação de conservação do material e das linhas, que havia provocado 1.442 descarrilamentos em 1950, como também declarava que

(...) os longos percursos experimentaram (entre 1936-1950) menor aumento (do tráfego de passageiros) do que o suburbano, cujas tarifas foram mantidas em níveis relativamente estáveis, para atender a fatores econômicos e sociais em jogo¹³⁸.

A esses fatores, acrescenta-se o “fator” político, que seria, no caso, o ganho populista da manutenção das tarifas. Por outro lado, não deve ser esquecida a pressão dos usuários através de sua reação ao mau funcionamento dos meios de transporte em massa que vem a ser, também, fator importante nas políticas adotadas. Essa questão será tratada mais adiante em outro capítulo deste trabalho.

NOTAS

1. LOBO, E.M.: 1978, v.2, p.449.
2. FAUSTO, B.: 1976, p.42. É interessante observar, ainda, a diferença na origem dos membros do Partido Republicano do Rio de Janeiro (em 1890) com o de São Paulo. O primeiro se constituía de uma maioria de profissionais liberais (63, 15%) e comerciantes (14, 04%), sendo que os proprietários rurais somavam apenas 1,76%; o de São Paulo ainda se apresentava com alta percentagem de proprietários rurais (\pm 30%). LOBO, E.M.: op.cit., p.455.
3. Uma descrição da população moradora desses morros, por volta de 1900, diz o seguinte:
Os morros de Santo Antônio e do Castelo, no coração da cidade, são dois arraiais de aflição e de miséria. No Rio de Janeiro, os que descem na escala da vida, vão morar para o alto (...) O que muito impressiona a quem galga os caminhos dessas íngremes e ásperas encostas é a série de paredões, maciços, fortes muralhas de sustentação, baluartes antigos, alguns de dois ou três séculos e sobre os quais o casario assenta; solares que a indigência dos moradores do lugar transformou em reles casas de alugar cômodos, palácios retalhados em cubículos, muitos deles com compartimentos mostrando divisões de aniação ou tabiques forrados a papel, sem ar, sem luz, onde se reúnem, para dormir promiscuamente, inúmeras famílias; gente que sai de casa pela madrugada, para exercer empregos em lugares distantes, a lata do almoço embrulhada em papel de jornal (...). EDMUNDO, L.:1938, v.I, p.207, 213-4.

4. Lê-se na mesma obra (p.332):
Em S. Clemente, em Voluntários da Pátria, Catete, Marquês de Abrantes, Senador Vergueiro, Laranjeiras e Águas Férreas, os palacetes se arregimentam, destacados e solenes, num contraste violento à reles e esboroante arquitetura da cidade.
5. Os dados que se seguem referem-se a levantamentos oficiais, constando em PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL, 1930.
6. LOBO, E.M.: op. cit. p. 455.
7. Quanto mais não seja, pelo próprio nome das principais companhias atuantes na cidade: The Rio de Janeiro City Improvements Company Limited (esgoto sanitário), The Rio de Janeiro Gas Company Limited (concessão de 1865, sucedida em 1886 pela empresa belga Societé Anonyme du Gaz, concessionária até 1969), The Rio de Janeiro Street Railway Company (Cia. de Bondes de São Cristóvão) etc.
8. Na verdade, o primeiro privilégio concedido para a construção de uma linha de "carris de ferro e tração animal" (ou seja, o bonde de burro) data de 1856, e foi outorgada ao cidadão inglês Thomas Cochrane. A linha seguia do largo do Rocio (atual praça Tiradentes) até a Boa Vista, na Tijuca. Inaugurada em 1859, cessou o tráfego definitivamente em 1866 "onerada por enorme dívida hipotecária", sem recursos para manutenção dos carros, da via etc. DUNLOP, C.: 1973, p.33-5.
9. Dados obtidos a partir das informações contidas em SANTOS, F.A.Noronha: 1934, v.1 e 2.
10. Para as informações históricas – fatos, datas etc. – utilizaram-se principalmente os trabalhos de Noronha Santos e Dunlop, já citados.
11. Cf. NETO, N. (1965, p. 348-9):
As seges foram os primeiros veículos dotados de rodas, destinadas exclusivamente ao transporte de pessoas (...). Os ônibus a tração animal, bastante parecidos com os bondes, chegaram a ter serviços regulares para Botafogo, Engenho Velho e S.Cristóvão; desapareceram totalmente em 1882. As gôndolas, por sua vez, eram também veículos espaçosos, que comportavam nove passageiros. (...) Em 1865 encontravam-se em tráfego, linhas que serviam ao Catumbi, Botafogo, Jardim Botânico e Laranjeiras. Desapareceram em 1873 em razão da concorrência dos bondes.
12. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit. p. 249-50.
13. Com efeito, permanece uma certa dúvida se o barão de Mauá tinha realmente intenções de construir, ele próprio, essa linha, ou se – como tantos outros – usou a transferência do privilégio como forma de lucrar como intermediário.
14. O Engenheiro Greenlough era ex-gerente da Blaker Street Horse Car Company de Nova York. DUNLOP, C.A. C.: op. cit. p. 36.
15. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p. 335.
16. Ibid., p. 286-8.
17. Ibid., p. 286.

18. É interessante observar que a questão dos "privilégios de zona" vai eclodir, como uma polémica geral, a partir de 1895, por ocasião dos pedidos de revisão de contrato, feitos pelas companhias à municipalidade, no sentido de aumentar as passagens, alegando não só a majoração nos outros meios de transporte (trens, barcas etc), assim como o aumento geral do custo de manutenção e funcionamento (praticamente todo o material era importado); *Ibid.* p. 320-4.
19. Parece referir-se, no caso, ao conde de Lajes, que mantinha um cargo na Corte. O jornal *A Reforma*, segundo Raimundo Faoro, era o órgão de expressão do "Clube da Reforma", que reunia os progressistas "aliados do poder" e os "liberais históricos". FAORO, R.: 1958, p. 232.
20. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p. 287.
21. *Ibid*, p. 288.
22. O aumento relativo total da população, no período de 1872 a 1890, foi de pouco mais de 90%, como indicado por AGACHE, in *PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL*: 1930, p. 98.
23. Após a proclamação da República, o Governo Provisório dissolveu, por decreto, a Câmara Municipal, substituindo-se por um Conselho de Intendentes Municipais, cujo presidente exercia as funções de prefeito. REIS, J.: 1977, p.7.
24. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p. 318.
25. ABREU, M. de A.: 1978.
26. REIS, J.: op. cit., p.7.
27. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p. 340.
28. Lê-se na mesma obra (p.342):
Desprovido de iluminação, tendo águas canalizadas até a Igrejinha, era um imenso areal, com uma ou outra casa de construção modesta, o bairro de Copacabana, de 1895 a 1896. Seu comércio não passava de algumas vendolas. Não havia padarias nem açougues, abastecendo-se os moradores, no bairro de Botafogo (...).
29. *Ibid*, p. 343.
30. Esses aspectos ficam claros em ABREU, M.de A.: 1978, p.72.
31. DUNLOP, C.J.: 1963, p.35.
32. *Ibid*, p. 36.
33. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p.352.
34. *Ibid*, p. 262.
35. ABREU, M. de A.: op. cit., p. 68.
O autor atribui essa "perda de prestígio", não só a aspectos relacionados à proclamação da República (quando o bairro de São Cristóvão deixa de ser o bairro da aristocracia que girava em torno da Corte), como também ao processo de

implantação de indústrias no bairro, estratégico sob o ponto de vista de proximidade ao porto, às ferrovias e ao próprio Centro da cidade.

36. Para uma análise detalhada deste aspecto, vide ESTADO DA GUANABARA – Secretaria de Estado de Governo/Coordenação de Planos de Orçamento, 1969.
37. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p. 359.
38. Ibid, p. 356.
39. Citado em DUNLOP: op. cit., p. 70.
40. Ibid., p. 70. Noronha Santos também chama a atenção para esse aspecto, observando que não só no caso da Metropolitana, mas em todas as propostas de vias férreas elevadas apresentadas neste período (cerca de vinte, entre 1890 e 1891), os projetos atingiam concorrencialmente as linhas de bondes. (Op. cit., p. 455-9)
41. Ibidem, p. 359.
42. Na verdade o bairro foi realmente projetado pelo arquiteto Bittencourt da Silva (Jornal *O Globo* de 7/10/1975).
43. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p.277.
44. DUNLOP: op. cit., p: 38.
45. Ibid., p. 38-9.
46. As informações encontram-se, conforme mencionadas, nas obras já citadas de NORONHA SANTOS e DUNLOP.
47. BARAT, J.: 1975, p. 101-2.
48. A atuação da Companhia de Cachambi, incorporada à de Vila Isabel, tem, conforme já observado, um certo peso nessas áreas, abrindo, inclusive, alguns logradouros nas localidades. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p. 293.
49. Ibid, p. 366.
50. Segundo Noronha Santos, a Empresa Locomotora foi, cronologicamente, a segunda concessão obtida para uma companhia de carris no Rio de Janeiro, surgindo basicamente para o transporte de cargas (café) do Porto do Rio de Janeiro. Pouco a pouco amplia, porém, cada vez mais seu tráfego de passageiros. Suas Linhas ligavam o trecho central da cidade à Estação D. Pedro II, servindo às áreas da Gamboa e da Saúde, na época de alta densidade.
A Companhia Ferro-Carril de Santa Teresa, organizada por sua vez em 1872, tinha suas linhas estabelecidas entre a praça XV, largo da Lapa e Riachuelo - de onde saía o ramal para Santa Teresa, até o largo dos Guimarães e Alnte. Alexandrino. A fusão dessa companhia, para organizar a de Carris Urbanos, só atinge as linhas da planície, continuando independente a do morro de Santa Teresa, com o nome de Santa Teresa-Paula Matos C as passagens eram mais caras, chegando a 800 réis até o Silvestre, em 1895). DUNLOP: op. cit., p. 47.
Da concessão a Luís Bandeira de Gouveia organizava-se, em 1874, a Cia. Ferro Carril Fluminense, cujas linhas atravessavam a Cidade Nova e Estácio de Sá, até

a Praia Formosa.

Finalmente a Cia. Carioca-Riachuelo (concessão de 1874 a Pandiá Calógeras e Carlos Kraus) partia da Estação das Barcas e, seguindo as principais ruas do centro comercial (largo da Carioca, 1º de Março etc) chegava à praça Onze de Junho.

51. SANTOS, F.A. Noronha: op. cit., p. 375.
52. Ver, na mesma obra (p. 281-2):
Entre os distritos rurais da cidade do Rio de Janeiro, já sobressaía naquele tempo o de Jacarepaguá. Dispondo de clima salubérrimo e de terras fertilíssimas e adaptáveis a variadas culturas (...) faltava-lhe, contudo, um serviço de transporte de passageiros e de produtos agrícolas que (...) iniciou em 1875.
53. REIS, J.: op. cit., p. 7-15.
54. É interessante observar que, ao ser convidado para a prefeitura, Pereira Passos: (...) acentuou que a resposta afirmativa dependeria do compromisso do presidente (Rodrigues Alves) de lhe assegurar ampla autonomia de ação (...) Rodrigues Alves aceita e é aprovada uma lei de plenos poderes, em 1902. Esta nova lei, "a bem dizer, era draconiana. Começa por adiar por seis meses as eleições para a Câmara Municipal" (...) o artigo 16 "impedia a ação da justiça na apreciação das reclamações dos particulares." O artigo 18 acabava com qualquer controle ou adiamento burocrático (...) a aplicação da legislação excepcional poderia fundar-se em autos lavrados nos locais, pelos representantes do governo da cidade, sem qualquer possibilidade de contestação (...) O artigo 23 completava a disposição pois, segundo ele, quando se tratasse de demolição, despejo, interdição e outras medidas, haveria apenas um auto afixado no local, que previa penalidade contra as desobediências. Daí vieram numerosos casos de demolição, com as famílias recalcitrantes ainda dentro dos prédios. FRANCO, A.A.: 1973, v.1, p. 316-8.
Para uma análise do período, ver ainda ABREU, M. de A.: op. cit., p.90-109.
55. Observe-se que os recursos para obras de tal escala seguem as tendências da época, de dependência ao capital estrangeiro. Assim, as obras do porto, segundo relata Eulália Lobo, são realizadas com um empréstimo de 8.5 milhões de libras, da firma Rotshild and Sons de Londres, garantido por uma taxa adicional de 2% sobre as importações. Note-se ainda que, somente para as obras do porto, demoliu-se cerca de 2.000 imóveis. LOBO, E.M.: op. cit., p. 450.
56. Neste sentido, observe-se a questão através dos artigos de Rui Barbosa, citados em CARONE, E.: 1975, p. 186-7.
57. O prefeito Furquim Werneck de Almeida vetou um projeto de Bernardo Witenz que o Conselho Municipal havia aprovado. Este veto foi sustentado pela Comissão do Senado, que se compunha dos seguintes membros: Vicente Machado, Abdon Milanez e Quintino Bocaiúva. O segundo veto foi dado pelo prefeito interino dr. José Joaquim da Rosa. A comissão do Senado, composta por Gonçalves Chaves e J.J. de Sousa, sustenta novamente o veto. Na primeira apresentação do projeto de William Reid (origem direta da concessão da Light) - que, diga-se de passagem, suscitou intenso debate no próprio Conselho Municipal, vencendo apenas por 6 a 5 - o prefeito Van Erven veta o projeto, encaminhando-o ao Senado. Surpreendentemente, a Comissão encarregada (srs. Tomás Delfino e Coelho de Campos) rejeita o veto do prefeito. A defesa do veto, contra o monopólio, é sustentada no debate do plenário por Rui Barbosa e o Senado acaba rejeitando o parecer de sua Comissão. No artigo em que são relatados em detalhes esses procedimentos (*Jornal do Commercio* de 23/03/1907 - apud. CARONE, op. cit.), o autor indica

que, entre os que sustentavam o veto do prefeito, estavam: Pinheiro Machado, Rodrigues Alves, Rui Barbosa, Benedito Leite etc.

58. Entre os poucos grupos que podiam representar uma ameaça real às aspirações de monopólio da companhia, estava o grupo dos Guinle, proprietários da Empresa Docas de Santos. Estes tentam entrar no mercado em São Paulo, "ocorrendo então acirrada luta em que a Light saiu finalmente vencedora". (BRANCO, C.: 1975, p. 103). Carone também registra essa luta, declarando que a derrota legal dos Guinle não impediu que, na renovação do contrato entre a Câmara Municipal de São Paulo e a Light, houvesse reação popular contra o prefeito Antônio Prado, em 1909. (CARONE, E.: 1975, p. 142). Efetivamente a briga foi acirrada, inclusive na imprensa. (Os artigos do *Jornal do Commercio* já citados reproduzidos por E. Carone, por exemplo, eram de certa forma uma resposta ao protesto publicado pela Light, dirigido ao ministro da Viação, alegando o direito exclusivo de exploração de serviço.)
59. O jornal de Rui Barbosa, *A Imprensa*, lançou uma grande campanha contra a concessão, secundada pelo *Jornal do Commercio*. Como já observado no texto, as bases da argumentação centralizavam-se no combate a um monopólio que destruiria a "livre concorrência" num setor essencial, ligado à industrialização; por outro lado, apresentava uma argumentação jurídica, observando que o processo decisório em tal assunto deveria ser apenas do poder federal.
60. As revoltas populares contra o aumento de tarifas ocorrem desde o final do século XIX e vão se multiplicar, por toda a história da República, com maior ou menor virulência, em função da conjuntura vivida. Esses aspectos serão tratados, em maior detalhe, no capítulo 4 deste trabalho.
61. LUZ, N.: 1975, p.92-3.
62. LOBO, E.: op.cit. p. 946.
63. Ibid, p. 475.
64. GUINLE, E.: 1979, p. 23.
65. CARONE, op. cit., p. 190-1
66. BRANCO, C.: op. cit., p. XXI, XXII.
67. SANTOS, F.A. Noronha: op. cit., p. 396-7.
68. Com efeito, em fevereiro de 1904, começaram as demolições para a abertura da avenida Central, e em dezembro se iniciariam as obras do porto, que aplicavam a abertura de uma grande avenida ao longo do cais (av. Rodrigues Alves); além dessas duas grandes obras, levadas a cabo pelo governo federal, haviam as demais, diretamente realizadas pela prefeitura, abertura das avenidas Mem de Sá, Salvador de Sá, Gomes Freire, Passos, Beira-Mar e Atlântica, e o alargamento de outras tantas. Dados retirados de: FRANCO, A.A.: op. cit., p. 312-55.
69. SANTOS, F.A. Noronha: op. cit., p. 400.
70. Observe-se que, em 1926, a Light obtém concessão e contrato com a prefeitura para o estabelecimento de uma linha de ônibus da av. Rio Branco até o Pavilhão Mourisco, na praia de Botafogo. Até o final dessa década, a Viação Excelsior - de

sua propriedade – estará em contínua expansão, incorporando a maior parte das empresas que surgem.

71. Segundo conta Dunlop, essa linha, pertencente à Linha Circular Suburbana de *Tramways* originou-se de uma concessão dada em 1905 ao engenheiro Manuel Antônio da Silva Reis, ao coronel Júlio Braga, e ao barão de Santa Cruz:
No mês seguinte os concessionários já estavam procurando negociar, no estrangeiro, a venda e transferência da concessão. Nesse sentido, firmaram, em 19 de maio de 1910, contrato com a firma Atlas Investment Corporation Ltd. de Londres, pela qual foi esta autorizada a organizar uma companhia, com o nome do Rio de Janeiro Suburban Tramways Ltd. Conseguindo o empréstimo, a firma constrói a linha que ligava o subúrbio de Madureira a Irajá, sendo inaugurada em 1911. Já havia, desde 1907, questões com a Light, fundada no seu contrato de unificação. A luta judiciária prosseguiu até março de 1928, quando efetivamente aquela companhia obteve a concessão. DUNLOP: op. cit., p. 109.
72. Há que apenas mencionar “que nem sempre tudo são flores”. Assim, no início da década de 30 e nos primeiros anos da década de 50, a presença no nível do poder, de correntes nacionalistas, ocasionou alguns reveses à companhia. Na primeira fase da Revolução de 30 (a “fase tenentista”), é aberto um inquérito contra a Light, pelo então ministro da Viação, José Américo. Em 1943, é instituída outra Comissão Parlamentar de Inquérito para estudar os contratos do governo federal com a Light (o parecer, diga-se de passagem é altamente desfavorável à companhia...). Entretanto, a influência que a empresa exerce em relação ao poder através de políticos (funcionários da companhia) é bastante acentuada, livrando-se da maior parte das acusações e penalidades.
73. cf. BARAT, J. op. cit., p. 107.
O trem contrariamente aos bondes de tração animal, embora tendo contribuído de maneira decisiva no período 1872-1890, para o deslocamento da população carioca na direção das áreas suburbanas, não modificou de forma sensível o peso relativo desta, face ao crescimento demográfico global. Esse aspecto é retomado, ainda, in ABREU, M. de A.: op. cit. p. 75, 82 e 164. Estes autores indicam que, embora tenha sido básica a contribuição da ferrovia na ocupação e urbanização das freguesias mais distantes do Rio de Janeiro (Irajá, por exemplo), este fato se dá principalmente em relação à Linha Tronco da Central do Brasil, a única que atravessava terrenos secos na época.
74. SANTOS, F.A. Noronha: op. cit., p. 467, 477.
75. BRITO, J. Nascimento: 1961, p. 110-49.
76. Embora este ponto seja retomado mais adiante, cabe lembrar aqui a seguinte observação de Edgar Carone:
A última ação em favor dos interesses estrangeiros é a compra feita por Campos Sales, de estradas de ferro inglesas, com o empréstimo de mais de 16 milhões de libras, socorrendo-as numa época em que se achavam na iminência de incorrer em penalidades decorrentes de contratos que assinaram, perdendo o direito à referida garantia (de juros) por não disporem de recursos para manter os respectivos tráfegos (CARONE, E.: *A república velha*, 1975, p. 132)
77. Os dados relativos a esta “pré-história” das estradas de ferro podem ser encontradas em BRITO, J. Nascimento: 1961.
78. *Ibid*, p. 16.

79. Observe-se que este é o mesmo Thomas Cochrane que constrói a primeira linha de “bondes de burro” no Rio de Janeiro, falindo em 1866 (vide nota 8).
80. Conforme expressam os artigos 3º, 4º, 5º, 10º, 14º e 15º do referido decreto. In: BRITO, J. Nascimento: op. cit. p. 22-4.
81. Os setores mais conservadores, representados por Bernardo Pereira de Vascelos e outros, opõem-se ao pedido. A base da argumentação é a situação precária do Tesouro, não permitindo a disponibilidade de capital necessário para o Estado entrar no empreendimento. (...) Mas se nós estamos gastando dinheiro empregado de usuários, como vamos fazer uma estrada de ferro de cuja possibilidade não estou convencido? (...). (Dep. Álvares Machado, no debate da Câmara). In BRITO, J. Nascimento: op. cit. p. 28-9.
82. Esse decreto é conhecido – tal a importância da inovação feita – como “Lei de garantia de juros”. Institui, no parágrafo 6º do artigo 1º, a garantia de juros de 5% sobre o capital empregado na construção dos caminhos de ferro; estabelece no artigo 2º que os contratos ficariam sujeitos à aprovação da Assembléia Legislativa e, no artigo 3º, declara sem efeito a concessão dada em 4 de novembro de 1840. Ibidem, p. 33.
83. Ibidem, p. 32.
84. FAORO, R.: 1958, p. 211. Faoro atribui esse aspecto, que mais tarde se consolida como um surto financeiro, à liberação dos capitais com o final do tráfico de escravos. Para uma análise mais detalhada da época, vide LOBO, E.M.: op. cit., p. 153-232.
85. É interessante, como caracterização da época, aproveitar a transcrição que Faoro faz, de artigo do *Jornal do Comércio*, de 28 de maio de 1854:
Ganhar depressa, ganhar muito, ganhar sem trabalho... A onda aí vem; o fluxo e refluxo vos deslocam, vos empuxam, vos arrastam; e sem consciência do que fazeis, sem liberdade de raciocínio, de cálculo e de ação, caís como os outros no abismo do jogo até que chegue a tarde e vos atire extenuado, febricitante e convulso no lajeto enlameado da rua Direita e da parte de fora dos varões de ferro da praça do Comércio. Precisai falar a vosso advogado? Está na praça. Quereis consultar vosso médico? Está na praça. Tendes de pedir instruções ao vosso chefe político? Está na praça... Banco comercial, banco hipotecário, banco nacional, estrada de Mauá, iluminação e gás, Ponta d'Areia, navegação no Paraguai, tudo serve; podem representar no baralho de especulação como damas, valetes, ou reis. FAORO, op. cit., p. 211.
86. Ibid. p. 217.
87. Id., ib.
88. LOBO, E.: op. cit., p. 217.
89. BRITO, J. Nascimento: op. cit., p. 111. Na Legislação transcrita por esse autor encontra-se, ainda, o “aviso circular nº 3 de 10 de fevereiro de 1871”, onde se “declara que os proprietários de terrenos necessários à abertura e melhoramento de estradas públicas são obrigados a ceder os ditos terrenos mediante indenização, apenas das benfeitorias existentes” (p. 121) e ainda os decretos 6.995 de 1978, e 7.959 de 1880, que estabelecem as cláusulas de regulamentação das concessões, encontrando-se entre estas: 1) privilégio de zona; 2) *cessão gratuita dos terrenos devolutos*; 3) *direito de desapropriação*; 4) uso de

madeiras e outros materiais necessários, existentes nos terrenos cedidos; 5) isenção de direitos para o material importado; 6) preferência para a exploração de minas de zona privilegiada; 7) preferência na aquisição dos terrenos devolutos, à margem da estrada para, loteados, serem vendidos a emigrantes; etc. (grifos nosso) p. 135, 139, 148.

90. O sistema regular para os subúrbios do Rio de Janeiro se estabelece a partir de 1861.
SANTOS, F.A. Noronha: op. cit., p. 482.
91. BARAT, J.: op. cit., p. 109.
92. Foi a primeira estrada de ferro construída no Brasil, sendo anterior ao decreto 641. O capital subscrito montava a milhões de cruzeiros e a linha foi construída pelos engenheiros ingleses William Bragge e Robert Milligram. BRITO, J. Nascimento: op. cit., p. 37-8. Segundo o mesmo autor, o barão de Mauá foi concessionário de cinco estradas de ferro, tendo apenas construído a acima citada. "Ambicioso e audaz, hábil e maneiroso, soube usar da influência dos poderosos para obter privilégios e concessões de serviços públicos" (p. 64).
93. ENCICLOPÉDIA DELTA-LAROUSSE, p. 2583, v. 5 (ene - Gor), verbete "Estrada de Ferro Central do Brasil."
94. Essa comissão era composta por João Darrigue de Faro, Caetano Furquim de Almeida, João Batista da Fonseca, José Carlos Mayrink e Militão Máximo de Sousa. BRITO, J. Nascimento: op. cit., p. 75.
95. Com efeito, a contratação do engenheiro Price, em Londres, se dá em 9 de fevereiro de 1855, enquanto que o decreto constitui a companhia (nº 1599) é de 9 de maio do mesmo ano. *Ibid.*, p. 75.
96. Este contrato inopinado e feito à revelia de conhecedores da matéria, foi motivo de inúmeras questões, pois só dava vantagens ao empreiteiro, impedindo a fiscalização dos serviços pela companhia (...). *Ibid.*, p. 76.
97. *Id.*, *ib.*
98. Vale a pena transcrever o relato que faz Nascimento Brito da situação que precedeu a abertura do segundo trecho:
Bayliss, representante de Price, recusou entregar a linha, sem se satisfazerem determinadas exigências, que a companhia achava absurdas. Ottoni, querendo inaugurar este trecho e não chegando a um acordo com o agente do empreiteiro, pediu o auxílio da Força Pública, indo, num trem especial, com o chefe de polícia da província do Rio de Janeiro e soldados, até Queimados, onde encontrou uma cancela fechando a linha, içada sobre ela a bandeira inglesa, e sentado num dormente, entre os trilhos, Bayliss! - "Eu porém não me resignei à desfeita do Godemi, e tal pressão exerci sobre a autoridade que a bandeira foi arriada, a cancela arrombada, e Bayliss arredado da linha para nos dar passagem" - escreveu Ottoni na página 126 de sua *Autobiografia*. *Ibid.* p. 38.
99. Lê-se na mesma obra (p. 68):
Seguiam-se inevitavelmente as conseqüências da resolução de Price, que me pareceu inabalável; um golpe mais ou menos fundo do crédito do Brasil em Londres e uma punhalada que feria bastante a menina dos meus olhos (a construção das estradas de ferro no Brasil com auxílio de capitais europeus,

quando para o futuro fossem procurados). Barão de Mauá, Exposição aos Credores.

100. "Em 1858, passando o Brasil os fundos do empréstimo de Londres, não foi sem apreensões que deixamos ir tão grandes somas para o barão de Mauá, que começava a mostrar-se muito aventureiro em especulações". OTTONI, C. *Autobiografia*. Apud. Ibid., p. 70.
Observe-se ainda que os anos de 1857 e 1858 foram anos de séria crise bancária, como descreve Eulália Lobo, op. cit., p. 215-7.
101. Palavras de Sérgio Buarque Macedo, medidor do contrato da Price:
Estas obras, assim como as da parte da estrada que anteriormente haviam sido recebidas, estavam mal construídas no entender de pessoas competentes; foram todavia aceitas para evitar dificuldades ou inconvenientes maiores, que se enxergavam na rejeição delas. (grifos nosso). Apud BRITO, J. Nascimento: op. cit., p. 77.
102. GRUPO EXECUTIVO DE INTEGRAÇÃO DA POLÍTICA DE TRANSPORTES. 1966, v. III B, suplemento H., p. 101.
103. GEIPOT, Op. Cit., p. 101
104. A concessão desta estrada de ferro, que ligaria a cidade de São Paulo ao ponto terminal da D. Pedro II, foi obtida pelo barão de Mauá e João Ribeiro dos Santos Camargo, em 1866. O privilégio foi cassado no fim de dois anos, por nada haverem feito, sendo essa concessão comprada pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio de Janeiro.
105. Dentre as demais estradas de ferro incorporadas, citam-se: Estrada de Ferro União Valenciana, E.F. Comércio a Rio das Flores, E. de Ferro Vassourense, Estrada de Ferro Piraiense, Estrada de Ferro Resende a Areias, Estrada de Ferro Bananalense etc. DELTA LAROUSSE, p. 2583.
106. SANTOS, F.A. Nascimento: op. cit., p. 499. É curioso observar que o leito dessa estrada de ferro será posteriormente transformado na av. Automóvel Clube e, sobre este mesmo traçado, se constrói atualmente, a linha do pré-metrô - 1 (Maria da Graça a Pavuna).
107. Esta empresa, aliás, não se limitava à Cia. Ferroviária, dedicando-se a obras de engenharia em geral. Em 1890, foi habilitada, por decreto do Governo Provisório, a construir um moderno cais na área do porto do Rio de Janeiro. Este projeto foi o primeiro que surgiu, até a efetiva remodelação acabada em 1910, pelo governo federal. FRANCO, A.A. op. cit., p. 330.
108. SANTOS, F.A. Noronha: op. cit., p. 494.
109. Id., ib.
110. Os dados foram obtidos em várias fontes além das já citadas neste texto, dada a complexidade da própria organização da empresa, por vezes bastante confusa.
111. BRITO, J. Nascimento: op. cit., p. 195.
112. Essa companhia também foi organizada em Londres, com o capital de 2.100.000 libras. Brito, J.N.: op. cit. p. 179.

113. Alípio Ferreira da Silva obtém, ainda, a linha do Morro de São Diogo até a Raiz da Serra, São Pedregulho à Penha, e da Mariz e Barros ao Alto da Boa Vista.
114. Organizada por Miguel e Pandiá Calógeras e Luís Benini com o capital de Cr\$ 1.100.000,00. BRITO, J.N.: op. cit. p. 164.
115. Continua ainda o autor, notavelmente prevendo o futuro:
Aquela enorme área de terrenos que se alonga entre as estradas de ferro da Linha Auxiliar e a Leopoldina Railway apresenta possibilidade para ainda maior desenvolvimento, podendo abrigar considerável massa de população proletária. SANTOS, F.A. Noronha: op. cit. p. 496.
116. Ibidem, p. 467.
117. Ibid., p. 477.
118. Nesse sentido reporte-se à luta entre o empreiteiro Price e Cristiano Ottoni, já descrita. Por outro lado, num sentido mais amplo de reação ao capital estrangeiro, Carone relata o primeiro choque ocorrido, logo após a proclamação da República, quando era ministro da Fazenda, Rui Barbosa. Este tenta "quebrar" o monopólio inglês, pelo menos diversificando a nacionalidade do capital que afluía em grandes quantidades ao Brasil. A reação é a negação dos ingleses, em "assinar um memorial de bancos nacionais franceses, italianos e portugueses, pedindo a continuação de Rui Barbosa no Ministério da Fazenda, em 1890." CARONE, E. A *República Velha*, 1975, p. 129 e 131.
119. O resgate efetuado por Campos Sales, já indicado anteriormente, teve como um dos objetivos explícitos o arrendamento das estradas de ferro. É interessante observar que, uma vez sob o controle do governo, estas são entregues à Great Western, novamente ficando sob administração estrangeira... Ibidem, p. 118, 132, 139.
120. O período relativo à formação das companhias corresponde ao do "pré-encilhamento" e ao Encilhamento propriamente dito.
O Encilhamento liga-se organicamente às medidas tomadas pelos Gabinetes João Alfredo e Ouro Preto. Desde 1886, a situação do Tesouro é próspera e o câmbio está em alta... *A razão é o fluxo de empréstimos estrangeiros, tanto ao governo como às companhias particulares.*
Ibidem, p. 102. Nesse autor se encontra uma descrição das sucessivas crises financeiras, e o processo de superá-las através da concessão, e dos endividamentos constantes.
121. Catulo Branco resume o processo do lucro da seguinte forma:
O serviço público de grande capitalização em nosso país, em fins do século passado, era apenas a estrada de ferro. Os seus organizadores haviam escolhido, desde o início, o caminho seguro da garantia de juros, sobre os capitais empatados (...) As empresas ferroviárias preferiram o enriquecimento através das valorizações das terras percorridas; através das operações diversas realizadas completamente à margem de qualquer controle do Estado. BRANCO, C.: 1975, p. 65.
Quanto à desapropriação de terras ao longo das vias férreas, vale lembrar que a frieza do texto da lei não faz jus às verdadeiras implicações e aos conflitos que envolve. Cabe sair por um momento da área do Rio de Janeiro, e lembrar alguns aspectos da "guerra do Contestado" (1912 a 1916). Entre as contradições que fizeram explodir aquela rebelião, foi sem dúvida importante a expulsão de posseiros que ocupavam a faixa de terra - no Paraná e em Santa Catarina - concedida, pelo governo, à Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (a Brazil

Railway Company, truste conhecido como "Sindicato Farquar", na medida em que era administrado no Brasil por Percival Farquar). QUEIROZ, M.V. de: 1966, p. 69-74.

122. Como é apontado e exemplificado por Nascimento Brito, para a formação das companhias "não eram exigidas provas de idoneidade de quem as pedia, nem dos que constituíam as empresas para explorar as concessões. Grupos de indivíduos com capitais irrisórios formavam as sociedades e ficavam donos de excelentes privilégios". Exemplifica com o caso da Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company e The Alagoas Brazilian Central Railway Company em que "cinco indivíduos subscrevendo, cada um, um ação de vinte libras e empregando apenas 280 libras, formaram duas companhias, uma com o capital de 1.462.500 libras e outra com o de 438.750 libras!" (BRITO, J.Nascimento: op. cit., p. 95-6) Outros exemplos: a The Minas Central Railway of Brazil e a Great Northern Railway Brazil Ltd. foram formadas, cada uma, por sete acionistas, com vinte libras cada um. *Ibidem*, 145. O que importa, na verdade é constituir uma companhia, e prorrogar o prazo das concessões, para negociá-la com maiores vantagens...
123. Com efeito, tanto Dunlop como Noronha Santos indicam a existência, nesse ano, de um privilégio concedido por d. João VI aos ingleses Guilherme Spencer e Samuel Carlos Nicoll, para a exploração de um serviço da Corte até a Praia Grande.
124. Esta concessão de 1834 é obtida pela Sociedade de Navegação de Niterói, que inicia o seu tráfego em 1835. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit. p. 216-8.
125. BARAT, J.: op. cit. p. 114.
126. Segundo SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p. 282.
127. Assinale-se que "desembarçada da pequena concorrência que lhe fizeram a Niterói-Inhomirim, tratou de aumentar as passagens". *Ibid.*, p. 227.
128. Carlos Fleiuss obteve, em 1874, uma concessão para uma linha de bondes que, saindo das barcas, atravessava as ruas centrais da cidade, numa tentativa de acoplar os dois meios de transporte. Não conseguiu construí-la e, em 1875, vendeu a autorização de que dispunha, para a Cia. Locomotora. *Ibid.*, p. 229-30.
129. Cabe observar que há uma certa discrepância nesta afirmação de Noronha Santos, com o que conta Dunlop (1963, p.82). Este declara que a empresa de Fleiuss, logo após iniciar os seus serviços, foi vendida à Companhia Ferro-Carril Niteroiense "que, por sua vez, em 1876, a transferiu para o capitalista Domingos Moitinho (...)". E o resto da história é igual. De qualquer forma, o que se quer enfatizar é, de um lado, a disputa por um monopólio e, de outro, a tentativa de domínio através da conjugação de diferentes meios de transporte.
130. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p. 230.
131. *Ibidem*, p. 233.
132. LOBO, E.: op. cit., p. 483.
133. Entre outras conseqüências, no final de 1910, a Leopoldina extingue o tráfego marítimo para Mauá dos passageiros que iam para Petrópolis.
134. SANTOS, F.A.Noronha: op. cit., p. 502.

135. DUNLOP, op. cit., p. 44.
136. Para uma análise mais abrangente desta expansão, vide ABREU, M.de A.: op. cit.
137. IANNI, O.: 1971, p. 85.
138. COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: 1953, vol. 1, p. 89-90.

3. OS TÉCNICOS DISCUTEM... A CIDADE CRESCE

3.1 O RIO DE JANEIRO EM PLENO VENDAVAL

Uma vez colocada a questão do significado mais geral da formação das companhias de transporte, cabe observá-las sob outro ângulo, que corresponde à própria discussão dos técnicos a respeito. Esse aspecto, por sua vez, reflete, de certo modo, o desenvolvimento desse meio de transporte, seu posicionamento “político”, e a evolução da própria cidade.

