



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Ciências Sociais

Faculdade de Serviço Social

Elias Barbosa de Nazareth

**A banalização da vida nos trilhos da Supervia do Rio de Janeiro: transporte
ferroviário e mobilidade urbana das classes subalternas no contexto
neoliberal**

Rio de Janeiro

2024

Elias Barbosa de Nazareth

A banalização da vida nos trilhos da Supervia do Rio de Janeiro: transporte ferroviário e mobilidade urbana das classes subalternas no contexto neoliberal



Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Trabalho e Política Social.

Orientadora: Prof.^a Dra. Silene de Moraes Freire

Rio de Janeiro

2024

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CCS/A

N335 Nazareth, Elias Barbosa de.
A banalização da vida nos trilhos da Supervia do Rio de Janeiro: transporte ferroviário e mobilidade urbana das classes subalternas no contexto neoliberal / Elias Barbosa de Nazareth. – 2024.
180 f.

Orientadora: Silene de Moraes Freire.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Serviço Social.

1. Serviço social - Rio de Janeiro (RJ) - Teses. 2. Trens de ferro - Rio de Janeiro (RJ) - Teses. 3. Transporte urbano - Rio de Janeiro (RJ) - Teses. 4. Direitos humanos - Rio de Janeiro (RJ) - Teses. I. Freire, Silene de Moraes. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Faculdade de Serviço Social. III. Título.

CDU 36:656.2(815.3)

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Elias Barbosa de Nazareth

A banalização da vida nos trilhos da Supervia do Rio de Janeiro: transporte ferroviário e mobilidade urbana das classes subalternas no contexto neoliberal

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de Concentração: Trabalho e Política Social.

Aprovada em: 21 de março de 2024.

Banca Examinadora:

Prof.^a Dra. Silene de Moraes Freire (Orientadora)
Faculdade de Serviço Social – UERJ

Prof.^o Dr. Fabrício Leal de Oliveira
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof.^a Dra. Vânia Morales Sierra
Faculdade de Serviço Social – UERJ

Prof.^a Dra. Daniele Batista Brandt
Faculdade de Serviço Social – UERJ

Rio de Janeiro

2024

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à memória da minha mãe Tereza Barbosa de Nazareth, uma mulher forte e corajosa, que deixou a maior herança que eu poderia receber, seu exemplo de vida. Saudade!

AGRADECIMENTOS

Este trabalho ressalta a importância do apoio dado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) como agência de fomento no incentivo ao desenvolvimento de pesquisas e por viabilizar a permanência de milhares de estudantes que sem este apoio não conseguiriam concluir seus estudos. Assim sendo, na condição de bolsista expresso os meus agradecimentos. - Código de financiamento 001.

Agradeço a minha orientadora Prof.^a Dra. Silene de Moraes Freire pelo comprometimento, gentileza e profissionalismo, sendo figura chave para a materialização deste trabalho. Assim, esta conquista se dá de forma coletiva como resultado da interação entre orientador e orientando.

Agradeço pela oportunidade de acompanhar e participar dos debates no Grupo de Estudos do PROEALC que muito contribuíram para a reflexão dos temas atinente a nossa pesquisa. Os encontros dos GEPs foram realizados às segundas-feiras, de 14h30 – 17h30, sempre de forma presencial na sala do Programa de Extensão – Programa de Estudos de América Latina e Caribe - PROEALC (Sala 8018/Bloco E), com o acompanhando da nossa orientadora acadêmica Silene de Moraes Freire.

Agradeço ao Prof.^o Dr. Fabrício Leal de Oliveira, do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro - IPPUR/UFRJ e a Prof.^a Dra. Vânia Morales Sierra da UERJ, pelas valiosas contribuições de seus apontamentos na condição de participantes da banca de qualificação.

Agradeço a gestão do PPGSS-UERJ, aos Coordenadores Prof.^o Dr. Maurílio de Castro Matos e a Prof.^a Dra. Andrea Gama, estendendo ao Prof.^o Dr. Renato Veloso, a chefe da Secretaria Mônica Meirelles e o secretário João Vitor.

Agradeço aos funcionários da Biblioteca da Rede Sirius do 8º andar, em especial Fernando Alves dos Santos, Marcelo Humberto Ferreira Mattos e Fabiano Rodrigues Salgueiro, pela assistência na indicação de livros que foram essenciais para pesquisa e escrita deste trabalho.

Preciso também prestar meus agradecimentos ao Dr. Bruno Leonardo do Nascimento Dias, pesquisador e doutor em Astrobiologia e Física Aplicada, e mestre em Filosofia, pelo seu trabalho voluntário num projeto social, que possibilitou o ingresso de muitos alunos em universidades públicas, entre os quais me coloco como beneficiário desta semente que muito me inspirou a continuar os meus estudos.

A vida sem amigos é vazia e solitária, mas feliz é aquele que pode ter um amigo leal. Neste momento tão especial da minha vida agradeço ao meu amigo de infância Paulo Ricardo Silva de Moraes, pois foi o meu maior incentivador a retomar os estudos. Dessa forma, posso reafirmar que “há amigos mais chegados que um irmão”.

É impossível esperar que uma sociedade como a nossa, radicalmente desigual e autoritária, baseada em relações de privilégio e arbitrariedade, possa produzir cidades que não tenham essas características. (Maricato, 2001, p.51)

RESUMO

NAZARETH, Elias Barbosa de. *A banalização da vida nos trilhos da Supervia do Rio de Janeiro*: transporte ferroviário e mobilidade urbana das classes subalternas no contexto neoliberal. 2024. 180 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Faculdade de Serviço Social, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

O presente trabalho tem por objetivo abordar a histórica relação das classes subalternas com os trens metropolitanos da cidade Rio de Janeiro, entendendo que a mobilidade urbana e os meios de transportes inseridos no espaço urbano reproduzem a lógica e as particularidades de uma sociedade que ainda guarda o ranço de um sistema escravocrata, fundada sob a égide de um capitalismo tardio e dependente. Assim, as pesquisas demonstram não só a importância dos trens no deslocamento diário das classes subalternas em seus diversos usos, mas também o descaso a qual são submetidos esses usuários, por meio de serviços precários propensos aos acidentes, a superlotação em deslocamentos pendulares entre casa-trabalho-casa, em viagens extenuantes oriundas das franjas da cidade e das áreas periféricas da região metropolitana. Neste particular demonstramos que o trem contribuiu tanto no processo de ocupação quanto no processo migratório do campo para cidade, na formação dos subúrbios ao longo da linha férrea e do processo de favelização. A relação das classes subalternas com os trens metropolitanos é também conflituosa, na medida que se perpetua o desrespeito, entendendo que primeiro ocorre a desumanização dos usuários, formando em sua grande maioria por pretos e pardos, a até a banalização da vida e a naturalização da barbárie. Quanto a metodologia optamos pela pesquisa do tipo exploratória, se valendo das técnicas de coleta de dados a partir da Pesquisa bibliográfica desenvolvida com base em material já elaborado, como: livros, teses, artigos científicos, entre outros; e pela Pesquisa documental com base em arquivos públicos, leis, normas, revistas, e principalmente, em jornais impressos e digitais, dada a sua capacidade de atualização dos registros diários e farto material disponível.

Palavras-chave: trens metropolitanos; subúrbios; trabalho informal; direitos humanos; Supervia.

ABSTRACT

NAZARETH, Elias Barbosa de. *The trivialization of life on the tracks of Rio de Janeiro's Superhighway: railway transport and urban mobility of the subaltern classes in the neoliberal context*. 2024. 180 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Faculdade de Serviço Social, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

The present work aims to address the historical relationship between the subordinate classes and the metropolitan trains in the city of Rio de Janeiro, understanding that urban mobility and means of transport inserted in urban space reproduce the logic and particularities of a society that still maintains the rancidity of a slave system, founded under the aegis of a late and dependent capitalism. Thus, the research demonstrates not only the importance of trains in the daily commute of the lower classes in their various uses, but also the neglect to which these users are subjected, through precarious services prone to accidents, overcrowding in commuting between houses, work-home, on strenuous trips from the fringes of the city and the peripheral areas of the metropolitan region. In this particular case, we demonstrate that the train contributed to both the occupation process and the migration process from the countryside to the city, the formation of suburbs along the railway line and the slumization process. The relationship between the subaltern classes and the metropolitan trains is also conflicting, as disrespect is perpetuated, understanding that first the dehumanization of users occurs, the vast majority of whom are black and brown, and even the trivialization of life and the naturalization of barbarism. As for the methodology, we opted for exploratory research, using data collection techniques based on bibliographical research developed based on material already prepared, such as: books, theses, scientific articles, among others; and through documentary research based on public archives, laws, standards, magazines, and mainly, printed and digital newspapers, given their ability to update daily records and the abundant material available.

Keywords: metropolitan trains; suburbs; informal work; human rights; Supervia.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Estação da Corte – 1870.....	30
Figura 2	Estação Dom Pedro II, atual Estação Central do Brasil – 1943.....	31
Figura 3	A Linha do Centro a partir do Rio de Janeiro e a extensão da malha ferroviária da E.F.D.P. II –1880.....	34
Figura 4	Jóquei Derby Club e a estação ferroviária – 1885.....	36
Figura 5	Recorte de Jornal anunciando acidente ferroviário em Anchieta.....	43
Figura 6	Recorte de Jornal sobre Acidente próximo da estação de Paciência....	43
Figura 7	Passagem de nível na Av. Francisco Bicalho – E.F. Leopoldina.....	45
Figura 8	Recorte de jornal sobre acidente entre as estações de Triagem e Francisco de Sá.....	48
Figura 9	Recorte de jornal sobre desastre ferroviário entre a estação de Triagem e São Francisco Xavier.....	49
Figura 10	Recorte de jornal sobre circulação dos trens e os itinerários dos trens disponíveis.....	50
Figura 11	Imagem interna do carro-restaurant do trem Cruzeiro do Sul.....	51
Figura 12	Recorte de jornal sobre trem Cruzeiro do Sul retido na estação do Meier.....	52
Figura 13	Recorte de jornal sobre descarrilamento do trem Cruzeiro na estação Barra Mansa.....	52
Figura 14	Situação dos trens no Rio de Janeiro na década de 1980.....	56
Figura 15	Ramais e extensões da malha férrea dos trens metropolitanos do Rio de Janeiro.....	61
Figura 16	Mapa do bairro de Madureira e seu entorno que compõem a 15ª Região Administrativa	72
Figura 17	Acidente com a locomotiva na estação de Madureira.....	78
Figura 18	Trem descarrila e invade quadra de ensaio da Império Serrano.....	79
Figura 19	Mapa da região central de Madureira.....	87
Figura 20	Um olhar a partir de um dos morros de Madureira.....	89
Figura 21	O retrato da desumanização e do aviltamento dos Direitos Humanos..	121
Figura 22	Modelo atual dos trens metropolitanos da Supervia.....	140

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Cobertura da malha ferroviária em outros países.....	54
Tabela 2	Número de funcionários da RFFSA.....	60
Tabela 3	Quantitativo anual de passageiros transportados pela Supervia.....	63
Tabela 4	Estações de maior fluxo de passageiros.....	64
Tabela 5	Horário de abertura e encerramento das estações que encabeçam os ramais da Supervia.....	65
Tabela 6	Grade de horário da estação Central do Brasil.....	66
Tabela 7	Comparativo de evolução tarifaria entre três modais de transportes público na cidade do Rio de Janeiro.....	67
Tabela 8	Uso do Bilhete Único Intermunicipal do Rio de Janeiro	68
Tabela 9	Comparação entre as três maiores estações em fluxo de passageiros....	80
Tabela 10	Ranking dos bairros do Rio de Janeiro com melhores e piores níveis desenvolvimento.....	82
Tabela 11	Favelas localizadas na região da grande Madureira.....	88
Tabela 12	Favelas que compõem o complexo da Serrinha.....	89
Tabela 13	Classificação do trabalho informal.....	110
Tabela 14	Características das vítimas	142
Tabela 15	Ocorrências envolvendo os trens da Supervia.....	146
Tabela 16	Relação das estações afetadas por furto de cabos de alimentação do sistema elétrico.....	149
Tabela 17	Ocorrências de ações criminosas.....	151

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ADPF	Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
AENFER	Associação de Engenheiros Ferroviários
AGESTRANSP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviário, Ferroviários, Metroviário e Rodoviário do Estado do Rio de Janeiro.
ANPF	Associação Nacional de Preservação Ferroviária
ANPTrilhos	Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos
ANTP	Associação Nacional de Transporte Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRT	Bus Rapid Transit
BUI	Bilhete Único Intermunicipal
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CPI	Comissão Parlamentar de Inquéritos
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CENTRAL	Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística
CREA-RJ	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro
DIESSE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DP	Delegacia de Polícia
DPE-RJ	Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFDPII	Estrada de Ferro Dom Pedro II
EUA	Estados Unidos da América
FEPASA	Ferrovia Paulista S/A
FFN	Fundo Ferroviário Nacional
FLUMITRENS	Companhia Fluminense de Trens Urbanos
FMI	Fundo Monetário Internacional
FRN	Fundo Rodoviário Nacional

FGV	Fundação Getúlio Vargas
GPFer	Grupamento de Policiamento Ferroviário
GUMI	Guaraná Urban Mobility Incorporated Brazil
HCPAF	Homicídio culposo por atropelamento ferroviário
IAB	Instituto dos Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IML	Instituto Médico Legal
INEPAC	Instituto Estadual de Patrimônio Cultural
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Nacional
IPP	Instituto Pereira Passos
IPS	Índice de Progresso Social
IPT	Instituto de Pesquisa Tecnológicas de São Paulo
LRF	Lei de Recuperação Judicial e Extrajudicial e de Falências
MP	Ministério Público
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
NUDECON	Núcleo de Defesa do Consumidor
OTP	Odebrecht Transport
PDN	Programa Nacional de Desestatização
PET	Programa Estadual de Transporte
PIB	Produto Interno Bruto
PIDESC	Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais
PM	Polícia Militar
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PPGSS	Programa de Pós-graduação em Serviço Social
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
SUPERVIA	Supervia Concessionária de Transporte Ferroviário S/A.
TJ	Tribunal de Justiça
TAV	Trem de alta velocidade
UERJ	Universidade Estadual do Rio de Janeiro
VLT	Transporte Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	14
1	A LONGA PROBLEMÁTICA DA REDE FERROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO: MOBILIDADE URBANA ÀS AVESSAS.....	28
1.1	O transporte ferroviário no Rio de Janeiro: um pouco de história	30
1.2	O fim dos trens de passageiros de longa distância: a infraestrutura como calcanhar de Aquiles da E.F.C.B.....	50
1.3	O fracasso da desestatização neoliberal como solução para os problemas da rede	56
2	A HISTÓRICA RELAÇÃO ENTRE MADUREIRA E A REDE FERROVIÁRIA	71
2.1	A Rede ferroviária e o desenvolvimento da região de Madureira.....	72
2.2	Moradia e Transporte:o dilema das Classes Subalternas.....	84
2.3	O trem como espaço do trabalho informal: das ruas ao interior das estações	103
3	A TRAGÉDIA PERSISTENTE DA BANALIZAÇÃO DA VIDA NA SUPERVIA.....	114
3.1	A questão da mobilidade urbana e sua relação com as expressões da questão social.....	116
3.2	Aviltamento dos Direitos Humanos.....	127
3.3	Os problemas recorrentes nas operações da supervia: os muitos Adílios das classes subalternas.....	140
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	154
	REFERÊNCIAS.....	160
	ANEXO A - Ramais da concessionaria Supervia.....	179
	ANEXO B - Quadro de distância entre as estações da Supervia.....	180

INTRODUÇÃO

A presente dissertação inicialmente visava as condições do transporte público ferroviário da concessionária **Supervia** e os problemas a ele atinente, porém no decorrer da pesquisa amadurece a convicção que a mobilidade urbana destinada as classes subalternas¹ reflete um modelo de organização societária, perpassada por interesses de classes, portanto não neutra, como tudo que envolve a dinâmica das cidades na sociedade erguida sob a égide do capital.

A discussão sobre a banalização da vida dos usuários da Supervia aqui proposta visa debater o tema da mobilidade urbana² das classes subalternas, um assunto pouco estudado no Serviço Social, porém extremamente necessário dada a sua relevância em qualquer cidade do mundo ou pelo impacto na reprodução da vida do trabalhador que depende do transporte público coletivo, em especial o transporte ferroviário de trens urbano, tanto pela sua capacidade operacional empregada no deslocamento de milhares de pessoas em seus diversos usos diários, quanto sua relevância no processo de integração entre a cidade do Rio de Janeiro e sua região metropolitana.

A busca por elementos fáticos que pudessem consubstanciar e aclarar o entendimento desta relação de uso e dependência dos transportes públicos pelas classes subalternas nos fez enxergar uma realidade violenta que mutila e mata silenciosamente todos os anos centenas de pessoas no sistema ferroviário do Rio de Janeiro, em especial a rede de trens de passageiros metropolitano administrada pela concessionária Supervia, que em 25 anos acumula um histórico de casos trágicos contabilizados como acidentes graves e outros casos tratados como suicídios para não serem classificados como tal, em conformidade ao artigo 4º da Resolução ANTT nº1431/2006 que determina apuração em abertura de inquérito e sindicância, em situações de morte ou lesão corporal grave que cause incapacidade temporária ou permanente à ocupação habitual de qualquer pessoa; além de interrupção no tráfego ferroviário por mais

¹ Classes subalternas – Gramsci sempre utiliza este conceito no plural, pois abarca muitos outros componentes da sociedade, além da “classe operária” e do “proletariado, sendo assim, não constituem uma entidade isolada, e menos ainda homogênea. O elemento distintivo dos subalternos e dos grupos subalternos é sua desagregação. Esses grupos (ou classes) sociais não são apenas múltiplos, mas também divididos e bastante diferentes entre si. Embora alguns deles possam ter atingido um significativo nível de organização, a outros falta coesão, enquanto nos mesmos grupos existem vários níveis de subalternidade e de marginalidade. – Dicionário Gramsciano – Editora Boitempo, 2017.

² A Lei da Mobilidade Urbana – Lei nº12.587/12 em seu Art. 4º inciso II – define mobilidade urbana como condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm– Acesso em: 02 maio 2023.

de 2 horas em linhas compartilhadas com o serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros; entre outras observações.

Esta realidade se conecta a nossa **preocupação temática** de pesquisa a partir do conhecimento (via mídia) da morte trágica do vendedor ambulante Adílio Cabral dos Santos na estação ferroviária de Madureira, a qual nos revelou uma totalidade violenta, cuja complexidade atravessa a reprodução das relações sociais em nosso cotidiano de forma (in)visível. A partir daí fomos ampliando as nossas análises sobre a relevância do transporte público na reprodução da classe trabalhadora e os elementos atinentes as expressões da questão social.

Tal fato, teve grande repercussão na mídia como se pode constatar na edição do *Jornal Extra*³, publicada no dia 28/07/2015, que descreve não só o acidente mais a barbárie que se seguiu na estação férrea de Madureira, um bairro da zona norte, subúrbio da cidade do Rio de Janeiro. O acidente ocorreu por volta das 17h, quando um trem da concessionária Supervia atropela e mata o vendedor ambulante Adílio Cabral dos Santos, homem negro, de 33 anos de idade, atingido ao pular o muro da estação para vender suas mercadorias na plataforma e no interior das composições dos trens. Vale destacar, que a exemplo de tantos outros milhares de homens e mulheres que não conseguem trabalho no mercado formal, povoam as ruas e estações diariamente exercendo uma atividade precária de subsistência. Porém, a tragédia ganha um contorno de barbárie, quando a concessionária Supervia dá autorização para que outros dois trens passem sobre o cadáver do homem negro, até então sem identificação, caído entre os trilhos, alegando altura suficiente para passagem dos trens sem vilipendiar o corpo; pois, segundo a concessionária a retenção ou paralisação das operações poderia impactar todo sistema e afetar a prestação do serviço a população. Outro elemento que deve ser considerado é a demora no atendimento do Corpo de Bombeiros; todavia a corporação afirma que só foi acionamento às 19h15min; sendo removido o corpo ao IML às 20h15min. Ou seja, 3h sobre os trilhos.

Se para a imprensa a repercussão do caso representou só mais uma notícia trágica envolvendo um vendedor ambulante no transporte ferroviário do Rio de Janeiro, para nós se constituiu na evidência de uma realidade concreta vivenciada por milhares de trabalhadores informais, a qual nos permitiu problematizar a questão e analisar as nuances da barbárie,

³Jornal Extra – Supervia diz que trem passou por cima de corpo após ser constatado que tinha altura para não vilipendiar vítima - Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/supervia-diz-que-trem-passou-por-cima-de-corpo-apos-ser-constatado-que-tinha-altura-suficiente-para-nao-vilipendiar-vitima-17021377.html> – Acesso em: 14 fev. 2022.

como ponto de partida para desvelar os nexos históricos de tantas outras tragédias cotidianas; logo, o caso Adílio não é um ponto fora da curva, mas a própria curva em si.

Nós do Serviço Social abordamos as diferentes expressões da questão social⁴, muitas vezes limitadas pelo recorte do não acesso aos direitos sociais, contudo esquecemos muitas vezes ou ignoramos os simulacros das tragédias vivenciadas pelas classes subalternas, que se tornam meras manchetes de jornais.

Diante do exposto, procuramos desvelar o que dá causa ao **problema de pesquisa**, tais como: às situações aviltantes do transporte público no Brasil, no caso em tela o sistema de transporte de trens metropolitano do Rio de Janeiro, que historicamente reproduz aspectos das desigualdades oriundas das lutas de classes que acabam por naturalizar uma realidade caótica de uso e dependência marcada por múltiplas violentas que banalizam a vida de pobres e negros, tanto no interior das composições quando nas plataformas das 104 estações, ao longo de 270Km de trilhos.

Diante deste contexto procuramos orientar nossa pesquisa por uma perspectiva dialética capaz de analisar a vida social a partir das relações materiais que os homens mantêm entre si, compreendida em Marx (2020), como relações atreladas à forma dos homens produzirem e reproduzirem os seus meios de vida, de subsistência ao longo da história; de forma transitória e efêmera.

Portanto, é possível fazer uma leitura sobre as relações sociais a partir da compreensão, que as coisas não se dão de forma natural, muito menos espontânea, mas atravessada por disputas de interesses que se contrariam o tempo todo e em toda parte, alienando e sendo alienados, numa luta pela sobrevivência. Este processo mórbido de desumanização dos corpos é permeado por preconceitos e discriminações, que estabelecem níveis de distinção entre pessoas, ou seja, os alinhados a um padrão estético e moral das classes dominantes e, por isso, considerados cidadãos de bem; e por outro lado, os marginalizados que não se enquadram num suposto perfil burguês pré-estabelecidos, a esses todo rigor da lei na forma punitiva, sem direitos, sem proteção, sem reconhecimento, sem humanidade, sem valor, sem cidadania.

Ao longo da pesquisa tanto Madureira quanto a concessionária Supervia serão apresentados como cenários privilegiados, na medida em que, a primeira é identificada como

⁴ O conceito questão social é entendido como o conjunto das desigualdades sociais engendradas na sociedade capitalista madura, impensáveis sem a intermediação do Estado. Tem sua gênese no caráter coletivo da produção contraposto a apropriação privada da própria atividade humana - o trabalho-, das condições necessárias à sua realização, assim como de seus frutos. É indissociável da emergência do “trabalhador livre”, que depende da venda de sua força de trabalho com meio de satisfação de suas necessidades vitais. (Iamamoto, 2001, p.16)

um bairro da Zona Norte, subúrbio da cidade do Rio de Janeiro, sede da 15ª Região Administrativa, conhecida como um grande centro comercial; nesta pesquisa como lócus de um acontecimento trágico, um caso bárbaro que ajuda a dar rosto a milhares de personagens anônimos, moradores de uma região conhecida por sua história, marcada por suas contradições sociais e econômicas. Esta se relaciona a segunda, na medida em que Madureira possui duas estações ferroviárias administrada pela concessionária Supervia e responsável pelo principal modal de transporte de massa da população carioca e região metropolitana do Rio de Janeiro.

Portanto, a discussão não se restringe ao sistema de transporte ferroviário e/ou as condições de vida dos moradores de Madureira, mas servem como ponto de partida para formulação de nossa **hipótese**, que o transporte público utilizado pelas classes subalternas reproduz uma lógica da desumanização dos corpos que se materializa na banalização da vida de pobres e negros até o limite da barbárie. Sendo assim, os elementos aqui identificados se espalham por toda sociedade brasileira, por estarem enraizadas nas nossas relações sociais, eclodindo a todo momento em diferentes pontos desta cidade.

À vista disso, a pesquisa se estrutura a partir de seu **objetivo geral**: Analisar como o transporte de trens metropolitano da concessionária Supervia se insere na lógica da desumanização dos corpos, sobretudo pobres e negros, exemplificado, através de um estudo de caso que revela uma totalidade violenta de aviltamentos de direitos, que se naturaliza na sociedade brasileira no contexto do neoliberalismo (atual).

Por conseguinte, procuramos delinear os **objetivos específicos** da seguinte forma: Analisar os problemas históricos atinentes ao transporte de trens metropolitano no Estado do Rio de Janeiro; Identificar as características dos corpos desumanizados; Entender em que contexto social se dá a naturalização da barbárie nesta sociedade.

Referente à **metodologia** optamos pela pesquisa do tipo exploratória, e para tanto, se vale das técnicas de coleta de dados, a partir da pesquisa bibliográfica entendendo ser desenvolvida com base em material já elaborado, como: livros, teses, artigos científicos, entre outros; e a pesquisa documental com base em arquivos públicos, leis, normas, revistas, e principalmente, em jornais impressos e digitais, pelo seu farto material disponível e sua capacidade de atualização dos registros diários.

A pesquisa contou com fontes fotográficas do Arquivo Nacional, de Jornais e Periódicos que revelam a dimensão das dificuldades desta questão, que não é uma problemática recente, mas sim um aspecto histórico da sociabilidade do Rio de Janeiro. Também recorremos aos mapas do *Google Maps* e de Sites que estudam as ferrovias

brasileiras, constituindo-se em ferramenta importantes para ilustrar a evolução da malha ferroviária e dos subúrbios cariocas, em especial a região de Madureira. O uso reiterado das fotografias também revelam a dimensão das dificuldades desta questão, que não é uma problemática recente, mas sim um aspecto histórico da sociabilidade do Rio de Janeiro.

Sobre o uso de material de procedência jornalística, Geraldo Tadeu Monteiro (1999), ressalta que os fatos jornalísticos constituem riquíssimo material de pesquisa, uma fonte de estudo para cientistas sociais e historiadores, seja pela sua capacidade de fazer registro do imediato, do cotidiano, das práticas sociais, que expõem as particularidades de uma determinada sociedade através de seus valores, suas ideologias, suas crenças, suas práticas culturais, seus problemas sociais, e suas instituições, a exemplo da afirmação feita por Eric Hobsbawn, no prefácio do livro *The Age of Extremes*, que nenhuma história das transformações econômicas, sociais e políticas, deste século, poderiam ser escritas sem a imprensa diária; assim sendo, a mídia representa para os pesquisadores um arquivo por excelência.

Todavia, isso não significa que desconsideremos o papel dos meios de comunicação como aparelho privado de hegemonia, nos termos de Gramsci, na função de consolidadora dos consensos sociais, como caixas de ressonância ideológica na medida em que divulgam não só informação, como também, modos de pensar que influenciam na construção do imaginário coletivo.

Segundo Dênis de Moraes (2019, p.43), em Gramsci entendemos que os meios midiáticos, como jornais “não são neutros, imparciais, apartidários ou independentes”, como querem fazer pensar; muito pelo contrário, priorizam noticiários e fazem interpretações afinadas a suas posições políticas e ideológicas.

Para Gramsci (2000, p.78) a imprensa é a parte mais dinâmica da superestrutura ideológica na condição de “organização material voltada para manter, defender e desenvolver a frente teórica ou ideológica”, na condição de base de sustentação ao bloco hegemônico. Neste passo, a hegemonia é entendida como a liderança ideológica e cultural de uma classe ou bloco de classes sobre outras, a partir de consensos destes, para garantir a coesão na condução da sociedade em torno de suas concepções e visão de mundo. Logo, hegemonia não se limita somente a estrutura econômica e as organizações políticas, mas se expandem de forma articulada por meio das atividades culturais, morais e intelectuais para produção de sentidos. Ou seja, os meios midiáticos têm um papel relevante na organização e difusão de determinados tipos de cultura, estando estes comprometidos organicamente com esses blocos hegemônicos.

Os meios midiáticos também se notabilizam muitas vezes pela produção da culpa e da condenação sumária dos indivíduos, contrariando o que preconiza a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, de 1789, e a Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948, onde se lê sobre a presunção de inocência, que “ninguém pode ser considerado culpado antes da prova da culpa” (Chauí, 2019, p.20), como também, “retratação pública dos atingidos por danos físicos, psíquicos e morais”.

No entanto, percebe-se como tendência conservadora na atualidade, o princípio que todos são suspeitos e que os suspeitos são culpados antes de qualquer prova, isso quando relacionado às classes subalternas, principalmente aos pobres e negros.

Neste passo, Silene Freire (2014, p. 26), afirma que “a mídia é protagonista da geração de uma subjetividade de truculência, que tem uma permanência histórica no Brasil, um país de cultura colonizada, onde mais de 500 anos de história oficial expressam quase 400 anos de escravidão”.

Assim sendo, a histórica banalização da vida dos mais pobres é reduzida à mera condição de espetáculo, nos termos de Guy Debord (2003, p.14), seja um “instrumento de unificação” desta sociedade, que por intermédio dos meios midiáticos captura a percepção da realidade cotidiana, a um “olhar iludido e a uma falsa consciência” de um mundo real invertido, como afirmação da aparência e a afirmação de toda vida humana; e para tanto, tudo que se “exige por princípio é aquela aceitação passiva”, naturalizada como algo imutável, e assim o faz “pelo monopólio da aparência” (2003, p.17).

Neste passo, a banalização da vida passa ser consubstanciada por visões políticas e ideológicas de cunho moralizante, por concepções discriminatórias que inferiorizam os sujeitos, que naturalizam a violência e que eclodem em múltiplas violações de direitos nos mais variados pontos do espaço urbano, inclusive no interior dos meios de transportes da cidade do Rio de Janeiro.

Assim, não nos causa espanto o fato dos meios de transportes, entre eles o ferroviário do Rio de Janeiro, reproduzir a violência como traço de uma particularidade da sociedade brasileira. Portanto, estamos cientes que para compreender esta realidade precisaremos retroceder as origens deste transporte, a meados do século XIX e avançar ao século XXI nosso principal objetivo de pesquisa. Para tanto, opta-se por uma exposição mais concisa da história, sem abrir mão de uma abordagem que retrate as nuances de um passado que se perpetuam até os dias atuais, ao desumanizar e banalizar a vida em seu cotidiano.

Procuramos demonstrar nesta pesquisa que o presente é uma construção histórica, que precisa ser compreendida e problematizada a luz de uma análise criteriosa e crítica da

realidade em que vivemos. O que nos cabe, como profissionais do Serviço Social é o desafio de empreender esforço no sentido de desvelar as falsas concepções, que a todo tempo tentam nos iludir com conclusões rasas, de uma realidade falseada e naturalizada, como algo imutável, sempre em detrimento das condições de vida das classes subalternas.

O fato de recorrermos a longos e distantes tempos em relação ao presente não significa uma perspectiva cronologia do problema em tela, mas sim, a constatação de um traço persistente das dificuldades dos meios de transporte em nosso Estado. Portanto, torna-se relevante o esforço de conhecer o passado para compreender o presente, pois “em verdade, a história só surpreende aos que de história nada entendem. Há os que a ignoram e outros que a temem” (Chasin apud Freire, 2020, p.7).

Neste passo, podemos fazer um paralelo e analisar por meio da história a expansão do modelo de transporte ferroviário na Inglaterra e nos demais países europeus no século XIX, que se consolidou de forma concomitante ao desenvolvimento do processo industrial; a qual difere da forma como se deu sua implantação no Brasil já que a atividade industrial no momento da chegada das ferrovias ainda era incipiente, pois predominava à época as atividades agrícolas para exportação, sendo os produtores de café seus maiores investidores.

Mas é importante reconhecer que as ferrovias desde meados do século XIX ao século XX, tiveram um papel fundamental para os setores exportadores, em particular a cafeeira paulista e mineira; ou seja, “a vitalidade da economia cafeeira foi responsável pelo desenvolvimento ferroviário brasileiro das áreas onde ela predominava.” (Tenório, 1996, p.52). Por outro lado, com a crise do café no final da década de 1920 e início da década de 1930, as operações das ferrovias serão duramente impactadas pela diminuição do transporte de cargas, o que vai contribuir para o endividamento das ferrovias e o sucateamento dos trens e da sua infraestrutura herdada do século XIX. Diferente do que se observou na Europa, em terras brasileiras, o declínio das ferrovias se dá em meio ao desenvolvimento da indústria nacional, e, especialmente, após a Segunda Guerra Mundial vai perder espaço para o transporte rodoviário.

No entanto, o transporte ferroviário não se limitou ao escoamento da produção de café, foi também um agente integrador da capital com outras regiões do interior do país, promovendo transformações econômicas e demográficas, ou seja, aos poucos “tornou-se um transporte que todos podiam utilizar, além de facilitar o intercâmbio cultural da Corte/Capital e os mais remotos vilarejos do país”. (Silva, 2008, p.2), e consequentemente a modificação do território nacional. Assim, caberia às ferrovias o papel fundamental de interligar e promover o aproveitamento das potencialidades das vastas áreas interioranas do país.

As ferrovias que ainda hoje permanecem na lembrança dos brasileiros, cantada em prosas e versos⁵, tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápido e com mais segurança aos seus destinos.

A ferrovia carregaria para sempre a ideia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais “diabólico” e rápido, o automóvel. (Arruda, 2000, p.107).

Segundo Tony Belviso (2010), a partir de 1929, vivesse um cenário de crise mundial com a queda da Bolsa de Nova Iorque, fato que desencadeia reflexos negativos na economia do Brasil, na medida que impacta diretamente nas exportações do grão de café com redução drástica no preço do produto; e por consequente prejudicando o custeio do principal meio de transporte de carga da época, o setor ferroviário. Disso decorre, a redução de recursos financeiros para investir em novas ferrovias, para a realização de manutenção da malha, e os custos com a folha salarial dos trabalhadores especializados. Neste contexto, o Estado assume “o papel de empreendedor, encampando e mantendo as operações”, mas nem sempre de forma eficaz, na maioria das vezes “cobrindo prejuízos à custa de impostos”. (Belviso, 2010, p.246)

Logo, muitos capitalistas criavam companhias ferroviárias com o intuito de serem repassadas ao governo e terem seu capital de volta com lucro, e assim, o Estado fica com a operação e o déficit. Mas isso tem uma razão de ser, no entendimento de Eduardo Gonçalves David (2009), a associação entre a classe política e os empresários, desde a origem das ferrovias no Brasil, se deu de forma obscura, resultando em desastrosos prejuízos para o país.

Pinheiro (2017), também ressalta outra diferença entre as ferrovias brasileiras e de outros países desenvolvidos. Por exemplo, nos Estados Unidos e na Alemanha, na ocasião de sua implantação por volta do século XIX, os primeiros insumos para a construção eram importados, mas na medida que se desenvolvia foram capazes de produzir seus próprios insumos, ou seja, as indústrias nacionais produzindo tanto os trens como todos os itens necessários para o funcionamento e expansão do sistema. Ao comparar com a realidade brasileira, no mesmo período histórico, constata-se que “os insumos sempre foram importados

⁵ Algumas músicas que demonstram a importância do trem na memória afetiva dos brasileiros: (1)-O Trenzinho do Caipira (Versão de Ferreira Gullar) Heitor Villa-Lobos - Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/heitor-villa-lobos/507893/> - Acesso em: 20 dez. 2023. (2)-Trem do Pantanal - Almir Sater - Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/almir-sater/44084/significado.html> - Acesso em: 20 dez. 2023. (3)- Mala Amarela - Zé Henrique e Gabriel - Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/ze-henrique-gabriel/218047/> - Acesso em: 20 dez. 2023. (4)-Maria Fumaça - Kleiton e Kledir - Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/kleiton-e-kledir/165289/> - Acesso em: 20 dez. 2023. (5) –Trem das onze - Adoniran Barbosa – Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/adoniran-barbosa/173850/> - Acesso em: 10 nov. 2023.

e nunca foram providos domesticamente” (2017, p.18). Isso explica muita coisa, tanto o encarecimento das operações, a dependência de peças de reposição vindas do exterior, o enfraquecimento da indústria nacional, e consequentemente, a não geração de empregos.

Segundo Telles (2011, p.190), o engenheiro Paulo de Frontin, apresentou em 1927, o trabalho “Política de Viação Brasileira”, na qual sugeria mudanças na orientação das novas vias de transporte ferroviário, de maneira a promover a integração entre as diversas regiões nacionais, incluindo estradas de rodagem como vias de penetração, e dizia: “se não pudermos construir imediatamente essas vias férreas, construamos estradas de rodagem, estabelecendo-se comunicação regular por meio de automóveis, é uma solução econômica, embora não definitiva.”. Talvez o que Paulo de Frontin não imaginava é que esta “solução não definitiva” se tornaria o modelo predominante após a década de 1950.

Telles (2011. p.201), enumera alguns fatores que deram a prevalência ao sistema rodoviário sobre o sistema ferroviário, tais como: (1) interesses eleitorais de prefeitos e vereadores, pois é “mais rentável a construção e melhoria de uma rodovia do que a melhoria de uma estrada de ferro”; (2) falta de investimento necessário para “recuperação, modernização e reaparelhamento”, e como o passar dos anos aumentaram os desgastes e a insuficiência de recursos; (3) valores tarifários irrealistas num contexto inflacionário que comprometeram a saúde financeira das empresas, por exemplo, o serviço de trens suburbanos do Rio de Janeiro, bem como, “o excesso de pessoal e política salarial alheia a realidade”; dificuldades topográficas que oneram a implementação de novas ferrovias; (4) a concorrência com o modal rodoviário que se mostrava inteiramente desleal, pois os veículos rodoviários não eram onerados com o custo total da construção e manutenção da sua via de tráfego”. Enquanto isso, o sistema ferroviário se deteriorava cada vez mais, resultando em atrasos e em acidentes que, por sua vez, afugentavam usuários, agravando a situação financeira, num círculo vicioso difícil de romper.

É perceptível nas inúmeras propagandas pagas vinculadas nos meios midiáticos a figura do carro como símbolo do conforto, da segurança pessoal, da liberdade e da conquista de um suposto status social; no entanto, de forma leniente omitem que a falência dos transportes coletivos, em especial o ferroviária é o desdobramento da falência dos projetos políticos atrelados as ideologias defendidas pelas classes dominantes, ou seja, sem considerar que a precariedade do sistema é decorrente da falta de investimentos necessários para sua melhoria, o que vai na contramão de um modelo adotado pelos países desenvolvidos que investem, priorizam e aprimoram o transporte público coletivo, em especial o transporte sobre trilhos. Para Eduardo Fagnani (2016, p.42) em geral, o transporte sobre trilhos “é a espinha

dorsal de um sistema complexo que articula diversos outros meios de uso coletivo: VLT, bondes suburbanos, trens de superfície, rede de ônibus, balsas, ciclovias e faixas exclusivas para pedestres e ônibus”.

Para Klaus Jürgen Juhnke (1968, p.51), desde as primeiras ferrovias na Europa, este meio de transporte tem se mostrado capaz de atender as demandas de passageiros em deslocamentos em curtas e longas distâncias; entendendo que este não poderá ser superado por qualquer outro, pois os trens de subúrbios vencem os demais meios de transporte coletivo urbanos, pela sua grande capacidade de transportar de passageiros.

Embora Juhnke (1968), se refira a realidade da Alemanha, é razoável considerar as observações como plausível, quando ou se aplicada, a realidade da cidade do Rio de Janeiro, no que tange as vantagens do transporte ferroviário de passageiros sobre o transporte rodoviário, seja pela sua capacidade de transporte de massa, seja pelas suas características de se mover sobre trilhos ao conseguir imprimir velocidade constante pela ausência de obstáculos e congestionamentos, garantido certa vantagem no deslocamento sobre os demais modais rodoviários, seja pela previsibilidade nos horários, ou mesmo por ser um transporte não poluente, considerando os modelos elétricos.

Entende-se que as classes subalternas que vivem em áreas periféricas mais distanciadas do centro da cidade, ainda não conseguiram se beneficiar de um transporte coletivo de qualidade, o que evidenciamos nesta pesquisa.

Segundo Moreira (2013) no passado as péssimas condições das malhas ferroviárias era um dos fatores responsáveis pelos graves acidentes, o que reforça nossas convicções de um perpetuar das condições indignas a qual estão submetidas as classes subalternas ao longo dos tempos. De acordo com o relato histórico:

Entre 1904 e 1908 a agora Estrada de Ferro Central do Brasil, sob a direção do Dr. Aarão Reis, verificou um movimento anual de passageiros em torno de 15 milhões. Diante da alta demanda, vários planejamentos foram realizados, prevendo, entre outros aspectos, a expansão das linhas e a eletrificação da estrada. Apesar de ter havido aumentos na oferta de linhas e horários, poucos melhoramentos estruturais foram executados, como a eletrificação que somente começaria a ser colocada em prática na década de 1930. Desta forma, o crescimento vertiginoso dos subúrbios, observado no período, colocou o morador em meio às deficiências dos horários ofertados, ao sucateamento geral dos trens e à precariedade das linhas, evidenciada pelo alto índice de acidentes. (Moreira, 2013, pp.3-4)

Segundo Simone Scifoni (2016, p.24), o processo de urbanização das cidades brasileiras, a exemplo de 1920-1940, em apenas duas décadas, teve um crescimento acelerado com a taxa indo de 10,7% para 31,24%. Segundo Fragnani (2016, p.49), o processo de industrialização no final dos anos de 1950 acelerou ainda mais o processo de transição para a

sociedade urbana. Ou seja, em apenas 30 anos (1950 e 1970) a taxa de urbanização passou de 36% para 70%; e hoje, mais de 85% da população mora nas cidades; mantendo-se um ritmo de adensamento demográfico e a progressiva expulsão das classes subalternas para os lugares mais distantes em zonas periféricas, isso se constata através dos levantamentos censitários, um maior crescimento populacional em municípios e bairros das franjas urbanas.

Mas o problema posto para questão da mobilidade urbana não se limita só a distância cada vez maior, entendendo ser necessário também pensar “no conteúdo social do processo já que o peso da distância recai, de maneira desigual, entre os diferentes grupos sociais, sendo os mais pobres os mais prejudicados” (Scifoni, 2016, p.31). Disso decorre, as classes subalternas que dependem do transporte público coletivo que realizam deslocamentos longos, provenientes de áreas distantes dos locais de trabalho, ou em outros usos; logo, a distância passa ser “a expressão numérica das horas perdidas na condução, em essência a expressão do tempo expropriado do lazer, do convívio social e familiar e, portanto, da vida humana”.

Segundo Kowarick (1993), o transporte público coletivo ocupa um papel estratégico no deslocamento e na própria reprodução da força de trabalho:

Filas, superlotação, atrasos, perdas do dia de trabalho e às vezes a fúria das depredações não constituem apenas simples ‘problemas de trânsito’. As horas de espera e de percurso antes e depois do dia de trabalho, via de regra extremamente longo, expressam o desgaste a que estão submetidos aqueles que necessitam do transporte de massa para chegar a seus empregos. (Kowarick, 1993, p.39)

De acordo com Villaça (1986, p. 40), a ampla possibilidade de deslocamentos é vital para o homem urbano, sendo inclusive um índice revelador de riqueza e desenvolvimento; ou seja, entendemos que é justamente nas condições de transportes que as cidades acabam cobrando a maior dose de sacrifícios por parte de seus moradores. Se por um lado, a piora da mobilidade atinge a todos, no entanto, “é das camadas de rendas mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em mobilidade”. (Maricato, 2013, p.24)

Diante da falta de mobilidade crescente nas vias das grandes cidades brasileiras, a exemplo da cidade do Rio de Janeiro, Evaristo Almeida (2016, p.354), enumera as vantagens do transporte sobre trilhos, tais como: trens urbanos, metrô, VLT (transporte leve sobre trilhos), Monotrilho (ferrovia constituída por um único trilho), Aeromóvel (baseado em propulsão pneumática), e o trem MagLev (levitação magnética), apresentando as vantagens sobre o transporte rodoviário. Ao considerar a questão da poluição que afeta o meio ambiente, o transporte sobre trilhos consome energia elétrica, representando 60% a menos em emissão de CO₂ em relação aos carros, e 40% a menos em relação aos ônibus. Em relação a capacidade

de passageiros, o transporte sobre trilhos pode embarcar 60 mil por hora, o carro 1,8 mil p/h e o ônibus 6,7 mil p/h.

Segundo Almeida (2016. p.370), o transporte sobre trilhos já foi o principal meio para a realização nos deslocamentos entre as cidades; no entanto, hoje tem uma baixa participação na matriz de transporte urbano no Brasil. Segundo dados da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros Sobre Trilhos – ANPTrilhos (2015), em 2014 o somatório de todos os modais sobre trilhos foi responsável pelo transporte de 9,8 milhões de passageiros por dia, e 2,9 bilhões de passageiros no ano, esse resultado representou apenas 3,8% da matriz de transporte de passageiros do país. Portanto, a baixo de sua capacidade operacional.

Segundo a mesma pesquisa, só em 2014, o sistema “trouxo um ganho da ordem de 20 bilhões de reais à sociedade brasileira ao contabiliza a redução do tempo de deslocamento da população, pela baixa emissão de gases poluentes, e por contribuir como a redução de acidentes no trânsito” (Almeida, 2016 p.371).

Assim, fica evidenciado tanto as vantagens como a necessidade de rever o planejamento da mobilidade urbana brasileira, em especial o transporte ferroviário na cidade do Rio de Janeiro.

Com base no exposto nossa dissertação foi dividida em três capítulos, interligados dialeticamente. O **capítulo I** intitula-se: A longa problemática da rede ferroviária do Rio de Janeiro: a mobilidade urbana às avessas. Ele se divide em **três seções**, a primeira: O transporte ferroviário no Rio de Janeiro: um pouco de história; a segunda: O fim das operações dos trens de passageiros de longa distância: a infraestrutura como calcanhar de Aquiles da E.F.C.B.; e a terceira: O fracasso da desestatização neoliberal como solução para os problemas da rede. A partir destes, na **primeira seção** fazemos um resgate histórico da Rede ferroviária no Rio de Janeiro, considerando a centralidade desta cidade que foi Capital da República e ainda hoje se configura como uma grande metrópole do Brasil, e que deu origem aos ramais operados atualmente pela concessionária Supervia; na **segunda seção** abordamos o sucateamento e extinção do serviço de trens de passageiros de longa distância a partir da desestatização das ferrovias, um contrassenso quando comparado ao outros países desenvolvidos; na **terceira seção** apresentamos um recorde histórico a partir de 1957 com a criação da RFFSA, e o processo de desestatização do sistema de trens metropolitanos no Estado do Rio de Janeiro, ocorrido em 1998, segundo o receituário Neoliberal que culminou na criação da concessionária Supervia com a promessa de modernização do sistema.

O **capítulo II** intitula-se: A histórica relação entre Madureira e a rede ferroviária, se divide em **três seções**, a primeira: A rede ferroviária e o desenvolvimento da região de

Madureira; a segunda: Moradia e transporte: o dilema das Classes Subalternas; e a terceira: O trem como espaço do trabalho informal: das ruas ao interior das estações. A partir destes, na **primeira seção** discutimos a relação do transporte ferroviário e o desenvolvimento da região de Madureira; sua formação como centro comercial entre os subúrbios; o processo de ocupação do território, suas características social, econômica e cultural; na **segunda seção** discutimos a questão da moradia das classes subalternas em Madureira; o histórico processo de favelização, com foco na favela da Serrinha; abordamos a questão dos estereótipos; e a relação entre moradia, transporte e trabalho; e na **terceira seção** abordamos a questão do transporte ferroviário como espaço de disputa dos vendedores ambulantes; o crescimento das formas precárias e informais como desdobramento das transformações no mundo do trabalho.

Por fim, o último **Capítulo III**, intitula-se: A tragédia persistente da banalização da vida na Supervia, também se divide em **três seções**, a primeira: A questão da mobilidade urbana e sua relação com as expressões da questão social; na segunda: Mobilidade urbana e aviltamento dos Direitos Humanos; e na terceira: Os problemas recorrentes nas operações da Supervia: os muitos Adílios das classes subalternas. A partir destes, na **primeira seção** analisamos a mobilidade urbana como reprodução das desigualdades sociais de uma sociedade fundada sob a égide do capital, tardio e dependente, tendo como característica básica relações sociais desumanizadas a partir da distinção racial, herança de um passado escravocrata ainda orientadora das ações das classes dominantes no trato com as classes subalternas, agutizando as expressões da questão social, entre as tais: o acesso ao trabalho e as formas de deslocamento no espaço urbano; na **segunda seção** abordamos a questão do transporte como um direito social, escrito na lei mas negado na prática; na medida que se constata o aviltamento sistemático dos direitos humanos exemplificado no episódio trágico da morte do jovem Adílio, ocorrido na estação de Madureira, e a barbarie que se seguiu; a partir deste analisamos a banalização da vida no cotidiano das classes subalternas, formada em sua maioria por negros e pobres, principais usuários dos trens metropolitanos; na **terceira seção** procuramos apresentar fatos que comprovam as condições atuais do sistema de trens metropolitanos e os impactos deletérios sobre a vida dos passageiros que dependem deste meio de transporte em seu deslocamento diário.

Nos capítulos I e II se evidencia o descaso e a precariedade que perpassa a história do sistema ferroviário do Rio de Janeiro; já no capítulo III se constata que o martírio das classes subalternas não é uma coisa do passado, mas um traço persistente ainda hoje no modelo de administração da concessionária Supervia.

A pesquisa também nos trouxe uma grata surpresa ao fazermos o resgate histórico dos diferentes movimentos da malha ferroviária do Rio de Janeiro que se conectava a outros ramais ferroviários que avançavam até as regiões de Minas Gerais, em especial a estação Porto Novo do Cunha, que ajudaram a refazer a própria história familiar, na descoberta de detalhes de um período histórico apresentado no Capítulo II, que trata da questão do êxodo rural, a semelhança de tantas outras famílias que deixaram o Vale do Paraíba do Sul, em direção a capital federal a bordo de um trem barulhento apelidado de “Maria Fumaça”, vindo a desembarcar na estação de Cascadura, atraídos pela ilusão de uma vida melhor no Rio de Janeiro. Todavia, não era um passeio turístico, e sim uma viagem sem retorno pela sobrevivência. Neste contexto histórico o trem estar como único meio de transporte viável para realização de viagens de longas distâncias, frente às dificuldades das estradas existentes no período usadas para interligar as regiões rurais a capital do país.

Esse resgate histórico sobre as ferrovias detalhada no Capítulo I, também possibilitou a compreensão sobre a origem dos cinco ramais hoje administrados pela concessionária Supervia, tais como: ramal Belford Roxo, ramal Deodoro, ramal Japeri, ramal Santa Cruz, ramal Saracuruna e as três extensões: ramal Paracambi, Vila Inhomirim, Guapimirim. Ou seja, uma fração do que fora a malha ferroviária do Rio de Janeiro, como veremos a seguir.

1- A LONGA PROBLEMÁTICA DA REDE FERROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO: MOBILIDADE URBANA ÀS AVESAS

O Trem Atrasou⁶

Patrão, o trem atrasou
 Por isso estou chegando agora
 Trago aqui um memorando da Central
 O trem atrasou, meia hora
 O senhor não tem razão
 Pra me mandar embora!
 O senhor tem paciência
 É preciso compreender
 Sempre fui obediente
 Reconheço o meu dever
 Um atraso é muito justo
 Quando há explicação
 Sou um chefe de família
 Preciso ganhar meu pão
 E eu tenho razão.

Cantor e compositores: Paquito, Francisco da Silva Fárrea Júnior,
 Estanislau Silva e Arthur Vilarinho.

A música “O Trem Atrasou” é um samba carnavalesco composto em 1941, que já denunciavam as péssimas condições de transporte do sistema de trens metropolitano da cidade do Rio de Janeiro, como outras composições de sua época, o qual Tony Belviso (2010) vai chamar de período de agonia da Era Vargas (1934-1945/ 1951-1954), um governo nacionalista que não permitiu que o país progredisse com empreendimentos privados, contribuindo para o sucateamento da infraestrutura e o declínio das condições de serviço deste importante meio de transporte.

De acordo Alberto Gawryszewski (2012), como a infraestrutura era a mesma usada pelos trens de passageiros e de cargas, essa precariedade do sistema produzia impactos também na economia do país provocando a alta dos gêneros alimentícios escoados pela mesma malha ferroviária.

Enquanto isso no interior das composições, milhares de passageiros apinhados, se acotovelavam na disputava pelos poucos espaços, amontoados e transportados como mercadorias de pouco valor, submetidos à rotina de atrasos, paralizações por motivos diversos como aquecimento/resfriamento e defeitos mecânicos, falta de informações claras nas estações, descarrilamentos, maquinários obsoletos, dormentes apodrecidos, falta de material

⁶ Música: O trem atrasou - Samba carnavalesco composto em 1941 - Uma das mais antigas canções de protesto de nossa música - Disponível em: <http://museudacancao.blogspot.com/2012/11/o-trem-atrasou.html> - Acesso em: 15 mar. 2023.

rodante para substituição, bitolas diferentes e excesso de passageiros, etc.; além das ações truculentas da polícia ferroviária na tentativa de compactar mais gente dentro dos vagões ou conter revoltas populares que comumente eclodiam nas estações ferroviárias.

No período entre 1937 a 1947, “o número de passageiros triplicou, enquanto que o número de carros disponíveis não teve qualquer aumento” (Gawryszewski, 2012, p.62-63), ou seja, os usuários estavam submetidos a uma situação deplorável, na medida em que num vagão que deveria transportar 40 passageiros sentados e 200 em pé, viajavam 500 ou 600 pessoas, e muitos pendurados na parte externa das composições.

Tal situação levava a população a se revoltar se envolvendo em quebra-quebra dos trens e de estações. Logo, os atrasos eram tão corriqueiros nos trens, que por decisão Presidencial, a rede ferroviária passou a oferecer aos seus usuários memorandos de justificativa de atraso⁷, para que o patrão não descontasse dos salários ou demitisse os seus funcionários.

No entanto, uma história curiosa, para não dizer absurda, publicada no *Jornal Tribuna Popular*, em 13/06/1945, num período em que a E.F.C.B, de forma arbitrária, não estava fornecendo o documento de justificativa de atraso para seus usuários, os próprios passageiros e moradores próximos das linhas Rio D’Ouro e a Linha Auxiliar da E.F.C.B, se “propuseram a perder uma semana de seus trabalhos para consertarem, eles próprios, as linhas de trens” (Gawryszewski, 2012, p.87).

Neste repertório de agonias, conforme retratado na música, o principal receio dos trabalhadores que dependiam deste meio de transporte era de ficar desempregado, frente às incertezas diárias da viagem que se transformava em um verdadeiro martírio.