Da década de 1920 até a eclosão da Revolução de 1930, a capital federal não só é sacudida pelas tensões que ocorrem no nível dos processos nacionais mais amplos, como evidência, também, no seu espaço, as conseqüências das ações do poder público, da pressão populacional e da ação das companhias de transporte. No caso dos processos nacionais acima referidos, assumem relevância, no plano econômico e político, as tentativas da consolidação da indústria e as tentativas de manutenção do controle político, por parte da “oligarquia do café”, com ligeiros embates e eventuais conflitos¹. No que diz respeito às forças populares, acentua-se, a partir da Primeira Guerra, a formação de partidos voltados para o proletariado e as lutas e questões entre o capital e o trabalho²; por outro lado, setores das classes médias e da pequena burguesia se inquietam e desafiam o governo central com ações sintomáticas das tensões e inquietações no período, sendo exemplo os movimentos de oposição dos tenentes, que passam a permear a década de 1920.

No plano da configuração sócio-urbana do Rio de Janeiro, a cidade já sofreu as sucessivas investidas das ações do poder municipal, em especial nas administrações de Pereira Passos, Paulo de Frontin, Carlos Sampaio e Alaor Prata. Quanto ao primeiro, que governa de 1902 a 1906, já se mencionaram anteriormente as dimensões que assumem as obras de reforma urbana no seu período. Cabe enfatizar, entretanto, que em conseqüência das melhorias realizadas, das campanhas de saneamento, do combate à febre amarela (em si altamente louváveis), desenvolve-se em larga escala uma operação de remoção e deslocamento da população moradora dos cortiços das freguesias centrais do Rio de Janeiro, e dos antigos e deteriorados sobrados remanescentes do Rio Colonial. A “Lei de pleno poderes”, acoplada à injeção de recursos

federais e estrangeiros (obtidos através, naturalmente, do sempre presente empréstimo), permite a desapropriação e demolição imediata e sumária de vastas porções das áreas do Centro do Rio, para o alargamento e abertura de avenidas e ruas³. As campanhas contra as doenças endêmicas desempenham também um certo papel na demolição dos prédios, baseada na lei referida acima⁴; finalmente a “derrubada” se vê ainda escudada pela lei de 1930, que proíbe os reparos em cortiços⁵.

A continuidade da ação do poder público, neste sentido, se dá – embora em menor escala – na administração de André Gustavo Paulo de Frontin (que dura apenas sete meses, entre janeiro e julho de 1919)⁶, e nas de Carlos César de Oliveira Sampaio (de 1920 a 1922) e de Alair Prata (1922 a 1926).

No período de Carlos Sampaio arrasa-se o morro do Castelo e os bairros ao seu sopé – que se constituíam também em opções de moradia das camadas populares⁷ – enquanto se valoriza e beneficia a Zona Sul da cidade⁸; já Alair Prata, embora entrando em polêmica com seu antecessor e suspendendo, em consequência, algumas obras (como o desmonte do morro do Castelo), também canaliza algumas ações do poder público para a valorização das áreas nobres da cidade⁹.

Observe-se que a população do Rio de Janeiro, já no início da década de 1920, supera um milhão de habitantes – o que representa um acréscimo de cerca de 100% em relação ao final do século XIX (1890)¹⁰ – acentuando-se a migração do campo para a cidade, a entrada de imigrantes e o declínio geral da mortalidade em função da erradicação de algumas doenças endêmicas. Nas palavras de Eulália Lobo: “Nesse período, o artesanato decaiu, os trabalhadores e artesãos foram expulsos do centro da cidade, os subúrbios se transformaram perdendo seu caráter predominante rural”¹¹.

É importante indicar, ainda, a conjugação dos aspectos acima com a situação dos meios de transporte de massa. Com quase todas as linhas de bonde eletrificadas, a Light domina, conforme já visto, o transporte de passageiros do Centro, Zona Norte e subúrbios. Os trens suburbanos, por sua vez, têm nestas primeiras décadas um incremento crescente no transporte de passageiros. Recorde-se que é nesse período que a Estrada de Ferro Central do Brasil sofre uma remodelação no seu sistema¹², atingindo, em alguns anos, movimento semelhante ao dos bondes. Não deve ser esquecido, entretanto, que, embora a rede de ônibus não seja ainda significativa, irá surgir, em 1931, já com cerca de 17 linhas¹³ paralelamente ao início da intensificação do uso do automóvel. Mas o fato é que a esmagadora maioria da população carioca ainda “anda sobre trilho”, quer seja de bonde, quer seja de ferrovia. Conforme se observou nas tabelas já introduzidas, é em torno de 1920 que crescem com maior intensidade os transportes de massa mais importantes.

O fato é que a ação do poder público, contribuindo para acentuar a hierarquização sócio-espacial da cidade, e a contínua pressão da

população empurrada cada vez mais para longe do Centro, e por isso mesmo cada vez mais dependente de transporte de massa (e do transporte de massa barato), pré-configuram o que irá se identificar, anos depois, com uma “crise” nos transportes da cidade. O carioca “anda sobre trilhos e sobre águas”, e anda mal. As melhorias e planos de remodelação ocorrem – quando ocorrem – no âmbito dos interesses e das iniciativas do capital privado, representando, sempre, o aumento das tarifas cobradas ao público. A intervenção do Estado, paralelamente à sua posição de “árbitro” (e às vezes principal interessado) no jogo das concessões, limita-se a conceder ou dar aval para empréstimos às companhias de transporte. É neste contexto que o urbanista francês Alfred Agache é convidado para elaborar um plano para a cidade do Rio de Janeiro.

3.2 A PREFEITURA IMPORTA UM PLANO: A “EXTENSÃO – REMODELAÇÃO – EMBELEZAMENTO” DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Em 1926, a prefeitura do Rio é dirigida por Antônio Prado Júnior, de tradicional família paulista (filho do conselheiro Antônio Prado, antigo presidente do estado de São Paulo) e homem de confiança do presidente Washington Luís¹⁴. É ele quem convida o urbanista francês Alfred Agache para efetuar estudos sobre a cidade, com vista à proposição de um plano para o seu desenvolvimento. A estrutura do plano é realizada entre 1927 e 1928; em novembro de 1928, a *Revista da Semana* registra o seguinte:

O assunto empolgante da semana foi, sem dúvida a divulgação oficial da remodelação do Rio, com a visita do sr. Presidente da República ao estúdio do professor Agache, instalado no primeiro andar do teatro Municipal, local talhado para os esboços e anteprojetos do célebre urbanista que nos veio de Paris, com a moda dos figurinos, para a nova toalete da nossa cidade maravilhosa¹⁵.

Estabelecidos assim, no teatro Municipal, Agache e sua equipe entram para a história do planejamento no Rio de Janeiro, sob dois ângulos: de um lado, como formuladores do primeiro plano de desenvolvimento urbano da cidade, ou seja, uma primeira tentativa de vulto por parte do poder público no sentido de direcionar efetivamente o crescimento do Rio; do outro lado, como formuladores da primeira proposição mais abrangente e integrada de um sistema de transportes, que introduz o metrô.

A espinha dorsal do plano se constitui no esquema de circulação previsto para a cidade, de longo alcance porquanto visava atingir

áreas até então raramente ocupadas, embasado em uma estrutura viária de transporte da qual o esquema para a construção do metrô era peça fundamental¹⁶.

De fato, embora o plano apresentasse no seu contexto geral toda uma reestruturação da cidade, na qual "pretende remodelá-la segundo critérios estéticos e higiênicos", propondo para isso "a diferenciação dos bairros residenciais por categorias sociais (abastada, burguesa e operária), o embelezamento e expansão do Centro, a eliminação de favelas e cortiços e o saneamento da Baixada Fluminense"¹⁷, um dos instrumentos básicos para tal é o esquema de circulação apresentado. Neste, dois conjuntos de justificativas transparecem: o primeiro, intimamente relacionado com os conceitos e a postura mais ampla do plano; o segundo, mais especificamente relacionado às disputas e pressões relativas ao transporte propriamente dito.

O primeiro conjunto de justificativas fundamenta-se, inicialmente, na visão do urbanista, que assim descreve a expansão suburbana:

(...) até agora pouco disseminados à direita ou à esquerda, seja do fundo dos vales, seja nas planícies, os bairros de residência popular se intensificam rapidamente nas imediações das estações da Estrada de Ferro Central do Brasil, ao longo da estrada de São Paulo, num subúrbio ininterrupto e num segundo grupo de subúrbios, além do charco de Manguinhos, desenhados pela Leopoldina Railways e a nova Estrada de Petrópolis. *Esses bairros populares acham-se atualmente em comunicação rápida mas insuficiente, pelas vias férreas, com as oficinas do porto e das indústrias, que deles dependem*¹⁸.

Por outro lado, esses bairros populares são considerados altamente precários e insalubres, ou seja, "sem preparos": "*O espetáculo dos arredores suburbanos é também caso para decepção. Aí também pouco existem preparos, tudo é deitado à rua por falta de esgoto*"¹⁹.

Mas não é apenas na extensão da cidade que moram os operários e os pobres em geral:

Quando se percorre a cidade, fica-se surpreendido diante da diversidade de aspectos dos diferentes bairros. Passa-se repentinamente das avenidas cheias de sombras, possuindo magníficas habitações, a pequenas ruas sombrias, encerradas entre duas linhas de habitações pobres. Bairros novos com edifícios suntuosos confinam com quarteirões miseráveis, ajuntamento confuso, irracional e desordenado (...). *Em toda a parte existe o contraste*²⁰.

Esse contraste Agache já caracterizara antes:

*A população operária ocupa ainda uma parte importante dos distritos centrais, Gamboa e Santa Rita, nas imediações do porto, favelas dos morros da Conceição e da Providência e as partes antigas de Sacramento, Santo Antônio, São José, Santana, Espírito Santo, com tendência a estender-se para os subúrbios de São Cristóvão, Engenho Velho e Engenho Novo, Andaraí e Inhaúma. As fábricas de tecelagem que subsistem nas Laranjeiras e nas imediações do Jardim Botânico explicam a presença de grupos operários nos distritos da Lagoa, Glória e Gávea, que são, no entanto, distritos acentuadamente residenciais e aristocráticos (...)*²¹.

Por outro lado, as populações operárias, especialmente dos distritos centrais, moram em grande parte nos morros:

*(...) estes rochedos isolados que surgem da planície central, desses bairros do comércio possuindo belos edifícios, em artérias largas ostentando armazéns movimentados, às vezes luxuosos, têm as suas encostas e seus cumes cobertos por uma multidão de horríveis barracos. São favelas, uma das chagas do Rio de Janeiro na qual será preciso, num dia muito próximo, levar-lhe o ferro cauterizador. Os operários de condição modesta que as povoam encontram aí, na falta de salubridade e conforto, a vantagem de possuir uma residência perto do trabalho, comodidade muito apreciada devido à extensão da cidade*²².

Essa extensão, que começa a se alongar às margens da ferrovia, é, na verdade, destinada àquelas populações que contrastam com “os bairros mais graciosamente dotados”²³; portanto, “o problema das favelas está ligado à questão do preparo dos subúrbios operários”²⁴.

Assim, os contrastes devem ser reduzidos, os subúrbios operários preparados e as chagas do Rio de Janeiro, num futuro muito próximo, “cauterizadas”. Admitindo, entretanto, a relação habitação-trabalho e o fato de que as “oficinas” dependem dos habitantes dos bairros populares, há que superar a “extensão da cidade”. Nesse sentido, todo o funcionamento das proposições mais amplas de Agache é colocado em função de um sistema de comunicação rápido e eficiente.

Além disso, o Centro deve ser liberado, propondo-se a ampliação e especialização de suas áreas: o centro comercial, a zona bancária etc., e, à beira da baía, a zona institucional, o “bairro das embaixadas, legações estrangeiras” e a monumental “porta do Brasil”²⁵. Nesse esquema, a capital deve ser promovida no seu sentido político e econômico, abrindo e facilitando não só o acesso do porto ao interior do país, como a circulação por essas zonas que representarão, por

excelência, o seu *status*. Para tal, há que eliminar as “ruas estreitas, onde o problema de circulação apresenta-se de modo mais agudo”²⁶. Os bairros da Zona Sul e alguns da Zona Norte (Andaraí, Vila Isabel, Aldeia Campista e Rio Comprido) destinam-se à população “burguesa e abastada”; no caso de Copacabana, por exemplo, se propõe “dobrar a avenida Atlântica, dotá-la de uma dupla calçada para carros, e de um canteiro mais longo que poderá ser guarnecido com tabuleiros de relva e flores”²⁷.

Esses são, em resumo, alguns dos pontos principais do plano. A Planta de Remodelação e Extensão, entretanto, “depende em grande parte da reorganização dos meios de transporte em geral e do deslocamento e o preparo da nova rede principal das vias férreas em particular”²⁸. E Agache cita os quatro aspectos principais de sua reorganização:

1. Necessidade de suprimir a maior parte dos bondes que estorvam a circulação e cuja velocidade não satisfaz mais.
2. Necessidade de artérias principais que penetrem até o centro da cidade.
3. Criação de vias de comunicação com um certo número de bairros excêntricos.
4. Construção de uma rede metropolitana de transportes permitindo o tráfego rápido²⁹.

Para tal, o eixo do plano é colocado através de dois aspectos gerais básicos: a reestruturação da rede ferroviária e sua integração num sistema metropolitano, e a liberação de espaço para um sistema de grandes avenidas, praças etc.

A sustentação do plano no que se refere aos bairros operários previstos – adensados, regulamentados e “com preparos” – se dá sobre a remodelação do sistema ferroviário, que permitiria o transporte eficiente dos subúrbios ao longo da linha, para os “bairros de trabalho” – aí incluída uma zona industrial (com uma superfície de 6,5 km, sobre o aterro da enseada de Manguinhos)³⁰, fora, portanto, da “área nobre”. Esse sistema ferroviário, transformado em transporte rápido, seria acoplado a um metropolitano subterrâneo ou aéreo, em dois pontos principais: no terminal do ramal de Santa Cruz, da Central do Brasil, e na “Gare Central”, que concentrará os terminais tanto da Leopoldina, quanto da EFCB³¹, fechando o anel da cidade do Rio de Janeiro. É interessante observar, ainda, que a complementação do sistema no Centro da cidade tem como principal justificativa a solução para o “atrasamento do Centro durante certas horas do dia”, devido aos bondes:

(...) em muitas ruas e até em avenidas do Rio de Janeiro, o tráfego urbano encontra-se absolutamente engarrafado pelos bondes e o único meio de remediar a situação está em suprimir, em grande

parte, a circulação dos mesmos cuja velocidade é, aliás, extremamente diminuída pelo atravancamento que os próprios ocasionam, de modo que o serviço que devem prestar torna-se ilusório³².

Além da supressão destes no Centro, substituídos pelo metrô subterrâneo, se propõe também:

(...) rede de artérias que duplicarão as grandes correntes de circulação existentes (...) Avenidas radiais encaminharão o movimento para os bairros excêntricos (...) bulevares anulares ligarão os novos bairros entre si³³.

Assim, em direção aos bairros litorâneos, o metropolitano (aéreo, nos contrafortes da montanha) se conjugaria a uma rede de vias entre as quais é curioso notar a indicação de "uma via mais curta e rápida para os homens de negócios, ligando os bairros litorâneos sul, ao centro comercial(...)"³⁴.

Os pontos acima explicitados já exemplificam o segundo conjunto de justificativas anteriormente indicado, que se refere à discussão dos meios de transporte em si: supressão dos bondes, abertura e liberação de espaço para o transporte individual. É preciso notar, entretanto, que já ocorria o processo de monopolização dos meios de transporte por grupos privados; conforme descrito no capítulo anterior, a Light enfeixa em suas mãos o transporte por carris urbanos sustentando o movimento de passageiros do Centro, Zona Norte, e Zona Sul (neste período já controla parte da Cia. Jardim Botânico). É interessante assinalar, neste sentido, que parece transparecer – apesar dos esforços em contrário – uma certa divergência entre a proposição de Agache e um projeto que a própria companhia apresenta, antecipando-se ao plano, para não perder a primazia do transporte pelo menos no Centro da cidade.

Com efeito, frente à ameaça que o plano poderia representar em termos de supressão de linhas e de redução do papel do bonde a transporte complementar, a Light and Power apresenta à prefeitura, em 1929, um memorial sobre o problema da viação no Distrito Federal, propondo projetos para a sua solução³⁵.

A proposição da Light indica a construção de linha de transporte coletivo rápido por trens de metrô, a partir do Mourisco (Botafogo) até o Colégio Militar, passando pelo Catete, Glória, largo da Lapa, av. Rio Branco, canal do Mangue, praça da Bandeira e Colégio Militar³⁶. Fazia ainda parte da proposta a construção de duas galerias subterrâneas, uma na rua da Carioca e outra na rua Sete de Setembro, para o tráfego de bondes entre o Campo de Santana e as barcas.

Em resumo, embora estivesse prevista a supressão de algumas linhas de bondes, haveria, em contrapartida, a extensão de outras a

partir das já existentes. A proposta sugeria, por outro lado, que a construção do metrô e dos bondes subterrâneos ficasse a cargo da prefeitura, enquanto à companhia concessionária caberia a instalação e operação de veículos e oficinas³⁷.

A esse respeito é curioso observar a resposta de Agache – certamente bem controlada – no seu plano:

Não queremos examinar detalhadamente, aqui, as condições administrativas e financeiras propostas pela companhia (a Light) para realizar, com a municipalidade, um conjunto de disposições que permitam chegar a uma exploração coerente de linhas de ônibus, de bonde, e linhas com plataforma independente (monopólio absoluto dos transportes públicos, supressão das viagens gratuitas, aumento das tarifas, prolongamento da concessão, taxa sobre automóveis particulares etc), contentamo-nos em salientar que a companhia propõe executar com despesas custeadas pela municipalidade – como obras de infra-estrutura – uma linha de transportes rápidos de cerca de 12.500 quilômetros(...).

E passa a descrever a proposta da Light, continuando...

A companhia aparelharia, a sua custa, em material fixo e material móvel, a linha de transportes rápidos, o subterrâneo para bondes, as oficinas de reparações etc(...). Faltam-nos detalhes sobre a avaliação das despesas a serem feitas pela Companhia dos Bondes, da passagem subterrânea(...). Isto explica talvez o orçamento previsto para as obras, cerca de duas vezes o preço normal francês. É verdade que no Rio de Janeiro os materiais custam duas a três vezes mais do que em França(...) ³⁸ sem querermos criticar os projetos apresentados pela Companhia dos Bondes, faremos simplesmente salientar que a presente solução só aliviaria parcialmente o centro de aglomeração urbana; ele corresponde ao mínimo indispensável para garantir o transporte dos atuais passageiros dos bondes³⁹.

Note-se que, embora Agache acentue que aceita parcialmente a solução da Light, esta última referência parece indicar, na verdade, uma recusa, uma vez que seu plano se propõe ao “Rio do Futuro”, estendendo-se seu sistema de transporte a áreas ainda rarefeitas e quase rurais; em uma primeira direção, para a ocupação futura de bairros proletários, e em outra direção (a da orla litorânea), para a abertura de outros tipos de aglomeração. Essa expansão seria sustentada por uma rede metropolitana de transportes rápidos, o que não comportava a permanência dos bondes da Light and Power; esta, por sua vez, cedendo parcialmente quanto ao seu monopólio no Centro da cidade, sugere

assumir – juntamente com a prefeitura – o sistema de transportes rápidos, mantendo, entretanto, suas linhas e algumas extensões delas, além de ampliar a sua ação para o sistema de ônibus.

Independente dos aspectos técnicos, o que se deseja ressaltar aqui é a implicação mais ampla da discussão que transparece no plano, envolvendo o processo anteriormente descrito quanto à disputa pelo espaço da cidade e ao monopólio das condições de deslocamento de sua população, neste último caso, por parte da Light and Power. As implicações mais amplas do Agache – independente, também, dos métodos e técnicas aí imbuídos – sugerem a preocupação de, no Rio estratificado dos longínquos anos 50, viabilizar e dar condições a um ordenamento espacial, *sem sacrificar o transporte dos operários para as “oficinas que deles dependem”*; por outro lado, afasta essas “oficinas” dos bairros da classe “abastada” e torna o Centro da cidade e a sua orla numa “entrada monumental”. É importante observar, aliás, que esse aspecto grandioso responde e se pauta, na época, por anseios e aspirações de diversos setores da sociedade, inclusive os meios “técnicos”. É curiosa e até certo ponto esclarecedora a polêmica que a mesma *Revista da Semana*, anteriormente citada, mantém com o urbanista entre 24 de novembro e 22 de dezembro de 1928.

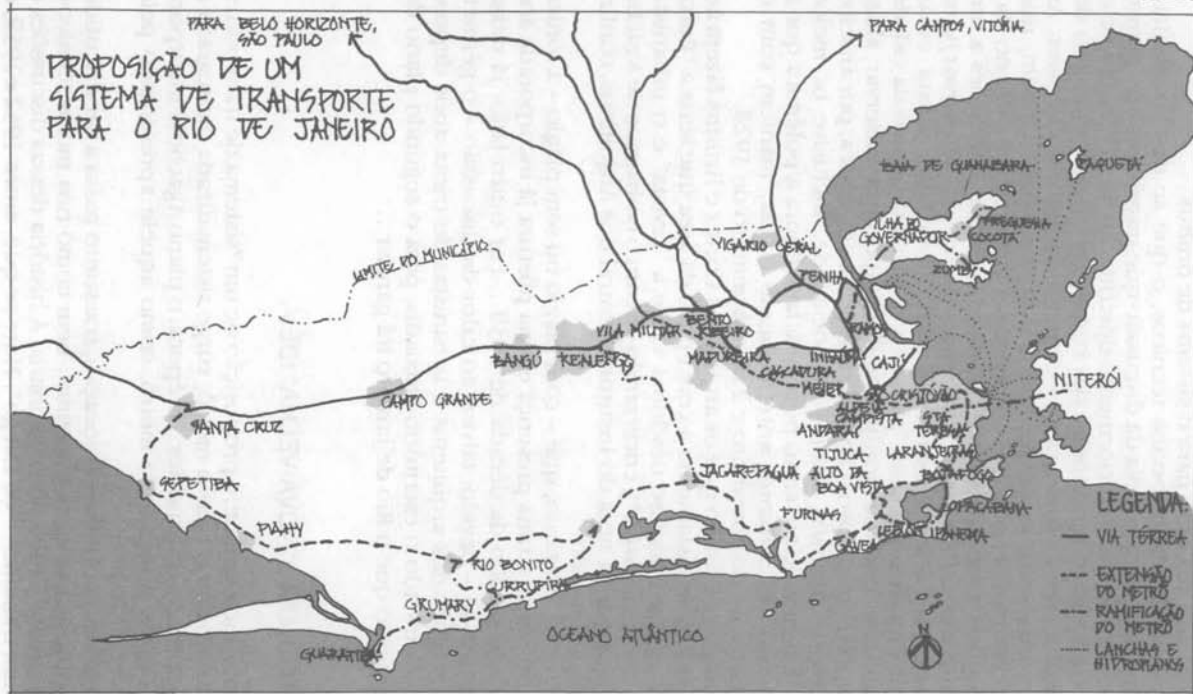
A acusação de plágio que os arquitetos Cortez e Brühns fazem ao urbanista, refere-se justamente à concepção da área que seria a “Porta do Brasil”⁴⁰. A polêmica se desdobra entre a “revista” e o urbanista (através do jornal *O Paiz*)⁴¹, encerrando-se com o embarque de Agache para a Europa, e uma nota do Instituto Central dos Arquitetos, confirmando o plágio havido⁴².

Observe-se, portanto, que – com plágio ou sem plágio – a tônica grandiosa do plano é uma presença e uma postura já incorporada aos meios técnicos do Rio da década de 1930... Por outro lado, já nessa briga, encontra-se – devido, talvez, ao calor da discussão – o gérmen das manifestações dos arquitetos e urbanistas de trinta anos depois, quando é contratado o escritório Doxiadis, para o segundo plano de desenvolvimento que o Rio de Janeiro irá ganhar...

3.3. O METRÔ: UMA “NOVA-VELHA” IDÉIA

Assim, com o Agache, a proposição de um “sistema de transportes rápidos”, tendo como base o metrô, surge sistematizada e integrada a um plano global de transportes. Na época, o plano Agache já incorpora e discute outros projetos de metrô, como aquele apresentado pela Light.

A partir dessa primeira colocação, o assunto passa a ser discutido na Câmara Municipal e na imprensa, bem como nos meios técnicos, especialmente no Clube de Engenharia. A história dessas discussões é objeto de um trabalho “de fôlego”. Note-se que, entre 1952 e 1959, o



Reproduzido de: Agache, Alfred – Cidade do Rio de Janeiro, Extensão – Remodelação – Embelezamento, Cidade do Rio de Janeiro, 1926-30

projeto de um metrô para o Rio de Janeiro foi, somente na Câmara Municipal, objeto de 72 discursos⁴³. Por outro lado, até o projeto definitivo, a quantidade de propostas, conferências e palestras, apresentadas no Clube de Engenharia a partir de 1930, é também apreciável. Assim, para os fins (e limites) deste trabalho, apenas dois pontos deverão ser levantados: o primeiro, procurando observar, em determinados momentos, o caráter da discussão que se trava sobre alguns desses projetos; o segundo, buscando comparar a formação efetiva da Cia. do Metropolitano com a dos demais meios de transporte estudados.

Observe-se, ainda, que 1930 é um marco na história brasileira. As crises econômicas, infladas em 1929, e as tensões que se acumulavam, explodindo aqui e ali, se consubstanciam numa aliança que leva à reestruturação dos grupos no poder. No período que se abre, o Estado assume mais diretamente sua intervenção em nível nacional, preparando, já no início da década de 1950, os instrumentos do que viria a ser – principalmente a partir do governo Juscelino (1955-60) – a era dos grandes planos econômicos nacionais⁴⁴. No geral, a vida política se torna cada vez mais complexa, com a entrada no cenário político de novas forças sociais⁴⁵.

Voltando porém a 1930, ao plano Agache, e, mais especificamente, à proposição do Metropolitano, cabe assinalar que a Revolução de 30 compromete, em nível político, qualquer implementação imediata do plano como um todo, sofrendo a prefeitura do Rio a intervenção de Adolfo Bergamini. Note-se, entretanto, que, se num primeiro momento o plano Agache é objeto de uma comissão de sindicância, esta mesma comissão dá o parecer favorável para sua aprovação⁴⁶, vindo a ser efetivamente estabelecida a Comissão do Plano da Cidade. Na administração seguinte, porém, essa comissão é extinta e o plano Agache revogado⁴⁷. Mesmo assim, nesses “vaivéns”, a discussão não esmorece e, no período do Estado Novo (1937 a 1945), com a presença de Henrique Dodsworth na prefeitura, algumas de suas proposições chegam a ser implementadas⁴⁸.

Embora dentre essas ainda não esteja a do Metropolitano, vale mencionar que é nesse período que é apresentado, no Clube de Engenharia, um projeto do engenheiro Francisco Ebling que irá ocasionar, nos anos subseqüentes, grande celeuma em torno do assunto. A sugestão do engenheiro, em termos gerais, colocava como prioritária a área concernente à Zona Norte e à Estrada de Ferro Central do Brasil, tendo em vista seu movimento e a necessidade de descongestionar o Centro da cidade. Considerava, portanto, secundária uma etapa que lançasse o Metropolitano para a Zona Sul⁴⁹. É interessante assinalar algumas dessas indicações, uma vez que certos aspectos do debate técnico e político, desenvolvido posteriormente, se centralizarão de um lado nos problemas de “descongestionamento”, “liberação de vias para o tráfego” etc, e de outro na opção metrô x ferrovia, que também estará sempre presente na discussão crítica,

evidenciando prioridades que apontam, definitivamente, para uma postura frente à cidade.

Assim é que Francisco Ebling coloca, como premissa, o prolongamento das linhas ferroviárias suburbanas,

(...)além da estação D. Pedro II, ao longo de uma linha circular dupla subterrânea pela avenida Presidente Vargas (em construção), praça Quinze, Almirante Barroso, praça Floriano, Passeio Público, largo da Lapa, avenida Mem de Sá, rua de Santana e praça Onze, onde retornaria ao leito da Central⁵⁰.

Entre os objetivos que se propunha alcançar, estava assim em primeiro lugar a conjugação com a ferrovia e o descongestionamento do Centro, com a possibilidade de suprimir as linhas de bonde, substituindo-as pelo metrô e, ainda, preparar outras linhas do metrô para a Zona Norte e mais tarde para a Zona Sul.

Nos anos que se seguem, nenhuma outra proposta é oficialmente apresentada. É interessante observar, entretanto, que, em setembro de 1947, a Cia. Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro (a Light) apresenta uma proposta ao prefeito Mendes de Moraes, com um projeto de solução para o transporte coletivo. Esse projeto tem como justificativas implícitas a questão do aumento populacional da cidade (que já estaria ultrapassando os dois milhões de habitantes) e a concorrência crescente dos ônibus, responsáveis pelo decréscimo no movimento dos bondes. A primeira proposição, portanto, é a unificação dos transportes coletivos sob uma direção única, procurando evitar tal concorrência; por outro lado, propõe a construção de uma estrada de ferro subterrânea que

(...)representaria a espinha dorsal dos transportes coletivos, tornando-se subsidiárias e coordenadas àquela as linhas de bonde e ônibus superficiais, que seriam então reduzidos na sua intensidade de tráfego, principalmente no Centro⁵¹.

Como na época de Agache, mais uma vez um memorial da Light se antecipa a alguma medida oficial. Com efeito, em novembro de 1947, a Câmara de Vereadores do Distrito Federal autoriza o prefeito a "promover os estudos necessários à aprovação dentro do prazo de 120 dias, do anteprojeto do traçado do metrô"⁵². Estava em discussão, na verdade, o projeto de Francisco Ebling e Maurício Joppert da Silva, que havia recebido pareceres favoráveis de quase todos os órgãos federais interessados⁵³. Inicia-se, a partir daí, uma longa peregrinação do projeto do Metropolitano pela Câmara, imprensa, prefeitura e associações profissionais – principalmente o Clube de Engenharia.

Entretanto, outro projeto entra também em debate, apoiado pela força da tecnologia estrangeira:

(...) mandaram buscar dois engenheiros franceses, no caso Marcel Floner e Alfred Albaret, do Metropolitano de Paris, que permaneceram horas a fio na Central do Brasil e Leopoldina, procedendo à verificação do movimento de passageiros, como se um simples guarda de trânsito não tivesse capacidade para fazê-lo(...) Importaram o engenheiro Charles Bourgain, da Compagnie du Chemin de Fer de Paris(...) Todo mundo deu entrevista(...) Finalmente foi entregue ao então prefeito João Carlos Vital, o traçado (dos franceses) da Comissão Executiva do Projeto do Metropolitano do Rio de Janeiro, sob a presidência do sr. Paulo de Sá, secretário da Viação da prefeitura, deputado Edson Passos, presidente do Clube de Engenharia, Charles Bourgain, Augusto de Sá Pereira, da Companhia do Plano Aéreo, Jorge Morreaux, da Companhia Estacas Frank, Batista Moseto, da Estrada de Ferro Norte Torino. Nenhum representante do Estado Maior das Forças Armadas, da Central do Brasil etc⁵⁴.

Em 1951, poucos meses depois de João Carlos Vital ser nomeado prefeito do Distrito Federal, Francisco Ebling ainda defende seu projeto pelos jornais, aproveitando a "abertura" que o prefeito dá na sua disposição para solucionar o problema do transporte coletivo do Rio:

(...) falando à reportagem, teve o engenheiro oportunidade de lembrar que o Distrito Federal já possui 120 km de Metropolitano, construídos em 1937, pelo presidente Vargas, através de eletrificação das linhas suburbanas da Central do Brasil⁵⁵.

E passa a descrever em detalhes seu projeto, enfatizando inclusive a prioridade dada aos subúrbios:

(...) observa que esse milhão de cariocas (os moradores da Zona Norte e subúrbios) tem mais necessidade de seis km de Metropolitano (a extensão da linha circular dupla do metrô no Centro da cidade) do que os 134 mil habitantes de Copacabana(...). O governo eminentemente popular do presidente Vargas não poderá permitir que se esbanjem mais de dois bilhões de cruzeiros (custo do projeto francês da comissão) para favorecer uma parcela mínima e privilegiada da população da Zona Sul, quando com um dispêndio relativamente insignificante se poderá beneficiar a grande maioria dos que trabalham na indústria e no comércio. Para isso, é necessário que o governo federal assuma o compromisso de reaparelhar, totalmente, os serviços suburbanos da Central do Brasil⁵⁶.

Mesmo assim, o prefeito encaminha o projeto francês à Câmara dos Vereadores, comparecendo em dezembro àquela casa para debates

e para, juntamente com a Comissão do Metropolitano, explicar aos vereadores a proposta⁵⁷.

Daí, até 1954, os projetos Ebling e os da Comissão Executiva serão debatidos exaustivamente pela Câmara e pelos jornais, sem que se chegue a um acordo. Já em 1952, *O Globo* registra:

Toda a "ordem do dia" foi consumida com a discussão do projeto do Metropolitano. O sr. Pais Leme defendeu o chamado traçado Ebling, procurando bloquear os que iam à Tribuna, com insistentes apertes. O sr. Couto de Sousa defendeu o projeto da comissão mista. Os próprios membros da UDN, bancada da qual o sr. Pais Leme faz parte, estão contrários ao seu ponto de vista⁵⁸.

Novamente, nos dias 30 de agosto e 02 de setembro de 1952⁵⁹, as discussões prosseguem intensamente; um substitutivo é apresentado pelo vereador Pais Leme (presidente da Comissão de Justiça da Câmara) propondo a solução Ebling e, em vista do impasse, o prefeito reúne os líderes das bancadas visando articular um acordo entre os partidos⁶⁰. A discussão dos dois projetos do Metropolitano, além de envolver questões técnicas propriamente ditas, e sociais – no sentido de privilegiar esses ou aqueles setores da população – também parece se reportar a uma questão de "área de controle político". Explicando melhor: o projeto Ebling, dadas as suas características de se assentar sobre a rede ferroviária suburbana, colocava sob controle efetivo da Central e da Leopoldina, o funcionamento do sistema. Ora, essa rede se encontrava sob o controle federal, através do Ministério da Viação, sendo área política extremamente "cobiçada" não só pela população e área que atinge, como pela dimensão de sua organização administrativa, que permitia a barganha e o clientelismo. Por outro lado, um metropolitano em grandes dimensões, controlado pela municipalidade, e com amplos recursos, poderia se constituir efetivamente em uma nova fonte de poder; daí, talvez, a divisão entre os partidos e mesmo no interior deles. Este aspecto pode talvez ser intuído na forma como o *Correio da Manhã* comenta a questão:

(...) é conveniente que a população, sacrificada pelo drama cotidiano da condução, vá fazendo suas observações sobre os responsáveis pelo retardamento da solução estudada e pronta para entrar em execução (o anteprojecto dos franceses contratados pela comissão)(...). Aquela (proposta) que acaba de surgir através do substitutivo de autoria do sr. Pais Leme (o projeto Ebling), atenta contra o interesse da cidade e constitui um sinal deplorável dos fatores que por vezes interferem na elaboração das leis no conselho eleito pelo povo para a defesa de seus interesses. Determina que o governo do Distrito Federal entre em entendimentos com o Ministério da Viação e as

administrações da Estrada de Ferro Central do Brasil, assim como da Leopoldina Railway, para o desdobramento das respectivas linhas suburbanas de trens elétricos para o entrosamento com o futuro metrô(...). Além do que o metrô *é um problema tipicamente de transporte local, cabendo sua realização ao município(...)*⁶¹.

Finalmente, o mesmo jornal registra que o projeto foi retirado do plenário, voltando às comissões.

Observe-se que a discussão dos projetos do Metropolitano na década de 1950 se desenvolve num período difícil e complexo sob o ponto de vista da conjuntura política. Entre 31 de janeiro de 1951 e 31 de janeiro de 1956 (correspondendo, respectivamente, às presenças de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek), o Rio de Janeiro é governado por seis prefeitos, cujas características e respectivas nomeações refletem as crises sucessivas da época⁶².

Na administração de Dulcídio do Espírito Santo Cardoso, em 1952, é retomada a discussão do Metropolitano, já agora sob outro ângulo. Na verdade, após intensas discussões, o projeto Ebling havia caído num certo esquecimento, sendo aprovado o anteprojeto da Société Générale de Traction et Exploitations de Paris. O início do estudo para o projeto definitivo é autorizado, e uma mensagem do prefeito propondo a criação da Superintendência do Metropolitano do Rio de Janeiro é encaminhada à Câmara de Vereadores. É importante observar que, em nível político nacional, já se acirrara a luta entre as facções da oposição e o governo de Getúlio Vargas. Na ocasião, o país já vive, de certa forma, o clima que irá eclodir na crise de agosto. O poder federal já se encontra em intenso processo de desgaste, e a oposição – cujo foco era a UDN e alguns setores militares – assenta suas baterias na “corrupção”, no “empreguismo” e no “comunismo”. O contexto é ainda mais deflagrado, por outro lado, com as perspectivas das eleições de outubro. Estes aspectos refletem-se nas discussões travadas no Distrito Federal⁶³, onde esses pontos constituem a base da argumentação da UDN para o bloqueio, na Câmara Municipal, da criação da Superintendência do Metropolitano. Efetivamente, as questões levantadas pela UDN baseiam-se em três pontos principais, que são insistentemente repetidos nos debates: a questão da superintendência como “sinecura”, a questão da criação de um Fundo do Metropolitano com recursos de um tributo cobrado aos veículos, e a soma de poderes que o projeto dava ao cargo de superintendente⁶⁴. No clima reinante, o projeto começa a soçobrar, apesar das diferentes tentativas de salvá-lo, consubstanciadas na apresentação de um substitutivo, com várias modificações e emendas, apresentado pelo PSP⁶⁵ e, entre outras, no telegrama do presidente do Clube de Engenharia, Edson Passos, à presidência da Câmara, sugerindo emendas⁶⁶. Entretanto, para solucionar o impasse que havia se formado com a

mudança de posição do PSD e do PSP, o prefeito entra em acordo com esses partidos, visando à continuidade do apoio destes à sua administração, concordando, em troca, com a retirada em definitivo do projeto⁶⁷ que fora debatido de 31 de março a 10 de maio de 1954.

É necessário observar que as discussões em torno da questão não se restringem apenas à Câmara de Vereadores, como poderia a princípio parecer; note-se que, embora sob um enfoque ligeiramente diverso, o metrô continua a ser discutido nos meios técnicos. Na verdade, apesar da aprovação oficial do anteprojeto francês, prosseguem, nos anos que se seguem, os debates de novos projetos e propostas, particularmente no Clube de Engenharia. Cabe observar que a relação do clube com a prefeitura é bastante próxima, especialmente através da Secretaria de Obras e Viação; além disso é igualmente direta a sua relação com a Câmara de Vereadores, conforme foi observado no caso do debate do projeto Ebling.

Por outro lado, na segunda metade da década de 1950, os aspectos anteriormente configurados, em relação ao crescimento da cidade, eclodem com maior força. No período que corresponde à implementação do plano de metas, em nível nacional, e ao "desenvolvimento", no plano político-ideológico, é enfatizada a pressão demográfica sobre a metrópole. O Rio de Janeiro, que já apresentara no período de 1940/1950 uma taxa geométrica de crescimento anual de 3,08, passa, na década seguinte, a crescer a uma taxa anual de 3,30⁶⁸.

A expansão da cidade torna-se uma realidade, ativada, de um lado, pelo fato de ser repositório da migração interna e, de outro, pelo *boom* imobiliário que já se faz sentir desde o início da década. Assim, paralelamente à saturação dos espaços no núcleo central, seja pelo aumento populacional, seja pelo processo de especulação imobiliária – que verticaliza cada vez mais as áreas do Centro e Zona Sul – assiste-se à ênfase na abertura de novas rodovias (Pres. Dutra e Washington Luís) e à intensificação de uso de outras já existentes (avenida Brasil e Automóvel Clube), criando condições para a expansão industrial. Esta se constitui, como é sabido, na tônica prioritária do governo Juscelino⁶⁹.

A ênfase no sentido da consolidação do processo industrial inclui, no plano privado, o incentivo dado pelo governo à indústria automobilística (incentivo este direcionado pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA), enquanto, no plano da realização pública, assumem relevância os projetos rodoviários e de transporte. No Distrito Federal, a repercussão da política econômica mais geral, aliada à pressão do crescimento da cidade, tem, entre outras conseqüências, o investimento maciço na estrutura viária que permite e incentiva o "deslumbramento pelo automóvel". As prefeituras de Negrão de Lima e Sá Freire Alvim serão, sem dúvida, indicadoras desses aspectos⁷⁰.

É interessante observar ainda, em nível municipal, a coexistência de duas posturas já evidenciadas nas administrações de Alim Pedro e

Sá Lessa; de um lado, a caracterização de um plano viário cuja prioridade parece se concentrar no Centro e na Zona Sul, e, de outro, o “ressurgimento” ou a intensificação do debate sobre os transportes coletivos e sobre o famoso “congestionamento” da cidade. Na questão dos transportes coletivos, a discussão se direciona novamente para a eliminação de algumas linhas de bondes e a sua substituição por outro tipo de transporte; no caso, o ônibus elétrico e o metrô. Esses dois pontos já vinham sendo levantados desde a administração de Francisco Sá Lessa (de 2 de dezembro de 1955 até 25 de março de 56), quando foi substituído por Negrão de Lima, em função de dois fatos objetivos: a existência, desde a época de Alim Pedro, da autorização para a criação da Companhia do Metropolitano e instalação de ônibus elétricos (lei 820, de 22 de julho de 1955) e a proximidade do término da concessão da Cia. Jardim Botânico. Observe-se que, por sua própria iniciativa, o prefeito

(...) provocou no Clube de Engenharia o estudo do debatido problema de transportes coletivos da cidade. Nomeou comissão para que desse parecer (...). Ao trabalho do Clube de Engenharia se juntou outro, de engenheiros da prefeitura, resultando desses estudos os elementos de que se valeu a administração sucessora para criar a Cia. do Metropolitano do Rio de Janeiro e resolver outro problema iminente, que era a substituição dos bondes da Zona Sul, cujo contrato estava por terminar⁷¹.

Duas comissões são criadas, portanto, em janeiro de 1956 com os nomes de: Comissão de Estudo e Planejamento do Serviço de Autocarros Elétricos (CEPAE) e Comissão de Estudos do Serviço de Bondes⁷²; esta segunda, devendo tratar da “melhoria no atual sistema de bondes”⁷³. Posteriormente, já no governo Negrão de Lima, a questão dos ônibus elétricos é efetivamente concretizada, através de outra comissão que organizaria os seus serviços e estabeleceria as suas linhas. O metrô, porém, não se realizou, ou melhor, sua discussão chega a provocar algumas medidas concretas, mas que terminam por se encerrar em si mesmas.

Neste sentido, a criação da Companhia do Metropolitano estava autorizada; além disso, em 6 de outubro de 1955, a lei 826 autoriza a abertura de créditos para o início das obras⁷⁴. Efetivamente, para a constituição do capital da companhia (dois bilhões de cruzeiros), já no governo Negrão de Lima são emitidas algumas ações⁷⁵. É interessante observar, porém, que o próximo passo é a criação de nova comissão aprovada pelo prefeito seguinte, Sá Freire Alvim, em agosto de 1959; esta comissão – que tem a participação não só de engenheiros da SURSAN, como de integrantes da Secretaria Geral de Viação da Estrada de Ferro Central do Brasil e do Departamento de Estradas de Rodagem – teria como objetivos mais amplos a coordenação dos transportes coletivos em geral e, mais especificamente, os estudos finais do metrô⁷⁶.

Mais uma vez, estuda-se o plano do metrô. Na verdade, no decorrer desses anos, proliferam diferentes projetos com maior ou menor divergência quanto ao traçado. Por outro lado, enquanto se discute a opção entre "metrô x ferrovia" e "subúrbio - Zona Norte x Centro - Zona Sul", predominam as obras viárias, nas intervenções sobre a cidade, permitindo e incrementando o transporte individual⁷⁷.

Assim, ao iniciar-se a década de 1960, o Clube de Engenharia - acoplado à prefeitura - discute o Metropolitano, embora seu projeto já tenha sido aprovado pelo prefeito⁷⁸ e várias comissões tenham sido estruturadas. Já em 1959, Edmar Morel registra:

Os franceses não dormem no ponto. Ganham Cr\$ 24 milhões com o primitivo estudo sobre o metrô carioca e agora voltaram, por inspiração do ministro Antoine Pinay, que recentemente esteve no Brasil (...). Está no Rio um grupo de capitalistas franceses, portadores de ações e debêntures de empresas estrangeiras, nacionalizadas pelo governo brasileiro (...). O sr. Fernando Ramos de Alencar, diretor do Departamento de Urbanismo da Prefeitura, em declaração à imprensa, afirmou "que o Presidente da República está muito interessado no investimento dos capitais franceses resultantes de empresas nacionalizadas"⁷⁹.

Entretanto, com base em razões políticas, econômicas e ideológicas, as tensões acumuladas em nível de cidade e de seus transportes, no curso dos anos "desenvolvimentistas", chegam ao seu ponto crítico.

O quadro político institucional no qual se conjugam estas tensões é marcado, no início da década de 1960, pela transferência da capital federal para Brasília e a conseqüente criação do novo Estado da Guanabara, com os mesmos contornos do antigo Distrito Federal; essas modificações trazem, efetivamente, uma série de reformulações no que toca ao âmbito da vida institucional da cidade. O primeiro governador do estado é Carlos Lacerda, eleito em 1960; a mudança se dá num quadro altamente conturbado, onde se sucedem aumentos da taxa inflacionária, desequilíbrios crescentes na balança de pagamentos, e constante pressão popular.

Em 1962, após as crises vinculadas à renúncia do presidente Jânio Quadros, e às tentativas de impedir a posse do vice-presidente João Goulart, o estado da Guanabara, através de seu governador, se encontra em franca oposição ao governo federal. Estes aspectos vão contextualizar, em um plano político mais amplo, as discussões em torno do Metropolitano.

A expansão da cidade, por outro lado, já havia ultrapassado há muito seus limites administrativos: os municípios de Nilópolis, São João do Meriti e trechos dos territórios de Duque de Caxias e Nova Iguaçu já se encontravam quase totalmente integrados ao espaço urbano da metrópole, sendo significativas, no caso, as taxas de crescimento

populacional destes municípios registradas na década. Igualmente significativo é o comportamento dos dados demográficos do estado do Rio como um todo, em relação à cidade do Rio de Janeiro⁸⁰. Efetivamente, o processo de industrialização, nos moldes em que se deu – assentado sobre a concentração espacial e econômica do capital e baseado em uma infra-estrutura rodoviária recém-criada – repercutiu na explosão das grandes cidades. No caso particular do Rio de Janeiro, esses aspectos, já alicerçados em diferenciações no seu espaço social, colocam – em escala metropolitana, no plano das relações “núcleo/periferia” – os estrangulamentos que a cidade já vinha sentindo e que continuará a experimentar ainda mais ao longo dos anos 60.

Durante esta década, com a intensificação do processo de urbanização e das tendências já indicadas anteriormente, a periferia do Rio de Janeiro cresce rapidamente, absorvendo grande parte do fluxo migratório que se dirige para a região; cabe observar, entretanto, que embora os vetores que orientam o caminho da ocupação residencial venham a se expandir, em ritmo intenso, para longe do núcleo, o mesmo não ocorre em intensidade com os vetores de localização de emprego. Assim, juntamente com o déficit crescente do setor público, que se agrava em consequência do tipo de desenvolvimento anterior, assinala-se a pressão cada vez maior sobre os serviços públicos da cidade, por parte de uma população periférica que a eles tem de recorrer. No caso, o transporte se coloca, para a força de trabalho, como um aspecto fundamental da infra-estrutura, principalmente em função da ruptura cada vez mais profunda entre local de habitação e trabalho – dada a segregação sócio-espacial crescente – chegando a assumir uma dimensão que se poderia dizer dramática:

(...) ruas e avenidas congestionadas, um serviço de transporte ineficiente, incapacidade do setor público para fazer face à demanda crescente de serviços públicos, e poluição, são alguns dos problemas que asfixiam a cidade⁸¹.

A contradição que se apresenta, por outro lado, é que, justamente nesse sentido, os investimentos continuam a ser direcionados para atender à demanda do transporte individual. Com efeito, durante todo o governo Lacerda, sucedem-se as obras viárias consubstanciadas no plano rodoviário do Estado, inaugurando-se, ao mesmo tempo, aquelas iniciadas e desenvolvidas nas administrações do então Distrito Federal⁸².

Entretanto, no plano da *história* do Metropolitano, o ano de 1962 é de certa forma marcante; aparentemente, o metrô vai “sair da gaveta” e se tornar obra palpável no panorama da cidade. O Clube de Engenharia realiza um simpósio onde se procura sistematizar e rever todas as propostas já apresentadas sobre o Metropolitano do Rio de Janeiro; este simpósio visa, em última instância, chegar a um certo consenso sobre o “melhor metrô” para o Rio, procurando integrar, na

medida do possível, as várias propostas existentes, até então, de forma isolada.

Do simpósio realizado em abril – provavelmente a mais completa exposição dos vários possíveis traçados para o metrô – importa ressaltar o relatório final que, entre outras conclusões, define como prioridade a ação de modernização e reequipamento das Estradas de Ferro Central do Brasil e Leopoldina, paralelamente à construção de um metropolitano cujo primeiro trecho deveria se estender do Centro ao Maracanã (o segundo trecho seria do Centro à praça Serzedelo Correia, em Copacabana). Optou-se, por outro lado, pelo metrô “clássico” (subterrâneo) e ainda pelo estabelecimento da superposição de linhas do Metropolitano aos itinerários de maior fluxo de transporte⁸³. É interessante observar, aliás, que o relatório final parece “conciliar” as duas “tendências técnicas” existentes: a prioridade do metrô centro-sul e a modernização da rede ferroviária.

Ademais, alguns meses mais tarde o Clube de Engenharia se propõe a fornecer subsídios à comissão mista formada no âmbito do governo do estado e do Ministério de Viação e Obras Públicas; esta comissão, vinculada ao ministério, origina-se, nos primeiros meses do ano, de contato entre o governador Carlos Lacerda e o então ministro da Viação, Virgílio Távora. A partir das notícias veiculadas pela imprensa, sabe-se que, em outubro de 1962, a comissão trabalha “a pleno vapor” para a viabilização e implantação do metrô⁸⁴. É interessante observar ainda que, quase na mesma ocasião dos debates do Clube de Engenharia e dos trabalhos da comissão mista, o governador Lacerda vai à França onde negocia empréstimos e acordos com investidores franceses para a construção do Metropolitano⁸⁵.

Vale mencionar que, evidentemente, o custo e o financiamento de obra de tal monta é sem dúvida um assunto complexo. O que se deseja apontar no caso é, de um lado, uma primeira tentativa mais “realista” de obter os fundos necessários para o metrô; deve ser lembrado também, por outro lado, o contexto de oposição do governo federal e a situação relativamente autônoma do Rio de Janeiro transformado em estado. Nesse período, a negociação de capital, no exterior, será a tônica.

É curioso observar, ainda, que a questão da implantação do sistema do Metropolitano do Rio de Janeiro ressurgiu em fevereiro de 1964, já num clima político explosivo, preliminar ao movimento que derruba o governo Goulart. As disputas aí envolvidas evidenciam, com certa fidelidade, esse clima⁸⁶. Por outro lado, quase que simultaneamente, outro órgão técnico – o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) – entra em polêmica com o governo estadual, em função do segundo plano de desenvolvimento que a cidade recebe, no espaço de trinta anos: o Doxiadis. A tensão, no caso, é gerada pela contratação do escritório técnico grego Doxiadis Associates, para a elaboração daquele plano⁸⁷.

3.4. O GOVERNO DO ESTADO "IMPORTA" OUTRO PLANO: O DOXIADIS

A equipe estrangeira do escritório Doxiadis Associates chega ao Rio de Janeiro, portanto, num clima tenso, em meio aos protestos insistentes dos setores profissionais mais atingidos. Entretanto, apesar da veemência dos protestos, o governador mantém sua posição e o plano é desenvolvido.

A base de sua abordagem é a visão da cidade em três escalas. A cidade-estado do Rio de Janeiro no contexto da economia brasileira; no contexto da área metropolitana; e, no contexto local, incluindo os estudos específicos dos bairros do Mangue e de Copacabana. Mais uma vez – como no caso do Plano Agache – é possível assinalar dois aspectos básicos nas suas proposições finais. O primeiro se relacionaria com a proposta global para o ano 2000, através da qual se visualiza a cidade dividida em várias comunidades de níveis e dimensões diversas, alcançando inclusive a escala do bairro, da vizinhança. Essas comunidades, classificadas por vários critérios – entre os quais tamanho da população, tipo e complexidade de serviços que oferecem, entre outros – seriam a princípio integradas por grupos sociais diversificados, e dotadas de oferta de serviços e equipamentos adequados de forma a garantir uma certa "auto-suficiência"⁸⁸. Toda a formulação do plano se baseia numa postura de redistribuição equilibrada de população e de recursos urbanos. Entretanto, ao se observarem atentamente as principais implicações das diretrizes formuladas, constata-se que, apesar dessa postura básica, o plano não supera a hierarquização histórico-espacial da cidade, mantendo-se a vocação concentradora do núcleo e a reserva residencial da orla litorânea⁸⁹. Por outro lado, esse complexo sistema de comunidades, de vários níveis, repousa sobre uma fantástica rede de comunicações, através da qual se declara procurar integrar o transporte de massa e o transporte individual.

Nesse contexto, a discussão do Metropolitano do Rio de Janeiro é incorporada à elaboração do plano Doxiadis. É de se notar, entretanto, que embora a "idéia" do metrô estivesse de certa forma integrada a um plano geral de transportes, ainda não tem, efetivamente, os recursos e meios para a sua implementação. Na verdade, o plano Doxiadis enfatiza as tendências predominantes na política de transportes então vigente, no sentido de dar prioridade, concretamente, a um sistema de "vias expressas" que viabilizasse a "necessária descentralização e reagrupamento da estrutura supercentralizada"⁹⁰. Embora se propusessem 80 km de linha do metrô, a ênfase se situava, na verdade, na construção de 403 km de *freeways* e 517 km de vias principais, que ocupariam cerca de 5,5% da área total do estado⁹¹, não fugindo, portanto, à tendência geral da ação pública em vigor⁹².

Assinala-se, ainda, que os fatores oficialmente levantados como justificativas para as políticas de transporte se repetem na constatação dos congestionamentos do tráfego, cujas causas seriam: de um lado, o

ritmo de crescimento da metrópole, propiciando altas densidades no seu núcleo e, de outro, as características de seu suporte físico, isto é, as "barreiras naturais" que condicionariam o seu desenvolvimento. É de se notar que essas causas, assim colocadas, não incluem, explicitamente, o incentivo à indústria automobilística, a análise e avaliação do direcionamento que as obras públicas tomaram, o papel da especulação imobiliária na verticalização e, portanto, no adensamento de determinadas áreas da cidade.

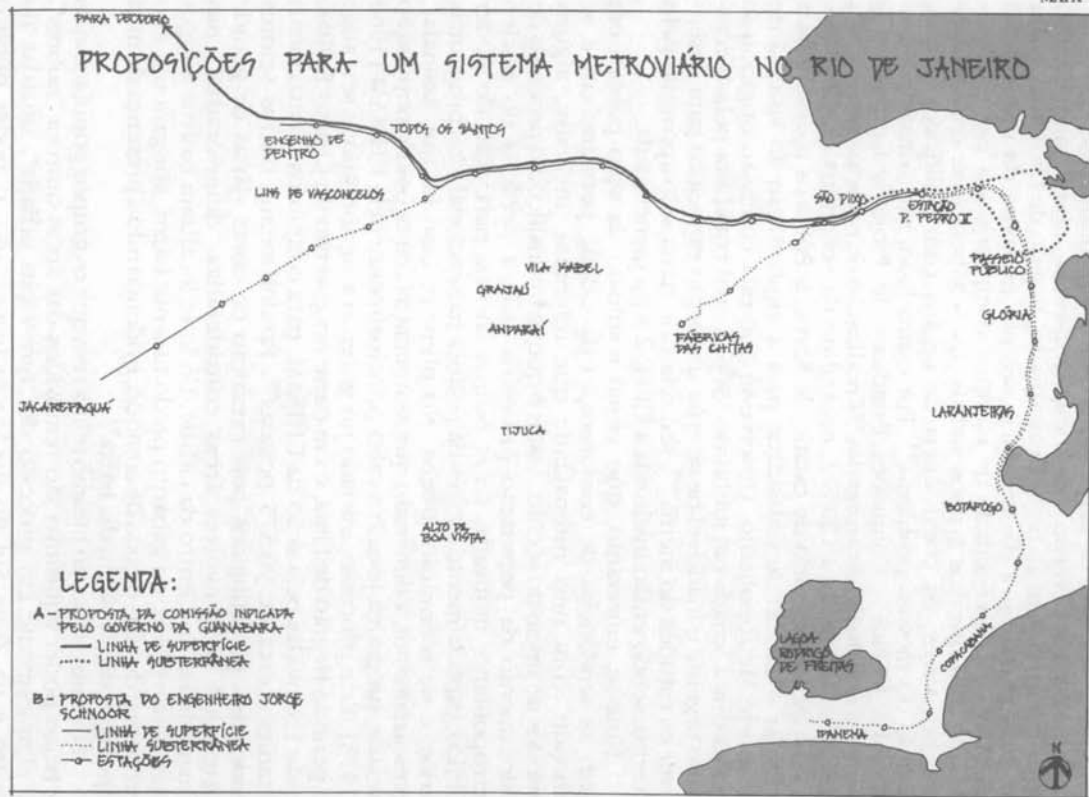
A abordagem seguida – metodologia, forma de análise e até mesmo de apresentação – não deixa transparecer qualquer contradição ou disputa. A cidade não é um espaço social tenso, não existem contradições e disputas, mas apenas "problemas e necessidades" que devem ser quantificados, equacionados e matematicamente solucionados para uma redistribuição equilibrada de recursos. O crescimento do número de automóveis é assumido em si mesmo, como tendência irreversível, e sobre a projeção deste crescimento é elaborado o sistema viário. O metrô e a ferrovia, embora integrados como transporte de massa no plano como um todo, merecem, na conclusão final, apenas umas poucas linhas e pouca discussão.

Observa-se, finalmente, que, num espaço de quase quarenta anos, os dois planos de desenvolvimento urbano, embora partindo da necessidade de uma reorganização dos transportes, o fazem através de posturas diversas: no caso do Agache, ao lado da rede de vias, se expressa nitidamente um tipo de transporte "metrô-ferroviário", com características básicas para o funcionamento do sistema geral, através do qual se propunha incentivar a expansão da cidade, de forma praticamente pioneira; no caso do Doxiadis, embora a idéia do descongestionamento do núcleo esteja presente, privilegia-se o sistema rodoviário como a "ossatura" do desenvolvimento da cidade. Cabe assinalar, em conclusão, que este último plano como um todo também não foi implementado, sendo relegado ao esquecimento no governo seguinte.

3.5. FINALMENTE... O METRÔ

Se, no processo de debate das propostas acerca do Metropolitano, já se evidenciam conflitos relacionados com os mais diversos interesses, no processo de sua implementação as tensões também ocorrem, embora de forma diversa.

Note-se que, após 1964, à rearticulação das facções no poder, segue-se uma série de modificações nos instrumentos e formas de ação do estado, no sentido de "viabilizar" a nova política adotada. As regras do jogo começam a ser redefinidas. Entretanto, nos primeiros anos que se seguem ao movimento militar, nem todas as regras foram mudadas; resultando as eleições de 1965, para governador do estado, são



são mantidas, como vencedor – pela coligação PTB/PSD – Francisco Negrão de Lima, ex-prefeito do Distrito Federal. Nesse período, duas características marcam o novo governo do estado, como decorrência, em parte, do novo quadro político-institucional que coloca o governador numa situação de certa forma delicada e contraditória.

Levado ao governo por eleições diretas, numa manifestação popular de oposição ao regime instaurado, Negrão de Lima administra sob duas pressões: a da iminência sempre presente de intervenção federal e a da necessidade de cumprir compromissos eleitorais assumidos com diversos grupos sociais. Estes aspectos se consubstanciam, por vezes, na coexistência de órgãos com políticas diversas, tratando do mesmo problema⁹³. Por outro lado, são constituídas as chamadas CEPES – Comissões Estaduais de Projetos Específicos – entidades estaduais encarregadas da realização de projetos especiais⁹⁴; dentre estas é criada a CEPE-2, no âmbito da Secretaria de Governo, presidia pelo secretário de estado de Serviços Públicos e destinada a contratar o estudo de viabilidade para a implantação do sistema de transporte Metropolitano. Observe-se que esta comissão originou-se de uma outra, criada em junho de 1966, a qual concluíra pela “necessidade urgente e inadiável de se criar um órgão específico para desenvolver os estudos do metrô”⁹⁵; seu relatório havia sido aprovado pelo governo, sendo então instituída a CEPE-2 aqui mencionada.

Note-se, entretanto, que, como resultado da ação pública em vigor, as tendências de conformação da cidade permanecem e se reforçam, com uma intensidade que relembra, inclusive, alguns períodos de início do século. Assim é que se intensificou o processo de deslocamento da população proletária para a periferia do núcleo metropolitano, motivada, entre outros fatores, pela ação do poder público, especialmente através da política habitacional, dos programas viários, e de renovação urbana. No primeiro caso há que assinalar, necessariamente, a dimensão que assumem as remoções de população favelada, programa levado a cabo principalmente pela CHISAM (1968 a 1973). Este processo, iniciado no governo anterior, atinge seu auge no período Negrão de Lima, e em parte no governo de Chagas Freitas, sendo removidas pela ação da CHISAM, para conjuntos habitacionais distantes, cerca de 90.575 pessoas⁹⁶. Paralelamente, outros setores residenciais são atingidos pela execução de obras viárias de grande porte, que vão envolver áreas consideradas “deterioradas”, nas proximidades do Centro da cidade, onde se localizam bairros antigos cujas construções, de gabarito predominante baixo, abrigam um alto percentual de vilas e casas de cômodo, evidenciando a presença de uma população de classe média baixa⁹⁷.

Por outro lado, ao mesmo tempo em que os grupos populacionais de baixo poder aquisitivo são removidos das áreas outrora “nobres”, ou simplesmente em processo de “renovação urbana”, situadas no Centro e na Zona Sul do núcleo metropolitano, o poder público estabelece e facilita as ligações viárias para as áreas oeste e sudoeste do

estado – especialmente a orla oceânica – onde, com a implantação do plano da Barra da Tijuca, se pretende garantir uma ocupação destinada, principalmente, a uma demanda de classe média alta⁹⁸. Assim é que, do ponto de vista das condições para o transporte, é incrementada, sobremaneira, a política rodoviária, já agora através de grandes conjuntos de viadutos e túneis, segundo duas direções: a primeira, com o propósito oficial de liberar os acessos à Presidente Vargas e avenida Brasil, concluindo as ligações com os túneis que facilitam o tráfego para a ligação norte-sul da cidade (no caso, as obras viárias são implantadas sobre áreas de ocupação antiga, periféricas ao Centro da cidade e densamente povoadas, que representam para a população residente uma possibilidade de localização habitacional próxima a locais de trabalho e serviços); a segunda, facilitando a extensão da Zona Sul através da abertura de auto-estradas e túneis, propiciando o acesso à vasta área litorânea, de pouca densidade e com outra estrutura de ocupação.

Volta-se, entretanto, com a retomada da implantação do metrô, ao “sonho” de Agache – de quarenta anos atrás – com a diferença do contexto ora existente. O Estado se tornara, sem dúvida, mais forte, do ponto de vista dos instrumentos que pode manipular, incluindo-se aí os recursos financeiros; estes últimos, entretanto, demoram a aparecer...

Em 22 de agosto de 1967, o Estudo de Viabilidade do Metropolitano do Rio de Janeiro é efetivamente contratado, tendo o consórcio CCN-HOCTIEF-DECONSULT – que trazia o *know-how* alemão para a análise do problema carioca de transporte – vencido a concorrência. No ano seguinte (em 11 de junho de 1968) foi entregue o relatório preliminar e, no dia 12, aprovada a proposta da “linha prioritária” que seguiria de Ipanema até a Tijuca.

A divulgação do projeto, por sua vez, provoca uma série de controvérsias e críticas da Assembléia Legislativa, e dos meios técnicos, que durante todos esses anos não deixaram de discutir o problema:

A construção do metrô do Rio será projeto caríssimo e antieconômico, em razão das dificuldades apresentadas pelo subsolo da cidade (...). Estes engenheiros são favoráveis à construção do metrô em elevado (...). A não execução de um programa prioritário de obras contra as enchentes vem confirmar a imprevidência do projeto (...) possibilidade de acidentes que poderão ser provocados pela pressa ou por simples falta de cuidados técnicos, tão característica das obras públicas brasileiras (...). Outro problema é o do cadastramento malfeito dos encanamentos dos serviços públicos (...) a pressa é em geral decorrência do jogo político, onde governantes querem inaugurar o mais depressa possível as “suas obras” (...). As desapropriações (serão) em zonas densamente povoadas, o que seria muito caro etc⁹⁹.

É interessante observar que a polarização dos argumentos técnicos não se encontra mais na "ferrovia x metrô". Este último é assumido, discutindo-se o tipo e o traçado de sua linha. Cabe ainda assinalar outra modificação, neste caso relativa ao relacionamento do governador com o poder federal e, mais especificamente, com o congresso:

O Palácio da Guanabara divulgou ontem elogios do governador Negrão de Lima aos líderes da ARENA e do MDB no Senado, pela aprovação da Resolução Administrativa que autoriza a assinatura do 2º contrato do metrô carioca¹⁰⁰.

Nesse momento, já está constituída a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro (lei 1736), sob a forma de sociedade mista e vinculada à Secretaria de Serviços Públicos do Estado da Guanabara; seu capital inicial estava consignado em cem milhões de cruzeiros.

A repercussão do aval do Senado para o empréstimo, entre os políticos do estado, é curiosa sob dois pontos de vista: de um lado, evidencia a mudança político-institucional, que reduz a autonomia do estado; este não negocia diretamente os seus empréstimos, como no caso do governo Lacerda, mas necessita buscar o apoio e o interesse do poder federal, o que consegue "por unanimidade". Por outro lado, evidencia-se a recuperação "histórica" dos discursos feitos na antiga Câmara dos Vereadores, há quase vinte anos. "O deputado Nina Ribeiro disse ontem que não é contra o metrô (...) e afirmou que o que deve ser combatido é a forma errada e ilegal pela qual está sendo imposto ao povo"¹⁰¹.

Outro aspecto ainda a comentar é a alegação da "pressa" e da não inclusão de alguns setores técnicos no processo decisório:

(...) não foi ouvido o Clube de Engenharia¹⁰². Por que não se ouviu a SURSAN ou outros engenheiros brasileiros que, apesar de serem profissionais competentes, foram injustamente afastados e esquecidos?¹⁰³

As críticas se estendem, ainda, ao trecho considerado prioritário ("obra de vitrine") além de outros aspectos. O fato é que – embora com menor intensidade – as tensões ainda se manifestam de forma bastante evidente, centralizadas no estudo de viabilidade do consórcio alemão. Este, por sua vez, embora sofrendo nas suas proposições algumas reformulações posteriores (especialmente a partir do ano da Fusão, 1975), permanece como o documento básico da proposta atual. As reformulações e críticas que vêm sendo feitas a este estudo, se colocam em dois planos: de um lado, nos aspectos de metodologia e viabilidade

técnico-financeira e, por outro, no plano da própria justificativa básica que informa o estudo.

Com efeito, paralelamente às críticas concernentes à própria metodologia do estudo e à “precipitação” no estabelecimento da linha prioritária – tanto no que diz respeito às projeções da capacidade das estações e sua forma de integração com a ferrovia, quanto ao próprio custo da obra – é levantada como crítica básica a formulação justificadora da rede do metrô. Salienta-se, neste sentido, a contradição que reside no fato de a análise para um transporte de massa ser feita e justificada não a partir dos grupos sociais que se necessita atender – e que representariam, de resto, a maioria da população – mas sim, no volume de tráfego que se quer liberar, descongestionando especialmente as Zonas Centro e Sul da cidade. Por outro lado, critica-se que, ao dirigir-se prioritariamente para estas áreas, fica em segundo plano grande parte da população da periferia que se serve da cidade, cujos problemas de transporte permanecem sem melhoria ou solução. Ou seja, às zonas “nobres” se destina um transporte rápido, tecnologicamente avançado, que teria, no máximo, alguns pontos de contato com a ferrovia suburbana, enquanto esta permaneceria como os mesmos problemas crescentes de funcionamento¹⁰⁴.

A partir da apresentação do estudo de viabilidade, iniciam-se as atividades da Companhia do Metropolitano, alicerçadas em grande número de decretos e leis que se referem à execução de projetos técnicos, créditos financeiros e desapropriações. Entretanto, as obras evoluem lentamente até a metade dos anos 70, quando, já no final do governo Chagas Freitas, são fornecidos recursos, em larga escala, para a sua continuidade.

Observe-se, finalmente, a ocorrência de uma alteração importante no decorrer desses anos, consubstanciada no fato de que, definitivamente, as “rédeas” da implementação do Metropolitano são de certa forma assumidas pelo poder central. Isto não impediu, porém, que uma série de críticas tenham sido feitas pelo grupo de trabalho interministerial que analisou a oportunidade da concessão do aval do governo da União, a pedido da Companhia do Metropolitano, para um empréstimo externo de 110 milhões de dólares¹⁰⁵. Essas restrições, aliadas a alguns outros pontos de atrito, principalmente em relação a recursos, sugerem alguns confrontos entre os governos federal e estadual, anteriores à entrada maciça do governo federal na questão.

O que parece estar em jogo é não só o problema de recursos financeiros, como também a pouca disposição da nova administração estadual em assumir uma obra herdada do governo anterior; notadamente quando essa obra começa a perturbar a vida da cidade, implicando alguns “custos políticos”¹⁰⁶.

Além disso, outra alteração a mencionar é a substituição da tecnologia alemã pela francesa, a qual, conforme pode ser observado a partir das colocações feitas na parte anterior deste relato, “corteja”, desde 1950, o Metropolitano do Rio de Janeiro.

Posteriormente, mais precisamente em 1975, muda de novo o quadro político institucional do Rio de Janeiro. A fusão transforma o estado da Guanabara em município do Rio de Janeiro, parte integrante do estado do Rio, instalando-se, mais uma vez, uma prefeitura na cidade. O metrô já é uma “verdade urbana”, uma vez que se encontra em construção com todo o aparato físico, técnico e institucional. Além disso, o governo federal já começa a se comprometer mais efetivamente com a obra, tanto no sentido político quanto financeiro.

Por outro lado, algumas alterações são realizadas na sua rede básica, resultando na introdução de novos elementos no discurso dos técnicos.

Dentre as alterações efetuadas na rede proposta, duas parecem ser as mais importantes, uma vez que podem indicar uma mudança na postura dos técnicos. A primeira seria a decisão de construir não só a Linha Um – de Botafogo a Saens Peña – como também a de antecipar a construção de um trecho da Linha Dois – do Estácio a Maria da Graça; as justificativas desta alteração são de duas ordens: de um lado, é aventada a necessidade de ampliar os pontos de contato e integração com a ferrovia, uma das principais restrições colocadas ao longo do tempo em relação à rede proposta; de outro, permitir a operacionalização da integração com outras modalidades de transporte, especialmente o ônibus (em Maria da Graça).

A segunda alteração introduzida seria a decisão de construir o pré-metrô, no trecho que vai de Maria da Graça, na direção norte, até a Pavuna. Cabe observar neste sentido que, paralelamente a questões técnicas e financeiras, a justificativa da introdução do pré-metrô na rede básica é a de ter “o mérito de atingir, desde logo, as populações periféricas de baixo nível de renda”¹⁰⁷, atravessando “uma área que está menos densamente ocupada e (no caso) o metrô funcionará como indutor da ocupação do solo”¹⁰⁸. Ambos os aspectos levantados denotam, sem dúvida, uma nova formulação no discurso oficial. Essa nova formulação, advinda de correntes mais “liberais” nos meios técnicos e políticos da área de transporte, parece ter suas origens em três conjuntos de questões. A primeira refere-se à pressão representada, em 1975, pela onda de “quebra-quebras” na rede ferroviária, que impulsiona, em parte, o governo a pelo menos voltar os olhos para o transporte de massa. Um segundo grupo de questões relaciona-se com injunções em nível da política estadual, no sentido de evitar o prosseguimento de um grave desgaste político e propiciar uma “recuperação de imagem” frente à população, especialmente no momento em que um novo governador (almirante Faria Lima) se estabelece. Este poderia ser, ainda, um dos motivos para relegar a segundo plano o prosseguimento da linha do metrô para Copacabana, que iria atingir uma população com maiores condições de influência e resistência no processo, cujos imóveis seriam desapropriados a alto custo. Há, finalmente, um conjunto de considerações de ordem técnica, principalmente referentes ao problema da definição das estações de

transferência da ferrovia para o metrô, que a prioridade na construção do trecho Estácio – Maria da Graça deveria sanar¹⁰⁹.

Assinale-se que, já em meados da década de 70, nem mesmo a contínua liberação de vias, construção de viadutos etc. consegue resolver a questão do tráfego; pode-se falar, inclusive, numa “democratização do congestionamento”, que atinge a todos, indiscriminadamente, mesmo os possuidores de automóvel, com maiores condições de pressão junto ao poder público.

Observa-se, portanto, a partir de 1975, um notável impulso nas obras de construção do Metropolitano. Com efeito, multiplicam-se em número e valor, nos anos de 1975 e 1976, os contratos de financiamentos externos para o metrô, aumentando substancialmente o seu capital. Por outro lado, amplia-se a própria empresa, a ponto de, em 1976, ter quatro vezes o número de funcionários que empregava em 1973 (de 219 para 858 funcionários, como indica a TABELA 9 a seguir).