Após 80 anos, a música continua mais atual do que nunca para aqueles que dependem diariamente dos trens metropolitano para se locomover pela cidade do Rio de Janeiro, um sistema imerso em problemas crônicos, resultado da inação política e da omissão dos órgãos de fiscalização.

⁷Muitos dos usuários da Supervia e do Metrô não sabem mas ainda hoje é possível solicitar na administração de cada estação ou na estação de desembarque das concessionárias o documento de justificativa de atraso, o procedimento é simples e rápido, muito útil para o trabalhador apresentar no RH da empresa se necessário.

1.1 - O transporte ferroviário no rio de janeiro: um pouco de história...

Como mencionado na introdução, a seção priorizará a malha ferroviária da E.F.C.B que deu origem aos subúrbios ferroviários, embora as demais ferrovias, tais como: E.F. Leopoldina, E.F. Rio D'Ouro, e E.F. Melhoramento (Linha Auxiliar) sejam extremamente relevantes para a história ferroviária do Rio de Janeiro e mereçam ser citadas em algum momento, o foco da escrita estará no sentido de contextualizar a formação e os problemas atinentes a Linha do Centro, para num momento posterior contextualizar o subúrbio de Madureira.

Considerando a relevância da estação Central do Brasil, uma das estações mais emblemáticas da história brasileira e da rede ferroviária, sendo a responsável pela chegada e partida dos trens metropolitanos, ela se traduz ainda hoje num ponto de referência para todos, localizada na Avenida Presidente Vargas, no centro da cidade do Rio de Janeiro. Assim, muitos dos que circulam diariamente pelo salão principal desconhecem a história da estação e do próprio meio de transporte que utilizam.

O primeiro prédio foi construído em 1858, como estação principal da Estrada de Ferro Dom Pedro II, no terreno onde ficava a antiga Igreja de Sant'Ana, próxima ao Campo da Aclamação, mais conhecido como Campo de Santana, recebendo o nome de estação do Campo, segundo Telles (2011), uma construção precária edificada pelo empreiteiro Price, mas que atendia as necessidades iniciais da ferrovia.

Em julho de 1865, a E.F. Dom Pedro II foi encapada pelo Governo, iniciando novos projetos para ampliação das instalações frente à crescente demanda de passageiros, que ocorrerá em 1870, a partir do projeto do engenheiro Rademaker Grunewald, substituindo o antigo nome para estação da Corte.

Figura 1 - Estação da Corte – 1870



Fonte: Arquivo Nacional

Neste passo, novas intervenções são realizadas como ocorrido fevereiro de 1879, quando inaugurado o primeiro sistema de iluminação elétrica do Brasil, instalado no saguão e nas plataformas da estação. Em 1898, a estação é ampliada recebendo cobertura metálica, passando a contar com cinco plataformas e 11 linhas. Em 1925, ano do centenário do nascimento do Imperador, a estação passa a ter o mesmo nome da Estrada de Ferro, recebendo o nome de estação Dom Pedro II. Até que na década de 1970, a estação é novamente rebatizada pela RFFSA passando a se chamar estação Central do Brasil.

O atual prédio da estação Central do Brasil se destaca pelo seu estilo *Art Déco*, com sua torre de 124m e seus relógios de 10 m de diâmetros, nas quatro fases da torre; com obras iniciadas em 1936 e entregues em 1941⁸. O novo prédio foi construído ao fundo da antiga estação, demolida em 1940, em função da ampliação da Avenida Presidente Vargas, além de mais espaço para acomodar uma nova estrutura administrativa⁹ e o sistema de eletrificação das linhas, se tornando um dos prédios mais significativo da cidade até os dias atuais.

Figura 2 - Estação Dom Pedro II, atual estação Central do Brasil – 1943



Fonte: Arquivo Nacional

⁸No período das obras os trens a vapor partiam da estação de Alfredo Maia, e só retornaram à operação de partida da nova estação Dom Pedro II no dia 14 de junho de 1941 - Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/dpedro.htm - Acesso em: 15 jul. 2023.

⁹ Em relação ao seu quadro funcional, a E.F.C.B. em 1894, empregava cerca de 14 mil trabalhadores; sendo ampliado para 26 mil, em 1930, considerada a maior empregadora de engenheiros, com cerca de 200 profissionais; em 1957 já alcançava a impressionante marca de 51 mil trabalhadores. Para Belviso (2010, p.248) a E.F.C.B. “nunca foi um primor em termos administrativos e seus déficits eram mascarados, mas, em comparação, contava com total suporte do governo, tanto financeiro como político”. No entanto, a E.F.C.B funcionava como uma mera repartição pública, de acordo com Telles (2011, p.135), “com todos os vícios, entraves e dificuldades burocráticos, com influências políticas, diluição de responsabilidades e até indisciplinas, inerentes a qualquer repartição”. Acrescenta que ao longo da Velha República houve várias tentativas de privatização (1891, 1897 e 1924), mas todas repelidas pelos ferroviários e pela opinião pública, até que em 1941 se transforma em autarquia.

A história das ferrovias no Brasil nasce a partir do Decreto nº100¹⁰, que segundo Pedro Carlos da Silva Teles (2011, p.24), autorizava o governo a “conceder privilégio, pelo prazo de 40 anos, a uma ou mais companhias que fizessem estradas de ferro do Rio de Janeiro para Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e Bahia”.

Assim nasce a primeira ferrovia brasileira, no Rio de Janeiro, autorizada pelo imperador Dom Pedro II e construída por Irineu Evangelista de Souza¹¹, em 1854, que funcionava num sistema intermodal, com barca e trem, assim os passageiros partiam do porto da Prainha (Praça Mauá) ao porto de Mauá em Magé, e de lá embarcavam na locomotiva denominada de Baronesa rumo a Petrópolis, ou seja, uma pequena estrada de ferro de 14 km, mas com extremo valor histórico, que de alguma forma incentivou o surto ferroviário por todo Brasil, dando concretude ao Decreto nº100 de 1835, assinado pelo regente padre Diogo Antônio Feijó (1784-1843), e posteriormente, pelo Decreto Lei nº641¹², de 26 de junho de 1852, assinado pelo Imperador.

Neste sentido, as obras de construção da Estrada de Ferro D. Pedro II tinha por objetivo interligar a cidade do Rio de Janeiro (então capital do Império) às Minas Gerais e a São Paulo. Ao dar o nome do Imperador a Estrada de ferro os financiadores lhe fazia uma justa homenagem já que o monarca sempre foi um grande entusiasta da ideia de interligar todo território nacional por meio dos trilhos.

De acordo com Pedro Carlos da Silva Teles (2011), as obras iniciaram-se em 11 de junho de 1855, a partir de um projeto de construção de linha única, com o objetivo de interligar a Corte à Belém (Japeri), contando com duas estações intermediária Cascadura e Maxambomba (Nova Iguaçu); e assim o primeiro trecho de 47km foi concluído e entregue

¹⁰ O Decreto nº100, de 31 de outubro de 1835, foi o primeiro diploma legal a respeito de estrada de ferro no Brasil.

¹¹O Decreto nº1088, de 13 de dezembro de 1852, concedeu a visconde Irineu Evangelista de Souza, na época o empresário mais rico do Brasil, o direito de construir a primeira estrada de ferro do Brasil, ligando a estação de Guia de Pacobaíba, em Porto da Estrela, hoje Mauá, no município de Magé, à Petrópolis. O primeiro trecho até Fragoso foi inaugurado em 30 de abril de 1854, com extensão de 14km. Em reconhecimento pelo feito, recebe do imperador D. Pedro II o título de Barão de Mauá. De acordo com Alfio Beccari (2010) o trecho até Petrópolis só foi finalizado em 1882, quando Barão já tinha decretado falência, sendo a maioria dos seus bens apropriados por capitalistas ingleses. É possível também observar algo inovador neste empreendimento, pois não se tratava somente de uma estrada de ferro, na verdade foi o primeiro sistema intermodal de transporte, pois os passageiros embarcavam na Pracinha (Praça Mauá) na barca a vapor chamada Guarany, e fazia a conexão como o trem, a locomotiva Baroneza, uma homenagem a esposa do barão de Mauá, Maria Joaquina, hoje em exposição no Museu de Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro.

¹² O Decreto Lei nº641, de 26 de junho de 1852, que tratava da concessão de linhas às companhias ferroviárias, merece destaque de acordo com o que diz Brasileiro (2001, p.10), tais como: (1) As Isenções para a importação, a cessão gratuita dos terrenos públicos, o direito de desapropriação; (2) Os preços seriam fixados pelo governo, mas de acordo com os empresários; (3) As empresas adquiriam garantia de zona privilegiada, de cinco léguas para cada lado do eixo da linha.

com extrema agilidade em 29 de março de 1858, até a estação de Queimados. O segundo trecho da linha até Belém (Japeri) foi concluído em 1859, já no ano seguinte, iniciaram as obras de duplicação com a construção de uma segunda linha até Cascadura, sendo estendida até Sapopemba (Deodoro), em 1875, e na sequência o ramal de Santa Cruz, em 1879.

Pelo relato de Telles (2011), no dia da inauguração da E.F. Dom Pedro II, o primeiro presidente da empresa Christiano Ottoni, fez um discurso muito à frente do seu tempo, num momento histórico em que ainda não se falava de planejamento geral dos transportes, e enfatizou-a necessidade de um sistema de vias de comunicação que pudesse se interligar, “para tanto subordinando todos os projetos ao plano geral, para que os esforços de cada um não possam isolar-se e todos tendam para um fim uniforme” (p.35). Mas pelo que parece suas palavras não foram devidamente consideradas, tendo em vista as inúmeras bitolas¹³ com metragens diferentes que acabaram inviabilizado a integração de muitas estradas de ferro, que na opinião de Eduardo Gonçalves David (2010), se dá ao oposto do que ocorreu em outros países, por exemplo nos Estados Unidos.

Segundo David (2010, p.321) - Após a Guerra Civil (1861-1865), o governo dos Estados Unidos, vendo a grande dificuldade de transferir armamento e soldados entre as várias ferrovias (a época tinha 13 tipos de bitolas diferentes), iniciaram a discussão em torno da unificação. A administração estabeleceu que a medida fosse 1.520 mm, mas os empresários reunidos optaram pela bitola inglesa de 1.474mm. Divergiram na medida, mas não na política. No final do século já era possível um vagão ser despachado do Canadá ao México, atravessar todo território americano sem transbordo de carga.

O caso das bitolas, não se resume a um mero detalhe técnico, mas uma constatação da forma como as classes dominantes brasileira historicamente lidam com seus interesses, seja no âmbito político ou administrativo e que afetam diretamente a vida das classes subalternas, neste caso, os usuários dos meios de transportes ferroviário, dada a falta de padronização das bitolas eram submetidos a exaltavas baldeações desnecessárias, aumentando o tempo em deslocamento entre casa-trabalho e vice-versa, um transtorno adicional que também afetava a saúde física e mental das classes subalternas que historicamente residem distante dos locais de trabalho.

¹³ Listagem das dez primeiras ferrovias construídas no Brasil e suas diferenças técnicas constatada na medida das bitolas (distância entre os trilhos): 1- Imperial Petrópolis (1854), bitola 1.676 mm; 2- Dom Pedro II (1858), bitola 1.600mm; 3- Recife a São Francisco (1858), bitola 1.600mm; 4- Bahia a São Francisco (1860), bitola 1.600mm; 5-Recife a Caxangá (1867), bitola 1.200mm; 6-Santos a Jundiaí (1867), bitola 1.600mm; 7-União Valeriana (1869), bitola 1.000mm; 8-Recife a Olinda (1870), bitola 1.400mm; 9-Paulista (1872), bitola 1.600mm; 10 – Campos a São Sebastião (1873), bitola 955mm.

Alfio Beccari (2010) esclarece que as obras de expansão da rede atravessou a Serra das Araras até chegar a Barra do Piraí em 1864, local de bifurcação da linha, para o norte em direção a Minas Gerais e para o sul em direção de São Paulo. Ou seja, a partir da Linha do Centro, era possível acessar o ramal São Paulo, seguindo o curso inferior do Rio Paraíba do Sul, até chegar a Porto Cachoeira, em 1875, (atualmente Cachoeira Paulista). Na outra extremidade da bifurcação, em direção a Minas Gerais, a linha progredia de Juiz de Fora à Queiroz de Minas (atual Conselheiro Lafaiete), alcançando Belo Horizonte, em 1895.

Figura 3 – A Linha do Centro a partir do Rio de Janeiro e a extensão da malha ferroviária da EFDP. II – 1880.



Fonte: Ângelo e Robin - Fundação Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro

Na cartografia de Ângelo e Robin, datada de 1880, se destaca o círculo que marca a bifurcação entre a Linha do Centro, tendo como ponto de partida o trecho do Rio de Janeiro, e o encontro com outras ramificações na direção de São Paulo e Minas Gerais, como se vê no mapa acima.

Segundo Beccari (2010, p.72), com as expansões realizadas pela E.F. Dom Pedro II cumpria-se os objetivos de sua criação de ligar as três importantes capitais (Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais). Logo, a Bahia seria incluída neste roteiro, com a anexação de um pequeno trecho da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, com planos de prosseguir rumo ao Norte, com destino a Belém do Pará.

Todavia, o interesse da nossa pesquisa se volta para o recorte da Linha do Centro, no trecho que tem como ponto de partida a cidade do Rio de Janeiro, que possibilitou a formação dos subúrbios ferroviários em seu entorno, em especial o subúrbio de Madureira.

De acordo com Nelson da Nobrega Fernandes (2011), no século XIX a cidade do Rio de Janeiro era conhecida como “o tumulto do estrangeiro” dadas as condições insalubres e as muitas epidemias que vitimavam os estrangeiros e principalmente os extratos mais pobres da população. Estes por sua vez, ocupavam as freguesias centrais da cidade, amontoados em habitações precárias, em bairros degradados, onde se concentravam as possibilidades de trabalho, em oficinas, indústrias, moinhos, depósitos e outras dependências associadas ao porto.

Todavia com o advento dos trens da Estrada de Ferro Dom Pedro II e a criação das Cia.Ferro-Carril, mais conhecidas como empresas de bondes¹⁴, é possível repetir uma estrutura a ‘la Burgess’ com uma população pobre ocupando as áreas centrais e permitindo o êxodo das camadas médias e altas em direção ao norte da cidade, ocupando os bucólicos subúrbios nos arredores da cidade até o início do século XX. Ou seja, encontravam nos subúrbios terras salubres e com boa acessibilidade, dadas a presença dos trens e dos bondes que faziam a integração com o centro da cidade. Portanto, as camadas médias da população neste período histórico apostavam-no ideal bucólico de suburbanização, numa tentativa de reprodução do padrão europeu e americano.

É neste contexto, que a E.F. Dom Pedro II passa a oferecer, em 1861, o serviço de trens suburbanos partindo da estação da Corte até a estação de Cascadura, com duas estações intermediárias, a estação de São Cristóvão ao lado da Imperial Quinta da Boa Vista e a estação de São Francisco Xavier, sendo assim

As novas estações buscaram atender passageiros muito importantes do subúrbio carioca como os moradores da Quinta da Boa Vista, ilustres vizinhos e amantes dos prados de Corridas que estavam próximos às duas estações. Logo, não são aos pobres que podemos associar as origens do trem de subúrbio, mas ao cume das elites do Império. (Fernandes, 2011, p.126)

Neste passo, Fernandes (2011, p.130) ressalta que a origem dos trens suburbanos não pode ser resumir a um meio de transporte destinado a ocupação dos subúrbios pela indústria e principalmente pelos pobres, pois se até os dias atuais os usuários dos trens não conseguem

¹⁴A expressão bondes se popularizou no Rio de Janeiro e em outras cidades brasileiras para designar este meio de transporte chamado Carris, palavra portuguesa para tramways. Segundo Mauricio Abreu (2008, p.44) a expressão bondes caiu no gosto popular em decorrência dos cupons **bonds** que a empresa concessionária entregava ao público para contornar os problemas de falta de troco. A empresa passou então a ser conhecida como “companhia dos **bonds**”, logo, os veículos foram apelidando em bondes.

minimamente um transporte decente, como é que poderíamos esperar um compromisso de senhores de escravos?

Todavia, a criação dos trens suburbanos proporcionou um rápido crescimento populacional no entorno do traçado da linha entre a estação de Cascadura e a estação da Corte, pois de acordo com Mauricio Abreu (2008, p.50), “antigas olarias, curtume, ou mesmo núcleos rurais, passaram então a se transformar em pequenos vilarejos, e a atrair pessoas em busca de uma moradia barata, resultando daí uma elevação considerável da demanda por transporte”, fato que justifica a inauguração da estação de Todos os Santos, em 1868, e a estação de Riachuelo, em 1869.

Abreu (2008, p.50) entende que sistema suburbano de transporte ocorreu de fato a partir de 1870, quando o sistema passou a contar com mais dois trens para atender os horários de entrada e saída dos locais de trabalho no centro da cidade. Entre os anos de 1871 a 1897, novas estações são inauguradas em decorrência da evolução do número de passageiros, tais como: Engenho de Dentro, Piedade, Sampaio, Derby Club, Rocha, Cupertino (atual Quintino Bocaiúva), Encantado, Meier, Madureira e Dona Clara.

Cabe destacar que a construção da estação Derby Club em 1885, hoje estação Maracanã, também se fazia necessária para atender aos frequentadores do antigo jôquei, este localizado no espaço hoje ocupado pelo atual estádio jornalista Mário Filho, mais conhecido como Maracanã, ao lado da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ.

Figura 4 – Jôquei Derby Club e a estação ferroviária – 1885



Fonte: Rio das Antigas

De acordo com Fernandes (2011), entre 1872 a 1890 a população da cidade do Rio de Janeiro praticamente dobrou em seu quantitativo, passando de 272.972 para 522.651

habitantes, pressionando a expansão da cidade, tanto em direção aos subúrbios ao norte quanto aos subúrbios ao sul da cidade.

Dadas as dimensões geográficas do nosso território percebemos a importância dos trens suburbanos da Estrada de Ferro Dom Pedro II e na sequência a formação de um emaranhado de trilhos das empresas de bondes que permitiram o espraiamento dessas ocupações num raio mais amplo em relação ao traçado das linhas férreas.

Concordamos com Fernandes (2011, p.99) que é preciso refutar a tese “de que o subúrbio foi um produto exclusivo do trem e que o bonde¹⁵ foi um meio de transporte limitado a certas áreas da cidade identificadas com as classes superiores”, se referindo aos subúrbios ao sul da cidade. Tal interpretação histórica se constitui num equívoco, já que os bondes tiveram um papel fundamental na formação dos subúrbios carioca, tanto ao sul quanto ao norte da cidade; “pois a Cia Ferro Carril Jardim Botânico levou ao rápido crescimento das freguesias ao Sul, como Lagoa, Gávea e Glória; e o mesmo se deu com as freguesias situadas ao norte do maciço da Tijuca, como São Cristóvão e Engenho Velho, atendidas pela Cia Ferro-Carril São Cristóvão” (2011, p.108) ambas em 1869, e o prolongamento dos trilhos da Cia Ferro Carril Vila Isabel até a estação de Engenho Novo e Jacarepaguá em 1875, para Engenho de Dentro em 1879 e para Cachambi em 1880, entre outras. Logo,

As companhias de bondes penetraram largamente o território do subúrbio ferroviário do século XIX, através de uma rede integrada pelas linhas das diferentes empresas que, em alguns pontos bem visíveis como o Engenho Novo, Meier e Cascadura, se conectavam com a ferrovia. A racionalidade econômica desses empresários previa que naqueles subúrbios haveria cada vez mais passageiros, em número suficiente tanto para a expansão das linhas de bondes quanto para a ferrovia. (Fernandes, 2011, p.104)

Retomando o que falamos anteriormente, a Linha do Centro era o principal corredor de escoamento das mercadorias para o porto da cidade do Rio de Janeiro; logo, a linha era compartilhada entre os trens de cargas, os trens do interior e a crescente demanda de passageiros pelos trens suburbanos, por conseguinte este intenso tráfego vai despertar preocupações em alguns setores sobre a saturação do sistema ferroviário, e ao mesmo tempo, a discussão é capturada por setores da sociedade contrários ao serviço dos trens suburbanos.

¹⁵A primeira linha de bonde a circular na cidade do Rio de Janeiro, foi em 1859, partindo do Largo do Rocio, atual Praça Tiradentes com destino ao Alto da Boa Vista, cortando toda Cidade Nova. Os primeiros bondes funcionavam com tração animal, com capacidade para transportar 12 pessoas a cada viagem, sendo o primeiro a circular em 1868. Segundo a MultiRio (2021), a primeira linha de bonde para a região da Zona Sul partia da Rua Gonçalves Dias, no centro do Rio de Janeiro, com destino ao Largo do Machado. Posteriormente, foram substituídos pelos bondes elétricos que começaram a circular a partir de 1892, estando na viagem inaugural o presidente Floriano Peixoto.

Sobre esta questão Elaina Reoli Cirilo Serfaty (2018) vai identificar nos comentários produzidos pelos Jornais opiniões no sentido de priorizar o transporte de carga, pois a atividade estaria sendo prejudicada pelo transporte de passageiros, e como solução incentivavam a substituição dos trens suburbanos por um “sistemas de viação urbana, organizada pela iniciativa privada” (2018, p.35), ou seja, defendiam os interesses das empresas de bondes. Mas seus apelos não surtiram efeitos, pelo contrário, a E.F.C.B aumentou o número de horários dos trens suburbanos e reduziu o preço das passagens como estratégia de competição frente ao avanço dos bondes.

O Senador Affonso Celso, de acordo com Serfaty (2018) também defendia a supressão dos trens suburbanos, pois em seu entendimento a população dos subúrbios era servida pelas empresas de bondes, como a Companhia Carris Villa Isabel. No entanto, se a proposta fosse aprovada traria grande impacto na vida dos moradores, na medida que as linhas de bondes não cobriam todos os bairros, o tempo de espera era de 1h, e a capacidade de transporte muito inferior à dos trens; mas essa proposta seria ainda mais penosa para as classes subalternas, pois a passagem de 2ª classe nos trens até Engenho Novo custava \$100, já nos bondes \$300.

O mesmo senador Affonso Celso anteriormente na condição de ministro do Tesouro, em 1880, instituiu a cobrança de taxa de 20 Réis sobre o valor da passagem dos bondes que circulavam no Rio de Janeiro, tal medida colocou no mesmo lado a população pobre e os setores médios e abastados da cidade também contrariados pela tal cobrança, na conhecida “Revolta do Vintém”¹⁶

O descontentamento quase que generalizados da população resultou em uma série de protestos que foram violentamente reprimidos pela força policial e acabaram gerando episódios de fúria por parte da população, que armou barricadas para se defender da ação repressora das autoridades. Durante quatro dias a cidade ficou tomada pelos protestos até que, finalmente, o imposto foi suspenso (Serfaty 2018, p.52)

Segundo Santarém (2021), os transportes coletivos, trens e bondes, contribuiu na composição do desenho da cidade e ampliou seu fluxo, aumentando assim a chance de

¹⁶ A Revolta do Vintém foi uma série de manifestações que ocorreram entre 28 de dezembro de 1879 a 4 de janeiro de 1880 contra o aumento das passagens de bonde no Rio de Janeiro. O imposto era uma forma de tentar conter o déficit da coroa e consistia na cobrança de um vintém (20 Réis) sobre o valor dos bilhetes do transporte público. Os protestos começaram logo após o anúncio do aumento e foram estimulados especialmente pelos republicanos. Além de questionar a taxa que aumentava em 10% o valor do bilhete do bonde, a população queria manifestar o seu descontentamento com os altos níveis de desemprego, falta de moradia e as baixas condições sanitárias. Disponível em: <https://educacao.uol.com.br/disciplinas/historia-brasil/revolta-do-vintem-a-populacao-contr-a-aumento-da-passagem-de-bonde.htm#:~:text=A%20Revolta%20do%20Vint%C3%A9m%20foi,bonde%20no%20Rio%20de%20Janeiro.> – Acesso em: 10 nov. 2023.

circulação de negros na composição do espaço urbano. Nesse passo, o episódio da Revolta do Vintém motivada pelo aumento de tarifas do transporte coletivo, também é reveladora da relação entre racismo e transporte naquele período.

O impacto daquele aumento era certamente maior sobre a população negra, pois limitava sua pequena circulação. Outro aspecto desse episódio é que, pelo desenho institucional do período, negros tinham pouco ou nenhum espaço institucional de intervenção na política, sendo comum a associação negra a diferentes revoltas acabar por imprimir-lhe um caráter racial (Moura apud Santarém, 2021, p.60)

Santarém (2021, p.61) ressalta que ainda que a presença da população negra não fosse maioria no transporte coletivo naquele período, sua participação foi fundamental nas manifestações e mobilizações de rua, contando com a presença de negros abolicionistas como José do Patrocínio e Ferreira de Menezes, fragilizando ainda mais o regime imperial, o sistema escravocrata e fortalecendo as ideias republicanos.

Mas, isso não significava ausência de disputas de classes no interior dos trens, pois essa se manteve aguerrida na separação dos passageiros na hora do embarque entre os de 1ª Classe e os de 2ª Classe.

Em 1891, a equiparação do valor das tarifas dos trens em todos os trechos também foi alcançada pelos moradores dos subúrbios, pois havia uma distinção entre trechos, um valor cobrado até Engenho Novo e outro mais caro até Cascadura.

Sobre o bairro Cascadura, Fernandes (2011) relata que durante o século XIX, foi o principal núcleo de comércio da região, até ser suplantado no século XX por Méier e Madureira. A estação de Cascadura era parada obrigatória dos trens vindos do interior, com grande movimentação de passageiros e comerciantes de Minas Gerais, que se hospedavam em Hotéis e pensões próximas da estação, que servia de apoio aos viajantes, muitos destes, desembarcavam para fazer negócios com o matadouro de Santa Cruz.

Isso posto, temos uma radiografia deste período histórico de disputas de interesses que envolviam: “os subúrbios, os trens e os bondes”, tendo como pano de fundo os ideais republicanos (que também ocultava os ideais higienistas de remoção dos pobres do centro da cidade), que se somavam a expansão dos bondes em direção dos subúrbios ao sul da cidade, elevando a condição de bairros, com intuito de valorização dessas áreas; a intensificação do processo migratório das zonas rurais para os subúrbios; e a construção ideológica em torno de argumentos depreciativos dos subúrbios ferroviários, ao reproduzi-lo como um todo imerso em carências, e para isso contavam o apoio dos jornais que expressavam uma visão política e ideológica dos grupos econômicos ligados ao setor imobiliário e as empresas de bondes.

Fernandes (2011), aponta para uma perda de sentido locacional do conceito de Subúrbio entre os cariocas, quando comparado a outras partes do mundo. Esclarece que até o final do século XIX, os subúrbios eram sinônimos de lugares com baixa densidade demográfica e em campo aberto, lugar valorizado pela sua localização periférica em relação ao centro da cidade, e assim na condição de subúrbio figurava Catumbi, Botafogo e Catete, entre outros. Mas o conceito sofre transformações de sentido, a partir da perspectiva das classes dominantes, pois neste contexto é a classe social que vai determinar o que é subúrbio, em detrimento da localização geográfica.

De acordo com Fernandes (2011, p.36) a partir deste posicionamento, já no século XX, o conceito subúrbio passa não mais a considerar como critério definidor “a dependência, as relações íntimas e frequentes com o Centro da cidade”, considerando somente os critérios, relacionados aos lugares intercortados pela malha ferroviária, tendo o trem como meio de transporte, com predomínio de uma população menos favorecida, ou seja, ocupadas por classes médias e baixas.

Neste passo, se consolida a ideia de subúrbio não só como lugares periféricos, mas acrescido da ideia de desprestigiados socialmente, desvalorizado, locais daqueles que não têm direito à cidade, sempre as margens da E.F.C.B. Desta forma, ignora-se que no século XIX essa mesma área, a exemplo de São Cristóvão, São Francisco Xavier, Engenho Novo, aqui demonstrado, fora ocupada por parte da elite carioca. Assim, fica evidenciado que o conceito de Subúrbio no Rio Janeiro, não é uma representação geográfica e sim uma distorção ideológica do conceito historicamente construído. Portanto, a produção do espaço do subúrbio demonstra ser muito mais complexa do que a lógica simplista baseada numa tríade: trens, subúrbios e proletários.

Segundo Serfaty (2018) a imprensa também contribuiu nesta construção ideológica equivocada sobre os subúrbios carioca ao não considerar as diversidades existentes, tendo como precursor desta construção midiática o *Jornal Correio da Manhã*, que se colocava como porta voz dos subúrbios.

Por mais que os bairros da zona suburbana costumassem aparecer diariamente nas páginas da imprensa em seções tão diversas quanto aquelas dedicadas aos crimes, às festas ou ao futebol, era à carência e à cobrança ao Estado que se associavam preferencialmente as colunas explicitamente dedicadas aos subúrbios. Nessas, o envio de repórteres aos bairros dava ainda uma espécie de legitimidade e imparcialidade a tais queixas publicadas, que seriam verificadas em loco, numa espécie de validação das reclamações dos moradores que fazia da própria imprensa o canal legítimo de mediação entre eles e o poder público. Esse engajamento da folha, que também fazia parte de sua estratégia comercial, acabou exercendo uma grande influência na divulgação de uma imagem dos subúrbios ligadas à precariedade, à insalubridade e à desurbanidade, um movimento que acabava por reduzir os

moradores dos diversos bairros suburbanos a um todo articulado pela carência. (Serfaty, 2018, p.82-83)

Dentro desta complexidade chamada subúrbio carioca, é possível constatar visões e interesses antagônicos sobre a mesma região, de um lado uma classe média com interesses imobiliários; do outro lado, trabalhadores pobres que dependiam dos trens como meio de transporte, já que os bondes eram mais caros, e assim, disputavam nos trens com as classes mais abastada seu lugar de passageiro, então segregados entre 1ª e 2ª classes, com valores tarifários diferenciados, o que deixava nítido a delimitado social entre os passageiros. A discussão também era atravessada pelos interesses dos proprietários das empresas de bondes que lutavam pelo predomínio absoluto sobre os subúrbios intercortados pela malha ferroviária, e para tanto, defendiam a supressão dos trens suburbanos, alegando que estes deveriam se restringir ao transporte de cargas, recebendo apoio de alguns políticos e representantes da mídia; como também os interesses dos empresários da construção civil que avançavam em direção aos subúrbios ao sul da cidade.

Podemos dizer que da segunda metade do século XIX e início do século XX se formou uma rede de transporte de massa que vai permitir o espraiamento da população da cidade do Rio de Janeiro, sendo de fundamental importância no momento que se dá a Reforma Urbana de Pereira Passos, de 1902 a 1906.

Cabe destacar que desde o início os trens suburbanos sempre ocuparam uma posição secundária nos reais objetivos da E.F.C.B, ficando isso mais evidente na medida que as classes mais abastadas começaram a migrar em direção a região ao sul da cidade, que neste contexto está em processo de urbanização na mesma proporção do espraiar dos trilhos dos bondes; enquanto que no velho subúrbio ferroviário vai se alterando sua composição social, refletindo diretamente sobre as condições do transporte ferroviário que progressivamente vai sucumbido a nova realidade, conforme relato de Mauricio Abreu (2008)

Nos trens de subúrbios constituía, já naquela época, verdadeiro martírio, viajar pela manhã ou à tarde. O povo acotovelava-se nas estações principais, debatendo-se como se fosse um bando de lutadores ofegantes, para alcançar um lugar no trem, onde se apinhava gente de toda casta (Abreu, 2011, p.53)

Frente a superlotação dos trens a Polícia Ferroviária agia com extrema truculência nas estações para manter uma suposta ordem e coibir viagens de passageiros pendurados nas portas das composições, e para tanto, empregava sempre que possível métodos muito violentos, por exemplo bater nos passageiros com cassetetes para forçar o fechamento das portas. Parece que os seguranças terceirizados da Supervia ainda hoje tem uma fonte de

inspiração ao reproduzir em alguns momentos ações semelhantes. Um deste casos foi registrado pelo *Jornal Tribuna Popular*, publicado em 12 de junho de 1945, com o título: “*Mais de meio milhão de pessoas viajam diariamente nos carros da morte da Central*”.

Qualquer protesto partido da massa, qualquer justa reclamação de um popular contra os desmandos reinantes, logo os policiais odientos entram a espancar a todos, não escolhendo lugar para ferir com seus golpes. Verdadeiro terror para os passageiros aquela polícia. Não faz muito tempo, estes beaguins ameaçaram fazer um massacre em massa nas plataformas da Estação Dom Pedro II. Isso devido a um atraso no horário dos trens na semana passada. Assim age a polícia, cujo único objetivo não é manter a ordem, mas aproveitar-se de qualquer motivo para implantar a desordem e o pânico. (Jornal Tribuna Popular 1947- Gawryszewski, 2012, p.64)

O *Jornal Tribuna Popular*, de 26 de maio de 1945, nos dá a dimensão histórica dos problemas vivenciados pelos passageiros dos trens da E.F.C.B na década de 1940, e que se assemelham em muito aos da Supervia no trato e no descaso com os seus passageiros ao não fornecer informações claras sobre os motivos dos atrasos, o que por sua vez, levava os usuários do transporte ao desespero e a explosão de raiva, manifestada através do quebra-quebra, a exemplo do ocorrido quando cerca de 500 pessoas se revoltaram com o atraso do Trem Suburbano, e como forma de protesto, invadiram o Trem Cruzeiro do Sul, em seu trajeto São Paulo-Rio, quando fazia sua parada na estação de Cascadura.

Se pelo menos, um bom serviço de informação avisasse ao público, nas gares e nas pontes de embarque sobre os motivos do atraso e, trazendo-o bem informado, demonstrasse interesse pelos tormentos, não haveria tais explosões porque o povo é ordeiro e tem espírito compreensivo. É a incerteza, a humilhação de ficar abandonados, sem saber até quando nem porque ali está, o principal motivo desses atos de desespero. (Jornal Tribuna Popular 1945- Gawryszewski, 2012, p.63)

Se os atrasos já preocupavam os usuários dos trens, o que dizer da insegurança da viagem por conta dos constantes acidentes que vitimavam dezenas de passageiros a cada ocorrência, se transformando em manchetes dos jornais que circulava pela cidade. No entanto, por falta de alternativa a população continuava a superlotar as composições dos trens e muitos até dependurados nas portas se arriscavam numa aventura que poderia custar a própria vida, e muitos foram os casos. Alguns acidentes marcam a história pela sua gravidade, como o ocorrido em 1952 no bairro de Anchieta, publicado no *Jornal Correio da Manhã*, e o outro em 1958 no bairro de Paciência, publicado no *Jornal Folha da Manhã*, com as seguintes manchetes:

Figura 5— Recorte de Jornal anunciando acidente ferroviário em Anchieta



Fonte: Jornal Correio da Manhã – março de 1952

Figura 6—Recorte de jornal sobre acidente próximo da estação de Paciência



Fonte: Jornal Folha da Manhã (09/03/1958). Site Estação Ferroviária do Brasil.

Mas, se tratando de problemas, estes não estavam restritos a E.F.C.B, podemos afirmar que os usuários das demais ferrovias como E.F. Leopoldina Railway, E.F. Rio D'Ouro e E.F. Melhoramentos do Brasil, também estavam submetidos a mesma lógica desumana de banalização da vida, além dos atrasos, acidentes, superlotação, lentidão, descaso, num nível ainda mais grave dada a falta de investimentos destas empresas privadas.

A E.F. Leopoldina Railway¹⁷ era uma empresa privada de capital inglês, com o advento da segunda Guerra Mundial se viu em sérias restrições financeiras para manter os

¹⁷A Linha do Norte (Leopoldina) que unia o centro do Rio de Janeiro a Petrópolis e Três Rios foi construída por empresas diferentes em tempos diferentes. Uma pequena parte dela é a mais antiga do Brasil, construída pelo Barão de Mauá em 1854 e que unia o porto de Mauá (Guia de Pacobaíba) à estação de Raiz da Serra (Vila Inhomerim). O trecho entre esta última e a estação de Piabetá foi incorporada pela E. F. Príncipe do Grão Pará, que construiu o prolongamento até Petrópolis e Areal entre os anos de 1883 e 1886. Finalmente a estação de Areal foi unida à de Três Rios em 1900, já pela Leopoldina. O trecho entre o a estação de São Francisco Xavier e Piabetá foi entregue entre 1886 e 1888 pela chamada E. F. Norte, que neste último ano foi comprada pela R. J. Northern Railway. Finalmente, em 1890, a linha toda passou para o controle da Leopoldina.

O trecho entre Vila Inhomerim e Três Rios foi suprimido em 5 de novembro de 1964. Segue operando para trens metropolitanos todo o trecho entre o centro do Rio de Janeiro e Vila Inhomerim. (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL – Disponível em:

investimentos. Diante das dificuldades a empresa passa priorizar o envio de remessas de seus lucros para o exterior em detrimento da infraestrutura já precária e da falta de renovação do maquinário, a exemplo das velhas “Maria Fumaça”, com vagões antigos em péssimo estado de conservação, que resultavam em muitos atrasos, com vagões sempre lotados, muito acima da sua capacidade, que gerava grandes desconfortos para os passageiros.

A Estrada de Ferro Leopoldina Railway no Rio de Janeiro, de acordo com a MultiRio (2017) era composta por várias estradas de ferro (públicas e privadas), que foram sendo incorporadas ao longo do tempo, cruzava vários bairros do Rio de Janeiro (Penha, Ramos, Olaria, Vigário Geral), dando origem ao termo “Subúrbio da Leopoldina”, e seguia em direção a Baixada Fluminense (Duque de Caxias, Saracuruna, Piabetá, Magé), Região Serrana (Petrópolis), Macaé, Campos, Espírito Santo (Vitória) e Minas Gerais (Zona da Mata mineira), até Porto Novo do Cunha (atual cidade de Além Paraíba, em MG).

De acordo com Gawryszewski (2012, p.67) o serviço de transporte oferecido pela Leopoldina Railway era ineficiente e submetia os passageiros a um extremo desgaste físico, pois “tinham que acordar às cinco horas da manhã para chegarem ao serviço às oito [...] e o mesmo sacrifício na hora da volta para casa”.

A principal estação da E.F. Leopoldina só foi construída em 1926, na região da Leopoldina no Rio de Janeiro, um projeto do arquiteto britânico Robert Prentice, recebendo o nome estação Barão de Mauá, uma homenagem prestada ao construtor da primeira ferrovia no Brasil, Irineu Evangelista de Souza (o Barão de Mauá).

A imponente estação também conhecida como Leopoldina é composta por quatro pavimentos, que eram ocupados por lojas de serviços refinados a disposição das milhares de pessoas que circulavam por lá diariamente, tais como: cafeteria, charutaria, barbearia, agências bancárias. A grande ironia é que grande parte daqueles que por lá passavam apressados para chegar ao trabalho ou na volta para casa, não tinham a menor condição financeira de se tornar cliente desses serviços refinados, conforme a letra da música “Tem gente com fome”¹⁸.

Antes da construção da estação Barão de Mauá, a E.F. Leopoldina tinha como ponto de intercessão com a E.F.C.B, a estação São Francisco Xavier, fazendo deste seu ponto terminal, submetendo seus passageiros ao transtorno da baldeação, já que estas utilizam

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/triagem.htm- Acesso em: 27 jul. 2023.

¹⁸ Música: Tem gente com fome – compositor: Solano Trindade – Cantor: Ney Matogrosso. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/ney-matogrosso/47739/> - Acesso em: 22 jul. 2023.

bitolas diferentes. Para tentar resolver o problema, em 1910, a E.F. Leopoldina inaugura um prolongamento de sua linha até a estação Praia Formosa¹⁹, hoje abandonada.

A discussão em torno da construção da estação Barão de Mauá é se esta deveria também receber os trens da Estrada de Ferro Rio D'Ouro e da Linha Auxiliar da E.F.C.B, já que elas operavam com o mesmo tipo de bitola métrica. Como o Governo responsável pelas duas estradas de ferro não cumpriu sua promessa de pagamento de parte da construção, ficou decidido em 1934, que seria de uso exclusivo da E.F. Leopoldina.

Figura 7 - Passagem de nível na Av. Francisco Bicalho – E.F. Leopoldina



Fonte: Claudio Rodrigues – 1950

Duas publicações jornalísticas ilustram a situação desesperadora vivenciada cotidianamente pelos passageiros da E.F. Leopoldina, na década de 1940; a primeira com o título de: *Transportes, o grande problema de toda zona da Leopoldina* publicada no **Jornal Tribuna Popular**, de 31 de dezembro de 1946, onde se lê:

Quando os “subúrbio” chegam em Barão de Mauá é um “salve-se quem puder”. Todo mundo corre, homens, mulheres e crianças, um estouro danado. As portas da estação soltam golfadas de gente, como se lá dentro houvesse um grande incêndio ou uma tragédia maior. [...] [a saída da Leopoldina é] uma verdadeira multidão a correr, uns para um lado, outros para outro, num vaivém doido para apanhar o primeiro transporte que apareça[...]. (Gawryszewski 2012, p.67)

¹⁹ A estação Praia Formosa ficava aproximadamente a 500 m da estação Barão de Mauá, do outro lado da avenida Francisco Bicalho. Na verdade, fazia parte do complexo da estação Barão de Mauá. A estação da Praia Formosa foi aberta entre 1909 ou 1911) pela Estrada de Ferro Leopoldina e era uma estação provisória para as suas linhas que seguiam para Petrópolis, foi construída ao lado da estação Alfredo Maia, que pertencia a linha Auxiliar da Central do Brasil. –

Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/praiiformosa.htm - Acesso em: 20 dez. 2023.

A segunda publicação com o título: *Suburbanos não tem sangue de barata* realizada pelo **Jornal Brasil Portugal**, em 19 de outubro de 1947, que relata a revolta popular na estação da Penha, frente ao descaso da administração da E.F. Leopoldina e as péssimas condições de transporte oferecida aos passageiros, que por suas vezes não destoava dos serviços prestados pelas outras ferrovias:

Os sucessos de que foi palco a estação da Penha, quinta-feira última, dizem tudo. Ali exasperados contra o atraso do trem que os conduzia ao trabalho, homens e mulheres foram ao auge, depredando a estação, tentando queimar as composições paradas, agredindo os funcionários da Leopoldina, em cenas que podem ser justificadas pelo esgotamento da paciência de cada um diante da repetida má vontade com que são tratados, sujeitos, sempre, a prejuízos sem contar em vista de desorganização total do material rodante e incúria da administração[...] Convenhamos que , um dia terá de explodir o cálice da amargura do povo suburbano que não tem sangue de barata. E, não tendo sangue de barata, o povo suburbano acabará pedindo contas, de modo mais positivo, às direções da Leopoldina e da Central do Brasil. (Gawryszewski 2012. p.67).

Em 1957, a E.F. Leopoldina foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA). A empresa também passou pelo processo de estadualização e posteriormente desestatização, na década de 1990, quando foi transferida a concessão dos serviços à Supervia, em 1998. O encerramento das operações se deu após um grave acidente em 2001, quando um trem vindo da estação de São Cristóvão perdeu o freio e colidiu com uma das pilastras da plataforma de embarque e desembarque. Desde então, a imponente estação Barão de Mauá²⁰ sofre um processo de deterioração e saques, em meio a uma disputa judicial que se arrasta no tempo para decidir de que é a responsabilidade pela manutenção e preservação da velha estação, tendo como atores principais: o Governo Federal, o Governo Estadual e a Supervia.

²⁰A imponente estação Barão de Mauá, ou Leopoldina revela sinais de abandono e deterioração por todo prédio, é o que relata o JORNAL EXTRA – de 03/12/2015. Tombada pelo Instituto estadual de Patrimônio Cultural (Inepac) e pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Nacional (Iphan), o prédio da Leopoldina está agora repleto de infiltrações e rachaduras. Além disto, a rede aérea da estação — mais de dez quilômetros de fios de cobre — foi inteiramente retirada dos postes de eletrificação por pessoas ainda não identificadas. Entre os materiais que desapareceram, estão 6.344 metros de cabo mensageiro, que, segundo a Associação de Engenheiros Ferroviários (Aenfer) serve para energizar as composições. Também sumiram 4.486 metros de fios de contato, também usados na rede área, um transformador e 11 sinais de tráfego. Um deles foi levado junto com uma base de concreto que o protegia. Os equipamentos furtados eram usados no trecho que fazia a ligação da estação com as oficinas Alfredo Maia e Francisco Sá, localizadas no pátio da Barão de Mauá.

A retirada dos equipamentos é descrita num relatório de 2007, produzido pela Agência Reguladora de serviços Públicos Concedidos de Transportes (Agetransp). O documento, que faz parte de um processo que tramita na Justiça Federal ao qual o EXTRA teve acesso, não especifica a data exata da retirada dos equipamentos. Mas faz referência a duas outras vistorias, em 2002 e 2004, ocasiões em que já teriam constatado a falta dos equipamentos. Uma investigação foi aberta pela Agetransp, mas até hoje não se sabe quem retirou os cabos e sinais da estação, que é de propriedade compartilhada pelo estado e pela União. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/estacao-ferroviaria-tombada-saqueada-no-centro-do-rio-18203484.html> - Acesso em: 05 jul. 2023.

No entanto, segundo o *Jornal O Globo*, após muita negociação entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e o Governo Federal foi celebrado um acordo em 26 de fevereiro de 2024, que repassa a gestão do terreno de 125 mil², onde fica a velha estação, para o município do Rio de Janeiro como parte de um projeto de revitalização da região, com a construção de um Centro de convenções; a Cidade do Samba 2 (destinada às escolas da Série Ouro), um empreendimento do programa Minha Casa, Minha Vida, uma Clínica da Família, e uma escola pública do modelo Ginásio Experimental Tecnológico (GET).

Outra ferrovia importante na história do Rio de Janeiro foi Estrada Ferro Rio D'Ouro²¹, construída por Paulo de Frontin, em 1883, partia da Quinta Imperial do Caju e seguia rumo à estação Rio D'Ouro, Tinguá e Xerém, localizada na Baixada Fluminense. Inicialmente a construção tinha por finalidade o transporte de material para as obras de captação de água na Serra do Mar, devido os problemas no abastecimento na Capital; todavia dada as ocupações crescente as margens do traçado da linha férrea, que acompanhava os dutos até São Cristóvão, passaram também a transportar os moradores destas regiões.

Segundo Mauricio Abreu (2008), mesmo distante do centro, com seu ponto terminal na Ponta do Caju, pequenos núcleos populacionais foram se formando ao longo da linha, como: Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Areal (Coelho Neto) e Pavuna.

Na década de 1920, passou a ter como ponto inicial a estação Francisco Sá, no bairro da Praça da Bandeira. Depois seu curso foi alterado permitindo uma proximidade com a linha Auxiliar da E.F.C.B até a estação de Del Castilho (antiga Liberdade), depois se separava e se conectava novamente na estação da Pavuna. Atualmente um trecho de sua malha é utilizada pela Linha 2 do Metrô e a outra pelo ramal Belford Roxo.

A Estrada Ferro Rio D'Ouro foi incorporada em 1931 pela E.F.C.B, mas segundo Gawryszewski (2012) com pouca mudança a exemplo da diferença entre as bitolas que foi mantida, o que obrigava os passageiros a realizar baldeações, um sacrifício adicional; além do péssimo estado de conservação do maquinário que superaquecia resultando em paralisações e atrasos constantes, pois as viagens eram lentas e desconfortáveis abordo dos seus quatro vagões abarrotados de passageiros, contribuindo para o desespero de milhares de trabalhadores que dependiam deste meio de transporte, neste verdadeiro martírio sobre trilhos.

E assim, enquanto a E.F. Rio D'Ouro transportava cerca de 10 mil passageiros por dia, a E.F.C.B e a Auxiliar transportavam 500 mil por dia.

²¹A Rio D'Ouro tinha vários ramais, que foram usados pelos trens de subúrbio até a década de 1960, com destino a Xerém, Tinguá e Jaceruba, atualmente desativados. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/caju.htm- Acesso em: 03 jul. 2023.

Devido as péssimas condições da sua malha férrea obsoleta, muitos acidentes foram registrados nos jornais da época, como o ocorrido em 22 de junho de 1936, nas proximidades das Estações Triagem e Francisco Sá, publicado no *Jornal Correio de S. Paulo*, em 23/6/1936, ocasionando a morte de duas pessoas e de setenta feridos, e mais uma vez gerando a revolta popular com depredações das estações.

Figura 8 - Recorte de jornal sobre acidente entre as estações de Triagem e Francisco de Sá.



Fonte: Jornal Correio de S. Paulo, 23/6/1936. – Site Estação Ferroviária do Brasil.

Para descrever a precariedade desta empresa, o *Jornal Tribuna Popular*, publica em 17 de julho de 1947 uma matéria com o seguinte título: Um suplício para o povo as viagens da Linha Rio D'Ouro

Os velhos calhambeques da Rio D'Ouro são de tirar a paciência de qualquer mortal. Contar com eles é esperar um milagre. Nunca se sabe aonde vai, nem o seu horário: incerta é a hora a cada uma das estações. Por qualquer coisa lá vai a “Maria Fumaça” pela Auxiliar, e os passageiros que se danem. E quando vai por esta linha, os viajantes já sabem que tão cedo não chegarão. Em cada parada o trem empaca no desvio, só se mexendo depois que o “elétrico” passa zumbindo. Retorna sua marcha de cágado para minutos depois, emperrar na estação seguinte[...] (Gawryszewski, 2012, p.65)

Podemos também mencionar a Estrada de Ferro Melhoramento do Brasil, inaugurada em 1893, e incorporada a E.F.C.B em 1903, como Linha Auxiliar. Segundo Mauricio Abreu (2008), o primeiro trecho se deu entre a estação da Mangueira e a estação de Sapopemba (Deodoro), posteriormente em 1898, outras estações: Vieira Fazenda, Del Castilho, Magno (Madureira) e Barros Filho. E finalmente, em 1911 passa interligar a estação da Mangueira, no Rio de Janeiro a estação Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais.

A Linha Auxiliar²² na década de 1950, foi incorporada à E. F. Leopoldina. Na década de 1970, teve o traçado alterado quando boa parte dela passou ser utilizada por trens de cargas da empresa MRS Logística S/A no trecho entre Costa Barros e Japeri, Japeri-Arará; já o trecho entre o Centro e Costa Barros atualmente é usado pelos trens metropolitanos no ramal Belford Roxo da Supervia. O trecho entre Japeri e Três Rios desde 1996 se encontra em estado de abandonado.

Figura 9 –Recorte de jornal sobre desastre ferroviário entre a estação de Triagem e São Francisco Xavier



Fonte: Jornal do Brasil - sexta-feira, 9 de maio de 1958 - 1º caderno / p.13

A Linha Auxiliar também protagonizou uma série de acidentes graves, a exemplo do ocorrido em 08 de maio de 1958, noticiado pelo **Jornal do Brasil**, em publicação de 9 de maio de 1958 - 1º caderno / p.13, quando dois trens se chocaram entre as estações de Mangueira e Triagem atingindo outro parado próximo a ponte de São Francisco Xavier, resultado na morte de 150 pessoas e de 300 feridos, um dos maiores ocorridos no Rio de Janeiro, obtendo muita repercussão devido sua letalidade. Após o acidente, os sobreviventes do desastre foram socorridos pelos moradores do Morro da Mangueira. É importante dizer que outros tantos acidentes graves ocorreram no sistema de transporte ferroviário do Rio de Janeiro ao longo de sua história, tendo como principais vítimas trabalhadores de baixa renda, evidenciando uma relação de uso e dependência marcada por muitas insatisfações e revoltas, e não raro, eventos que culminaram em depredações de trens e estações.

²²Estação Ferroviária do Brasil - A Estrada de Ferro Melhoramento do Brasil - Linha Auxiliar. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/efcb_linhaauxiliar_rj.htm – Acesso em: 30 jun.2023.

Portanto, a história das ferrovias no Rio de Janeiro nos ajudam a compreender sua dualidade: de um lado, como transporte de massa exerce um papel integrador frente ao processo de urbanização e desenvolvimento da cidade; e de outro, se inseri na lógica da reprodução das desigualdades sociais das classes subalternas que dele dependem.

1.2 O fim das operações dos trens de passageiros de longa distância: a infraestrutura como calcanhar de Aquiles da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Figura 10 – Recorte de jornal com os itinerários dos trens disponíveis na estação D. Pedro II

A PARTIR DO DIA 14 SERÁ RESTABELECIDO O TRÁFEGO NA ESTAÇÃO "D. PEDRO II"

A Chegada e a Partida dos Comboios – Aumento Considerável do Movimento Ferroviário no Rio

RIO, 6 (Da nossa sucursal — pelo telefone) — A partir do dia 14 do corrente, a nova "gare" D. Pedro II, da Central do Brasil, registrará um movimento de trens jamais atingido por outra estação de qualquer ferrovia brasileira.

Além dos 460 trens elétricos, que circulam nos dois sentidos, nas linhas de Engenho de Dentro, Madureira, Bangu e Nova Iguaçu, cerca de 22 comboios a vapor partirão ou chegarão, ali, diariamente.

Da Estação D. Pedro II sairão os trens para S. Paulo, Cachoeira, Belo Horizonte, Lafaiete, Juparanã e Barra do Pirai.

Para a Estação do Norte, na capital paulista, partirão os seguintes comboios: "SP-1", às 5 horas; "RP-1", às 7 horas; "DP-3" (Itorima), às 9.25 horas; "RP-3", às 19 horas; "NP-1", às 20 horas; "DP-1" (Cruzeiro do Sul) e o noturno "NP-3", às 22 horas, quando anunciado.

Aos sábados, quando previamente anunciado, circulará o expresso "SP-3", o qual partirá às 16.30 horas para Cachoeira.

Para Belo Horizonte, tráfegarão os trens "R-1", às 6 horas; "N-1", às 18 e 20 horas, e o "N-3", facultativo, às 20.30 horas.

Às 8 e às 14.25 horas, respectivamente, partirão os expressos "S-1" e "S-9" para Juparanã.

Procedentes de S. Paulo, chegarão, diariamente, à "gare" D. Pedro II, as seguintes composições: "RP-4", às 6.45 horas; "NP-3", às 7.30 horas; "DP-2" (Cruzeiro do Sul) às 8.10 horas; horas; "NP-4", às 9.12 horas; "TP-4", (Itorima) às 16.50 horas; "RP-2", às 19 horas, e "SP-2", às 21.50 horas.

Procedente de Cachoeira chegará o expresso "SP-4", às 9.45 horas. De Belo Horizonte, o "N-2", às 10.05 horas e às 21 horas o "R-2". Quando anunciado, chegará, ainda, o noturno, facultativo, de prefixo "N-4", às 11.30 horas.

Às 18.33 horas chegará o expresso "S-2", de Lafaiete.

Finalmente, nos domingos e feriados, chegará o expresso "S-10", procedente de Barra do Pirai.

Fonte: Jornal Folha da Manhã, 1941- Site Estação Ferroviária do Brasil.

O *Jornal Folha da Manhã*, publicou em 07 de junho de 1941, a informação que a estação Dom Pedro II voltaria a operar normalmente a partir do dia 14 de junho de 1941, após 3 anos de obras de reconstrução, cuja as partida dos trens a vapor estava ocorrendo de forma provisória na estação de Alfredo Maia. Mas o ponto principal a ser observado na matéria é a quantidade de itinerários disponíveis, ou seja, era possível viajar de trem para muitos lugares, como: São Paulo, Belo Horizonte, Lafaiete, Barra do Pirai, Cachoeira, Três Rios e muitas outras cidades brasileiras.