TABELA 9

USO DE RECURSOS E ESTATÍSTICA DE PESSOAL: COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO

Recursos e Pessoal	1973	1974	1975	1976
	Cr\$ Milhões	Cr\$ Milhões	Cr\$ Mil	
• Usos de recursos				
Desapropriações	85,1	69,1	165.560	–
Construção civil	184,1	175,0	460.474	–
Assessoria e consultoria	5,8	15,8	13.037	–
Compromissos financeiros e administrativos	89,5	72,5	121,034	–
• Estatística de pessoal em 31 de dezembro	196	219	605	858

Fonte: COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO. Relatórios da Diretoria dos anos de 1973, 1974 e 1975.

Obs.: Não houve acesso ao relatório referente ao exercício de 1976, apenas à estatística de pessoal fornecida pelo Departamento de Pessoal.

Nos anos que se seguem, até 1978, há um contínuo crescimento da empresa e de sua ação sobre a cidade; aos 1458 empregados diretos da companhia nesta época, devem ser somados cerca de 15.000 operários de construção civil – existentes no início de 1978¹¹⁰ – crescentando-se, ainda ao pessoal das empreiteiras, aquele referente



Reproduzido de: METRÔ-Cia do Metropolitano do Rio de Janeiro - Estudo de Impactos da Rede Metrô/Pré-Metrô, 1977

aos escritórios de consultoria, de projetos técnicos etc. A obra envolve companhias estaduais e municipais de serviços públicos, órgãos de assistência social, e a própria CEHAB-RJ, dado o deslocamento contínuo e crescente da população das áreas atingidas. Esse deslocamento se dá, principalmente, em função da primeira das operações para a execução da obra que é a da desapropriação dos imóveis ao longo da linha traçada.

É interessante observar que, além da justificativa objetiva da necessidade de demolição de imóveis para uma obra pública, outras justificativas são apresentadas, ampliando o sentido destas desapropriações; na verdade, elas dão a medida de uma certa intenção da empresa enquanto companhia urbanizadora, no que se refere a determinados trechos da cidade, caracterizando certas áreas como "degradadas" e justificando, portanto, o seu arrasamento. Nos anais do PUB Rio (1976) se lê:

(...) já que a Companhia do Metropolitano não tem pretensão de ser normativa, no que se refere à atividade de urbanização, ela reclama, pelo menos, o mérito de ser provocadora ou aceleradora desse processo, à medida que vai demolindo, derrubando na sua passagem, na sua dinâmica, *áreas que são definitivamente comprometidas* e deterioradas do ponto de vista urbanístico, ensejando aos planejadores urbanistas oferecerem à cidade, num tempo muito curto, uma possibilidade de gerar áreas de lazer e uma configuração urbana muito mais humana, muito mais agradável¹¹¹.

O mesmo documento prossegue especificando alguns trechos onde, a essa época, a obra já havia avançado: "(...) na rua Uruguaiana, onde o metrô demoliu por inteiro uma quadra, ensejando uma reurbanização futura que *redima* uma área que estava, realmente, comprometida"¹¹².

Observa-se, por outro lado, que embora se trate de um transporte de massa, libera em alguns trechos – ainda sob o ponto de vista das justificativas mais específicas – espaço e condições de implementação de grandes vias; é o caso do trecho do Catete, conforme as palavras do presidente da companhia:

A companhia, na rua do Catete, demoliu um quarteirão inteiro, quase chegando ao largo do Machado, exceto por um outro quarteirão que teve de ser poupado, por impossibilidade de investimento em desapropriação, e promover os recuos necessários para construir, sobre a galeria, uma via de acesso que corresponda à projetada Radial Sul, na qual será possível o cidadão colocar seu carro e vir desde a Voluntários da Pátria e rua da Passagem até a Glória em via direta¹¹³.

A dimensão das desapropriações previstas pode ser observada na TABELA 10, encontrada a seguir.

Por outro lado, o processo de desapropriação, apesar de passar por algumas vias burocráticas, é relativamente rápido, envolvendo a Assessoria Jurídica e o Serviço Social do Metropolitano, além da CEHAB-RJ, numa operação altamente integrada¹¹⁴. A essa eficiência devem ser comparadas as condições em que as famílias em vários trechos da obra se encontravam, e as repercussões que tais remoções trazem à sua existência, para se acrescentar, à escala quantitativa do deslocamento da população, uma dimensão qualitativa.

TABELA 10

TOTAL DE IMÓVEIS DESAPROPRIADOS E A DESAPROPRIAR, POR TIPO DE IMÓVEL, SEGUNDO AS LINHAS DO METRÔ

Tipo de Imóvel	Linhas			
	Linha 1	Linha 2	Pré-Metrô 1	Total
Residencial	443	291	423	1157
Comercial	111	44	49	204
Resid./Com.	70	-	13	83
TOTAL	624	335	485	1444

Fonte: IBAM/CENTRO DE PESQUISAS URBANAS, Aspectos sócio-econômicos: diagnóstico. Em *Subsídios para a ação imediata do governo visando ao impacto do metrô*. Rio de Janeiro, IBAM, agosto de 1978. p. 796-8.

OBS.: Dados parciais. Além de se referirem apenas às desapropriações previstas, as plantas de desapropriação da Companhia do Metropolitano – fonte original desses dados – não forneciam o tipo de imóvel a desapropriar, nas estações do largo do Machado, Catete, e Glória. Nas estações de Cinelândia, Carioca, Uruguaiana, Presidente Vargas e Central não foi fornecido o número de desapropriações. Portanto, os dados para a Linha 1 estão fortemente subestimados.

Finalmente, cabe uma última indicação que, embora parcial, de certa forma corrobora o que vem sendo desenvolvido neste item, a respeito das implicações da implementação do metrô do Rio de Janeiro, no espaço social da cidade. Trata-se de alguns dados relativos ao destino das famílias deslocadas no processo de construção do metrô, e que se encontram na TABELA 11 a seguir.

3.6. A CIDADE FERIDA

Em conclusão, é possível observar que o metrô, na história de sua discussão e construção, apresenta algumas características diferentes, além de algumas semelhanças com as demais companhias de transporte de massa da cidade.

TABELA 11

NÚMERO DE FAMÍLIAS REMOVIDAS DA ZONA DAS OBRAS (LINHA 1), POR ÁREA DE DESTINO.

Área de destino	Nº de famílias removidas
Zona Sul	21
Zona Norte	17
Favelas	4
Centro e sua periferia (*)	32
Área suburbana	38
Periferia do município (**)	41
Conjuntos da CEHAB (***)	146
TOTAL	299

Fonte: IBAM/CENTRO DE PESQUISAS URBANAS, op. cit. p. 799.

OBS.: Os dados são bastante parciais, uma vez que se referem apenas àquelas famílias que passaram pelo Serviço Social da Companhia do Metropolitano, constando dos relatórios trimestrais deste serviço, em 1976. Encontram-se, portanto, subestimados.

(*) Corresponde às ruas do Livramento, Riachuelo, Salvador de Sá, Gomes Freire, e ainda aos bairros de Fátima, Santo Cristo, principalmente.

(**) Corresponde a Nova Iguaçu, Caxias, São João de Meriti, São Gonçalo.

(***) Corresponde basicamente ao conjunto de Triagem

Dentre os aspectos diferentes, assinala-se que a disputa e a discussão em torno dos pontos principais já surgem no âmbito do aparelho governamental – prefeitura, Câmara de Vereadores – intimamente relacionadas com a discussão que se processa nas entidades

profissionais, especialmente no Clube de Engenharia, que mantém vínculos muito próximos com o poder local, particularmente através da Secretaria de Viação e Obras.

Conforme se colocou ao longo deste capítulo, a discussão do projeto do metrô envolve dois tipos de considerações: implicações técnicas e injunções explicitamente políticas. No primeiro caso, há que assinalar a justificativa central dos projetos e planos propostos – desde Agache – que giram basicamente em torno do “descongestionamento” do Centro da cidade e que parecem significar, quase sempre, a supressão das linhas de bondes e a liberação das vias para o transporte individual. Por outro lado, até meados da década de 1960, a discussão técnica se polariza claramente entre a proposta de um metrô e a de remodelar, com prioridade, a ferrovia suburbana. Com o risco de se estar simplificando demais as coisas, observa-se que estes pólos já representariam a própria condição sócio-espacial da cidade, significando, de um lado, “metrô – Zona Sul – elite” e de outro, “trem – Zona Norte – subúrbio/proletariado”.

Um segundo grupo de considerações levantadas diz respeito às várias injunções políticas desse processo, ao longo de momentos históricos diversos. Nesse terreno, os confrontos relativos à formação da companhia e às características institucionais que deveria ter (subordinada ou não ao poder local, à Rede Ferroviária etc.) ocorrem no bojo da disputa de áreas de controle político pelas diversas forças existentes; a sua organização representa, em si, uma nova fonte de poder e barganha, dadas as dimensões e os recursos que poderia mobilizar.

A partir da segunda metade da década de 1960, os confrontos políticos são pouco claros, devido ao fechamento do sistema que impõe um controle sobre a exteriorização de qualquer conflito. Este aspecto começa a se romper em 1975, quando diversos tipos de pressão vêm à tona, impulsionando a própria construção do Metropolitano.

Quanto aos aspectos semelhantes entre a formação da companhia e construção do metrô com as demais companhias de transporte aqui tratadas, alguns pontos merecem ser indicados. Observe-se que, na implementação do metrô com empréstimos estrangeiros e com projetos nos quais se inclui, ora a tecnologia alemã, ora a francesa, continua a presença marcante do capital e da tecnologia estrangeiras na área dos transportes de massa. Ainda no campo das semelhanças, é notável que também se reafirme a apropriação, por parte de uma companhia de transporte, de fatias substanciais da cidade, agora de uma forma direta, tratando-se de uma companhia pública. Na verdade o metrô, na sua fase de construção, parece quase querer reeditar a operação urbana de Pereira Passos, do início do século, na redefinição de trechos críticos da cidade, em especial a zona central e as áreas consideradas degradadas. Nesta redefinição acentua, por sua vez, o processo de segregação das populações pobres na direção das periferias da cidade.

Esta segregação, que se intensifica sobremaneira a partir da década de 1960, e que é ajudada entre outros fatores pelas políticas urbanas (de remoção de favelas e construção de conjuntos habitacionais distantes do Centro, obras viárias no entorno "deteriorado" do Centro da cidade, projetos de renovação urbana etc.) desloca a população pobre de barracos de favelas, casas de cômodos, cortiços e pequenas vilas, para uma moradia cada vez mais distante dos centros de emprego e da oferta dos serviços que a cidade oferece. A tendência, iniciada no começo do século com as demolições de Passos, assume, nos últimos anos, contornos mais claros e implicações cada vez mais graves; uma companhia de transporte de massa – o Metropolitano – paradoxalmente integra e reforça, no seu processo de implementação, a elitização espacial do Rio de Janeiro.

A cidade está ferida. O seu espaço em determinados trechos está conflagrado por uma rede de canteiros, buracos, máquinas. Os habitantes do Rio de Janeiro vivem, trabalham em meio à poeira e ao barulho ensurdecedor que se prolonga, às vezes, até tarde da noite, sem data certa de término. A ida ao trabalho, às compras, ao médico e à escola, sofre uma nova e angustiante rotina. Os trajetos são alongados, por necessidade de desvios da obra, os pontos de ônibus são trocados de lugar e engarrafamentos inéditos se sucedem. Além da desorientação que traz esta mudança no seu caminho cotidiano, os moradores se vêem obrigados a trajetos mais longos, que se assemelham a verdadeiras "corridas de obstáculo", e que trazem um elemento a mais para o desgaste diário. O "ferido" – moradores e usuários –, entretanto, não cuida em silêncio de seus males. Ao longo das histórias até aqui contadas, sobre a disputa no campo dos transportes de massa, foram levantadas algumas considerações sobre os interesses e as formas de obtê-los, tanto por parte do poder público, como por parte de empreendedores privados. Contudo, um terceiro ator está sempre presente, disputando, ele também, o seu espaço e o seu direito à sobrevivência; no caso, buscando a – cada vez mais difícil – locomoção diária.

NOTAS:

1. Não se pretende aqui uma análise do período nesse nível, que exigiria estudo mais aprofundado. Cabe ressaltar, entretanto, que parece ser de consenso geral o fato de que as contradições do período levam a certas dissensões entre facções dos grupos no poder, girando principalmente em torno das sucessivas crises da produção cafeeira e suas soluções, bem como das reivindicações de setores mais intimamente ligados à produção industrial. Vários são os estudos a esse respeito; no caso do presente trabalho, consultaram-se especialmente: LOBO, E.L. (1978), FAUSTO, B. (1972 e 1976) e CARONE, E. (*A República Velha: instituições e classes sociais, A Primeira República (1889-1930) e A República Velha: evolução política e revolução do Brasil contemporâneo*).

2. Vide, especialmente: FAUSTO, B. (1976) e LOBO, E.L.: op. cit., p. 940.
3. A título de ilustração, cabe indicar apenas alguns exemplos dos custos dessas desapropriações: av. Salvador de Sá – do custo total de 1.690:000\$000, cerca de 1.457:400\$000 referem-se às desapropriações; rua Estácio de Sá – do custo total de 1.057:000\$000, cerca de 935:608\$000 foram empregados em desapropriações; rua da Assembléia – de 3.110:362\$500, 2.945:962\$500 foram gastos em desapropriações; na rua Uruguaiana, “o custo total foi somente 11% mais alto que as desapropriações”. Nesta última, a prefeitura adquiriu maior número de imóveis, sendo que a valorização da área veio compensar as despesas feitas. O mesmo ocorre com a rua 7 de Setembro, rua do Acre, e outras, sem falar nas grandes obras sob a chancela do governo federal, como a avenida Central e a remodelação do Porto. Os dados utilizados estão em REIS, J. DE O.: op. cit., p. 15-28. Os comentários, naturalmente, são nossos.
4. Embora, nesse caso específico, não sejam fornecidos neste trabalho dados mais detalhados, Carone faz algumas referências valiosas:
A lei aprovada dá pleno poderes aos organismos sanitários: as autoridades podem demolir e arrasar construções; os casos pendentes são resolvidos por um juiz especialmente instituído e a justiça comum não funciona neste caso, e os danos podem ser reclamados pelos interessados.
 Por outro lado, a imprensa registra, nos meses que se seguem ao início da campanha, o aumento “da reclamação contra os fiscais – que são acompanhados de forças policiais – sendo acusados de derrubada maciça das casas dos bairros pobres, que resulta de arrombarem casas, entrarem à força etc”. Carone, E. *A República Velha: evolução política*, p. 215-6 (grifos nossos).
5. Para uma visão mais ampla do período Passos, vide ABREU, M. de A.: op. cit., p. 90-102.
6. Nestes poucos meses porém, consegue, entre outras façanhas, a abertura da avenida do Rio Comprido, a perfuração do túnel João Ricardo, a abertura da rua Alcindo Guanabara e da av. Presidente Wilson, além do alargamento (em dobro) e pavimentação da av. Atlântica. Estas atividades, em tão pouco tempo, lhe valem o apelido de “prefeito de densidade máxima”. REIS, J. de O.: op. cit., p. 71-3.
7. Maurício de Almeida Abreu discorre em profundidade sobre o período, acentuando que, com a necessidade de preparar a capital para as comemorações do primeiro centenário da Independência, acelera-se o desmonte do Castelo para aí se construírem as edificações comemorativas; entretanto, amplia-se a demolição para o bairro da Misericórdia, onde o espaço será efetivamente utilizado (Op. cit., p. 118-9). Este bairro, no início do século, é descrito por Luís Edmundo nas seguintes palavras:
 As ruínas que se multiplicam para os lados da Misericórdia: Cotovelo, Fidalga, Ferreiros, Música, Moura e Batalha, estreitas, com pouco mais de metro e meio de largura, são sulcos tenebrosos que cheiram mal... O bairro é velho e miserável, remanescente de um casario que foi, no entanto, o da melhor nobreza... Atrás desses biombos que esvoaçam (varais de roupas), alvissareiros, no ar, a vida humilde dos que nada têm, dos miseráveis, dos pobrezinhos(...) (EDMUNDO, L.: op. cit., v. 1, p. 181-2.)
8. Para esses aspectos, vide mais uma vez: ABREU, M. de A.: op. cit., p. 119.
9. Nesse sentido se enquadraria o canal da Visconde de Albuquerque, que “se impunha para o saneamento e valorização de extensas áreas da Zona Sul, abrangendo Ipanema, Lagoa, Jardim Botânico, Gávea e Leblon”. REIS, J. de O.: op. cit., p. 84.

10. A. Agache, baseado em dados da Repartição de Estatística Demográfica-Sanitária da Prefeitura, indica como população provável em 1920: 1.729.799 hab. In: PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL: 1930, p. 95.
11. LOBO, E.: op. cit., p. 940.
12. Essa remodelação se inicia praticamente em 1907, com a construção do viaduto sobre o canal do Mangue. Na segunda administração de Paulo de Frontin como diretor da Estrada de Ferro (em 1910) a remodelação se completa; retifica-se a linha entre Piedade e Quintino, constroem-se a 5ª e 6ª linhas entre Engenho de Dentro e Madureira, duplica-se a linha do ramal de Santa Cruz até Campo Grande. SANTOS, Noronha: op. cit., p. 480 e BARAT, J.: op. cit., p. 129.
13. BARAT, J.: op. cit., p. 188.
14. REIS, J. de O.: op. cit. p. 89-90 e DELTA LAROUSSE, vol. 10, p. 5.511, verbete "PRADO, Antônio Jr."
15. "O Rio de Janeiro de 1950, nas hipérbolas do urbanismo", in *Revista da Semana*, Rio de Janeiro, 17 de novembro de 1928. É importante registrar ainda que, já na semana seguinte, esta revista encabeçará uma polêmica com Agache, tendo em vista a acusação de plágio formulada por dois arquitetos brasileiros.
16. OLIVEIRA, L. G. de.: 1977, p. 10.
17. ABREU, M. de A.: op. cit. p. 347.
18. PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL: 1930, p. 81-2 (grifos nossos).
19. Ibid., p. 240 (grifos nossos).
20. Ibid., p. 239 (grifos nossos).
21. Ibid., p. 110 (grifos nossos).
22. Ibid., p. 240 (grifos nossos).
23. "As favelas constituem um perigo permanente d'incêndio e infecções epidêmicas para todos os bairros através dos quais se infiltram. A sua lepra suja a vizinhança das praias e bairros mais graciosamente dotados pela natureza(...)". Ibid., p. 190.
24. Ibid., p. 188.
25. Ibid., p. 161-7.
26. Ibid., p. 157.
27. Ibid., p. 198.
28. Ibid., p. 140.
29. Id., ibid.
30. Ibid., p. 182.

31. A reestruturação do sistema ferroviário implica o deslocamento da linha atual, dando lugar a uma tríplice via, até o Mangue, que se prolonga até a Rio Branco. Os terminais de trem seriam unificados numa grande estação. Entre os benefícios que Agache coloca, situa-se o uso do leito anterior para uma grande estrada de penetração, mencionando o fato como "uma feliz ocasião de equipar tecnicamente a Central e a Leopoldina, pondo-as à altura da necessidade do tráfego moderno". Ibid., p. 136.
32. Ibid., p. 144.
33. Ibid., p. 149.
34. Ibid., p. 139.
35. COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO, out. 1977. E ainda PUC-RJ, jul. 1978.
36. Ibid.
37. Observe-se ainda que a proposta sugere que a utilização de ônibus seja coordenada à do metrô e, ainda, que as linhas sejam estabelecidas onde não se justificasse a construção de linhas de bonde. Cabe lembrar que, nessa época, a Light já formara a empresa Excelsior de ônibus, que se expandirá notavelmente nos anos seguintes.
38. PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL: op. cit., p. 150.
39. Ibid., p. 151.
40. Lê-se em "O plágio no urbanismo do sr. Agache":
 (...) Fazendo um histórico, vemos que, antes mesmo de iniciada a demolição do morro do Castelo, já aqueles arquitetos tinham previsto que o melhor local para a colocação das terras provenientes do morro seria o saco da Glória, aterrando-o completamente até diante da ponta do Calabouço, de maneira a formar nesse lugar uma enseada (...). Esse aterro formidável daria (como vai dar) margem à criação, no centro de nossa capital, de um bairro integralmente moderno, obedecendo a todos os requisitos de insolação, aeração, esgotos etc... Foi sobre essa enorme área aterrada que os distintos arquitetos projetaram a nova cidade, o novo centro da nossa linda metrópole, dotando-a de belíssimas avenidas, praças, parques e jardins. Junto ao Monroe idealizavam uma praça de irradiação no gênero de *Étoile*. A grande artéria – av. Rio Branco – seria, a partir daí, prolongada com a largura de 72m, até uma grande praça semicircular decorada por um grandioso arco de Triunfo e respectiva colunata, e circundada por grandes palácios, destinados a ministérios etc. Essa praça seria o grande vestíbulo de nossa cidade e a praça de recepção para os chefes de Estado e embaixadas estrangeiras que, de futuro, nos visitassem... Desse verdadeiro coração da cidade irradiariam as grandes artérias em ligação com todas as zonas da cidade, sendo a do eixo principal verdadeiro fórum cívico (...). Ora, o que se acaba de ler é, nem mais nem menos, aquilo que o sr. Agache acaba de apresentar crismado com o nome retumbante de "Porta do Brasil". *Revista da Semana* de 24/11/1928.
41. "O plágio no urbanismo do sr. Agache", in *Revista da Semana*, 15/12/1928. "O sr. Agache voltou na edição de domingo do matutino *O País* a defender-se do plágio de que o acusamos". (Ibid.)

42. Diz a "Nota do Instituto":
O Instituto Central dos Arquitetos, em sua reunião de ontem, fez inserir em ata uma moção congratulatória aos arquitetos Cortez e Bruhns pelo fato de seu conhecido e já louvado projeto da praça Monumental à Beira-Mar ter sido aproveitado no plano oficial de remodelação urbana. *Revista da Semana*, 22/12/1928.
43. MOREL, R.: 19 dez. 1959, p. 50-5.
44. Esse aspecto também mereceria um trabalho à parte. Vale apenas mencionar, a respeito, que é nos primeiros anos da década de 1950 que se ativa a criação do BNDE, que se desenvolve o trabalho da Comissão Brasil-Estados Unidos, e que várias propostas são levadas adiante para a reforma administrativa, reformulação do DASP etc. Ou seja, alguns dos instrumentos e medidas que mais tarde serão utilizados para a estruturação do planejamento econômico são fixados no início da década. A esse respeito, vide IANNI, O.: 1971.
45. O período é o de ampliação dos setores das classes médias, e da solidificação do proletariado urbano, calcados no processo intenso de urbanização e industrialização da década; por outro lado, o surgimento de novos partidos, especialmente do PTB, aglutina e aumenta a atuação dessas forças em nível nacional. Gláucio Dillon Soares faz uma ampla análise do surgimento e atuação desses partidos.
46. Lê-se em REIS, J. de O. (op. cit., p. 102):
A Comissão formada por Armando de Godói, Henrique de Novais, Lúcio Costa, Arquimedes Memória, Angelo Bruhns, Raul Pederneiras e José Mariano Filho, conclui, entre outros aspectos, pelos seguintes pontos: aceitação do plano quanto às vias de grande circulação; aceitação do plano no que concerne ao preparo das superfícies conquistadas depois da demolição do morro do Castelo; aceitação da demolição do morro de Santo Antônio e uso da enseada da Glória - conservando-se o mosteiro e a igreja de Sto. Antônio; aceitação do projeto de melhoramentos dos bairros da Lagoa e Leblon; aceitação do sistema de espaços livres e parques; adoção, como base da política das construções, dos regulamentos propostos que acompanham o dito projeto.
Observe-se que, pelo menos nas indicações gerais, aparecem as vias de grande circulação, não se esclarecendo, porém, se o "sistema metropolitano" de Agache estaria incluído.
47. O próximo prefeito é Pedro Ernesto Batista (30/09/1931 a 03/03/1936). Na segunda metade de seu período na Prefeitura, entra em oposição às forças que sustentam o governo provisório e, em meio ao processo geral de conflitos que precedem o Estado Novo, é preso no Rio de Janeiro, em 3 de abril de 1936. Para o período, vide CARONE, E.: 1975.
48. Henrique Dodsworth permanece na prefeitura durante o tempo de duração do Estado Novo. Entre as medidas mais importantes que implementa, relacionadas ao plano Agache, está a construção da Presidente Vargas e da av. Brasil, o tratamento da Esplanada do Castelo e o desmonte do morro de Santo Antônio. Para uma visão da legislação e obras do período, vide não só REIS, J. de O.: op. cit., p. 109-115, como também OLIVEIRA, S. G. de.: op. cit., p. 29-30.
49. COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO: op. cit.
50. Ibid.
51. Ibid.

52. MOREL, E.: op. cit., p. 52.
53. Ministro da Viação e Obras Públicas, Departamento Nacional de Estradas de Ferro, Conselho de Segurança Nacional, Estado Maior do Exército, etc. (os dados ainda são de Edmar Morel).
54. MOREL, E.: op. cit., p. 52.
55. JORNAL DO BRASIL: "O metropolitano carioca: novamente em foco o problema", 13/07/51.
56. Ibid.
57. O projeto da Comissão Executiva e os franceses que dele participaram são da Société de Tractions et Exploitations de Paris. A linha prioritária proposta ligava a Lapa à praça Saens Peña; haveria uma extensão do Lido a Copacabana, e da praça XV ao largo do Benfica.
58. O GLOBO: "O metropolitano na Câmara Municipal", 29/08/52.
59. O GLOBO: "O metropolitano", 30/08/52; e CORREIO DA MANHÃ: "Ainda em discussão o projeto do metrô", 02/09/52.
60. A matéria prossegue num ataque ao substitutivo de Pais Leme, acusando-o de, explicitamente, beneficiar Francisco Ebling e seu escritório técnico, que seria o responsável pela construção (com grandes vantagens financeiras) do metrô proposto, e encerra: "Poucas vezes se terá visto uma lei assim com nome e endereço certo do beneficiário inscritos no projeto(...)." CORREIO DA MANHÃ, 02/09/52. Matéria transcrita do DIÁRIO DE NOTÍCIAS de 30 de agosto de 1952. Observe-se que se tratava de imprensa hostil ao governo.
61. Ibid. (grifos nossos).
62. A saber: Mendes de Moraes, João Carlos Vital, Dulcídio do Espírito Santo Cardoso, Alim Pedro, Eitel de Oliveira Lima, Francisco Sá Lessa. Desses (...) apenas João Carlos Vital e Dulcídio Cardoso foram prefeitos do governo Getúlio Vargas, porque o general Mendes de Moraes ficou novamente três meses na sua continuação, que era do governo do gal. Dutra. O prefeito Alim Pedro foi do período do presidente Café Filho e o dr. Eitel de Oliveira Lima permaneceu apenas 21 dias, respondendo pelo expediente, para, em seguida, entregar a prefeitura ao dr. Francisco Sá Lessa, que governou três meses e 13 dias, sendo substituído pelo prefeito Negrão de Lima, em 26 de março de 1956, no governo do presidente Juscelino Kubitschek. REIS, J. de O.: op. cit., p. 129.
63. Observe-se que, desde meados de 1953, esse processo de intensificação da luta entre as facções políticas já ocorre. Em julho de 53, Getúlio Vargas reorganiza o ministério, tentando uma solução política para o provável confronto. Entre as pastas atingidas está a do Ministério de Viação e Obras Públicas, cujo ministro – Souza Lima, do PSP (de Ademar de Barros) – é substituído por José Américo de Almeida, da UDN. Para uma visão política mais detalhada do período, vide: SILVA, H.: 1978.
64. Lê-se em CM. "Prossegue a discussão", 03/04/54:
O sr. Mário Martins (líder da minoria – UDN) (...) esclareceu ontem o seu ponto de vista em relação à matéria (...) criar uma autarquia para administrar

uma coisa inexistente, acentuou, seria perturbar uma grande iniciativa a favor da política de empreguismo que se tornou norma na atual administração municipal.

E ainda:

Em declaração de voto e de bancada disse o sr. Gladstone Chaves de Melo que a Superintendência do Metrô melhor se chamaria "Superintendência dos Empregos do Metrô". (...) Além disso, a soma de poderes que enfeixará nas mãos o superintendente, é de tal ordem, que ele pode enriquecer-se repentinamente à custa de uma "caixinha" a 10% (...). Produzirá grande e nova safra de empregos justamente às vésperas das eleições. In CM, "Encerrada a discussão do escandaloso projeto da Superintendência do Metrô", 30/04/54.

Esse vereador, entretanto, parece também estar preocupado com as eleições, uma vez que, ao final do seu discurso, declara: "Resta assim esperar que o povo nas eleições de outubro saiba fazer justiça, castigando, recusando o sufrágio aos vereadores que votarem esse projeto". Ou seja, os do PTB.

65. CM dos dias 08/04/54, 23/04/54, 27/04/54.
66. CM, 01/05/54: Uma das emendas sugeridas é curiosa sob o ponto de vista da discussão "técnico x política". Sugere que se especifique, para o cargo de superintendente, uma pessoa com formação de engenheiro; supondo-se, neste caso, que não agiria como "político". Entretanto, é interessante observar, na questão relatada anteriormente, a entrevista de Ebling, que claramente faz um apelo político ao "governo popular do pres. Vargas". Por outro lado, nas discussões da Câmara, opiniões "técnicas" são ventiladas sobre a conveniência ou não do metrô, o problema da água no subsolo do Rio etc.
67. Ver CM, "Retirado o projeto", 10/05/54:
Ontem, na conformidade do que resolveram o sr. Dulcídio Cardoso, o deputado Lutero Vargas, e o líder da bancada do PSD, no encontro realizado na sexta-feira última, no apartamento do sr. Álvaro Dias (PSD), o sr. Mourão Filho, presidente da Comissão de Finanças, solicitou a retirada do projeto em definitivo.
68. FIBGE: 1970.
69. Embora Juscelino Kubitschek se eleja e comece a governar em condições políticas difíceis, o "plano de metas" é viabilizado politicamente através da "administração paralela", e financeiramente pelo processo inflacionário e pelo incentivo à entrada de capital estrangeiro (Instrução 113 da SUMOC). Para uma análise do período, vide, entre outros, BENEVIDES, M. V. de M.: 1976.
70. No caso desse período, as obras viárias estavam consubstanciadas no Plano de Realizações, sendo viabilizadas pela criação da SURSAN (Superintendência de Urbanização e Saneamento). Esse órgão – efetivamente subordinado ao prefeito, embora tecnicamente subordinado à Secretaria de Viação e Obras – possuía, inclusive, recursos próprios, originados não só de créditos especiais, como também do Fundo Especial de Obras Públicas.
Este fundo seria obtido essencialmente pela venda de terrenos urbanizados e pela arrecadação da receita de um adicional a ser criado pelo prazo de dez anos sobre os impostos de vendas e consignações, territorial, industrial, e profissões e transmissões de propriedades inter-vivos. REIS, J. de O.: op. cit., p. 145.
Entre as obras constantes do Plano de Realizações encontravam-se: a faixa litorânea do Aterro, a avenida Norte-Sul (com o desmonte do morro de Santo Antônio), a avenida Perimetral, o trecho final da Presidente Vargas, a avenida Radial Oeste, a Radial Sul, o túnel Catumbi-Laranjeiras, túneis locais em

Copacabana, e várias outras. *Ibid.*, p. 146.

Sá Freire Alvim, por sua vez, que assume já na iminência de o Distrito Federal se tornar estado da Guanabara, dá continuidade ao Plano de Realizações; entre elas, o término do desmonte do morro de Santo Antônio (com a inauguração da avenida Chile, em 1959) e o avanço do aterro da praia do Flamengo até o morro da Viúva. Deixa quase concluída a avenida Perimetral, e soluciona os problemas de desapropriação da Radial Oeste, entre outros. *Ibid.*, p. 153-4.

71. REIS, J. de O.: op. cit., p. 143. É importante lembrar, entretanto, que um dos fatores básicos para a ativação dessas comissões foi a intensa mobilização popular do período, no que se refere à pressão sobre o governo em relação aos transportes de massa.
72. Observe-se que ambos funcionavam no Clube de Engenharia, sendo presididos por Maurício Joppert da Silva. (REIS, J. de O.: op. cit., p. 148). Note-se, ainda, que na comissão dos ônibus elétricos havia a participação de um representante da Cia. de Carris Luz e Força do Rio de Janeiro.
73. *Ibidem*, p. 148.
74. COMPANHIA DO METROPOLITANO: op. cit. Note-se, a título de curiosidade, que a única obra até então existente relacionada inicialmente com o metrô, era a passagem subterrânea da Central acabada de construir na administração de Alim Pedro e que seria uma das "bocas" da estação do metrô na Central...
75. LE-se em MOREL, E. (op. cit., p. 52):
Em 1956 começou a venda das ações. Se a companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro não tivesse entrado em colapso, já no próximo ano estaria totalizada. A primeira ação foi comprada pelo presidente Juscelino Kubitschek, que pagou a primeira prestação e nada mais.
Os subscritores, em face do fracasso, suspenderam o pagamento e a prefeitura, por sua vez, passou um calote, recolhendo Cr\$ 15 milhões, quando sua obrigação era de Cr\$ 102 milhões (a prefeitura, obrigatoriamente, subscreveria 51% do capital). A lei diz: "os pagamentos das prestações correspondentes aos 90% restantes, só poderão ser efetuados diretamente ao Banco da Prefeitura do Distrito Federal S.A.". Mas aconteceu o impossível. O Banco da Prefeitura resolve não receber mais as prestações.
76. REIS, J. de O.: op. cit., p. 157, e COMPANHIA DO METROPOLITANO: op. cit.
77. É interessante observar, a esse respeito, entrevista do vereador Gladstone Chaves de Melo, na enquête realizada pelo *Jornal do Brasil* em março de 1957, sobre o metrô. Depois de declarar que "nosso metrô é a Central, e que esta deveria ser reequipada", diz:
(...) é fácil imaginar o que seria desta pobre cidade se dessem para fazer nela longos túneis por debaixo das ruas. O túnel Catumbi-Laranjeiras arrasta-se há nove anos; a passagem subterrânea da Central para o Campo de Santana (um metrozinho de 300 metros) está sendo trabalhada há seis ou sete anos; o viaduto Ana Néri levou nove anos e assim por diante (...). (Perguntado qual seria a solução para o problema do congestionamento) (...). Proporia um conjunto de soluções diferentes (...). A construção de alguns túneis fundamentais - muito mais baratos que o metrô - como o Rio Comprido-Jardim Botânico e o Uruguai-Gávea, que, ligando pontos da periferia, descongestionariam enormemente o centro da cidade, abreviariam muito as viagens e representariam uma incalculável economia de divisas (...). *Construção, no Centro - com ramificações para os principais pontos de distribuição para a periferia, como a praça Saens Peña, a praça da Bandeira e outros - de uma*

rede de elevados como se vai construir em São Paulo, muitíssimo mais barato, mais moderno, mais rápido e capaz de desenvolver maior velocidade". JB: "Metrol, solução superada: é cara e muito difícil de construir", 27/03/57.

78. O prefeito Sá Freire Alvim aprova o projeto da Comissão Mista, em 12/12/59.
79. MOREL, E.: op. cit., p. 55.
80. Para uma análise detalhada do crescimento periférico do Rio de Janeiro, a partir de 1950, vide: ABREU, M. de A.: 1978, p. 180, 187 e 196.
81. BRASILEIRO, A. M.: 1978, vol. I, p. 48.
82. Cf. SILVA, F. N. (1965, p. 165-6):
As realizações no campo viário e rodoviário foram notáveis e deverão encurtar distâncias, economizar tempo e melhorar o tráfego. (...) os vinte automóveis em 1905, tornavam-se 20 mil em 1920, e chegavam aos 250.000 de hoje, crescendo ainda a velocidade e a massa dos veículos.
Neste artigo o autor descreve essas obras viárias e rodoviárias; entre elas a inauguração do Catumbi-Laranjeiras, o viaduto ligando a praça da Bandeira à Presidente Vargas, a Radial-Oeste e ainda a programação de outras, entre as quais a construção da Perimetral.
83. COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO: op. cit.
84. Lê-se no JB de 12/10/62:
Três membros da Comissão Mista do metrô reuniram-se ontem no MVOP (Ministério de Viação e Obras Públicas), a fim de coletar os dados necessários para a próxima reunião plenária. O Clube de Engenharia pretende entregar à comissão um relatório sobre a construção do metrô - GB, oferecendo subsídios em sessenta dias.
Além disso, em 16/10/62, noticia o JB que a comissão também estudará a "Coordenação do governo federal com o da GB para constituir a sociedade que explorará o Metropolitano". Em 21/10, "o sr. Juarez Lacerda (do gabinete do ministro) revelou (...) que o problema da construção do metrô está sendo enfrentado em conjunto com o do reaparelhamento dos serviços ferroviários suburbanos da GB (...)". Em 25/10, é fixado o Plano Piloto
(...) pelo qual haverá, além da ligação Central do Brasil - Copacabana (...) uma linha poligonal ligando o Centro da cidade à Tijuca ou Vila Isabel (...) a execução das etapas dependerá de empréstimos, feitos pela empresa estrangeira que fará as obras e da capitalização das poupanças públicas, uma vez que o povo será chamado a cooperar com o empreendimento, através da aquisição de títulos públicos (...). O capital estrangeiro será formado por máquinas e trens.
85. Em 28/10/62, anuncia o JB: "Financiamento para fazer Metropolitano está sendo negociado junto à Agência Interamericana de Desenvolvimento" e diz, ao final da matéria: "o projeto, assim como o financiamento, está retido no BNDE". E, em 30/10:
Lacerda anuncia em Paris a conclusão feliz das negociações para a construção do metrô (...). Para a assinatura do acordo, só falta o governo do Brasil negociar fórmulas de pagamento de créditos anteriores. Segundo o acordo com o grupo financeiro francês, os bancos da França financiarão, além do equipamento como estava previsto, *também 40% da parte de engenharia civil*, desde que, em igualdade de condições, essa parte (...) seja dada a firmas francesas (...).

Note-se, ainda, que uma semana depois, em 08/11/62, novos resultados da comissão aparecem enfatizando não só a questão do Metropolitano, como também a parte relativa à remodelação da estrada de ferro. O seu porta-voz ressaltou que "*paralelamente à construção do metrô, serão concluídos também os serviços de remodelação e unificação dos sistemas suburbanos da Central do Brasil e da Leopoldina, que constituirão o trecho de superfície do metrô na Zona Norte*".

86. Esse ressurgimento prende-se à disputa entre o governador da Guanabara e Hélio de Almeida (ex-ministro da Viação, em 1962), no âmbito político do estado. A polémica se centra nas acusações mútuas pelo atraso na construção do metrô, aparecendo sob a forma de divergências quanto ao tipo de projeto pretendido. Para o registro desse debate, vide *Jornal do Brasil* de 10/02/64: "Hélio de Almeida responde a Lacerda culpando-o pela não construção do metrô"; *Jornal do Brasil* de 18/02/64: "Lacerda responde a Hélio de Almeida acusando-o de mentir deliberadamente"; e de 19/02/64: "Hélio não discute mais sobre o metrô".
87. *Jornal do Brasil* de 10/01/64: "Arquitetos estranham que Lacerda tenha contratado gregos para fazer planos". A nota do IAB lamenta o sigilo e a rapidez com que foram legitimadas as negociações "sem nenhuma consulta prévia aos órgãos de classe interessados". Forma-se uma comissão para estudar o contrato, o IAB nacional convoca reunião, o Clube de Engenharia envia ao governador telegrama de protesto e a resposta do governador é dada em entrevista pela TV e em carta ao IAB. A equipe grega chega em fevereiro. Em 28 daquele mês, o Conselho Superior do IAB repudia o contrato com o escritório Doxiadis e solicita "a todos os técnicos brasileiros que se neguem a prestar qualquer colaboração àquela firma, aconselhando a adoção de todas as medidas possíveis para a anulação do contrato". No JB, dias 9, 14, 18 e 26 de janeiro e 5, 27 e 28 de fevereiro de 1964.
88. COMISSÃO EXECUTIVA PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO (CEDUG): 1965, p. 261-3.
89. *Ibid.*, p. 260. Indica-se, a esse respeito, o mapa que resume o *Master Plan* para o ano 2.000. Essa crítica, por sua vez, é levantada em ABREU, M. de A.: op. cit., p.350-4.
90. ESTADO DA GUANABARA/COMISSÃO DO ANO 2.000: 1970, p. 159. Observe-se que, além das vias expressas, o plano propõe vias arteriais, vias coletoras e vias locais. *Ibidem*, p. 210.
91. *Ibid.*, p.158.
92. "No capítulo referente a transporte, a crítica que se pode fazer ao plano Doxiadis é a de sua preocupação excessiva com o transporte individual e a determinação de um sistema de vias expressas para circulação de automóveis". BARAT, J.: op. cit., p.225.
93. A intervenção federal se manifesta, por exemplo, na questão habitacional no nível do Estado, quando o governo federal, através da criação da CHISAM (Coordenação de Habitação do Interesse Social da Área do Grande Rio), institui uma série de modificações nos órgãos habitacionais existentes, assumindo, quase que integralmente, a política de remoção de favelas e de construção de conjuntos habitacionais. A criação da CODESCO, visando a uma política oposta, a urbanização de favelas, seria a contrapartida dessa intervenção, por iniciativa do governo estadual. Os dois órgãos foram criados em 1968, com uma diferença de apenas alguns meses. Para uma descrição detalhada desses aspectos, vide LEEDS e LEEDS, op. cit., p. 231-45.

94. CASÉRIO, F. R.: 1974.
95. COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO: op. cit.
96. Cf. VALLADARES, L. do P. (1978, p. 39):
O processo de desfavelamento desenvolveu-se sob três administrações estaduais, um crescendo, culminando no período de existência da CHISAM (1968-1973), durante o governo Negrão de Lima e parte do governo Chagas Freitas, quando se removeram 90.575 habitantes, ou seja, 65,1% do total de pessoas atingidas nos três períodos.
Ainda em relação ao programa de remoção de favelados, vide GRABOIS, G.: 1973.
97. Essa área corresponde não só ao Estácio, Cidade Nova e Catumbi, como também a parte do Catete e Glória. No caso dos primeiros, a CEPE-1 (Comissão Especial de Projetos Específicos), criada para estudar o plano de urbanização da Cidade Nova, declara, em 1967, boa parte da área como "deteriorada", iniciando-se aí um longo processo de desapropriações; o elevado de saída do túnel Santa Bárbara, o viaduto de Paulo de Frontin e, mais recentemente, a "Passarela do Samba", foram algumas das justificativas que desalojaram alguns milhares de habitantes. Sem falar no processo de desapropriação iniciado com a construção do metrô, que irá atingir também o Centro da cidade e parte do Catete, Glória, Tijuca etc., do qual se tratará mais adiante. Para as implicações e repercussões dos projetos citados acima, vide não só CASÉRIO, F.: op. cit., como também NUNES, G.: 1978; e COSTA E SILVA, A.: jul-set. 1978.
98. Em relação, por exemplo, às implicações da legislação urbanística para aquela área, diz Ana Maria Brasileiro (abr-jun 1978, p. 14):
Ali a ocupação da área, submetida ao Plano Diretor de Lúcio Costa, deve obedecer a padrões de qualidade elevados, superiores às vezes aos existentes em países muito mais desenvolvidos cuja população desfruta de maior renda que a nossa. É óbvio que no caso da Barra da Tijuca as exigências para a ocupação do espaço (...) no nível do sócio-econômico dificultam a entrada na área de amplos segmentos da população.
99. JB: "Metrô elevado supera o subterrâneo", 01/09/68.
100. JB, 30/11/68, continuando: "Senadores de todos os estados e partidos revigoraram com sua confiança o desejo de meu governo de trabalhar pela humanização do Rio, através da construção do metrô, transporte de grandes massas para a crescente população da cidade." O fato se refere ao Senado ter autorizado o governo da GB a contrair empréstimo de dez milhões de marcos na Alemanha, para a construção do metrô.
101. JB: "Técnicos dizem que estudo condena o metrô operando na linha Cidade Nova - Glória", 03/12/68.
102. JB: "Técnicos temem que pressa abale a eficiência do metrô", 30/11/68.
103. JB, 30/12/68.
104. Para uma análise mais ampla dessas considerações, vide BIALOWAS, B.: 1978.
105. Trecho do relatório do Grupo de Trabalho Interministerial:
A análise econômica realizada pelos consultores não pode ser considerada como tendo um nível técnico adequado (...). Os consultores não fizeram avaliação econômica linha por linha a fim de determinar a prioridade de

construção. O prazo contratual para a definição da linha prioritária nos pareceu uma imposição prejudicial para o tipo de estudo realizado e o vulto dos investimentos envolvidos; os custos de investimento e de energia foram calculados em termos financeiros e não econômicos; para o custo de operação do metrô, os consultores não levaram em consideração a depreciação do material rodante nem dos investimentos fixos; os consultores afirmam que o metrô entraria em operação parcial em 1972; os consultores não incluíram 40.000 m² de desapropriação.

Quanto ao estabelecimento das etapas de construção da linha prioritária, afirmam os consultores que a Zona Norte se acha no ponto de estrangulamento devido ao reduzido número de faixas de tráfego disponíveis para escoamento e que a Zona Sul, devido às obras que ali se realizam, poderá por algum tempo suportar o crescimento do tráfego de superfície. *Entretanto a construção do metrô toma direção da Zona Sul, até o Lido, antes de concluir o trecho Central do Brasil – Saens Peña.* Não se nos afigura coerente esse procedimento. Entendemos que, concluída a primeira etapa da construção, estudos deverão ser efetuados pela Companhia do Metrô, a fim de determinar a etapa seguinte de construção; o subgrupo 3 apresentou uma nova avaliação dos investimentos necessários para a linha prioritária que soma US\$ 356 milhões. Com o acréscimo de investimentos, mantidas as correções realizadas, a linha prioritária não apresenta viabilidade econômica; concluída a linha prioritária, as linhas tomam o rumo de Jacarepaguá. Entretanto, verificando a demanda acrescida pela linha Pavuna-Triagem, esta se nos afigura de maior relevância que o trecho Boca do Mato-Jacarepaguá. O trecho Pavuna-Triagem, além de crescer maior demanda, viria aliviar as linhas da Central do Brasil, facilitando o tráfego de carga.

Reproduzido in SECRETARIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO: 1975, v.3.2, p.26.

106. Com efeito, embora a construção efetiva do metrô tenha sido iniciada ainda no governo Negrão de Lima, a administração seguinte, em 1971, aponta a lentidão da construção – justificada em termos de falta de recursos prometidos – e o “custo político” desta lentidão, que parece não querer assumir:

Até agora investiu o metrô da Guanabara perto de Cr\$ 30 milhões, principalmente em projetos, detalhamentos de engenharia e primeiros passos de execução da obra, na Glória e na Central do Brasil, sendo que, no exercício de 1970, de cerca de Cr\$ 56 milhões, que deveriam lhe ter sido liberados, só o foram realmente cerca de Cr\$ 12,5 milhões, o que levou à execução das obras com extrema lentidão (...). O estado está solicitando do governo federal a sua participação como avalista de empréstimos na proporção de 1:1 e não de 1:2 conforme o primeiro esquema aprovado.

O que se requer, portanto, é apenas a *garantia um pouco maior* do governo federal a empréstimos que a Guanabara pode obter no exterior e tem amplas condições de saldar, sem quaisquer riscos (...). Se não houver uma pausa após os três anos, durante os quais os problemas de trânsito terão se avolumado muito, e se do enorme esforço orçamentário não obtiver a população a recompensa da operação do sistema, não será possível o próprio esforço, que passaria a não se justificar, perante as alternativas de obras viárias, pelo menos a curto e médio prazos, que são, entretanto, profundamente *determinantes do comportamento político das populações, que tendem a rejeitar o sacrifício excessivo e sem compensações, em prazos que podem parecer curtos para o aspecto técnico das obras públicas, mas que são longos na perspectiva de uma vida.* ESTADO DA GUANABARA: 1971, p. 20-6 (grifos nossos).

107. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: 1976, p. 180.

108. *Ibid.*, p. 182.

109. Esses motivos, que julgamos bastante pertinentes, encontram-se expostos em PUC-RJ, op. cit., p. 25-6.
110. Os dados são da COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO, extraídos dos seus Relatórios Anuais.
111. Ibid., p. 183 (grifos nossos).
112. Ibid., p. 186 (grifos nossos).
113. Ibid., p. 187.

114. Vejam-se os seguintes trechos de entrevistas:

O setor de engenharia demarca a linha onde vai ser necessária a desapropriação para construção dos canteiros. Envia tal demarcação para o setor jurídico para este providenciar o decreto desapropriatório. Este setor enumera os imóveis que estão nesta linha, enviando para o governador do estado que baixa o decreto declarando de utilidade pública os referidos imóveis. É publicado em Diário Oficial, passando a ter validade jurídica.

Uma vez resolvida a questão da indenização com o proprietário, sendo depositada a importância em banco,

(...) é expedido um mandado de emissão na posse e o metrô através desta assessoria (jurídica) se dirige ao imóvel em companhia do oficial de justiça solicitando aos ocupantes (quer sejam inquilinos ou proprietários) que o deixe imediatamente (o prazo vai de 15 dias a um mês, no máximo). Com a saída dos moradores inicia-se a demolição, dando por encerrada esta parte.

Trechos de entrevista realizada com um advogado da Assessoria Jurídica da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, setembro de 1978.

O Serviço Social recebe o decreto de desapropriação com o nome de todas as ruas, e já faz uma visita para fazer o levantamento sócio-econômico... O Serviço Social trabalhou mais com os inquilinos, pois, quando era o proprietário que morava no imóvel, já tratava direto com a Assessoria Jurídica.

Trecho de entrevista com assistente social da Companhia do Metropolitano, setembro de 1978.

De acordo, ainda, com as informações levantadas no Serviço Social, este, uma vez concluído o levantamento, entrava em contato direto com a CEHAB-RJ.

4. BRIGA DE RUA, BRIGA DE VIDA

4.1. A POPULAÇÃO: O "OUTRO ATOR", ÀS VEZES ESQUECIDO

A disputa pela locomoção diária para o trabalho e para as demais atividades quotidianas representa a relação entre os usuários e os meios de transporte de massa. Nos capítulos anteriores deste trabalho, apenas se indicou, em alguns momentos, a presença deste ator. Entretanto, ao longo de toda essa história em que se procura identificar as tensões e confrontos no desenvolvimento e discussão do transporte de massa, a população sempre se manifesta. Na verdade, representa o foco central da questão, embora este fato esteja muitas vezes encoberto e "esquecido" nos numerosos planos, projetos e discussões. Entretanto, a população do Rio de Janeiro tem disputado, de várias formas, o seu direito ao transporte e à cidade desde o final do século passado¹. Entre essas várias formas, há uma que tem conseguido chamar a atenção da sociedade e conseqüentemente dos poderes públicos: os "quebra-quebras". Esses conflitos, que em determinados momentos históricos levam ao confronto violento com o Estado, e mesmo com empresas particulares, ocorrem num quadro aparentemente constante de precárias condições de existência e de deterioração crescente dos meios de transporte². Procura-se registrar inicialmente alguns aspectos deste quadro geral para, em seguida, descrever algumas brigas de rua ao longo da história da cidade. Essas disputas vão se dar em contextos históricos diversos, o que não impede que os "quebra-quebras" se mostrem surpreendentemente semelhantes, assim como determinadas formas de intervenção do Estado.

4.2. TRANSPORTES DE MASSA: ESTRATÉGICOS PARA A POPULAÇÃO

4.2.1. A periferização da cidade

No capítulo anterior, buscou-se enfatizar o processo crescente de afastamento da população de menores recursos, do núcleo

metropolitano. Observou-se a tendência geral da expansão da cidade através de sua “periferização”, e alguns vetores que alimentam esta periferização, em especial certas políticas públicas, como a política habitacional e a implantação de obras viárias. A habitação precária (seja favela ou a moradia em loteamento nas suas diversas formas) caminha e se espalha na região metropolitana com rapidez. O trabalho, a infra-estrutura, os serviços, não. O detalhamento desse processo – do ponto de vista da configuração urbana da cidade, e suas repercussões na questão da moradia – tem sido amplamente debatido por alguns autores, constituindo mesmo a tese central de estudos e pesquisas recentes³. Em algumas destas os dados revelam que cerca de 95.000 unidades habitacionais para “população de baixa renda” foram construídas direta ou indiretamente, através de financiamento do Banco Nacional de Habitação, nas periferias do Rio de Janeiro⁴. Este total representa, por sua vez, um número em torno de 445.000 pessoas morando em conjuntos habitacionais⁵; acrescenta-se a este dado, cerca de 745.000 lotes aprovados pela prefeitura dos municípios de Nilópolis, São João de Meriti, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, São Gonçalo e Niterói⁶, para se ter uma idéia do que significa, em termos de dimensão, a moradia fora do núcleo metropolitano. Por outro lado, cerca de 60% dos empregos existentes na região, encontram-se localizados no núcleo metropolitano⁷, evidenciando o que foi anteriormente assinalado, quanto ao acesso desta população aos seus meios de sobrevivência mais imediatos.

Neste sentido, pode-se assinalar que o transporte de massa “sai dos bastidores” enquanto necessidade da população, para se colocar, se não no centro do palco, pelo menos no primeiro plano da cena urbana.

É interessante observar que, embora o fator “segregação sócio-espacial da cidade” esteja recentemente sendo discutido e analisado, devido certamente às características mais claras que assumiu nestes últimos anos, não se trata propriamente de um processo atual. Com efeito, os fatores que impulsionam o fenômeno começam a ser decantados no início do século, apresentam um certo desenvolvimento a partir de 1930, eclodindo com força nas décadas de 50 e 60. Entretanto, afirmar apenas o distanciamento da periferia e, conseqüentemente, a necessidade crescente de transporte de massa, não basta. Trata-se de assinalar as suas implicações mais concretas, tendo em vista seu impacto sobre as condições de existência da população periférica, sobretudo quando se sabe que, em grande parte da área conurbada do Rio de Janeiro, cerca de 90% da população economicamente ativa, recebia menos do que três salários mínimos em 1970⁸. Portanto, sem maiores análises, o dado indica – no geral – uma população que possui “de saída” um poder aquisitivo extremamente baixo. Por outro lado, a situação se agrava do ponto de vista da “renda real”⁹, uma vez que se considere, nessa área, o quadro de extrema precariedade em termos de infra-estrutura e, mais especificamente, do sistema de transporte.

No caso das populações "tocadas" pela picareta ou pela remoção, ao fator "distância" de suas atividades, soma-se o aumento da pressão do item "transporte", num orçamento familiar que já sofreu perdas abruptas ao sair da moradia derrubada; acrescentam-se, ainda, as considerações a respeito do aumento da jornada de trabalho, e da desestruturação de redes de vizinhança e parentesco, que representam importantes apoios à sobrevivência. Estes aspectos são amplamente discutidos nos inúmeros estudos acima citados, principalmente com relação à população favelada. Por outro lado, é interessante perceber que essas mesmas perdas se verificam no caso de população despejada dos imóveis desapropriados para obras públicas. Um elemento a assinalar, nestes casos, é que estas se dão – como observado no capítulo anterior – justamente em áreas densas, consideradas "degradadas" pelo Estado, onde, além da moradia, se desenvolve intensa atividade de pequeno comércio, oficinas etc¹⁰.

Entretanto, como os quebra-quebras acontecem no Rio de Janeiro antes de sua periferização, há que explicitar outras condições que parecem alimentar o quadro em que se dá o tipo de reação em pauta.

4.2.2. A questão do custo de vida

Entre os fatores relativos às condições de existência, encontra-se sempre, com maior ou menor peso, o custo de vida na cidade do Rio de Janeiro. Inflação e salários baixos são elementos que já integram a história da cidade e de seus habitantes menos privilegiados. Mesmo os raros períodos de certa tendência a uma baixa no custo de vida e relativo aumento do poder real de compra do trabalhador são constantemente interrompidos por crises que atestam o caráter extremamente passageiro dessas melhorias. Assim é que, entre 1875 e a Primeira Guerra Mundial, uma fase considerada no seu global, como de baixa do custo de alimentação é marcada por três períodos decisivos na deteriorização dos salários: o que se estende de 1888 a 1897, o que ronda os anos de 1904 a 1906, e o que se manifesta nos anos imediatamente anteriores à Primeira Guerra¹¹.

Observe-se que os dois primeiros períodos englobam dois momentos vitais da cidade. No primeiro, o ano de 1890, que marca um salto no crescimento da cidade e uma crise dos seus transportes¹². O segundo é constituído pelos anos decisivos da Reforma Passos, cujo lado menos conhecido é o que aumenta a pressão exercida sobre a população de menor poder aquisitivo:

Neste período (1905-1906) as condições de vida do operariado e dos artesãos se agravaram consideravelmente, provocando uma mudança de atitude dos trabalhadores. As reformas urbanas desses anos destruíram os cortiços do Centro e obrigaram o

*operariado a se mudar para lugares mais distantes e a pagar transporte*¹³.

É interessante observar que, na terceira fase mencionada, fica ainda mais claro quais as camadas da população que estão arcando com o ônus do desenvolvimento da economia. De fato, os anos de 1905 a 1913, nas palavras de Bóris Fausto, são de “reerguimento econômico”, sendo que os de 1911 a 1913 caracterizam-se como de verdadeiro *boom* na economia¹⁴. Entretanto, é justamente neste período de expansão econômica que se faz sentir a pressão inflacionária, agravando-se sobremaneira as condições de existência da maioria da população; desemprego, redução de salários (perda de poder aquisitivo de 15 a 20%) prenunciam a recessão econômica e a Primeira Guerra¹⁵.

Em 1913, “o salário médio do operário urbano é de 4\$000 por dia que, multiplicado por 25 dias de serviço, perfaz 100\$000 mensais. Nesta mesma época, o aluguel mensal e médio de uma casa é de 15\$000, a água fica em 6\$000, um chapéu de feltro em 15\$000, e gêneros para sete pessoas em 147\$400”¹⁶.

No período que se estende de 1914 até a Revolução de 1930, duas fases parecem marcar a questão. De um lado, os anos de guerra, que evidenciam um salto nos preços dos itens alimentação, vestuário, transporte. A “proletarização atinge ao máximo em 1917, com a pressão inflacionária e o encarecimento dos gêneros de primeira necessidade”¹⁷. O segundo período corresponderia à década de 1920, quando há um certo aceleração dos salários, indicando uma relativa melhoria do poder aquisitivo, embora o custo de vida continuasse a subir.

Assinale-se ainda que, embora os salários tenham aumentado a partir de 1918¹⁸, os dados indicam, até 1927, uma constante elevação do custo de vida que, efetivamente, sofre uma alta bastante significativa entre os anos de 1921 e 1924¹⁹. Observe-se que a cidade do Rio de Janeiro, nessa década, sofre os efeitos de uma acentuada expansão demográfica para os subúrbios mais longínquos, tendo como implicação maior, além do aumento das distâncias para a maioria da população, o declínio das grandes plantações nestes subúrbios, agravando-se a questão do abastecimento da cidade. Por outro lado, a década de 1920 também se caracteriza “pela tendência à estagnação da produção secundária, e por uma política antiindustrial por parte do governo”²⁰, o que traz implicações no mercado de trabalho. Acrescente-se a esses fatores o estado de sítio e suas implicações que perduraram de 1922 a 1927 e pode-se ter uma certa idéia do quadro em que vive a população da cidade, cerceada politicamente de um lado, e economicamente de outro.

A passagem para a década de 30 revela mais uma crise, que reverte, de forma fulminante, nas condições de vida da população. Enquanto se rearranjava o poder, entre oligarquias agrárias, setores industriais, com ou sem o apoio de facções das classes médias, grande parte da

população enfrenta condições econômicas violentas, agravadas pela crise internacional. Em 1930, havia 40.000 operários desempregados no Rio de Janeiro e 60.000 em São Paulo²¹.

No período que se estende até 1937, a situação se mantém relativamente estável para se deteriorar, de forma dramática, no quinquênio de 1938 a 1943. Com efeito, nos anos iniciais da Segunda Guerra, "alguns ingredientes da dieta operária tradicional tornaram-se inacessíveis como o bacalhau e o pão"²². A relativa recuperação do poder aquisitivo e do padrão de vida do trabalhador se dá apenas entre 1943 e 1945, seguindo-se às medidas de política salarial, controle de preços, e medidas sociais que representavam alguns mecanismos compensatórios da inflação²³.

Nos anos subseqüentes, dois efeitos principais se fazem sentir. Paralelamente ao impulso de industrialização, os estudiosos indicam o progressivo aumento de preços, decorrente da "inflação oriunda da Guerra"²⁴. Este aumento mais uma vez parece superar o salário do trabalhador, especialmente em 1951²⁵. Estes anos anunciam, com a crescente pressão inflacionária e deterioração salarial, a grave crise que eclode no final de 1953 e início de 1954. Skidmore indica os seguintes índices do custo de vida no Rio de Janeiro, nos primeiros anos da década de 50: em 1950, o custo de vida subiu para 11%, que é o mesmo aumento que ocorre no ano seguinte (1951). Em 1952, por sua vez, a elevação dos preços salta para 21%²⁶.

O grupo que mais sofria com o aumento do custo de vida era a classe operária urbana. Quando Vargas assumiu a presidência, não tinha havido aumento de salário mínimo decretado oficialmente, desde 1943. Os anos de Dutra haviam, de fato, testemunhado uma perda da renda real no setor assalariado. Em dezembro de 1951, o governo de Vargas decretou um novo salário mínimo que pouco mais fez que cobrir os mais recentes aumentos de preços²⁷.

Observe-se que este período de pauperização do trabalhador coincide com o aumento da taxa de migração e a expansão das concentrações faveladas, tanto nos espaços ainda livres da Zona Sul da cidade, quanto nas áreas norte e suburbana, acompanhando a avenida Brasil as linhas ferroviárias. Coincide, também, com o crescimento marcante da periferia.

Agrava-se a situação em 1953, uma vez que, à constante pressão do custo de vida e à redução do poder aquisitivo do trabalhador, acrescenta-se o peso da crise econômica, evidenciada pelo declínio da taxa de crescimento industrial²⁸; este aspecto tem, entre outras implicações, um certo desaceleramento da expansão do emprego para setor ponderável da população. A medida da gravidade da crise é dada pela mobilização dos trabalhadores em torno da reivindicação de aumento salarial, questão que se torna o centro das tensões e disputas

políticas na época²⁹. Em 1954, o custo de vida havia subido 26% no Rio de Janeiro e, no ano seguinte, 19%. A partir deste ano, inicia-se uma tendência de decréscimo, embora já em meados de 1958 novamente se acelere. Em janeiro de 1959, um novo salário mínimo é anunciado, não passando, entretanto, de um mero reajuste frente à elevação do nível de vida³⁰. Cabe lembrar que esses anos correspondem ao governo de Juscelino Kubitschek, altamente comprometido com o desenvolvimento industrial acelerado, para o qual se utiliza, entre outros recursos, da própria inflação³¹, que passa, aliás, a ser uma das bandeiras políticas da oposição³².

O fato é que, novamente, a população se ressentiu do aumento de preços. A situação foi de certa forma agravada, quando o governo de Jânio Quadros tentou tomar medidas mais amplas contra a inflação. Esta tentativa utilizava, entre outros recursos, a redução dos subsídios para importações como o trigo e a gasolina. Estes itens, considerados estratégicos na determinação do custo de vida, tendiam a ser subsidiados pelos governos anteriores. A consequência desta redução foi que, no ano de 1960, dobrou o preço do pão a varejo e o dos transportes coletivos, especialmente o ônibus³³. Para se ter uma idéia do que significava esse aumento para a população, vale lembrar o desenvolvimento da cidade, já periferizando-se de forma acelerada no início da década de 60. Por outro lado, bem ou mal, a ferrovia suburbana, já pertencente ao poder público, mantinha-se relativamente barata, uma vez que os governos do período, de certa forma, “congelaram” suas tarifas, tendo em vista o custo político que seu aumento traria³⁴.

De 1961 a 1964 as crises se sucedem. Os preços continuam a subir. Nos primeiros seis meses do ano de 1962, o custo de vida no Rio de Janeiro aumenta em 18%, chegando a 52% no final do ano. Até os últimos dias do ano seguinte – 1963 – alcança praticamente 80%³⁵. Em 1963, na tentativa do controle da inflação – que na época era atribuída, entre outros fatores, ao crescente déficit do setor público – as passagens de trens suburbanos têm “aumentos espetaculares (...) (cinco vezes o preço anterior, que há vinte anos não era aumentado)”³⁶.

Observe-se que, embora a pressão do custo de vida sobre a população tenha se mantido presente em todos esses anos com maior ou menor gravidade, as características dos governos da década de 50 levam a que exista um certo espaço para a pressão de setores dos trabalhadores pelo aumento salarial, numa tentativa constante de recuperação do poder aquisitivo, sempre deteriorado³⁷. A partir da crise de 1964 e a conseqüente reformulação dos grupos no poder, esse espaço irá desaparecer e o aumento salarial – tentativa de reajuste ao custo de vida – passa a ser oficial e institucionalmente encarado como causa de elevação da taxa de inflação, sendo, portanto, contido.

Assim, embora a deterioração do poder aquisitivo do trabalhador já venha se fazendo sentir há algum tempo, na segunda metade da

década este processo é extremamente acentuado, continuando a tendência na primeira metade da década de 70³⁸.

É interessante observar que mesmo o salário nominal, que oficialmente deveria estar acima do custo de vida, passa a se fixar abaixo deste a partir de 1966, o que só havia ocorrido no período de 1944 a 1951, quando o salário mínimo oficial ainda não havia sido reajustado³⁹. Considerando-se o significado real do salário e do custo de vida, alguns autores mostram exaustivamente a progressiva redução do poder aquisitivo da maioria da população e o aumento das disparidades de renda na sociedade brasileira no período em pauta⁴⁰.

Portanto, a questão do custo de vida e da deterioração do salário real permeia, insistentemente, a história. O quadro das dificuldades cotidianas é praticamente permanente, com poucas exceções, mesmo naqueles períodos em que a população contava com alguns canais de pressão e reivindicação. Com relação a esse processo (descrito de forma bastante rápida), os transportes de massa situam-se como um dos elementos básicos do custo desse cotidiano. Neste sentido, cabe lembrar que, em meados da década de 1960, um dos mais baratos desses transportes – o bonde – é extinto, ocasionando uma demanda ainda maior pelos demais. Para a população da periferia, por sua vez, as dificuldades de arcar com o pagamento das passagens se mostram de forma acentuada, mesmo em relação ao transporte mais ao alcance de seu poder aquisitivo: o ferroviário. Isto é evidenciado pelo grande número de passageiros clandestinos (“caronas”) nos trens a partir de 60⁴¹. Por exemplo, em 1975, em Comendador Soares, a média de pagante era de 5.000, para 2.000 “caronas”; em Cosmos, seiscentos pagantes e aproximadamente 3.000 “caronas”; em Queimados, “com policiamento”, 5.000 pagantes, e “sem policiamento” o número desce para 1.200; em Belford Roxo, mil pagantes para 6.000 caronas, e assim por diante⁴². Portanto, as dificuldades econômicas da população refletem-se mesmo no caso do transporte mais barato.

Para compreender melhor o quadro exposto e a dinâmica que assume a reação da população, resta ainda assinalar as condições em que funcionavam e funcionam os tipos de transporte estudados.

4.2.3. Transportes de massa: seu funcionamento, a “saga” do usuário

Observada a questão do custo de vida – com raras e episódicas exceções – sempre crescente, não é de admirar que as condições em que o transporte de massa é oferecido sejam mais uma lenha a se colocar na fogueira urbana. Repetindo as afirmações já feitas desde o início deste trabalho com relação à precariedade dos transportes, sua história é bem anterior à década atual. Com efeito, em 7 de abril de 1909, já dizia a *Gazeta da Tarde* em matéria intitulada “Os bondes do Méier”:

Os bondes, os célebres bondinhos do Méier continuam, sem exemplo, *a trafegar sem borário, sem luz e em péssimo estado de conservação*, não havendo meios de convencer a companhia de que ela tem o restrito dever de bem servir ao *público que paga para a manutenção da companhia e lucros de seus diretores*. Pouco custaria uma limpeza em cada carro, visto serem em número limitadíssimo, e, assim, sempre suaviza as demais irregularidades que apontamos e que o povo vê e condena(...).

E no dia 16, volta a *Gazeta da Tarde* a reclamar:

Pedem-nos reclamemos da poderosa Companhia Light o *aumento de carros* para a linha de S. Luís Durão, pois que os mesmos, à tarde especialmente, *vêm carregados de "pingentes"* e, além disso, o que muito incomoda os passageiros que têm a felicidade de encontrar lugar, há de momentos a momentos falta completa de energia, o que faz com que os carros atrasem, devido às constantes paradas durante o percurso. Urge, pois, uma providência a favor do respeitável público pagante.

Para se ter uma idéia da insistência do jornal, quatro dias depois, novamente se reclama:

Era belíssimo, ontem, o efeito dos bondes da Light, que desciam do Engenho de Dentro para a cidade, *completamente cheios e carregados de pingentes*; não acreditamos que isso fosse somente devido à concorrência de uma festa que teve lugar no Méier. Não, porque o *intervalo de tempo de um para outro regulava quarenta minutos*, isso das cinco às oito horas da noite, quando, parece, foram mandados carros extraordinários, porque a essa hora vimos grande número de bondes que subiam para o Engenho de Dentro. Essa providência foi tardia, e nada custava que aos domingos a companhia aumentasse o número de "perigos amarelos" na referida linha⁴³.

Observe-se que as condições de funcionamento, muitas vezes extremamente negligenciadas, sofrem críticas mesmo antes de iniciar-se o século. Já se assinalou, neste trabalho, que em 1890, por ocasião da renovação dos contratos das principais companhias de bonde com a prefeitura, o intendente municipal reclamava que as companhias esquivavam-se de renovar o seu material, recusavam abaixamento de tarifas e evitavam desenvolver as linhas em tráfego...

Indo ainda mais longe no tempo, mal se inaugurara o serviço regular de barcas Rio-Niterói por volta de 1835, e já

(...) compelida pelo clamor do público que se servia das barcas, a Companhia de Navegação de Niterói – como então se chamava a empresa – cuidou de atender à comodidade dos passageiros e à descarga de mercadorias, projetando a reconstrução daquelas pontes (na Corte e em Niterói)⁴⁴.

Quanto aos trens, inicialmente um transporte relativamente mais caro que as barcas e os bondes⁴⁵, por volta de 1890 já apresentam problemas de superlotação.

A crise de transporte não ficou circunscrita ao bonde. Nos trens de subúrbio constituía, já naquela época, verdadeiro martírio viajar pela manhã ou à tarde. O povo acotovelava-se nas estações principais, debatendo-se em horas de maior afluência de passageiros, como se fosse um bando de lutadores ofegantes, para alcançar um lugar no trem, onde se apinhava gente de toda casta⁴⁶.

Portanto, volta-se mais uma vez a assinalar uma “tradição” na questão tão debatida das condições em que a população é obrigada a se locomover⁴⁷.

No início da década de 1950, no que se refere à ferrovia suburbana, observa-se:

As condições inadequadas (...) já atingiram o ponto crítico, na falta de substituição de equipamento e de providências para ampliação das instalações proporcionadas ao contínuo aumento da procura de transporte⁴⁸.

Com efeito, a ferrovia suburbana que havia sido eletrificada em 1937, adquirindo-se ainda nesta ocasião sessenta trens-unidade elétricos, praticamente permanecera intocada. Até 1945, nem mesmo se colocaram novos trens em tráfego. Segundo o relatório citado acima, em 1946 foram compradas trinta novas unidades, “e o serviço eletrificado foi estendido a novos trechos das linhas de Mangaratiba, Tronco e Auxiliar”⁴⁹. Entretanto, excetuando-se estes serviços, e a compra de mais seis trens, nada mais foi feito, e o “material rodante atingiu tal ponto de desgaste, que apenas dois terços dos trens podem funcionar ao mesmo tempo”⁵⁰.

Observe-se ainda que, segundo a mesma fonte, o movimento anual de passageiros, que era de 32 milhões em 1937, aumenta para 137 milhões, em 1945. Como funcionavam estes trens nos primeiros anos cinqüenta? É interessante acompanhar, a esse respeito, um relato, extremamente assustador, de 1953, da própria administração da Central do Brasil. Este relatório apresenta uma extraordinária

semelhança com os relatos recentes das condições de tráfego na RFFSA. Diz o seguinte:

Os trens de subúrbio trafegam com uma sobrecarga que chega, às vezes, a ser o dobro da carga para que foram construídos; os motores elétricos, calculados para tração de determinada carga, a uma velocidade determinada, são postos a rebocar uma sobrecarga que corresponde a duas ou três vezes a sua força, queimando-se constantemente. E mesmo que a substituição do motor queimado se faça com grande presteza, o trem-unidade não poderá ser novamente posto em operação sem quebra do ritmo de transporte necessário à condução de passageiros que partem do Centro da cidade, à tarde, ou que para ele se dirigem, pela manhã.

O número de molas quebradas, devido a esta sobrecarga, é quase inacreditável. É ocorrência comum a volta de trens-unidade às oficinas de conservação oito dias após haverem delas saído, para a substituição de molas quebradas.

A sobrecarga, que varia segundo a hora do dia, atinge o máximo no final da tarde, quando os operários das fábricas, os empregados no comércio, os funcionários públicos etc. começam a voltar a seus lares. A situação também acarreta um estado de permanente irritação por parte dos passageiros, pois os trens não podem obedecer rigorosamente ao horário.

Quando chove, a água penetra pelas fendas das janelas ou através das vidraças quebradas, alcançando os tubos que contêm os fios elétricos. Esses tubos encontram-se corroídos pela ferrugem, e a água alcança os fios. O isolamento dos fios encontra-se também em más condições, de maneira que a água provoca curtos-circuitos na instalação e, conseqüentemente, a parada do trem.