No entanto, se os trens suburbanos eram considerados precários e desumanos, o mesmo não podia dizer do Trem Cruzeiro do Sul, que partia da estação Dom Pedro II, se destacando por ser um trem de luxo para viagens de passageiros de longa distância com destino a São Paulo. Para tanto, em 1929, a E.F.C.B. adquiriu trens dos Estados Unidos, mais sofisticados que os demais utilizados em suas operações; porém estes se diferenciava dos demais por ser fabricado em aço carbono, pintados na cor azul escuro com teto claro e frisos dourados, sendo denominado de Trem Azul ou Cruzeiro do Sul, com 72 lugares, com viagens regulares, com ponto de partida a estação Dom Pedro II (Rio de Janeiro) com destino a estação Roosevelt (São Paulo). Assim sendo, a E.F.C.B. fazia uma aposta num serviço de muito requinte num contexto de crise econômica mundial, enquanto isso, o trem suburbano sucumbia ao longo do tempo em suas deficiências estruturais.

Segundo Telles (2011, p.181), esses trens destinados a viagens de longas distâncias eram compostos de carros-dormitórios, com banheiros individuais e carro-restaurante, além de um sistema de comunicação telefônica entre seus compartimentos. Sem dúvida era um serviço de luxo para poucos.

Figura 11 - Imagem interna do carro-restaurante do trem Cruzeiro do Sul. 1949.



Fonte: Revista Ferroviária – acervo: Manoel Monachesi.

Foi o primeiro transporte ferroviário brasileiro a contar com capacidade fixa, limitada a 72 lugares por viagem. Na época, o serviço aéreo era inexpressivo, e as rodovias ainda estavam em expansão. O serviço mais luxuoso do Brasil²³ era procurado principalmente por ricos, políticos de altos cargos e grandes fazendeiros de café. A dica de viagem a fim de esbanjar ao máximo era pegar o Cruzeiro do Sul em São Paulo com destino ao Rio de Janeiro,

²³Site Mestre Ferroviário. Publicado em: (11/05/2013). Disponível em: <http://mestreferroviario.blogspot.com/2013/05/o-cruzeiro-do-sul.html> . Acesso em: 02 jun. 2023.

e na manhã seguinte pegar um outro trem especial, direto para Santa Cruz, e então embarcar no Zeppelin.

Como a malha ferroviária da E.F.C.B era a mesma utilizada pelos trens suburbanos e os trens de longa distância de luxo, ambos estavam expostos aos mesmos problemas estruturais, ocasionando inúmeros acidentes de descarrilamento, como o ocorrido com um dos trens do Cruzeiro do Sul em 3 de fevereiro de 1950, noticiado pelo *Jornal Folha da Manhã*, em publicação de 04/02/1950, conforme recorte abaixo:

Figura 12 – Recorte de jornal sobre o trem Cruzeiro do Sul retido na estação do Meier



Fonte: Jornal Folha da Manhã - 04/02/1950.

Vários acidentes foram noticiados pelos jornais da época, por exemplo: o descarrilamento do Trem Cruzeiro do Sul que deixou seus passageiros sem refeição, num acidente nas proximidades da estação de Barra Mansa no trajeto São Paulo-Rio, ocorrido em 07 de fevereiro de 1949, publicado pelo *Jornal Folha da Manhã*, em 08/02/1949

Figura 13 – Recorte de jornal sobre descarrilamento do trem Cruzeiro na estação Barra Mansa



Fonte: Jornal Folha da Manhã, 08/02/1949.

Em 1950, os trens da Cruzeiro do Sul começam a ser substituídos pelos novos trens da Santa Cruz, de fabricação americana, construídos em aço inoxidável, com mais requintes e conforto, no trajeto Rio-São Paulo. Já o trajeto Rio-Belo Horizonte (MG) era realizado pelos trens da Vera Cruz. Assim, durante 40 anos essas importantes capitais foram interligadas pelos serviços prestados por essas empresa até o fim das operações em 1991.

Em 1992, a RFFSA em parceria com a iniciativa privada decide-se retoma as viagens entre Rio-São Paulo a partir de 1994, de acordo com o edital de licitação 033/SR-3/93, tendo como vencedor o Consórcio Trem de Prata²⁴, dando nome ao conhecido “Trem de Prata”. Ficou acordado que o setor privado cuidaria da organização do serviço de vendas de passagens e o setor público responsável pela locação de máquinas e de 25 composições do tipo Budd. Porém, a euforia da retomada durou pouco tempo, exatos 4 anos, (1994 a 1998). O luxuoso trem noturno partia da estação Barão de Mauá (Leopoldina) no Rio de Janeiro, por volta das 23h, com destino a estação de Barra Funda em São Paulo, chegando ao seu destino por volta das 08h30 da manhã.

De acordo com o *Jornal Diário do Rio*, a cabine simples (com cama de solteiro) custava em 1994 – R\$85,00 e a cabine dupla (com beliches) – R\$120,00. Em 1998, data que marca o fim das operações, o valor da passagem que dava direito a cabine simples era de R\$120,00 e a cabine dupla - R\$240; já na modalidade cama de casal, banheiro, frigobar e armário - R\$360,00. Para efeito de comparação com o salário mínimo da época, recorremos as informações do **DIESSE**²⁵ em julho de 1994 o valor do salário mínimo era de R\$64,79, sendo reajustado em setembro do mesmo ano, para R\$70,00. Em maio de 1998, o valor do salário era de R\$130,00. Esses dados nos ajuda entender como o transporte por ser seletivo, privilegiar um seguimento da sociedade e detrimento do outro.

²⁴Revista Veja São Paulo- O Trem de Prata contava com um carro-bar, um carro-restaurante, dois vagões de bagagem e quatro de dormitórios, dotados de quarenta cabines duplas ocupadas por oitenta passageiros e atendidas por 24 tripulantes. A uma velocidade de 60 quilômetros por hora, a viagem ferroviária durava nove horas e meia pelos 516 quilômetros de trilhos, partia às 20h30 e chegava ao Rio às 6 da manhã. Poucos anos depois, no entanto, a rota passou a sofrer com atrasos frequentes e a concorrência do avião. Nesse período, o bilhete do trem custava até 120 reais (com direito a um café da manhã), o dobro da média da ponte aérea. Em seus últimos tempos, houve ocasiões em que o Trem de Prata realizou o percurso Rio-São Paulo com menos de dez passageiros em seus vagões. A derradeira viagem ocorreu em 29 de novembro de 1998. Publicação *RevistaVeja São Paulo* (27/02/2019, edição nº 2623. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/coluna/memoria/trem-de-prata-rio-sao-paulo/> - Acesso em: 22 jul. 2023.

²⁵DIESSE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos – Salário mínimo nominal e necessário – Disponível em: <https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html> – Acesso em: 10 dezembro de 2023.

A última viagem do Trem de Prata ocorreu em 30 de novembro de 1998, sendo noticiada pelo *Jornal Estado de São Paulo*, (01/12/1998), que apontou os principais motivos para o encerramento das operações: a má conservação da via férrea que contribuía na ocorrência de acidentes graves; redução da velocidade e o impacto no cumprimento dos horários da grade; concorrência com a ponte aérea Rio-São Paulo; a desestatização da malha ferroviária entre Rio-São Paulo, e por último o fim da RFFSA.

Transcorrido 25 anos, permanece em pauta os debates sobre a viabilidade técnica de retomada dos serviços do transporte ferroviário de passageiros de longa distância, entre as principais capitais do Sudeste. Este debate é importante, todavia ainda carece de ação política. A discussão sobre o tema é importante para encontrarmos alternativas ao transporte rodoviário e aéreo. Se tomarmos como exemplo os países desenvolvidos constataremos que desde o século XIX, o transporte sobre trilhos constitui o eixo central na política de mobilidade urbana, o que atesta sua viabilidade econômica, como podemos observar na tabela abaixo:

Tabela 1- Cobertura da malha ferroviária em outros países (continua)

PAÍSES	EXTENSÃO TERRITORIAL	COBERTURA DA MALHA FERROVIARIA	ADMINISTRAÇÃO DA FERROVIA
Rússia	17.098.242 km ²	Atende 85 das 89 regiões	Estatual JSC Federal Passenger Company
Canadá	9.984.670 km ²	Atende 8 de 10 províncias	Estatual Via Rail
China	9.596.960 km ²	Atende a todo o país (22 províncias, 4 municipalidades, 5 regiões autônomas e 2 regiões administrativas especiais)	Estatual China National Railway (CNR)
EUA	9.371.174 km ²	Atendendo a 47 de 50 estados	Amtrak - Estatal National Railroad Passenger Corporation,
Brasil	8.514.877 km	Atualmente somente dois serviços de transporte passageiros ainda se mantem por conta de um contrato feito com a empresa Vale: o primeiro da Estrada de Ferro Vitória a Minas (interligando a cidade de Vitória (ES) à cidade de Belo Horizonte (MG), com parada em 30 cidades ao longo do trajeto; e o segundo da Estrada de Ferro Carajás, (interligando a cidade de São Luiz (MA) à cidade de Parauapebas (PA), com parada em 15 cidades ao longo da ferrovia.	Empresa Vale

Tabela 1- Cobertura da malha ferroviária em outros países (Conclusão)

PAÍSES	EXTENSÃO TERRITORIAL	COBERTURA DA MALHA FERROVIÁRIA	ADMINISTRAÇÃO DA FERROVIA
Austrália	7.741.220 km ²	Atende 5 de 6 estados australianos, a exceção é o estado da Tasmânia, que é uma ilha.	Empresa privada Great Southern Rail; Estatal NSW Train Link; Estatal Queensland Rail; Estatal V/Line.
Índia	3.287.263 km ²	Atende todo o país (29 estados e 7 territórios)	Estatal Indian Railways
Argentina	2.780.400 km ²	Atende 9 de 23 províncias	Estatal Trenes Argentinos, Estatal Ferrobaires; Estatal Ferrocarril SA; Estatal Trenes Especiales Argentinos.
Cazaquistão	2.724.900 km ²	Atende todos os 14 distritos do país.	Estatal Kazakhstan Temir Zholy

Fonte: O autor, 2023. Elaborado com base no Jornal Correio de Minas .

O projeto de desestatização das ferrovias brasileira em vez de alavancar e modernizar o setor de transporte ferroviário de passageiros, de curta e longa distância, teve o efeito contrário, sucateou a malha existente e priorizou regionalmente o transporte de carga; postura não adotada em outros países que ampliaram suas malhas ferroviárias e mantiveram sobre o controle do Estado, entendendo ser uma atividade estratégica para o desenvolvimento do país, com boa capilaridade por todo território nacional, tanto para o transporte de cargas no escoamento da produção agrícola e industrial quanto para o transporte de passageiros em viagens de curta e longa distância, sendo possível viajar entre cidades, estados e por vários países do continente europeu.

Nossa crítica também se dá pelo fato do Brasil ser o quinto país mais extenso em área territorial e não explorar todo potencial de uma malha ferroviária existente de 29.073,80 Km construída no século XIX e XX, e de forma incompreensível só utilizar 36,67% desta malha, o que equivale a 8.335,42km, ao passo que o restante se encontra em estado de abandono, sem utilização. Assim, o Brasil no que tange as ferrovias segue na contramão de tantos outros países, que fizeram escolhas políticas mais acertadas.

Entendemos como oportuno mencionar a expectativa em torno do projeto que prever a construção do primeiro ‘Trem-bala’ ligando as capitais do Rio de Janeiro e São Paulo. Este projeto foi idealizado em 1989 no Governo do ex-presidente José Sarney, ou seja, 35 anos de espera, e só recentemente em 2023, o governo federal concedeu autorização a empresa TAV Brasil para iniciar as obras a partir de 2027, com previsão de conclusão em 2032. O trem de alta velocidade – TAV²⁶, terá uma malha férrea de 378 km de extensão, podendo trafegar a

²⁶ Poder 360 - O projeto do trem-bala entre Rio e São Paulo. Publicado em 22/02/24.

<https://www.poder360.com.br/poder-infra/infraestrutura/saiba-como-esta-o-projeto-do-trem-bala-entre-rio-e-sao-paulo/> - acesso em: 27 fev.2024.

350km/h²⁷, com quatro estações ligando a zona oeste do Rio de Janeiro a zona norte de São Paulo, com parada nas estações de Volta Redonda e São José dos Campos, com estimativa de viagem em torno de 1h30min.

No entanto, não basta o transporte ser veloz precisa também ser acessível a todos, democrático, que permita a integração das regiões e o desenvolvimento econômico do país.

1.3 - O fracasso da desestatização neoliberal como solução para os problemas da rede

Figura 14- Situação dos trens no Rio de Janeiro na década de 1980.



Fonte: Jornal Última Hora – 1980

Para debater as condições do sistema ferroviário de transporte de passageiros no Rio de Janeiro e o processo que culminou na desestatização da rede, toma-se como lapso temporal os acontecimentos a partir da década de 1950, como a proposta de criação de um Fundo

²⁷ O último trem a atingir velocidade recorde de 164Km/h foi o Trem Expresso noturno em 16 de maio de 1989, durante o governo de Orestes Quêrcia, em São Paulo, fazendo o percurso teste entre Rio Claro e Itirapina, o projeto da Ferrovia Paulista S/A – FEPASA e o Instituto de Pesquisa Tecnológicas de São Paulo – IPT, tinha por objetivo revitalizar o transporte ferroviário de passageiros de longa distância, mas o projeto acabou não indo adiante. - <https://www.tavtrilhos.com/2017/09/a-fepasa-e-o-instituto-de-pesquisas.html> - acesso em: 20 jan.2024.

Ferrovário Nacional– FFN, semelhante ao Fundo Rodoviário Nacional²⁸- FRN, com recursos provenientes do Imposto Único sobre combustíveis e lubrificantes, favoreceria a expansão da malha rodoviária federal; no entanto, tal proposta “nunca saiu do papel por falta de regulação, e principalmente, por falta de vontade política” (Telles, 2011, p.202). Enquanto isso, a situação financeira das estradas de ferro se agravava, com impacto direto sobre os serviços de transporte de passageiros, a qual se deteriorava cada vez mais, resultando em atrasos e em acidentes graves, afugentando assim os usuários. Ou seja, era um círculo vicioso difícil de romper.

É neste contexto, que surge em 1957 a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), com o intuito de centralizar e organizar a gestão do setor ferroviário brasileiro. Ela inicia, como uma comissão especial, através do Decreto nº 37.131/1955, sendo inserida no Ministério da Viação e Obras Públicas, com as seguintes competências: administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporada. Em seguida torna-se uma estatal.

Quase 20 anos após a criação da RFFSA, a Lei nº 6.171/1974 amplia suas competências iniciais, concentrando ainda mais as atividades de planejamento, execução e fiscalização. Assim, as novas competências ficam evidenciadas no artigo 7º, “i” e “j” da referida lei:

Dever de fiscalizar em todo território nacional, os serviços de transporte ferroviário; promover a coordenação de estudos tarifários e de custos de transportes ferroviários em geral; planejar a unificação e padronização do sistema ferroviário brasileiro; proceder à avaliação qualitativa e quantitativa do sistema ferroviário nacional; realizar pesquisa relacionada com o aperfeiçoamento das atividades ferroviárias no país, e executar a parte ferroviária do Plano Nacional de viação (Pinheiro e Ribeiro, 2017, p.27)

²⁸. O Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945, cria o Fundo Rodoviário Nacional, em seu Capítulo IV, Art. 28. Expõe sua finalidade, a saber: construção, conservação e melhoramentos das rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional e a auxílio federal aos Estados, Territórios e Distrito Federal para a execução dos sistemas rodoviários regionais respectivos. E mais no Art. 29. O Fundo Rodoviário Nacional será constituído pelo produto do imposto único federal sobre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados e produzidos no país criado pelo Decreto-lei número 2.615, de 21 de setembro de 1940, ficando extinto o Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios criado pelo aludido Decreto-lei. Já no Art. 30. Esclarece que a renda do imposto único federal, referido no artigo anterior, será recolhida ao Banco do Brasil, em conta especial sob a denominação "Fundo Rodoviário Nacional" à ordem e disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. E por fim, no Art. 31. Do Fundo Rodoviário Nacional 40% (quarenta por cento) constituirão receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e os 60% (sessenta por cento) restantes serão rateados entre os Estados, Territórios e Distrito Federal da seguinte forma :36% proporcionalmente ao consumo de combustíveis e lubrificantes líquidos; 12% proporcionalmente à população; 12% proporcionalmente à superfície. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-8463-27-dezembro-1945-416445-publicacaooriginal-1-pe.html> – Acesso em: 08 mar. 2023.

No entanto, na década de 1990, esta concentração de atribuições será alvo de duras críticas dos neoliberais, ao considerá-las um entrave a ser superado pela desestatização e pela criação de agência reguladora.

É neste período que mudanças no modelo de desenvolvimento do Estado serão implementadas, culminando com a Reforma do Estado brasileiro, pois este tinha “exaurido sua capacidade de liderar o processo de acumulação, já que não era capaz de gerar superávit fiscal nem contrair empréstimos externos” (Pinheiro e Ribeiro, 2017, p.33). A situação das empresas estatais se agrava, pois, seu financiamento vinha de bancos públicos, e estes não conseguiam executar as garantias dadas, por motivos legais ou políticos, ou seja, as dívidas não eram pagas. Este impasse cria o cenário perfeito para pensar a privatização como único meio dos bancos públicos concederem crédito, pois só assim teriam a segurança da execução das garantias por meio dos ativos no caso de inadimplência. Portanto, a privatização era entendida como um mal necessários.

Neste passo, a RFFSA é inserida no Programa Nacional de Desestatização - PND, através do Decreto nº473/92, programa criado pela Lei nº 8.031/1990, pelo ex-presidente Collor, cujo objetivo principal era alavancar o processo de abertura para a privatização das empresas estatais brasileiras.

Um outro passo importante foi aprovação da Lei Geral de Concessões nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 e a Lei nº 9.074 de 7 de julho de 1995 com normas para outorga e prorrogação de concessões, do então senador Fernando Henrique Cardoso, que segundo Frederico Lustosa da Costa (1999), deu as configurações do processo de concessão de serviços públicos, tanto sobre a execução de obras quanto a permissão dos serviços referente aos setores de energia elétrica e transportes. No entanto, foi na condição de presidente, que Fernando Henrique Cardoso promoveu a Contra-Reforma do Estado, sendo esta:

Orientada para a privatização da infraestrutura e a concessão de serviços públicos, estimulando também a venda de empresas públicas estatais. Como também buscou reforçar o papel do Estado no planejamento, regulação, controle e fiscalização dos serviços públicos concedidos (Costa, 1999, p.195)

Segundo Luiz Carlos Bresser Pereira²⁹ (1997), a Reforma do Estado brasileiro que se deu nos anos 1990 se pautava em quatro princípios básicos:

²⁹ Luiz Carlos Bresser Pereira – Chefiou o Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado (MARE), no primeiro governo Fernando Henrique Cardoso, entre 1995 e 1998. Participando ativamente da reforma gerencial da administração pública brasileira ao mesmo tempo que desenvolveu a teoria da reforma. Hoje como professor da FGV entende “que foi um triste momento na nossa história econômica porque nele o Brasil adotou

- (a) a delimitação das funções do Estado, reduzindo seu tamanho em termos principalmente de pessoal através de programas de privatização, terceirização e publicização (este último processo implicando na transferência para o setor público não-estatal dos serviços sociais e científicos que hoje o Estado presta);
- (b) a redução do grau de interferência do Estado ao efetivamente necessário através de programas de desregulação que aumentem o recurso aos mecanismos de controle via mercado, transformando o Estado em um promotor da capacidade de competição do país a nível internacional ao invés de protetor da economia nacional contra a competição internacional;
- (c) o aumento da governança do Estado, ou seja, da sua capacidade de tornar efetivas as decisões do governo, através do ajuste fiscal, que devolve autonomia financeira ao Estado, da reforma administrativa rumo a uma administração pública gerencial (ao invés de burocrática), e a separação, dentro do Estado, ao nível das atividades exclusivas de Estado, entre a formulação de políticas públicas e a sua execução; e, finalmente,
- (d) o aumento da governabilidade, ou seja, do poder do governo, graças à existência de instituições políticas que garantam uma melhor intermediação de interesses e tornem mais legítimos e democráticos os governos, aperfeiçoando a democracia representativa e abrindo espaço para o controle social ou democracia direta. (Pereira, 1997, p.18)

No entendimento de Frederico Lustosa da Costa (1999), muitos países fizeram ajustes fiscais, optando por um dos três modelos existentes: (1) reforma patrimonial, pela transferência de ativos para o setor privado, sobretudo através da privatização de empresas e de investimentos públicos; (2) reforma tributária, voltada para o aumento da receita, através de mudanças na estrutura e incidência de impostos e na melhoria do processo de arrecadação; (3) reforma gerencial, dirigida para o aumento da eficiência do gasto público, partindo da suposição de que é possível fazer mais com o mesmo volume de recursos, quando a oferta for aquém da demanda, ou fazer o mesmo com menor dispêndio, quando oferta for proporcional à demanda.

É neste contexto, que se dão as discussões políticas do período, girando em torno do papel do Estado e a redução de seu tamanho, pois o modelo de ação intervencionista o tornava ineficiente, considerando-o um mau gestor na prestação de serviços, entre eles o de transportes, pois lhe faltava a expertise do setor privado. Os argumentos utilizados eram que o processo de privatização poderia contribuir para a redução do déficit público além de reforçar as receitas, e por sua vez, liberar o Estado para novos investimentos em áreas prioritárias. Este era o receituário dos economistas neoliberais e dos organismos internacionais, como Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional (FMI), que pressionavam pela desestatização, como condição para concessão de empréstimos ao país. Logo, seja por convicções ideológicas ou por pressão dos organismos internacionais, o fato é

que o governo brasileiro optou pela reforma patrimonial, o modelo de desestatização que resultou na privatização de muitas empresas estatais.

Para Costa (1999), entre as falácias usadas como argumentos para privatização, estão: a impossibilidade de o Estado continuar investindo recursos públicos frente a um cenário de crise financeira e de economia deficitária, sendo prioritário ajuste nas contas públicas. Mas o que se constou após o processo é que o BNDES continuou a fazer vultosos empréstimos ao setor privado de infraestrutura, sob o pretexto de existir uma demanda reprimida.

Outra constatação é quanto aos gastos públicos e ao tamanho do Estado, a promessa era de redução, mas o que se constata é o contrário, o Estado brasileiro aumentou; os recursos consumidos pelas esferas: Federal, Estadual e Municipal passou de 27,24% do PIB em 1994 para 35% do PIB em 1998. Ou seja, o Estado empresário diminuiu, mas os gastos do Estado continuam aumentando até os dias atuais.

De acordo com Pinheiro e Ribeiro (2017 p. 33) o processo de privatização entre outras finalidades visava a redução drástica dos quadros funcionais; por exemplo, só na RFFSA durante o ajuste foram demitidos cerca de 19.998 funcionários, conforme tabela abaixo, e o mesmo se constata em outras estatais.

Tabela 2- Número de funcionários da RFFSA

REDUÇÃO ANUAL NO QUADRO DE FUNCIONÁRIOS DA RFFSA	
ANO	QUANTITATIVOS
1985	67.718
1989	59.130
1990	56.281
1991	51.158
1992	48.550
1993	46.911
1994	45.355

Fonte: O autor, 2023. A partir dos dados de Pinheiro e Ribeiro (2017).

Em 1984, ocorre o processo de desmembramento do sistema ferroviário, quando a RFFSA passa a se concentrar no transporte de cargas, ao passo que, a gestão dos serviços de trens metropolitano de passageiros fica com a subsidiária, recém criada Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, por meio do Decreto-lei nº 89.396/84, que passa a gerenciar a malha do Rio de Janeiro, São Paulo, e posteriormente Recife em 1985 e Belo Horizonte em 1986. Assim sendo, a CBTU, num período de 6 anos, implementou o programa de modernização das vias férreas de trens urbanos, com ações que visaram a recuperação e modernização do sistema.

A partir de 1993, a CBTU deixa de ser subsidiária da REFFSA para estar subordinada diretamente ao Ministério de Desenvolvimento Regional, ou seja, mais um passo para a transferência administrativa e gestão para os governos Estaduais.

Em 1994, por meio da Lei nº 2.143/94, é realizada a transferência da titularidade e gestão para o governo do Rio de Janeiro, ficando a operação do transporte por trem a cargo da estatal estadual Companhia Fluminense de Trens Urbanos – FLUMITRENS.

Consoante com o discurso e projeto neoliberal, o Estado do Rio de Janeiro cria o Programa Estadual de Transporte (PET), neste contexto, com intuito de atrair investidores com a promessa de modernização de 50 composições, reforma de algumas estações, obras de infraestrutura na malha ferroviária, e a compra de 20 trens novos.

Dessa forma, em 1998, foi realizado um processo de desestatização do sistema de trens urbanos de passageiros, com a realização de licitação e a consequente criação da Supervia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A., tendo como participantes o Banco Pactual, RENFE e CAF, recebendo no ano de 2006 a encomenda dos 20 trens fabricados na Coreia do Sul, em detrimento da industrial nacional.

Figura 15 - Ramais e extensões da malha férrea dos trens metropolitanos do Rio de Janeiro



Fonte: Site da Supervia, 2023.

A Supervia ficou com as operações da malha de bitola larga³⁰ e alguns trechos com bitola estreita, por exemplo trechos entre Gramacho e Vila Inhomirim; e o trecho entre a estação de Japeri e a estação de Paracambi, e os ramais Saracuruna, Magé, Guapimirim, Niterói, São Gonçalo e Visconde de Itaboraí.

Já o sistema de bonde de Santa Teresa, ficou sob a administração da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – Central, desde 2001.

³⁰A definição dada para Bitola é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos em uma via férrea, estando em uso pela concessionária Supervia a Bitola larga com medida de 1,60m e a Bitola estreita com medida inferior a 1,435m. Disponível em: <https://www.brasilferroviario.com.br/bitola/> - Acesso em: 10 mar. 2023.

Mas a euforia não duraria muito tempo, pois com os “investimentos reduzidos em manutenção da frota e infraestrutura de sua malha de operação, os atrasos e a superlotação voltaram a ser recorrentes, sendo agravados por acidentes em série” (Cosenza, 2016, p.396) e muitos deles de grande repercussão.

Diante deste contexto de crise, em 2010, um braço do grupo Odebrecht, a Odebrecht Transport (OTP) empresa de atuação nos setores rodoviário, de transporte urbano, de infraestrutura de logística (portuária e dutos) e aeroportuário, assume o controle da Supervia.

Em 2019, ocorre uma nova mudança no controle acionário da Supervia, assume a GUMI – Guarana Urban Mobility Incorporated Brasil³¹, consórcio formado pela japonesa Mitsui e West Japan Railway Company³², além de um fundo japonês. Hoje, a Supervia acumula uma dívida de 1,2 bilhão de reais, que segundo a GUMI é reflexo do contexto pandêmico, quando ocorreu uma perda financeira de R\$ 474 milhões de reais em 2020, com a redução de mais de 102 milhões em passagens, até o primeiro semestre de 2021³³.

O fracasso da desestatização como parte do receituário neoliberal também se confirma na redução do fluxo de passageiros, já que a promessa era de aumentar a capacidade do transporte ferroviário, se constituiu numa falácia, já que na década de 1980 a RFFSA chegou a transportar 1.000.000 (um milhão) de passageiros por dia³⁴, e atualmente segundo a Supervia transporta 350mil.

A Supervia³⁵ alega que no auge da pandemia (2020-2021) houve uma redução significativa chegando a transportar 190 mil passageiros; atualmente em 2023, tem transportado 350 mil por dia, quando o ideal para cobrir os custos deveria estar em torno de 450 mil por dia. Ressalta que antes da pandemia a empresa transportava 600 mil passageiros por dia, batendo um recorde em 17/08/2016 com 735 mil passageiros por dia.

³¹Site Supervia – História da Supervia - Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/quem-somos/historia>- Acesso em: 10 mar. 2023.

³²Revista Exame – Operadora de trens Supervia pede recuperação judicial – Disponível em: <https://exame.com/negocios/operadora-de-trens-supervia-pede-recuperacao-judicial/> - Acesso em:10 mar. 2023.

³³Site Supervia - Supervia ajuíza pedido de recuperação judicial. Disponível em:<https://www.supervia.com.br/pt-br/noticias/supervia-ajuiza-pedido-de-recuperacao-judicial> – Acesso em: 08 mar. 2023.

³⁴Associação Nacional de Preservação Ferroviária - ANPF- A Estrada de Ferro Central do Brasil. Disponível em:<https://anpf.com.br/ef-central-do-brasil> - Acesso em: 20 dez. 2023.

³⁵Diante deste quadro de crise financeira, a Supervia ajuizou em 08/06/2021, no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, pedido de Recuperação Judicial com base na Lei de Recuperação Judicial e Extrajudicial e de Falências (LRF). O objetivo da ação é preservar a prestação de serviço e iniciar a negociação junto aos credores e ao Poder Concedente.

Ao analisar os dados disponibilizados pela AGETRANSP sobre o quantitativo de passageiros transportados pela concessionária Supervia, é possível perceber um decréscimo nos números bem antes da pandemia, por exemplo: no ano de 2016 foram transportados 181.111.289; no ano de 2019 reduz para 164.020.076; no ano de 2020 outra queda acentuada para 97.958.268; e no ano de 2023 mantendo esta tendência de queda para 86.640.649, como se pode observar na tabela abaixo:

Tabela 3- Quantitativo anual de passageiros transportados.

Quantitativo anual de passageiros transportados pela Supervia entre 2013 a 2023	
ANO	QUANTITATIVO ANUAL³⁶
2023	86.640.649
2022	97.535.160
2021	89.072.824
2020	97.958.268
2019	164.020.076
2018	163.027.491
2017	160.786.315
2016	181.111.289
2015	178.078.845
2014	164.001.690
2013	152.354.006

Fonte: Autor, 2023. A partir dos dados disponíveis no site da Agetransp.

Sem dúvida a Pandemia de Covid-19 (2020 a 2022) no Brasil teve um efeito devastador com 700 mil mortos, além de produzir outros desdobramentos na vida das pessoas ainda não totalmente aclarados.

No entanto a redução no volume de passageiros pode ter outros fatores além deste, tais como: o aumento do desemprego no período entre 2016 à 2022; crescimento do trabalho informal; empresas que adotaram o *home office* para o seu quadro funcional durante e após a pandemia; crescimento da frota de motocicletas para deslocamento na cidade; ampliação dos serviços de veículos de aplicativos: *Uber/ 99/ InDrive* e mototaxi; além dos problemas habituais envolvendo a prestação de serviços da Supervia, como: atrasos, paralisações e problemas de segurança pública que afetam a operação do sistema colocando em risco a vida dos passageiros no interior das composições e em muitas das 104 estações.

³⁶ Site da Agetransp – Concessionárias em números – Disponível em: http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/supervia/SUPERVIA%20-%20Tabela%201%20-%20Total%20de%20passageiros_v1_20240430.pdf – Acesso em: 08 jan. 2024.

Sobre as estações da Supervia, também se faz necessário um olhar atento diante do que passa despercebido, nesta relação de uso e dependência dos trens pelas classes trabalhadoras que vivem em territórios periféricos com baixa representatividade junto as instâncias de poder e decisão, como bem lembrado por Rafaela Albergaria (2019, p.38) ao mencionar a estação Vila Rosali, no município de São João de Meriti, que se destaca não só por ser uma das estações do ramal Belford Roxo com o menor fluxo de passageiros, em 2023, uma média de 71 passageiros por dia; mas não por acaso, pois a saída da estação se faz por dentro do cemitério do bairro, uma situação naturalizada pela empresa, porém uma realidade impossível de se transpor ao imaginar uma estação de metrô em Ipanema, ou por exemplo pensar a saída da estação do metrô de Botafogo por dentro do cemitério São João Batista; ainda que fosse seu trajeto, por certo, não funcionaria um dia seguir.

Ainda sobre as estações podemos observar que os terminais ferroviários de maior fluxo³⁷ de passageiros se concentram em áreas próximas a grandes centros comerciais, em áreas densamente povoadas, ou em espaços propícios para a realização de baldeação, conforme demonstrado na tabela abaixo:

Tabela 4– Estações de maior fluxo de passageiros.

Ranking das 10 estações com maior média diária de passageiros em 2023		
Posição	Estações	Quantitativo diário
1	Central do Brasil	70.494
2	Madureira	17.615
3	São Cristóvão	14.569
4	Campo Grande	13.669
5	Nova Iguaçu	13.309
6	Queimado	9.749
7	Santa Cruz	9.733
8	Maracanã	8.431
9	Engenheiro Pedreira	7.953
10	Bangu	7.952

Fonte: Autor, 2023. A partir dos dados disponíveis no site da Supervia

A desestatização também não conseguiu resolver a questão da pontualidade e muito menos implementar uma grade de horários que realmente atenda de modo satisfatório as necessidades dos trabalhadores que mora em pontos mais distantes da região metropolitana.

³⁷ Site da Supervia – Média diária de passageiros por estações - Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/demanda-media-mensal-de-passageiros-por-estacao> – Acesso em: 08 mar. 2023.

Enquanto a concessionária Metrôrio³⁸ opera com uma grade fixa de horários semanais de abertura e fechamento em todas as suas estações, nas linhas 1,2 e 4, sendo nos dias úteis: das 5h às 00h; aos sábados das 5h às 00h; e aos domingos e feriados das 7h às 23h; por sua vez, a concessionária Supervia é o oposto desta, com horários extremamente prejudiciais as necessidades de seus usuários, principalmente os moradores da região metropolitana, seja nos dias úteis para trabalhar ou nos finais de semanas e feriados, fato que influencia negativamente na circulação desses moradores no acesso as áreas centrais do Rio de Janeiro, para prática do lazer e atividades culturais,

De acordo com Albergaria (2019) esse modelo de mobilidade urbana é o resultado de políticas de mobilidade organizada e operacionalizada como ferramentas de manutenção e reprodução das desigualdades territoriais, que aprofundam o empobrecimento dessas populações.

A distribuição desigual das estruturas e equipamentos do transporte urbano atende a uma lógica inversa ao enfrentamento das desigualdades, na qual os espaços privilegiados convivem com mais equipamentos, investimentos e oferta de serviços públicos, enquanto os espaços periféricos da cidade experimentam o não acesso pela precarização, escassez e ausência de investimentos e serviços essenciais. (Albergaria, 2019, p.18)

Nas tabelas abaixo podemos conferir os horários de abertura e encerramentos das estações que encabeçam os 5 ramais da Supervia e demonstram o que temos falado sobre as dificuldades de acesso a equipamentos públicos localizados no centro, ou seja, aos sábados, domingos e feriados dias que comumente as empresas dão folga aos seus trabalhadores, esses são limitados por causa dos horários da grade, e caso fosse ampliada poderia facilitar o acesso a inúmeras atividades no centro da cidade, como eventos culturais, recreativos e outros usos.

Tabela 5 – Horário de abertura e encerramento das estações que encabeçam os ramais.

Horário de funcionamento das estações que encabeçam os 5 ramais da Supervia ³⁹					
Dias da semana	Japeri	Santa Cruz	Saracuruna	Deodoro	Belford Roxo
Dias úteis:	Das 3h30 às 21h50	Das 3h30 às 22h15	Das 3h45 às 21h45	Das 4h45 às 23h30	Das 4h30 às 21h15
Sábados	Das 00h15 às 21h50	Das 4h às 20h15	Das 4h15 às 20h30	Das 5h45 às 21h45	Das 5h40 às 19h
Domingos e feriados:	Das 4h às 21h50	Das 4h40 às 19h50	Das 4h45 às 19h	Das 5h30 às 21h30	Das 5h40 às 13h35

Fonte: Autor, 2023. A partir dos dados disponíveis no site da Supervia.

³⁸ Site Metrôrio - Grade de horários do Metrôrio - Disponível em: <https://www.metrorio.com.br/GuiaDoCliente/SuaViagem> - Acesso em: 10 nov. 2023.

³⁹ Site Supervia – Estação Central do Brasil - Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/central-do-brasil> - Acesso em: 30 mar. 2023.

Tabela 6 – Grade de horário da estação Central do Brasil.

Horário de funcionamento da principal estação Central do Brasil Dias úteis: das 4h às 22h45 Sábados: das 5h45 às 21h15 Domingos e feriados: das 5h30 às 20h30				
Partidas programadas para os ramais		Dias úteis	Sábado	Domingo
Santa Cruz	Primeiro trem	4h10	6h17	6h18
	Último trem	22h42	21h07	20h18
Japeri	Primeiro trem	4h20	6h03	5h58
	Último trem	22h59	21h22	20h38
Saracuruna	Primeiro trem	4h45	5h08	6h09
	Último trem	22h36	20h36	20h19
Belford Roxo	Primeiro trem	4h35	5h55	6h17
	Último trem	21h21	19h17	13h47
Observação da Supervia: As estações fecham antes da passagem do último trem, de 5 à 15 minutos, por isso, caso deseje embarcar na última composição do dia, oriente-se pelo horário de fechamento da sua estação de embarque.				

Fonte: Autor, 2023. A partir dos dados disponíveis no site da Supervia.

Desta forma, a Supervia obriga a população a recorrer aos ônibus ou outras formas de transportes, como os transporte por aplicativos, demonstrando mais uma vez o descaso com as classes subalternas que dependem dos trens como principal meio de transporte, inclusive nos finais de semana e feriados.

Outro dado relevante que demonstra o descaso e desrespeito com o usuário dos trens se evidencia nos funcionamento dos banheiros das estações, encerrando muito antes do horário do último trem, pois nos dias úteis funcionam das 6h às 20h, aos Sábados das 6h às 18h, e aos domingos e feriados simplesmente não funcionam. Ou seja, aos passageiros é negado um direito básico que deveria nortear qualquer relação de prestação de serviço de transporte de massa, um verdadeiro absurdo; e neste quesito a Supervia se difere novamente da Metrôrio, que diferente daquela dá aos seus usuários um tratamento mais digno.

Se os objetivos da desestatização era tirar a rede ferroviária da dependência do Estado, oferecer uma boa gestão da malha ferroviária, aumentar a capacidade de transporte e reduzir o preço das tarifas, o mesmo não se concretizou até agora. Pois, o que se tem observado é o oposto das promessas alardeadas pelos defensores das ideias neoliberais, na medida em que se percebe os impactos produzidos pelos aumentos tarifários sucessivos que impactam sobre o orçamento familiar das classes subalternas, principalmente das região metropolitana do Rio de Janeiro.

Para efeito comparativo, toma-se os dados da AGETRANSP responsável pela fiscalização da Supervia e do Metrô, mais os dados tarifários dos ônibus municipais da Prefeitura do Rio de Janeiro, tendo como recorte temporal os anos entre 1998 a 2024, ano que marca a data da criação da concessionária Supervia.

O trem historicamente sempre foi o meio de transporte mais barato se comparado aos outros modais e, por isso, o mais utilizado pelas classes subalternas; no entanto, isso tem mudado ao longo do tempo com o predomínio do transporte rodoviário sobre o transporte sobre trilhos, ou seja, apesar de todos os transtornos no trânsito (engarrafamento e superlotação), principalmente nos ônibus intermunicipais proveniente das regiões metropolitana, e apesar do valor elevado das tarifas, o ônibus acaba sendo o único meio de deslocamento frente as imprevisibilidades do sistema ferroviário, sendo recorrente os atrasos e as paralisações.

Ao analisar a tabela abaixo fica evidenciado uma expressiva valorização tarifária dos modais sobre trilhos (trem/metrô) em relação aos ônibus municipais, sem que isto se traduza na prática em algum benefício para os usuários:

Tabela 7 - Comparativo de evolução tarifária entre três modais de transportes público na cidade do Rio de Janeiro. (Continua)

EVOLUÇÃO TARIFARIA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS ENTRE 1998 A 2024			
ANO	TRENS SUPERVIA ⁴⁰	METRÔRIO ⁴¹	ÔNIBUS MUNICIPAIS ^{42/43}
2024	R\$7,10	R\$7,50	R\$ 4,30
2023	R\$7,40	R\$6,90	R\$4,30
2022	R\$ 5,00	R\$ 6,50	R\$ 4,05
2021	R\$ 5,00	R\$ 5,80	R\$ 4,05
2020	R\$ 4,70	R\$ 5,00	R\$ 4,05
2019	R\$ 4,60	R\$ 4,60	R\$ 4,05
2018	R\$ 4,20	R\$ 4,30	R\$ 3,95
2017	R\$ 4,20	R\$ 4,30	R\$ 3,40
2016	R\$ 3,70	R\$ 4,10	R\$ 3,80
2015	R\$ 3,20	R\$ 3,70	R\$ 3,40

⁴⁰ Site Agetransp - Tarifas Autorizadas e históricos de alterações (1998 – 2024) - Concessionária Supervia. Disponível em: http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/supervia/SUPERVIA%20-%20Tabela%20%20-%20Tarifas%20Autorizadas_v1_20240430.pdf- Acesso em: 12 fevereiro de 2024.

⁴¹Site Agetransp - Tarifas Autorizadas e históricos de alterações (1998 – 2024) - Concessionária Metrô. Disponível em: http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/metro/METRORIO%20-%20Tabela%20%20-%20Tarifas%20Autorizadas_v1_20240529.pdf- Acesso em: 12 fevereiro de 2024.

⁴² Site Prefeitura do Rio de Janeiro - Tarifa Única do Serviço de Transporte Público por Ônibus do Município Antes da Licitação em 2010 (1998 a 2010) -Disponível em:<https://carioca.rio/wp-content/uploads/2023/05/Tarifas-SPPO.pdf> - Acesso em: 12 janeiro de 2024.

⁴³ Site Prefeitura do Rio de Janeiro - Tabela de Tarifa Única do Serviço de Transporte Público por Ônibus do Município: (2010 a 2023). - Disponível em: <https://carioca.rio/servicos/valores-das-tarifas-de-onibus-e-integracoes/>- Acesso em: 12 fevereiro de 2024.

Tabela 7 - Comparativo de evolução tarifária entre três modais de transportes público na cidade do Rio de Janeiro. (Conclusão)

EVOLUÇÃO TARIFÁRIA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS ENTRE 1998 A 2024			
ANO	TRENS SUPERVIA	METRÔRIO	ÔNIBUS MUNICIPAIS
2014	R\$ 2,90	R\$ 3,50	R\$ 3,00
2013	R\$ 2,90 revogado reajuste	R\$ 3,20 revogado reajuste	R\$ 2,75 revogado reajuste
2013	R\$ 3,10	R\$ 3,50	R\$ 2,95
2012	R\$ 2,90	R\$ 3,20	R\$ 2,75
2011	R\$ 2,90	R\$ 3,10	R\$ 2,50
2010	R\$ 2,80	R\$ 2,80	R\$ 2,40
2009	R\$ 2,50	R\$ 2,80	R\$ 2,20
2008	R\$ 2,20	R\$ 2,60	R\$ 2,20
2007	R\$ 2,10	R\$ 2,40	R\$ 2,10
2006	R\$ 1,90	R\$ 2,25	R\$ 1,90
2005	R\$ 1,88	R\$ 2,25	R\$ 1,80
2004	R\$ 1,68	R\$ 2,01	R\$ 1,60
2003	R\$ 1,50	R\$ 1,88	R\$ 1,50
2002	R\$ 1,15	R\$ 1,47	R\$ 1,30
2001	R\$ 0,90	R\$ 1,33	R\$ 1,10
2000	R\$ 0,80	R\$ 1,20	R\$ 1,00
1999	R\$ 0,60	R\$ 1,00	R\$ 0,80
1998	R\$ 0,60	R\$ 1,00	R\$ 0,65

Fonte: Autor, 2024. A partir dos dados disponíveis nos sites da Agetransp e Prefeitura do Rio de Janeiro.

Quanto as formas mais utilizadas pelas classes subalternas em seus deslocamentos, podemos constar no site do Rio Bilhete Único Intermunicipal mais uma vez o predomínio do transporte rodoviário, pois dos 295.214 portadores do Bilhete Único, 77,15% utilizam os ônibus e somente 7,26% os trens metropolitanos da Supervia; dados que confirmam também uma capacidade ociosa deste meio de transporte frente a sua capacidade operacional como transporte de massa. Conforme tabela abaixo:

Tabela 8 - Uso do Bilhete Único Intermunicipal do Rio de Janeiro

Transportes públicos com maior uso do bilhete	
Ônibus	77,15%
Trens	7,26%
Metrô	7,02%
Vans	7,04%
VLT	0,84%

Fonte: Autor, 2023. A partir dos dados disponíveis nos sites do Rio Bilhete Único

Mas o que realmente precisamos considerar é o custo elevado dos transportes sobre a renda familiar desses trabalhadores e o efeito negativo sobre a empregabilidade, mesmo com o subsidio da tarifa social, ainda muito tímido se comparado ao praticado em outros países.

De acordo com a Nota Técnica Nº2 de IPEA/2013 é possível pensar num modelo tarifário diferente do praticado no Brasil, pois em muitos países da Europa, no Canadá e nos Estados Unidos os sistemas de transporte público recebem subsídios do governo, dinheiro público, visando a redução da tarifa para o usuário com políticas de estímulo ao uso do transporte público. Nesses países há um sistema de financiamento do transporte público que cobre entre 40% e 50% dos custos dos sistemas. Os recursos para manter os subsídios das passagens tem várias fontes, provenientes de tributos e recursos gerados pela cobrança do sistema.

Segundo o relatório, na cidade de Paris, na França, a receita tarifária representa 40%, subsídio público 20% e outras receitas 40%; em Madrid 44% vem da receita tarifária, 56% subsídio público; em Turim 32% receita tarifária e 68% subsídio público; em Montreal 50% receita tarifária, 43% subsídio público e 10% outras receitas; em Lyon 31% receita tarifária, 25% subsídio público e 45% outras receitas. Logo, cada cidade e país adota um percentual diferente, porém a parte que cabe ao passageiro sempre é a menor possível. Ou seja, uma forma de subsidiar o deslocamento do usuário, bem diferente do modelo brasileiro que procura dar subsídio as empresas.

Ao refletir sobre a realidade brasileira, ao cabo de 25 anos de implementação das políticas neoliberais, que a época acenavam com os instrumentos da privatização como norte de eficiência econômica para as empresas públicas já que estas não tinham, e segundo tais interpretações o problema estava no Estado por ser grande, oneroso e ineficiente para cuidar do transporte público, em especial o transporte ferroviário. Logo, sem essas obrigações desnecessárias o Estado poderia priorizar áreas essenciais, como: saúde, educação e segurança, e com essas medidas conseguiria “atrair capitais, reduzir a dívida externa e interna, obter preços mais baixos para os consumidores e melhorar a qualidade dos serviços”. (Behring, 2011, p.153).

Hoje, evidencia-se que o projeto neoliberal não passava de um engodo, uma falácia, marcada pelo descaso e pela ineficiência dos serviços; apesar dos vultosos investimentos com recursos públicos na compra de novos trens, o que contradiz os argumentos neoliberais e todas as promessas de eficiência para o modal.

Enquanto isso a Supervia segue em recuperação judicial, desde 2021, com dívidas milionárias, num imbróglia jurídico que se arrasta frente ao impasse da permanência ou desistência da concessão. Defendemos diante do cenário atual a reestatização do sistema, que o Estado realize a transição assumindo as funções operacionais e técnicas com quadro funcional próprio, com investimentos na manutenção e expansão do sistema ferroviário.

No entanto a realidade se impõem no cotidiano dos usuários que avaliam os serviços e fazem reclamações, assim essas opiniões são capitadas em pesquisas de satisfação como a desenvolvida pela revista EXAME/IBRC⁴⁴, que se propõem a avaliar as empresas através do Ranking Nacional de Atendimento ao Cliente. Sendo assim, em 2019, entre as empresas do setor de mobilidade urbana a concessionária Supervia obteve a pontuação 40,09 numa escala de 100, abaixo da média de 56,45, ficando na posição 164º num ranking que totaliza 171 empresas avaliadas. Ou seja, uma pesquisa que traduz em números a percepção diária dos seus usuários em relação ao péssimo serviço prestado pela concessionária.

⁴⁴ Site IBRC - Ranking Nacional de Atendimento ao Cliente. Disponível em: <https://ibrc.com.br/ranking/> - Acesso em: 11 dez. 2023

2 - A HISTÓRICA RELAÇÃO ENTRE MADUREIRA E A REDE FERROVIÁRIA

Madureira chorou
 Madureira chorou
 Madureira chorou de dor
 Quando a voz do destino
 Obedecendo ao divino
 A sua estrela chamou
 Gente modesta
 Gente boa do subúrbio
 Que só comete distúrbio
 Se alguém os menosprezar
 Aquela gente que mora na zona norte
 Até hoje chora a morte da estrela do lugar
 (Só eu não posso chorar)

(Autor: José Prudente de Carvalho e Júlio Monteiro.)

Segundo Antônio Edmilson Martins Rodrigues (2019), a música “Madureira chorou” é um lamento pela morte da maior estrela do subúrbio carioca, a vedete Zaquia Jorge, uma justa homenagem aquela que empreendeu esforços para criar em Madureira um Teatro de Revista, hoje desativado e transformado em loja de eletro doméstico. Em 1952 produziu uma série peças teatrais com temáticas do subúrbio, pois tinha por objetivo popularizar o teatro. Conta o escritor, que a mídia fazia severas críticas num tom moralista por seus rebolados e sua sensualidade nos espetáculos.

Zaquia preparou para a inauguração do teatro uma peça chamada “Trem de Luxo”, de autoria de Walter Pinto e Freire Junior, foi um sucesso! A partir daí passou a ser chamada de “vedete do subúrbio”. Em 1975 foi homenageada no samba enredo da Escola de Samba Império Serrano.

O fato curioso é que, justamente no ano em que a Império Serrano preparava a homenagem a vedete Zaquia Jorge, a escola que fica próxima a segunda estação de Madureira, conhecida como estação Magno, foi invadida por um trem. O acidente ocorreu em 17 de julho de 1975⁴⁵, conforme registro do *Jornal do Brasil*, o trem com mais de mil passageiros, tombou após descarrilhar e arremessar os seus vagões a distância de 100 metros, atingindo violentamente a quadra da Escola de Samba da Império Serrano. Para alguns uma coincidência, para outros mais uma constatação da ligação entre o samba e o trem, coisas de Madureira...

⁴⁵Na próxima seção falaremos mais sobre este acidente

2.1 - A rede ferroviária e o desenvolvimento da região de Madureira

Figura 16 - Mapa do bairro de Madureira e seu entorno que compõem a 15ª Região Administrativa.



Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo/Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos

Entendemos como oportuno apresentar aos leitores desta pesquisa as características desta região antes de fazermos um resgate histórico sobre a formação e desenvolvimento de Madureira. Assim, o bairro está circunscrito ao círculo em vermelho, com destaque para suas duas estações ferroviárias e o viaduto Negrão de Lima, a qual possibilita a circulação entre os dois pontos da cidade, divididos pelas linhas férreas. No entorno localiza-se os outros bairros que compõem com Madureira a 15ª Região Administrativa do Rio de Janeiro, a saber: Bento Ribeiro, Campinho, Cascadura, Cavalcante, Engenheiro Leal, Honório Gurgel, Marechal Hermes, Oswaldo Cruz, Quintino Bocaiúva, Rocha Miranda, Turiaçu e Vaz Lobo.

Através dos dados apresentados nesta pesquisa é possível perceber a importância de Madureira entre os subúrbios cariocas e sua relação com o transporte ferroviário, sua posição de destaque como centro comercial da região, além de sua identidade cultural afro-brasileira que se explica pelo processo de ocupação territorial, dando a este lugar características únicas

O bairro de Madureira é apresentado como um recorte do Rio de Janeiro, que nos possibilitou refletir sobre as expressões da questão social vivenciada pelas classes subalternas,

entre os quais um de seus moradores, nascido e criado na região, que deu causa a nossa pesquisa, a partir do conhecimento dos detalhes de sua morte.

A região que viria a se chamar Madureira fica a oeste da antiga Freguesia de Irajá, no vale do Rio das Pedras, situada na fazenda do português Miguel Gonçalves Portela, produtor de aguardente e rapadura, por sua vez, situava-se nas vizinhanças da propriedade do boiadeiro Lourenço Madureira. Para alguns o nome Madureira seria uma homenagem a este que morreu em 1851, quando sua fazenda começou a ser desmembrada dando origem a um bairro.

Se tratando de Madureira, é perfeitamente compreensível que até o seu nome tenha múltiplas histórias, bem como tudo que envolve este lugar desde sua origem; uma história que remota ao período colonial a sesmarias de Antônio França, passando por sucessivas transformações e desmembramentos, até que em 1644 deu origem a Freguesia de Irajá, cuja localização ao norte do maciço da Tijuca e próximo a Serra da Misericórdia, numa região baixa, outrora habitada pelos nativos da tribo Tupi.

Segundo Ilhoa Pierre Carvalho Urinati (2019), estas terras foram muito utilizadas para o cultivo de açúcar, plantio de mandioca, milho, feijão, bem como, criação de animais, pois se tratava de terras férteis, com a presença de vários engenhos de açúcar, entre eles o conhecido Engenho de Nossa Senhora da Conceição, erguido entre o Largo do Tanque e o Largo do Campinho, no século XVII, por Salvador Correia de Sá e Benevides (p.45), tendo como força de trabalho a mão de obra escravizada do povo negro.

Numa publicação da Biblioteca Nacional⁴⁶ (2015), se encontra um artigo de 1937, escrito por Diomedes de Figueiredo Moraes, na Revista Rio Ilustrado, sobre o surgimento da região de Madureira, nele o autor informa que o território antes da vinda de D. João VI para o Brasil, era o ponto de convergência das estradas de Jacarepaguá até Engenho D'Água, Estrada do Piraquara, por onde passavam comboios de tropas e animais que provinham das fazendas dos Jesuítas em Santa Cruz, Itacurussá e Itaguaí. Portanto, uma série de engenhos e fazendas se comunicavam por caminhos ligados à Estrada Nova de Jacarepaguá à Estrada da Pavuna, e aos caminhos que levavam aos portos na baía de Irajá. Dessa forma, a região que viria se chamar Madureira já se destacava como um ponto de pouso para os tropeiros, principalmente depois da descoberta de ouro em Sabarabuçu e Tripuí.

No século XIX, a freguesia de Irajá ainda era uma região rural, de crescimento modesto, conforme dados do censo apresentando por Urinati (2019), em 1831, uma

⁴⁶ Biblioteca Nacional - Rio 450 anos - Bairros do Rio, Madureira. 02 de julho de 2015. Disponível em: <https://antigo.bn.gov.br/noticia/2015/07/rio-450-anos-bairros-rio-madureira>- Acesso em: 20 out. 2023.

população em torno de 3.757 habitantes, obtendo expressivo crescimento em 1838 para de 5.034 habitantes, e sucessivamente alcançando em 1870 a estimativa de 5.746 habitantes.

As ferrovias foram fundamentais para o desenvolvimento da região de Madureira, tanto na melhoria de acesso dos moradores ao centro do Rio de Janeiro, quanto na valorização das terras em torno das linhas férreas, que culminaram num acelerado processo de urbanização.