Atualmente é impossível garantir-se que um trem correrá no seu horário, ou que, chegando à estação de D. Pedro II, poderá voltar imediatamente.

É do conhecimento público que, por mais de uma vez, os passageiros suburbanos foram dominados pelo pânico devido aos curtos-circuitos(...) assim o pânico se estabelece entre os passageiros, que procuram saltar do trem em movimento, ferindo-se, quebrando braços e pernas e até encontrando a morte⁵¹.

Cabe ainda acentuar que, devido às condições acima, a percentagem de carros que vão para a oficina é "acima do normal". Entretanto, nos horários de maior movimento, os trens, mesmo necessitando de pequenos reparos, são mantidos em tráfego até se fazer necessário um conserto maior ou mais demorado. Assinale-se que alguns destes mesmos trens, e outros adquiridos em 1954, trafegavam ainda em 1978⁵²...

Na década de 1970, perduram essas condições, acrescidas da ação do fator tempo, não só no material rodante, como também nas condições das estações ferroviárias, no sistema de sinalização, telecomunicações, na rede aérea, e no estado dos trilhos. Em 1978, já tomadas algumas das medidas de urgência anunciadas após os grandes "quebra-quebras" de 1975 e o desastre na estação de Magno,

(...) como responsáveis por acidentes, os engenheiros da divisão do Grande Rio apontam também (além de falhas humanas) os problemas mecânicos (falta de freios, fratura de rodas, eixos e trilhos etc.), que resultam de conservação deficiente ou defeito ocasional. Mas a sinalização das linhas, o estado dos trilhos, e o problema de telecomunicações são as deficiências estruturais mais graves⁵³.

Quanto à questão dos atrasos e paralisações, a exemplo da situação registrada há vinte anos,

(...) o grande problema do subúrbio continua sendo a avaria de trens-unidade, que respondem por 70% das interrupções. Depois, pela ordem, vêm os acidentes (todos os tipos), avarias de sinalização, avarias de rede aérea⁵⁴.

Acrescentem-se a estes aspectos outros elementos indicados como causadores de atrasos e paralisações. Estão neste caso, a paralisação do tráfego por falta de energia⁵⁵ e o alagamento ocasional dos trilhos, devido a chuvas fortes, que impedem a passagem das composições⁵⁶.

Cabe ainda assinalar que o desgaste e a falta de conservação do material têm sido apontados como parte das causas dos desastres. Embora não se tenham dados completos a respeito, a tabela a seguir exemplifica sobejamente o risco diário do uso da ferrovia.

Observe-se que, nos dados acima, relacionaram-se apenas os acidentes de maiores dimensões. Na verdade, os registros de ocorrência são praticamente diários: acidentes com pingentes, descarrilhamentos de várias proporções etc.⁵⁷. Em 1950, foram registrados 1442 descarrilhamentos na linha suburbana da Central do Brasil⁵⁸; em 1977, as várias ocorrências somavam 3.460, sendo 77,7% decorrentes de avarias em trem, e 45% de defeitos e quedas de rede elétrica aérea⁵⁹.

TABELA 12

OS GRANDES ACIDENTES NO RIO DE JANEIRO

Ano	Estação	Mortos	Feridos
1951	Nova Iguaçu	50	45
1952	Anchieta	74	203
1958	Paciência (7/3)	56	50
	Mangueira (8/5)	130	200
1965	Olinda	33	78
1968	Campos Elísios	10	50
1971	Nilópolis	14	20
1973	Barão de Mauá (2/2)	8	38
	Sampaio (8/10)	8	100
1974	Madureira	14	376
1975	Morro Agudo	30	200
1976	Magno	2	87
1977	Comendador Soares	9	107
TOTAL		438	1554

Fonte: Reproduzido de *O Globo*, 30 abr. 1978.

Os acidentes envolvendo vítimas e grandes prejuízos materiais somaram 312 (9% das ocorrências). O restante das ocorrências está dividido da seguinte maneira: avarias na sinalização de linha, 6,6%; falta de energia elétrica, 2%; avarias de motores e automotrizs, 0,9%; falta de maquinistas, 0,2%⁶⁰.

O quadro descrito anteriormente já dá uma pequena idéia do funcionamento do sistema ferroviário suburbano. Entretanto, embora alguns efeitos da precariedade com que funciona este transporte tenham sido apontados, há que observar os detalhes deste efeitos na vida do usuário, para se compreender a dimensão real do problema.

Em 1973, oficialmente, viajavam pela ferrovia suburbana, cerca de 360.000 passageiros diários, tendo este número dobrado em 1977⁶¹. Em 1978 previa-se que o crescimento da demanda seria da ordem de 64%⁶². Estes usuários, moradores dos subúrbios distantes do Rio de Janeiro e da Baixada Fluminense, são na sua maior parte operários, comerciários e funcionários públicos⁶³.

O drama destes trabalhadores inicia-se na própria hora de acordar, e na ida para a estação ferroviária. Os constantes atrasos e paralisações obrigam-nos a levantar-se horas mais cedo do que teoricamente seria necessário. É interessante lembrar o comentário de um

trabalhador, ao ser perguntado sobre a principal reivindicação que fazia à RFFSA: "Botar o trem pra correr no horário certo pro trabalhador poder acordar num horário certo"⁶⁴. Com efeito, embora esteja se considerando o trabalhador que mora relativamente próximo à estação ferroviária, e que pode se deslocar até lá a pé, a situação é ainda mais dramática com relação ao passageiro que deve tomar outra condução (possivelmente o ônibus) para chegar à ferrovia. Ele, a exemplo dos demais, não só sai de sua casa noite fechada, como enfrenta, pelo menos, duas disputas antes de chegar ao trem propriamente dito: a "briga" pelo lugar na fila do ônibus e, caso não seja "carona", outra na bilheteria da estação ferroviária⁶⁵. Uma vez alcançada a estação, esse trabalhador se encontrará numa plataforma em geral exígua, já apinhada de gente, que procura se localizar nos pontos mais claros, onde as lâmpadas funcionam. Não existem comodidades; sanitários, por exemplo, se apresentam ou quebrados, ou simplesmente trancados pela impossibilidade do uso. Se sua estação é intermediária, procurará, se possível, uma localização "estratégica" que lhe garanta conseguir entrar no trem. Caso a primeira composição do dia (ou melhor dizendo, da noite, o "trem da madrugada") atrase, isto provoca a imediata superlotação nas plataformas e estações em toda a extensão da rede⁶⁶. Chegando o trem, esse trabalhador enfrenta a terceira "luta" do dia, que é entrar numa composição já cheia⁶⁷. Entretanto, outros dissabores podem ocorrer durante a espera na plataforma. Sendo precária a comunicação entre as estações, e principalmente para o passageiro, as mudanças de linha, de horário, enfim as modificações da rotina de funcionamento do sistema tornam ainda mais complexa a viagem⁶⁸. Um trem que deveria chegar a uma plataforma, parará em outra; o trem que era "parador" (ou seja, obrigatoriamente pararia em todas as estações ao longo da linha) vira "direto"⁶⁹, e não apanhará aqueles passageiros. As mudanças súbitas, não anunciadas a tempo, levam muitas vezes a verdadeiros "corre-corres" em que o usuário terá que mudar de plataforma, descobrir que composição deverá tomar para saltar no Engenho Novo e não em D. Pedro II etc.⁷⁰. A decisão terá que ser rápida, e o jeito é alcançar as outras plataformas pela própria linha do trem para não enfrentar uma multidão espremida em escadas e passarelas estreitas. O objetivo é ganhar tempo, é tomar a primeira composição que aparecer. A "corrida" é a tônica, superando medidas de segurança e o medo de arriscar a vida. Neste sentido, entende-se a presença constante dos "pingentes" que jogam tudo, na esperança de desembarcar primeiro e ganhar minutos preciosos. Uma vez no trem, nova fase de incertezas, desconforto e insegurança se inicia. A possibilidade de um atraso, o risco de um acidente fatal, ou mesmo a paralisação do trem entre duas estações (o que o obriga a ir a pé pela linha para tentar outra estação) acompanha o usuário no seu trajeto até o trabalho. A superlotação obriga a maioria a viajar de pé, espremido entre seus companheiros, onde eventualmente dorme, até chegar ao seu destino. O drama da possibilidade do atraso pode ser medido, ainda, pela forma

do desembarque. Quem chega à estação D. Pedro II, desembarca “na corrida” para nova fila – outra vez de ônibus – ou para o seu trabalho no Centro da cidade; o mesmo ocorre nas estações próximas a zonas industriais. Cabe insistir que essa verdadeira “maratona” diária, carregada de tensão e desconforto, visa a entrar sem atraso no emprego para não sofrer desconto ou perder o dia⁷¹...

No caso das barcas, alguns aspectos se assemelham aos que foram anteriormente descritos. Na verdade, estas semelhanças se centram no próprio acesso do usuário à estação (em Niterói ou no Rio) e na possibilidade de atrasos no horário. Cabe lembrar que, nesse caso, duas características podem representar certas “vantagens” para o usuário. De um lado, embora exista o desconforto da superlotação e a possibilidade de atraso, seja nas filas, seja nos horários de embarque, o passageiro tem um tempo de viagem bem mais curto; de outro lado, a memória do grande “quebra-quebra” de 1959 parece ter-se constituído num tipo de “fantasma” para a administração do serviço, o que leva a uma série de “medidas preventivas” de sua parte. Observe-se, ainda, que o transporte por barcas, embora mobilize diariamente uma multidão nas horas do “pico”, não chega a alcançar o volume e a extensão da rede ferroviária suburbana.

Entretanto, um exame mais detido da situação desse transporte revela elementos de precariedade no seu funcionamento e nas condições de conforto do usuário, conforme mencionado anteriormente. Cabe lembrar que, já em 1928, segundo registro de Edgar Carone, “em Niterói dá-se o quebra-quebra *contra os serviços deficientes* das barcas da Cantareira”⁷², deficiências que serão novamente apontadas quase cinquenta anos depois...

Com efeito, poucas foram as remodelações e modificações efetuadas, excetuando-se a reconstrução da estação de Niterói, incendiada em 1959, e desde então com a mesma área. Também não foi ampliada a estação do Rio de Janeiro, que mantém a mesma extensão que em 1906⁷³. Por outro lado, como indicou um técnico, “de que adianta o cais se não temos o barco?”⁷⁴ Evidenciando que as nove barcas em circulação já não se apresentavam suficientes nos últimos anos para desafogar o tráfego, na medida em que – a exemplo dos trens – tornou-se quase impossível a sua retirada de circulação, por mais de umas poucas horas para reparos e consertos⁷⁵. A necessidade de consertos maiores, que implicaria maior tempo no estaleiro, acarretaria sérios transtornos nos horários e no tráfego, especialmente nas horas de “pico”.

Observe-se ainda que, apesar de tudo e especialmente da inauguração da ponte Rio-Niterói em 1974, a demanda por esse tipo de transporte cresce a quase 3% ao ano. Com efeito, se no ano de 1974 houve um declínio significativo (16%) na procura das barcas com relação ao movimento da ponte, nos anos seguintes esta diferença foi se reduzindo, até praticamente se igualar, estimando-se em 1978 uma média diária de passageiros acima de 170.000⁷⁶ nas barcas Rio-Niterói.

A exemplo da ferrovia, também o usuário das barcas sofre alguns reveses na travessia diária da baía. Chegando à estação na hora de ir para o trabalho, ou dele retornar, o usuário tem que entrar numa fila, que surge muitas vezes pelo fato de a própria bilheteria suspender a venda de passagens, para tentar evitar a superlotação da própria estação e a sobrecarga nas barcas⁷⁷, o que, entretanto, sempre ocorre (nas horas do “pico” as embarcações que têm capacidade para 2.000 pessoas, muitas vezes carregam 2.300, 2.500). A necessidade de chegar no horário, carregar o maior número de pessoas possível e liberar rapidamente a embarcação leva a que os portões de acesso ao cais sejam abertos antes que desembarquem os últimos passageiros da barca atracada. Este aspecto provoca um certo tumulto, quando passageiros embarcando e desembarcando se encontram no meio do cais, principalmente quando as duas “multidões” têm pressa de chegar ao seu destino. No interior da barca, escada e proas são tomadas pelos usuários, que procuram – a exemplo dos “pingentes” do trem – um lugar mais estratégico que lhes permita desembarcar primeiro, ganhando tempo. Este mesmo motivo explica a aglomeração na proa, quando a viagem vai chegando ao final, constituindo um certo risco; os acidentes com passageiros que, por descuido, caem ao mar, são relativamente freqüentes, assim como as tentativas de suicídio⁷⁸. Embora sejam apenas vinte minutos de travessia, esta se faz em condições pouco confortáveis, em estações e lanchas superlotadas, em que o risco não está eliminado. Ao sair na praça XV, depois de enfrentar a fila em Niterói, a corrida para pegar um bom lugar na saída e o desconforto da estação, o trabalhador enfrenta ainda as filas de ônibus que se estendem indefinidamente nos horários de trabalho. Portanto, são vinte minutos também tensos que, nas suas devidas proporções, adicionam elementos para o desgaste diário da locomoção. Entretanto, diz um operário da construção civil no Rio, *“o importante é que a barca não atrasou como nos dias de chuva... e para mim isso é que vale”*⁷⁹...

Assim, constata-se mais uma vez que o problema da eficácia do transporte tornou-se tão importante que chega a superar o desconforto e os riscos da locomoção. Evidencia, ainda, o tipo de dependência que se estabeleceu com o transporte de massa, cujos “deslizes” são tolerados apenas até um determinado ponto. Além deste ponto, é a briga de rua, que na verdade tem a conotação de uma briga pela vida, pela cidade, pelo seu trabalho.

4.3. A POPULAÇÃO FRENTE AO TRANSPORTE DE MASSA

4.3.1. Os “quebra-quebras” no Rio de Janeiro: visão geral

Uma vez observadas as condições que a população teve e tem que enfrentar através dos anos, não é de admirar que sua reação aos

transportes tenha tido uma violência quase à altura da situação em que vive. Dependência crescente para se locomover, baixos salários e péssimo funcionamento dos transportes de massa constituem o dia-a-dia do carioca desde o início do século atual. As manifestações de rua, e os "quebra-quebras" contra a carestia, a falta de habitação, os preços do comércio e o transporte de massa (especialmente no que diz respeito ao seu mau funcionamento e seu custo) sacodem a cidade de tempos em tempos, ao longo de sua história; transformam o largo de São Francisco, a praça da República, a praça XV e as estações das ferrovias suburbanas em verdadeiros campos de batalha. Entre 1898 e 1906, ocorrem cerca de 36 manifestações de protesto no Rio de Janeiro, sendo 17 greves e o restante das manifestações de natureza diversa⁸⁰. Nos anos seguintes, até 1916, assinalam-se 41 manifestações, das quais 28 se caracterizam como "brigas de rua", com maior ou menor violência⁸¹. A importância das manifestações em foco neste estudo, nos períodos indicados, é ressaltada, ainda por Bóris Fausto: "Até o período das grandes greves (1917-1920) o protesto popular policlassista teve, no Rio de Janeiro, maior ressonância do que as paralisações especificamente operárias"⁸². Com efeito, nos primeiros anos do século, além do verdadeiro levante popular em 1904, contra a vacina obrigatória e que na verdade envolveu outros tipos de motivação⁸³, assinala-se a luta contra o aumento das passagens dos bondes de São Cristóvão (1901), a luta contra o monopólio e o preço da carne verde (1902), e em 1909 o conflito contra os bondes da Light que "trafegavam em péssimas condições". Em 1917, ao lado da conflagração das greves contra as condições de trabalho nas fábricas e por reivindicações salariais, os operários também lutam contra o comércio explorador.

Na década de 1920, embora o número de greves se reduza⁸⁴, os "quebra-quebras" continuam. No âmbito do transporte de massa, assinala-se a ocorrência de depredações e lutas, como por exemplo as de trens em 1919 e 1928 e as das barcas em 1925.

Vinte e poucos anos mais tarde⁸⁵, outros quebra-quebras na área de transporte são observados, parecendo se intensificar especialmente na década de 1950 e, num período posterior, em meados de 1970. No primeiro caso, além dos relatos de jornais a respeito de depredações de bondes (em 1956 e 1957) de trens (1953, 1956) e barcas (1959), um indício certamente sugestivo da intensidade destas manifestações é o seguinte trecho do relatório final da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico, em 1953, sobre a situação da E. F. Central do Brasil, extraído de um relato da própria administração da Central:

Entretanto, como não é possível permitir-se a partida de um trem avariado, torna-se necessário pedir ao público que se retire dos carros. Tal medida geralmente resulta em furiosos protestos, na maioria dos casos contra os empregados da Central, cujas funções os obrigam a permanecer no trem, isto é, os maquinistas.

Mais de um maquinista tem sido agredido e até ameaçado de linchamento. Há ocasiões, como aconteceu ultimamente, em que o maquinista precisa ser protegido pela polícia, em vista do perigo que corre nas mãos de passageiros indignados.

Essas ocorrências estão provocando um estado de temor entre os maquinistas, que, recentemente, tentaram mesmo abandonar o trabalho, receosos de agressão física por parte dos passageiros(...). Esses estados de ânimo são muito semelhantes àqueles que precedem a franca revolta (...) ⁸⁶.

Portanto, a tensão contínua que “precede à franca revolta” já se manifesta há algum tempo.

Em meados de 1970, já extintos os bondes e controladas as barcas, explodem os “quebra-quebras” de trens da RFFSA, com enorme violência e intensidade.

Resumindo uma longa história, o fato é que, paralelamente às mudanças conjunturais, ao desenvolvimento de forças políticas, partidos populares e as mais variadas formas de luta e organização popular, os “quebra-quebras” permanecem como uma tática constante na estratégia da população para disputar seus direitos na cidade. Resta observar alguns exemplos deste tipo de luta.

Objetivando uma exemplificação, montou-se um quadro descritivo em que se procurou organizar, na medida do possível, as referências às lutas em relação ao transporte, ao longo do tempo. Como se poderá observar, as informações estão separadas segundo os tipos de transportes estudados. A classificação destas informações, por sua vez, procura indicar as diferentes ações dos autores envolvidos, na medida em que – segundo a postura deste trabalho – respondem a interesses específicos.

4.3.2. Os “quebra-quebras” no Rio de Janeiro: alguns exemplos

Nas “brigas” descritas nos quadros seguintes, alguns aspectos chamam a atenção. De fato, existem elementos comuns nos vários momentos de conflito, tanto na ação da população, quanto na do Estado.

Nos momentos mais violentos, a população dirige sua fúria primeiro para maquinistas e motorneiros; em seguida, extrapola sua ação para os bondes, os trens, e as dependências das estações, chegando mesmo a dirigi-la para os meios de transporte alternativos, como é o caso de alguns “quebra-quebras” de trens em que a multidão sai da estação propriamente dita e agride os ônibus. Este furor da população chega a enfrentar as forças repressivas que são chamadas para contê-la, sendo sintomático o registro de feridos de ambas as partes.

No caso do Estado, parece haver também uma certa sistemática na sua intervenção. A repressão policial ocorre de forma imediata; em

seguida intervêm as forças militares (exército, marinha), dependendo da intensidade da revolta.

Quando os conflitos se dão tendo por motivo o protesto contra o aumento de tarifas, duas tendências de comportamento das autoridades envolvidas foram registradas, ambas parecendo significar um certo recuo político do poder público frente à revolta da população. A primeira tendência seria a de sustar temporariamente o aumento da tarifa, visando aplacar a população. Neste sentido, observem-se os “quebra-quebras” de 1880 e de 1901, referentes aos bondes. Uma segunda forma de contornar a situação seria estabelecer canais de discussão com grupos interessados, no sentido de “barganhar” o aumento pretendido. Foi esta a ação desenvolvida pela prefeitura nos “quebra-quebras” de bonde ocorridos em 1956 e 1957; nestes, o prefeito recebe comissões de parlamentares e estudantes, e discute a situação da Light com estas comissões. Em 1956, o aumento autorizado pelo poder público é reduzido no seu valor, e o prefeito procura ganhar tempo, o que não impede que no ano seguinte, ao tentar novamente aumentar as tarifas, os conflitos se repitam.

No caso em que as revoltas populares se dão em protesto às condições de funcionamento do transporte (atrasos, desastres), o poder público procura tomar medidas paliativas imediatas. Nos “quebra-quebras” de trens em 1953 e 1956, locomotivas são retiradas rapidamente das oficinas para cobrir os horários previstos e estabelecem-se planos de emergência para a compra de novas unidades.

Assinale-se ainda que, a partir da década de 1950, parece haver, na ação do Estado, o envolvimento direto das mais altas autoridades. Em 1956, Juscelino Kubitschek fala ao povo, das plataformas da Leopoldina. Em 1959, o governador do estado do Rio, Roberto Silveira, discursa na estação das barcas em Niterói, “ainda fumegante”. Em 1975, Ernesto Geisel vai à RFFSA e destitui a sua diretoria.

Quanto à ação dos empresários, permanece mais nebulosa. Alguns indícios parecem sugerir em relação a eles o amparo e cobertura do poder público que, a partir da década de 1950, começa efetivamente a sustentar e subsidiar os transportes de massa.

O exemplo mais explícito da ação empresarial, registrado no quadro, é o que precede o “quebra-quebra” das barcas em 1959. Neste caso, fica mais claro o tipo de pressão que a empresa exerceu para forçar o aumento da passagem, ou o aumento do subsídio que já era concedido pelo Estado: ameaça de paralisação do transporte e não concessão do aumento salarial dos marítimos. Com o conflito, o Estado assume a direção da empresa que, alguns anos mais tarde, ganha indenização pelos prejuízos sofridos.

Do que se pode concluir a respeito dos “quebra-quebras” registrados, na maior parte dos casos há, do ponto de vista da população, um certo ganho. Trens, bondes e barcas são depredados e incendiados. Mas são também imediatamente substituídos. O serviço – pelo menos durante algum tempo – melhora; observe-se que, após a

vaga de "quebra-quebras" em julho de 1975, no dia 12, o *Jornal do Brasil* faz uma reportagem sobre o trem suburbano. Um usuário diz: "Sei não. Acho que está havendo alguma coisa. O trem de 6h 5min também saiu no horário. É bem capaz de esse aqui ficar um tempão parado ali no sinal..." "Tal não aconteceu. Os sinais estavam abertos e logo a composição chegou a Engenheiro Pedreira... Os passageiros entraram correndo e aos empurrões, mas chegaram a parar surpresos quando observaram que havia lugar para todos viajarem sentados..." Comenta outro usuário: "Quando eles querem, essa droga funciona direito".

Há ainda a chance, como ocorreu recentemente com a RFFSA, de a autoridade estabelecer um plano de melhoria a mais longo prazo, embora nem sempre este seja cumprido.

Portanto, mesmo produzindo efeitos temporários, algumas manifestações de protesto têm tido, para a população, uma certa eficácia. Esta eficácia é contestada pelas declarações de autoridades e técnicos que sempre colocam no seu discurso o problema de prejuízos materiais ocasionados pelos "quebra-quebras". Entretanto, cabe observar, mais uma vez, que o que representa "prejuízo" para o Estado e eventualmente para a empresa, constitui um ganho momentâneo para a população. Os prejuízos materiais são eventuais, ocorrendo nos momentos de conflito. O desgaste da população é diário. É o atraso com o desconto no salário, é o perigo de acidentes, é a tensão constante.

QUEBRA-QUEBRAS NO RIO DE JANEIRO – I BONDES

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO			
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DOS EMPRESÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
<p>1. 1º de janeiro de 1880 Os conflitos duram vários dias. Fonte: DUNLOP, op. cit., p.111-4</p>	<p>– Sanção em 31 de outubro de 1879, de lei criando taxa de transporte de 20 réis por passageiro, nas linhas de bonde (imposto “do vintém”). – Em dezembro de 1879 é aprovado o regulamento para a arrecadação. As companhias deveriam iniciar a sua cobrança a partir de 1º de janeiro de 1880.</p>	<p>Início: – Meio-dia de 01/01/80 – Multidão se reúne no largo do Paço, e o tribuno Lopes Trovão aconselha o não pagamento. – Multidão dirige-se para a r. do Ouvidor, onde se divide em 2 grupos: um se espalha pelas ruas Uruguaiana, Carioca e largo de São Francisco; outro segue para S.Cristóvão, para o Palácio Imperial, onde pretende fazer entrega a d. Pedro II de representação contra o imposto. Impedida de prosseguir, volta para o Centro. – Na rua Uruguaiana, iniciam-se os conflitos: – contra os bondes, cocheiros e condutores. Bondes são inutilizados, trilhos arrancados, cocheiros esbordoados e animais esfaqueados. – Contra as estações dos bondes, que são depredados. – Contra casas comerciais, que são incendiadas. – Povo revida a intervenção da força pública e da Cavalaria do Exército, com pedras e ainda rolhas de cortiça tiradas de casas comerciais. – Grande número de feridos entre populares e soldados. Três mortos na r. Uruguaiana. – Comércio fechado.</p>		<p>O imperador, de início, não recebe a representação; volta atrás, mas os conflitos já se iniciavam. – Chefe de Polícia manda a força pública intervir (apenas redobra a violência). • Chamada a Cavalaria do Exército que carrega sobre a multidão. Nos dias seguintes: • Ruas centrais passam a ser policiadas por praças do Baralhão Naval e por quase toda força do Exército. – Março de 1880: queda do gabinete Sinimbu, assumindo o conselheiro José Antônio Saraiva, que condena o imposto. – Deputado Batista Pereira (representação do Rio de Janeiro) apresenta projeto revogando o imposto.</p>
<p>A cobrança do “imposto do vintém” – suspensa desde janeiro de 1880 – é definitivamente abolida em 5 de novembro do mesmo ano.</p>				

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO			
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DOS EMPRESÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
2. De 15 a 20 de junho de 1901	<p>– Aumento das passagens dos bondes da Cia. de São Cristóvão (decreto nº 810 de 24 de abril de 1901, autorizando o prefeito a alterar o contrato com a Companhia de São Cristóvão, e decreto 252 de 31 de maio, quando se firma novo contrato entre prefeitura e a empresa).</p>	<p>– Conflitos iniciam-se em 15 de junho de 1901, assumindo maiores proporções nos dias 18 e 19. – Queima de dois bondes da Companhia. – Populares entrincheirados em barricadas no largo de S. Francisco e outros pontos, resistem à polícia. – Mortos e feridos de ambas as partes.</p>	<p>– Em 19 de junho a companhia desiste de cumprir o contrato, a diretoria faz revigorar o preço das passagens anteriores. – Ofício ao prefeito dando conta da decisão, e "esperando novos estudos".</p>	<p>– Repressão policial violenta. – Suspensão do contrato com a Cia. de S. Cristóvão, em 19 de junho; acordo será realizado em 1902, porém será de caráter provisório, vigorando até de 1907.</p>
<p>• Os estudos da prefeitura são concluídos em agosto, não se aumentando as passagens. Conseguida a manutenção dos preços anteriores, estudantes que haviam se solidarizado com a população do Rio de Janeiro, saem em passeata nesta cidade, e em São Paulo. • O chefe de polícia e o ministro da Justiça (Epirácio Pessoa) ficam demissionários "devido às críticas feitas às suas arbitrariedades em junho".</p>				
3. 13 a 16 de janeiro de 1909 (Rio de Janeiro) e 25 a 27 de abril de 1909 (São Paulo) Fontes: <i>Gazeta da Tarde</i> , dias 26 e 27 de abril de 1909. CARONE, op.cit., p.188	<p>De 13 a 16 de janeiro, no Rio: – Mau funcionamento dos bondes da Light: problemas de horários, desastres, transferência de bondes de uma linha para outra etc. De 25 a 27 de abril, em SP: – Votação, na Câmara os Vereadores, do parecer da Comissão de Justiça, autorizando a continuidade do monopólio do transporte pela Light, em detrimento do grupo Guinle.</p>	<p>No Rio de Janeiro: – Queima de vários bondes, quebra de postes de iluminação a gás. – Grupos de populares formados espontaneamente em vários bairros do Rio de Janeiro. – Paralisação do movimento da cidade. Em São Paulo: – Manifestações em frente à Câmara de Vereadores e redação dos jornais <i>Gazeta</i> e <i>Correio Paulistano</i>. Manifestações na praça Antônio Prado; apedrejamento de bondes; apedrejamento e danificação do Edifício da Light. – Vários feridos e prisões.</p>		<p>– Repressão policial violenta nas duas cidades. (Força pública, cavalaria) Em São Paulo: – Abertura de inquérito para "apurar responsabilidades". – Secretário de Justiça (SP) regressa do interior, para coordenar pessoalmente as medidas repressivas.</p>
<p>• No caso do Rio de Janeiro, permanecem as condições de mau funcionamento do transporte por bondes, como pode ser depreendido por reclamações que aparecem na imprensa alguns meses mais tarde (vide item 3.2 deste capítulo). Quanto a São Paulo, a Light consegue manter o seu monopólio, apesar da ação do grupo Guinle, que pressiona através da imprensa, de processos na justiça etc.</p>				

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO			
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DOS EMPRESÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
4. 25 de maio a 05 de junho de 1956. Fonte: <i>Jornal do Brasil</i> , dias 26, 29, 30, 31 de maio de 1956, dias 02, 06 e 09 de junho de 1956.	<p>- Aumento das passagens dos bondes autorizado pelo decreto de 11 de maio, surgido de estudos levados a efeito pela "Comissão de Estudos dos Serviços de Bondes (CEPB)". Esta comissão, juntamente com a "Comissão de Estudos e Planejamento do Serviço de Auto Carros Elétricos" (CEPAE), fora instalada na administração do prefeito anterior (Sá Lessa).</p>	<p>- Estudantes reivindicam abatimento de 50% na passagem dos bondes. Dia 25 de maio: - Estudantes protestam na estação do Méier, Correrias, depredação de bondes. - Manifestações de protesto na praça XV e adjacências; princípio de "quebra-quebra". Estudantes deitam-se na linha. - Distúrbios se sucedem nos dias seguintes. Dia 28: - Em frente ao Pedro II. Depredação de bondes, desengate de reboques, colocação de sabão nas linhas, ocasionando descarrilhamentos. Dia 30: - Continuam as depredações de bondes. Aos estudantes juntam-se populares. - Comércio fecha as portas no Méier. - Paralisação do tráfego de bondes em alguns pontos da cidade. Acadêmicos de medicina ocupam os bondes na Praia Vermelha; incêndio de bondes na av.N.S.de Copacabana; prisões na praça XV. - Depredações de bondes e prisões no largo de São Francisco. - Deflagrada a greve. - Comissão de estudantes reunida permanentemente na UNE; apoiados por diretorias de escolas e associações juvenis, decidem que não cederão enquanto "não</p>	<p>- Participação da Companhia Carris Luz e Força (Light) na comissão nomeada pelo prefeito (decreto de 24 de maio) para o estudo da integração dos transportes coletivos. - Light paralisa todo tráfego de bondes, nas primeiras horas da noite do dia 30 de maio.</p>	<p>Dia 25: - Intervenção da polícia nomeada. Nos dias seguintes: - Intervenção da polícia especial - vários incidentes. - Intervenção da PM. Dia 28: - Chefe de polícia recebe comissão da UNE, que ameaça greve branca, e obstrução do tráfego dos bondes, caso não seja atendida a reivindicação. - Comissão de estudantes, parlamentares etc. vai ao prefeito Dia 30: - Chefe de polícia determina que efetivos ajam "pacificamente". - Recebe em seu gabinete o ministro da Educação (Clóvis Salgado) uma comissão de deputados (Rubens Bernardo, Adauto Lúcio Cardoso, Mário Martins, Bruzi Mendonça e Sérgio Magalhães) que solicitam não usar a violência na repressão aos quebra-quebras. - Diretor de trânsito permite que os lotações conduzam pessoas em pé, e que os veículos ainda não emplacados trafeguem em caráter especial. - Juiz de menores distribui nota em que adverte que os menores acusados de depredação estarão sujeitos às medidas disciplinares previstas. - Presidente da República convoca reunião às 23 horas com os ministros militares para reprimir os</p>

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO			
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DOS EMPRESÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
		<p>houver solução equitativa para o preço das passagens, extensivo ao público e aos escolares".</p> <p>- "Na Faculdade de Direito, às últimas horas da noite, recrudescer a agitação, onde houve vários feridos. Os estudantes, depois de luta com os policiais, entrincheiraram-se no edifício da escola onde resistiram ... Populares em grande número reuniram-se nas proximidades incitando os jovens à luta, com muitos aplausos".</p> <p>Dia 01 de junho de 1956:</p> <p>-Notas, pronunciamentos de protestos pela violência policial contra estudantes, populares, fotógrafos e parlamentares, da Assoc. Bras. de Imprensa, Partido Socialista Brasileiro, União Estadual de Estudantes Paulistas, Juventude Estudantil Católica.</p> <p>Dia 02 de junho de 1956:</p> <p>- Greve prossegue.</p> <p>- Em várias capitais há greve geral dos estudantes em apoio aos cariocas.</p> <p>- Surgem greves, passeatas de protesto e manifestações em SP, Campos, B. Horizonte, Ouro Preto, Curitiba, Vitória, Porto Alegre, Goiânia, Recife, João Pessoa, Fortaleza, Belém, Manaus, reclamando também dos aumentos de tarifas de bondes nestas cidades.</p>		<p>tumultos.</p> <p>Dia 01 de junho de 1956:</p> <p>- Prefeito (Negrão de Lima) recebe comissão de estudantes (Diretoria da UNE) acompanhados do reitor Pedro Calmon - transpira, da reunião, que as tabelas seriam revisadas, baixando as tarifas.</p> <p>Dia 02 de junho de 1956:</p> <p>- Comissão da UNE recebida pelo presidente da República - aguarda-se o resultado do reexame das tarifas.</p> <p>Dia 05 de junho de 1956:</p> <p>- Prefeito prepara e divulga novo decreto, que propõe estudos para a encampação da concessionária, estudos para a unificação futura do sistema de transportes coletivos e divide o aumento autorizado a 11 de maio em 2 partes. A 1ª entrando em vigor nesta ocasião, e a 2ª a se decidir (a critério do prefeito).</p> <p>- Divulga pretensão de estudos sobre ônibus elétrico e metrô (que diz depender apenas de financiamento).</p>

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO			
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DOS EMPRESÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
				<p>Dia 08 de junho de 1956:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definição de nova comissão no âmbito da prefeitura destinada a estudar a coordenação do sistema de transportes coletivos da cidade, e para definição das linhas de ônibus elétricos.
<p>• O aumento das passagens é reduzido pela metade. A questão do serviço de bondes é colocada numa perspectiva mais ampla pelo governo municipal, através da nova comissão nomeada pelo prefeito que estudará, ainda, a possível encampação da concessionária.</p>				
<p>De 02 a 12 de setembro de 1957. Fontes: <i>Correio da Manhã</i> dos dias 04 e 13 de setembro de 1957.</p>	<p>- Parecer favorável ao aumento das passagens dos bondes, dado por comissão nomeada pelo prefeito, especialmente para estudar o caso da Cia. Carris, Luz e Força (Light).</p>	<p>Dia 12 de setembro: - Conflitos em vários pontos da cidade. Dia 11 de setembro: - Presidente e tesoureiro da Une solicitam ao diretor do DPPS a substituição das forças do Exército, que têm intervindo nos conflitos, por policiamento da polícia civil e militar, como vinha anteriormente acontecendo.</p>		<p>Dia 02 de setembro de 1957:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reunião do prefeito com os conselhos de representantes da UNE e da AMES (Associação dos Estudantes Secundaristas). - Nesta reunião prefeito tenta justificar o parecer que sugere o aumento das tarifas, alegando que o grupo Light, já em junho de 1957, estava com um déficit de Cr\$ 115 milhões e que somente em 1956, tinha tido um prejuízo de Cr\$ 279 milhões. - Estudantes discordam, alegando que "o Grupo Light dá lucros fabulosos, pois a Companhia de Carris, Luz e Força está apoiada pela Société Anonyme de Gás e a Cia. Telefônica Brasileira". Pedem, ainda, o relatório sobre a situação da Companhia por 60 dias para ser analisada pelas 2 entidades estudantis. <p>Dia 03 de setembro: - O prefeito concede o relatório por 5 dias. - Continua o impasse entre prefeito e estudantes, quanto às</p>

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF..	DESENVOLVIMENTO			
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DOS EMPRESÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
				conclusões do relatório sobre a Light. - Intervenção das Forças do Exército nos conflitos de rua.