A estação de Madureira foi construída na antiga chácara de Dona Clara Simões, falecida em 1846, e inaugurada em 15 de junho de 1890, para atender aos moradores do bairro, que tinham que caminhar até a estação de Cascadura, cerca de 1.200m. Outras inaugurações ocorreram em 1898, como a segunda estação de Madureira da Linha Auxiliar, inicialmente chamada Inharajá, posteriormente rebatizada para estação Magno, em homenagem ao engenheiro Alfredo Magno de Carvalho; e a estação de Rio das Pedras – atualmente estação de Oswaldo Cruz.

As características raciais e culturais de Madureira também podem ser explicadas quando analisamos a proporção histórica dos negros na região da Freguesia de Irajá, quando comparada ao quantitativo populacional da Corte, em 1872, de 274.972 habitantes, sendo 55.906 de pretos e de 66.344 pardos, ou seja, 44,4% da população; no entanto, a composição da população da Freguesia do Irajá que era de 5.910 habitantes, em sua composição cerca de 1.787 pretos e 1.820 pardos, ou seja, 61% da população. Neste passo, após a Abolição da Escravatura, este predomínio se acentua com a vinda de libertos, ex-escravizados provenientes da região do Vale do Paraíba e de fazendas no interior do Estado do Rio de Janeiro.

O crescimento demográfico da região da Freguesia de Irajá, conforme relatado por Urbinati (2019), se intensificou a partir do século XX, por exemplo, em 1906, a população era de 27.410 habitantes, triplicando o quantitativo populacional, em 1920, de 99.586 habitantes. Enquanto que na cidade do Rio de Janeiro, a população que era de 805.335 habitantes em 1906 atinge o quantitativo de 1.147.599 habitantes em 1920.

Dessa forma, a implantação das vias férreas na região da Freguesia de Irajá veio a contribuir de forma significativa ao processo de transformação da região até então de característica agrícola numa região mais desenvolvida de aspecto urbano, notabilizada pelo adensamento populacional e o fortalecimento de um pujante centro comercial, reproduzindo as características dos grandes centros urbanos brasileiro, ou seja, conciliando desenvolvimento e atraso.

É possível que a Reforma Urbanística implementada por Pereira Passos, no início do século XX, tenha contribuído para esse crescimento, frente a perspectiva de melhorias no acesso por meio do transporte sobre trilhos a região central da capital, primeiro pelos trens e depois através dos bondes, tenha atraído uma parcela das classes subalternas aos subúrbios daqueles que não conseguiram fixar moradias nos morros cariocas ou atingidos pelos inúmeros processos de remoções empreendidos pela prefeitura do Rio de Janeiro.

De acordo com Gawryszewski (2012), Madureira na década de 1940 se comparado a Penha, Piedade, Irajá, Pavuna, Inhaúma, Ilha e São Cristóvão, já era mais populosa, com 21.077 domicílios e população estimada em 111.831 habitantes, mantendo taxa de crescimento em 1950, com 30.252 domicílios e população em torno de 157.796, atingindo em 1960 cerca de 208.200 habitantes.

Segundo a Casa Fluminense⁴⁷ a população da grande Madureira em 2010 era de 371.968, reduzindo em 2018 para 370.604, e em 2019 para 370.479. Segundo as últimas atualizações⁴⁸, o que já se sabe é de um crescimento de 0,40% na população do Estado do Rio de Janeiro, pois em 2010 segundo o IBGE era 15.989.929, passando em 2022 para 16.054.524; no entanto, observa-se uma redução de 1,7% no quantitativo geral da população da cidade do Rio de Janeiro, pois em 2010 era 6.320.446 reduzindo em 2022 para 6.211.423.

A origem da atividade comercial na região é atribuída à formação de uma feira por volta de 1914, que de acordo com o livro Madureira e Oswaldo Cruz (2000), ficava próxima à Estação de Magno, da Linha Auxiliar, que atraía lavradores, mercadores locais e de Cascadura e muita gente em busca de trabalho. A feira foi se consolidando como espaço comercial a ponto de a Light ceder um terreno na Rua Oliva Maia, com a aprovação do prefeito Amaro Cavalcanti. No entanto, em face da necessidade de duplicação da Linha Auxiliar da Estação Magno, foi realizado a transferência para um novo endereço, e a construção de um mercado localizado na Avenida Ministro Edgard Romero, em 1916, próxima à estação ferroviária da linha E.F.C.B, Estação de Madureira.

A primeira obra de ampliação do mercado se deu em 1929, sob a gestão do prefeito Prado Junior Cabe lembrar os esforços do comerciante português Antônio Pereira em prol do mercado, ao convencer outros comerciantes de Cascadura, em 1930, a migrar para Madureira;

⁴⁷Casa Fluminense - Rede Social Brasileira por cidades justas e Sustentáveis – Disponível em: <https://casa-fluminense.redesocialdecidades.org.br/br/RJ/casa-fluminense/regiao/+madureira/populacao-total> – Acesso em: 25 ago. 2023.

⁴⁸Jornal o Globo - População do RJ cresce 0,40% em 12 anos e chega a 16.054.524 habitantes, diz Censo. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/06/28/populacao-do-rj-cresce-040percent-em-12-anos-e-chega-a-16054524-habitantes-diz-censo.ghtml> – Acesso em: 09 set. 2023.

a segunda ampliação ocorreu em 1949 na administração do prefeito Mendes de Moraes; a terceira em 1959 é reinaugurada como o Mercado de Madureira por Juscelino Kubistchek. Até que na década de 2000, o Mercado é destruído por um incêndio e novamente reconstruindo. O Mercado não é só um espaço comercial, é na verdade parte da identidade cultural de Madureira.

Por iniciativa de comerciantes locais, cria-se a Madureira Atlético Clube em 1933, em substituição ao antigo Fidalgo Atlético Clube, de 1914. Posteriormente, devido à ampliação das atividades esportivas, com as modalidades: futebol, tênis e Basquete, passa a se chamar Madureira Esporte Clube em 1971.

De acordo com Mauricio Abreu (2008, p.125), Madureira “a partir da década de 1950, apresentou um incremento notável das atividades de comércio e serviços, passando a servir não só aos bairros próximos, como também à Baixada”; via-se adensar as ruas pela circulação de pedestres num ambiente propício para instalação de muitas lojas famosas, a exemplo das lojas do Ponto Frio, Ducal, além de tantas outras lojas de pequenos comerciantes que se multiplicavam por toda região, atraindo consumidores de outros bairros, por exemplo, Jacarepaguá.

Madureira, situada nos limites dos bairros suburbanos é uma verdadeira 'boca de sertão', pois não só é importante subcentro para os subúrbios que lhe seguem, como seu grande mercado concentra parte da produção da zona rural do estado da Guanabara e municípios vizinhos. É Madureira que serve à numerosa população urbana e rural de Jacarepaguá” (Soares, 1965, p.44)

Em 1953, é inaugurada a Fábrica de Biscoitos Piraquê no bairro de Turiaçu, com cerca de 200 funcionários para a produção de biscoitos salgados, e posteriormente em 1957, passando a produzir massas espaguete e talharim. Já em 1966 passa a produzir seu maior sucesso os biscoitos goiabinha. A presença da fábrica no bairro dá um grande impulso à região, pois além da geração de empregos e da valorização imobiliária do seu entorno, percebe-se a criação de outros comércios nas proximidades.

As melhorias nas vias de acesso também contribuíram com esse crescimento da região, a inauguração da Avenida Brasil, em 1946, e a construção do Viaduto Negrão de Lima, em 1958, importante obra de unificação do espaço urbano dividido pelo traçado das linhas férreas que cortam Madureira.

Na década de 1970, foi construído o Calçadão de Madureira com a abertura de muitas lojas e a diversificação do comércio. Posteriormente surgiu o Centro Comercial Polo I; e O Tem Todo na década de 1980; além de bares e cinemas que atraíam muitos jovens em busca de diversão, e a construção do Madureira Shopping.

A posição privilegiada da região de Madureira como ponto de passagem, fez estabelecer boa variedade de meios de transportes, com duas linhas férreas, ocupando uma posição de eixo ferroviário entre os subúrbios, mantendo uma antiga vocação da região de ponto de convergência das estradas rurais e paradas para os viajantes. Na década de 1960, Madureira confirma essa posição em relação aos transportes, pois.

A importância de Madureira parece decorrer do fato de o subúrbio ser ponto final de linha de bondes e se localizar, justamente, numa posição na qual se aproxima as linhas da Central e da Linha Auxiliar, havendo uma estação para cada linha, distante menos de 500 metros (Geiger apud Gawryszewski, 2012, p.115)

Outros meios de transporte também se serviam da região como bondes e linhas de ônibus. As primeiras linhas de bondes a circular em Madureira eram de tração animal, com o trajeto Madureira-Irajá até ser substituídos pelos bondes eletrificados em 1929, com a criação de outros itinerários, como a Linha de bondes 97 – Madureira-Penha.

Com eletrificação da rede ferroviária⁴⁹ da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1937, percebe-se uma ampliação da circulação de pessoas que passam a fazer baldeação com outros meios de transportes a partir da estação de Madureira, e este fluxo diário de pessoas contribuiu no fortalecimento da atividade comercial e no adensamento populacional da região.

No entanto, as empresas de transportes que circulavam nos subúrbios, em especial em Madureira, na década de 1940 e 1950, eram alvo de duras críticas nos jornais e períodos que denunciavam os péssimos serviços oferecidos a população. No caso dos bondes, estes estavam sempre lotados, em número insuficiente para atender as demandas de passageiros, com registro de muitos acidentes, com poucos horários disponíveis, a exemplo do que ocorria no Meier, quando a população era de 84.601 habitantes, e só dispunha de dois bondes, começando a circular às 5h da manhã e finalizando às 23h. As críticas também eram endereçadas as empresas de ônibus que fazia questão de colocar os piores em estado de conservação para circular nos subúrbios, reservando os mais novos para Zona Sul. (Gawryszewski, 2012, p.80)

O autor destaca que estas empresas privadas tinham por objetivo “primeiro o lucro”, sem se preocupar com o bem-estar coletivo ou preço de passagem mais acessível; tudo isso com o aval da Prefeitura Municipal. Assim a palavra que parece resumir o transporte coletivo

⁴⁹De acordo com o Jornal o Dia o presidente Getúlio Vargas se empenhou no processo de eletrificação da rede, ao custo de US\$ 15 milhões, um vultoso investimento se comparado ao valor gasto para construir a companhia Siderúrgica Nacional CSN, em Volta Redonda, ao custo de US\$ 20 milhões. (Jornal O Dia - A importância dos trens para os subúrbios cariocas – 18/08/2020). Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/rio-suburbano/2020/08/5972195-a-importancia-dos-trens-para-os-suburbios-cariocas.html> – Acesso em: 20 jun.2023.

destinado às classes subalternas, residentes nos subúrbios, é o descaso ou a banalização da vida.

Ocorreram descarrilamentos dos trens por falta de conservação dos dormentes, dos maquinários etc. Havia ônibus com defeitos nos freios, nas portas etc. Os bondes e seus trilhos também já eram bem antigos; os ônibus estavam sem conservação e em péssimo estado físico, e na mesma situação os caminhões. (Gawryszewski, 2012, p.92)

Diante do exposto, fica evidenciado que o caos era generalizado no sistema de transporte coletivo do Rio de Janeiro, abarcando trens, bondes, ônibus e lotações, todos com superlotação de passageiros, além da insegurança frente às possibilidades de acidentes graves, sendo essas características observadas tanto nos trens da E.F.C.B de propriedade Federal quanto nas ferrovias privadas, a E.F. Leopoldina Railway e a E.F. Rio D'Ouro.

Essas condições precárias justificam os inúmeros acidentes, a exemplo do ocorrido em 23 de setembro de 1954, conforme registro do *Jornal Correio da Manhã*, quando uma locomotiva de passageiros denominada pelos usuários de COFAP, descarrilhou por volta das 11h25, batendo nos pilares de sustentação da ponte, invadindo na sequência a Rua Carolina Machado, atingindo violentamente uma joalheria, resultando na morte de 2 pessoas e 12 pessoas feridas, sendo estes encaminhados ao Pronto Socorro do Hospital Carlos Chagas.

Figura 17 - Acidente com a locomotiva na estação de Madureira



Fonte: Site Estação Ferroviária. - Jornal Correio da Manhã - 1954

Diante da gravidade do acidente a população reagiu com muita indignação. As pessoas revoltadas com mais um acidente ferroviário tentaram invadir a estação de Madureira e atear fogo, sendo contidas pelo Regimento de Reconhecimento Mecanizado do Exército, localizada em Campinho, convocados para conter os ânimos, isolar a estação e prestar auxílio aos trabalhos do Corpo de Bombeiros..

Outro acidente que marcou a história de Madureira ocorreu em 17 de julho de 1975, conforme registro da **Revista Veja**, em publicação de 23/07/1975⁵¹, quando um trem com mais de mil passageiros descarrilou nas proximidades da estação de Magno, hoje, Mercado de Madureira, no ramal Belford Roxo, sendo três vagões arremessados por cerca de 100m de distância e atingindo violentamente a quadra da Escola de Samba Império Serrano, conforme registro fotografico.

Figura 18 – Trem descarrila e invade quadra de ensaio da Império Serrano.



Fonte: Revista Veja, 1975.

Vemos assim que as tragédias ferroviárias em Madureira não são recentes, nem obra do acaso, elas revelam um descaso histórico com as classes subalternas, estando inseridas num contexto social.

Portanto, entendemos como oportuno a apresentação de dados que contribuam para melhor compreensão desta relação de uso e dependência das classes subalternas com os trens e as estações de Madureira.

A estação de Madureira fica localizada a 16,4km de distância da estação Central do Brasil⁵², sendo classificada como de média distância (entre 15km a 30km). Em termo de quantitativo de passageiros a estação de Madureira só perde para a estação Central do

⁵¹Revista VEJA. nº359, p.184. Publicado em 23/07/1975.

⁵² Site Supervia - Quadro de distância entre as estações da Supervia disponível no anexo 2 – página 183. Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/quadro_de_distancias_entre_estacoes.pdf – Acesso em: 10 mar. 2024

Brasil que tem média diária de 70.494 passageiros, conforme relatório do ano de 2023, aos sábados 21.676, e aos domingos/feriados em torno de 10.674 passageiros, sendo justificado este expressivo quantitativo por ser o terminal de embarque e desembarque de todo os 5 ramais da rede; sendo portanto desproporcional fazer uma comparação entre as duas estações; contudo Madureira ocupa o segundo lugar no *ranking* diário de passageiros⁵³, sem contar nesses cálculos com a média diária da estação Mercadão de Madureira, que em 2023, alcançou nos dias úteis 1.194 passageiros, nos sábados 480 passageiros e aos domingos/feriados 30 passageiros, bem mais modesta se comparada ao quantitativo da principal estação do bairro de Madureira 17.615 passageiros por dia, no ano de 2023.

Dessa forma, procuramos comparar a estação de Madureira com as demais estações que ocupam o terceiro e o quarto lugar no *ranking*, a estação de São Cristóvão e a estação de Campo Grande, conforme tabela abaixo:

Tabela 9- Comparativo entre as três maiores estações em fluxo anual de passageiros.

Fluxos de passageiros entre as estações Central do Brasil, Madureira e São Cristóvão ⁵⁴									
Ano	Dias úteis			Aos Sábados			Aos Domingos/Feriados		
	Madureira	São Cristóvão	Campo Grande	Madureira	São Cristóvão	Campo Grande	Madureira	São Cristóvão	Campo Grande
2023	17.615	14.569	13.669	8.894	5.035	6.102	3.051	3.019	2.707
2022	19.513	16.090	15.114	9.932	5.445	7.036	3.633	3.310	3.258
2021	18.272	13.700	13.201	9.638	5.012	6.311	3.189	2.989	2.653
2020	19.501	14.626	13.417	11.120	5.444	6.908	3.876	2.763	2.856
2019	32.158	28.248	22.658	16.119	8.886	10.351	5.683	4.843	4.462

Fonte: Autor, 2024. A partir dos dados disponíveis no site da Supervia.

O fluxo de passageiros na estação de Madureira supera as demais estações conforme demonstrado na tabela acima, o que só reforça a centralidade do bairro na região, sabidamente pelas suas características peculiares de um grande centro comercial e sua posição privilegiada

⁵³ As demais estações no ranking entre as 10 com maior volume de passageiros diário em 2023, são: Nova Iguaçu: 13.309; Queimados: 9.749; Santa Cruz: 9.733; Maracanã: 8.431; Engenheiro Pedreira: 7.953; Bangu: 7.952.

⁵⁴ Site Supervia. Demanda média mensal de passageiros por estação – Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/demanda-media-mensal-de-passageiros-por-estacao> – Acesso em: 08 mar. 2023.

como lugar de passagem propício a baldeações com outros modais. Assim percebemos mais uma vez a forte relação entre as classes trabalhadoras e os trens, que se confirma em números quando observado o grande quantitativo de usuários nos dias úteis e sua expressiva baixa nos finais de semanas, já que muitas empresas não tem expediente nos dias de sábados e domingos.

Além das estações de trens e de sua área comercial Madureira é conhecida também pela sua história que se mistura com a arte e a musicalidade que vem dos morros, como nos versos de Haroldo Lobo e Milton de Oliveira: “vou sambar em Madureira”, de 1946, e não é por acaso, pois é o berço de três grandes Escolas de Samba, Portela em Oswaldo Cruz, Império Serrano em Madureira, Tradição em Campinho. Esse engajamento no samba é o reflexo de uma cultura orgânica que mistura a arte e religiosidade de uma população negra que abriam sua casa e quintais para festejar com amigos e vizinhos, preservando uma identidade e uma memória afro-brasileira.

Cabe ressaltar não ser nosso objetivo se aprofundar nos elementos culturais que caracterizam a região de Madureira, a exemplo do jongo e a importância das Escolas de Samba para a região, mas se deter numa abordagem genérica que nos permita o mínimo de compreensão deste território, a qual possui características únicas, caso contrário demandaria uma longa exposição dada a riqueza cultural, preferindo portanto se ater aos elementos que contribuam no desvelamento das questões sociais atinentes as classes subalternas lócus da nossa pesquisa.

A história dessas Escolas de Samba reflete o engajamento popular, como na prática de jongo na Serrinha ou através de blocos carnavalescos, a exemplo do “Vai como Pode”, em 1923, que deu origem ao G.R.E.S. Portela. Esta por sua vez se mostrou inovadora introduzindo alegorias nos desfiles em 1929, e a criação de samba enredo em 1931, além de outras novidades nos passos e na bateria. Sem querer se aprofundar nesta temática, mas somente para exemplificar que os elementos culturais que caracterizam a região de Madureira, contribuem no desvelamento das questões sociais atinentes as classes subalternas locais.

Segundo Gabriel da Silva Vidal Cid (2016, p.62), o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, na condição de órgão responsável pelo patrimônio cultural do município do Rio de Janeiro, relacionou alguns bens materiais e imateriais originários de Madureira, a saber: Igreja do Santo Sepulcro; Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela; Conjunto arquitetônico Cinema Madureira; Fazenda do Campinho; Estalagem do Campinho; Sobrados 1915; Igreja de Nossa Senhora da Conceição do Campinho; Conjunto arquitetônico Beija Flor e cinema Alfa; o Mercado de Madureira; o Baile Charme; e outros. No entanto, Cid (2016)

ressalta o péssimo estado de preservação de alguns desses bens materiais, com exceção das igrejas citadas.

Um outro patrimônio de Madureira que se soma aos demais é o Parque de Madureira, inaugurado em 23 de junho de 2012, e rebatizado em 11 de dezembro de 2021, passando a se chamar Parque Madureira Mestre Monarco⁵⁵, uma homenagem ao sambista da Portela Hildemar Diniz. O parque foi construído as margens da linha férrea em seu lado esquerdo no sentido de quem chega a Madureira vindo da Central do Brasil, é o terceiro maior parque da cidade, com extensão de 3.900m, atrás somente do Aterro do Flamengo e da Quinta da Boa Vista. Seu percurso se estende aos bairros de Turiaçu, Rocha Miranda, Honório Gurgel e Guadalupe. Durante os finais de semana recebe em média 15mil pessoas e em dias de eventos 35 mil. Uma área de lazer, cultura e serviços.

Sobre as condições de vida em Madureira, o *Jornal Extra*⁵⁶, publicou em 21 de abril de 2023, o ranking dos bairros do Rio de Janeiro com melhores e piores níveis de desenvolvimento como: água e saneamento, moradia, segurança pessoal, saúde e bem-estar e liberdade individual, classificados pelo Índice de Progresso Social⁵⁷ – (IPS).

Tabela 10 - Ranking dos bairros do Rio de Janeiro com melhores e piores níveis de desenvolvimento.

Bairro	IPS	Necessidades Humanas Básicas	Fundamentos do Bem-Estar	Oportunidades
118 Senador Camará	60,61 	83,60	53,43	44,79
119 Maré	60,57 	83,34	47,58	50,78
120 Centro	60,48 	65,30	64,91	51,25
121 Rocinha	60,20 	82,79	47,41	50,40
122 Madureira	60,18 	78,16	54,57	47,80
123 Vigário Geral	59,91 	80,10	51,82	47,81
124 Santa Cruz	59,84 	85,01	47,60	46,91
125 Manguinhos	59,78 	82,44	48,21	48,70
126 Dei Castilho	59,76 	84,80	45,58	48,91

Fonte: Jornal Extra - Instituto Pereira Passos (IPP) – março de 2023.

⁵⁵ Prefeitura do Rio de Janeiro - Prestes a completar 11 anos, Parque Madureira se tornou ícone de lazer na Zona Norte - Publicado em 15/06/2023. Disponível em: <https://prefeitura.rio/cidade/prestes-a-completar-11-anos-parque-madureira-se-tornou-icone-de-lazer-na-zona-norte/> - Acesso em: 06 dez. 2023.

⁵⁶ Jornal Extra – (21/03/2023) - Veja como está seu bairro no ranking de qualidade de vida criado pela Prefeitura do Rio. Disponível em: <https://extra.globo.com/rio/noticia/2023/04/veja-como-esta-seu-bairro-no-ranking-de-qualidade-de-vida-criado-pela-prefeitura-do-rio.ghml> – Acesso em: 11 ago. 2023.

⁵⁷ Índice de Progresso Social (IPS), foi criado pelo Instituto Pereira Passos (IPP), órgão da prefeitura, mediante estabelecimento de três parâmetros: necessidades humanas básicas, fundamento do bem-estar e oportunidades.

Conforme tabela acima, podemos realizar um exercício de comparação entre a Barra da Tijuca e Madureira. Enquanto a Barra da Tijuca ocupa o primeiro lugar no ranking, com 79,29 de IPS; 90,70 no critério de necessidades humanas básicas; 73,59 de fundamentos do bem-estar; 73,58 de oportunidades; por outro lado, Madureira ocupa o 122º lugar ranking, com 60,18 de IPS; 78,16 de necessidades humanas básicas; 54,57 de fundamentos do bem-estar; 47,80 de oportunidades. Os dados comprovam o nível de desigualdade social existente entre essas duas regiões da cidade do Rio de Janeiro.

Os dados da pesquisa confirmam o que Mauricio Abreu (2008) falou sobre a Barra da Tijuca e os subúrbios cariocas, quando enfatiza que o processo de especulação imobiliária que logrou êxito na Zona Sul, também determinou a expansão da parte rica da cidade em direção a São Conrado e Barra da Tijuca, iniciada na década de 1960, com obras de infraestrutura e grandes investimentos por meio do Estado em associação com o capital privado, em detrimento “de investimentos mais urgentes e mais necessários que poderiam ser realizados nas zonas suburbanas da cidade ou na periferia metropolitana”(Abreu, 2008, p.135).

Madureira também é rota de passagem do BRT Transcarioca que interliga a Barra da Tijuca ao aeroporto internacional Tom Jobim, cerca de 39 km de extensão, com 45 estações para os ônibus articulados circulando em faixa exclusiva. Para efetivação deste projeto que adequava a cidade do Rio de Janeiro as exigências para realização dos grandes eventos, Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas no Rio de Janeiro de 2016, foram necessárias várias remoções de moradores, entre as quais, a favela do Largo do Campinho⁵⁸, e outros tantos da favela do Fubá e do Divino. No entanto, os moradores foram reassentados nos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida em Cosmos, na zona oeste, muito distante do local onde residiam.

Defendemos que toda remoção de favela em área de interesse público seja acompanhada de projeto de reassentamento no próprio território, para evitar a quebra de vínculos e mitigar os impactos sociais. Dessa forma, consideramos como medida assertiva a implementação de projetos urbanísticos que promovam intervenções em favelas, sem o uso das remoções, que priorize a qualidade de vida dos moradores, oferecendo infraestrutura adequada, como: saneamento básico; água encanada; sistema de drenagem das águas pluviais; reforço de encostas de morros; drenagem de rios e canais; alargamento e pavimentação de

⁵⁸ Moradores de Madureira fazem protesto contra remoções por causa do Transcarioca - Publicado em 17 de fevereiro de 2011 – Disponível em: <http://www.direitoamoradia.fau.usp.br/?p=4295&lang=pt> – Acesso em: 20 fev. 2023

ruas; sistema de iluminação; equipamentos públicos; e principalmente, o acesso ao transporte público. Na próxima seção aprofundaremos a discussão sobre a questão da moradia das classes subalternas em Madureira.

2.2 - Moradia e transporte: o dilema da segregação socioespacial das classes subalternas.

Ai, meu Senhor (samba, 1954)⁵⁹

Ai, ai, meu Senhor
Ai, ai, meu Senhor
Desce aqui na Terra
E vem ver a vida do trabalhador

Ai, ai, meu Senhor
Ai, ai, meu Senhor
Desce aqui na Terra
E vem ver a vida do trabalhador

Até o meu barraco destruíram
Do meu amor uma lágrima rolou
A turma da escola comovida
Chorou, chorou, chorou...
(Ai, ai...)

Ai, ai, meu Senhor
Ai, ai, meu Senhor
Desce aqui na Terra
E vem ver a vida do trabalhador

Compositores: Manoel Pinto e Jorge de Castro

Intérprete: Otávio Henrique de Oliveira, mais conhecido como “Blecaute” ou “General da Banda”.

A questão da moradia das classes subalternas é descrita no samba ***Aí, meu Senhor***, dos compositores Manoel Pinto e Jorge de Castro, e interpretado por Blecaute, de 1954, que retrata um período marcado por demolições e remoções das favelas cariocas, na década de 1940, sob administração dos prefeitos Hildebrando Góis e General Mendes de Moraes. Essa realidade dramática a qual vivenciava esses moradores, se expressa no trecho do samba: “A turma da escola comovida, chorou, chorou, chorou...”.

A falta de moradia é uma realidade histórica que ainda hoje aflige milhares de famílias que não dispõem dos meios materiais para aquisição via mercado imobiliário, encontrando na autoconstrução uma solução; e assim, sem muito rigor técnico na construção se efetivam em áreas periféricas, desvalorizadas, em lugares de riscos, ou seja, espaços carentes de

⁵⁹Letra do Samba: Aí, meu Senhor (samba, 1954) - Disponível em: <https://cifrantiga2.blogspot.com/2010/11/ai-meu-senhor.html> – Acesso em: 20 de jul. 2023.

infraestrutura: sem água, saneamento básico, rede elétrica legalizada, equipamentos públicos de saúde e educação, muitas vezes sem acesso adequado ao transporte público, sendo estes espaços marcados pela lógica destrutiva do capital de forte influência sobre as ações do Estado.

A luta pelo lugar como condição de existência passa pela questão da moradia, que se relaciona diretamente com a questão do transporte e o acesso ao trabalho/renda, demandas históricas das classes subalternas e negadas desde tempos remotos, uma realidade construída por meio das desigualdades sociais, presente na má distribuição de renda e políticas públicas paliativas que só visam mitigar tais demandas, ciente que esta lógica estrutura o modelo societário capitalista, e só por meio da superação deste modelo se encontrará uma solução definitiva.

Um dos principais problemas da falta de habitação é o preço da terra, pois “as terras mais bem localizadas são apropriadas pelos agentes imobiliários para especulação. Com isso os trabalhadores (as) são expulsos para a periferia” (Bonfim, 2016, p.77).

Mas a segregação socioespacial não se limita a distância dos espaços geográficos, da moradia em relação as áreas centrais da cidade, pode se dar em frações de espaços com relativa proximidade das áreas comerciais e nobres da cidade, mas sem alterar as condições de uma vida apartada do acesso aos bens e serviços por conta das condições econômicas.

A questão da moradia está diretamente ligada à reprodução da força de trabalho, pela manutenção de um exército de reserva, a na qual proporciona o rebaixamento dos salários pelos detentores dos meios de produção, permitindo a rápida substituição de mão-de-obra, mecanismo de redução de salário pela escassez administrada e necessária para a manutenção do sistema capitalismo; pois quanto mais baixo for o seu padrão de vida, menor será o seu salário.

No Brasil, milhares de trabalhadores não conseguem pagar sequer pelas localizações piores e mais baratas e são obrigados a invadir terrenos. Com a invasão não se paga pela localização, não se paga para ocupar um ponto da crosta terrestre. É a única alternativa para quem a classe dominante não oferece possibilidade de se obter nem casa, nem emprego, nem salário digno. Não precisando pagar, é claro que preferirão invadir terrenos melhor localizados, mais perto. Perto dos locais de emprego, de subemprego e dos biscates. (Villaça, 1986, p.54)

Dessa forma, o trabalhador pobre é subjugado pela falta dos meios materiais para aquisição da casa própria via mercado imobiliário, pois a moradia se tornou “uma mercadoria especial” (Maricato, 2001, p.118) e cara demais para pagar, não restando alternativa, senão, a autoconstrução em favelas, casas precárias na periferia e em cortiços, em alojamento em condições que expressam a precariedade dos salários; porém no contexto neoliberal, não

existe apenas a deterioração dos salários, mas a redução imensa de empregos. Aspecto cujas graves consequências foram evidenciadas durante a pandemia da Covid-19, (2020 a 2022), com desdobramentos sentidos ainda em 2023.

Segundo dados obtidos pela Campanha Despejo Zero (2022), constatou-se que no Brasil, no período entre 2020 a 2022, fase de emergência da Pandemia de Covid-19, mais de 27.618 mil famílias receberam ordem de despejo e perderam suas moradias. Mas a situação poderia ser ainda pior, se o Supremo Tribunal Federal⁶⁰, por meio ADPF 828 do Ministro Luís Roberto Barroso, não tivesse tomado a decisão de impedir as desocupações e despejos forçados. Estima-se que pelo menos 106 processos de remoção foram suspensos desde 2020, evitando que mais de 22.850 famílias perdessem suas moradias no período. Nesses dois anos de pandemia os estados que mais registraram ações de despejos foram: São Paulo (6.017), Rio de Janeiro (5.560), Amazonas (3.731), Paraná (1.706), Goiás (1.623), Pernambuco (1.595), Ceará (1.472) e o Distrito Federal (435) famílias; e segundo estimativas outras 132.291 mil famílias seguem sobre ameaças

De acordo com a pesquisa realizada pela Sociedade Brasileira para Solidariedade (2022), nos últimos 10 anos percebe-se um crescimento exponencial da população em situação de ruas, no ano de 2012 os cálculos eram de 92.515 pessoas vivendo nesta situação, mas ao comparar com o ano 2020 constata-se um crescimento exponencial de 206.691 pessoas, representando uma alta de 139%.

Vale a pena citar Raquel Rolnik (2015, p.391), que faz uma importante observação sobre o direito à moradia, contida tanto na Declaração Universal dos Direitos Humanos quanto no Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), como parte do direito a um padrão de vida adequado, referindo-se, portanto, não apenas ao direito a um abrigo, mas a uma moradia que proporcione todas as condições para o pleno desenvolvimento social, econômico e cultural de seus moradores.

Diante do exposto, a discussão se volta para Madureira, em especial para favela da Serrinha, como locus das classes subalternas, além de contextualizar⁶¹ a história do ex-morador Adílio Cabral dos Santos, de 33 anos, morto em 2015, que deu causa a esta pesquisa.

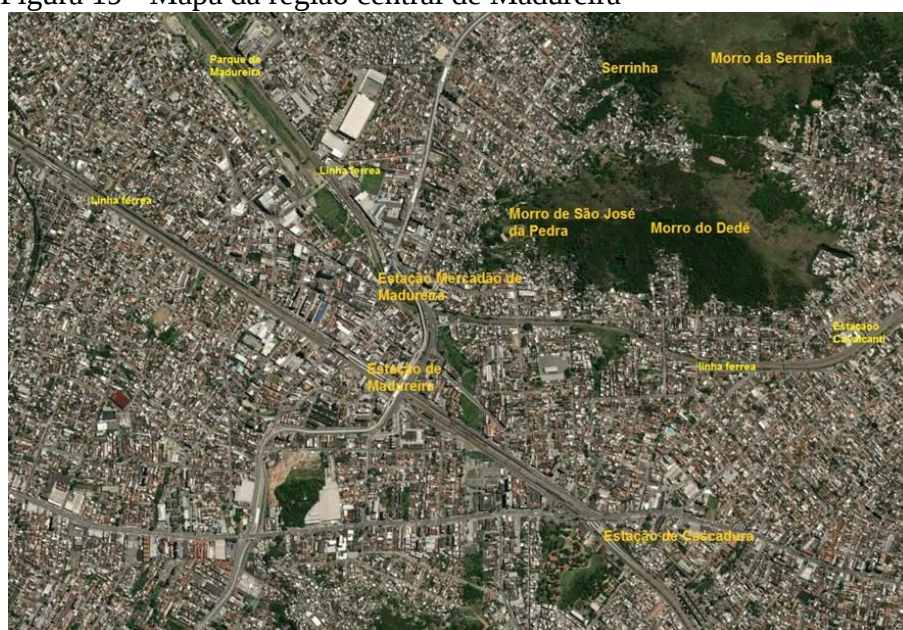
⁶⁰ É importante ressaltar que as remoções forçadas no período pandêmico só foram impedidas graças a ação do Congresso Nacional ao derrubar o veto do ex-presidente Jair Bolsonaro ao trecho da lei federal 14.216/2021. Esse mesmo governo cortou 98% dos recursos da Política de Habitação para a produção de novas unidades habitacionais destinadas a famílias com rendimento de até R\$1.800,00, numa clara demonstração de descaso com as classes subalternas.

⁶¹ Contextualização é a ação de estabelecer um contexto para determinada coisa, normalmente com o intuito de explicar os motivos ou características precedentes de uma situação. A contextualização é importante para que haja um correto entendimento sobre certo assunto, visto que são apresentadas, neste caso, as circunstâncias que

A questão de o lugar como habitar das classes subalternas em Madureira é retratada de diversas formas, principalmente pela cultura que se formou a partir dos morros as margens das vias férreas, a exemplo da música “O meu lugar”, do compositor e cantor Arlindo Cruz, que apresenta Madureira como o lugar de pertencimento, de representações simbólicas, de crenças de origens africanas, de musicalidade, de memórias e afetos. Uma musicalidade típica de um povo negro que ali construiu sua identidade e sua história.

O compositor garante que “lá tem samba até de manhã, e uma ginga em cada andar”. Também, é o lugar da sociabilidade, pois é fácil de chegar “é bem perto de Oswaldo Cruz, Cascadura, Vaz Lobo, Irajá”.

Figura 19 - Mapa da região central de Madureira



Fonte: Google Maps, 2024.

No entanto, Madureira não é só encanto, longe disso, principalmente para os moradores da Favela⁶², a exemplo da Serrinha e de tantas outras comunidades, pois lá o viver é sinônimo de sobrevivência, de resistência, de falta de oportunidades, da violência, das privações de direitos, da invisibilidade, enfim é “cercado de luta e suor”, mas que ainda nutrem a “esperança num mundo melhor”.

ajudam a formar uma compreensão total a respeito de um tema e não de modo fragmentado. – Disponível em: <https://www.significados.com.br/contextualizacao/> - Acesso em: 10 out. 2023.

⁶² A definição oficial de favela válida para o município do Rio de Janeiro é aquela contida no Art. 147 do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro (Lei Complementar nº 16/1992): “área predominantemente habitacional, com ocupação por população de baixa renda, precariedade da infraestrutura e de serviços públicos, vias estreitas e de alinhamento irregular, lotes de forma e tamanho irregular e construções não licenciadas em desconformidade com os padrões legais”. (Cavallieri, Oliveira, Sales, Santos, Tavares, 2016, p.414)

Assim, muitos dos moradores da Serrinha e de tantas outras favelas que compõem a região da grande Madureira, mesmo vivendo com relativa proximidade de um dos maiores centro comerciais do Rio de Janeiro, mesmo assim continuam vivendo às margens das oportunidades que a cidade poderia oferecer. Conforme tabela abaixo:

Tabela 11- Favelas localizadas na região da grande Madureira

RELAÇÃO DAS FAVELAS DA REGIÃO DA GRANDE MADUREIRA⁶³		
Chácara (Turiaçu)	Jorge Turco (Rocha Miranda e Coelho Neto)	Primavera (Cavalcanti)
Caixa d'Água (Quintino e Piedade)	Jubaí (Marechal Hermes)	São Jorge (Engenheiro Leal)
Cônego (Honório Gurgel)	Juca (Cascadura)	São José (Madureira e Engenheiro Leal)
Comendador Pinto (Madureira)	Morro da Amália (Quintino)	Sanatório (Madureira e Engenheiro Leal)
Congonhas (Turiaçu)	Morro do Bacalhau (Cascadura)	Sapê (Madureira e Oswaldo Cruz)
Dona Zélia (Engenheiro Leal)	Morro Baleares (Cavalcante)	Serrinha (Madureira)
Favela do Bernardino (Turiaçu)	Morro da Barreira (Rocha Miranda)	Silva Vale (Cavalcanti)
Favela do Bernardo (Encantado)	Morro da Boa Esperança (Campinho)	Sossego (Madureira)
Favela Bairro (Turiaçu)	Morro do Cajueiro (Madureira, Turiaçu e Vaz Lobo)	Tenente (Bento Ribeiro)
Favela do Caminho da Reta (Honório Gurgel)	Moisés Santana (Turiaçu)	Travessa Rio Claro (Oswaldo Cruz)
Fazenda (Vaz Lobo)	Monte Carmelo (Bento Ribeiro)	Turiaçu (Turiaçu)
Faz quem quer (Rocha Miranda)	Mundial (Honório Gurgel)	Valinhos (Oswaldo Cruz)
Grota (Madureira)	Ouro Preto (Quintino)	Vila Eugênia (Marechal Hermes)
Helder Vivar (Cascadura)	Padre Nóbrega (Quintino)	Vila Nossa Senhora da Glória (Marechal Hermes)
Iguaíba (Cascadura)	Palmeirinha (Honório Gurgel)	Vila Operária Diamantes (Rocha Miranda e Honório Gurgel)
Iguaçu (Engenheiro Leal e Cavalcante)	Parque Araruna (Quintino)	Vila Primavera (Cavalcanti)
Inácio Dias (Piedade e Encantado)	Parque Bela Vista (Honório Gurgel)	
Jabiri (Marechal Hermes)	Pereira Leitão (Turiaçu)	

Fonte: Autor, 2023. A partir dos dados disponíveis no site da Wikifavelas

⁶³ Dados obtidos no site Wikifavelas - Dicionário de Favelas Marielle Franco. Disponível em: https://wikifavelas.com.br/index.php?title=Lista_de_Favelas_do_Rio_de_Janeiro#Sobre_as_Favelas_Cariocas – Acesso em: 20 ago. 2023.

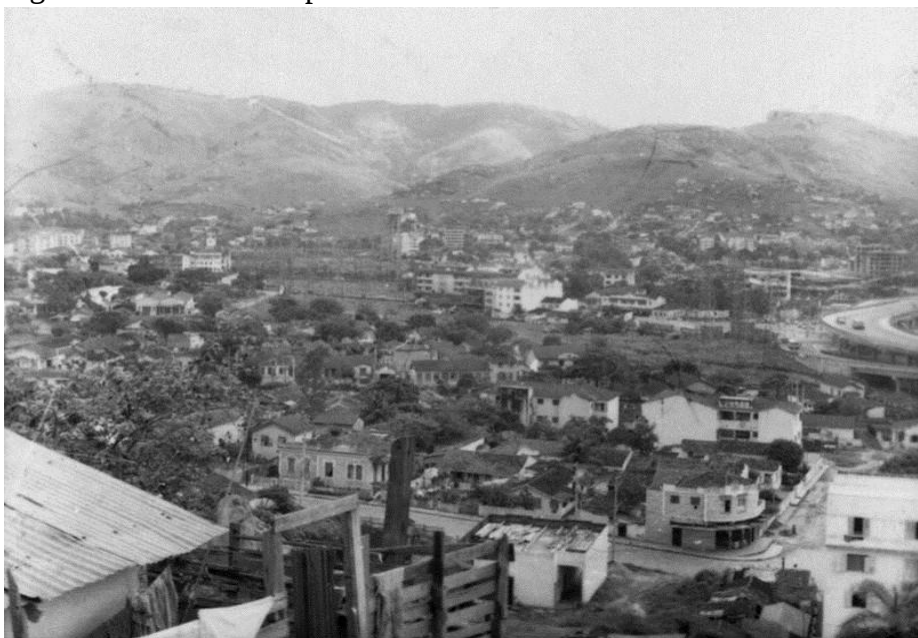
Tabela 12 - Favelas que compõem o complexo da Serrinha

COMPLEXO DA SERRINHA		
Balaida	Fazenda	São José e Dendêzinho
Beco das Bruxas	Lambari	Serrinha
Beco do Kisuco	Patolinha	Terra Nova
Favelinha(Comunidade Oswaldo Cruz)	Primavera	
Grota	Sadock	

Fonte: Fonte: Autor, 2023. A partir dos dados disponíveis no site da Wikifavelas

De acordo com Dyonne Chaves Boy (2006), o morro da Serrinha, em Madureira, começou a ser ocupado por volta de 1900, a época era um pedaço da Mata Atlântica, uma floresta com bambuzais, árvores frutíferas centenárias, minas d'água, onças jaguatiricas e cobras. O acesso se dava por meio de trilhas no meio do mato. A ocupação começou pelo sopé do morro, com a construção de casas de estuque, sapé e zinco, por famílias expulsas do morro de Santo Antônio, Castelo e São Carlos, por famílias de ex-escravizados vindos do Vale do Paraíba, em Minas Gerais, e imigrantes italianos.

Figura 20 - Um olhar a partir de um dos morros de Madureira.



Fonte: Biblioteca IBGE. Foto: Osvaldo Gilson Fonseca Costa, 1948.

Segundo Nelson da Nobrega Fernandes (2001), a favela da Serrinha⁶⁴, nasce como um loteamento, como periferia de Madureira, e nesta mesma condição estava Oswaldo Cruz, sendo povoadas por uma população pobre, impossibilitada de ocupar lugares mais valorizados nas áreas centrais, recorre às franjas do território.

A favela da Serrinha quando comparada as demais favelas localizadas no centro da capital ou na zona sul, não despertava interesse da especulação imobiliária ou das políticas de remoções levado a cabo por diversos prefeitos da cidade do Rio de Janeiro, dada a sua localização na zona norte.

Neste contexto, muitas favelas passaram por violentos processos de remoções, pois de acordo com Gawryszewski (2012, p.227) as Escolas de Samba também exerceram papel fundamental na organização e na resistência dos moradores das favelas, pois não se limitavam a um ponto de encontro de entretenimento dos moradores, mas como espaço de debates sobre os problemas locais, com duas finalidades: “organizar os homens para defesa do morro e para a lutar em prol das suas reivindicações”.

Segundo Dyonne Chaves Boy (2006, p.50) era através dos encontros festivos e eventos comunitários que, aos poucos, os moradores iam se articulando e conquistando direitos para a comunidade. Na década de 1940, se percebia na comunidade da Serrinha em Madureira, um misto de organização sindical, que gerou um ambiente propício para a formação das associações comunitárias principalmente de base cultural, pois muitos homens que moravam na Serrinha, na sua maioria negro, trabalhavam no cais do porto como estivadores, e lideravam movimentos políticos no centro da cidade, a exemplo da fundação de um dos primeiros sindicatos do país, a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em trapiche e Café, o Resistência, fundado em 15 de abril de 1905.

De acordo com Boy (2006, p.44), muitos dos homens que viviam na Serrinha, na sua maioria negros, eram obrigados a se deslocar de Madureira até o Cais do Porto em busca de trabalho, fazendo deste um dos principais reduto negro, assim como a polícia, um dos poucos mercados de trabalho para negros.

⁶⁴ Mário Simão da Wikifavelas, sugere as seguintes abordagens para a construção de uma definição de favelas: como um território onde a incompletude de políticas e ações do Estado se fazem historicamente recorrentes; como espaços onde as relações informais de geração de trabalho e renda predominam, com elevadas taxas de subemprego e desemprego na comparação com outros bairros da cidade. Onde observa-se desigualdades históricas vivenciadas por seus moradores do ponto de vista de acesso a direitos; como um território de edificações predominantemente caracterizadas pela autoconstrução, sob um ordenamento mais espontâneo e menos definido pela regulação jurídica oficial; e como territórios de expressiva presença de negros e descendentes indígenas, mas também como espaço de identidades plurais no plano da existência material e simbólica.

Segundo Gawryszewski (2012, p.201), era mais fácil ao favelado ter luz elétrica do que água e esgoto; obtendo instalações de energia elétrica por meio de ligações clandestinas, já que a própria Prefeitura municipal proibia melhorias nas favelas, incluindo a *Light and Power* de fazer ligações elétricas em terrenos não urbanizados e legalizados. Neste sentido, o censo de 1948, indicava que 92,76% das casas nas favelas do Rio de Janeiro não possuíam água encanada, e 76,13% não tinham saneamento básico, pois o esgoto corria a céu aberto, contaminando o solo e proliferando doenças, como epidemia de tifo e outros males.

Segundo o autor, a água na favela não servia apenas para a higiene pessoal e o cozimento dos alimentos, tinha um outro papel importante, era também um instrumento de trabalho para o sustento da família, já que muitas das mulheres trabalhavam como lavadeiras para famílias da classe média, para hotéis e pensões, sendo comum a imagem das roupas penduradas nos varais das favelas, ou de mulheres negras circulando pelas ruas com trouxas de roupas na cabeça, nos bondes e nos trens. Logo, a falta de água as obrigava a acordar muito cedo para cumprir seus afazeres e disputar um lugar no transporte público.

Segundo Lifschitz, 2019, a favela da Serrinha recebeu centenas de migrantes de outros estados, entre eles os mineiros que ocuparam o centro do morro na década de 1950, trazendo consigo a prática do cultivo da terra na produção de alimentos e hortaliças, para consumo próprio e para venda em feiras livres. Já os baianos e paraenses ocuparam a parte superior do morro, na década de 1960.

Segundo Abreu (2008, p.126), a população favelada em Madureira cresceu em 10 anos cerca de 200%, em 1950, tem-se o registro de 2.071 habitantes; transcorrido alguns anos, na década de 1960, multiplica-se o número de favelas para nove, totalizando uma população de 6.492 habitantes.

De acordo com Lifschitz (2019, p.98), na década de 1960 a população da favela da Serrinha era de 3.243 habitantes, com 792 domicílios, sendo que 70% dos moradores era natural do Rio de Janeiro, além de mineiros, nordestinos e nortistas.

Para melhor entendimento desta questão migratória, ainda que de forma resumida, faz-se a exposição de três eventos importantes que historicamente se complementam, de acordo com Abreu (2008): o primeiro, relaciona-se com o grande crescimento da indústria nacional; o segundo, com o fluxo migratório das áreas rurais em direção a capital da República; e o terceiro, com a multiplicação das favelas como local de moradia.

Alguns autores defendem que o processo de industrialização brasileiro se deu de forma tardia, a partir do início do século XX, obtendo melhor desenvolvimento na década de 1930, pois segundo Oliveira (1972, p.55), “o crescimento industrial teve que se produzir sobre uma

base de acumulação capitalista razoavelmente pobre, já que a agricultura se fundava em sua maior parte sobre uma acumulação primitiva”.

De acordo com Pereira (1977, p.156-157), diante de um cenário de crise mundial desencadeado pela Primeira e Segunda Guerra Mundial e a Grande Depressão, de 1929, esses eventos contribuíram para o crescimento de uma demanda interna de consumo, dada as dificuldades de importação de produtos estrangeiros, favorecendo diretamente a indústria nacional. Portanto, “nestes momentos, em que se diminuía o valor das exportações, grava-se um protecionismo, que aumentava a rentabilidade da indústria. Assim, passava-se a produzir internamente, com vistas a suprir a falta de importações”.

Para Abreu (2008), esse contexto histórico é marcado pela contradição, pois a chamada Revolução de 1930, aglutinou grupos sociais diferentes como a burguesia industrial e financeira, o proletariado, a pequena classe média, as forças armadas e a burguesia agrária não produtora de café. Desse *mix* de interesses resultaram três coisas importantes para esta análise: o primeiro, investimentos públicos aplicados em projetos de interesses dos setores industriais; o segundo, a promulgação de leis trabalhistas para atender as demandas do proletariado; mas ao mesmo tempo, o terceiro, o intuito de realizar o controle da capacidade de organização da classe operária, voltados para os trabalhadores da cidade. Logo, essas mudanças se tornaram um atrativo para o fluxo migratório das zonas rurais com destino ao Rio de Janeiro, frente a dificuldades da vida no campo, após a perda do protagonismo do setor agrário nas exportações; e como resultado dos eventos anteriores a multiplicação das favelas e o aumento da densidade populacional dos subúrbios.

O processo migratório é um elemento importante nesta discussão, na medida que há um deslocamento significativo de uma população de origem rural em direção a cidade sendo encarada por alguns escritores como a realização de um sonho do camponês; no entanto, para Gawryszewski (2012, p.196) se existia um sonho, em contrapartida deveria existir um pesadelo, pois os migrantes vinham para a cidade em busca de emprego, saúde, educação. Em muitas análises do período era desconsiderada a existência dos latifúndios, logo, “sem terras e sem créditos, explorado e faminto, o homem do campo procurará a cidade na ilusão de vida melhor”.

Cabe destacar o papel da ideologia das classes dominantes e o posicionamento político totalmente equivocado e desconectado da realidade que dava causa ao êxodo rural, fator de crescimento das favelas na cidade do Rio de Janeiro. Parafraseando o jornalista americano H. L. Mencken (1880-1956), que ficou conhecido por seu sarcasmo: “Para todo problema complexo existe sempre uma solução simples, elegante e completamente errada”, foi

exatamente como o Presidente Dutra e o Prefeito Mendes de Moraes trataram a questão da migração, remover as favelas e promover o retorno dos migrantes ao campo, seu local de origem. E para tanto contaram com o apoio da E.F. Leopoldina Railway que passou a oferecer passagem só de ida para o interior, como contribuição a campanha da Prefeitura de combate às favelas intitulada Batalha do Rio.

Gawryszewski (2012) aponta que os migrantes em 1948 já representavam mais de 60% das populações das favelas, com a seguinte composição: 28,84% do interior do estado; 16,99% de Minas Gerais; 5,93% do Espírito Santo; e 8,33% de outros estados. Isso confirma que “os migrantes rurais, moradores das favelas, eram fruto de um sistema econômico socialmente injusto, desprovidos de qualquer assistência econômica e social, e de um campo falido”. (2012.p.195).

Segundo Braz e Almeida (2010), desde o final do século XIX e início do século XX, já se constatava na cidade do Rio de Janeiro, o acirramento da questão social, num mix de falta de emprego e moradia, que afetam tanto a população pobre local quanto os migrantes vindos das zonas rurais:

Essa massa, vinda dos casebres do interior do país e das senzalas esvaziadas pela Abolição em 1888, abarrotava as cidades brasileiras e o Rio de Janeiro em particular, que se mostravam absolutamente incapazes de absorvê-la. Esses excluídos das áreas rurais somaram-se a população de negros forros, brancos e pardos pobres que já residiam nos espaços urbanos, desde meados do século XIX, e que se acotovelavam pelas ruas barulhentas em busca de emprego e teto barato, habitando os cortiços, as casas de cômodos e as palafitas sob péssimas condições de insalubridade. (Braz, 2010, p.38)

Segundo Villaça (1979), o cortiço foi a forma encontrada pela classe dominante para abrigar a população trabalhadora e pobre, ou seja, uma moradia de aluguel, um produto da iniciativa privada oferecida ao homem livre. O que era solução no início passa a ser visto como um problema:

Ameaçada pelo cortiço (foco de epidemias) mas ao mesmo tempo necessitando dele a burguesia deu início a uma série de medidas ambíguas destinadas a regular sua convivência com ele. De um lado, a classe dominante precisava de um discurso que lhe permitisse demolir os cortiços quando isso fosse necessário, e de outro precisava mantê-los e tolera-los pois necessitava deles para abrigar a população trabalhadora. (Villaça, 1979, p.4)

Logo, as elites comeram a pressionar o Estado com ideias modernizadoras no sentido de promover mudanças urbanísticas, tendo como padrão de beleza as cidades europeias, como Paris. Neste sentido, de acordo com Menezes:

O Rio de Janeiro vestiu-se de luxo e modernidade à medida que as elites urbanas especializaram os espaços, reprimiram os costumes tradicionais, esconderam a pobreza e os vícios na periferia, e procuraram manter sob vigilância e controle as vozes discordantes no conjunto dos excluídos. (Menezes, 1996, p. 29)

Segundo Abreu (1988, p.60): “era preciso acabar com a noção de que o Rio de Janeiro era sinônimo de febre amarela e de condições anti-higiênicas e transformá-la num verdadeiro símbolo do novo Brasil”. Porém, com um detalhe importante: não cabia nessa nova cidade a população pobre, que deveria ceder espaço para uma cidade limpa, bonita e saudável, símbolo dos novos tempos.

Os higienistas e a classe dominante ‘culpava’ a população pobre em especial os indivíduos negros, seus bairros (cortiços) e moradias pela proliferação de doenças, que (segundo eles) impediam a chegada de indivíduos de outros países, prejudicando a imigração de europeus, além de manchar a imagem do Brasil como nação. (Silva & Santos, 2012, p. 4)

O presidente Francisco de Paula Rodrigues Alves (1902–1906) viabilizou as obras sendo implementadas pelos prefeitos Francisco Pereira Passos (1902-1906) e Carlos Sampaio (1920-1922). As reformas urbanísticas solicitadas pelas elites da capital do Rio de Janeiro, representaram uma transformação em toda sociedade, com impactos percebidos até os dias atuais

O prefeito Pereira Passos, imbuído de espírito modernizador, passou a demolir quarteirões inteiros de cortiços, desalojando os moradores para áreas periféricas da cidade ou ‘empurrando’ para os morros centrais aqueles que necessitavam continuar morando na área central da cidade. Passos teria transformado definitivamente a Favela na moradia dos pobres e excluídos da cidade. (Neder, 1997, p. 109-110).

Esse conjunto de obras que reorganizava e valorizava o espaço urbano de acordo com os interesses da classe dominante, “era escrito na poeira das demolições” (Menezes, 1996 p.27), de muitas edificações e principalmente dos mais pobres, que segundo Braz e Almeida (2010), “se deu com a destruição de quarteirões inteiros e a remoção da população pobre”.

O homem empobrecido no Rio de Janeiro sempre foi segregado do direito de morar em determinados espaços da cidade, especialmente naqueles ditos nobres. No final do século XIX e início do século XX, houve o desmonte dos cortiços que ao tentar afastar os empobrecidos dos espaços nobres acabou potencializando a expansão de um novo tipo de agrupamento habitacional que vinha surgindo – as favelas, que passaram, também, a ser “perseguidas”, devido a razões mais variadas, durante todo o século XX. (Sousa, 2003, p. 48).

Segundo Villaça (1979), na cidade do Rio de Janeiro existiam milhares de cortiços na passagem do século, porém foram demolidos por conta da renovação urbana; só para abertura da avenida central, hoje Avenida Rio Branco, foram demolidos cerca de 3 mil casebres.

Segundo Braz e Almeida (2010) esse processo representou o espraioamento dessa população pobre em duas direções: a primeira no sentido dos morros e de áreas degradadas da cidade, dando início a um processo de favelização, onde o provisório se torna permanente; e a segunda num processo migratório em direção as áreas mais periféricas da cidade, com maior distanciamento do centro da cidade, e isso só possível dada expansão da malha ferroviária.

Segundo Oliveira *et al.* (2016, p.419), a primeira favela que se tem registro teve origem na cidade do Rio de Janeiro por volta de 1897 por ex-combatentes da Guerra de Canudos, que sem o cumprimento da promessa de moradias por parte do Estado, foram se fixar em locais desprezados pelas classes mais altas, ocupando assim o Morro da Favela, próximo da Central do Brasil, hoje conhecido como Morro da Providência. A partir desta experiência, passou-se a denominar qualquer aglomerado com as mesmas características de favela. Porém, o que se constatou nas décadas seguinte foi um expressivo crescimento de novas favelas na região do centro, na zona sul e na zona norte da cidade.

As favelas localizadas na região central da cidade progressivamente vão se expandindo para a região norte na medida que as empresas se instalam nessas regiões, e “ao mesmo tempo, pela relativa facilidade de locomoção, por estarem próximos às vias de acesso ao centro da cidade”.

Nesta direção, se constata uma expansão das favelas que até a década de 1940, a princípio consideradas apenas uma alternativa transitória de moradia para a população pobre. Por parte do Estado, “não havia interesse na realização de levantamentos das áreas por elas ocupadas, seu número de habitantes, ou suas características específicas”.

O primeiro Recenseamento das Favelas do Distrito Federal, foi realizado somente em 1948 (Leitão, 2004). Na ocasião na cidade do Rio de Janeiro existiam 105 favelas, com população estimada em 138.387 pessoas, que correspondia a 7% da população do Distrito Federal, cita Valladares (1980). Após dois anos, no Censo realizado em 1950, a população estimada já alcançava a impressionante marca de 169 mil pessoas.

Segundo Freire e Luz (2021, p.152), fica evidenciado que desigualdade cresce na medida em que se dá o desenvolvimento da indústria nacional, do final do século XIX e início do século XX, sendo um fator importante e impulsionador da urbanização das cidades brasileiras; porém, na medida em que cresce o quantitativo demográfico, cresce também a concentração de pessoas em “condições subumanas” vivendo nesses espaços urbanos, “sem as mínimas condições de saneamento básico, moradias, transportes e que segundo o discurso hegemônico são apenas locus de geração de violência, banditismo e criminalidade”, caracterizados como territórios da pobreza, “que são espaços não valorizados pelo mercado

imobiliário e que sempre amedrontam os setores mais ricos da sociedade”. Logo, as cidades brasileiras, a exemplo da cidade do Rio de Janeiro, serão marcadas por espaços dicotômicos entre si: “zonas nobres” e “territórios da pobreza”, ou seja, partes de uma mesma cidade e de um conjunto articulado, onde um assegura a existência e a reprodução do outro”. (2021, p.153)

Como observou Ana Fani Alessandri Carlos (2011), o espaço urbano é produtor e produção social, imerso na lógica capitalista da acumulação do capital e do conflito de classes, seu valor de troca passa a vigorar em detrimento do seu valor de uso, ou seja, o espaço urbano é compreendido como uma mercadoria da sociedade capitalista. Para David Harvey (2006, p.202), o espaço urbano reverbera a forma como as classes poderosas influenciam na organização e produção do espaço e, “a fim de exercerem maior grau de controle quer sobre a fricção da distância ou sobre a forma pela qual o espaço é apropriado por eles mesmos ou por outros”.

Assim, a distribuição desigual dos espaços urbanos permitiu que as classes de maior renda se apropriassem de áreas bem mais servidas de infraestrutura e transporte, em quanto às classes de menor renda fossem progressivamente afastadas desses espaços centrais.

No entendimento de Silvio Moisés Negri (2008, p.138), os mais pobres sofrem o maior impacto nesta distribuição espacial por ocupar as regiões mais periféricas da cidade, sendo privados de melhores oportunidades, reduzindo suas chances de ascensão econômica e social, pois com a oferta reduzida de oportunidades, a vida se torna mais desigual em todos os aspectos, se constituindo “na mais importante manifestação da desigualdade que impera em nossa sociedade”. (Villaça, 2012, p.44),

Esta sociedade é entendida como o resultado de uma construção histórica que tem suas raízes no período colonial na forma como se deu a propriedade privada no Brasil, pela exclusão⁶⁵ dos negros e trabalhadores pobres das possibilidades de livre acesso a terra.

De acordo com Marés (2003), com o fim do período de vigência das Sesmarias, através da Resolução nº 76 de 17/07/1822, tinha-se por objetivo estabelecer um novo instrumento legal para definir o modo de acesso à terra e regulamentar a propriedade privada. Porém a Constituição de 1824 não tratou do acesso, abrindo uma lacuna jurídica que favoreceu muito posseiros, focando somente na regulamentação das terras obtidas sob o

⁶⁵Entendemos o termo exclusão como um conceito improprio para definir os desprovidos dos meios materiais, embora muito utilizado no meio acadêmico, pois é exatamente “a sociedade capitalista que desenraiza, exclui, para incluir, incluir de outro modo, segundo suas próprias regras, segundo sua própria lógica. O problema está justamente nesta inclusão.” (Martins apud Luz e Freire, 2021, p.152)

regime sesmaria, ou seja, as concessões que haviam sido dadas de acordo com as leis e que tivessem sido medidas, lavradas, demarcadas e confirmadas pelo Rei de Portugal, essas seriam reconhecidas como legítimas pela Constituição Imperial de 1824.

O reconhecimento de legitimidade significava dar às sesmarias confirmadas a qualidade de propriedade privada, com todas as implicações jurídicas do sistema nascente. Portanto, o primeiro documento comprobatório de propriedade privada no Brasil é o título de concessão de sesmarias (Marés, 2003, p.63).

Para Filho (2009), essa lacuna entre a extinção do regime sesmaria em 1822 até a definição dada pela Lei de Terras em 1850, beneficiou de forma direta aos grandes detentores de terras, que aproveitaram o lapso da lei para expandir seus domínios e formar as grandes oligarquias brasileiras:

Esses quase trinta anos entre a derrubada do regime sesmarial e a instituição de uma nova Lei ficaram conhecidos como “Império de posses” ou “fase áurea do posseiro”, pois não havendo nenhum tipo de normatização e regulamentação de terras, a posse tornou-se a única forma de aquisição de terras. Nesse período aumenta-se paulatinamente o número de posseiros, de grandes propriedades e também marca a formação das oligarquias rurais no Brasil. (Filho, 2009, p.66)

Dessa forma, destaca-se dois momentos históricos importantes: o primeiro na Constituição Imperial de 1824, que legitima a propriedade privada; e o segundo com a Lei nº 601, mais conhecida como Lei de Terras em 1850, que além de definir a forma de acesso à terra por meio da compra, transforma a terra em uma mercadoria. Segundo Zeneratti

A exemplo do que já acontecia na Europa, no Brasil a terra ainda precisava se tornar mercadoria, sujeita a plenitude da propriedade privada. Essa era uma necessidade do capitalismo, embora a Constituição de 1824 tenha contribuído para isso, foi somente em 1850 com a Lei de Terras que ela realmente torna-se mercadoria em sua plenitude, podendo, então, ser comprada e vendida. (Zeneratti, 2017, p.445)

A Lei de Terras vai determinar de forma nefasta a conformação social neste país, estruturando a divisão de classes ao dificultar o acesso à terra de forma universal, afetando diretamente os mais pobres. Segundo Martins (1994)

A Lei de Terras, longe de ter por objetivo a liberalização do acesso à terra, teve por objetivo justamente o contrário: instituir bloqueios à propriedade por parte dos trabalhadores, de modo que eles se tornassem compulsoriamente força de trabalho nas grandes fazendas. (Martins, 1994, p.76)

Segundo Neto (2017), a Lei de Terras continha algumas particularidades: a primeira, um caráter deliberado de restringir a propriedade privada aos que tinham recursos para pagar por ela, exigindo pagamento à vista em leilões, sem opção de pagamento parcelado (art. 66 do

DIM 1.318/1854); a segunda, uma vez estipulado na lei que a única forma de aquisição era por meio da compra e venda, automaticamente se eliminava a possibilidade do usucapião, ou seja, a posse por meio da permanência na terra para fins de moradia, o meio mais justo para aqueles que não dispõem de recursos; a terceira, a lei torna-se o meio de pacificar os ânimos dos poderosos latifundiários produtores de café, diante da possibilidade eminente de libertação dos escravos, com fortes indícios na Lei 581, mais conhecida como Lei Eusébio de Queiroz e a crescente pressão da Inglaterra pela proibição do tráfico de escravos.

Caldeira (1995), vai retratar este momento evidenciando o papel do Estado como fiador dos grandes proprietários de terra, no processo de substituição da mão de obra escrava por imigrantes europeus:

Era preciso aplacar o temor dos senhores de terra que sempre apoiaram os conservadores, caso se quisesse mesmo extinguir o tráfico. O gabinete mandou preparar em casa de amigos um projeto para uma nova lei de terras, feita para garantir o monopólio dos grandes fazendeiros sobre as vastas extensões vazias do território. [...] outro grupo preparava um projeto de lei de colonização, destinado a fornecer subsídios públicos para atrair imigrantes europeus interessados em ocupar o lugar dos escravos que não viriam mais.[...] "naquele momento, o custo para colocar um camponês europeu numa fazenda era três vezes maior que o valor de um escravo.[...] Esses migrantes podiam escolher entre os Estados Unidos, onde era fácil conseguir um lote de terras, ou um país onde o sonho de um futuro melhor estaria condicionado ao trabalho como empregado de uma grande fazenda, ao lado de escravos. Para vencer a diferença, o projeto brasileiro acenava com transporte gratuito. A conta do favor ficaria para o Tesouro, transformado em financiador dos grandes proprietários. Em troca da adesão ao fim do tráfico, os grandes fazendeiros receberiam os instrumentos legais que lhes garantiriam um controle quase completo da expansão da produção agrícola e da mão-de-obra dos imigrantes que viessem. (Caldeira, 1995, p.138).

Segundo Behring (2011, p.73) "o Estado brasileiro nasceu sob o signo de forte ambiguidade entre um liberalismo formal como fundamento e o patrimonialismo como prática no sentido da garantia dos privilégios das classes dominantes". Logo, é possível inferir algumas características que vão marcar a ação do Estado ao longo da história: a primeira medida se dá pela elaboração de leis que asseguram vantagens aqueles que dispõem de recursos financeiros e detêm a propriedade privada da terra; a segunda medida é o emprego de recursos públicos na materialização de projetos que beneficiam de forma direta a classe dominante, ainda que pareça ter um efeito abrangente e impessoal; a terceira medida se dá pela restrição de direitos aos mais pobres, ou seja, de forma contida nos limites da lei.

Portanto, colhemos hoje o que foi plantado no passado, ou seja, a desigualdade abissal de nossa sociedade que se reflete também na questão socioespacial. Neste passo, "consciente ou inconscientemente, social e politicamente, as estratégias de classe sempre visam à segregação". (Lefebvre 2010, p.26)

Para Francisco de Oliveira (2011) em tempos passados que permanecem atuais, a sociedade brasileira vive em permanente estado de exceção, cuja norma transmutou-se em sua burla permanente; em outros termos, o que era pra ser exceção virou regra, referindo-se entre outras anomalias do capitalismo praticado no Brasil de “capitalismo ornitorrinco, dada as suas características peculiares e estranhas, que conciliam desenvolvimento e atraso, se referindo a situação precária de moradias das classes trabalhadoras nas favelas, que a princípio surge como uma solução provisória para os migrantes que se transformaram em regra permanente em todas as cidades brasileiras.

Para Teresa Pires do Rio Caldeira (2000, p.211), a partir de 1940, diante de um processo de crescimento acelerado do espaço urbano, marcado por ocupações desordenadas e forte especulação imobiliária, as classes sociais passam a ter relativa proximidade física dentro desse espaço urbano, porém com distanciamento social. Ou seja, próximos mais separados, “gerando espaços nos quais os diferentes grupos sociais estão muitas vezes próximos, mas estão separados por muros e tecnologias de segurança, e tendem a não circular ou interagir em áreas comuns”.

Conforme Silvio Moisés Negri (2008), o resultado se materializa com a distribuição desigual das classes sociais dentro do espaço urbano, percebido em cidades grandes e medias brasileira, ou seja:

Surge uma estrutura urbana dualizada entre ricos e pobres, uma organização espacial corporativa e fragmentada, onde as elites podem controlar a produção e o consumo da cidade, através de instrumentos como o Estado e o mercado imobiliário, excluindo e abandonando a população de baixa renda à própria sorte. (Negri, 2008, p.150)

Este cenário torna-se representativo das desigualdades, reflexo das relações sociais, resultante de um processo histórico, não natural e marcado pelas disputas de interesses das classes dominantes. Segundo Carlos (2007, p.81), são “espaços urbanos que se realizam pela imposição de uma racionalidade técnica assentada nas necessidades impostas pelo desenvolvimento da acumulação capitalista, e ocorre sob a orientação do Estado”.

De acordo com Souza (2013, p.326), o Estado tende a produzir como vetor em termos de ações, intervenções conformes aos interesses dos grupos e classes dominantes, que dispõem de mais recursos e maior capacidade de influência

O Estado produz e/ou reproduz as desigualdades no que tange à distribuição dos investimentos no espaço ao valorizar determinadas áreas em detrimento de outras, bem como, essa relação desigual frente às demandas dos extratos sociais de baixa renda, no entendimento de Luz e Freire (2021, p.159), “esse é o Estado que governa mais para o interesse hegemônico

do que para a sociedade brasileira”, sendo retratado com exatidão por Maricato (2001), ao dizer que:

A deterioração de determinados **territórios** urbanos e a valorização de outros respondem a uma conjunção de interesses que buscam a captação da renda imobiliária e do lucro da construção (este, especialmente nas obras de construção pesada). Os governos estaduais e municipais, capturados por esses agentes, orientam a dinâmica urbana por meio de obras que não obedecem a nenhum plano explícito. Essa é a marca de um ‘desenvolvimento’ urbano dominado pelos interesses privados rentistas e lucrativos, de um lado e pela ignorância em relação ao assentamento de maior parte da população, de outro. (Maricato, 2001, p. 134).

Assim, Freire e Luz (2021) citam Milton Santos, partindo do pressuposto que a definição de território é política, sendo este caracterizado como espaços antagônicos e complementares, típicos da “geografia da desigualdade”, marcado por extrema abundância/verso escassez, ou seja, num polo a ampla concentração de equipamentos e serviços públicos, noutro, a reduzida oferta dos mesmos. Mas isso não é por acaso, está atrelado a uma lógica do mercado que vai determinar “maior ou menor desenvolvimento de políticas sociais para determinados territórios”. Assim sendo, é nos territórios de população mais empobrecida, independente da concentração demográfica, que se evidenciará a menor oferta de serviços, “como se os moradores que residem nessas áreas não fossem considerados cidadãos de direitos” (2021, p.160).

Segundo Geraldo Magela Costa e Erika Lopes (2012 p.281), a definição de um processo de favelização não está ligada de forma alguma ao modo de vida, hábitos e cotidianos de uma determinada população, como as classes dominantes tendem a rotular com estereótipos. Dessa forma, citam Lícia do Prado Valladares (1978) para definir esse espaço.

A favela não é simplesmente resultante de uma crise habitacional no contexto de um processo de urbanização acelerado. Não se trata apenas de uma questão de déficit de moradia ou de incapacidade do mercado imobiliário (setores público e privado) de produzir habitações populares em ritmo capaz de atender a uma demanda crescente. A favela resulta, sobretudo, da exploração da força de trabalho em uma sociedade estratificada, onde as desigualdades tendem a se perpetuar e o processo de acumulação de capital é cada vez maior. Resulta ainda de uma situação onde o uso do solo é cada vez mais determinado pelo seu valor, e onde o controle do espaço urbano é exercido pelas ou em nome das camadas dominantes (Valladares, 1978, p.44).

Segundo Freire e Luz (2021), sobre os territórios das favelas recai os estereótipos da “cultura da violência” baseado na falsa compreensão de uma suposta naturalização da violência por parte de seus moradores e de certa complacência com as práticas criminosas, como o tráfico de drogas. Desta concepção equivocada, se extrai “o elemento fundamental para a ampliação da barreira simbólica entre a favela e o restante da cidade” (2021, p.156).

Esses estereótipos referentes ao preconceito existente contra a favela têm raízes históricas, conforme artigo do *Jornal do Comércio* de 13 de fevereiro de 1946, com o seguinte texto: “antros de crimes, fontes de corrupções e doenças, quartéis-generais de irresponsáveis e vadios devem ser destruídos” (Gawryszewski, 2012, p.196). Nesta mesma linha de pensamento, o autor cita o comentário de uma assistente social da época Maria Hortência do Ne Silva que considerava que “morar na favela era um vício social que deveria ser combatido”, pois para ela os favelados não queriam a civilização nem o progresso”. (2012, p.188).

Cabe destacar que a fala desta assistente social expressava o pensamento de sua da época, de um Serviço Social⁶⁶ ainda imerso no conservadorismo, sem uma visão crítica dos problemas sociais, pautado por ações moralizantes.

Portanto, ainda hoje os estereótipos presente no senso comum refletem uma visão de mundo carregada de preconceitos, sendo a expressão do conservadorismo enraizado na sociedade brasileira, que invocam sempre ações moralizantes com emprego de violência,

⁶⁶ O Serviço Social brasileiro se constitui numa profissão reconhecida na divisão sócio técnica do trabalho, como profissional assalariado, no contexto histórico da sociedade capitalista madura. Há de considerar o seu caráter de controle vinculado as estratégias do Estado sobre a classe trabalhadora, posta pelas necessidades do capital, num cenário marcado pela expansão urbana e pelo forte desenvolvimento industrial.

Essa profissionalização se dá inicialmente como mediador junto a classe trabalhadora “no sentido de pôr em ordem, dar melhor disposição, ajustar, endireitar, harmonizar, conciliar, pactuar, ornar, enfeitar”, como também, atuar no “sentido de pôr em bom estado ou condição o que está danificado ou estragado, reparar, restaurar, corrigir, emendar, remediar”, (Vasconcelos 2012, p.98), e na medida que faz o controle das classes subalternas, o assistente social, também, como profissional assalariado se aliena de sua própria condição.

O Serviço Social como profissão nasce com traços do conservadorismo, cuja estratégia passa pela vigilância dos operários no interior das fabricas, que segundo (Iamamoto, 2006), articula mecanismos de persuasão que contribuam para a garantia da organização e regulamentação das relações de trabalho, no sentido de adaptar o trabalhador aos novos métodos de produção que potenciem a extração de trabalho excedente.

Dessa forma, o Estado passa a intermediar as relações sociais entre o capital e a classe trabalhadora, através do ordenamento jurídico de leis trabalhistas e legislação social; bem como, “gerindo a organização e prestação dos serviços sociais, como um novo tipo de enfrentamento da questão social” (Iamamoto, 2006, p.78), que refletia o processo de pauperização crescente entre a classe trabalhadora urbana, geradora de insatisfações, que por sua vez, tinha o potencial de afetar os níveis de produtividade do trabalho exigidos nesse estágio da expansão do capital.

O Serviço Social brasileiro tem sua origem nas atividades filantrópicas da Igreja Católica, articulada aos movimentos de Ação Social e Ação Católica, junto as famílias operarias; com forte engajamento feminino; cujo fundamento ideológico respalda-se na doutrina social da Igreja, dando à atividade profissional um caráter missionário, “como meio de cumprir os imperativos da justiça e da caridade”. (Iamamoto, 2006, p.83).

No entanto, este vínculo se rompe na medida que o assistente social se inseri na relação contratual, de compra e venda da sua força de trabalho, como atividade profissional, identificado como trabalhador assalariado, bem como, sua laicização, e o “processo de ruptura com práticas conservadoras” (Vasconcelos 2012), a partir da busca de referencial ético-político e teórico-metodológico, nas obras de Karl Marx e outros autores marxistas. No entanto, a concretização deste processo só se dará, “na medida em que, diferentemente do debate profissional, a ruptura definitiva só tem probabilidade de ocorrer quando, na própria sociedade, a práxis conservadora perder a hegemonia”. (Vasconcelos, 2012, p.96)

preferindo soluções baseadas no enfretamento armado, ignorando as causas dos problemas sociais, em detrimento de uma população que vivem nestes territórios, que constitui as classes subalternas.

Para Silva (2008), desconstruir a ideia que a violência é fenômeno oriundo e exclusivo das favelas, na medida que este é um fenômeno espalhado em toda cidade, e consequência de uma sociabilidade violenta. No entanto, ao atribuir esta violência como algo exclusivo das favelas, torna-se elemento chave para compreender as práticas e relações sociais a que ela está inserida. A violência também precisa ser compreendida como representação simbólica de uma ordem social construída coletivamente para a identificação de práticas em que a força é um princípio de coordenação.

As múltiplas faces da violência que se espalha pela cidade como nas favelas, se dá a partir inação do Estado frente a ação de grupos criminosos em constantes disputas pelo domínio territorial, ou em confronto com as forças policiais, muitas vezes agindo sem o devido planejamento, numa guerra sangrenta que vitimam moradores inocentes, que passam a fazer parte das estatísticas de mortos e feridos por balas perdidas, anônimos, sem direito a proteção, fomentando diariamente o medo e a insegurança desta população já desprovida de tudo, às vezes da própria vida, já que suas vidas parecem sem nenhuma importância dentro do contexto de confronto e banalização da vida dos moradores das favelas, em especial, a favela da Serrinha.

Em 1996, a favela da Serrinha recebeu obras do programa Favela-Bairro, com o objetivo de transformar a comunidade em um modelo de desenvolvimento social a partir de uma reforma urbanística. (Boy, 2006, p.63). No entanto, transcorrido 28 anos (1996 a 2024) do lançamento do programa Favela-Bairro a vida de seus moradores continua tão difícil quanto antes, pois obra de maquiagem não transformou a realidade social daqueles que nada tem, mesmo vivendo nas proximidades da rede ferroviária e a poucos metros do maior centro comercial da região de Madureira. Logo, a questão da moradia não se limita a localização, se perto ou longe, mas nas condições concretas de vida, pois sem trabalho não há transformação social.

2.3 - O trem como espaço do trabalho informal: das ruas ao interior das estações

Samba: 33, Destino Dom Pedro II⁶⁷

Vamos sublimar em poesia
 A razão do dia a dia
 Pra ganhar o pão
 Acordar de manhã cedo
 Caminhar pra estação
 Pra chegar lá em D. Pedro
 A tempo de bater cartão
 Não é mole não
 Com a inflação (BIS)
 Almejar a regalia
 E o progresso da nação
 O suburbano quando chega atrasado
 O patrão mal-humorado
 Diz que mora logo ali
 Mas é porque não anda nesse trem lotado
 Com o peito amargurado
 Baldeando por aí
 Imagine quem é lá de Japeri (BIS)
 Olhando a menina de laços de fita
 Batucando na marmita
 Pra não ver o tempo passar
 Esquecendo da tristeza quando o trem avariar BIS
 E na viagem tem jogo de ronda
 De damas e reis
 Vendedores, cartomantes, repentistas
 Tiram onda de artista
 No famoso "Trinta e Três"
 O trombadinha quase sempre se dá bem
 O paquera apanha quando mexe com alguém
 Não é tão mole andar de pingente no trem (BIS)

Compositores: Guará / Jorginho Das Rosas
 Cantora: Jovelina Pérola Negra

Em entrevista ao *Jornal o Globo*⁶⁸, em 04 de abril de 2022, o carnavalesco Marco Antônio Falleiro da G.R.E.S. Em Cima da Hora, falou sobre o samba enredo da Escola de Cavalcante para o Carnaval 2022, com a reedição do samba “33 - Destino D. Pedro II” de 1984. Segundo o carnavalesco o Trem “33 saía de Japeri e levava os passageiros até a antiga estação D. Pedro II, a atual Central do Brasil”. E acrescenta:

Hoje o trem virou um comércio ambulante e por isso vamos mostrar um pouquinho de cada personagem. Durante essa viagem nós vamos conhecer o camelô que vende

⁶⁷Música: 33, Destino Dom Pedro II - Jovelina Pérola Negra. Disponível em: https://www.lettras.mus.br/jovelina-perola-negra/1325787/#google_vignette – Acesso em: 22 jul. 2023.

⁶⁸Jornal O Globo - Série Ouro: Em Cima da Hora reedita clássico de 1984, que fala do trem 33 que saía de Japeri em direção à Central - Por Alexandre Henderson –Publicado (04/04/2022). Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/carnaval/2022/noticia/2022/04/04/serie-ouro-em-cima-da-hora-reedita-classico-de-1984-que-fala-do-trem-33-que-saia-de-japeri-em-direcao-a-central.gh.html> - Acesso em: 20 ago.2023.

seus produtos, os artistas que cantam, os vendedores de bala, vamos mostrar um pouquinho de cada coisa que acontece na viagem [...] Eu sempre faço essa pergunta: o que mudou de lá para cá? Quase nada. Então, apesar de ser um enredo de 1984, uma releitura, é um enredo muito atual e contemporâneo porque praticamente não mudou nada. Os trens lotados, as pessoas chegando atrasadas no trabalho, a única coisa que mudou foi a modernização do transporte que muitas vezes não funciona, ar-condicionado não funciona. Todo mundo que viaja nesses trilhos está atrás de ganhar o seu pão de cada dia para levar para casa o sustento da sua família. E é isso que a gente quer mostrar no nosso desfile.

Desde o primeiro desfile da G.R.E.S. Em Cima da Hora, em 1984, data que marca os momentos finais da Ditadura Militar, e transcorrido 37 anos, constata-se que algumas práticas permanecem no cotidiano dos trens da Supervia, por exemplo, a roda de samba como na música "olhando a menina do laço de fita/ batucando na marmita/ pra ver o tempo passar/ esquecendo da tristeza quando o trem avariar...", e ainda hoje a música permanece atual retratando o cotidiano dos usuários e os transtornos aos quais são submetidos.

As viagens extenuantes, a superlotação, os horários irregulares, os atrasos recorrentes, e as paralisações, continuam gerando consequências para as classes subalternas, como no verso: "o suburbano, quando chega atrasado/ o patrão, mal-humorado/ diz que mora logo ali...", e para quem não vive essa realidade nem consegue se colocar no lugar do outro, a reação mais comum é sugerir "acorda um pouco mais cedo". Logo, a conclusão do trabalhador que passa por isso todos os dias é a mesma: "mas é porque não anda nesse trem lotado, com o peito amargurado, baldeando por aí. Imagine quem vem lá de Japeri..."

A letra da música também fala de outros personagens que povoam o interior dos trens metropolitanos, entre eles os vendedores ambulantes, os chamados Camelôs⁶⁹; assim, enquanto a maioria dos passageiros utilizam o trem somente como um meio de transporte, estes homens e mulheres na condição de desempregados, sobrando para o mercado de trabalho formal, por sua vez, encontram no trem o espaço de um trabalho precarizado e informal, já que não conseguem se inserir no mercado formal como um trabalhador assalariado, mas que minimamente garante a sobrevivência através da venda de suas mercadorias.. E como diz a música: "Não é mole, não!"

⁶⁹ Segundo a *Revista Super Interessante* da Editora Abril (04/07/2018), os nomes vendedores ambulantes e camelôs são sinônimos, sendo que o termo camelô se popularizou no Brasil somente a partir do século XX, mas sua origem é francesa e tem um sentido depreciativo, é proveniente da palavra camelote. O termo era usado para designar "mercadoria grosseira, de acabamento insuficiente", é o que afirma o etimologista Deonísio da Silva, da Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR). Os vendedores ambulantes nas ruas de Paris, aos berros vendiam os tecidos fabricados com pêlos de camelos, porém, era comum que estes fossem na verdade feitos com pêlos de cabras. Dessa forma, liga-se a característica da mercadoria do árabe Khmalat (tecido rústico e felpudo), passando por modificações linguísticas para camelot, sendo brasileira como camelôs. Disponível em: <https://super.abril.com.br/mundo-estranho/por-que-os-vendedores-ambulantes-sao-chamados-de-camelos> – Acesso em: 10 mar.2023

Para melhor compreensão desta relação entre o trem e as classes trabalhadoras, retrocedemos ao século XIX tendo como ponto de partida as pesquisas de Karl Marx (2020), ao tratar da expansão do sistema de transporte ferroviário que produziu dois efeitos imediatos: maior fluxo de deslocamentos entre as cidades (principalmente dos burgueses) e a piora das condições de vida dos trabalhadores na medida em que altera a dinâmica da produção de encomendas para entrega imediata ou em prazos reduzidos. Logo, para fazer frente a esta nova realidade, os trabalhadores são submetidos a condições desumanas, com redução do tempo de alimentação e de descanso para atender a produção de mercadorias.

Com a implementação do transporte ferroviário se torna perceptível a gradual melhora na capacidade de transporte de cargas e passageiros entre as cidades, até então limitadas pelas distâncias, passando a um novo estágio da compressão do tempo e do espaço. Assim sendo, aumenta-se o fluxo comercial que vai de certa forma alterar o ritmo de vida dos moradores das cidades, influenciando na dinâmica da produção de mercadorias e na própria condição de vida das classes trabalhadoras.

E assim, de forma devastadora, vai se consolidando uma tendência, “cria-se, em grande escala e sistematicamente, um exército industrial de reserva sempre disponível, ou seja, numa parte do ano dizimados pelo trabalho excessivo e desumano, noutra parte, lançados à miséria por falta de trabalho”. (Marx, 2020, p.543).

Diante do exposto, é possível refletir sobre o cotidiano atual e inferir sobre a importância dos meios de transportes na reprodução da vida das classes trabalhadoras, o acesso ao trabalho, os diversos usos e sua dependência para se deslocar pela cidade.

Em Marx (2020), compreendemos que deste a superação do sistema feudal pela nova ordem da sociedade industrial, há um notório esforço de separar o trabalhador das formas autônomas de produção, sendo esta regulada e vigiada por aqueles que detêm os meios de produção, a princípio destruindo a organização dos artesões, depois com a introdução da maquinaria, na exploração do tempo para extração da mais-valia, até o aperfeiçoamento das máquinas com de novas tecnologias transformando o trabalhador numa mera extensão para seu funcionamento, a semelhança de uma engrenagem a qual pode ser substituível a qualquer momento.

E assim, neste contexto de transformação que perdura e se agoniza até os dias atuais com o aperfeiçoamento das tecnologias, se confirmam as observações de Karl Marx que “os sofrimentos dos trabalhadores despedidos pela máquina são tão passageiros quanto às riquezas deste mundo” (Marx, 2020, p.501)

Enquanto isso no Brasil colônia, no momento histórico em que o capitalismo local ainda era uma forma embrionária, se estabelecia outras formas de trabalho, como a atividade dos vendedores ambulantes na cidade do Rio de Janeiro, que data do período colonial, sendo intensificada com a chegada da família real em 1808.

Segundo o site Brasiliana Iconográfica, os vendedores ambulantes eram tão numerosos nesta época que chegaram a ser retratados em pinturas artísticas, como parte da paisagem da cidade no século XIX, a exemplo do francês Jean-Baptiste Debret e do alemão Johann Moritz Rugidas⁷⁰.

O registro histórico da atividade dos vendedores ambulantes se faz necessário para pontuar sua origem como forma precária de trabalho, desumanas, de explícita banalização da vida humana, sendo esta atividade a única alternativa de sobrevivência do povo negro na cidade do Rio de Janeiro. Há registros de vendedoras ambulantes que eram obrigadas para além de suas atividades, e por imposição de “seus senhores” a se submeter à prostituição nas zonas portuárias da cidade. Outros com um pouco mais de “sorte”, e muito sacrifício, conseguiram juntar dinheiro para comprar sua liberdade.

Os vendedores ambulantes eram formados por escravizados que viviam na cidade, na sua grande maioria compostos por mulheres, muitas vezes acompanhadas de filhos pequenos amarrados ao corpo; sendo o conjunto desses trabalhadores, homens e mulheres, chamados de “negros de ganho”. Como atividade de subsistência esses homens e mulheres ofereciam uma variedade de mercadorias nas ruas e nas praças, tais como: doces, bolos, angu, cestos, milho, frutas, capim, sapé, aves, carvão; bem como, a prestação de serviços braçais, tais como: pintores, pedreiros, carpinteiros, alfaiates, ferreiros, costureiros, carroceiros, barbeiros, sapateiros e mensageiros. E assim, após um dia extenuante de trabalho, retornavam ao anoitecer para a residência de seus senhores para dormir e prestar conta de todo dinheiro auferido.

De acordo com Renault (1976, p.133), neste período, por volta de 1846, a cidade do Rio de Janeiro não dispunha de sistema de água encanada nem tampouco de esgoto. Logo, os escravizados eram responsáveis por apanhar água nas bicas e aquedutos públicos destinada aos banhos e abluções, e por isso, eram chamados de Aguadeiros.

Como a cidade não possui saneamento básico os escravizados faziam o transporte dos resíduos do esgoto das residências para lançar no mar, em “barris imundos” sobre suas

⁷⁰Site Brasiliana Iconografia – O comercio ambulante no Brasil. Disponível em: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/artigos/20154/o-comercio-ambulante-no-brasil> – Acesso em: 28 fev. 2023

cabeças, que pingavam e escorriam, deixando manchas fétidas em seus corpos, e por isso, apelidados de “Tigres”. Uma forma de trabalho desumana e humilhante imposta aos negros.

Segundo Kowarick (1994, p.59), no início do século XIX, tanto no Brasil como nos Estados Unidos o número de escravos era de 1 milhão, após 50 anos, o Brasil recebeu mais 1 milhão e 600 mil, nesta contabilidade assustadora, estima-se que em 1870, restavam no Brasil somente 1 milhão e 500 mil, enquanto no Estados Unidos chegavam a 4 milhões. Isso indica o grau de mortalidade dos escravizados no Brasil.

Paralelamente, as primeiras levas de imigrantes europeus chegaram ao Brasil 30 anos antes da abolição, sendo a maioria de origem italiana, principalmente da região do Veneto. Estes substituíram a mão-de-obra escravizada nas regiões produtoras de café, com destaque para o Oeste paulista, se intensificando a partir de 1874 e posteriormente, nos setores dinâmicos da economia, nas indústrias de São Paulo e do Rio de Janeiro.

Para Hasenbalg (1979), a ruptura gerada pela abolição sem os mecanismos de absorção da mão-de-obra escrava, somada ao grande contingente de imigração europeus entrante no país, resultou no fechamento de “um espaço socioeconômico que de outra maneira teria estado disponível para os não-brancos e o resto da força de trabalho nacional concentrada fora e dentro do Sudeste”. Esse pensamento é corroborado por Theodoro(2008):

Não houve a valorização dos antigos escravos ou mesmo dos livres e libertos com alguma qualificação. O nascimento do mercado de trabalho ou, dito de outra forma, a ascensão do trabalho livre como base da economia foi acompanhada pela entrada crescente de uma população trabalhadora no setor de subsistência e em atividades mal remuneradas. Esse processo vai dar origem ao que, algumas décadas mais tarde, viria a ser denominado “setor informal”, no Brasil. (Theodoro, 2008, p.24-25)

Quando analisado a composição da força de trabalho na indústria, entre o final do século XIX e XX, nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, se constata o predomínio de mão-de-obra estrangeira.

Evidencia-se através da não inserção dos negros no mercado trabalho formal a origem da composição de um exército industrial de reserva necessário ao sistema capitalista periférico. Isso produziu perversos desdobramentos na vida socioeconômica desta parcela significativa da população, que além exercer os trabalhos mais penosos e precários também receberá os piores salários. Mais uma vez lembramos das palavras de Marx (2020):

Se uma população trabalhadora excedente é produto necessário da acumulação ou do desenvolvimento da riqueza com base no capitalismo, essa superpopulação torna-se, por sua vez, a alavanca da acumulação capitalista, até uma condição de existência do modo de produção capitalista. Ela constitui um exército industrial de reserva disponível, que pertence ao capital de maneira tão absoluta, como se ele o tivesse

criado à sua própria custa. Ela proporciona às suas mutáveis necessidades de valorização o material humano sempre pronto para ser explorado, independente dos limites do verdadeiro acréscimo populacional (...). Não basta à produção capitalista de modo algum o quantum de força de trabalho disponível que o crescimento natural da população fornece. Ela precisa, para ter liberdade de ação, de um exército industrial de reserva independente dessa barreira natural” (Marx, 2020, p. 200-202).

Em Marx (2020) compreendemos que a desigualdade econômica é o fundamento das demais desigualdades sociais, a qual estabelece uma relação direta entre apropriação e exploração do trabalho de um grupo social sobre o outro, como fator de distinção entre riqueza e pobreza; o qual afasta de forma radical as concepções liberais como fenômeno inerente a natureza humana, concepções estas que não explicam a má distribuição de renda e a concentração de riqueza presente historicamente na desigualdade social brasileira.

De acordo com Mario Luiz Souza (2016, p.214), as análises marxistas sobre os problemas da população negra devem sempre atentar para a determinação de raça e à determinação de classe, verificando os quantos nas suas especificidades e nos seus aspectos relacionais atuam sobre a população negra no sistema capitalista. Pois,

O racismo é uma realidade concreta que está presente na concepção de mundo de diversas pessoas gerando os mais diferentes constrangimentos e obstáculos para a população negra na sociedade brasileira. A força do preconceito e da discriminação racial é um fator social de exclusão e diferenciação que, somada à desigualdade reinante no capitalismo brasileiro, demonstra que o problema da população negra não é apenas de classe, mas um problema de classe e de raça. (Souza, 2016, p.215)

A desigualdade social é entendida como formas diferenciadas de acesso dos indivíduos aos bens, direitos e serviços, principalmente os direitos fundamentais como: alimentação, saúde, segurança, moradia, educação, transporte e trabalho.

Se o trabalho é vital para superação da desigualdade social, a falta deste reproduz uma série de outras desigualdades sociais. Dessa forma, concordamos com Souza (2016), sobre a relação raça e classe como elemento fundamental para o entendimento da situação social e econômica da população negra.

Para Moura (1988, p.10) a herança da escravidão ainda pesa negativamente na estrutura da sociedade brasileira, que “sob a superfície de uma sociedade moderna, mantém-se uma estrutura arcaica e ossificada, sustentada por relações de trabalho já completamente superadas”.

Para exemplificar esta realidade, Moura (1988), apresenta os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD de 1976, sobre diferença salarial entre brancos e negros. Os dados revelaram que 23,2% dos brancos recebiam um salário mínimo, enquanto que os não-brancos representavam de 53,6%, e os pretos 59,4%.

No entanto, transcorrido 47 anos (1976 a 2023) do relatório apresentado por Moura (1988), pouca coisa mudou na estrutura da sociedade brasileira, sendo confirmado reiteradamente esta distorção história entre trabalhadores brancos e negros. Neste passo, os estudos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, divulgado em 11/11/2022, indicam que a cor de pele ainda é fator determinante na diferença dos salários dos trabalhadores brasileiros, pois a renda média de trabalhadores brancos é 75,7% maior do que de trabalhadores negros. Com base nos dados de 2021, a média salarial recebida pelos brancos é de R\$ 3.099 por mês, contra R\$ 1.814 dos pardos e R\$ 1.764 dos pretos. Entre os trabalhadores de nível superior completo, os rendimentos dos brancos foram de 40% superior aos dos pardos e 50% superior aos dos pretos. Ao analisar os cargos de gerencia, os pretos e pardos ocupam apenas 29,5%, uma contradição já que no Brasil este grupo representa 53,8% dos trabalhadores. Outro dado relevante, os brancos são menos afetados pelo desemprego, com taxa de desocupação de 11,3%, contra 16,2% dos pardos e 16,5% entre pretos.

Segundo a *Revista Fórum*⁷¹ (15/11/2022), com base nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a diferença entre trabalhadores brancos e pretos também pode ser constatada na quantidade de horas trabalhadas, tomando por base um salário mínimo do período de R\$1200,00, o valor médio da hora trabalhada de R\$ 15,23, a pesquisa constatou que os brancos recebia R\$ 19,22 enquanto que os pretos e pardos um valor abaixo da média de R\$ 11,49 e R\$ 11,84. Isso significa que os trabalhadores brancos precisam de 63 horas mensais enquanto trabalhadores pretos e pardos de 105,5 horas.

Segundo os dados do *IBGE* publicados em (17/11/17)⁷², dos mais de um milhão de vendedores ambulantes, prevalece os trabalhadores pretos e pardos representando 66,7%. Dos 26,8 milhões de pessoas subutilizadas, 17,6 milhões são compostos de pessoas pretas e pardas. Já o quantitativo de pessoas desocupados, que na ocasião atingia 13 milhões de brasileiros, destes, 8,3 milhões era composto de pessoas pretas e pardas, representando 63,7% do total. Quanto ao vínculo empregatício, dos 23,2 milhões de trabalhadores pretos e pardos, destes, somente 16,6 milhões trabalhavam com carteira profissional assinada. Registra-se que entre os empregadores 33% são formados por pessoas pretas e pardas, número muito inferior

⁷¹Revista Forum - Diferença salarial entre pretos e brancos se mantém na faixa dos 40% na última década, diz IBGE - Disponível em: <https://revistaforum.com.br/economia/2022/11/15/diferenca-salarial-entre-pretos-brancos-se-mantem-na-faixa-dos-40-na-ultima-decada-diz-ibge-127387.html> - Acesso em: 10 out. 2023.

⁷²Site IBGE. Pretos e pardos são 63,7% dos desocupados. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/18013-pretos-ou-pardos-sao-63-7-dos-desocupados> - Acesso em: 28 jan.2023.

quando comparado aos 67% de brancos. Quanto aos autônomos um total de 55,1% de pretos e pardos.

A *Agencia Brasil*⁷³(13/11/2019), divulgou uma pesquisa com base nos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), indicando que os negros (pretos e pardos) representam 55,8% da população brasileira e 54,9% da força de trabalho; no entanto, a informalidade atinge mais esse contingente, ou seja, 47,3% de pretos e pardos, ao passo que 34,6% são brancos. Os pretos e pardos também são maioria entre os trabalhadores desocupado 64,2% ou subutilizados 66,1%.

Na tabela abaixo o leitor pode contatar que a maioria dos trabalhadores informais compõem o grupo de “Informais de subsistência”, cerca de 60,5% do total, isto diz muito sobre o contexto atual.

Tabela 13 - Classificação do trabalho informal

QUATRO TIPOS DE TRABALHADORES INFORMAIS		
Informais de subsistência	Inclui os profissionais de baixa ou nenhuma qualificação e que oferecem serviços de demanda instável, conhecidos como ‘bicos’	60,5%
Informais com potencial produtivo	Representam os trabalhadores que não são formalizados por conta dos custos implicados ou pela falta de oportunidades.	16,1%
Informais por opção	São aqueles que têm condições de se formalizarem, mas pretendem se manter dessa forma para ampliar suas receitas.	2,3%
Os profissionais classificados como formais frágeis	Têm CNPJ ou carteira de trabalho assinada, mas com contratos intermitentes, redução dos direitos formais e ameaça de voltar à informalidade total.	21,1%

Fonte: Autor, 2023. A partir dos dados publicados pela CNN Brasil.

Esse estudo foi divulgado pela CNN Brasil⁷⁴ em 23/06/2022, intitulado “Retrato do Trabalho Informal no Brasil: desafios e caminhos de solução”, conduzido pelo Instituto Veredas, a pesquisa traz dados analisados a partir da PNAD Contínua do IBGE do 3º trimestre de 2021.

⁷³EBC. Negros são maioria entre os desempregados e trabalhadores informais no país. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-11/negros-sao-maioria-entre-desocupados-e-trabalhadores-informais-no-pais> - Acesso em: 20 nov. 2023.

⁷⁴CNN Brasil – 60% dos trabalhadores informais no Brasil fazem “bicos” para sobreviver –Publicado (23/06/2022). Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/60-dos-trabalhadores-informais-no-brasil-fazem-bicos-para-sobreviver/> - Acesso em: 05 set. 2023.

De acordo com a pesquisa o perfil do trabalhador informal brasileiro de subsistência é bem definido: homem, jovem, preto e de baixa escolaridade. O percentual dos que possuem ensino fundamental incompleto ou inferior é de 75%. Já os informais de subsistência na faixa etária de 18 a 24 anos representam 64% do total.

Esses dados desmentem a fantasia do vendedor ambulante assemelhado a um micro empreendedor, o tipo de trabalhador livre sem a figura do patrão propagandeada pela mídia, o glamour dos que vence pelos seus próprios esforços e méritos, como personagem do programa “Gente que Faz”, da **Rede Globo**, como se fosse uma questão de escolha deixar um trabalho formal para se tornar um vendedor ambulante, um trabalhador informal de subsistência.

Esta suposta “autonomia” esconde uma realidade cruel que aponta não mais para o grande exército industrial de reserva, conforme dito por Marx; mas que desnuda uma realidade perversa de aprofundamento da questão social, na medida que o mercado de trabalho se torna cada vez mais restrito e tecnológico, deixando para trás os que não serão mais absorvidos pelo mercado formal, e assim condenados ao desemprego permanente.

Na condição de informais de subsistência, os vendedores ambulantes atuam tanto nas ruas quanto no interior dos trens, na tentativa de encontrar espaços de vendas de mercadorias, para garantir os meios de sobrevivência de inúmeras famílias; ou seja, homens e mulheres já excluídos do mercado formal de trabalho, seja por falta de qualificação escolar exigida, pela idade, ou por fatores ligados a conjuntura econômica que alimentada o desemprego estrutural.

Para melhor compreensão deste assunto recorremos a Ricardo Antunes (2007), que aborda a centralidade do trabalho e suas metamorfoses a partir do fordismo como modelo produtivo que dominou o cenário da produção capitalista e o processo de trabalho até a década de 1970, cuja característica era

a produção em massa, através da linha de montagem e de produtos mais homogêneos; através do controle dos tempos e movimentos pelo cronometro taylorista e da produção em série; pela existência do trabalho parcelar e pela fragmentação das funções; pela separação entre elaboração e execução no processo de trabalho; pela existência de unidades fabris concentradas e verticalizadas e pela constituição/consolidação do operário-massa, do trabalhador coletivo fabril, entre outras dimensões. [...] compreendemos o fordismo como o processo de trabalho que, junto com o taylorismo, predominou na grande indústria capitalista ao longo do século XX (Antunes, 2007, p.25)

O fordismo se manteve dominante até o advento de uma nova forma produtiva e mais flexível que articulava um significativo desenvolvimento tecnológico com a desconcentração

produtiva. A partir destas características o Toyotismo passa dominar o modelo produtivo como resposta à crise do fordismo, além de transformar o operário num trabalhador polivalente”. (2007, p.36).

Antunes (2007), destaca que o mundo do trabalho no capitalismo contemporâneo apresenta múltiplas processualidades ou contraditoriedades à medida em que ocorre a desproletarização do trabalho industrial, fabril, com a diminuição da classe operaria; e paralelamente percebe-se a expansão do trabalho assalariado no setor de serviços. Incorpora-se o trabalho feminino e um processo de exclusão dos mais jovens e dos mais velhos.

Neste passo, ao contrário da retração ou decompensação da lei do valor, o mundo contemporâneo vem assistindo a uma significativa ampliação de seus mecanismos de funcionamento do trabalho no capitalismo atual, numa *nova morfologia do trabalho*, que

nos obriga a compreender que as formas vigentes de valorização do valor trazem embutidos novos mecanismos geradores de trabalho excedente, ao mesmo tempo que expulsam da produção uma infinidade de trabalhadores, que se tornam sobrantes, descartáveis e desempregados. Esse processo tem clara funcionalidade para o capital, ao permitir a intensificação, em larga escala, do bolsão de desempregados, o que reduz ainda mais a remuneração da força de trabalho em amplitude global, por meio da retração salarial daqueles assalariados que se encontram empregados. (Antunes, 2018, p.66)

Antunes (2007), também destaca uma subproletarização com a expansão do trabalho parcial, temporário, precário, subcontratado e terceirizado; tendo como resultado destas transformações a expansão do desemprego estrutural em escala global.

Este contexto de transformações é marcado pela progressiva substituição do trabalho vivo pelo trabalho morto, a exemplo das fábricas que se utilizam de robôs em seu processo produtivo; porém, há de se compreender que enquanto perdurar o modo de produção capitalista não poderá se concretizar a eliminação do trabalho humano como fonte criadora de valor. Pois “os robôs não sendo nem consumidores, nem assalariados, não poderiam participar do mercado” (Antunes 2007, 59); ou seja, a total eliminação do trabalho vivo também comprometeria a sobrevivência da economia capitalista.

Neste passo, tanto o processo de exigência de super qualificação para determinados ramos produtivos quanto de desqualificação de outros se inseri nesta lógica de transformação global; sendo percebido claramente os efeitos deletérios deste processo no Brasil, que acaba por fomentar o crescimento do trabalho informal por subsistência daqueles que não conseguem acompanhar essas transformações.

Essas transformações no mundo do trabalho se evidencia de forma contundente no espaço urbano, que por sua vez, se torna arena de disputas de diferentes grupos e interesses na medida que se dá difusão do trabalho informal por subsistência e a multiplicação da atividade do comercio ambulante⁷⁵, tanto nas ruas quanto no interior dos transportes públicos da cidade do Rio de Janeiro. Dessa forma, a falta de planejamento urbano e econômico, segundo Ferro e Itikawa (2012), deixa a maioria dos trabalhadores vulneráveis à violência institucional e às práticas corruptas de grupos que negociam ilegalmente o acesso a um espaço na cidade.

Neste sentido, o Estado tem o monopólio dos instrumentos para fazer valer a regulamentação, a planificação, a execução de obras públicas, e o uso do aparelho repressor; sendo este último, o mais utilizado para tratar da questão do comercio ambulante, sempre orientado pela ótica da desordem urbana, com o emprego sistematico das forças coercitivas como medida paliativa para tentar resolver um problema cuja questão social reside em sua essência. Portanto, concordamos com Ferro e Itikawa (2012) que:

Algumas destas ações excludentes direcionadas a determinadas categorias de trabalhadores informais partem do pressuposto de que são ilegais e que as atividades realizadas devem ser extintas. A forma como o Estado se relaciona com os diversos segmentos da sociedade permite avaliar que há uma tendência restritiva e repressora aos grupos em situação de vulnerabilidade, enquanto se revela largamente permissiva com a iniciativa privada, desviando o princípio do interesse público e flexibilizando normas para atender a determinados grupos econômicos. (Ferro; Itikawa, 2012, p.28)

Diante do exposto, entendemos como pertinente a indagação de Antunes (2022, p.142) quando diz: “como garantir os direitos humanos, particularmente em relação ao direito ao trabalho, em uma sociedade que apresenta uma abissal desigualdade social?

⁷⁵ A atividade do comercio ambulante no Rio de Janeiro se confunde com a própria história da cidade, sendo esta reconhecida na Lei nº 9.170/21 publicada no Diário Oficial em 07/01/2021, como “Patrimônio Cultural de Natureza Imaterial”. Entendemos a importância da lei, no entanto, concordamos com Carlos Drummond de Andrade que “os lírios não nascem da Lei”. E isso fica evidente no cotidiano desses trabalhadores que padecem por atenção governamental no que tange as suas demandas, continuam sendo estigmatizados, sem direitos, sem a devida atenção dos planejadores urbanos.

3 - A TRAGÉDIA PERSISTENTE DA BANALIZAÇÃO DA VIDA NA SUPERVIA

Construção – (Chico Buarque)

Amou daquela vez como se fosse à última
 Beijou sua mulher como se fosse à última
 E cada filho seu como se fosse o único
 E atravessou a rua com seu passo tímido
 Subiu a construção como se fosse máquina
 Ergueu no patamar quatro paredes sólidas
 Tijolo com tijolo num desenho mágico
 Seus olhos embotados de cimento e lágrima
 Sentou pra descansar como se fosse sábado
 Comeu feijão com arroz como se fosse um príncipe
 Bebeu e soluçou como se fosse um náufrago
 Dançou e gargalhou como se ouvisse música
 E tropeçou no céu como se fosse um bêbado
 E flutuou no ar como se fosse um pássaro
 E se acabou no chão feito um pacote flácido
 Agonizou no meio do passeio público

Morreu na contramão atrapalhando o tráfego
 (Amou daquela vez) como se fosse o último
 (Beijou sua mulher) como se fosse a única
 (E cada filho seu) como se fosse o pródigo
 E atravessou a rua com seu passo bêbado
 Subiu a construção como se fosse sólido
 Ergueu no patamar quatro paredes mágicas
 Tijolo com tijolo num desenho lógico
 Seus olhos embotados de cimento e tráfego
 Sentou pra descansar como se fosse um príncipe
 Comeu feijão com arroz como se fosse o máximo
 Bebeu e soluçou como se fosse máquina

Dançou e gargalhou como se fosse o próximo
 E tropeçou no céu como se ouvisse música
 E flutuou no ar como se fosse sábado
 E se acabou no chão feito um pacote tímido
 Agonizou no meio do passeio náufrago
 Morreu na contramão atrapalhando o público
 Amou daquela vez como se fosse máquina
 Beijou sua mulher como se fosse lógico
 Ergueu no patamar quatro paredes flácidas

**Sentou pra descansar com
 se fosse um pássaro**

**E flutuou no ar como se fosse um príncipe
 E se acabou no chão feito um pacote bêbado
 Morreu na contramão atrapalhando o sábado**
 Por esse pão pra comer, por esse chão pra dormir
 A certidão pra nascer e a concessão pra sorrir
 Por me deixar respirar, por me deixar existir

Deus lhe pague
 Pela cachaça de graça que a gente tem que engolir
 Pela fumaça, desgraça que a gente tem que tossir
 Pelos andaimes pingentes que a gente tem que cair
 Deus lhe pague

Pela mulher carpinteira pra nos louvar e cuspir
 E pelas moscas bicheiras a nos beijar e cobrir
 E pela paz derradeira que enfim vai nos redimir
 Deus lhe pague

A música de Chico Buarque intitulada “Construção” fala da imprevisibilidade da vida de um trabalhador pobre, e tudo que se sabe sobre ele é que trabalhava na construção civil; tinha uma família composta por mulher e filhos; fez tudo que estava acostumado a fazer todos os dias, beijou a todos, como num ato de despedida, como se pudesse prever o fim fatal, o acidente inesperado. E lá estava ele, morto “atrapalhando o público”.