QUEBRA-QUEBRAS NO RIO DE JANEIRO - II TRENS

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO		
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
<p>8 de abril de 1908 Fonte: Carone, op.cit., p.188</p> <p>30 de novembro de 1919 1928 02 de janeiro de 1953 Fonte: JB. de 03, 06 e 07 de janeiro de 1953</p>	<p>- Preço dos fretes e passagens na Leopoldina. - Preço excessivo das passagens, e falhas de horários. - Cancelamento da redução em alguns tipos de passagens da E.F. Central do Brasil. Dia 02 de Janeiro: - Atraso dos trens da linha Matadouro (Central, ramal de Santa Cruz).</p>	<p>- Queima de 3 estações, vagões, e locomotivas. - Povo incendeia trens da Leopoldina. - Protesto de militares, operários, pequenos funcionários. Dia 02 de janeiro: - Estação de D.Pedro II. Pouco antes das 20 horas; plataforma de embarque já superlotada dado o atraso dos trens; multidão invade plataforma de desembarque, já protestando. - Conflito aumenta e se generaliza, com a intervenção dos guardas e dos policiais. - Início de depredação. - Passageiros e policiais feridos.</p>	<p>Dia 02 de janeiro: - 3 dezenas de guardas ferroviários investem contra a multidão. - Intervenção de uma rádio-patrolha.</p> <p>- Vai ao local o diretor da Central, que providencia a chegada de trens.</p>
<p>• Com a intervenção pessoal do diretor da Central, chegam diversos trens às plataformas; a partir daí, a multidão se acalma, e normaliza-se o tráfego.</p>			
<p>03 de janeiro de 1953 Fonte: JB. de 04 de janeiro de 1953</p>	<p>Dia 03 de janeiro: - Guardas ferroviários tentam tirar passageiros que pretendiam viajar numa locomotiva que foi anexada a uma composição - já atrasada - que ia para Campo Grande (ramal Santa Cruz).</p>	<p>Dia 03 de janeiro: - Multidão vai ao guarda que investiam contra ela. - Conflito geral; guardas apedrejados. - Populares começam a apedrejar, das plataformas, os trens. - Com a chegada de reforços que investiam contra populares, começa a esmorecer o protesto. - Passageiros já embarcados apedrejam a Estação de Campo Grande.</p>	<p>Dia 03 de janeiro: - Intervenção da polícia do exército que, "em fila cercada de 30 combatentes, dispersa a multidão - Funcionários da agência pedem reforços. - Diretor da Central "visita as plataformas apinhadas de passageiros dando ordens sobre a circulação de trens". (Luta já durava mais de duas horas). - Chegam reforços do Depto. Federal de Segurança Pública, Fuzileiros Navais, Rádio Patrulhas formando pelotões de choque.</p>
<p>• Com o aumento da repressão policial militar, e as providências tomadas diretamente pelo diretor da Central, a situação começa a se normalizar a partir das 18 horas. Os trens ainda correm com algum atraso, mas em todas as linhas.</p>			
<p>05 de janeiro de 1953 Fonte: JB. de 06 e 07 de janeiro de 1953 10 e 11 de maio de 1956</p>	<p>Dia 05 de janeiro: - Trens continuam a chegar com atraso.</p>	<p>Dia 05 de janeiro: - pequenos tumultos e conflitos.</p>	<p>Dia 05 de janeiro: - Colocação de novas locomotivas Diesel puxando composições de 12 carros. - Locutores fazem apelos veementes para que o povo não depred os carros</p>

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO		
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
<p>Fonte: JB. de 12 e 13 de maio de 1956.</p>	<p>Dia 11 de maio, de madrugada: - Atraso do trem que vinha de Caxias para Barão de Mauá (Leopoldina Railways).</p> <p>De noite: - Trem que vinha da estação de Barão de Mauá, não prossegue da estação de Pedro Ernesto (Impedimento da linha).</p>	<p>Dia 06 de janeiro: - Normalizada a situação.</p> <p>Dia 11 de maio: - Início do tumulto na Estação de Caxias. Primeiro contra os funcionários da agência (agredidos), depois a multidão passou a depredar a estação. - Com a chegada - muito atrasada - do trem das 5 horas, a depredação generalizou-se. Destruição e incêndio da agência, e outras dependências da estação. - Soldados da polícia local, agredidos a pau e pedra. - A depredação dura mais ou menos uma hora, esmorecendo com a chegada do corpo de bombeiros. - Vários feridos, 4 com gravidade. - Pela tarde, conflitos estendem-se a outras estações da Leopoldina, agravando-se nas primeiras horas da noite, quando é depredada a estação de Pedro Ernesto (Olaria).</p> <p>De noite: - Passageiros do trem parado protestam contra a demora. Multidão na plataforma adere, passando a apedrejar a estação. - Prisão de várias pessoas. - Extensão dos tumultos às estações de manguinhos, Bonsucesso, Penha e Triagem. Na estação de Triagem em - tumultos, vários operários feridos à bala. - Total de 30 pessoas presas durante as manifestações, nos vários locais.</p>	<p>Dia 06 de janeiro: - Postas em tráfego 68 composições - 6 máquinas Diesel - elétricas puxando 12 carros cada uma. (1.800 passageiros cada).</p> <p>Dia 11 de maio: - Intervenção da polícia local e de soldados do Exército, Marinha e Aeronáutica "que por ali se encontravam" e que espontaneamente acompanharam o delegado para com este tentarem conter o povo". - Intervenção de várias guarnições da Rádio Patrulha, Polícia Especial, PM e mais tarde Exército. - Polícia Política efetua prisão de grupos de passageiros na estação de Pedro II, acusados de "incitar os demais". - Trens passam a correr fora dos horários. - Todas as estações da Leopoldina fortemente policiadas. - Diretor do DPDS diz que as ocorrências não foram em consequência de um simples atraso de trem. "Foi tudo obra de agitadores comunistas... tudo - acrescentou - não passa de um plano de agitação preconcebido pelos vermelhos para trazer à cidade um ambiente de constantes agitações".</p> <p>Dia 12 de maio: - Trens passam a trafegar guardados por policiais. - O presidente da República, o ministro da Viação, e outras altas autoridades, vão à gare da Leopoldina. O presidente penetra nos carros superlotados, conversa com o povo, discursa de improviso: "Aqui estou para verificar com os próprios olhos as necessidades da Leopoldina e os anseios da população suburbana que vive do transporte desta ferrovia. Autorizei a aquisição de 20 locomotivas e 100 vagões de aço para melhorar o transporte. O que quero demonstrar ao povo do Rio, sobretudo às popu-</p>

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO		
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
			lações mais necessitadas, é que o governo não vai ficar preso lá dentro do Carrete, sem vir atender pessoalmente os reclamos da população ..."
• Além das medidas regressivas (inclusive posteriores aos conflitos - policiamento reforçado das estações e no interior dos trens), o presidente da República autoriza a compra de 20 locomotivas e 100 vagões de aço para a Leopoldina.			
04 de dezembro de 1957 Fonte: Correio da Manhã	Dia 3 de dezembro - de madrugada. - Descarrilhamento do "Trem Mineiro" próximo a S.Cristóvão, ocasionando obstrução de vários ramais e interrupção do tráfego até quase as 5 horas da manhã.	- Estação da Penha e várias outras da Leopoldina; tumultos, início de depredação na Penha. - Multidão invade os ônibus que passam a trafegar superlotados. O mesmo ocorre nas demais estações. - Situação perdura até às 8 horas, quando trens normalizaram.	- Intervenção das rádio-patrolhas (várias viaturas) que isolam as dependências da gare.
15 de outubro de 1974 Fontes: MOISES, J.Álvaro, op.cit., p.31	- Enguicho e conseqüente paralisação de trem entre as estações de Augusto Vasconcelos e Santíssimo (Sta. Cruz).	- Cerca de 3 mil usuários ateiam fogo em 3 vagões e apedrejam outros 12. - Passageiros de outro trem participam do incêndio nos 3 vagões.	- Intervenção da polícia ferroviária.
22 de maio de 1975 Fontes: MOISES, J.A, p. 32	- Choque de 1 trem lotado, contra uma composição na estação de Deodoro: -1 passageiro morto. - mais de 200 machucados.	- Após o acidente, os usuários depredavam a estação, e a cabine de controle de tráfego.	- Intervenção dos efetivos do Exército (Vila Militar) e da PM.
09 de julho de 1979 Fontes: JB. de 10 de julho de 1975. Entrevistas com chefes de estação MOISES, J.A, p. 35	- Atrasos devido a dois acidentes ocorridos de madrugada, que causaram o congestionamento da Linha Auxiliar, para onde foram desviados todos os trens que vinham de Santa Cruz e Japeri. - Enguicho de trem às 6h 30min em Tomás Coelho (Linha Auxiliar), e superlotação de vagões.	- Em Tomás Coelho - do trem, da agência da estação, dos tomiquetes, incêndio dos arquivos e de trem. Início de depredação da Rádio-Patrolha. - Em Magno e Madureira (Linha Centro) início de depredação. - Em Engenheiro Leal e Comendador Soares (Morro Agudo), ramal de Japeri, houve depredações de dois trens e uma locomotiva foi impedida de rebocar um dos trens depredados. - Em Cavalcante (Linha Auxiliar), também tumultos. - Vários usuários são presos nas estações.	- Estações do ramal de Santa Cruz amanhecem ocupadas por paraquedistas, soldados da Polícia do Exército e Polícia Militar. - Intervenção de Rádio-Patrolha em Tomás Coelho. - Chegada de tropa da PM em Tomás Coelho. - Intervenção de várias Patrulhas da PM e tropas do Exército em Magno e Madureira. - Em Engenheiro Leal e Comendador Soares, ocupação das estações por choques da PM. - Em Madureira e outros pontos, linhas de ônibus começam a ser reforçadas, permanecendo entretanto insuficientes. - Ministro dos Transportes (Dirceu Nogueira) comenta que é "natural a indignação dos

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO		
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
			<p>passageiros que querem transporte e o transporte falha". Comenta providências e melhorias previstas para a rede: encomenda de novos trens, obras de remodelação etc.</p> <p>- Presidente da Rede Ferroviária (Gen. Milton Gonçalves) diz que "não existem agitadores entre as multidões que pela 3ª vez este ano, quebraram trens e estações, indignados com os atrasos". "Todas as pessoas presas nesses conflitos, até agora, conseguiram provar sua condição de trabalhadores".</p> <p>- Nota oficial da RFFSA atribui causa dos atrasos a acidentes na rede aérea.</p>
<p>10 e 11 de julho de 1975</p> <p>Fontes: JB. de 11 e 12 de julho de 1975</p> <p>Entrevistas com chefes de estação</p> <p>MOISÉS, J.A., p. 36</p>	<p>- Colapso da rede de sinalização leva a que os trens parem em todos ramais.</p> <p>(Queima de um transformador, na Estação D. Pedro II que inutilizou a sinalização de toda linha de Deodoro desde 2h. 15min. da madrugada)</p> <p>- Em Deodoro, às 6h.10min. A demora de um trem em manobrar para o desvio da linha auxiliar (já congestionada).</p> <p>- Atrasos nas demais estações.</p> <p>- Avaria de trem na estação de Olinda, às 6 horas da manhã.</p>	<p>- Deodoro - Usuários apedream os vagões do trem que manobrava, "e quem esperava trens atrasados em outras plataformas aderiu ao quebra-quebra".</p> <p>- Depredação das outras composições que estavam na estação.</p> <p>No Ramal de Japeri:</p> <p>- Em Mesquita - Agência de estação foi invadida, quebraram-se os telefones seletivos, queimaram-se os arquivos.</p> <p>- Morro Agudo - depredação de agência, queima de documentos, depredação de trem.</p> <p>- Tumultos com danificações da estação em: Ricardo de Albuquerque, Anchieta, Olinda, Nilópolis, Austin e Queimados (nesta, foi depredada a casa do agente-chefe).</p> <p>- A estação de Olinda é destruída (incendiada), o aparelho de comunicação com D. Pedro é danificado (os fios cortados).</p> <p>- A multidão, em seguida, dirige-se - pela linha do trem - para estação de Nilópolis. Nesta, as portas da agência foram arrombadas, o sistema de comunicação danificado, a cabine de sinalização incendiada.</p> <p>- A multidão sai pelas ruas e depreda alguns ônibus.</p>	<p>- Polícia do Exército e paraquedistas ocupam Deodoro e as estações da zona rural (ramal Sta. Cruz).</p> <p>Em Deodoro deixam vazias todas as plataformas, e alguns soldados são deslocados para as filas dos ônibus.</p> <p>- Tropas deslocadas também para o ramal de Japeri.</p> <p>- Intervenção de choques da PM, Forças do Exército, e Seguranças da RFFSA, nas estações de Nilópolis e Olinda.</p> <p>- Ministro dos Transportes reconhece mais uma vez a deficiência do sistema, faz apelo para que o povo não deprede.</p> <p>- Central do Brasil distribui nota explicando o atraso, e atribuindo o início dos tumultos a "pessoas exaltadas".</p> <p>- Nos dias seguintes aos conflitos, trens trafegam no horário.</p> <p>- Em 18 de julho de 1975, após um acidente na estação de Magno, que resulta em 13 mortos e cerca de 200 feridos. O presidente da República faz uma visita de surpresa à RFFSA, acompanhado dos ministros dos Transportes, Justiça, Planejamento e Casa Militar. "No mesmo dia pela TV, o ministro Armando Falcão</p>

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO		
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
		- São colocados dormentes nas linhas. - São feitas 12 prisões. No Ramal de Santa Cruz: - Tumultos em Realengo, Campo Grande e Bangu (onde há um início de depredação, apesar da ocupação das estações por Forças do Exército).	anuncia um novo diretor para a divisão de subúrbio". - Rede Ferroviária declarada "em situação de emergência" - Estudo de medidas urgentes.
<ul style="list-style-type: none"> • Estabelecimento de plano de emergência para a rede; em fevereiro de 1976 fica pronto o Plano Diretor de Remodelação e Modernização do Sistema Ferroviário de Subúrbios do Grande Rio. • Em 11 de maio de 1977 entram em tráfego os novos trens japoneses. • Estabelecido um plano completo de investimento. 			
27 de setembro de 1977 Fontes: JB. de 09 de outubro de 1977	- Locomotiva descarrilha na estação D. Pedro II, interrompendo 5 linhas. O novo trem japonês, superlotado, fica avariado, estando cheio demais para rodar.	- Início de depredação na estação Pedro II.	- Segurança da rede é acionada. - Presidente da República é alertado.
23 de novembro de 1978 Fontes: JB. de 24 de novembro de 1978, e O Globo de 24 de novembro de 1978	- Paralisação do tráfego ferroviário por quase duas horas, devido a dois trens avariados no ramal de Japeri. (Trens param na altura de Anchieta, impedindo o tráfego em duas linhas)	- Tumultos em Nilópolis, Engenheiro Passos, Olinda e Nova Iguaçu. - Nilópolis - Usuários apedrejam trem, Kombi (estacionada perto da estação) e um prédio de quatro andares na rua Getúlio Moura. Recebem a pedradas um carro da segurança da rede - Anchieta - apedrejamento de trem, colocação de dormentes nas linhas. - Presos três usuários na estação de Anchieta.	- Intervenção da polícia ferroviária. - Intervenção de mais de 100 policiais da PM, que são mandados ainda para as estações de Ricardo de Albuquerque, e Comendador Soares. - O tráfego é restabelecido às 8 horas.
03 de agosto de 1978 Fonte: JB. de 3 de agosto de 1978	- Paralisação, às 17 horas, dos trens do Ramal da Leopoldina, que ficaram retidos na Penha (curto-circuito na rede elétrica).	- Cerca de 3 mil pessoas que saltavam dos trens na Penha e em Parada de Lucas, para procurar os ônibus, quebraram três coletivos e agrediram um motorista.	- Intervenção de 30 soldados da PM.

QUEBRA-QUEBRAS NO RIO DE JANEIRO – III BARCAS

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO			
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DOS EMPRESÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
01 de dezembro de 1925 Fonte: SANTOS, N.p.238	- Aumento das tarifas das barcas Rio-Niterói	- Vários conflitos, e depredação das barcas "Niterói", "Gragoatá", e "Sétima".		
1928 Fonte: CARONE p.191	- Mau funcionamento	- Depredação em várias barcas da Cantareira.		
22 a 27 de maio de 1959 Fontes: JB: dias 19 de fevereiro, 6 de março, 05 e 23, de abril de 1959; 24, 27, 28 e 31 de maio de 1959 06 de junho de 1959	<p>Antecedentes:</p> <p>- dia 18 de fevereiro de 1959: O Grupo Carreteiro ameaça paralisar as lanchas caso não haja o aumento das passagens ou da subvenção do governo (que vigora desde 1957).</p> <p>- dia 6 de março: Grupo Carreteiro retira algumas lanchas circulação, para forçar o governo a liberar as tarifas, ou aumentar o subsídio.</p> <p>- 4 de abril de 1959: Ameaça de greve dos marítimos. Estão interessados na greve, 5 sindicatos: marinheiros, foguistas, mestres arrais, motoristas e eletricitas.</p> <p>- Até abril: Grupo Carreteiro não paga o salário da última quinzena de março, ao pessoal de bordo, alegando que não há verba.</p> <p>- 4 de abril de 1959: Grupo Carreteiro solicita do Ministério da Fazenda o aumento da verba de suplementação.</p> <p>- 22 de maio de 1959: Paralisação do tráfego, devido à greve dos marítimos, uma vez que o grupo Carreteiro (dono de empresa de navegação) se recusou</p>	<p>- 6 de março de 1959: Filas de passageiros aumentam nas barcas, e vários reclamam do atraso.</p> <p>Funcionários da empresa anunciavam: "É assim mesmo, o pior está por vir."</p> <p>- Dia 22 de maio de 1959 Pela manhã (8h.30min.): multidão de cerca de 3 mil pessoas transpõe a linha de fogo dos Fuzileiros Navais invadindo e</p>	<p>- Grupo Carreteiro recebeu desde maio de 1957 até maio de 1959, Cr\$375 milhões de subvenção federal; o acordo com o governo federal estipulava uma subvenção</p>	<p>- Em primeiro de janeiro de 1959, entra em vigor o aumento do salário mínimo, anunciado a 24 de dezembro do ano anterior.</p> <p>- Dia 22 de maio de 1959 - Ministério do Trabalho estuda a intervenção na empresa. - Com a greve, as estações das barcas amanhecem ocupadas e</p>

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO			
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DOS EMPRESÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
	<p>a pagar o aumento salarial de 30% decretado pelo governo.</p>	<p>incendiando as estações de barcas de Niterói.</p> <p>- Comércio de Niterói fecha as portas, à exceção de alguns botecoquins que são invadidos pelos usuários, que procuram cachaça, álcool e bebidas para atear fogo (os estoques todos são levados), e servir como "coquetel molotov".</p> <p>- Um ônibus para transporte de funcionários da Frota Carioca é empurrado pelo povo e jogado ao mar.</p> <p>- Guarnição do Corpo de Bombeiros (do Rio) foi impedida de apagar incêndios e "terminou passeando pelas ruas da cidade sem intervir uma só vez".</p> <p>Pela tarde</p> <p>- "Vamos queimar a casa desses ladrões!"</p> <p>- Povo se dirige para os palacetes da família Carreteiro (abandonados pelos proprietários desde a manhã). Arrombam as portas, jogando móveis e utensílios (além de roupas, perfumes, bebidas, etc) pela janela, e construindo uma grande fogueira na rua. "Nenhum saque ocorreu e quando alguém pretendia sair do local com qualquer objeto, era impedido por grupos indignados".</p> <p>- Três ônibus da Viação Mauá são obrigados a se dirigir, superlotados, para a fazenda dos Carreteiros, que é incendiada.</p> <p>À noite:</p>	<p>de 53 milhões para as empresas privadas de navegação. No caso deste grupo, a quantia recebida mensalmente era de 15 milhões.</p> <p>- O grupo deve 100 milhões ao instituto de Aposentadoria, "importância correspondente ao desconto salarial mensal que fez nos salários empregados e que não recolhe ao Banco do Brasil".</p> <p>- 26 de maio de 1959:</p> <p>Advogado declara que a empresa não pleiteou indenização ao governo pela depredação dos edifícios e palacetes.</p>	<p>policiações por Fuzileiros Navais.</p> <p>- Fuzileiros disparam suas metralhadoras contra a multidão, procurando contê-la.</p> <p>- Intervenção da PM. das Rádio-patrulhas, e da Polícia Especial.</p> <p>- Às 22 horas o 1º Exército ocupa a cidade e a polícia é recolhida aos quartéis.</p> <p>- Câmara dos Vereadores reunida em sessão permanente.</p> <p>- Ministro do Trabalho acusa diretamente o grupo Carreteiros pela "convulsão", dizendo que houve um "jogo criminoso de levantar os trabalhadores marítimos num movimento grevista, para exigir do governo federal mais dinheiro".</p> <p>- Reunião do presidente da República com os ministros da Marinha, Guerra, Fazenda, Viação, Justiça, Trabalho e outras altas autoridades. Como resultado, é nomeado um interventor federal no grupo Carreteiro (contra-almirante Levi Pena Reis). A intervenção se baseia no artigo 141 da Constituição. "Autoriza o uso da propriedade particular se assim o exigir o bem da coletividade em caso de perigo iminente como guerra ou comoção intestina".</p> <p>- Presidente declara estranhar o motivo do tumulto, dada a subvenção federal que a empresa recebe.</p> <p>- Governador do Estado do Rio (Roberto Silveira) diz que os</p>

Briga de rua, briga de vida

PERÍODO DE DURAÇÃO E FONTES DE INF.	DESENVOLVIMENTO			
	CAUSAS IMEDIATAS	AÇÃO DOS USUÁRIOS	AÇÃO DOS EMPRESÁRIOS	AÇÃO DO ESTADO
		<p>- Recrudescimento dos conflitos às primeiras horas da noite.</p> <p>- Multidão tenta atacar o prédio do tesouro, guardado pela polícia. Travou-se violento tiroteio.</p> <p>- Às 19 horas o Mercado do S. João foi atacado e saqueado; os soldados da cavalaria foram apedrejados pela multidão, havendo violento tiroteio, saindo dezenas de pessoas feridas.</p> <p>- Às 22 horas o número de feridos subiu a mais de 100.</p> <p>- O último tiroteio ocorreu em frente ao edifício do tesouro, resultado em dois mortos, baleados pela patrulha da PM e tropa da Polícia Especial que guardavam o prédio.</p> <p>- 27 de maio de 1959:</p> <p>- No Rio de Janeiro a multidão aguardava a lancha há mais de 3 horas nas filas.</p> <p>- Tumulto, e início de conflito.</p>		<p>Carreiteiros se apropriam indebitavelmente da subvenção.</p> <p>- Interventor declara que a 1ª medida será o pagamento da diferença salarial aos trabalhadores.</p> <p>- Comissão da Marinha Mercante fornecerá três milhões de cruzeiros para cobrir o déficit da folha de pagamento dos marítimos.</p> <p>- Governador do Estado vai à estação das barcas ainda fumegante, e num comício relâmpago, declara ao povo "que está a seu lado, e que faça justiça como puder, pois a polícia não sairá dos quartéis. Justiça eu só conheço a do povo".</p> <p>- 23 de maio de 1959:</p> <p>- Polícia de Niterói anuncia a morte de José Carreiteiro "para arrefecer os ânimos da multidão (o que não conseguiu controlar pelas armas), no entanto ele está são e salvo em um apartamento em Copacabana."</p> <p>- Interventor determina que o transporte seja de graça, até normalizar a situação.</p> <p>- 27 de maio de 1959:</p> <p>- Polícia ocupa a praça XV no Rio de Janeiro.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Em 5 de junho de 1959, almirante Levi Reis declara que a situação está normalizada: população com transporte no horário habitual, e os empregados pagos em dia; será reiniciada a cobrança normal nas borboletas. • As empresas são encampadas pelo governo que estuda a melhor forma de administrá-las. • Em novembro de 1962, o ex-grupo Carreiteiro vai receber 450 milhões de cruzeiros, como indenização. 				

NOTAS

1. Como indicado na introdução, é relativamente recente a tentativa de "reavaliação de épocas históricas que a nossa tradição elitista e autoritária deu como marcadas pela ausência de classes populares e, de forma especial, a classe trabalhadora, na cena política". MOISÉS, J.A.: 1978, p.18. Embora não "reavaliando" um momento específico, este seria, de uma forma bastante geral, o sentido deste capítulo no que concerne ao urbano, em especial o transporte.
2. Esses aspectos são levantados e discutidos por MOISÉS, J.A. e MARTINEZ, V.: 1977.
3. A esse respeito, vide não só SANTOS, C.N.F. dos e BRONSTEIN, O. (1975), como também VETTER, D. (1975), SANTOS, C.N.F. dos. (1978). Ainda quanto à questão habitacional e urbana resultante de políticas públicas, vide VALLADARES, L do P. (1978), GRABOIS, G. (1973), ABREU, M. de A. (1978), PERLMAN, J. (1977), OLIVEIRA, A.R. e SILVA, M.L.P. da (1979). Dos trabalhos mais recentes, especialmente sobre loteamentos de periferia no Rio de Janeiro, indicam-se LIMA, M.H.B. (1979) e COSTA, M.B. (1979).
4. IBM/BNH, 1979. Consideraram-se no caso as "periferias" imediata, intermediária e distante, em relação ao núcleo metropolitano. Para uma delimitação dessas categorias, vide IBM/BNH, op. cit. O dado refere-se, por sua vez, a unidades habitacionais da CEHAB, dos programas de Cooperativas, e daqueles conjuntos do mercado de hipoteca, voltados para o mercado de baixa renda.
5. A estimativa dessa população foi obtida em função da média de moradores por unidade habitacional, calculada na pesquisa do IBM/BNH. Assim para os conjuntos da CEHAB e de hipotecas, foi utilizada a média de cinco moradores. Para os de unidades habitacionais referentes à Cooperativa, a média encontrada foi a de quatro moradores.
6. Observe-se que esse dado representa o total do que foi considerado na pesquisa IBAM/BNH, como a área conurbada da região metropolitana do Rio de Janeiro; exclui, assim, o distrito de Cava em Nova Iguaçu, o de Ipiiba em São Gonçalo, e o de Xerém em Duque de Caxias, além dos demais municípios que constituem a região metropolitana. Portanto, trata-se de um dado subestimado em termos da "reserva" de moradia para a camada da população de menos recursos. Mesmo assim, considerando-se o loteamento de periferia como a "reserva" por excelência, o total de lotes encontrado significa cerca de três milhões de pessoas morando, ou esperando morar na periferia do núcleo metropolitano.
7. Dado de VETTER, David, citado em SANTOS, C.N. e BRONSTEIN, O.: out-dez. 1978.
8. ABREU, M. de A. e SANTOS, C.N.: op. cit. p. 20-21. Observe-se que, no mapa elaborado por esses autores, esse dado refere-se principalmente aos distritos de Japeri, Queimados e Belfort Roxo em Nova Iguaçu, Campos Elísios, Imbariê e Inhomirim em Caxias, Monjolo em São Gonçalo, e o município de Nilópolis. No restante da periferia, também é altamente significativo o fato de que a parcela dos que recebem menos de três salários mínimos representa de 81 a 90% da população.
9. VETTER, D.: op. cit. Segundo este autor, a renda real se referiria à verdadeira possibilidade de acesso aos bens e serviços urbanos.

10. As repercussões sobre os vários tipos de comércio e outras atividades, em áreas atingidas por grandes obras públicas, são levantadas em IBAM/CPU, 1978, p.627-30.
11. Grande parte deste item segue as indicações de Eulália Lobo (em obra já citada), embora se utilizem dados e referências de outros autores.
12. Segundo Edgar Carone, várias são as explicações levantadas para o alto custo de vida, nesse período; entre essas, destaca-se a de Rui Barbosa que, em 1892, atribuiu a elevação dos preços "à falta de transportes, ao aumento populacional da cidade, e à migração interna". CARONE, E. *A República Velha: instituições e classes sociais*, p.185.
13. LOBO, E.: op. cit., p.504.(Grifos nossos.)
14. FAUSTO, B.: op. cit., p. 134.
15. Ibid. p. 134.
16. CARONE, E.: op. cit., p. 425. Como adverte E.Carone na obra acima citada, os dados praticamente inexistem para os anos anteriores a 1912. Eulália Lobo, por sua vez, procurando cobrir esse período, faz um minucioso levantamento, a partir de folhas de pessoal das grandes fábricas existentes, e outras fontes primárias. Dada a complexidade da questão e o tratamento longo e detalhado que seria necessário para o uso de tais dados, preferiu-se não apontá-los no momento.
17. LOBO, E.: op. cit., p.940; também indicado por CARONE, E.: op. cit., p. 189, e FAUSTO, B.: op. cit., p. 134-5.
18. LOBO, E.: op. cit., p. 548.
19. Entre os fatores mais abrangentes para esta elevação, Bóris Fausto coloca (...) os efeitos da crise internacional de 1921 e as emissões maciças para atender às compras de café no curso da terceira operação valorizadora, provocando o aumento do meio circulante de 1,8 milhão de contos em 1920, para 2,6 milhões em 1923. (...) é certo que, na primeira fase do governo Bernardes, pontilhada pelas agitações tenentistas, a inflação assumiu aspectos graves, tendo o governo tomado medidas para enfrentá-la. FAUSTO, B.: 1972, p. 94-5.
20. LOBO, E.: op. cit., p. 532.
21. Ibid. p. 854.
22. Ibid. p. 868. Com dados retirados de SIMONSEN, Roberto (*A evolução industrial do Brasil*), a autora mostra ainda que, a partir de 1936, o índice de custo de vida ultrapassa os salários. LOBO, E.: op. cit., p.901.
23. Entre essas medidas, destaca-se a implementação do salário mínimo que, embora instituído em 1936, só começa a ser regulamentado em 1939, surgindo a primeira tabela em 1940. Para as implicações da sua definição, vide VIANNA, L.W., jul-ago-set. 1977, p. 95-147. Outras medidas a serem destacadas seriam aquelas referentes ainda ao abono familiar, o desenvolvimento de mecanismos de previdência social nos Institutos de Aposentadoria etc.

24. SKIDMORE, T.: 1969, p. 97.
25. Lê-se em "O modelo brasileiro de desenvolvimento":
Se considerarmos como marco o fim da guerra, é possível dizer que entre 1945 e 1948, apesar do aumento do custo de vida, cresceu o salário real médio dos empregados (não só dos operários) nos estabelecimentos industriais das cidades-capitais. Entretanto, entre 1949 e 1951, o aumento do custo de vida foi de 15% em São Paulo e de 23% no Rio, ao passo que o salário médio aumentou apenas 10,5% em São Paulo e 12% no Rio. Houve, portanto, queda do salário real médio na indústria dos principais centros industriais do país, num período em que a produtividade do trabalho (a julgar pela taxa de quase 10% da expansão anual do produto industrial) deveria estar se elevando rapidamente. CARDOSO, F.: jul-dez. 1973, p. 20.
A citação que o autor faz é de SINGER, P.L.: 1972, p. 25.
26. SKIDMORE, T.: op.cit., p.123.
27. Ibid. p. 145.
28. Ibidem, p. 150. Vide ainda o estudo realizado por José Álvaro Moisés sobre a greve dos 300 mil em São Paulo, em 53-54.
29. Com efeito, no bojo dessa questão, Getúlio Vargas troca o seu ministro do Trabalho João Goulart, que havia proposto em fevereiro de 54 um aumento de 100%; entretanto, em 1º de maio desse ano, o presidente reafirma a disposição de conceder os 100%. Representações de empresários e empregadores em geral são feitas contra o governo, sendo que o Supremo Tribunal Federal acaba por declarar a legalidade do aumento, em meio à ameaça de greve geral dos trabalhadores. Este aumento – que representava, na verdade, uma elevação de 54% nos salários reais – é posto em vigor a partir de julho daquele ano. O relato acima se baseia em SKIDMORE, T.: op. cit., p.166.
30. Ibidem, p. 201, 216, 220.
31. BENEVIDES, M.V.de .M.: 1976, p.235.
32. Ibidem, p. 234.
33. SKIDMORE, T.: op.cit., p. 240.
34. CINTRA, A.O. "Planejando as cidades: política ou não política" in CINTRA A.O. e HADDAD, P.R.: 1978, p.191-2 (grifos nossos):
As políticas populistas, por outro lado, consistiam em medidas para manter bem lubrificada a máquina política urbana. Havia grande número de políticas desse tipo e a mais importante era, certamente, a salarial. Mas, o bem-estar social, através de Institutos de Previdência Social, *as tarifas subsidiadas dos serviços de utilidade pública contratados pelo governo – por exemplo, o preço de passagens ferroviárias para o transporte urbano no Rio de Janeiro* – e os programas habitacionais(...) eram também importantes.
35. SKIDMORE, T.: op.cit., p. 312-27.
36. Ibid., p.295.
37. CARDOSO, F.H.: op. cit., p. 26.

38. Ibid., p.24.
39. Apud VIANNA, L.: jul./ago./set. 1977, p.132-5.
40. Vide a esse respeito, não só CARDOSO, F.H.: op. cit., como também SUPPLY, E.M.: 1977, p.54-6. Este último autor, no artigo citado, revela, inclusive, que, mesmo contrapondo-se estatísticas oficiais às não oficiais, a pauperização dos trabalhadores não pode ser escamoteada, apesar do *boom* econômico dos primeiros anos da década de 70.
41. Embora não se tenha dados estatísticos para o período como um todo, esse aspecto parece ocorrer, a partir de evidências trazidas por entrevistas com chefes de estação da rede ferroviária federal: "Até 1964, o povo era mais tranqüilo e a *renda (da bilheteria) era alta*, depois ficou tudo mais revoltado, e *aumentaram os caronas*" (Estação de Anchieta, 1975). Apenas como um outro exemplo, na estação de Augusto Vasconcelos, a diferença de "pagantes", de 1965 para 1975, foi de 1100 para 200.
42. Os dados foram extraídos de entrevistas com chefes e agentes das estações na pesquisa levada a efeito em 1975. O caso extremo de evasão encontrado foi o da estação de Barros Filho, na Linha Auxiliar. Este caso citado pelos jornais, e por José Álvaro Moisés, é praticamente a caricatura de uma realidade. Um trecho de relatório realizado para a mencionada pesquisa diz o seguinte:
Chegando à estação (de Barros Filho), praticamente no meio de um descampado, entramos pela linha do trem à procura do torniquete; este se encontrava fechado, e sem o bilheteiro; neste momento, um passageiro que se encontrava na plataforma, avisou: "Pode entrar por aí mesmo que aqui ninguém paga"(...). Um dos agentes entrevistados ressaltou o fato, evidentemente já observado, que todo movimento da estação é de "penetras", excetuando-se duas pessoas que constituem, quase diariamente, a renda da estação, segundo o funcionário: dois "crentes".
Observe-se ainda, a título de curiosidade, que a expressão "fazer renda" é correntemente usada pelos funcionários da rede. Significa chamar a segurança da ferrovia para obrigar os usuários a pagarem as passagens, no sentido de tentar aumentar a receita da estação.
43. GAZETA DA TARDE, "Com a Light - falta de bondes", 16 de abril de 1909 (grifos nossos). Conforme se verá adiante, essas reclamações se davam já nas vésperas da eclosão de conflitos em São Paulo e depois no Rio, contra a Light.
44. SANTOS, F.A.N.: op. cit., p.220.
45. Em 1861, quando se inicia o serviço da Central do Brasil para os subúrbios, cobrava-se 900 réis até Engenho Novo e 1\$500 até Cascadura, na primeira classe. Havia segunda e terceira classes (suprimidas em 1870), que chegavam a 600 réis e 300 réis. Por outro lado, a média que se cobrava nos bondes, por volta de 1901, era de 200 réis e 100 réis. No caso das barcas, em 1891, cobrava-se 300 réis (primeira classe), aumentando um pouco mais a passagem para as viagens à noite. SANTOS, F.A.N.: op. cit., p.233, 359, 482.
46. SANTOS, F.A.N.: op. cit., p.314.
47. Observe-se que pode haver uma certa diferença na intensidade com que ocorrem problemas relativos ao material e funcionamento dos transportes de massa, considerando-se os meios de transporte tratados. Por outro lado, na medida em que a ferrovia suburbana se solidificou nos anos recentes como a forma básica de locomoção para a periferia (excetuando-se os ônibus), foi ela tratada em maior

detalhe. Quanto aos bondes, conforme já mencionado anteriormente, embora continue na década de 1950 como uma opção “barata” na cidade, já a partir da Segunda Grande Guerra sofre – mais que o próprio trem – a concorrência dos ônibus, sendo crescentemente apontado como “fator de congestionamento”, até sua extinção em meados de 60. As barcas continuam como a forma única de travessia da baía de Guanabara, até 1974, quando é inaugurada a ponte Rio-Niterói, sendo aí colocadas inclusive linhas de ônibus.

48. COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS: op. cit., p. 283.
49. Ibid., p. 283.
50. O relatório da comissão citada indica que esse processo de desgaste foi resultado não só do pouco caso na manutenção e renovação de material da ferrovia, como também do afluxo excessivo de passageiros. “O tráfego aumentou continuamente acompanhando o crescimento dos subúrbios da Zona Norte”. Acrescenta, ainda, o fato de a Segunda Guerra Mundial ter impedido a importação de novos equipamentos. COMISSÃO MISTA: op. cit., p. 283.
51. Diz ainda o relatório que a precariedade dos serviços da Central obrigou-a a cancelar cerca de 40.000 viagens, apenas no ano de 1951. Ibid. p. 284-5.
52. O jornal *O Globo*, na sua edição de 15 de maio de 1978, assinala que a RFFSA mantinha em tráfego nas linhas de Santa Cruz, Belfort Roxo e Japeri, trens adquiridos em 1937, 1954 e 1963. A linha de Deodoro, por sua vez, foi a mais beneficiada nas medidas tomadas no ano anterior, tendo recebido trinta trens (japoneses) adquiridos em 1977. O GLOBO, “A precária viagem de quem usa o trem”, 15 de maio de 1978. Em 30 de abril, o mesmo jornal fez uma reportagem sobre um choque de trens próximo à estação D. Pedro II, envolvendo uma unidade adquirida em 1945, e um trem “japonês” recém-chegado. O GLOBO, “Rede admite falhas no sistema suburbano: Em uma semana, três descarrilhamentos e um princípio de incêndio”, 30 de abril de 1978.
53. O GLOBO, 30 de abril de 1978.
54. JB, “Central não tem recursos para manter seu novo padrão”, 9 de outubro de 1977.
55. “As deficiências do sistema ficam mais claras diante de uma situação de fato: por deficiência do fornecimento de energia, metade da frota de trinta trens japoneses, em condições de operar há três meses, está parada”. JB, 9 de outubro de 1977.
56. O GLOBO: “Atraso nos trens fez muitos perderem o dia”, 27 de dezembro de 1979.
57. Em 1953, registrava o *O Correio da Manhã*:
A insegurança que se observa na Central é pendente e comprovada. Basta que se presencie o embarque de passageiros depois das 17 horas, para que se tenha idéia do risco que correm viajando nesses trens. O caso de ontem vem provar mais uma vez que a administração daquela ferrovia tem deixado muito a desejar. Nada menos de três mortos e seis feridos foi o balanço trágico da manhã de ontem. Na estação de Encantado, passavam dois trens emparelhados, com destino à cidade: o nº 18, Campo Grande e o nº 15, Japeri. Um e outro completamente lotados, como se tem verificado diariamente. A composição de Campo Grande entrou no desvio existente naquela estação e parou mais adiante, pois o sinal estava fechado. Acontece que o sinal fica numa

curva bem acentuada da estrada, provocando uma natural queda da composição para dentro da curva. Exatamente quando o trem estava parado, o Japeri, que vinha mais atrás, na linha ao lado, passou-lhe à frente, ocasionando o desastre. Na inclinação da curva, os pingentes do Japeri que viajavam agarrados nas lanternas e na buzina da composição, penderam para fora. Com o excesso de peso, os sustentáculos da buzina e da lanterna arrebentaram-se, projetando os passageiros deste trem contra os outros que viajavam nas mesmas condições no comboio de Campo Grande. Nada menos de nove pessoas foram ao solo nesse lamentável incidente. CORREIO DA MANHÃ, "Grave acidente na Central do Brasil", 27 de março de 1953.

58. Dado já citado neste trabalho, no capítulo 2. A fonte é COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS: op. cit.
59. O GLOBO de 30/04/78.
60. Ibid.
61. JB, de 9 de outubro de 1977. Observe-se que os dados a respeito de passageiros diários não indicam o "carona", conforme já notado neste trabalho. Assim, as estimativas variam. Álvaro Moisés (op. cit., p. 24), referindo-se a outro jornal, estima, para 1975, cerca de 700 mil passageiros. O fato importante a notar é o aumento da procura da ferrovia, nestes últimos anos.
62. JB, "O aumento da procura em trem suburbano de abril para maio foi o maior em dez anos", 18 de fevereiro de 1978.
63. Cf. MOISÉS, J.A. (op. cit., p.25):
Segundo estatísticas da própria rede, na linha do centro da Central do Brasil, que atende ao Grande Rio, viajam 33% de industriários, 36% de comerciantes, 7% de militares e funcionários públicos, e 4% de outras ocupações, basicamente de classe média, enquanto a Linha Auxiliar transporta 42% de operários, 38% de comerciantes, 12% de militares e funcionários e 8% de pessoas de classe média.
É interessante observar que, há mais de vinte anos, segundo o Relatório da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, a composição social dos usuários da rede ferroviária apresentava-se com as mesmas incidências: operários, comerciantes e funcionários (militares e civis).
64. O GLOBO, "O primeiro trem de madrugada: uma aventura de desenrolar e final imprevisíveis", 18 de fevereiro de 1979.
65. Essa situação não se constitui em exceção na periferia do Centro do Rio. Um dos conjuntos residenciais de construção mais recente é o de Antares, em Santa Cruz, que reúne cerca de 7.000 moradores. Embora este conjunto seja margeado pelo ramal ferroviário de Santa Cruz, quem quiser ir de trem para a cidade terá que tomar um ônibus até a estação de Paciência ou a de Santa Cruz, uma vez que não existe na altura do conjunto uma plataforma sequer que possa dar acesso ao trem. Por outro lado, são vários os problemas que o trabalhador enfrenta no caso de ser obrigado a tomar um ônibus na periferia; estes problemas serão maiores ou menores, dependendo da localização de sua residência, se mora em rua asfaltada ou de terra. Para uma descrição bastante completa desta situação, vide CEAS: março-abr. 1979, p. 30-42.
66. O GLOBO, 18/02/1979.

67. José Álvaro Moisés (op.cit.) descreve esta entrada, mostrando como essa "fase" da viagem é dramática nas estações mais próximas das áreas de trabalho (bairros industriais e comerciais mais contíguos ao Centro da cidade) quando a multidão que embarca quase equivale à que está desembarcando. É a "pororoca". Na experiência vivida na RFFSA, por ocasião de participação de uma pesquisa para a própria rede, observou-se que a entrada nos trens se dá mesmo pelas janelas, sendo impossível, às vezes, o acesso normal. Assinale-se que um carro que comporta 250 pessoas tem em geral o dobro desta lotação.
68. No caso de acidente, ou paralisação da linha, é interessante notar que nem sempre é comunicada a verdade aos passageiros, porque – no dizer de um operário – a estação "viraria praça de guerra (...). Todo dia eles inventam uma desculpa e a gente é que sofre. Depois reclamam quando o pessoal quebra tudo". JB, "Trem avança sinal, mata dois, e fere 52 em Del Castilho", 31 de julho de 1975.
69. A questão do trem "direto" e do "parador" leva, por vezes, a uma certa improvisação do usuário. Em entrevistas com agentes de estações da RFFSA, duas ordens de comportamento ocorrem: para chegar mais rápido a estações próximas ao Centro, o passageiro às vezes vai no "direto" até D. Pedro II, e volta no "parador" ganhando tempo. Outros que perdem o "parador", deslocam-se para as estações seguintes (às vezes a pé), procurando pegar um trem "direto" que pare em alguns locais. Por ocasião da pesquisa já mencionada, assinalou-se, ainda, que o problema estava tão sério que em determinada estação uma associação de bairro havia encaminhado um abaixo-assinado à Central, solicitando um "direto" que parasse naquela estação.
70. O GLOBO, 12 de maio de 1978, entrevista com agentes de estação, e observação de campo.
71. José Álvaro Moisés, descrevendo este processo, nota que
(...) a reação do empresariado frente a este estado calamitoso é incipiente(...). Reduz-se a penalizar os próprios usuários, mediante descontos por tempo perdido e até demissão(...). De fato, há aqueles patrões que já não aceitam as famosas papeletas de atraso emitidas pela Central, e ainda há os que chegam a discriminar certos bairros como fonte de mão-de-obra. MOISÉS, J.A.: op. cit., p. 27.
72. CARONE, E.: op. cit., p. 191 (grifos nossos).
73. O GLOBO, "Uma cidade de dez mil pessoas cruza a baía", 21 de agosto de 1977.
74. JB, "Falta de embarcações ameaça pontualidade da Rio-Niterói", 28 de novembro de 1976.
75. Lê-se em *O Globo* de 21/08/77:
Das nove barcas que se revezam diariamente no transporte de cerca de 170 mil passageiros, quatro foram construídas em 1963 isto é, há 14 anos(...) duas datam de 1964; e a "Ipanema" é de 1970 e as outras duas são de 1971(...). O quadro se torna mais crítico, segundo o STBG, porque não há embarcações de reserva. As chamadas "embarcações de apoio" são rebocadores ou bate-estacas com anos de fabricação que oscilam entre 1878 e 1945. O resultado: as barcas são submetidas a desgaste excessivo, operando nas linhas entre sete e doze horas todos os dias, sem permitir tempo de permanência superior a três ou quatro horas por dia no estaleiro para pequenos reparos. Assim estão sempre com defeitos e cada dia tornam-se mais difíceis os serviços de manutenção.

76. JB, 28/11/76.
77. Até 1977, outro fator de formação de filas além do volume de passageiros – era apontado: tratava-se do problema de “falta de troco” quando a passagem custava setenta centavos. Cabe ainda reparar que a possibilidade de tumulto é tão grande que, nas horas de mais movimento (do lado de Niterói), soldados da PM fiscalizam essas filas.
78. O GLOBO, 21/08/1977.
79. Ibid.
80. LOBO, E.: op. cit., p. 525.
81. Ibid.
82. FAUSTO, B.: op. cit., p. 59.
83. Entre essas e outras motivações, destacam-se a falta de habitação e o desalojamento da população moradora no Centro, devido não só às obras públicas – porto, avenida Central etc. – como à própria campanha da vacina, que derrubou alguns cortiços. Assinala-se, ainda, a presença de políticos e militares de oposição, que canalizaram, para a revolta, a luta contra o governo de Rodrigues Alves.
84. LOBO, E.: op. cit.
85. José Álvaro Moisés (op. cit., p. 57) assinala, em 1947, uma onda de “quebra-quebras” e depredações em São Paulo contra o aumento das passagens de ônibus e trens. Por outro lado, não se encontraram, no material disponível, outras referências para o período que cobre o Estado Novo (até 1945).
86. COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS: 1953, p. 285.

5. CONCLUSÃO

Tendo percorrido o caminho até este ponto, resta recuperar algumas questões colocadas na introdução a este trabalho.

A cidade é construída e desenvolvida através da disputa, refletida também no seu espaço, de vários atores urbanos. Estes atores têm a impulsioná-los interesses os mais diversos, que se consubstanciam na luta, por parte do Estado e do capital, pelo controle e por parte dos habitantes pelo direito aos bens urbanos: terra, serviços, equipamento etc. No caso dos meios de transporte de massa, essa disputa revela-se plena de tensão e mesmo violência, na medida em que tais meios representam um bem "estratégico", por vários motivos, para os diferentes atores envolvidos: o capital, o Estado e a população. Esta motivação, por sua vez, se explicita, às vezes de forma diferente, nos vários momentos históricos. Tomando-se as unidades de capital - companhias privadas de bondes, trens e barcas - observou-se que é no processo de sua formação, no final do século XIX e início do século XX, que se identificam com maior clareza os seus interesses mais amplos e sua repercussão na conformação da cidade. No caso das companhias de bondes, aos interesses no lucro de transporte de passageiros e de cargas, nas áreas densamente povoadas da cidade e na ligação com os terminais ferroviários e portuários, alia-se a possibilidade de lucros em grandes empreendimentos imobiliários nos espaços ainda a ocupar: Copacabana, Ipanema, Vila Isabel, Méier etc. Este último aspecto se revela na aliança, na conjugação das iniciativas das companhias de bonde com empresas imobiliárias, promovendo o loteamento de amplos trechos inexplorados da cidade. Nas áreas já povoadas, os "privilégios de zona" permitem o controle exclusivo do tráfego e o lucro daí decorrente. Por outro lado, as repercussões no espaço urbano se dão, neste caso, através das várias obras que as companhias realizam na cidade, como resultado da barganha com a prefeitura: aterros, abertura de ruas etc. Assim, a disputa entre essas várias companhias, de um lado, se direciona para o Estado, que é quem concede o privilégio e de outro, se realiza entre umas e outras, buscando manter a exclusividade do privilégio.

As disputas se dão na maioria das vezes na justiça, através de processos, embargos etc. que as diversas companhias movem incessan-

temente umas contra as outras, comprovando a importância estratégica do controle do transporte.

A monopolização do transporte de bondes pela Light and Power de certa forma contribui para o desaparecimento destas querelas. As estradas de ferro, por sua vez, se estabelecem também impulsionadas pelas possibilidades do lucro no transporte e nas formas de apropriar o espaço, embora com mecanismos ligeiramente diversos. Basta lembrar a questão da desapropriação de terras e da garantia de juros que o próprio governo fornece. Trata-se de uma situação *sui generis*. O Estado concede não só o direito, mas ainda uma garantia do capital empatado, tornando-se o principal avalista de empréstimos, na própria construção da estrada. O lucro, portanto, é quase imediato e se mantém no caso da ferrovia "não dar certo". Por outro lado, a ligação com as regiões produtoras e os centros urbanos fornece um retorno de capital razoável, no frete de mercadorias. Em relação à região do Rio de Janeiro, embora a repercussão no espaço não seja tão imediata e clara como no caso dos bondes, observa-se que, entre as melhorias que a ferrovia traz, encontram-se aterros – especialmente ao longo das linhas da Leopoldina.

Quanto às companhias de barcas, as empresas disputam entre si o lucro do transporte de passageiros e mercadorias.

Cabe finalmente observar que no âmbito das unidades de capital, existem outros tipos de relações que permitem compreender melhor a atividade que se desenvolve nesse campo. Assim é que não só brigam para obter o controle total da locomoção, mas por vezes se aliam a empresas de outros ramos, buscando a extensão de suas atividades. Como exemplo, cita-se a Estrada de Ferro Leopoldina, que se alia à Cantareira que, por sua vez, controla o tráfego de bondes e os serviços de água em Niterói. Acrescentem-se, ainda, os interesses em relação ao mercado financeiro: a especulação em torno das concessões e a alta capitalização das empresas tornam extremamente interessante o jogo da Bolsa.

Os empreendimentos, quase todos de origem estrangeira, têm, conforme mencionado anteriormente, a garantia do Estado. Pelo que se viu na prática, esta garantia, por sua vez, se estende, de fato, até mesmo a casos de falência ou dificuldades financeiras sofridas pelas empresas de transporte. Assim os governos – prefeitura e governo federal – num primeiro momento cedem a pressões ou estimulam as companhias, garantindo à empresa privada o livre ganho com o transporte de massa. Num segundo momento, a pressão ocorre no sentido da encampação ou ajuda direta (subsídios) das empresas em dificuldades. A compra e a ajuda por parte do Estado parecem obedecer a duas finalidades gerais. A primeira é suprir, com um mínimo de condições, um serviço que se torna cada vez mais importante, seja para a população, seja para as unidades produtoras que dependem do trabalho desta população. A segunda é garantir um certo ganho político: na medida em que o governo se identifica como aquele que

presta o serviço à população e, além disso, mantém as tarifas baixas, capitaliza para sua imagem e popularidade aqueles investimentos. Paralelamente, no seu papel de "garantidor" das empresas privadas, o Estado incentiva e permite o desenvolvimento acelerado do transporte individual. Esta seria uma das principais contradições na sua intervenção ao longo da década de 1950 e parte da década de 1960. É interessante observar que, numa etapa seguinte, quando as políticas públicas tendem a uma progressiva "empresarialização" das iniciativas governamentais, os transportes de massa existentes continuam a funcionar de acordo com antigos moldes. Ou seja, embora ferrovias e barcas conservem suas características de deficiência e precariedade, sua importância estratégica (para a cidade e para a população) justificam a permanência de sua sustentação por parte do Estado.

Ainda no plano do poder público verifica-se que o debate técnico – no caso, basicamente, do Metropolitano do Rio de Janeiro – envolve disputas de naturezas diferentes. Uma destas refere-se à pressão exercida pelas companhias privadas (especificamente a Light and Power) para manter o controle do transporte coletivo da cidade. Isto ocorreu em torno das proposições do plano Agache e, vinte anos mais tarde, na discussão do projeto definitivo do metrô.

Outro tipo de disputa tem como ênfase aspectos políticos e ideológicos decorrentes do confronto metrô x ferrovia. Este confronto encerra várias facetas, dentre as quais a própria imagem da cidade, que se reproduz na oposição "trem – subúrbio – proletariado" x "metrô – Zona Sul – elite", revela a ideologia que informa a postura técnica. Por outro lado, num plano especificamente político, está em jogo a subordinação ou não do controle de uma nova fonte de poder – representada pela Companhia do Metropolitano – a uma área de controle político já existente: a Rede Ferroviária Federal.

Todo este debate revela a conformação sócio-espacial da cidade, marcada que foi pela atuação das companhias privadas e órgãos do Estado. As obras públicas, obedecendo a diretrizes de políticas viáveis e habitacionais, aclopadas aos investimentos do mercado imobiliário, são vetores básicos para a definição do desenho da cidade. Este desenho, por sua vez, reforça a ruptura habitação-trabalho, levando a população a necessitar cada vez mais do transporte de massa e – dadas as condições crescentes de pauperização – a um transporte de custo mínimo. O transporte, embora de baixo custo, é oferecido nas piores condições possíveis, implicando – além de avarias, atrasos e desconfortos – o risco de vida diário dos passageiros. E o terceiro ator, o povo da cidade do Rio de Janeiro, reage como pode, na disputa por seu direito. A linguagem violenta do "quebra-quebra" representa os seus objetivos de defesa do salário e defesa da vida. E, na maior parte das vezes, é uma linguagem – pelo menos temporariamente – eficaz. Este aspecto foi observado em vários momentos da história da cidade e em relação aos vários tipos de transporte. Nestes momentos (às vezes bastante curtos) o Estado, paralelamente a uma ação repressiva, recua frente às

reivindicações. As companhias privadas (enquanto detêm o controle do transporte) escudam-se na cobertura da autoridade, e a briga ganha as ruas. A população, que propiciou o lucro das empresas de transporte, que sustenta o das demais, que deu votos ao governo, tem que enfrentar a pau e pedra até forças militares, para garantir o seu transporte diário.

Portanto, o transporte de massa assim visualizado é estratégico para os vários atores envolvidos. Esse "ser estratégico" se revela na violência e constância das disputas que direta ou indiretamente conformam a cidade, evidenciando que esta, longe de ser uma "ordem harmônica" no ideal de um "planejamento neutro", é uma organização viva, vibrante e tensa. Portanto, a análise e a proposição de soluções visando a este organismo vivo, para serem reais, devem incorporar essa tensão. Seu direcionamento tem que recuperar o ator principal na história, a população, para que, em vez de um planejamento *sem* o povo, *contra* o povo e *apesar do* povo, se tenha um planejamento *com* o povo e *para* o povo.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIVROS

- ABREU, Mauricio de Almeida. *Políticas públicas, estrutura urbana e distribuição de população de baixa renda na área metropolitana do Rio de Janeiro*. Convênio IDRC/CNPU/IBAM, nov. 1978. mimeo.
- ASSMAN, Plínio Oswaldo. *O lugar dos diferentes modos de transporte coletivo*. São Paulo, trabalho apresentado no I Simpósio Internacional de Transportes Públicos, 27 a 29 out. 1976.
- BARAT, Josef. *Estrutura metropolitana e sistemas de transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975.
- *Equilíbrio entre sistemas de atendimento ao público e individual de passageiros e suas repercussões sobre a organização metropolitana*. Rio de Janeiro, 1974.
- BELTRÃO, Sônia Maria de Arruda. *Estudo da política de habitação provisória e sugestões para o seu planejamento*. Tese de mestrado apresentada na COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 1978. mimeo.
- BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. *O governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política: 1956-1961*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976.
- BIALOWAS, Branca. *Considerações sócio-históricas a respeito do planejamento em transportes urbanos no Brasil*. Tese de mestrado apresentada ao Departamento de Engenharia Industrial - PUR/RJ, 1978. mimeo.
- BRANCO, Catullo. *Engenharia elétrica e capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1975.

- BRASILEIRO, Ana Maria. O elitismo da legislação urbanística. *Revista de Administração Municipal*, ano XXV, n. 147. Rio de Janeiro, IBAM, abril-junho de 1978, p. 7-15.
- *A fusão: análise de uma política pública*. Rio de Janeiro, IBAM, 1978. 2 v.
- BRITO, J. Nascimento. *Meio século de estradas de ferro*. Rio de Janeiro, São José, 1961.
- CAMARGO, Cândido Procópio Ferreira et alii. *São Paulo 1975. Crescimento e pobreza*. São Paulo, Edições Loyola, 1976.
- CARDOSO, Fernando Henrique. Cultura e participação na cidade de São Paulo. *Cadernos CEBRAP* 14. São Paulo, CEBRAP.
- *Modelo brasileiro de desenvolvimento. Debate e crítica 1*. São Paulo, HUCITEC, jul-dez. 1973. p. 18-46.
- CARONE, Edgard. *Revoluções do Brasil contemporâneo*. São Paulo, Difel, 1975.
- *A República Velha: evolução política (1889-1930)*. São Paulo, Difel, 1977.
- *A República Velha: instituições e classes sociais*. 3.ed. São Paulo, Difel, 1975.
- *A Primeira República: 1889-1930*. São Paulo, Difel, 1975.
- CASÉRIO, Fernando R. de Almeida. *Planejamento advocacional no Brasil*. Tese de mestrado apresentada na COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 1974. mimeo.
- CASTELLS, Manuel. *La question urbaine*. Paris, François Maspero, 1972.
- *Luttes urbaines et pouvoir politique*. Paris, François Maspero, 1975.
- CEAS. O transporte e o trabalhador. *Cadernos do CEAS* 60. Salvador, março-abril, 1979. p. 30-42.
- CINTRA, Antônio Otávio e HADDAD, Paulo Roberto. *Dilemas do planejamento urbano e regional no Brasil*. Rio de Janeiro, Zahar, 1978.

- COMISSÃO EXECUTIVA PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO (CEDUG)/DOXIADIS ASSOCIATES, CONSULTANTS AND EKISTICS. *Guanabara, a plan for urban development*. 1965.
- COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Projetos-transportes*. Rio de Janeiro, 1953.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO. *O livro histórico do metrô* (realizado por Hilton Jesus Gadret, Júlio Paiva, Nara Serpa d'Almeida). Rio de Janeiro, out. 1977.
- *Relatórios anuais 1973, 1974, 1975, 1976*.
- COSTA, Marta Bebiano. *Loteamentos na periferia do Rio de Janeiro: um espaço de luta*. Tese apresentada na COPPE/UFRJ, 1979. mimeo.
- DUNLOP, Charles. *O Rio antigo*. Rio de Janeiro, Rio Antigo, 1963. 3v.
- *Os meios de transporte do Rio antigo*. Rio de Janeiro, Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.
- EDMUNDO, Luiz. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1938. 3v.
- ESTADO DA GUANABARA/COMISSÃO DO ANO 2.000. *Rio, ano 2.000*. Rio de Janeiro, Secretaria de Ciência e Tecnologia do Estado, 1970.
- ESTADO DA GUANABARA. *Diretrizes de governo*. Rio de Janeiro, Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral, dez. 1971.
- *Secretaria de Governo/Coordenação de Planos e Orçamento. Deslocamento das indústrias cariocas*. (Trabalho realizado por Salomon Turnowski). Secretaria de Governo do Estado da Guanabara, jul. 1969.
- FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. Rio de Janeiro/Porto Alegre/São Paulo, Globo, 1958.
- FAUSTO, Bóris. *A Revolução de 1930. Historigrafia e história*. São Paulo, Brasiliense, 1972.
- *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo/Rio de Janeiro, Difel, 1976.

- FIGBE. *Sinopse preliminar do censo demográfico*. Estado da Guanabara, 1970.
- FRANCO, Afonso Arinos de Mello. *Rodrigues Alves*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1973. 2v.
- FURTADO, Celso et alii. *Inflação e desenvolvimento*. Petrópolis, Vozes, s.d. Coleção Caminhos Brasileiros.
- GRABOIS, Gisélia Potengi. *Em busca da integração: a política de remoção de favelas no Rio de Janeiro*. Dissertação de mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFRJ. Rio de Janeiro, Museu Nacional, fev. 1973. mimeo.
- GRUPO EXECUTIVO DE INTEGRAÇÃO DA POLÍTICA DE TRANSPORTES (GEIPOT). *Estudo de transportes no Brasil*. 1966.
- GUINLE, Eduardo. A Light e seus negócios da China. In: FIALHO, A. Veiga. *A compra da Light: o que todo brasileiro deve saber*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1979.
- IANNI, Otávio. *Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1971.
- IBAM/BNH. *Avaliação dos programas habitacionais na conurbação da região metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IBAM/BNH, 1979.
- IBAM/CENTRO DE PESQUISAS URBANAS. *Subsídios para a ação imediata do governo visando ao impacto do metrô*. Rio de Janeiro, IBAM/Cia. do Metropolitano do Rio de Janeiro, 1978. 5v.
- LEEDS, Anthony e LEEDS, Elisabeth. *Sociologia do Brasil urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, 1978.
- LIMA, Maria Helena Beozzo. *Em busca da casa própria: auto-construção na periferia do Rio de Janeiro*. 1979. mimeo.
- LOBO, Eulália Maria Lamayer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978. 2v.
- LUZ, Nícia Villela. *A luta pela industrialização do Brasil*. 2.ed. São Paulo, Alfa-Omega, 1975.
- MARX, K. *O capital*. Livro I, v.2. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1980.

- MOISÉS, J.A. e MARTINEZ, V. A revolta dos suburbanos ou Patrão, o trem atrasou. In *Contradições urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- MOISÉS, J.A. *Greve de massa e crise política (estudo da greve dos 300 mil em São Paulo - 1953-54)*. São Paulo, Polis, 1978.
- MOREL, Edmar. Treze prefeitos contra o metrô carioca. *O mundo ilustrado*. Rio de Janeiro, 19 dez. 1959.
- NUNES, Guida. *Catumbi, rebelião de um povo traído. Um caso de especulação imobiliária*. Petrópolis, Vozes, 1978.
- OLIVEIRA, Lígia Gomes de. *Desenvolvimento urbano na cidade do Rio de Janeiro. Uma visão através da legislação reguladora da época 1925-1975*. Tese apresentada junto ao Programa de Planejamento Urbano e Regional do mestrado em Engenharia. Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, 1977. mimeo.
- OLIVEIRA, Alete R. e SILVA, Maria Lais P. da. *Avaliação de programas habitacionais na conurbação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IBAM/BNH, 1979 (Pesquisa em término de execução).
- OLIVEIRA NETO, Nestor. A evolução dos transportes. In: *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*. Rio de Janeiro, Record, 1965.
- PERLMAN, Janice E. *O mito da marginalidade*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. *Cidade do Rio de Janeiro: remodelação, extensão e embelezamento 1926-1930*. Paris, Foyer Brésilien, 1930.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Anais da PUB-Rio 1976*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, 1976.
- PUC-RJ. *Evolução histórica da implantação da rede prioritária do metrô do Rio de Janeiro*. Relatório interno de pesquisa para o mestrado de transporte. Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Industrial, julho 1978. mimeo.
- QUEIROZ, Maurício Vinhas de. *Messtianismo e conflito social*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1966.

- REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos – evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.
- SANTOS, Carlos Néelson Ferreira dos. Transportes de massa: condicionadores ou condicionados? *Revista de Administração Municipal*, ano XXIV, nº 144. Rio de Janeiro, IBAM, set./out. 1977. p. 13-31.
- Velhas novidades nos modos de urbanização brasileiros. In: VALLADARES, L. do P. (org.) *Habitação em questão*. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.
- e BRONSTEIN, Olga. Metaurbanização – o caso do Rio de Janeiro. *Revista de Administração Municipal*, ano XXV, n. 149. Rio de Janeiro, IBAM, out./dez. 1978. p. 6-34.
- SANTOS, F. A. Noronha. *Metos de transporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Commercio, 1934. 2v.
- *As freguesias do Rio antigo*. Rio de Janeiro, O Cruzeiro, 1965.
- SCHNOOR, Jorge. *A barmonia do desenvolvimento urbano em função da rede de transporte coletivo de massa*. Rio de Janeiro, BNH/Secretaria de Divulgação, 1975.
- SECRETARIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. *Relatório setorial do grupo de trabalho para a fusão do estado da Guanabara e do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Secretaria de Transporte, 1975.
- SILVA, F. Nascimento. O Rio de Janeiro à época do IV Centenário. In: *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos – formação e desenvolvimento da cidade*. Rio de Janeiro, Record, 1965.
- SILVA, Hélio. *1954 – um tiro no coração*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.
- SILVA, Álvaro Costa e. Catumbi arrasado pede socorro: o direito de morar. *Revista de Administração Municipal*, ano XXVI, n. 148. Rio de Janeiro, IBAM, jul./set. 1978. p. 80-89.
- SINGER, Paul L. *O milagre brasileiro: causas e conseqüências*. São Paulo, CEBRAP, 1972.
- SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Getúlio a Castelo*. Rio de Janeiro, Saga, 1969.

- SOARES, Gláucio Dillon. *Sociedade e política no Brasil*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1973.
- SUPLICY, Eduardo Matarazzo. Política salarial e custo de vida. *Ensaio de opinião* 2. v.5. Rio de Janeiro, Inúbia, 1977.p. 54-6.
- TINHORÃO, José Ramos. Cinquenta anos de bondes na música popular. *O Cruzeiro*. Rio de Janeiro, Edição Comemorativa do IV Centenário da Cidade do Rio de Janeiro, nov. 1965, p. 67-71.
- VALLADARES, Lícia do Prado. *Passa-se uma casa: análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Zahar, 1978.
- VETTER, David. *The distribution of monetary and real income in Grande Rio's Metropolitan System*. Los Angeles, University of Califórnia, 1975.
- VIANNA, Luiz Werneck. Leis sociais e demografia. *Estudos CEBRAP* 21. São Paulo, Editora Brasileira de Ciência Ltda., jul./ago./set. 1977. p. 93-147.

ARTIGOS NÃO ASSINADOS EM PERIÓDICOS

- AINDA em discussão o projeto do metrô. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 02 set. 1952.
- ATRASSO nos trens fez muitos perderem o dia. *O Globo*, Rio de Janeiro, 27 dez. 1979.
- O AUMENTO da procura em trem suburbano de abril para maio foi o maior em 10 anos. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 18 fev. 1978.
- CENTRAL não tem recursos para manter seu novo padrão. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 09 out. 1977.
- COM A LIGHT – falta de bondes. *Gazeta da Tarde*, Rio de Janeiro, 15 abr. 1909.
- ENCERRADA a discussão do escandaloso projeto da superintendência do metrô. *Correio da Manhã*, 30 abr. 1954.
- FALTA de embarcações ameaça pontualidade da Rio – Niterói. *Jornal do Brasil*, 28 nov. 1976.

- FINANCIAMENTO para fazer metropolitano está sendo negociado junto à Agência Interamericana de Desenvolvimento. *Jornal do Brasil*, 28 out. 1962.
- O GLOBO. Rio de Janeiro, 07 out. 1975; 12 maio 1978.
- GRAVE acidente na Central do Brasil. *Correio da Manhã*, 27 mar. 1953.
- JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 12 out. 1962; 16 out. 1962; 21 out. 1962; 25 out. 1962; 08 nov. 1962; 09 jan. 1964; 10 jan. 1964; 14 jan. 1964; 18 jan. 1964; 26 jan. 1964; 05 fev. 1964; 16 fev. 1964; 18 fev. 1964; 19 fev. 1964; 27 fev. 1964; 28 fev. 1964; 30 nov. 1968.
- LACERDA anuncia em Paris a conclusão feliz das negociações para a construção do metrô. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 30 out. 1962.
- METRÔ elevado supera o subterrâneo. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 01 jul. 1968.
- METRÔ, solução superada. É cara e difícil de construir. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 mar. 1957.
- O METROPOLITANO. *O Globo*, Rio de Janeiro, 30 ago. 1952.
- O METROPOLITANO carioca: novamente em foco o problema. *Jornal do Brasil*, 13 jul. 1951.
- O METROPOLITANO na Câmara Municipal. *O Globo*, Rio de Janeiro, 29 ago. 1952.
- O PLÁGIO no urbanismo do sr. Agache. *Revista da Semana*, Rio de Janeiro, 24 nov. 1928; 08, 15 e 22 dez. 1928.
- A PRECÁRIA viagem de quem usa o trem. *O Globo*, Rio de Janeiro, 15 de maio 1978.
- O PRIMEIRO trem da madrugada: uma aventura de desenrolar e final imprevisíveis. *O Globo*, Rio de Janeiro, 18 fev. 1979.
- PROSEGUE a discussão. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 03 abr. 1954.
- REDE admite falhas no sistema suburbano. *O Globo*, Rio de Janeiro, 30 abr. 1978.

RETIRADO o projeto. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 10 maio 1954.

O RIO DE JANEIRO nas hipérboles do urbanismo. *Revista da Semana*, Rio de Janeiro, 17 nov. 1928.

TÉCNICOS dizem que estudo condena o metrô operando na linha da Cidade Nova-Glória. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 03 dez. 1968.

TREM avança sinal, mata 2 e fere 52 em Del Castilho. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 31 jul. 1975.

UMA CIDADE de cem mil pessoas cruza a baía. *O Globo*, Rio de Janeiro, 21 ago. 1977.

7. LISTA DE ILUSTRAÇÕES

MAPAS

1. Transporte em carris no Rio de Janeiro – 1907 e 1946. p. 44
2. Rede ferroviária suburbana do Rio de Janeiro – 1964. p. 54
3. Proposição de um sistema de transporte para o Rio de Janeiro – Plano Agache. p. 84
4. Proposições para um sistema metroviário – Plano Doxiadis. p. 97
5. Rede metroviária em construção. p. 104

TABELAS

1. Companhia do Jardim Botânico. Passageiros transportados – período de 1870 a 1897. p. 29
2. Distribuição absoluta e relativa da população residindo em cortiços pelas freguesias urbanas do Rio de Janeiro (1868). p. 31
3. Companhia de São Cristóvão. Passageiros transportados – período de 1870 a 1906. p. 34
4. Companhia de Vila Isabel. Passageiros transportados – período de 1876 a 1888 e em 1906. p. 35
5. Companhia de carris urbanos. Número de carros de passageiros e de cargas no período de 1882 a 1897. p. 37
6. Transporte de passageiros no sistema suburbano – 1886 a 1931. p. 53

7. Transporte de passageiros nas barcas da Cia. Cantareira e Viação Fluminense – de 1911 a 1930. p. 58
8. Passageiros transportados por modalidade – 1930-1970. p. 61
9. Uso de recursos e estatística de pessoal: Cia. do Metropolitano do Rio de Janeiro. p. 103
10. Total de imóveis desapropriados e a desapropriar, por tipo de imóvel, segundo as linhas do metrô. p. 106
11. Número de famílias removidas da zona das obras (Linha 1), por área de destino. p. 107
12. Os grandes acidentes no Rio de Janeiro. p. 133

COLEÇÃO BIBLIOTECA CARIOCA

A era das demolições/Habitações populares, de Oswaldo Porto Rocha e Lia de Aquino Carvalho.

Aforamentos: inventário sumário, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro: cidade e região, de Lysia Bernardes e Maria Therezinha de Segadas Soares.

A alma encantadora das ruas, de João do Rio.

O Garatuja, de José de Alencar.

História da cidade do Rio de Janeiro, de Delgado de Carvalho.

As mulheres de mantilba, de Joaquim Manuel de Macedo.

Diário do hospício/O cemitério dos vivos, de Lima Barreto.

Um Rio em 68, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural.

Desabrigo, de Antônio Fraga.

Pereira Passos: um Haussmann tropical (A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX), de Jaime Larry Benchimol.

Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia, de Evelyn Furquim Werneck Lima.

A mulher e os espelhos, de João do Rio.

Mistérios do Rio, de Benjamim Costallat.

Bom-Crioulo, de Adolfo Caminha.

O mundo de Machado de Assis (O Rio de Janeiro na obra de Machado de Assis), de Miécio Táci.

Dos trapiches ao porto (Um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro), de Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão.

O Rio de Janeiro da pacificação (Franceses e portugueses na disputa colonial), de Paulo Knauss de Mendonça.

A cidade mulher, de Alvaro Moreyra.

Morte da memória nacional, de Franklin de Oliveira (em co-edição com Fundação Rio/RIOARTE e Topbooks).

Editoração Eletrônica
AUGUSTO BATISTA
(021) 224-5173

Impressão
IMPRINTA GRÁFICA E EDITORA LTDA.
Rua João Romariz, nº 285 – Ramos – RJ
CEP 21031 – Tel.: (021) 280-6343

originalidade deste trabalho, ao recuperar “um processo que foi conflituoso e, muitas vezes, traumático, e que acabou sendo esquecido pelas análises, infelizmente tão comuns, que apenas dão atenção às propostas que acabaram se impondo na paisagem urbana”. O grande mérito desta obra consiste, enfim, em não se contentar com a aparência, com a paisagem que se impôs, mas em buscar sua origem, os fatores que comandaram o seu aparecimento; buscar, em suma, a essência.

Com esta publicação, a BIBLIOTECA CARIOCA chega a seu vigésimo volume, ampliando a linha editorial que a Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, através do Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, vem oferecendo ao público interessado nas relevantes questões relativas à cidade do Rio de Janeiro.

RIO Prefeitura
da Cidade

Secretaria Municipal de
Cultura, Turismo e Esportes

5 096-26-8

ISI