Essa história fictícia do compositor Chico Buarque guarda em alguns aspectos similaridades com a banalização de vidas dos trabalhadores e com a história de Adílio Cabral dos Santos, jovem negro de 33 anos, que deixou a prisão em outubro de 2014, e desde então, trabalhava para ajudar sua mãe Eunice de Souza Feliciano, de 61 anos, como vendedor ambulante comercializando balas e doces na estação de Madureira e no interior das composições dos trens da Supervia.

Sua mãe recorda que ele brincava muito com ela, era o seu companheiro, e naquele dia não foi diferente, ele se despediu como se fosse à última vez; e lá estava ele, morto nos trilhos da Supervia em Madureira, como na canção “atrapalhando o tráfego”.

O caso Adílio torna-se representativo na medida que sua condição de vida revela as múltiplas expressões da questão social. Este personagem real empresta rosto e localização geográfica para muitos anônimos que diariamente superlotam as estações ferroviária e os demais modais do transporte público, numa rotina penosa pela sobrevivência, atravessada por profundas desigualdades sociais, e que nos permite estabelecer a relação direta entre transporte e trabalho.

Segundo Santarém (2021), o negro no Brasil, simultaneamente constrói a estrutura de circulação e é transportado como mercadoria pelo interior do país, constituindo novamente a duplicidade de trabalhador e mercadoria transportada.

As classes subalternas formadas por homens e mulheres anônimos, invisíveis as estatísticas governamentais, são tratados como mera força de trabalho no interior das composições dos trens metropolitanos, comprovado em vários trechos desta pesquisa, cuja as principais vítimas são formadas por corpos racializados, desumanizados, e a depender do momento corpos matáveis.

Portanto, o processo que reforça a desigualdade social é o mesmo que desumaniza os sujeitos não brancos, através de práticas que transcendem a má gestão ou a precariedade técnica, que aviltam direitos da pessoa humana, consentida como algo natural na sociedade do capital.

Logo, a barbárie torna-se um evento precedido de muitos ensaios de desumanização do ser, cujo o exercício diário é a banalização da vida alheia, do mal que se torna comum e corriqueiro ao vitimar aqueles das camadas inferiores.

Não é um acaso que para Marx a barbárie não seja estranha e externa à civilização moderna, mas um de seus movimentos internos. Ao contrário do Iluminismo, sua leitura desse fenômeno é bastante original. A conjugação entre civilização e barbárie para ele se apresenta como um dos traços constitutivos desta sociedade. (Menegar, 2009, p.34)

A barbárie de cada dia nem sempre é perceptível, notada, ou quem sabe registrada pelas câmeras da grande imprensa; geralmente, suas vítimas são aquelas cujo os direitos básicos a muito já fora negados ao longo de suas pobres vidas.

3.1 - A questão da mobilidade urbana e sua relação com as expressões da questão social

Concordamos com Brandt (2022, p.72) que o Serviço Social não tem um histórico de atuação direta na política de transporte e mobilidade urbana, mas “o uso do transporte, enquanto expressão da questão social e da problemática urbana, está absolutamente presente no cotidiano de trabalho dos assistentes sociais, nos mais distintos espaços sócio-ocupacionais e que extrapolam a política urbana.

Tanto o Serviço Social, como profissão assalariada, quanto a questão social que lhe dá razão de existência tem seu nascedouro no seio da sociedade burguesa, esta por sua vez, devidamente analisada por Marx(2020), como um modelo societário que se estrutura historicamente tanto na exploração do homem pelo homem, quanto pela apropriação da riqueza socialmente produzida por uma classe que se torna dominante, exatamente por deter os meios de produção e a propriedade privada, em detrimento de outras classes condenadas a miséria, a pobreza e a servidão. Logo, “a produção capitalista não é tão somente produção e reprodução de mercadorias e de mais-valia: é produção e reprodução de relações sociais” (Netto, 2012, p.149).

Portanto a questão social como fenômeno característico da contradição instituída pela socialização do trabalho e a apropriação privada dos seus meios de realização e de seus frutos, a riqueza socialmente produzida, também é compreendida como “o conjunto de problemas econômicos, sociais, políticos, culturais e ideológicos que cercam a emergência da classe operária como sujeitos sociopolíticos no marco da sociedade burguesa” (Fosti, 2013, p.73).

Segundo Netto (2012), a chamada questão social é engendrada pelo capitalismo na terceira década do século XIX, justamente quando a base urbano-industrial do capitalismo começava a se firmar e quando a acumulação dava seus primeiros passos consistentes, e assim se perpetua este debate até os dias atuais por ideólogos e intelectuais, com alguns na defesa de uma pretensa ‘nova questão social’, o qual compreendemos como um equívoco, pois a questão social não tem outra origem se não na velha lei geral da acumulação capitalista. Através desta lei, Marx mostra que a consequência inevitável dos processos reais em funcionamento no capitalismo é a reprodução da “relação do capital numa escala progressiva; mais capitalistas em um polo, mais trabalhadores assalariados no outro polo”. (Netto, 2012, p.152).

Logo, a questão social está elementarmente determinada pelo traço próprio e peculiar da relação capital/trabalho (Netto, 2013, p.16) e portanto inexistente qualquer ‘nova questão

social’, o que se deve investigar para além da permanência de manifestações tradicionais da ‘questão social’ é a emergência de novas expressão da questão social, que é insuprimível sem a supressão da ordem do capital (2013, p.19). Assim a questão social ganha novas dimensões e expressões à medida que avança a acumulação e o próprio capitalismo experimenta mudanças.

Além disso, esses processos também produzem um "relativo excedente populacional", um "exército de reserva" de desempregados, "liberados" principalmente por meio da mudança tecnológica e organizacional. Esse exército de reserva ajuda a reduzir os salários e a controlar os movimentos da classe trabalhadora, sendo, assim, uma "alavanca fundamental" para a acumulação adicional. (Harvey, 2006, p.111).

Ana Elizabete Mota (2010), ressaltar que em 1848, os franceses foram as ruas e na cidade de Paris armaram suas barricadas pelo “direito ao trabalho”, indicando que a raiz da questão do trabalho já estava posta no século XIX, e desde então, o modo de produção capitalista requer a criação de uma superpopulação de trabalhadores e, ao mesmo tempo, age no sentido a impedi-los de ter acesso ao trabalho e à riqueza socialmente produzida.

Mota (2010) ressalta que a questão do trabalho foi identificada pelos cartistas ingleses e posteriormente por Engels, que designou esse excedente de trabalhadores como um “exército industrial de reserva”, um contingente de milhares de homens e mulheres, em idade economicamente produtiva, sem possibilidade de encontrar trabalho. Percebe-se uma intensificação deste excedente nos dias atuais, entre eles o jovem Adílio, 33 anos, que tragicamente perde sua vida em busca de uma ocupação que lhe garanta o mínimo para sobrevivência para si e de sua família.

Comumente se associa desemprego ao desenvolvimento tecnológico e científico como causa; porém José Paulo Netto (2012) esclarece que “o desemprego em massa não resulta do desenvolvimento das forças produtivas, mas sim do desenvolvimento das forças produtivas sob as relações sociais de produção capitalista”, (2012, p.147).

A questão social só se torna uma questão pública e coletiva, a partir das lutas sociais das classes trabalhadoras que se organizam e passam a politizar as questões relacionadas a suas necessidades no contexto do surgimento da grande indústria e da sociedade urbano-industrial. (Mota, 2010, p.26). Em termos histórico-conceituais:

A expressão questão social foi utilizada para designar o processo de politização da desigualdade social inerente à constituição da sociedade burguesa. Sua emergência vincular-se-ia ao surgimento do capitalismo e à pauperização dos trabalhadores, e sua constituição, enquanto questão política, foi remetida ao século XIX, como resultado das lutas operárias, donde o protagonismo político da classe trabalhadora,

à qual se creditou a capacidade de tornar públicas as suas precárias condições de vida e trabalho, expondo as contradições que marcam historicamente a relação entre capital e trabalho. (Mota, 2010, p. 35).

No Brasil a questão social só se torna um marco político de intervenção das classes e do Estado, a partir da década de 1930, quando as demandas dos trabalhadores se inseri no campo da política como contestação a ordem burguesa, no momento do desenvolvimento das forças produtivas e a consequente constituição da *classe para si*, tal movimento passa a ser entendido como ameaça à propriedade e ao processo de produção da riqueza (Mota, 2010, p.48).

Portanto, foi neste contexto que emergiram as chamadas formas de enfretamento da questão social, por meio da criação da legislação trabalhista, do sindicato, e dos movimentos sociais (Vianna 1978, Carvalho 1995, apud Mota 2010, p.48). Mas é importante frisar que as reações iniciais a publicização das necessidades dos trabalhadores foi prontamente encarada como questão de polícia, por conta do caráter repressor e reacionário da burguesia brasileira. (Mota, 2010, p.48).

O moderno se constrói por meio do ‘arcaico’, recriando elementos de nossa herança histórica colonial e patrimonialista, ao atualizar marcas persistentes e, ao mesmo tempo, transformá-las, no contexto de mundialização do capital sob a hegemonia financeira. As marcas históricas persistentes, ao serem atualizadas, repõem-se, modificadas, ante as inéditas condições históricas presentes, ao mesmo tempo em que imprimem uma dinâmica própria aos processos contemporâneos. O novo surge pela mediação do passado, transformando e recriando em novas formas nos processos sociais do presente (Iamamoto, 2015, p. 128).

Enquanto isso na Europa no período pós segunda guerra mundial, surge a partir das teorias desenvolvimentistas e de modernização, o Estado de Bem-Estar Social ou *Welfare State*, como uma contra ofensiva a repercussão da revolução de 1917 entre os trabalhadores e o receio da ameaça socialista. Dessa forma, se estrutura este período da seguinte forma:

Estabelecimento de políticas keynesianas com vistas a gerar pleno emprego e crescimento econômico num mercado capitalista liberal; instituição de serviços e políticas sociais com vistas a criar demanda e ampliar o mercado de consumo; e um amplo acordo entre esquerda e direita, entre capital e trabalho. (Pierson apud Behring 2008, p.91).

Portanto, atuando como uma rede de proteção social e econômica, na garantia de direitos sociais tais como: educação, moradia, trabalho, seguro desemprego, saúde e transporte; sendo o período mais longo de crescimento do capitalismo, denominado como os trinta anos gloriosos, sendo uma experiência não vivenciada no Brasil, que se deu na Europa,

do final da década de 1940 até meado da década de 1970, quando ocorrem o esgotamento deste modelo, e a ascensão do neoliberalismo⁷⁷ na década de 1990.

Assim, a onda longa expansiva do período do Bem-Estar Social é substituída por uma onda longa recessiva: “a partir daí e até os dias atuais, inverte-se o diagrama da dinâmica capitalista; agora, as crises voltam a ser dominantes, tornando-se episódicas as retomadas”. (Netto, 2012, p.226)

É importante que se diga, que o objetivo do capital monopolista após a ascensão do neoliberalismo não é a diminuição do Estado, mas a diminuição das funções estatais coesivas e aquelas ligadas a satisfação dos direitos sociais, ou seja, um Estado mínimo para o trabalho e máximo para o capital (Netto, 2012, p.239), assim,

A ideia-força balizadora do ideário neoliberal é a de que o setor público, o Estado, é responsável pela crise, pela ineficiência, pelo privilégio, e que o mercado e o privado são sinônimo de eficiência, qualidade e equidade. Dessa ideia chave advém a tese do Estado mínimo e da necessidade de zerar todas as conquistas sociais, como o direito à estabilidade de emprego, o direito à saúde, educação, transportes públicos, etc. Tudo isso passa a ser regido pela férrea lógica das leis de mercado. Na realidade, a ideia de Estado mínimo significa o Estado suficiente e necessário unicamente para os interesses da reprodução do capital (Frigotto, 1999, p.83)

Os avanços tecnológicos que acompanham este período, com melhorias no transporte e na comunicação abre novas perspectivas na forma de produzir e estocar, dando origem a acumulação flexível, uma nova forma de produzir na quantidade certa e no momento exato.

Essa transformação também altera a organização do trabalho, exigindo uma nova qualificação dos trabalhadores e uma nova subordinação do trabalho ao capital, surge o trabalhador polivalente, ou seja, o trabalhador multitarefas como condição necessária a empregabilidade. Logo, os trabalhadores mais pobres terão imensas dificuldades de se qualificar e concorrer com outros, diminuindo as chances de voltar ao mercado de trabalho, lançando milhares de pessoas ao desemprego permanente.

As feições assumidas pela questão social são indissociáveis das responsabilidades dos governos, nos campos monetário e financeiro, e da liberdade dada aos movimentos do capital concentrado para atuar sem regulação e controle, transferindo lucros e salários oriundos da produção para se valorizar na esfera financeira e especulativa [...] daí o predomínio do capital fetiche conduz à banalização do humano, à descartabilidade e a indiferença perante o outro, o que se encontra na raiz da questão social na era das finanças (Iamamoto, 2015, p.37)

⁷⁷O neoliberalismo teve sua gênese na década de 1940, como uma reação teórica e política ao Estado intervencionista, “um posicionamento fortemente contrário aos mecanismos estatais para regular o mercado, tanto econômica como política” (Fosti, 2013, p.77).

Dessa forma, na medida que o capitalismo com suas crises cíclicas e suas transformações periódicas avançam sobre o mundo do trabalho, e com seus tentáculos financeiros capturam o Estado no sentido de promover as privatizações de seus ativos, e de forma sistemática promove os cortes nas políticas sociais, constata-se o alargamento do foço das desigualdades sociais já existente.

Em Marx compreendemos desigualdade econômica como fundamento das demais desigualdades sociais, a qual estabelece um relação direta entre apropriação e exploração do trabalho de um grupo social sobre o outro, como fator de distinção entre riqueza e pobreza; o que afasta de forma radical as concepções liberais como fenômeno inerente a natureza humana, concepções estas que não explicam a má distribuição de renda e a concentração de riqueza presente historicamente na desigualdade social brasileira.

A desigualdade social é entendida como formas diferenciadas de acesso dos indivíduos aos bens, direitos e serviços, principalmente os direitos fundamentais como: alimentação, saúde, segurança, moradia, educação e transporte.

Se o trabalho é vital para superação da desigualdade social, a falta deste reproduz uma série de outras desigualdades sociais, entre as quais a impossibilidade de morar próximo do trabalho, logo, as distâncias geográficas só poderá ser superada por meio do transporte, assumindo um papel chave como viabilizador do deslocamento no espaço urbano, um fator preponderante tanto de acesso quando de reprodução da desigualdade social.

É preciso deslocar-se para alcançar e exercer direitos como trabalho, saúde, lazer, entre outras garantias humanas. A locomoção é o instrumento garantidor do exercício da liberdade de alcance das necessidades das pessoas dentro da coletividade ou grupo social. Para alcançar é necessário se locomover. (Feltran, 2017, p.3).

Mas se o espaço urbano é conformado pelos interesses das classes dominantes que detém o capital, logo a mobilidade e transporte também refletirão esta visão de mundo, principalmente diante de uma outra forma de desigualdade social que historicamente subjuga as classes subalternas, sendo também perversa e dolorosa, a condição racial.

A desigualdade racial invoca um passado escravista de 350 anos, que insiste em desumanizar ainda hoje os corpos negros, e assim podemos compreender os fundamentos do racismo estrutural como parte determinante da ordem social, este “é estruturante, pois organiza as relações presentes e projeta as relações futuras, ele orienta o desenvolvimento das instituições e formas sociais nacionais, tais quais trabalho, educação, saúde, segurança, política, saneamento, urbanismo, entre tantas outras” (Santarém (2021, p.57). Poderia então o transporte ser analisado com base em outro pressuposto? Evidente que não!

Segundo Santarém (2021), o povo preto é maioria entre os usuários dos serviços públicos e de políticas assistenciais; no transporte público; os trabalhadores negros recebem menos que trabalhadores brancos exercendo o mesmo cargo; é maioria no mercado informal; no desemprego; no trabalho precário; entre a massa carcerária; entre as vítimas de bala perdida; entre os que moram mais distante do local de trabalho; os que mais sofrem com os aumentos das tarifas no transporte públicos; e os mais suscetíveis e expostos a violência urbana.

Figura 21- O retrato da desumanização e do aviltamento dos Direitos Humanos



Fonte: MultiRio, 2023. Jornal do Brasil, publicado em 30 de setembro de 1982⁷⁸.

As humilhações diárias persistente revelam o racismo insepulto de nossa sociedade, como se pode observar na foto acima, como o retrato da realidade a qual nos referimos, que não nos deixa esquecer como milhares de pessoas foram transportadas em navios negreiros do continente africano para o Brasil na condição de escravos, amarradas com cordas e correntes, tratadas como animais, expostas em praças públicas e vendidas como mercadorias.

Esse passado vergonhoso e autoritário ainda resiste na estrutura do Estado e muitas vezes manifesta através de seu braço coercitivo, as forças policiais, na forma indigna de tratamento como nesta abordagem realizada pela Polícia Militar em 1982, não como um caso isolado, já que outros foram registrados pela imprensa.

⁷⁸Site MULTIRIO - Jornal do Brasil de 30 de setembro de 1982. Na premiada fotografia de Luiz Morier, intitulada “Todos Negros”, e comparada pelo periódico a gravuras de Debret do Brasil Colônia, um policial escolta um grupo de homens negros amarrados por uma corda pelo pescoço, durante blitz realizada no Engenho Novo, alegando não ter algemas para todos. (Fonte: Biblioteca Nacional). Disponível em: <http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/14688-o-ensino-da-ditadura-civil-militar-nas-escolas>- Acesso em: 15 out. 2023.

A situação social e econômica da população negra no Brasil tem seus fundamentos no passado escravista, que perdurou de 1549 até 1888, segundo Clóvis Moura (1988) o último país a abolir a escravidão. O tráfico humano de origem africana foi responsável pelo transporte compulsório de cerca de 8 a 9 milhões de pessoas, até sua extinção em 1850. Se a vida útil do escravizado brasileiro era em média de sete anos, logo era mais econômico para os senhores comprar um novo escravo do que criar os nascidos nas senzalas.

Dessa forma, temos o homem transformado literalmente em mercadoria no seu estado mais bárbaro e desumano como essência do capitalismo. Assim,

Essa massa escravizada distribuída nacionalmente era submetida a todos os tipos de torturas físicas e morais quando se rebelavam ou por simples capricho do seu senhor: máscaras de ferro, tronco, gargalheira, libambo, além de açoites públicos no pelourinho. Suas famílias, por sua vez, eram fragmentadas ao serem os seus membros vencidos para senhores diferentes. (Moura, 1888, p.2)

Moura (1988) descreve a sociedade brasileira do final do século XIX, inserida num processo de modernização, de um lado, dominada pelas nações capitalistas europeias, e de outro, avanços tecnológicos, como estradas de ferro para escoar produção agrícola nos portos, iluminação a gás, telefone, bancos, fabricas e outros. Porém, com instituições profundamente arcaicas, o que refletia a ordenação ideológica, jurídica e os interesses das classes que detinham o poder, a elite dominante. Assim, apesar da aparente modernização e urbanização da cidade, as instituições continuavam anacrônicas legitimando as relações de dominação e subordinação racial, reduzindo o negro à condição de “simples besta” (1988, p.4), isso explica a naturalidade como os negros eram marcados com ferro em brasas.

O tratamento desumano e aviltante dispensado a população pobre, sobretudo negra também esconde o medo da insurreição e da revolta, para tanto, as classes dominantes respaldam um conjunto de medidas jurídicas e policiais, cuja finalidade é o cercear dos escravizados ao direito de locomoção. Esses medos que assombram as elites, segundo Moura (1988), também se transformam em comportamentos patológicos e posturas sádicas, no sentido que “o negro escravo não devia ser punido por seus possíveis delitos, mas castigado, torturado, muitas vezes até inutilizado, como exemplo para que seu comportamento não fosse imitado pelos seus companheiros” (Moura, 1988, p.6).

Segundo Renato Emerson Santos (2018), a ideia de raça continua a ser um princípio regulador de comportamentos, tratamentos e relações na sociedade brasileira. Portanto, compreende o autor que sua superação é mais do que reconhecer uma igualdade biológica, há de se pensar no reconhecimento de uma igualdade social.

Aníbal Quijano (2010), apresenta dois conceitos importantes e distintos entre si empregados em seus escritos, que ajudam a entender as relações sociais na América Latina, na posição ex-colônias. O primeiro conceito é denominado de colonialismo, é entendido como uma estrutura de dominação/exploração de um povo sobre o outro, no entanto, esta relação de poder não estar necessariamente atrelada à distinção racial, mas na autoridade política, no controle da produção e na exploração do trabalho. Já no segundo conceito, denominado de colonialidade, sua forma de dominação é subjetiva, gestada no contexto de dominação colonial nas Américas, que inaugura uma concepção de modernidade centrada no pensamento Europeu, a partir de uma perspectiva hegemônica do capitalista.

O conceito de colonialidade é apresentado por Renato Emerson Santos (2018), como “um padrão de poder que articula diversas dimensões da existência social”, e assim, como instrumento de poder vai estabelecer diversas hierarquias sociais: “sexuais, políticas, epistêmicas, econômicas, espirituais, linguísticas e raciais” (p.347), com a finalidade de estruturar as experiências de dominação/exploração, estes princípios ordenadores das relações sociais vão subalternizar e discriminar indivíduos e grupos; bem como, estabelecer hierarquia entre brancos e negros, homens e mulheres, e outras distinções étnicas, religiosas e culturais.

Outro elemento importante debatido por Aníbal Quijano (2013) se refere ao questionamento sobre “o que é essa tal raça”, ou seja, a “ideia de raça” associada à categoria cor da epiderme, como marcador das relações sociais, num processo de distinção e hierarquização da população por meio de “raça” e “gênero”. No entanto, segundo o autor, “cor” não é “raça”, a não ser na correlação que se estabelece socialmente entre um constructo e outro, ou seja, “cor” é um modo tardio e eufemístico de dizer “raça”, que se impôs mundialmente desde o final do século XIX. Logo, a “ideia de raça” é construída socialmente e coincide com a colonização das Américas, como elemento ideológico eurocêntrico na dinâmica capitalista de acumulação primitiva, como modelo de dominação/exploração do trabalho escravo.

Quijano (2013) destaca que a dinâmica do capitalismo é uma formação histórica e estruturalmente hegemônica; no entanto, as relações entre as diversas regiões no planeta não se dão necessariamente de forma continua, ou seja, os desdobramentos seguem formas distintas em diversas regiões, com seus ritmos e calendários próprios, como fator de influência junto ao processo de democratização de sociedades e Estados, e da própria formação de Estados-nação modernos. Assim sendo, o autor entende como importante desprender de concepções produzidas pelo eurocentrismo, num processo de “descolonização do poder”, que faz distinções de corpos, como elemento de dominação e sujeição que marcam

as relações de poder na sociedade capitalista. Portanto, sem ruptura ideológica torna-se impossível avançar, na luta para libertar-se de modo definitivo da ideia de “raça”, e do “racismo” – e nem das outras formas da colonialidade do poder, como as relações de dominação entre gêneros.

Retrocedendo a origem dessa chaga, encontramos nos estudos de Eric J.Hobsbaw (1977, p.273), o entendimento de que “o darwinismo social e antropologia racista pertencem não à ciência do século XIX, mas à sua política”, pois este conceito é a expressão de uma construção linguística ideológica de dominação e exploração, de cunho racial, como forma legitimadora eurocêntrica imperialista sobre os povos não brancos; e por tanto, desprovida de base científica consistente, entendida aqui como uma apropriação enviesada dos estudos do biólogo britânico Charles Darwin sobre evolução das espécies; portanto, uma adaptação grosseira das ciências naturais ao contexto social realizada pelo antropólogo inglês Herbert Spencer, ou seja, repleta de inconsistência teórica entre o pensamento social e a teoria biológica.

Observa-se que Darwin estuda as espécies e não às sociedades como propõem Spencer; em segundo lugar, o biólogo não constrói relação de hierarquia entre as espécies, mas de evolução, no sentido de adaptação da espécie ao ambiente em que passa a viver, justificando a permanência dos mais resistentes, um processo de seleção natural, como estratégia de sobrevivência, e assim, esta evolução estudada por Darwin não tem o objetivo de subjugar o grupo originário da região, nem de estabelecer hierarquia.

No entanto, o Darwinismo social quando aplicado ao estudo da sociedade defende uma classificação arbitrária de grupos supostamente mais fracos, considerados não aptos, pois se um povo não consegue se defender de ataques ele será subjugados, prevalecendo o mais forte, e assim legitima as ações violentas dos colonizadoras, com invasões e saques de territórios, um espécie de licença para matar e extinguir povos originários, como aconteceu no processo de colonização da África e da América pelos europeus; numa suposta crença de superioridade racial da sociedade europeia sobre os demais povos; e assim, cria uma hierarquização de brancos sobre os não brancos,

O equívoco teórico do darwinismo social fundamentou as concepções nazistas da Alemanha, no século XX, de superioridade racial e as concepções fascistas na Itália de pureza racial; e mesmo nos dias atuais continuam reverberando por meio das práticas racistas que irrompem nos espaços urbanos, nutrindo o imaginário de um segmento da sociedade que ainda acredita numa suposta superioridade racial, que faz distinção entre os corpos, mediante

a desqualificação e a desumanização dos sujeitos racializados, constituindo a base ideológica da banalização da vida de homens e mulheres invisibilizados.

Historicamente “os diferentes” no Brasil vivem sob os estereótipos, a qual Sidney Chalhoub (1996), analisa através da concepção de “classes perigosas”, este conceito surge a partir da publicação do livro: “As classes perigosas da população nas grandes cidades”, do escritor M.A.Frégier, por volta de 1840, tornando-se referência teórica das formulações de ideológicas sobre os marginalizados na sociedade Europeia.

Para Chalhoub (1996), M.A. Frégier tinha por objetivo descrever os malfeitores, no entanto, o fez sem a profundidade investigativa das condições de vida dos pobres parisienses, ao passo que, não consegue “determinar com qualquer precisão as fronteiras entre as classes perigosas e as classes pobres” (1996, p.21), e essa lacuna permitiu interpretações das mais variadas, uma delas é classificação da virtude de um bom cidadão a partir do gosto pelo trabalho e pelo habito de poupar.

Percebe-se que aqueles que por algum motivo não conseguiam acumular e viviam endividados, logo, eram rotulados como maus trabalhadores, e de forma aleatória deduzia-se que o maior vício era a ociosidade, uma característica dos pobres onde não abundavam a virtude do trabalho. Dessa forma, se estabelece uma linha de raciocínio baseada no estereotipo, que os pobres que não possuem a virtude do trabalho “carregam vícios, os vícios produzem malfeitores, e malfeitores são perigosos a sociedade”; e assim, “os pobres são, por definição, perigosos” (Chalhoub, 1996, p.22).

No Brasil, a discussão ganha contornos de racialidade nos debates políticos no contexto da abolição da escravatura, pois a questão gira em torno da repressão a ociosidade e as formas de garantir a organização do trabalho livre, pois a grande preocupação da classe dominante e dos políticos que as representavam era “como garantir que os negros libertos, se sujeitassem a trabalhar para a continuidade da acumulação de riquezas”. (Chalhoub, 1996, p.24).

Dessa forma, criam-se consensos entre os deputados que é dever do Estado reprimir “todos os vícios que o liberto trouxe de seu antigo estado” que por força da lei o tornou livre, mas não foi capaz de livrá-lo da sua própria natureza, ou seja, a ociosidade como algo inerente e intrínseco a sua natureza. É possível perceber com clareza, que este pensamento ainda está enraizado na sociedade brasileira.

Evidencia-se na construção desses estereótipos a gênese do racismo estrutural brasileiro, pois pensar os defeitos dos negros como algo inerente a sua natureza racial, é

pensar como algo insuperável, na medida em que coloca os negros na condição de suspeitos permanentes.

Segundo Muniz Sodré (2023), com o advento da abolição da escravidão e da República passa-se da fase do descobrimento para a fase do encobrimento, no sentido de uma formação social orientada para o apagamento do que houve antes.

Sem dúvida, os intelectuais exercem um papel fundamental para a hegemonia da classe dominante, nos termos de Gramsci, pois são eles que elaboram a ideologia, e que emprestam à classe economicamente dominante a consciência de si mesma e de sua função, tanto no campo social quanto no campo político. Portanto, são eles que “dão homogeneidade à classe dominante.” (Gruppi, 1978, p.80)

Hannah Arendt (1976) ressalta que o racismo não é uma criação alemã, pois a forma primitiva da ideologia racista já servia aos interesses da aristocracia francesa como instrumento de “divisão interna e como arma para a guerra civil” (p.70), no entanto, o que os alemães fizeram foi dar um novo sentido de uso ao transforma-la em arma de unidade interna e depois como arma para guerra entre as nações.

Segundo Arendt (1976), a ideologia racista se espalhou nos países ocidentais ao longo do século XIX, e se torna o principal argumento ideológico a respaldar todas as ações e métodos adotados pela política imperialista. A autora reconhece o peso e a importância das ideologias ao distingui-las da simples opinião, a qual contou com a extraordinária força de persuasão de intelectuais, que souberam trabalhar as experiências humanas como arma política para além das doutrinas teóricas, relegando os aspectos científicos a uma posição secundária, como estratégia de validação de seus argumentos, como é o caso do racismo.

Percebe-se até os dias atuais, que a ideologia racista não se limita às nações europeias, ou aos aspectos geográficos e linguísticos, mas irrompem através das fronteiras nacionais. Os movimentos políticos e ideológicos alinhados a esses pensamentos, fazem a defesa ultranacionalista, porém as evidências comprovam que estes se constituem nos “piores patriotas” que essas nações poderiam produzir, pois “negam o princípio sobre o qual se constroem as organizações nacionais, o princípio de igualdade e solidariedade de todos os povos, garantido pela ideia de humanidade” (Arendt, 1976, p.61).

Outra contribuição importante de Arendt (1976), é em relação aos mecanismos de organização política que foram usados com eficiência pelo imperialismo como instrumento de dominação dos povos, a saber: a ideia de raça como princípio estruturante da política; e a outra, a burocracia como princípio organizador da vida.

Começamos pela ideia de raça, como princípio estruturante da política étnico-racial que serviu como pretexto para explicar a existência de seres humanos com feições e cor de pele diferente dos europeus, e assim, considera-los não civilizados, povos selvagens e bárbaros. Por outro lado, a burocracia como princípio organizador, pela sua racionalidade prática de rigor técnico, altamente disciplinada, baseada em sigilos, normas, processos, decretos, relatórios, constituindo-se a “base organizacional do grande jogo da expansão”, sob a velha trindade: “guerra, comércio e pirataria”, que se desenvolve em “meio a homens sem compaixão e sem lei” (Arendt, 1976, p.94).

Neste sentido, concluímos que as formulações ideológicas raciais tanto nos países europeus na condição de colonizadores quanto no Brasil ex-colônia, foram, e continua sendo, essenciais para criação, manutenção e reprodução dos argumentos que historicamente tem legitimado a morte de indivíduos racializados, utilizando-se de instrumentos de repressão e extermínio, levado a cabo por agentes no cumprimento das determinações superiores como estratégia de dominação.

Por fim, discutir as relações sociais constitutiva da sociedade brasileira é tentar compreender sua formação social que amalgama o racismo as necessidades do capital, nos termos de Muniz Sodré (2003), herança de um sistema escravista que abolição não conseguiu apagar. Ou seja, não é tão somente falar de distinção racial, muitas vezes negada pelos defensores da democracia racial, mas principalmente falar do direito de acesso e tratamento igualitário nas políticas públicas, em especial na política de mobilidade urbana no que tange ao transporte público, pois sem dúvida os pobres e negros são a maioria dos usuários e os que mais dependem dele.

3.2 - Aviltamento dos direitos humanos

É importante destacar a emenda Constitucional nº 90 promulgada em 15 de setembro de 2015, que dá redação ao Art. 6º CF, a qual reconhece o transporte como um direito social, entre outros já consagrados, tais como: “saúde, alimentação, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, assistência aos desamparados”. (Brasil, 1988).

Concordamos com o entendimento de Carlos Nelson Coutinho (1997, p.156) que o “reconhecimento legal não garante automaticamente a efetiva materialização dos direitos”,

todavia “é muito importante assegurar seu reconhecimento legal, já que isso facilita a luta para torna-los efetivamente um dever do Estado”.

O reconhecimento do transporte como um direito é fundamental, pois visa resguardar o princípio da dignidade da pessoa humana preconizado pelos Direitos Humanos, já que o transporte é um “direito meio” que garante acesso aos demais direitos sociais, e não um “direito fim” com o objetivo em si mesmo.

A mobilidade urbana é um conceito que tem como ponto de partida a percepção de que:

O transporte não é um fim em si mesmo, mas uma forma da população acessar os destinos desejados na cidade. Desta forma, o sistema de mobilidade urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas. Considerando que a característica essencial de um sistema é a interação de suas partes e não as performances dos seus componentes tomadas em separado, um fator determinante na performance de todo o sistema é exatamente como as suas partes se encaixam, o que é diretamente relacionado com o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema (Macário apud Bergan& Rabi 2003, p.10).

Dessa forma, a mobilidade urbana antes de ser urbana é uma necessidade humana, um direito de ir e vir livremente ao destino desejado, e de extrema importância no espaço urbano dadas as distâncias geográficas, dando ao transporte um protagonismo como elemento viabilizador da vida na cidade ou de reproduzidor de desigualdades sociais.

Sendo assim, consideramos necessária a reflexão sobre as demandas das classes subalternas e a luta por um modelo de cidade menos desigual, e que compreenda o transporte e a mobilidade como um direito frente aos desafios do século XXI. Neste sentido, concordamos com Amanajás e Klug (2018) que,

A mobilidade é o grande instrumento de exercício do direito à cidade e, portanto, de acesso a serviços, emprego, cultura, lazer, educação e bens. Uma estrutura de mobilidade deficiente ou inadequada pode causar ou intensificar o grau de exclusão social desse grupo populacional (Amanajás e Klug, 2018, p.37)

Podemos observar que na Lei 10.257/2001, em seu art.2º Incisos I e II - Estatuto da Cidade, o transporte e os serviços públicos são preconizados como parte essencial ao direito à cidade, um conceito inicialmente apresentado pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre em sua obra *Le Droit a la Ville* (1968). Todavia ainda distante do ideário utópico dialético proposto pelo autor, pois o direito à cidade em Lefebvre não se limita a melhoria da infraestrutura, ainda que necessária, mas dá centralidade a ideia do encontro e da apropriação autônoma do espaço urbano, de forma democrática por pessoas de diferentes origens sociais.

Segundo Ana Fani Alessandri Carlos (2020), o direito à cidade proposto por Lefebvre vai no sentido de uma cidade como uma obra perpétua dos seus habitantes, contrária a ideia de receptáculo passivo da produção e das políticas de planejamento, como mercadoria e seu valor de troca; ao passo que o direito à cidade prioriza o seu valor de uso, representa o ideário de uma totalidade ainda visada, de uma humanidade para além do capital e da sociedade capitalista, uma subversão da ordem vigente de integração ao capitalismo, e sua razão desumanizadora.

Dessa forma, compreendemos a importância do transporte e mobilidade no espaço urbano tanto para a reprodução social quanto para efetivação do direito à cidade, na medida que estes permitem o acesso aos diferentes espaços na cidade e as possibilidades do lócus do encontro, posto por Lefebvre como ideia central. Logo, a mobilidade compreendida no direito à cidade tem a perspectiva contrária a ideia de segregação socioespacial, na medida que possibilita aos seus habitantes plena condição de deslocamento no espaço urbano com segurança.

No entanto, a realidade do transporte público coletivo no Rio de Janeiro nos parece mais reprodutor de desigualdades sociais do que viabilizador da vida, pois na condição de usuário podemos constatar as precariedades e as limitações impostas por este modelo de mobilidade urbana limitante.

Sendo assim, o tempo de deslocamento também se configura como elemento principal de organização dos espaços urbanos entre as classes sociais, sendo os espaços com menor tempo de deslocamento apropriado de forma privilegiada pelas classes dominantes, tornando a mobilidade urbana mais desigual (Vilaça, 2012, p.67), pois na medida que as classes subalternas precisam percorrer grandes distâncias até as áreas mais centrais da cidade, evidencia-se o histórico processo de segregação socioespacial dos mais pobres.

Entendemos que cabe ao Estado o dever de agir por meio de políticas públicas no sentido de viabilizar a efetivação do transporte como um direito social. Porém transcorrido nove anos (2015-2024), do reconhecimento e inclusão no texto constitucional, observamos pouquíssimos avanços, e não por acaso, pois o Estado capturado pela lógica neoliberal cria artimanhas para eximir desta e de tantas outras responsabilidades sob alegação de falta de recursos orçamentários, embasado na Teoria da Reserva do Possível⁷⁹, e assim esvaziar a

⁷⁹A Teoria da Reserva do Possível originou-se na Alemanha no ano de 1970, por meio de uma causa apresentada perante a Corte Alemã, neste caso, ficou decidido pela Suprema Corte Alemã que, somente se pode exigir do Estado a prestação em benefício do interessado, desde que observados os limites de razoabilidade. Portanto, o princípio da reserva do possível foi aderido também ao direito brasileiro por meio do direito constitucional comparado. No entanto, a administração pública, por meio do Poder Executivo, tem-se orientado por meio do

aplicabilidade da lei no atendimento aqueles que mais dependem do transporte e não tem como pagar por ele.

Para Christiane Falsarella (2012) a invocação da cláusula da reserva do possível tem sido utilizada pelos entes públicos de forma genérica, para não concretizar os direitos sociais, uma vez que cabe ao Estado implementar tais direitos, especialmente aqueles previstos na própria Constituição Federal de 1988. Assim sendo, a teoria se relaciona mais com a razoabilidade das pretensões perante o Estado, do que com a noção de escassez de recursos econômicos usualmente identificada.

Neste passo, o Supremo Tribunal Federal tem firmado Jurisprudência sobre o tema se posicionando pelo afastamento desse argumento, que não poderia justificar o descumprimento pelo Estado de seus deveres na área dos direitos sociais. Portanto, o Tribunal tem entendido que o argumento de insuficiência de recursos orçamentários não pode ser invocado com o propósito de fraudar, de frustrar e de inviabilizar a implementação de políticas públicas definidas na própria Constituição.

O projeto neoliberal subordina os direitos sociais à lógica orçamentaria, como se tudo se resumisse a um livro-caixa de uma política econômica. Ou seja, “ao invés do direito constitucional impor e orientar a distribuição das verbas orçamentarias, o dever legal passa a ser submetido à disponibilidade de recursos” (Iamamoto, 2007, p.149).

O acesso ao transporte como um direito nos leva a observar o texto da Lei da Mobilidade Urbana, Lei nº12.587/2012, em seu artigo 4º, inciso VI, diz que “transporte público coletivo é serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público”.

No entanto, diante do perfil socioeconômico dos usuários do transporte público brasileiro, entendemos que seria mais justo e de melhor redação se o texto dissesse que “transporte público coletivo é aquele que pode ser acessado por qualquer cidadão, mediante pagamento ou não de tarifa”. (Gregori, 2020, p.154).

A promoção da mobilidade urbana compreende a construção de um sistema que garanta e facilite aos cidadãos – hoje e no futuro – o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais das cidades [...]a ideia de mobilidade é centrada nas

princípio da reserva do possível de forma errônea e, consequentemente, se encontra fazendo uma má interpretação e aplicação dentro do ordenamento jurídico brasileiro. Em razão disto, há um vasto número de ações ajuizadas perante o Poder Judiciário (...) portando, a administração pública utiliza-se da reserva do possível com objetivo de se esquivar de suas obrigações. - Jornal Jurid –Disponível em:<https://www.jornaljurid.com.br/doutrina/constitucional/teoria-da-reserva-do-possivel-a-luz-do-stf-a-fundamentalidade-do-direito-a-saude-como-argumento-justificador-ao-afastamento-da-reserva-do-possivel> - Acesso em: 30 set. 2023.

peessoas que transitam e requer que seja possibilitada a todos a satisfação individual e coletiva de atingir os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos[...]a promoção da mobilidade urbana requer a ênfase no transporte público coletivo e não no transporte individual, o que significa, ao mesmo tempo, uma orientação de inclusão social, de racionalidade de investimentos públicos e de redução de congestionamentos, poluição e acidentes. (Bergan& Rabi 2003, p.11)

É notório que a não efetivação do transporte como direito social tem contribuído para o aprofundamento das desigualdades sociais, principalmente no Rio de Janeiro por ser uma cidade com a maior porcentagem de população urbana entre as capitais brasileiras, 96,71% de acordo com a FGV; por conseguinte, a segregação de uma parte da população que não tem como passar pelas catracas das estações do transporte público, que se arriscam e morrem pelo direito de se deslocar pela cidade, a exemplo do vendedor ambulante Adílio atropelado na estação de Madureira.

É neste contexto de aviltamento de direitos que se insere a reportagem do *Jornal Extra*⁸⁰ de 28/07/2015, sobre a morte por atropelamento de Adílio Cabral dos Santos, de 33 anos de idade, jovem negro, desempregado, atingido por um trem após pular o muro da estação de Madureira para trabalhar como vendedor ambulante no interior do trem. Este acidente e a barbárie que se seguiu, se dá num contexto em que o direito ao transporte não é efetivado, pois não alcança os trabalhadores informais por subsistência, pois sem os recursos para custear a passagem, e o receio da apreensão das mercadorias pelos agentes de segurança, mercadorias compradas legalmente no Mercado de Madureira, e de forma trágica perde sua vida exatamente pelo transporte a qual buscava, na esperança de encontrar nele a garantia de sua subsistência, morre sem a materialização de um direito.

Em apuração jornalística sobre o atropelamento e a barbárie que se seguiu na estação de Madureira promovida pela Supervia, o *Jornal Extra* (30/07/2015)⁸¹, registrou o depoimento de um comerciante que trabalhava na própria estação, o Sr. Henrique Oliveira, que descreve com riqueza de detalhes o horror da cena: “Quando vi o trem voltar a andar, não acreditei. Todo mundo gritava ‘não é possível’. Corri até lá e vi, ‘realmente passaram por cima dele!’”. No entanto, o comerciante não está descrevendo o atropelamento, mas o acontecimento posterior, a própria barbárie.

⁸⁰ Jornal Extra – Supervia diz que trem passou por cima de corpo após ser constatado que tinha altura suficiente para não vilipendiar vítima. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/supervia-diz-que-trem-passou-por-cima-de-corpo-apos-ser-constatado-que-tinha-altura-suficiente-para-nao-vilipendiar-vitima-17021377.html> – Acesso em: 14 fev.2022.

⁸¹Jornal Extra – Morte de ambulante em trilho da Supervia será investigada pela polícia do Rio. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/morte-de-ambulante-em-trilho-da-supervia-sera-investigada-pela-policia-do-rio-17013290.html> – Acesso em: 20 fev. 2023.

Cabe ressaltar que o termo barbárie aqui empregado está em consonância com as colocações de Freire (2014), no sentido de distingui-lo do usual, da forma como aparece no discurso midiático ao se referir as inseguranças das elites. Compreendemos a barbárie no sentido relacionado com “as forças destrutivas acionadas em determinada sociedade para realização de projetos excludentes de civilização”. (2014, p.64).

É possível que o caso Adílio exemplifique a intrínseca relação entre racismo e mobilidade, entendida por Rafaela Albergaria (2021, p.38) como “parte de um sistema social racializado que constitui a sociedade brasileira, institucionalizado nas políticas de mobilidade e no direito à cidade, operacionalizadas pelas e nas estruturas de transporte, as desiguais relações sociais”.

O tratamento desumano e aviltante historicamente dispensado a população negra, reflete ainda hoje um traço da sociedade brasileira e de suas instituições marcada pelo ranço das relações escravista, presente no imaginário das classes dominante sendo trato dispensados as classes subalternas.

Este entendimento lança luz sobre o comportamento atual de segmentos da sociedade brasileira que banalizam a vida de pretos e pardo ao defenderem: o linchamento coletivo, o justicamento, os grupos de extermínios e outras formas de punição, sob o pretexto de um *slogan*: “direitos humanos para humanos direitos”. Esta distorção a respeito dos Direitos Humanos, revela uma essência violenta e autoritária enraizada nas relações sociais da sociedade brasileira.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos, foi sancionada em 1948, pelas Nações Unidas, frente aos horrores da segunda guerra mundial e de tantas outras violações, tornou-se um marco civilizatório ao estabelecer a defesa da dignidade da pessoa humana expressa em seus 30 artigos.

No entanto, de acordo com Freire (2014) a Declaração Universal dos Direitos Humanos tem sido alvo de disputas pelas mais variadas correntes políticas e ideológicas, que tentam se apropriar da linguagem, seja como álibi ou justificativa das mais variadas posições; porém isso não diminui sua importância frente a tantas demandas apresentadas pelos movimentos sociais.

Sem dúvida é pertinente às críticas feitas por Marx há seu tempo à concepção liberal presente nos direitos humanos e os seus limites, considerando o seu contexto histórico ao analisar a concepção abstrata de igualdade presente no direito do homem na França e nos Estados Unidos, entendendo que havia uma separação do homem real do cidadão abstrato. O que a seu ver se resumia a direitos políticos, e só exercidos em comunidades, ou seja, com

outros homens. Logo, para Marx, a emancipação política é uma revolução parcial, uma revolução que deixa de pé os pilares do edifício, e assim tanto a classe burguesa e a classe trabalhadora acabam bridando numa comemoração que se limita a conquistas políticas, confundida como algo maior, como se representasse o interesse de todos.

Embora reconheçamos a importância da Declaração Universal dos Direitos Humanos como instrumento necessário para construção de possibilidades históricas de mudança, nos termos de Gramsci como guerra de posição; também concordamos com Mészáros sobre esse caráter contraditório da Carta, pois

é extremamente complicado acreditar que uma sociedade regida pelas formas desumanas da competição antagônica e do ganho implacável, aliados à concentração de riquezas e poder em um número cada vez menor de mãos possa defender direitos humanos. (Mészáros apud Freire, 2014, p.73)

Segundo Freire (2014), a agenda de defesa dos Direitos Humanos na América Latina se deu em função da luta contra a Ditadura Militar. No Brasil, apesar das provas inconteste que os Direitos Humanos tenham sido aviltados no período que abrange (1964-1985), percebe-se a falta de punições aos responsáveis pelo encarceramento, torturas, desaparecimento e morte de centenas de pessoas vítimas do regime.

A característica principal do retorno à democracia em nosso país, segundo Freire (2014), foi a transição “pelo alto” nos termos de Gramsci, ou “revolução passiva”; ou seja, uma transição negociada, que concede anistia a presos políticos, mas que anula as possibilidades de punição as autoridades envolvidas no terrorismo de Estado. Nesse passo apesar dos esforços da comissão da verdade houve poucos avanços, na apuração dos crimes cometidos nos períodos (1937-1945 e 1964-1985), e a própria questão da indenização se transformou numa questão patrimonial, onde cada um tem o seu valor; no entanto, essa se deu de forma divorciada de investigações profunda que permitisse a todos o direito de saber e de conhecer os fatos.

Cabe lembrar que vivemos num país que tem apenas lapsos democráticos, e ainda não superamos os fortes vieses autoritários, presente na nossa cultura política e por que não dizer nas relações sociais. (Freire, 2014, p.79)

Entendemos que do período da escravidão a ditadura militar se extrai um círculo de violência que permanece vivo e latente no seio da sociedade brasileira, e que ainda hoje alimenta o imaginário das classes dominantes no trato com as classes subalternas.

Este entendimento é necessário para compreensão das relações sociais no Brasil, cujas características apontam para uma sociedade com forte viés autoritário, patrimonialista, clientelista, conservadora, e de extrema violência para com os segmentos mais empobrecidos das classes subalternas, nos termos de Freire (2014, p.80) passando da truculência e da militarização da segurança pública a naturalização da barbárie.

Assim a barbárie ganha funcionalidade no atual estágio de desenvolvimento do capitalismo, como suas crises cíclicas, cada vez mais constantes, elevando a sobrevivência ao ideal de cidadania. Conforme a autora, a naturalização da barbárie se dá de forma concomitante aos avanços em ternos legais no debate dos direitos humanos, neste contexto neoliberal, porém esses avanços são isolados dos suportes necessários para sua efetivação, e de forma contraditório aprofunda ainda mais as ambiguidade e armadilhas do tema.

Concordamos com Freire (2014, p.84) que a declaração formal dos direitos está longe de possibilitar sua efetivação, principalmente neste contexto neoliberal, mediante construção de consenso, disseminando a ideia que “os indivíduos e pequenos grupos são os únicos responsáveis pela garantia de seus direitos e não precisam depender do Estado e da atividade pública do mesmo”, e assim se evidencia que os indivíduos não nascem com direitos como preconiza a Declaração Universal dos Direitos Humanos, pois os direitos são fenômenos sociais, como desdobramentos de muitas lutas sociais, pontilhados na história da humanidade.

Assim observamos o artigo 23 da Declaração Universal dos Direitos Humanos, que declara a liberdade de trabalhar, ganhar um salário justo e fundar sindicatos, porém inviabilizados cada vez mais neste contexto Neoliberal, faz-se “numerosos os trabalhadores que não têm, hoje em dia, a possibilidade de um trabalho assalariado” (Freire, 2013, p.161), pois a liberdade que se coloca pelo neoliberalismo é uma liberdade de mero participante do mercado, sem trabalho formal e sem condição financeira de acesso ao transporte público, a exemplo do jovem Adílio.

Segundo o *Jornal Extra* (30/07/2015), a Sra. Eunice de Souza Feliciano, 61 anos, mãe da vítima, estava assistindo a TV, quando viu a cena do atropelamento, ainda sem saber a identidade do morto já se revoltava com o absurdo, mas depois que descobriu se tratar do próprio filho veio o choque e a tristeza. O relato da Sra. Eunice é contundente, ao dizer:

Aquilo que fizeram foi vergonhoso. Foi triste demais, desumano. Será que algum funcionário da Supervia faria isso se fosse um parente deles? Na primeira reportagem exibida pela TV não deram o nome do morto, mesmo assim, fiquei angustiada com aquela situação. Pouco tempo depois, deram uma outra reportagem, já informando o nome dele. Aí, desabei. Se a gente sofre com a dor dos outros, imagine com a nossa.

Abrimos aqui um parêntese para destacar o papel dos meios de comunicação na contemporaneidade, tanto na transformação das tragédias humanas em espetáculo midiático, quanto na criminalização dos Direitos Humanos, pois segundo Freire (2014, p.59), criou-se uma imagem no Brasil, com a participação da mídia, que defender os direitos humanos é defender bandidos, ou seja “direitos humanos são para humanos direitos”, sendo replicada por seguimentos conservadores da sociedade, os autodenominados “cidadãos de bem”.

Neste passo, multiplica-se os programas sensacionalistas nas mais diversas emissoras de TV, diariamente produzindo uma avalanche conteúdos sobre os mais variados acontecimentos que se dão na cidade, alcançando milhares de pessoas, a exemplo do relato da sra. Eunice citado em nosso estudo. As informações tem o poder de impactar os seus leitores e ouvintes devido a sua dramaticidade; uma dinâmica que sacia a curiosidade e a expectativa mórbida do horror dos acontecimentos.

Essa é uma característica da sociedade moderna presente nos meios de comunicação, que foi identificada por Marilena Chauí (2006), como a capacidade de transformar vida em espetáculo, pois tudo que interessa é a encenação dos acontecimentos, como um simulacro da vida. A partir desta lógica do entretenimento, as guerras, genocídios, greves, festas, cerimônias religiosas, tragédias, políticas, catástrofes naturais e das cidades, obras de arte, obras de pensamento, tudo se transforma em produto para consumo de acordo com as preferências pessoais. (Chauí, 2006, p.22).

Assim, tudo passa ter prazo de validade, sempre superada por outra notícia mais bizarra e impactante, num cotidiano frenético de informações que parece mudar somente o enredo com a adição de novos personagens. Mas, não é por acaso, a sociedade do espetáculo precisa alimentar os seus ávidos leitores e expectadores com novos produtos, simulacros da vida real, para que estes se sintam sempre recompensados na ilusão de serem bem informados, na expectativa de mais uma nova história chocantes no dia seguinte.

Portanto, a espetacularização da tragédia se assemelha ao que Guy Deborad (1997, p.13) vai dizer sobre a vida nas sociedades nas quais reinam as condições modernas de produção que reduz tudo a uma imensa acumulação de espetáculos; e assim, “tudo o que era diretamente vivido se esvai na fumaça da representação”. Neste passo, os acontecimentos diários, ainda que trágicos, não chocam tanto quanto antes, passam a ser parte do cotidiano, um processo de naturalização da barbárie, uma expectativa do quanto pior mais interessante se torna saber; como algo inerente a vida na cidade, algo imutável, levando alguns a dizer: “infelizmente, essas coisas acontecem!”.

Seja como for, a mídia tem essa penetração na sociedade, por se tratar de um aparelho privado de hegemonia, que pode direcionar convencer, influenciar, gerar convicções e entorpecer com uma falsa percepção do sentido da vida. Isso fica evidenciado na publicação no site do programa *Cidade Alerta* – da *Rede Record*⁸² a ênfase em detalhes da vida particular do jovem Adílio Cabral dos Santos, tais como: ter uma passagem pela polícia em 2011 e morar na favela da Serrinha, coisas sem nenhuma conexão como o atropelamento e a barbárie que se seguiu.

Mas não é por acaso que tais informações são vinculadas, a construção da imagem de um suposto criminoso que burla a fiscalização para não pagar a passagem, que vende clandestinamente no trem pervertendo a ordem, de alguma forma mereça ter um fim trágico. Logo, desumanizar parece ser uma estratégia usualmente utilizada para atenuar e justificar o injustificável, pois na criminalização da pobreza não há espaço para os direitos humanos.

A Sra. Eunice prestou depoimento na 29ª Delegacia de Polícia de Madureira, e desabafou: “Foi uma atrocidade, uma coisa terrível, desumanidade que fizeram com meu filho!”. E acrescenta⁸³: “Eu acho vergonhoso um ser humano que deve ter família, com certeza, ver uma pessoa estendida, numa situação já horrível, chamar outro trem e o trem passar por cima. Isso não se faz com ninguém, nem com animal. É um absurdo”.

Estamos convictos que seja possível identificar traços do que Hannah Arendt chama de banalidade do mal na sociedade brasileira, e talvez o caso do vendedor ambulante de Madureira nos ajude a refletir sobre os processos de desumanização, a sistemática naturalização da barbárie, e a importância dos Direitos Humanos.

O conceito de banalidade do mal de Hannah Arendt é apresentado no livro Eichmann em Jerusalém, nele a autora descreve o julgamento de um alemão que trabalhava para o regime nazista, sendo acusado de ser um dos principais organizadores do Holocausto, contribuindo com a morte de milhares de judeus; no entanto, quando capturado e levado a julgamento, este fala em sua defesa que estava simplesmente cumprido ordens.

Arendt (1999), descreve com riqueza de detalhes e transporta seus leitores para dentro da sala de audiência do tribunal de Jerusalém, a qual os que lá estava aguardavam com certa ansiedade o carrasco nazista, um monstro frio e calculista, um homem movido pelo ódio

⁸²R7 – Cidade Alerta – Identificado homem que morreu atropelado por trem em Madureira na zona norte. Disponível em: <https://recordtv.r7.com/cidade-alerta-rj/videos/identificado-homem-que-morreu-atropelado-por-trem-em-madureira-na-zona-norte-29112022> – Acesso em: 25 mar. 2023.

⁸³Jornal Correio 24 horas – Não se faz nem com animal, condena mãe de ambulante atropelado por trem no Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/nao-se-faz-nem-com-animal-condena-mae-de-ambulante-atropelado-por-trem-no-rj/> - Acesso em: 25 mar. 2023.

racial, um orgulhoso milita alemão, cheio de brio pelos ideais nazista, um defensor das piores atrocidades; no entanto, ao invés disso, encontram uma figura patética, pois diante dos seus olhos se apresentava um burocrata, um homem determinado a executar tarefas, que se negava a refletir sobre seus atos, suas ações; um ser aparentemente desprovido de consciência, pronto para cumprir ordens. Este alemão chamado Otto Adolf Eichmann, de 56 anos, mesmo nos minutos que antecederam a sua execução por enforcamento, em 01/06/1962, se mostrou confiante e convicto que só fez o que deveria fazer, e assim, se dava por satisfeito.

Ao analisar o conceito de banalidade do mal a luz do ocorrido na estação de Madureira e a forma como Adílio foi tratado, nos deparamos com o seguinte cenário: um burocrata da concessionária Supervia, desprovido de empatia, mas “zeloso com suas funções”, se encontra no seguinte dilema: paralisar a circulação dos trens ou autorizar que mais dois passem sobre o corpo de um homem negro caído entre os trilhos? Evidentemente, ele consultou seus superiores antes de tomar a decisão; se assim fez, logo recebeu autorização para manter a circulação, e permitir a passagem dos demais trens, pois na lógica capitalista as máquinas não podem parar!

Conforme demonstramos em nosso estudo nos capítulos I e II, os trens muitas vezes foram paralisados por diversos motivos. Talvez a lógica seja que existam corpos matáveis e sem valor, como cantou Elza Soares “a carne mais barata do mercado é a carne negra”.

Sem dúvida o fascismo desumaniza os diferentes; e por isso, é necessário considerar a questão racial, por estar enraizada na formação histórica, social e cultural da sociedade brasileira, sendo este um desdobramento dos mais de 350 anos de escravidão do povo negro. O que de resto ficou deste período nefasto, foi a ideia de raça como fator de distinção nas relações sociais, que se amálgama perfeitamente ao neoliberalismo.

Mas o conceito de banalidade do mal de Hannah Arendt também recebe críticas, como na leitura de Alysson Leandro Mascaro (2022), que entende o conceito como uma ampliação do moralismo político liberal na interpretação do nazismo, como uma visão juspositivista do fascismo, que recupera as preocupações sobre a maldade ou a bondade intrínseca dos seres humanos, do homem lobo do homem; ou ainda, o homem bom corrompido pela sociedade. Para o autor, não fica evidente as determinações econômicas e as formas sociais do capital; ou seja, a dimensão de classes ou da reprodução da exploração capitalista não entra em cena; logo, o problema não é analisado em sua materialidade, mas como resolução moralista.

Mas, o fascismo que desumaniza os diferentes nos termos de Umberto Eco (2018), também historicamente tem se reatualizado não só no Brasil como em diversos países, sempre

com um forte apelo conservador, acompanhado de algumas características que o autor italiano faz questão de elencar, tais como: o culto da tradição, a recusa da modernidade, culto da ação pela ação, não aceitação de crítica, o apelo às classes médias frustradas, o nacionalismo e xenofobia, as fantasias de força e fraqueza dos adversários, o combate ao pacifismo, desprezo pelos fracos, heroísmo, machismo, homofobia e fixação em questões sexuais, populismo da maioria, novilíngua com empobrecimento léxico e sintático, e o racismo.

Mas as críticas não tiram o mérito dessas obras, pois tanto os escritos de Hannah Arendt (1999) e Umberto Eco (2018), e outros autores, nos apresentam chaves que apontam para um fenômeno social e que nos ajudam entender as relações sociais na atualidade.

A Concessionária Supervia por sua vez admitiu que, por conta do horário de pico, ter autorizado a passagem dos trens mesmo com uma pessoa caída morta nos trilhos, para não atrasar a viagem de mais de 200 mil usuários do sistema ferroviário. Reiteramos esta suposta “eficiência”, que está posta como justificativa da barbárie, não se confirma nas operações diárias, muito menos a preocupação com a dignidade da pessoa humana preconizada pelos direitos humanos. Uma história de descaso e desrespeito com os seus usuários.

O primeiro maquinista ao receber a ordem prontamente obedeceu, e prosseguiu em sua viagem; o segundo também recebe a mesma ordem, e sem questionar executa a determinação do burocrata, passando sobre o corpo imóvel entre os trilhos. Quem sabe em algum momento da viagem, na tentativa de amenizar a própria consciência tenham pensado: “já estava morto mesmo!”

Segundo reportagem do *Jornal o Globo*⁸⁴ (01/08/15), o Procurador de Justiça do Ministério Público Estadual, Márcio Mothé, e coordenador de Direitos Humanos, classificou o episódio como “atrocidade contra os direitos humanos”, e, portanto, solicitou a 18ª Promotoria investigação penal com abertura de processo de apuração.

A reportagem também registrou nota de repúdio do presidente Sérgio Magalhães do Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB, que classificou o episódio como “um ato de barbárie; uma falta de humanidade”. E disse mais:

Um trágico ápice de uma soma de problemas que inclui estações degradadas e sem acessibilidade, horários irregulares, equipamentos superados e um público atendido em número muito inferior às possibilidades e abrangência da rede (...), o fato indica um despreparo inaceitável na operação de um serviço público concedido à empresa há mais de 20 anos.

⁸⁴Jornal O Globo – MP vai apurar caso de ambulante que morreu atropelado por trem da Supervia em Madureira. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/mp-vai-apurar-caso-de-ambulante-que-morreu-atropelado-por-trem-da-supervia-em-madureira-17050226> – Acesso em: 25 mar. 2023.

O vendedor ambulante Adílio foi enterrado no Cemitério de Irajá, com as despesas pagas por meio de vaquinha entre familiares e amigos, ao custo de R\$2.700,00, comparecendo ao velório cerca de 20 pessoas. Ninguém esperava mesmo que o presidente da Supervia ou algum representante da empresa comparecesse ao sepultamento, muito menos, que a Concessionária enviasse flores.

No entanto, poderiam ao mesmo demonstrar um pouco mais de dignidade e respeito frente à barbárie protagonizada pela empresa, arcando com os custos do funeral, que por sinal, representou um custo elevado para o padrão de uma família extremamente pobre, moradora do morro da Serrinha. Mas nem isso!

A Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro⁸⁵ informou em 12 de agosto de 2015, ter firmado um acordo extrajudicial com a Concessionária Supervia e a família da vítima na sede da Defensoria Pública. A audiência contou com a participação do defensor público-geral, André Castro; os defensores do Núcleo de Defesa do Consumidor (Nudecon) da Defensoria Pública, a defensora do Núcleo de Madureira, Andrea Mazza; o secretário estadual de Transportes, Carlos Roberto Osório, e representantes da Supervia. Segundo o defensor o prazo de pagamento neste tipo de acordo é bem mais rápido, em torno de 10 dias. No entanto, o valor não pôde ser divulgado devido à cláusula de sigilo, mas garante estar dentro do que os tribunais entendem para questões deste tipo.

É importante destacar que esse tipo de acordo extrajudicial⁸⁶ firmado entre as partes e a Defensoria Pública, tem um lado positivo no que se refere ao ganho de tempo e agilidade no pagamento das indenizações às famílias das vítimas; no entanto, por se tratar de uma acordo extrajudicial e por não tramitar no Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, cria um ponto cego, inviabilizando o levantamento de dados estatísticos sobre casos e valores indenizatórios envolvendo a concessionária, frente aos inúmeros casos de acidentes.

⁸⁵Defensoria Pública firma acordo com Supervia para indenizar familiares de vítima de atropelamento em Madureira. Disponível em: <https://defensoria.rj.def.br/noticia/detalhes/495-Defensoria-Publica-firma-acordo-com-SuperVia-para-indenizar-familiares-de-vitima-de-atropelamento-em-Madureira> - Acesso em: 17 mar. 2023.

⁸⁶ O termo Extrajudicial se refere ao que é obtido sem formalidade judicial ou que não se faz perante a autoridade judiciária. Os processos extrajudiciais são ações intermediadas por um advogado e que não são levadas para a justiça, são resolvidas de forma conciliatória, ou amigável. O acordo extrajudicial é um acordo que acontece fora do âmbito judicial, em que as partes têm que estar em consenso sobre o acordo. Não se ingressa no judiciário e as partes, junto com o advogado, registram em Cartório de Notas, na presença de testemunhas, que também assinam o acordo. Os gastos com o acordo extrajudicial se resumem aos custos do cartório que são tabelados e o honorário do advogado contratado para estabelecer o acordo. Realizada a pesquisa junto ao TJ sobre a homologação do processo do caso Adílio Cabral dos Santos nada foi encontrado até o momento. Disponível em: <https://www.significados.com.br/extrajudicial/> - Acesso em: 20 set. 2023.

Aparentemente, é uma solução que visa atender as demandas das famílias, porém fica a impressão que o verdadeiro beneficiário seja a concessionária Supervia, ao criar um ponto cego sobre o quantitativo de casos, uma certa blindagem a imagem da empresa, por tanto, sai mais barato pagar indenizações de baixo valor para famílias de baixa renda do que investir na prevenção de acidentes.

A família informou que o dinheiro será usado no tratamento oncológico da Sra. Eunice, mãe da vítima, o que evidencia uma outra situação grave a da não assistência no serviço público de saúde, o que obriga muitas famílias pobres a buscar tratamento na rede particular, gastando os poucos recursos que conseguem amealhar, demonstrando o completo abandono por parte do Estado.

Concordamos com Freire (2007, p.7) que “a questão dos direitos humanos no Brasil nunca foi assumida plenamente como Política Pública de responsabilidade do Estado”, e não por acaso, dada as características locais de uma sociedade marcada por forte conservadorismo e uma classe dominante extremamente tolerante com as desigualdades sociais, que valoriza mais a propriedade privada do que o direito à vida das classes subalternas.

Em suma, estamos diante de uma tragédia que esconde tantas outras tragédias sociais que comprovam o sistemático aviltamento dos Direitos Humanos, materializado na morte de Adílio e na barbárie que se seguiu.

3.3- Os problemas recorrentes nas operações da supervia: os muitos Adílios das classes subalternas

Figura 22 - Modelo atual dos trens metropolitanos da Supervia



Foto: Reprodução/TV Globo, 2023.

Nesta seção procuramos demonstrar que os problemas hoje vivenciados pelos usuários dos trens metropolitanos refletem não só a má gestão da concessionária Supervia, mas o perpetuar de um modelo de mobilidade urbana perversa que nele se observa: as precariedades, os abusos, as violações de direitos e os acidentes com mortes, o que não destoam em nada do passado, quando atentamente observado como se deu a construção desta relação de uso e dependência dos trens pelas classes subalternas na cidade do Rio de Janeiro.

Não foi por acaso que consideramos a perspectiva de uma banalização da vida nos trilhos da Supervia, que não somente dá título a esta pesquisa, mas que norteia todo processo de levantamento e apuração dos dados concernente ao lapso temporal pós-desestatização do sistema de transporte de trens metropolitano ao completar 26 anos; e não por acaso, ocupa a concessionária Supervia a posição de destaque na produção de acidentes graves por atropelamentos e quedas de passageiros em vão de estações, que se somam aos casos de: descarrilamentos, colisões de trens, problemas de sinalização, problemas mecânicos, atrasos e paralizações por roubo de cabos alimentadores de sistema elétrico, entre outros motivos. Esses fatos só reforçam a convicção que pouca coisa mudou na vida dos passageiros que realizam diariamente deslocamentos pendulares, casa-trabalho-casa, e que dependem deste meio de transporte para viver nesta cidade.

De um modo geral, a realidade brasileira destoa da experiência de outros países que podem servir de referência de transporte público sobre trilhos, e isso fica claro quando observado o triste ranking de acidentes graves por atropelamento, uma média de 850 a cada ano, segundo Daniel Miguel (2020) uma tragédia que se notabiliza através dos números, sendo os índices brasileiros alarmantes, entre 10 a 20 vezes maiores do que o da União Europeia, sendo que a malha ferroviária do velho continente é bem mais extensa que a nossa. Portanto, é um imperativo que haja investigações sérias, que se questione o porquê dos acidentes, suas causas e os fatores relacionados, pois

Os acidentes ferroviários geralmente têm grande impacto em termos humanos e financeiros, uma vez que, em muitos casos, resultam em morte ou alta morbidade. Os atropelamentos são a principal causa de fatalidade em acidentes ferroviários em todo o mundo e acarretam grande impacto econômico, ambiental e social. Todavia, existem poucos trabalhos na literatura que tratam especificamente desse assunto (Miguel, 2020, p.214)

Neste sentido, o caso Adílio se soma as estatísticas de acidentes graves com morte por atropelamento em vias férreas, vítimas de um sistema que não garante segurança aos seus usuários, na sua grande maioria formada por pessoas já empobrecidas pelas desigualdades a

qual estão submetidas; e não só, mas com impactos econômicos e social severos sobre a frágil estrutura familiar, muitas vezes pela perda de seu principal mantenedor.

A concessionária Supervia não disponibiliza dados estatísticos sobre casos de atropelamento na rede, o que demonstra uma falta de transparência ao não considerar que estas informações poderia ser extremamente útil para formulação de campanhas educativas de prevenções contra acidentes.

Recorremos inicialmente ao levantamento realizado por Albergaria (2019) junto ao Instituto de Segurança Pública (ISP) sobre acidentes graves classificados como homicídio culposo por atropelamento ferroviário – HCPAF, uma triste realidade traduzida em 368 casos em 11 anos, contabilizados a partir do ano de 2008 com 17 casos até ano de 2018 com 83 casos, evidenciando uma piora do sistema já que o número das vítimas só aumentam a cada ano.

Três áreas da cidade tem se destacado como cenário destas tragédias diárias: a Zona Norte (176); a Baixada Fluminense (108) e a Zona Oeste (90), nas quais deveriam receber mais atenção da AGETRANSP e do poder público no sentido de apurar os fatores que incidem para a ocorrência sistemática desses atropelamentos, o que demonstra o quanto os usuários estão expostos a uma série de violências e perigos num sistema de transporte que deveria ser extremamente seguro.

No quadro abaixo é possível perceber muitas das características de Adílio entre aqueles que perdem sua vida nos trilhos da Supervia, inserido no mesmo contexto de muitas tragédias que se repetem, não sendo sua morte uma exceção, muito menos um ponto fora da curva, mas a própria curva em si, homem negro ainda jovem em idade produtiva, morto na linha férrea de Madureira, zona norte da cidade, conforme dados disponibilizados na tabela abaixo, organizada para melhor visualização:

Tabela 14 - Características das vítimas

PERFIL DAS VÍTIMAS POR ATROPELAMENTO NOS TRILHOS DA SUPERVIA								
Locais de maior incidência dos acidentes		Identificação por gênero		Identificação racial		Identificação por idade		
Linha férrea	Estações	Homens	Mulheres	Negros	Brancos	Até 29 anos	Mais de 30 anos	Sem identificação
245	119	296	67	251	95	98	124	146

Fonte: Autor, 2023. A partir dos dados do Observatório dos trens –Albergaria (2019) .

A Casa Fluminense⁸⁷ com base nos dados do Instituto de Segurança Pública (ISP) analisou o período entre 2011 a 2020 confirmando a tendência de alta já apontada por Albergaria (2019), agora indicando 409 mortos por atropelamento nas linhas férreas administrada pela Supervia. Neste período se mantém o perfil anterior 80,9% são homens, com pequena alteração no números de negros de 68% para 69,7%, ou seja, os homens negros continuam sendo maioria entre os mortos. Assim a média de acidentes por atropelamento entre 2019 a 2020 é de 4 mortos por mês. No entanto, o quantitativo de óbitos pode ser ainda maior pelo tempo transcorrido, já que não temos ainda o percentual de 2023.

É importante considerarmos alguns elementos que contribuem diretamente na reincidências deste tipo de acidente, por exemplo, o traçado da malha férrea que corta tanto os subúrbios quanto a região metropolitana do Rio de Janeiro, uma particularidade do nosso processo de urbanização que se formou no entorno das linhas férreas, e soluções improvisadas como as passagens de níveis, expondo pedestres e carros ao risco diário. Nos outros trechos murados muitas vezes por falta de passarelas e tuneis, a população improvisam a abertura de buracos nos muros ou pela retirada de grades para facilitar a travessia sobre os trilhos acessar com mais agilidade a outra extremidade da cidade.

Segundo Vitor Abreu (2020), um problema conhecido dos planejadores urbanos, mas ainda sem solução, condição que potencializa a ocorrência de atropelamentos nas vias férreas, pois

A grande externalidade negativa consiste no fato do transporte ferroviário segregar a região em que está inserida em duas distintas áreas que, apesar de próximas fisicamente, apresentam poucas conexões, tais como passagens de nível (PNs), passarelas e viadutos. O deslocamento de pedestres em passagens de nível, quando essas não apresentam permissão para deslocamento (sinal fechado, por exemplo), e em passagens clandestinas (PCs) (caminhos abertos ilegalmente pela população), ocasiona acidentes ferroviários que em sua maioria resultam em mortes ou ferimentos graves (Abreu, 2020, p.41).

Os atropelamentos também se dão por queda nos vãos entre os trens e as plataformas das estações, como apontou a Casa Fluminense e o Observatório dos Trens (2021), citando o relatório da Comissão Parlamentar de Inquéritos – CPI da ALERJ, que apontou a estação Mercadão de Madureira como exemplo de descumprimento das normas estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, dispostas na NBR 14021, que trata da acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano; ou seja, enquanto a norma

⁸⁷ Casa Fluminense - Risco no trilhos: 409 pessoas foram atropeladas e mortas por trens do Rio nos últimos 10 anos. Disponível em: <https://casافلuminense.org.br/risco-no-trilhos-em-10-anos-409-pessoas-morreram-atropeladas-por-trens-no-rio/> - Acesso em: 20 jan. 2024.

estabelece um vão máximo entre o trem e a plataforma de 0,1m (10 cm), o que se constatou foi: trens do modelo antigo da série 700 formando um vão de 29,7cm; e os modelos novos da série 3000 um vão de 27,7cm. Mas as irregularidade não param por aí, pois a medição dos desníveis entre o trem e a plataforma, cuja norma estabelece 0,08 m (8 cm), na referida estação se constatou um desnível de 25cm para os modelos antigo de trens série 700 e nos modelos novos da série 3000 um desnível de 26,7cm.

Essas armadilhas encontradas em muitas estações é fruto do descaso com a vida dos usuários pois existe tecnologia para resolver esse problema, no entanto, segue produzindo tragédias como a registrada pelo *Jornal Extra* (30/09/2022)⁸⁸, a história de um homem morreu na estação de Madureira ao ficar preso no vão entre o trem e a plataforma. O acidente ocorreu no início da noite, quando foi socorrido pelo corpo de bombeiros mais não resistiu aos ferimentos. No entanto, o que chama atenção neste caso é a postura desrespeitosa da Concessionaria Supervia, ao apresentar sua versão da tragédia classifica o ocorrido como “acesso indevido do passageiro nas proximidades da estação”, ou seja culpabilizando a vítima pelo acidente.

Esse modo operante da concessionaria de não assumir suas responsabilidades sobre a produção das tragédias, preferindo investir em falsas versões da realidade, não é algo novo, mas uma pratica recorrente como descrita por Albergaria (2019), ao falar sobre a morte de sua sobrinha Joana Bonifácio em 2017 na estação de Coelho da Rocha, que caiu no vão da plataforma sendo atropelada pelo trem. Seu corpo permaneceu na linha férrea por 8h, sem que a família fosse comunicada, tomando ciência do ocorrido somente por fotos nas redes sociais. E mais uma vez a Supervia apresenta sua versão fraudulenta e desrespeitosa sobre a tragédia ao classificar o caso como um suicídio.

Os problemas da Supervia não se limitam aos casos de atropelamentos, que por si só já é muito grave, existem outras ocorrências tão devastadoras quanto estas e de igual forma impactam diretamente sobre a vida de seus usuários, pois pela falta de manutenção do material rodante, dos dormentes e trilhos se multiplicam os casos de descarrilamento dos trens, produzindo escoriações, mutilações e mortes. Um exemplo disso foi registrado pelo *Jornal Gazeta do Povo*⁸⁹ (25/09/2012), por volta das 6h30, um trem do ramal Japeri que

⁸⁸Jornal Extra – Passageiro morre ao tentar embarcar em trem na estação de Madureira. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/passageiro-morre-ao-tentar-embarcar-em-trem-na-estacao-de-madureira-25581714.html>- Acesso em: 10 mar. 2023.

⁸⁹Jornal Gazeta do Povo – Trem descarrila e deixa 16 feridos na estação de Madureira. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/trem-descarrila-e-deixa-16-feridos-na-estacao-de-madureira-no-rio-3v7ox3u99c8lu32jybk0anej2/> - Acesso em: 27 mar.2023.

seguia para Central do Brasil, descarrilou na estação de Madureira ferindo 16 passageiros, um dos feridos foi identificado como Ricardo Barbosa de Almeida, este teria perdido um dedo da mão direita no acidente. Segundo o Corpo de Bombeiro os feridos foram levados para o Hospital Carlos Chagas, em Marechal Hermes, Hospital Salgado Filho, no Méier, e para o Hospital Albert Schweitzer, em Realengo. Cabe ressaltar mais uma vez a produção de versões mentirosas dada pela Concessionaria Supervia ao minimizar a gravidade do acidente, afirmou não ter ocorrido vítimas apenas 3 pessoas levemente feridas.

Segundo avaliação técnica do professor Alexandre Rojas, especialista em transportes da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), em entrevista dada ao *Jornal o Dia*⁹⁰ (07/05/2015), afirmou ser preocupante o estado de conservação dos trilhos e dormentes utilizados pelo trem metropolitano do Rio de Janeiro, sujeitos às intempéries, esses dormentes de madeira racham pela exposição ao tempo e ao calor excessivo, visivelmente desgastados influenciam diretamente no desalinhamento dos trilhos, e consequentemente os descarrilamentos dos trens. Para tanto, é necessário que a Supervia substitua com urgência esses dormentes de madeira por dormentes de concreto ou outros materiais de maior resistência em cerca de mil quilômetros de trilhos já identificados em avançado estado de desgaste. Na mesma reportagem, o jornal acrescentou a entrevista com o engenheiro ferroviário Pedro Paulo Tobias (Conselheiro do Conselho regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro – CREA-RJ, que também ratifica a avaliação do professor Roja e acrescenta que a Supervia deveria examinar constantemente os gabaritos dos trilhos e o alinhamento, porém isso não acontece.

Transcorrido nove anos da entrevista citada, a percepção é que nada mudou, os acidentes continuam ocorrendo com frequência e a concessionária Supervia continua ignorando a gravidade do problema. Como usuário desde meio de transporte acompanho de perto esta questão, sendo facilmente constatada nas estações o péssimo estado de conservação desses dormentes de madeira, ainda em uso, principalmente nas estações da Baixada Fluminense, visivelmente apodrecidos, produzindo insegurança e morte na rotina dos passageiros.

Encontramos com muita frequência nas páginas dos jornais carioca reportagens sobre algum problema envolvendo a Supervia, entre eles acidentes decorrente de descarrilamento dos trens, assim sendo, escolhemos um período recente no pós-pandemia de Covid-19, entre

⁹⁰Jornal O Dia – Desgaste em trilhos pode ter causado acidente em trem. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/odia24horas/2015-05-07/desgaste-em-trilhos-pode-ter-causado-acidente-em-trem.html> - Acesso em: 12 mar. 2023.

2022 a 2023, entendendo a importância deste período que marcou a retomada das atividades comerciais restringidas por causa das medidas de isolamento social, entre 2020 a 2021, a qual a Supervia confirma uma queda acentuada no número de usuários transportados quando comparado ao ano de 2019, conforme demonstrado no capítulo I, na seção 1.3. Todavia nem esta redução de passageiros e mudanças na grade de horários foi suficiente para evitar os acidentes, conforme tabela abaixo:

Tabela 15 - Ocorrências envolvendo os trens da Supervia (continua)

Relação de acidentes ocorridos na Supervia entre 2022-2023.			
11 de março de 2022	Trem descarrila ⁹¹ em Japeri, na Baixada. O acidente aconteceu na estação Engenheiro Pedreira por volta das 17h20. Uma mulher ficou levemente ferida.	15 de março de 2022	Um trem da Supervia descarrilou ⁹² por volta das 13h30 na estação Central do Brasil, no Ramal Santa Cruz
19 de abril de 2022	Trem da Supervia descarrila ⁹³ próximo à estação Gramacho.	10 de novembro de 2022	Na estação de Deodoro ⁹⁴ um grupo de pessoas colocou fogo em dormentes e outros objetos na via e depredaram a estação, insatisfeitos com intervalos entre os trens que chegaram perto de uma hora em razão de problemas na estação de Quintino.
20 de novembro de 2022	Trem descarrila e passageiros caminham sobre os trilhos da Supervia. O incidente com a composição aconteceu nas proximidades da estação Oswaldo Cruz, no ramal Deodoro, sentido Central do Brasil.	10 de fevereiro de 2023	Um trem da Supervia descarrilou na estação Deodoro. O trem seguia sem passageiros

⁹¹Jornal Meia Hora. Trem descarrila em Japeri.

Disponível em: <https://www.meiahora.com.br/geral/2022/03/6356509-trem-descarrila-em-japeri-na-baixada.html>- Acesso em: 10 jan. 2024.

⁹²Jornal O Dia – Trem da Supervia descarrila próximo a Central do Brasil.

Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2022/03/6358464-trem-da-supervia-descarrila-proximo-a-central-do-brasil.html>– Acesso em: 10 jan. 2024.

⁹³Mobilidade Rio – Trem da Supervia descarrila próximo a estação Gramacho. Disponível em: <https://mobilidaderio.com.br/trem-da-supervia-descarrila-proximo-a-estacao-gramacho/>- Acesso em: 10 jan. 2024.

⁹⁴Diário dos Trilhos – Passageiros protestam colocando fogo nos trilhos e quebrando estação no Rio de Janeiro - Disponível em: <https://diariodostrilhos.com/2022/11/10/passageiros-protestam-colocando-fogo-nos-trilhos-e-quebrando-estacao-no-rio-de-janeiro/>- Acesso em: 10 jan. 2024.

Tabela 15 - Ocorrências envolvendo os trens da Supervia (conclusão)

Relação de acidentes ocorridos na Supervia entre 2022-2023.			
01 de março de 2023	Passageiros da Supervia relatam descarrilamento ⁹⁵ de trem na Zona Norte; circulação foi interrompida em 5 estações. Por volta das 14h40, passageiros publicaram nas redes sociais sobre o acidente perto da estação Engenho Novo. Segundo a Supervia, não houve feridos.	24 de agosto de 2023	Um descarrilamento ⁹⁶ de trem da Supervia prejudicou o funcionamento do ramal Santa Cruz e Deodoro, na manhã desta quinta-feira (24). O acidente aconteceu na altura da estação Bento Ribeiro, Zona Norte do Rio, e envolveu uma composição de serviço que não operava com passageiros no momento do acidente. Não há informações sobre feridos.
26 de outubro de 2023	Um trem da Supervia descarrilou ⁹⁷ na região da estação Santa Cruz. A composição trafegava sem passageiros, já que não prestava serviços.	21 de novembro de 2023	Um trem descarrilou ⁹⁸ na manhã desta terça-feira na altura da estação Comendador Soares, em Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense. Nas redes sociais, as imagens eram de uma multidão de passageiros tendo que se deslocar sobre os trilhos até um terminal para esperar o próximo trem. Segundo nota enviada pela Supervia, técnicos investigam o ocorrido. Não há informações sobre feridos.

Fonte: Autor, 2024. A partir dos dados publicados nos Jornais O Dia e Extra

Entre os acidentes mais graves a colisão entre trens sempre foi um fator de insegurança na história das ferrovias do Rio de Janeiro, geralmente relacionadas as falhas no sistema de frenagem, sinalização e má conservação dos trens. A colisão entre trens é um evento altamente destrutivo capaz de produzir dezenas ou centenas de feridos e mortos. No entanto, o que parecia ser algo do passado relacionado as velhas locomotivas, continua ainda hoje assombrando os passageiros da Supervia. Para exemplificar citamos a reportagem da

⁹⁵Jornal O Globo – Passageiros da Supervia relatam descarrilamento de trem na Zona Norte. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/03/01/passageiros-da-supervia-relatam-descarrilamento-de-trem-na-zona-norte.ghtml> - Acesso em: 10 jan. 2024.

⁹⁶Jornal O Dia – Trem da Supervia descarrila na altura de Bento Ribeiro. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2023/08/6696804-trem-da-supervia-descarrila-na-altura-de-bento-ribeiro.html>- Acesso em: 10 jan. 2024.

⁹⁷Site Via Trolebus. Trem da Supervia descarrila nesta quinta-feira. Disponível em: https://viatrolebus.com.br/2023/10/trem-da-supervia-descarrila-nesta-quinta-feira-26/#google_vignette– Acesso em: 10 jan. 2024.

⁹⁸Jornal Extra. Trem descarrila em Nova Iguaçu. Disponível em: <https://extra.globo.com/rio/noticia/2023/11/trem-descarrila-em-nova-iguacu-e-passageiros-tem-que-andar-sobre-trilhos-para-se-deslocar.ghtml>- Acesso em: 10 jan. 2024.

Revista Veja (06/01/2015)⁹⁹, o caso de uma colisão entre dois trens na estação Presidente Juscelino, em Mesquita, por volta das 20h, resultando em 158 feridos. É importante observar que maioria dos acidentes ocorrem nos horários de *rush*, ou seja, nos horários de maior movimento, condição que potencializa os danos.

Se a má conservação dos trens pode contribuir para ocorrência de acidentes graves, como a colisões entre trens, há de se ter informações mais precisas sobre a real situação dos trens metropolitanos. Neste sentido, entendemos ser relevante o relatório do Governo do Estado sobre o estado de conservação de seus ativos, elaborado pela Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística, a Central Logística, e divulgado em 12 de abril de 2023 pela Rádio Band News FM¹⁰⁰, o documento constata de forma oficial o que os usuários já sabiam a muito tempo, ou seja, o péssimo estado de conservação dos trens metropolitanos. Segundo o relatório 20 trens estão parados na oficina e no pátio da estação de Deodoro, um deles desde 2017, em completo estado de abandono. A Supervia alega que a retirada dos trens de circulação tem causas diversas, tais como: colisões, furto de materiais, vandalismo e até mesmo problemas de alagamento nas linhas férreas.

Após a divulgação do relatório a AGETRANSP se manifestou através de nota alegando desconhecer o teor do documento, porém se justificou dizendo fazer acompanhamentos periódicos na frota de trens da Supervia. Mas o que esperar de uma agência reguladora que não cumpre seu papel de fiscalizar.

Este jogo de omissões não é por acaso, a concessionária lucra com as operações, o Estado investe recursos públicos e a agência reguladora faz vista grossa diante do descaso e da precarização do patrimônio público; que por sua vez, tem impacto direto na vida dos usuários seja através de reajustes tarifário ou pelas condições de uso e dependência deste meio de transporte.

Entendemos que os usuários dos trens metropolitano estão historicamente submetidos a muitas situações geradoras de insegurança e violência, nem sempre percebidas ou compreendidas como tal, dada a constância de situações adversas que se sobrepõem e sistematicamente vão se solidificando a rotina daqueles que dependem deste meio de transporte, num processo de naturalização do inaceitável. Hoje os usuários dos trens da

⁹⁹Revista Veja – Supervia admite falhas e diz que condutor pulou do trem. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/supervia-admite-falhas-e-diz-que-condutor-pulou-do-trem-> Acesso em: 02 fev. 2023.

¹⁰⁰Radio Band News- Relatório detalha situação de trens parados na oficina da estação de Deodoro. Disponível em: <https://www.band.uol.com.br/bandnews-fm/rio-de-janeiro/noticias/relatorio-detalha-situacao-de-trens-parados-na-oficina-da-estacao-de-deodoro-16595087> – Acesso em: 12 abr. 2023.

Supervia continuam a vivenciar em seu cotidiano problemas de 83 anos atrás, situação descrita pelo compositor Paquito, em 1941, na letra do samba “O trem atrasou”, numa época em que os atrasos eram constates, e pelo jeito continua a ser.

Para os usuários os atrasos nunca foram uma exceção mas uma constante que retrata a realidade daqueles que dependem deste meio de transporte e que ajuda explicar a progressiva diminuição de passageiros nos trens da Supervia. Um exemplo desta realidade foi descrita pelo **Jornal o Globo**¹⁰¹ (27/09/2022), que no transcurso de três meses (junho, julho e agosto), se registrou uma média de 19 atrasos por dia, totalizando 1.818, se destacando neste período o ramal de Santa Cruz. Os dados apurados constataam que no mês de junho ocorreram 1.242 atrasos; no mês de julho 254 atrasos; e no mês de agosto 322 atrasos.

Mas nem só de atrasos vive a Supervia há também os casos de paralisações do sistema, um exemplo disso ocorreu em 21 de julho de 2023, de acordo com o **Jornal O Dia**¹⁰² uma paralisação de 24h que afetou o ramal Saracuruna e suas extensões, resultando no fechamento de 37 estações que prejudicou diretamente 30mil pessoas, sendo justificada pela falta de energia em decorrência do furto de cabos alimentadores da rede. Abaixo relacionamos as estações fechadas nesta ocorrência:

Tabela 16 - Relação de estações afetadas pelo furto de cabos de alimentação do sistema elétrico. (Continua)

ESTAÇÕES FECHADAS		
Ramal Saracuruna	Extensão Guapimirim	Extensão Vila Inhomirim
Bonsucesso	Parque Estrela	Morabi
Manguinhos	Santa Dalila	Imbariê
Ramos	Suruí	Manoel Belo
Olaria	Santa Guilhermina	Parada Angélica
Penha	Iriiri	Piabetá
Penha Circular	Magé	Fragoso
Brás de Pina	Jardim Nova Marília	Vila Inhomirim
Cordovil	Jororó	
Parada de Lucas	Citrolândia	
Vigário Geral	Parada Ideal	
Duque de Caxias	Jardim Guapimirim	

¹⁰¹ Jornal O Globo - Em três meses, trens da Supervia atrasaram mais de 1.800 vezes, segundo relatório da Agetransp. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/09/27/em-tres-meses-trens-da-supervia-atrasaram-mais-de-1800-vezes-segundo-relatorio-da-agetransp.ghml> - Acesso em: 21 jun. 2023.

¹⁰² Jornal O Dia – Passageiros de trens enfrentam transtornos com ramal suspenso - Paralisação por 24h do ramal Gramacho. Publicado (21/07/2023). Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2023/07/6675873-passageiros-de-trens-enfrentam-transtornos-com-ramal-suspenso-nesta-sexta-feira.html> – Acesso em: 21 jul. 2023.

Tabela 16 - Relação de estações afetadas pelo furto de cabos de alimentação do sistema elétrico. (Conclusão)

ESTAÇÕES FECHADAS		
Ramal Saracuruna	Extensão Guapimirim	Extensão Vila Inhomirim
Corte Oito	Parada Modelo	
Gramacho	Parada Bananal	
Campos Elíseos	Guapimirim	
Jardim Primavera		
Saracuruna		

Fonte: Autor, 2024. A partir dos dados publicados no Jornal O Dia

Há um segundo registro de paralisação no dia 28 de novembro de 2023, com o fechamento de 11 estações do ramal Saracuruna, de acordo com a Rádio CBN¹⁰³ o problema foi gerado por uma pane elétrica na rede aérea. Seja qual for a origem dos problemas da Supervia, quem paga a conta e fica com o prejuízo é sempre o usuário.

Sem dúvida podemos afirmar que esta situação gera uma fragilidade dos vínculos empregatícios, pois afeta negativamente a contratação de novos funcionários ou serve para justificar as demissões de trabalhadores que moram na região metropolitana e dependem dos trens para o seu deslocamento, frente as incertezas do funcionamento regular deste meio de transporte.

A concessionária Supervia tem justificado os atrasos na grade e as paralisações sistemáticas como consequência de um aumento vertiginoso nos casos de furtos de cabos alimentadores, componente importante tanto para transmissão de energia quanto para o funcionamento do sistema de sinalização, fundamental nas operações ferroviárias. Portanto, uma questão de (in)segurança pública que afeta diretamente o funcionamento do sistema e coloca em risco a vida dos usuários dos trens.

De acordo com o *Jornal o Globo*¹⁰⁴ (02/09/2021), em 6 meses foram registrados pela Supervia o furto de 3.271 grampos de fixação dos trilhos aos dormentes. Ou seja, se os trilhos estão soltos maior será a probabilidade de acidentes graves, como os descarrilamentos. Outro registro do *Jornal o Globo* (26/06/2022), chama atenção para o aumento de 75% na quantidade de cabos furtados, só no ano de 2021, foram furtados 14 mil metros, e o registro de 364 ocorrências; já no ano de 2022, um aumento exponencial dos furtos 56.949 metros de cabos, e o registro de 919 ocorrências.

¹⁰³CBN – Pane em sistema da Supervia fecha onze estações de trem. Disponível em: <https://cbn.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2023/11/28/pane-em-sistema-da-supervia-fecha-onze-estacoes-de-trem.ghtml>– Acesso em: 10 jan. 2024.

¹⁰⁴Jornal O Globo – Supervia diz que perdeu o controle de 9 nove estações de trens do Rio de Janeiro e imagens mostram tráfico e consumo de drogas. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/09/02/supervia-diz-que-perdeu-o-controle-de-9-estacoes-de-trens-do-rj-e-imagens-mostram-traffic-e-consumo-de-drogas.ghtml> - Acesso em: 02 fev. 2024.

Enquanto os órgãos de segurança discutem possíveis medidas, os roubos continuam sendo realizados todos os dias, colocando em risco a vida dos passageiros, pois até as caixas de impedâncias (equipamento responsável pelo abastecimento das subestações de energia do transporte) estão sendo levadas, totalizando no ano de 2022, 146 caixas ao custo de R\$40mil cada. Essa falta de segurança afeta diretamente a vida dos trabalhadores que dependem dos trens como principal meio de transporte.

As ações criminosas tem afetado não só o funcionamento do sistema, mas a própria segurança dos técnicos que trabalham na manutenção da rede; como noticiou o **Jornal O Dia**¹⁰⁶, em 06 de julho de 2023, segundo a reportagem desde o início do referido ano, foram registradas 24 ocorrências de assaltos a funcionários, um deles ocorreu a 500m da estação de Marechal Hermes, às 14h50. O segundo assalto ocorreu no trecho entre as estações da Praça da Bandeira e São Cristóvão, dois homens com facões agrediram e subtraíram pertences dos funcionários da manutenção, roubando: celulares, relógios, dinheiro, fones de ouvido, ferramentas de trabalho e até lanches.

Tabela 17– Ocorrências de ações criminosas.

Situação da Supervia		
Ocorrências	2022	2023
Roubo a funcionários	15	24
Roubo a passageiros	206	90
Furto de caixa de impedância	59	146
Furto de cabo de rede aérea	510 ocorrências. 67.915m³ de cabos furtados	149 ocorrência. 26.843m³ de cabos furtados
Furto de cabos de sinalização	1.268 ocorrências. 67.711m³ de cabos furtados	242 ocorrências. 5.066m³ de cabos furtados
Prisões	197 pessoas	110 pessoas

Fonte: O autor, 2023. A partir dos dados publicados no Jornal O Dia.

Os passageiros também tem sido alvo das ações criminosas, segundo a Supervia só no ano de 2023 foram registradas 90 ocorrências. A concessionária alega que “a segurança dentro do sistema ferroviário é atribuição do poder público, conforme contrato de concessão”. Ou seja, “nos trens e estações, o patrulhamento é feito pelo Grupamento de Policiamento

¹⁰⁶Jornal O Dia - Colaboradores da Supervia são assaltados durante manutenção técnica. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2023/07/6665918-colaboradores-da-supervia-sao-assaltados-durante-manutencao-tecnica.html> - Acesso em: 10 ago. 2023.

Ferroviário (GPFer), da Polícia Militar (PM)”, já que os agentes de segurança da Supervia não têm poder de polícia, não usam armas, e são terceirizados.

Diante deste quadro caótico, registra-se também os problemas relacionados à venda de drogas em 9 estações, cuja situação fugiu do controle, e por isso, o acesso é livre e sem cobrança de passagem por conta do clima de insegurança.

O sistema também fica à mercê dos tiroteios frequentes entre grupos criminosos e operações policiais em favelas que margeiam as linhas férreas, provocando paralisações, como noticiado pelo *Jornal o Povo*¹⁰⁷ (02/02/2022), quando o ramal Saracuruna, ficou interrompido entre os trechos da Cidade Alta, Cordovil e Brás de Pina, limitando a viagem entre as estações Central do Brasil e Penha.

Segundo reportagem do *Jornal O Globo*¹⁰⁸ (27/09/2023), com base na Lei de Acesso à Informação junto a AGETTRANSP se apurou que entre os meses de janeiro e agosto ocorreram uma média de 15 interrupções ou cancelamento de viagens por dia, um total de 3.693 partidas suprimidas provocadas por motivos de segurança pública, incluindo tiroteios, roubos e vandalismo. Os ramais mais prejudicados foram o ramal Gramacho/ Saracuruna, com 1.509 interrupções; o ramal de Japeri com 850 interrupções; e ramal Santa Cruz com 560 interrupções.

Os usuários dos trens da Supervia estão expostos a vários tipos de violências, como as que acabamos de relatar e as perpetradas pelos próprios agentes de segurança da Supervia, uma truculência recorrente, que remete ao passado nas ações da Polícia Ferroviária. De acordo com o *Jornal o Globo*, no dia 15 de abril de 2009, os agentes de segurança usaram os cordões de seus apitos para chicotear os passageiros na tentativa de fazer fechar as portas das composições já superlotadas, além de empregar chutes e socos naqueles que resistiam a abordagem. A reportagem revelou que pelo menos três passageiros registraram boletim de ocorrência na 29ª DP (Madureira) e disseram que foram xingados de “macacos e favelados”. Segundo a Supervia os quatro agentes de segurança terceirizados foram demitidos.

E por fim, um caso absurdo e grotesco que retrata mais uma vez a banalização da vida e as muitas formas de violências a que estão submetidos os usuários dos trens metropolitanos

¹⁰⁷ Jornal O Povo – Tiroteio interrompe serviços de trens no Rio. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/brasil/2022/02/02/tiroteio-interrompe-servicos-de-trens-no-rio.html> – Acesso em: 04 fev. 2023.

¹⁰⁸ Jornal O Globo - Violência sobre trilhos: 15 viagens de trem são canceladas diariamente no RJ por motivos de segurança. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2023/09/27/violencia-sobre-trilhos-15-viagens-de-trem-sao-canceladas-diariamente-por-motivos-de-seguranca-no-rio.ghtml> - Acesso em: 07 dez. 2023.

da Supervia. Foi relatado pelo *Jornal Extra*¹⁰⁹(24/12/2011), que descreve a ação de um agente de segurança que mordeu e arrancou parte da orelha de um passageiro na estação de Cascadura. O passageiro que teve parte da orelha decepada precisou passar por uma cirurgia de emergência no Hospital Estadual Carlos Chagas, em Marechal Hermes. O caso foi registrado na 28ª DP - Campinho.

Os fatos relatados corroboram na exposição de um contexto urbano imerso na violência, dentro e fora das estações, decorrente de anos de abandono e da inércia dos governantes estaduais que se revezam no poder e nada fazem, submetendo ao risco milhares de passageiros que dependem diariamente dos trens para os deslocamentos em seus diversos usos pela cidade.

Diante do exposto consideramos que os três capítulos foram delineados no sentido de dar um pouco mais de visibilidade a realidade vivenciada historicamente pelas classes subalternas, que se deslocam pelo espaço urbano por meio dos trens, oriundos nas franjas da cidade, dos subúrbios e das áreas periféricas da região metropolitana do Rio de Janeiro.

¹⁰⁹Jornal Extra – Passageiro acusa segurança da Supervia de morder e arrancar parte de sua orelha na estação de Cascadura. Disponível em:<https://extra.globo.com/casos-de-policia/passageiro-acusa-seguranca-da-supervia-de-morder-arrancar-parte-de-sua-orelha-na-estacao-de-cascadura-3508276.html> – Acesso em: 27 mar. 2023.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Achamos desnecessários repetir todas as reflexões realizadas em cada capítulo desta dissertação à guisa de considerações finais. Desta forma buscamos resgatar nossa hipótese inicial que permeia e fundamenta nosso objetivo que é a complexidade da questão da mobilidade urbana, em especial o sistema de trens metropolitano no Rio de Janeiro.

Como o leitor atento pode perceber apresentamos uma reflexão centrada no exemplo de um acidente trágico ocorrido na estação ferroviária de Madureira, a partir deste começamos a apresentar questões que permitiram perceber a relação histórica das classes subalternas com os trens e sua dualidade: de um lado, como o transporte de massa exerce seu papel integrador frente ao processo de urbanização e desenvolvimento da cidade; e de outro, como se inseri na lógica da reprodução das desigualdades sociais das classes subalternas que dele dependem.

A pesquisa nos fez recuar no tempo para percebermos que esta questão dos limites da mobilidade no espaço urbano ainda pulsa insepulta por mais de um século, com promessas e soluções para que isso fosse tendo continuidade sem sucesso.

Desta forma podemos apreender que o transporte público e a mobilidade urbana antes de ser urbana é uma necessidade humana, um direito de ir e vir, de se deslocar livremente ao destino desejado, sendo de extrema importância no espaço urbano dadas a distâncias geográficas, e que traz em seu âmago a questão social, pois o espaço urbano é um lugar de desafios embora não suficiente aclarado.

Como morador da Baixada Fluminense, no município de São João de Meriti, localizado entre o ramal Belford Roxo e a Linha Auxiliar, podemos perceber não só a importância deste meio de transporte, como também os problemas enfrentados por seus usuários, e que às vezes nós mesmos não percebemos e até banalizamos essas experiências, que na verdade é uma experiência de política pública não resolvida no século XX, e que ainda se mantém inalterada no século XXI.

Procuramos demonstrar que o sistema de transporte ferroviário ocupou uma centralidade no quesito transporte de massa no Estado do Rio de Janeiro desde o século XIX, até ser superado pelos bondes e posteriormente pelos ônibus no século XX. Todavia, precisamos fugir das análises simplistas que reduzem a questão as pressões do lobby das indústrias automobilísticas brasileira e estrangeira como único fator determinante, ou mera substituição de um modal pelo outro, realizada por um determinado governo.

Dessa forma, entendemos que a questão é mais complexa e por isso concordamos com Carvalho (2017), que a prevalência do transporte rodoviário sobre o transporte ferroviário também se deu entre outros fatores como resposta ao forte crescimento populacional e territorial urbano que o Brasil vivenciou na segunda metade do século XX, para assegurar maior flexibilidade na oferta de transporte, tanto público quanto privado. Diante de tal cenário, as redes de transporte sobre trilhos que eram rígidas e de lento crescimento deu lugar ao transporte rodoviário que podia atender a qualquer nova ocupação humana em curtíssimo prazo.

Assim, segundo o Carvalho (2017), inicia-se a nova era das lotações e posteriormente das empresas de ônibus, o que permitiu também que as moradias ficassem mais distantes dos centros econômicos e de empregos. Desde modo, as cidades foram se espalhando, e o transporte sobre trilhos paulatinamente perdendo espaço na matriz modal de deslocamentos. Com isso, “a indústria automotiva se consolidou no país, e mais do que isso, tornou-se uma peça estruturante no novo modelo de desenvolvimento urbano brasileiro” (Carvalho, 2017, p.82).

Podemos então afirmar que as transformações no sistema de transporte ferroviário do Rio de Janeiro, descritas no capítulo I, não tem causa única, são atravessadas por múltiplos fatores que complexificam a questão, vetores internos e externos, que vão influenciar no modelo de desenvolvimento brasileiro, um país de capitalismo periférico e dependente. São fatores importantes a serem considerados, como: os interesses das indústrias petrolíferas e seus derivados; a dependência econômica da América Latina, em especial o Brasil, dos países dito desenvolvidos; sucessivas crises econômicas que limitaram investimentos na manutenção das malhas férreas; além de outros fatores de pressão sobre as ações governamentais, como: os interesses de grupos econômicos representados por proprietários de terras, banqueiros, políticos, e os especuladores imobiliários.

Desta forma, a malha ferroviária da RFFSA que até a década de 1960 tinha uma extensão de 3.733 quilômetros de linhas, chegando a transportar na década de 1980 cerca de 1 milhão de passageiros por dia, hoje a mesma rede, ou que sobrou dela, administrada pela concessionária Supervia limita-se a uma malha de 270 quilômetros, e o número de passageiros transportados diariamente algo em torno de 350 mil. Neste passo, demonstramos ao longo do capítulo I, que os cinco ramais ferroviários da Supervia é o resquício do que fora um dia a rede ferroviária do Rio de Janeiro.

O sucateamento desta malha, em especial no Rio de Janeiro, coloca o transporte ferroviário em posição de concorrente com o transporte rodoviário, um equívoco que penaliza

diretamente os mais pobres que precisam se deslocar de áreas mais afastadas da região metropolitana, fazendo uso de dois transportes, ou mais, comprometendo a renda familiar com os gastos elevado com transporte, além do tempo perdido nos deslocamentos por conta dos constantes engarrafamentos nas vias da cidade, ao cabo que no transporte sobre trilhos poderiam ser beneficiados pela agilidade do modal, além da redução das despesas ao fazer uso de um único meio de transporte.

Esse modelo perverso e ultrapassado de mobilidade urbana aqui descrito não é seguido por outros países considerados desenvolvidos, na medida que o transporte sobre trilhos ocupa a posição de espinha dorsal do sistema, articulado a uma rede bem planejada que se interliga a outros modais e sendo abastecidos por eles, dando maior fluidez a mobilidade da cidade ao considerar capacidade operacional dos trens nos deslocamentos em curtas e longas distâncias.

Procuramos evidenciar ao longo da pesquisa que os principais usuários dos trens metropolitanos são oriundos das classes subalternas, que se deslocam em movimentos pendulares entre casa-trabalho-casa dos mais variados pontos da região metropolitana, além dos moradores dos subúrbios cariocas, a exemplo de Madureira.

No capítulo II, Madureira ganha destaque não só pela sua centralidade entre os subúrbios ou pela sua condição de 15ª região administrativa, mas pelos elementos históricos que a pesquisa identificou e que contribuíram para análise da conformação social e suas particularidades, sendo fundamentais para compreensão das agruras da questão social.

A relação de uso e dependência dos trens pelos moradores de Madureira também é analisada na construção histórica, tanto no desenvolvimento do território quanto na manutenção das desigualdades persistentes, que relevam como acesso a moradia, trabalho e transporte, ainda hoje, são demandas urgentes e comuns das classes subalternas.

A pesquisa também nos permitiu constatar que o processo de segregação socioespacial não se restringe a distância geográfica, pois analisando a situação dos moradores da favela da Serrinha, nem a proximidade com um dos maiores centros comerciais do Rio de Janeiro conseguiu alterar as desigualdades sociais existente neste território, situação vivenciada por milhares de moradores de outras dezenas de favelas localizadas no entorno do centro de Madureira.

A pesquisa procurou contribuir no sentido de aclarar os vínculos de uma relação antiga que sempre colocou em lados opostos os que mais sofrem e dependem deste meio de transporte e aqueles que lutam pela manutenção dos interesses daqueles que historicamente administram e perpetuam as precariedades do sistema de trens no Rio de Janeiro.

Nesta arena de disputas de interesses construída de forma antagônica por aqueles que detêm o poder e aqueles que nada tem, numa relação conflituosa muitas vezes levada aos extremos da paciência e da exaustão, extravasada muitas vezes pela raiva em manifestações violentas com depredações de trens e estações, como descritas ao longo do Capítulo I. Estas manifestações muitas vezes eclodiram como resposta ao descaso dos administradores do sistema ferroviário. Ou seja, as demandas das classes subalternas embora legítimas em seu pleito foram historicamente ignoradas dada a sua baixa representatividade junto as instâncias de poder, e até por conta disso, muitas vezes silenciadas por forças coercitivas, como fizera ao longo de sua existência a polícia ferroviária, agindo no cumprimento da ordem para estabelecer uma suposta normalidade do caos.

Uma realidade vivenciada, mas não suficientemente compreendida em sua extensão dado ao grau de violência que se expõem as classes subalternas no cotidiano desta cidade. Logo, compreendemos que os problemas hora vivenciados pelos usuários do sistema sob administração da Supervia estão perfeitamente inseridos numa lógica de continuidade, de um padrão que se perpetua e que não se limita a má administração, ou a falta de investimento na melhoria do sistema, ainda que extremamente necessário; mas está para além disso, pois esta funcionalidade perversa que reproduz sistematicamente práticas abusivas e violentas típica de uma mobilidade urbana limitante, ajustada aos limites do suficiente, ao passo que é destinada ao deslocamento de pobres e pretos para o restrito cumprimento de suas obrigações, ou seja, para trabalhar. E assim, dentro de uma suposta normalidade do sistema, ainda que de forma precária, se dá o transporte da baba, do garçom, do atendente, do enfermeiro, e outros tantos profissionais ao seu local de trabalho e o retorno para casa.

Dentro desta lógica do suficiente ocorre os processos de adoecimento dos trabalhadores, submetidos a viagens exaustivas, hora pelo calor extenuante no interior das composições superlotadas; que se somam as preocupações com os horários irregulares e as paralisações inesperadas; os roubos de cabo e grampos de fixação dos trilhos aos dormentes; os problemas mecânicos e o medo real do descarrilamento; até o limite da insegurança gerada pelos constantes confrontos entre grupos criminosos no entorno das estações e no trajeto das linhas férreas e rodovias. Mas dentro desta lógica do suficiente o importante é chegar, independente de como!

Mas se alguma coisa ou alguém como Adílio, ainda que morto, ameasse esta suposta normalidade dos trens metropolitanos, logo se revelam as vozes que naturalizam a barbárie, vozes que ainda ecoam de um passado ainda latente nesta sociedade, que ainda teimam em cultivar o ranço de uma sociedade escravista, autoritária, e que desumanizam corpos

racializados. Ou seja, uma sociedade que fala em Direitos Humanos, mas que se recusa a defendê-los na prática, quando em benefício das classes subalternas, principalmente dos pretos e pardos, como se viu na estação de Madureira.

Concordamos com Marilena Chauí (2019), que a sociedade brasileira é estruturalmente violenta, hierárquica, vertical, autoritária e oligárquica, e o Estado por sua vez patrimonialista e cartorial, organizado segundo a lógica clientelista e burocrática. (Chauí, 2019, p.16).

Este entendimento se soma as observações de Maricato (2001), quando afirma ser “impossível esperar que uma sociedade como a nossa, radicalmente desigual e autoritária, baseada em relações de privilégio e arbitrariedade, possa produzir cidades que não tenham essas características.” (Maricato, 2001, p.51).

Percebemos uma crescente exacerbação da violência como solução dos problemas sociais, sempre endereçada no sentido de eleger corpos negros como alvo preferencial, corpos matáveis, sem valor, seja no emprego da violência contundente ou de formas mais sofisticadas e veladas, consentidas e respaldada sem discursos políticos de cunho ideológico e em pregações fundamentalistas, que sistematicamente investem num claro processo de naturalização da barbárie, nos termos de Hanna Arendt como a “banalidade do mal”, uma violência que se retroalimenta como instrumentos de morte de pobres e negros no limite da barbárie.

Assim, a morte de Adílio nos trilhos da estação de Madureira representa um mosaico com inúmeras injunções que não se limitam apenas a um acidente trágico, pois os problemas e os perigos não estão nos trens em si, conforme afirmou Albergaria (2019, p.30), mas são dadas pelas estruturas de morte que vitimam pobres e pretos com frequência dentro e fora das estações ferroviária. No entanto, seria inimaginável a ocorrência de fatos semelhantes em territórios elitizados desta mesma cidade.

Não resta dúvida que os Direitos Humanos são aviltados todos os dias em seu valor civilizatório, já que sua aplicação e observância não alcançam a todos de igual forma, seja pela ação leniente das agências regulatórias ou pela inercia dos atores políticos, neste perpetuar de abusos e violências sempre endereçado as classes subalternas.

Concordamos com Albergaria (2019, p.38) que “aqueles que mais necessitam de políticas públicas de mobilidade são também os que menos acessos têm às instancias de decisões e gestão”. Contudo, seguimos lutando por uma cidade que não segregue nem extermine, mas que garanta os direitos das classes subalternas.

Chegamos ao final com a certeza que abrimos um novo começo, um começo de reflexão, da aprendizagem da mediação, do saber pesquisar, de ir aos documentos históricos, materiais fotográficos, notícias da mídia e outras fontes de estudos que ainda não tínhamos acesso e que foram fundamentais para a melhor compreensão do tema proposto nesta pesquisa.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2008, 156p.
- ABREU, Victor Hugo Souza de. **Atropelamentos ferroviários**: uma revisão da literatura. Revista Brasileira de Estudos de Segurança Pública, v. 13, n. 1, 2020 p. 41- 48.
- ALBERGARIA, Rafaela Nunes. Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição. (Orgs.) Daniel Santini, Rafaela Albergaria, Paíque Duque Santarém. -**Mobilidade Antirracista**– São Paulo, SP; Autonomia Literária, 2021 400p.
- ALBERGARIA, Rafaela Nunes; MARTINS, João Pedro; MIHESSEN, Vitor – **Não foi em vão**: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro. Fundação Heinrich Boll, Rio de Janeiro, 2019.
- ALMEIDA, Evaristo. Sistema metro ferroviário no Brasil: esperando o trem? / Evaristo Almeida, (org.) - **Mobilidade urbana no Brasil** – São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. 624 p.
- ÂNGELO E ROBIN - **Mapa de todas as Estações das Estradas de Ferro Dom Pedro II – 1880**. Disponível em: <https://storage.googleapis.com/raremaps/img/xlarge/63567.jpg> – Acesso em: 14 ago. 2023.
- ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 11ª edição – São Paulo: Cortez; Campinas, SP: Editora da Universidade de Campinas, 2007.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital / Ricardo Antunes. - 1. ed. - São Paulo : Boitempo, 2018.
- ANTUNES, Ricardo. **Capitalismo pandêmico**/ Ricardo Antunes – 1ª edição – São Paulo: Boitempo, 2022.
- ARENDT, Hannah, (1906-1975). - **As origens do totalitarismo**, II: Imperialismo, a expansão do poder; uma análise dialética; tradução de Roberto Raposo. Rio de Janeiro, Editora Documentário, 1976.
- ARENDT, Hannah -**Eichmann em Jerusalém**: um relato sobre a banalidade do mal. Trad. José Rubens Siqueira, São Paulo, Companhia das Letras, 1999.
- ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões**: entre a história e a memória. Bauru, SP: EDUSC, 2000.
- ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - **Agora é lei**: trabalhadores ambulantes dos trens são declarados patrimônio imaterial do estado. Publicado (07/01/2021). Disponível em: <https://www.alerj.rj.gov.br/Visualizar/Noticia/50017?AspxAutoDetectCookieSupport=1> - Acesso em: 10 mar.2023.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. **A Estrada de Ferro Central do Brasil** - Disponível em: <https://anpf.com.br/ef-central-do-brasil> - Acesso em: 20 dez. 2023.

BELVISO, Tony. – Guinadas ferroviárias/ pesquisa iconográfica Etoile Shaw, Odete Pereira - **Caminhos do Trem:** apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil - dos trilhos do café às tecnologias do futuro - Duetto Editorial / Grupo TEJOFRAN— Impresso na Ediouro Gráfica – São Paulo, 2010. pp.244-252

BEHRING, Elaine Rossetti. **Política Social:** fundamentos e história. 9ª edição. São Paulo: Cortez, 2011 v.2.

BERGMAN, Lia; RABI, Nídia Inês Albessa de. - **Mobilidade e política urbana:** subsídios para uma gestão integrada / Coordenação de Lia Bergman e Nídia Inês Albessa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005 –

Disponível em: <https://www.ibam.org.br/wp-content/uploads/2022/05/mobilidade-min-1.pdf>- Acesso em: 20 set. 2023

BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil) - **Rio 450 anos - Bairros do Rio – Madureira –**

Disponível em: <https://antigo.bn.gov.br/noticia/2015/07/rio-450-anos-bairros-rio-madureira>- Acesso em: 20 out.2023.

BOBBIO, Norberto. **A Era dos Direitos.** Tradução Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Elsevier. 2004.

BOY, Dyonne Chaves. **A Construção do Centro de Memória da Serrinha** – Dissertação (Pós-Graduação em História Política e Bens Culturais - PPHPBC). Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2006.

BOTELHO, Mauricio Lima – **O olho da barbárie** – Revista IDEAS, v.1 nº.1, julho-dezembro, 2007 p .102-107.

BRAND, Daniele Batista. Transporte, mobilidade urbana e Serviço Social: quando o urbano extrapola a política urbana. CARDOSO, I. C. da C.; Brandt, D. B. (Org.). **Produção do espaço, vida cotidiana e serviço social:** diálogos com e além de Henri Lefebvre. Uberlândia: Navegando Publicações, 2022.

BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados - **Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-8463-27-dezembro-1945-416445-publicacaooriginal-1-pe.html> – Acesso em: 08 mar. 2023.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm - Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº12.587, de 03 de janeiro de 2012** - Lei da Mobilidade Urbana. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm - Acesso em: 02 maio 2023.

BRASIL. Ministério das Cidades. **A Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Cartilha. Brasília, DF, 2013.

BRASIL, **Mobilidade e política urbana:** subsídios para uma gestão integrada / Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albessa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005. 52p.

BRASIL FERROVIÁRIO – **Bitola** - Disponível em:

<https://www.brasilferroviario.com.br/bitola/>. Acesso em: 10 mar.2023

BRASILIANA ICONOGRÁFICA – Artigo: **O comércio ambulante no Brasil**. Disponível em: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/artigos/20154/o-comercio-ambulante-no-brasil->

Acesso em: 28 fev. 2023.

BRASILEIRO, Anísio. - **Transporte no Brasil: história e reflexões**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT)/Recife: Ed. Universidade de UFPE, 2001. 472p

BRAZ, Antônio Augusto/ ALMEIDA, Tania Maria Amaro de - **De Meriti a Duque de Caxias: encontro com a história da cidade** - Duque de Caxias, RJ: APPH- Clio, 2010.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. Trad. Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. 1ª ED. São Paulo: 34/Edusp, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandra. - **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandra. - Da “Organização” à “Produção” do Espaço no Movimento do Pensamento Geográfico. *In*: Carlos, Ana Fani; Souza, Marcelo; Sposito, Maria Encarnação (org.). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1. ed. 2º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o “direito à cidade”**. Revista Direito e Praxis. Rio de Janeiro, v.11, nº01, 2020, p.349-369.

CASA FLUMINENSE E OBSERVATÓRIO DOS TRENS - **Recomendações para a modernização dos trens da supervia** / Rio de Janeiro, 2021 – Disponível em: <https://casafluminense.org.br>– Acesso em: 24 fev. 2022.

CASA FLUMINENSE - **Risco no trilhos: 409 pessoas foram atropeladas e mortas por trens do Rio nos últimos 10 anos** - Disponível em: <https://casafluminense.org.br/risco-no-trilhos-em-10-anos-409-pessoas-morreram-atropeladas-por-trens-no-rio/> - Acesso em: 20 jan. 2024.

CASA FLUMINENSE - **Rede social brasileira por cidades justas e sustentáveis** - Disponível em: <https://casa-fluminense.redesocialdecidades.org.br/br/RJ/casa-fluminense/regiao/+madureira/populacao-total> - Acesso em: 25 ago.2023.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de – Mobilidade, desenvolvimento urbano e exclusão social. **Políticas Públicas e direito à cidade: programa interdisciplinar de formação de agentes sócias** / Organização Orlando Alves dos Santos Junior. [et.al.]. 1º edição – Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017. p.81-86.

CID, Gabriel da Silva Vidal – **Memória e Patrimônio Cultural na Região da Grande Madureira**–Nos Quintais do Samba da Grande Madureira: memória, história e imagens de ontem e hoje / Organizado por Myrian Sepúlveda dos Santos. – São Paulo: Olhares, 2016, 160p

CIFRA ANTIGA - **Aí, meu Senhor (samba, 1954)** - Disponível em: <https://cifrantiga2.blogspot.com/2010/11/ai-meu-senhor.html> – Acesso em: 20 de jul. 2023.

CHAUÍ, Marilena, - **Simulacro e poder: uma análise da mídia** / São Paulo: editora Fundação Perseu Abramo, 2006

CHAUI, Marilena, - Meios de comunicação, democracia, autoritarismo e poder / Dênis de Moraes (org.) **Poder midiático e disputas ideológicas**. – Rio de Janeiro: Consequência, 2019. p.139.

CHALHOUB, Sidney. - **Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial** – São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS -. Disponível em:
https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/natal/images/relatorios/conad/252_2008.pdf - Acesso em: 12 mar.2023.

COMURU, Francisco. **Geopolítica das cidades: velhos desafios, novos problemas**. Gráfica Color. Brasília: Ipea, 2016.

CONTRATO DE CONCESSÃO SUPERVIA - Disponível em:
<http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/Contratos/SUPERVIA/17.%20Contrato%20Concessao%20SUPERVIA%20Consolidado%2014-09-07.pdf> Acesso em: 20 mar. 2023

COSTA, Frederico Lustosa da. – **Desestatização como estratégia de reforma do Estado: análise preliminar da privatização no Brasil da Nova República**. Programa de Estudos em Reforma do Estado e Governança. Maio/junho – 1999. pp.192-205

COUTINHO, Carlos Nelson. Notas sobre cidadania e modernidade. *In: Revista Praia Vermelha. Estudos de Política Social e Teoria Política*. Volume 1, nº1, RJ, PPG da ESS da UFRJ, 1º semestre de 1997. p.145-165.

CNN Brasil – **60% dos trabalhadores informais no Brasil fazem “bicos” para sobreviver** – Publicado (23/06/2022). Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/60-dos-trabalhadores-informais-no-brasil-fazem-bicos-para-sobreviver/> - Acesso em: 05 set. 2023.

CBN – **Pane em sistema da Supervia fecha onze estações de trem**. Disponível em:
<https://cbn.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2023/11/28/pane-em-sistema-da-supervia-fecha-onze-estacoes-de-trem.ghtml> – Acesso em: 10 jan. 2024.

DAVID, Eduardo Gonçalves – **O futuro das estradas de ferro no Brasil** – Niterói, RJ: Portifolium S.D.P. Visual, 2009.

DEBORD, Guy. – **A sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Projeto Periferia**, 2003. RIO

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS – **Salário mínimo nominal e necessário**. Disponível em:
<https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html> - Acesso em: 10 dez. 2023

DIÁRIO DAS LEIS – **Resolução nº 1431 de 26/04/2006** - ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres - Disponível em:
<https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/102804-acidentes-ferroviarios-estabelece-procedimentos-para-a-comunicacao-de-acidentes-ferroviarios-u-antt-pelas-concessionurias-e-autorizaturas-de-serviuo-publico-de-transporte-ferroviurio.html> Acesso em: 10 fev. 2024.

DIÁRIO DOS TRILHOS – **Passageiros protestam colocando fogo nos trilhos e quebrando estação no Rio de Janeiro** - Disponível em:
<https://diariodostrilhos.com/2022/11/10/passageiros-protestam-colocando-fogo-nos-trilhos-e-quebrando-estacao-no-rio-de-janeiro/> - Acesso em: 10 jan. 2024

DICIONÁRIO GRAMSCIANO [recurso eletrônico]: (1926-1937) / organização Guido Liguori, Pasquale Voza; tradução Ana Maria Chiarini [et al.]; revisão técnica Marco Aurélio Nogueira. / 1ª edição. - São Paulo: Boitempo, 2017.

DIREITO A MORADIA - **Moradores de Madureira fazem protesto contra remoções por causa do Transcarioca**– Publicado em 17 de fevereiro de 2011 – Disponível

em: <http://www.direitoamoradia.fau.usp.br/?p=4295&lang=pt>– Acesso em: 20 fev. 2023

ECO, Umberto. -**O fascismo eterno**. Trad. Eliana Aguiar, Rio de Janeiro, Record, 2018.

EDUCA MAIS BRASIL - **Revolta do Vintém da população contra o aumento da passagem de bonde** - Disponível em: <https://educacao.uol.com.br/disciplinas/historia-brasil/revolta-do-vintem-a-populacao-contr-o-aumento-da-passagem-de-bonde.htm#:~:text=A%20Revolta%20do%20Vint%C3%A9m%20foi,bonde%20no%20Rio%20de%20Janeiro>. – Acesso em: 10 nov. 2023.

EMPRESA BRASIL DE COMUNICAÇÃO. **Negros são maioria entre os desempregados e trabalhadores informais no país**. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-11/negros-sao-maioria-entre-desocupados-e-trabalhadores-informais-no-pais> - Acesso em: 20 nov. 2023.

EMPRESA MUNICIPAL DE MULTIMEIOS (Rio de Janeiro, RJ). **História dos meios de transporte urbano público do Rio de Janeiro**. Publicado em 17/08/2021. Por Márcia Pimentel - Disponível em: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/17260-hist%C3%B3ria-dos-meios-de-transporte-urbano-no-rio-de-janeiro> – Acesso em: 29 jun.2023.

EMPRESA MUNICIPAL DE MULTIMEIOS (Rio de Janeiro, RJ). **Patrimônio Imaterial do Rio** - Disponível em: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/series/serie/2819-patrim%C3%B4nio-imaterial-do-rio> – Acesso em: 11 mar. 2023.

EMPRESA MUNICIPAL DE MULTIMEIOS (Rio de Janeiro, RJ). MULTIRIO - **Av. Francisco Bicalho que deu fim à Enseada de São Cristóvão** - 10/11/2017 - Por Márcia Pimentel .– Disponível em: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/13206-francisco-bicalho-a-avenida-que-deu-fim-%C3%A0-enseada-de-s%C3%A3o-crist%C3%B3v%C3%A3o>– Acesso em: 03 jul. 2023.

EMPRESA MUNICIPAL DE MULTIMEIOS (Rio de Janeiro, RJ). **“Todos Negros”** - fotografia de Luiz Morier - Jornal do Brasil de 30 de setembro de 1982. (Fonte: Biblioteca Nacional). Disponível em: <http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/14688-o-ensino-da-ditadura-civil-militar-nas-escolas>- Acesso em: 15 out. 2023.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL -. **Linha centro/Madureira**. Publicado por Ralph Mennucci Giesbrecht. - Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/madureira.htm- Acesso em: 10 mar.2023.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL - **A Estrada de Ferro Melhoramento do Brasil - Linha Auxiliar**. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/efcb_linhaauxiliar_rj.htm – Acesso em: 30 jun.2023.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Linha Auxiliar/Triagem**. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/triagem.htm – Acesso em: 27 jul. 2023.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL - **Desastre na estação Francisco Sá**. Jornal Correio de S. Paulo, publicado em 23/6/1936. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/fotos/franciscosa9362a.jpg – Acesso em: 30 jul. 2023.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL - **Rio D'Ouro/Caju**. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/caju.htm - Acesso em: 03 jul. 2023.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Desastre entre as estações Rocha e São Francisco Xavier**. Jornal O Estado de S. Paulo, publicado em 31/01/1933. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/fotos/Desastre%20entre%20Rocha%20e%20S%20F%20Xavier9331.jpg – Acesso em: 11 ago. 2023

ESTAÇÃO RIO - **Homem morre após cair entre o trem e a plataforma da estação**. Publicado em 06/07/2021. Disponível em: <https://estacaorio.com/2021/07/06/homem-morre-apos-cair-entre-o-trem-e-a-plataforma-da-estacao/> - Acesso em: 02 fev. 2022.

ESTAÇÃO RIO - **Furtos de cabos dos trens triplicaram em 2021, em relação a 2020**. – Publicado em 26/11/2021. Disponível em: <https://estacaorio.com/2021/11/26/furtos-de-cabos-dos-trens-triplicaram-em-2021-em-relacao-a-2020/> - Acesso em: 04 fev. 2022.

FAGNANI, Eduardo - Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais/Evaristo Almeida, (org.) - **Mobilidade urbana no Brasil** – São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. 624 p.

FANINI, Valter. **Mobilidade Urbana**. Série de Cadernos Técnicos. Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná – CREA-PR. 2016.

FALSARELLA, Christiane. – Artigo: **Teoria da Reserva do possível como aquilo que é razoável se exigir do Estado**. Associação dos Procuradores do Estado de São Paulo. APESP – São Paulo, 2012. Disponível em: https://apesp.org.br/comunicados/images/tese_christiane_mina_out2012.pdf – Acesso em: 30 set. 2023.

FELTRAN, Fernanda Rodrigues. **A lei 12.587/2012 – política nacional de mobilidade urbana**. Revista Jurídica da OAPEC Ensino Superior – Santa Cruz do Rio Pardo, v.1, nº4, 2017

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **Escolas de samba**: sujeitos celebrantes e objetivos celebrados, Rio de Janeiro 1928-1949, Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, Departamento Geral e Documentação e Informação Cultural, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio**: Rio de Janeiro 1858/1945. Nelson da Nóbrega Fernandes – Rio de Janeiro: Apicuri, 2011. 176p

FERRO, Carolina; ITIKAWA, Luciana. **Trabalho informal e direito à cidade**: dossiê de violações de direitos de trabalhadores ambulantes e domiciliares imigrante. Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos – 2012. 1ª edição.

FRIGOTTO, Gaudêncio. **Globalização e crise do emprego**: mistificações e perspectivas da formação técnico-profissional. Boletim técnico do Senac. v.25, nº2 março/agosto 1999.

FOSTI, Valeria. **Ética, crime e Loucura**: reflexão sobre a dimensão ética no trabalho profissional / Valeria Fosti – 3ª edição – Rio de Janeiro: Laumen Juris, 2013. 259p.

FREIRE, Silene de Moraes. **Direitos humanos**: violência e pobreza na América Latina contemporânea / Silene de Moraes Freire (org.), - Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2007.

FREIRE, Silene de Moraes, (org.) - **Direitos humanos e Questão Social na América Latina** / 1ª edição – Rio de Janeiro: Gramma, 2009.

FREIRE, Silene de Moraes. Direitos Humanos no Brasil: ilusão jurídica ou possibilidade histórica? (p.151-170) / Valeria Forti e Cristina Mª Brites (org.) – **Direitos Humanos e Serviço Social**: Polêmicas, Debates e Embates / 3ª edição – Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2013.

FREIRE, Silene de Moraes (org.) - **Direitos humanos para quem?** Contextos, contradições e consensos / 1ª edição – Rio de Janeiro: Gramma, 2014. 234p.

FREIRE, Silene de Moraes. **Cultura política e revolução burguesa no Brasil**: a instrumentalidade do pensamento autoritário (1930-1945) / Silene de Moraes Freire. – Rio de Janeiro: Gramma, 2020. 370p.

FREIRE, Silene de Moraes; LUZ, Leonardo Fragoso da; - Política de Segurança Pública no Brasil: o ocaso da “Constituição Cidadã”. / GAMA, Andréa de Sousa; BEHRING, Elaine Rossetti, SIERRA, Vânia Morales (Orgs.) - **Políticas Sociais, Trabalho e Conjuntura**: crise e resistências. - Uberlândia: Navegando Publicações, 2021. p.149-170.

GAWRYSZEWSKI, Alberto. **Agonia de Morar**: urbanização e Habitação na Cidade do Rio de Janeiro. (DF) 1945-1950/ Alberto Gawryszewski. Londrina: EDUEL, 2012. 368p.

GEIGER, Pedro pinchas. **A metrópole do Rio de Janeiro e suas funções atuais**. In: Geiger, Pedro Pinchas; Guerra, Antonio Teixeira. Aspectos da Geografia Carioca. Associação dos Geógrafos Brasileiros (Secção Regional dos Rio de Janeiro) / Conselho Nacional de Geografia/IBGE, 1962. p.96-97.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais** - 2006 Disponível em:

https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4511/1/bps_n.12_ensaio5_alexandre12.pdf.

Acesso em: 28 abr.2003.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere**. Organizado por Carlos Nelson Coutinho, Marco Aurélio Nogueira e Luiz Sérgio Henriques. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000 – (V:2)

GREGORI, Lúcio, ... [et al.]. - **A cidade sem catracas**: história e significados da tarifa zero. São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2020. 102 p.

GUIMARÃES, Alberto Passos (1908-1993). **As classes perigosas**: banditismo urbano e rural; apresentação José Paulo Neto. – Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2008. (Revisitando o Brasil; v:1) 274p.

GRUPPI, Luciano. - **O conceito de hegemonia em Gramsci**; tradução de Carlos Nelson Coutinho/ apresentação de Luiz Werneck Vianna. 2ª Edição, Rio de Janeiro, Edições Graal, 1978.

HARVEY, David – **A produção capitalista do espaço**. 2ª edição – São Paulo. Editora Annablume, 2006.

HASENBALG, Carlos Alfredo. **Discriminação e desigualdades raciais no Brasil**. Rio de Janeiro: Graal, 1979. (Biblioteca de Ciências Sociais, Série Sociologia, v. 10

HOBBSBAWM, Eric.J. **A Era do Capital – 1848-1875**. Tradução de Luciano Costa Neto. 3ª edição – Editora Paz&Terra– 1977

IAMAMOTO, Marilda Vilela. **A questão social no capitalismo**. In. Revista Temporalis/ Associação Brasileira de Ensino e Pesquisa em Serviço Social. Ano.2, n. 3, (Jan/Jun.2001). Brasília: ABEPSS, Graline, 2001, p.9-32.

IAMAMOTO, Marilda Villela – **Relações sócias e serviço social no Brasil**: esboço de uma interpretação histórico-metodológica. – 19ª ed. – São Paulo: Editora Cortez, 2006.

IAMAMOTO. Marilda Vilela. **O Serviço Social em tempos de capital fetiche**: capital financeiro, trabalho e questão social. 9ª edição - São Paulo: Cortez, 2015.

IBRC - **Ranking Nacional de Atendimento ao Cliente**. Disponível em:<https://ibrc.com.br/ranking/> - Acesso em: 11 dez. 2023

IBGE. **Pretos ou pardos são 63,7% dos desocupados**. Publicado em 17/11/2017. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/18013-pretos-ou-pardos-sao-63-7-dos-desocupados>- Acesso em: 28 jan.2023.

IBGE. **Comércio ambulante como alternativa de ganhar a vida**. Editoria: Revista Retratos. Publicado em 05/04/2018 por Adriana Saraiva, Leandro Santos, Mateus Boing e Rita Martins. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/20769-comercio-ambulante-como-alternativa-de-ganhar-a-vida> - Acesso em: 28 jan.2023.

INSTITUTO DE SEGURANÇA PÚBLICA (RJ). - **Números de acidentes de trânsito no Rio mantêm a tendência de aumento**. Publicado (31/10/2012). Por Renata Fortes e Mariana Miranda. Disponível em: <http://www.isp.rj.gov.br/Noticias.asp?ident=226> - Acesso em: 02 fev.2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Brasil) – **Patrimônio imaterial**. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/patrimonio-cultural/patrimonio-imaterial> - Acesso em: 12 mar. 2023.

IPEA.**Tarifação e financiamento do transporte público urbano**- Participaram da elaboração desta Nota os pesquisadores do Ipea: Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho; Alexandre Gomide; Rafael Henrique Moraes Pereira; Lucas Ferreira Mation; Renato Balbim; Vicente Correia Lima Neto; Ernesto Pereira Galindo; Cleandro Krause; Erivelton Pires Guedes. Nota Técnica IPEA – nº2. Brasília, 2013.

IPEA - AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia Becalli - Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana. **A nova agenda urbana e o Brasil**: insumos para sua construção e desafios a sua implementação/ organizadores: Marco Aurélio Costa, Marcos Thadeu Queiroz Magalhães, Cesar Bueno Favarão – Brasília: Ipea, 2018. Capítulo 2, p.29-44.

IPEA - **Comunicado nº154** - Gastos das famílias das regiões metropolitanas brasileiras com transporte urbano. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3436/1/Comunicados_n154_Gastos.pdf - Acesso em: 24 abr. 2023

IPEA - **Substituição do transporte público pelo individual fragiliza mobilidade e cria urbanização excludente**. Publicado (03/08/2021). Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38325&catid=1&Itemid=7 - Acesso em: 24 abr.2023.

JORNAL CORREIO 24 HORAS – **Não se faz nem com animal, condena mãe de ambulante atropelado por trem no Rio de Janeiro**. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/nao-se-faz-nem-com-animal-condena-mae-de-ambulante-atropelado-por-trem-no-rj/> - Acesso em: 25 mar. 2023.

JORNAL CORREIO DA MANHÃ – **Catástrofe ferroviária em Anchieta** - Disponível em: <https://2a14e24fad.cbaul-cdnwnd.com/6701d85d98168a2fd4110b1a8c329c07/200007530-c6154c70f7-public/acidendente%20ferroviario%205.JPG>- Acesso em: 10 fev. 2023.

JORNAL DO BRASIL - **Maior desastre da Central nos últimos 30 anos**. Publicado em: (09/05/1958) - 1º caderno, p.13.Disponível em: https://memoria.bn.br/pdf/030015/per030015_1958_00105.pdf– Acesso em: 10 mar. 2023.

JORNAL EXTRA - **Supervia diz que trem passou por cima de corpo após ser constatado que ‘tinha altura suficiente para não vilipendiar a vítima’**. Publicado em 30/07/15. <https://extra.globo.com/noticias/rio/supervia-diz-que-trem-passou-por-cima-de-corpo-apos-ser-constatado-que-tinha-altura-suficiente-para-nao-vilipendiar-vitima-17021377.html>- Acesso em: 14 fev. 2022.

JORNAL EXTRA - **Passageiro morre ao tentar embarcar em trem na estação de Madureira**. Publicado em 30/09/22. <https://extra.globo.com/noticias/rio/passageiro-morre-ao-tentar-embarcar-em-trem-na-estacao-de-madureira-25581714.html> - Acesso: 10 mar.2023.

JORNAL EXTRA – **Morte de ambulante em trilho da Supervia será investigada pela polícia do Rio**. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/morte-de-ambulante-em-trilho-da-supervia-sera-investigada-pela-policia-do-rio-17013290.html> – Acesso em: 20 fev. 2023.

JORNAL EXTRA – **Estação ferroviária tombada saqueada no centro do Rio de Janeiro**. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/estacao-ferroviaria-tombada-saqueada-no-centro-do-rio-18203484.html> - Acesso em: 05 jul. 2023.

JORNAL EXTRA – (21/03/2023) - **Veja como está seu bairro no ranking de qualidade de vida criado pela Prefeitura do Rio**. Disponível em: <https://extra.globo.com/rio/noticia/2023/04/veja-como-esta-seu-bairro-no-ranking-de-qualidade-de-vida-criado-pela-prefeitura-do-rio.ghtml> – Acesso em: 11 ago. 2023.

JORNAL EXTRA – **Trem descarrila em Nova Iguaçu** - Disponível em: <https://extra.globo.com/rio/noticia/2023/11/trem-descarrila-em-nova-iguacu-e-passageiros-tem-que-andar-sobre-trilhos-para-se-deslocar.ghtml>- Acesso em: 10 dez. 2023.

JORNAL EXTRA – **Passageiro acusa segurança da Supervia de morder e arrancar parte de sua orelha na estação de Cascadura.** Disponível em: <https://extra.globo.com/casos-de-policia/passageiro-acusa-seguranca-da-supervia-de-morder-arrancar-parte-de-sua-orelha-na-estacao-de-cascadura-3508276.html> – Acesso em: 27 mar. 2023.

JORNAL FOLHA DE S. PAULO - **Revolta na estação de Queimados por causa de atrasos nos trens.** Publicado em 01/03/1964. Fonte: Carlos Latuff. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/queimados.htm- Acesso em: 11 ago. 2023

JORNAL GAZETA DO POVO – **Trem descarrila e deixa 16 feridos na estação de Madureira.** Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/trem-descarrila-e-deixa-16-feridos-na-estacao-de-madureira-no-rio-3v7ox3u99c8lu32jyb0anej2/> - Acesso em: 27 mar.2023.

JORNAL JURID – **Teoria da reserva do possível à luz do STF:** a fundamentalidade do Direito à Saúde como argumento justificador ao afastamento da reserva do possível. Publicado em: 25/04/2017, por: Cassiano Silva Araújo, Hebner Peres Soares e Tauã Lima Verdan Rangel. Disponível em: <https://www.jornaljurid.com.br/doutrina/constitucional/teoria-da-reserva-do-possivel-a-luz-do-stf-a-fundamentalidade-do-direito-a-saude-como-argumento-justificador-ao-afastamento-da-reserva-do-possivel> – Acesso em: 30 set. 2023.

JORNAL MEIA HORA. **Trem descarrila em Japeri.** Disponível em: <https://www.meiahora.com.br/geral/2022/03/6356509-trem-descarrila-em-japeri-na-baixada.html>- Acesso em: 10 jan. 2024.

JORNAL METRÓPOLES. **Roubos de cabos provocaram 233 horas de atraso nos trens do Rio** – Publicado em 02/09/2021. Disponível em: <https://www.metropoles.com/brasil/roubos-de-cabos-provocaram-233-horas-de-atraso-nos-trens-do-rio>- Acesso em: 05 fev. 2022.

JORNAL O DIA. **Desgaste em trilhos pode ter causado acidente em trem.** Publicado em 06/05/2015. Por Nicolas Satriano. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/odia24horas/2015-05-07/desgaste-em-trilhos-pode-ter-causado-acidente-em-trem.html>- Acesso em: 12 mar. 2022.

JORNAL O DIA - **A importância dos trens para os subúrbios cariocas** – Publicado em 18/08/2020. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/rio-suburbano/2020/08/5972195-a-importancia-dos-trens-para-os-suburbios-cariocas.html> – Acesso em: 20 jun.2023.

JORNAL O DIA – **Passageiros de trens enfrentam transtornos com ramal suspenso - Paralisação por 24h do ramal Gramacho.** Publicado (21/07/2023). Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2023/07/6675873-passageiros-de-trens-enfrentam-transtornos-com-ramal-suspenso-nesta-sexta-feira.html> – Acesso em: 21 jul. 2023.

JORNAL O DIA - **Colaboradores da Supervia são assaltados durante manutenção técnica.** Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2023/07/6665918-colaboradores-da-supervia-sao-assaltados-durante-manutencao-tecnica.html> - Acesso em: 10 ago. 2023.

JORNAL O DIA – **Trem da Supervia descarrila na altura de Bento Ribeiro** - Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2023/08/6696804-trem-da-supervia-descarrila-na-altura-de-bento-ribeiro.html>- Acesso em: 10 jan. 2024.

JORNAL O DIA – **Trem da Supervia descarrila próximo a Central do Brasil.** Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2022/03/6358464-trem-da-supervia-descarrila-proximo-a-central-do-brasil.html> – Acesso em: 10 jan. 2024.

JORNAL O GLOBO - **Desde 1952, pelo menos oito acidentes de trem deixaram mortos ou feridos** - Publicado em 27/02/2019. Por Saulo Pereira Guimarães. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/desde-1952-pelo-menos-oito-acidentes-de-trem-deixaram-mortos-ou-feridos-23485985> – Acesso em: 01 fev. 2022.

JORNAL O GLOBO - **Supervia tem 9 estações de trem 'sem controle': imagens mostram tráfico e consumo de drogas.** Publicado em 02/09/2021. Por Edimilson Ávila, Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/09/02/supervia-diz-que-perdeu-o-controle-de-9-estacoes-de-trens-do-rj-e-imagens-mostram-traffic-e-consumo-de-drogas.ghtml> – Acesso em: 02 fev. 2022.

JORNAL O GLOBO – **Supervia diz que perdeu o controle de 9 nove estações de trens do Rio de Janeiro e imagens mostram tráfico e consumo de drogas.** Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/09/02/supervia-diz-que-perdeu-o-controle-de-9-estacoes-de-trens-do-rj-e-imagens-mostram-traffic-e-consumo-de-drogas.ghtml> - Acesso em: 02 fev. 2023.

JORNAL O GLOBO - **Violência sobre trilhos: 15 viagens de trem são canceladas diariamente no RJ por motivos de segurança.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2023/09/27/violencia-sobre-trilhos-15-viagens-de-trem-sao-canceladas-diariamente-por-motivos-de-seguranca-no-rio.ghtml> - Acesso em: 07 dez. 2023.

JORNAL O GLOBO – **MP vai apurar caso de ambulante que morreu atropelado por trem da Supervia em Madureira.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/mp-vai-apurar-caso-de-ambulante-que-morreu-atropelado-por-trem-da-supervia-em-madureira-17050226> – Acesso em: 25 mar. 2023.

JORNAL O GLOBO - **Série Ouro: Em Cima da Hora reedita clássico de 1984, que fala do trem 33 que saía de Japeri em direção à Central** - Por Alexandre Henderson – Publicado (04/04/2022). Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/carnaval/2022/noticia/2022/04/04/serie-ouro-em-cima-da-hora-reedita-classico-de-1984-que-fala-do-trem-33-que-saia-de-japeri-em-direcao-a-central.ghtml> - Acesso em: 20 ago.2023

JORNAL O GLOBO - **População do RJ cresce 0,40% em 12 anos e chega a 16.054.524 habitantes, diz Censo.** Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/06/28/populacao-do-rj-cresce-040percent-em-12-anos-e-chega-a-16054524-habitantes-diz-censo.ghtml> – Acesso em: 09 set. 2023.

JORNAL O GLOBO – **Supervia diz que quantidade de cabos furtados quase triplicou em um ano.** Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/06/29/supervia-diz-que-quantidade-de-cabos-furtados-quase-triplicou-em-um-ano.ghtml> - Acesso em: 10 abr. 2023.

JORNAL O GLOBO. **Em três meses, trens da Supervia atrasaram mais de 1.800 vezes, segundo relatório da Agetransp.** Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/09/27/em-tres-meses-trens-da-supervia-atrasaram-mais-de-1800-vezes-segundo-relatorio-da-agetransp.ghtml> - Acesso em: 21 jun. 2023.

JORNAL O GLOBO – **Passageiros da Supervia relatam descarrilamento de trem na Zona Norte** - Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/03/01/passageiros-da-supervia-relatam-descarrilamento-de-trem-na-zona-norte.ghtml> - Acesso em: 10 jan. 2024.

JORNAL O POVO - **Tiroteio interrompe serviços de trens no Rio.** Publicado em 02/02/2022. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/brasil/2022/02/02/tiroteio-interrompe-servicos-de-trens-no-rio.html> - Acesso em: 04 fev. 2022.

JUHNKE, Klaus Jürgen, - **A eficiência das ferrovias no transporte metropolitano.** Série de trabalhos do Instituto de Industria e Política de Transportes (Título original: “Die Bedeutung Und Gestaltung der Eisenbahnen Für Den Personenverkehr in Ballungsräumen” - Universidade de Bonn – Publicada pelo professor DrºFritz Voigt – Vol.14 - Tradução coordenada e revista pelo Eng. Frederico de Assis Pacheco Borba. Editora Edgard Blücher Ltda – 1968.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação Urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

LEFEBVRE, Henri, 1901-1991. **O direito à cidade/** Henri Lefebvre; Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2010. Título original: Le Droit à la Ville.

LETRAS.MUS.BR -33, **Destino Dom Pedro II** – (Jovelina Pérola Negra). Disponível em:https://www.lettras.mus.br/jovelina-perola-negra/1325787/#google_vignette – Acesso em: 22 jul. 2023.

LETRAS.MUS.BR - **Tem gente com fome** – compositor: Solano Trindade –Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/ney-matogrosso/47739/> - Acesso em: 22 jul. 2023.

LETRAS.MUS.BR - **O Trenzinho do Caipira** (Versão de Ferreira Gullar) Heitor Villa-Lobos - Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/heitor-villa-lobos/507893/> - Acesso em: 20 dez. 2023.

LETRAS.MUS.BR - **Trem do Pantanal** (Almir Sater). Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/almir-sater/44084/significado.html> – Acesso em: 20 dez. 2023.

LETRAS.MUS.BR - **Mala Amarela** (Zé Henrique e Gabriel) Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/ze-henrique-gabriel/218047/> - Acesso em: 20 dez. 2023.

LETRAS.MUS.BR -**Maria Fumaça** (Kleiton e Kledir). Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/kleiton-e-kledir/165289/> - Acesso em: 20 dez. 2023.

LETRAS.MUS.BR - **Trem das onze** (Adoniran Barbosa). Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/adoniran-barbosa/173850/> - Acesso em: 10 nov. 2023.

LIFSCHITZ, Javier. - As três comunidades da Serrinha. (Orgs.) Ana Paula Alves Ribeiro, Gabriel da Silva Vidal Cid, Guilherme Ferreira Vargues - **Memórias, territórios, identidades:** diálogos entre gerações na região da grande Madureira. 1º. ed. — Rio de Janeiro: Mórula, 2019, p.93-107.

MADUREIRA E OSWALDO CRUZ. - Bairros do Rio - Rio de Janeiro: Fraiha; 2000. 104p., ISBN 8585989211: (broch).

MARICATO, Ermínia - **Metrópole na Periferia do Capitalismo: Ilegalidade Desigualdade e Violência** - São Paulo, julho de 1995.

MARICARO, E. - **Brasil, Cidades: alternativas para a Crise Urbana**. Petrópolis: Editora Vozes, 2001.

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido! In: MARICATO, E. et al. (Org.). **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 19–26.

MARX, Karl, (1818-1883) – **O Capital: Crítica da economia política: Livro I**/Karl Marx; tradução de Reginaldo Sant’Anna. - 37ª edição. - Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2020 –V:1. 574pp.

MASCARO, Alysson Leandro -**Crítica do fascismo** [recurso eletrônico] / Alysson Leandro Mascaro – 1ª edição – São Paulo: Boitempo, 2022.

MENEZES, Lená Medeiros de. **Os indesejáveis: desclassificados da modernidade. Protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930)**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, c.1996.

MESTRE FERROVIÁRIO. Publicado em:11/05/2013. Disponível em: <http://mestreferroviario.blogspot.com/2013/05/o-cruzeiro-do-sul.html> . Acesso em: 02 jun. 2023.

METRÔRIO - **Grade de horários** Disponível em: <https://www.metrorio.com.br/GuiaDoCliente/SuaViagem>-Acesso em: 10 nov. 2023

MIGUEL, Daniel Alfredo Alves.**Acidentes ferroviários no Brasil: Análise comparativa com a União Europeia**. - 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da Anpet - 16 a 21 de novembro de 2020 - - Disponível em: www.anpet.org.br- Acesso em: 24 fev.2022.

MUSEU DA CANÇÃO - **O trem atrasou** (Samba composto em 1941). Disponível em: <http://museudacancao.blogspot.com/2012/11/o-trem-atrasou.html>’ - Acesso em: 15 mar. 2023.

NATAL, Jorge Luiz Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas**. Tese (doutorado no Instituto de Economia da Universidade de Campinas). São Paulo. 1991, 356f.

NEDER, G. **Cidade, Identidade e Exclusão Social**. Tempo, Rio de Janeiro, Vol. 2, nº 3, 1997

NEGRI, Silvio Moisés - **Segregação Sócio-Espacial: Alguns Conceitos e Análises** - Coletâneas do nosso tempo, Rondonópolis - MT, v. VII, nº 8, 2008

NETTO, José Paulo.**Economia política: uma introdução crítica** / José Paulo Netto e Marcelo Braz – 8ª edição – São Paulo: Cortez, 2012.

NETTO, José Paulo. Uma face contemporânea da barbárie. **O social em perspectiva política, trabalho, Serviço Social/** Organizadoras: Gilmaisa M. Costa, Reivan Souza – Maceio – EDUFAL, 2013, p.11-45.

OAB/RJ – **Defensoria Pública investiga acidente de trens no Rio** - Revista eletrônica Consultor Jurídico. Publicada em 06/01/2015. Disponível em: <https://www.oabrj.org.br/noticias/defensoria-publica-investiga-acidente-trens-rio> - Acesso em: 01 fev. 2022.

OLIVEIRA, Fabricio Leal de Oliveira (org.) ... [et al.]. - Grandes projetos metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte – artigo: **O Projeto Linha Verde e a prática do desfavelamento de novo tipo**: desdobramentos de uma política de remoção e reassentamento no Vetor Norte de Belo Horizonte – COSTA, Geraldo Magela; LOPES, Erika - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. 362p

OLIVEIRA, Fabricio Leal de; CAVALLIERI, Fernando; SALES, Alba Valeria de Souza; SANTOS, Ana Claudia A; TAVARES, Ricarda Lucilia Domingues - **Caracterização e tipologia de assentamentos precários**: estudos de caso brasileiros: o caso do rio de janeiro – capítulo 12/ Editores: MORAIS, Maria da Piedade; KRAUSE, Cleandro; NETO, Vicente Correia Lima. – Brasília: Ipea, 2016. 540p.

OLIVEIRA, Francisco de. - **Crítica à Razão Dualística** /O Ornitorrinco. Boitempo Editorial, 2011.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser, **O Estado e Subdesenvolvimento industrializado**. São Paulo. Editora Brasiliense, 1977.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser, 1934 - **A Reforma do estado dos anos 90**: lógica e mecanismos de controle / Luiz Carlos Bresser Pereira. Brasília: Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado, 1997. 58 p. (Cadernos MARE da reforma do estado; v. 1)

PINHEIRO, Armando Castelar. -**Regulação das ferrovias** / Armando Castelar e Leonardo Coelho Ribeiro – Rio de Janeiro: Editora FGV: FGV, IBRE, 2017. 452p

PODER 360 - **Saiba como está o projeto do trem-bala entre Rio e São Paulo**. Publicado em 22/02/24. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/poder-infra/infraestrutura/saiba-como-esta-o-projeto-do-trem-bala-entre-rio-e-sao-paulo/> - acesso em: 27 fev.2024.

QUIJANO, Aníbal. - **Colonialidade do poder e classificação social**. In: SANTOS, Boaventura de Souza; MENESES, Maria Paula (Orgs.). Epistemologias do Sul. São Paulo: Cortez. 2010.

RADIO BAND NEWS - **Relatório detalha situação de trens parados na oficina da estação de Deodoro**. Publicado em 11/04/2023 – por Gustavo Sleman. Disponível em: <https://www.band.uol.com.br/bandnews-fm/rio-de-janeiro/noticias/relatorio-detalha-situacao-de-trens-parados-na-oficina-da-estacao-de-deodoro-16595087>- Acesso em:12 abr. 2023.

REIS, Manoel - Mobilidade urbana: um desafio para gestores públicos. Cadernos FGV projetos | **Cidades inteligentes e mobilidade urbana**. Rio de Janeiro. Junho/julho 2014. Ano 9 nº24. p.131-139. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/4afafda3-a9a1-4bb0-a6a3-c2f98764518e/content> - Acesso em: 16 out. 2023.

RENAULT, Delso, - **Indústria, escravidão, sociedade**: uma pesquisa historiográfica do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira. Brasília, 1976. 186p.

REVISTA VEJA - **Vítima relata arrastão após colisão de trens no Rio** – Publicado em 06/01/2015. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/vitima-relata-arrastao-apos-colisao-de-trens-no-rio> – Acesso em: 01 fev. 2022.

REVISTA VEJA - **Supervia admite falhas e diz que condutor pulou do trem** – Publicado em 06/01/2015- por Daniel Haidar. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/supervia-admite-falhas-e-diz-que-condutor-pulou-do-trem/> - Acesso em: 02 fev. 2022.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP - **nº151 – ano 41, 1º Quadrimestre 2019** - Disponível em: <http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-e.pdf>- Acesso em: 28 abr. 2023.

REVISTA ENAP - **Luiz Carlos Bresser Pereira** - Disponível em: <https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/index>. Acesso em: 15 set. 2023.

REVISTA EXAME - **Os trens da morte na Baixada Fluminense**. Publicado em 31/07/2018 - Por Gabriele Roza e Bruno Fonseca, da Agência Pública. Disponível em: <https://exame.com/brasil/os-trens-da-morte-na-baixada-fluminense/> - Acesso em: 14 fev. 2022.

REVISTA EXAME – **Operadora de trens Supervia pede recuperação judicial** – Disponível em: <https://exame.com/negocios/operadora-de-trens-supervia-pede-recuperacao-judicial/> - Acesso em: 10 mar. 2023.

REVISTA FORUM - **Diferença salarial entre pretos e brancos se mantém na faixa dos 40% na última década**, diz IBGE - Disponível em: <https://revistaforum.com.br/economia/2022/11/15/diferenca-salarial-entre-pretos-brancos-se-mantem-na-faixa-dos-40-na-ultima-decada-diz-ibge-127387.html>- Acesso em: 10 out. 2023.

REVISTA SUPER INTERESSANTE - **Por que os vendedores ambulantes são chamados de camelôs?** - Publicado em 18/04/2011 – Disponível em: <https://super.abril.com.br/mundo-estranho/por-que-os-vendedores-ambulantes-sao-chamados-de-camelos>- Acesso em: 10 mar. 2023.

REVISTA VEJA - **Supervia admite falhas e diz que condutor pulou do trem**. Publicado em 06/01/2015. – Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/supervia-admite-falhas-e-diz-que-condutor-pulou-do-trem/> - Acesso em: 02 fev. 2023.

REVISTA VEJA. **Coluna memória: Trem de Prata Rio-São Paulo**. Publicado em: 27/02/2019. Edição nº 2623. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/coluna/memoria/trem-de-prata-rio-sao-paulo/> - Acesso em: 22 jul. 2023.

RIO DE JANEIRO (Estado) AGETRANSP - Tarifas Autorizadas e históricos de alterações (1998 a 2024). **Referente a Concessionária Supervia**. Disponível em: http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/supervia/SUPERVIA%20-%20Tabela%20%20-%20Tarifas%20Autorizadas_v1_20240430.pdf- Acesso em: 12 mar. 2024.

RIO DE JANEIRO (Estado) AGETRANSP. - Tarifas Autorizadas e históricos de alterações (1998 a 2024). **Referente ao Concessionária Metrôrio**. Disponível em: http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/metro/METRORIO%20-%20Tabela%20%20-%20Tarifas%20Autorizadas_v1_20240529.pdf– Acesso em: 12 mar. 2024.

RIO DE JANEIRO (Estado) AGETRANSP – Total de passageiros mensal por acesso (2013 a 2022). **Concessionária Supervia S.A** - Disponível em:

http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/supervia/SUPERVIA%20-%20Tabela%201-%20Total%20de%20passageiros_v.1_20230206.pdf- Acesso em: 07 jun. 2023.

RIO DE JANEIRO (Estado) AGETRANSP – Total de passageiros mensal por acesso (2013 a 2022). **Concessionária Metrôrio**. Disponível em:

http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/metro/METRORIO%20-%20Tabela%201-%20Total%20de%20passageiros_v.1_20230215.pdf- Acesso em: 07 jun. 2023.

R7 - CIDADE ALERTA RJ - **Identificado homem que morreu atropelado por trem em Madureira, na zona norte** –Publicado em 30/07/2015. Disponível em:

<https://recordtv.r7.com/cidade-alerta-rj/videos/identificado-homem-que-morreu-atropelado-por-trem-em-madureira-na-zona-norte-29112022>- Acesso em: 25 mar. 2023.

SAES, Décio. **Estado e Democracia**: Ensaio Teóricos. Campinas, IFCH/Unicamp, 1998.

SANTARÉM, Paíque Duques. - Ensaio sobre a mobilidade racista. (Orgs.) Daniel Santini, Rafaela Albergaria, Paíque Duque Santarém. **Mobilidade antirracista**– São Paulo, SP; Autonomia Literária, 2021 400p.

SANTOS, Renato Emerson. Uma leitura sobre espacialidades das relações raciais: raça, racialidade e racismo no espaço urbano. In: OLIVEIRA, Fabrício Leal; LIMA JR, Pedro Novais. (Org.). **Território e planejamento**: perspectivas transdisciplinares. 1ed.Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018, v. 1, p.345-366.

SANTOS, Renato Emerson. **Diversidade, espaço e relações étnico-raciais**: o Negro na Geografia do Brasil / Renato Emerson dos Santos (organizador). – 3. ed., rev. ampl. – (Coleção Cultura Negra e Identidades) Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013

SCIFONI, Simone - **Urbanização brasileira e mobilidade urbana** / Evaristo Almeida, (org.) - Mobilidade urbana no Brasil – São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. 624 p.

SERFATY, Elaina Reoli Cirilo. – **Pelo trem dos subúrbios**: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906) – Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2018.

SEVERO, Thelmo Henrique de Souza. **Mobilidade urbana e direitos humanos**: a mobilidade urbana como meio de alcance e efetivação de direitos humanos / Thelmo Henrique de Souza Severo. – 2019. 27p.

SILVA, Ercília de Fátima Pegorari. **Ferrovias**: da produção de riquezas ao apoio logístico no Triângulo Mineiro. Dissertação de mestrado – Universidade Federal de Uberlândia - MG – 2008.

SOARES, Maria Therezinha Segadas. **Fisionomia e estrutura do Rio de Janeiro**. Revista Brasileira de Geografia. Ano: XVII, nº3 - Rio de Janeiro, julho-setembro de 1965. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEGBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201965%20v27_n3.pdf – Acesso em: 20 ago.2023.

SODRÉ, Muniz. **O fascismo da cor: uma radiografia do racismo nacional** / Muniz Sodré. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2023.

SOUZA, M. L. DE. **Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Mário Luiz. **Intelectuais de esquerda e a questão racial em tempos neoliberais e pós-modernos**. Ser Social, Brasília, v. 18, n. 38, p. 202-219, jan.-jun./2016.

SUPERVIA – **História da Supervia** - Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/quem-somos/historia>- Acesso em: 10 mar. 2023.

SUPERVIA – **Estação Central do Brasil** - Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/central-do-brasil> - Acesso em: 30 mar. 2023.

SUPERVIA – **Supervia ajuíza pedido de recuperação judicial** – Publicado em 08/06/2021. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/noticias/supervia-ajuiza-pedido-de-recuperacao-judicial>– Acesso em: 11 mar. 2023.

SUPERVIA – **A história da concessionária** - Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/quem-somos/historia>- Acesso em: 05 jan. 2023.

SUPERVIA – **Média diária de passageiros por estações** - Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/demanda-media-mensal-de-passageiros-por-estacao> – Acesso em: 08 mar. 2023.

SUPERVIA - **Quadro de distância entre as estações da Supervia** - Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/quadro_de_distancias_entre_estacoes.pdf - Acesso em: 02 fev. 2024.

SUPERVIA - **Movimentação de passageiros nas estações da Supervia – Média diária – 2024**. - Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/im_-_relatorio_-_pax_media_mensal_3.pdf - Acesso em: 20 maio 2024.

SUPERVIA – **Movimentação de passageiros nas estações da Supervia - Média diária – 2023**. - Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/im_-_relatorio_-_pax_media_mensal_4.pdf - Acesso em: 20 fev. 2024.

SUPERVIA – **Movimentação de passageiros nas estações da Supervia - Média diária – 2022** - Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/demanda_de_passageiros_por_estacao_2022-12.pdf – Acesso em: 20 fev. 2024.

SUPERVIA – **Diagrama das linhas da Supervia**. Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/diagrama_de_linhas_-_horizontal_-_principal.pdf- Acesso em: 15 fev..2024

SUPERVIA. **Média diária 2021:** Movimentação de passageiros nas estações da Supervia. Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/demanda_de_passageiros_por_estacao_2021-12.pdf – Acesso em: 20 fev. 2024.

SUPERVIA. **Média diária 2020:** Movimentação de passageiros nas estações da Supervia -. Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/demanda_de_passageiros_por_estacao_2020-12.pdf – Acesso em: 21 fev. 2024.

SUPERVIA. **Média diária 2019:** Movimentação de passageiros nas estações da Supervia - Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/demanda_de_passageiros_por_estacao_2019-12.pdf – Acesso em: 22 jan. 2024.

TAV TRILHOS.COM - **A Fepasa e o Instituto de Pesquisas Tecnológicas bateram o recorde de velocidade no Brasil – 1989.** Disponível em: <https://www.tavtrilhos.com/2017/09/a-fepasa-e-o-instituto-de-pesquisas.html> . – Acesso em: 10 dez.2023.

TELLES, Pedro Carlos da Silva – **História da Engenharia Ferroviária no Brasil** – Rio de Janeiro: Notícia & Cia, 2011. 300p

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil.** Curitiba: HD, 1996.

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Anuário Político do Brasil.** Organizador: Geraldo Tadeu Moreira Monteiro – Rio de Janeiro: UERJ. NUSE. G. Programa de Estudos Políticos – V.1, n.1 (agosto 2000)

UOL NOTÍCIAS - **Homem cai de trem lotado na zona oeste do Rio.** Publicado em 12/04/2013. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2013/04/12/homem-cai-de-trem-lotado-na-zona-oeste-do-rio.htm>- Acesso em: 04 fev. 2022.

URBINATI, Inoã Pierre Carvalho - **Das fazendas à ‘capital do subúrbio’:** a formação do bairro de Madureira. /(orgs) Ana Paula Alves Ribeiro, Gabriel da Silva Vidal Cid, Guilherme Ferreira Vargues - Memórias, territórios, identidades: diálogos entre gerações na região da grande Madureira /. — 1. ed. — Rio de Janeiro: Mórula, 2019. pp.41-60.

VALLADARES, Lícia do Prado. **Passa-se uma casa:** análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1978.

VASCONCELOS, Ana Maria de. **A prática do Serviço Social:** cotidiano, formação e alternativas na área da saúde. 8ª edição – São Paulo: Cortez, 2012

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte e mobilidade urbana** / Eduardo Alcântara de Vasconcellos, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, Rafael Henrique Moraes Pereira. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34). 74p.

VIA TROLEBUS – **Trem da Supervia descarrila nesta quinta-feira** - Disponível em: https://viatrolebus.com.br/2023/10/trem-da-supervia-descarrila-nesta-quinta-feira-26/#google_vignette– Acesso em: 10 jan. 2024.

VILLAÇA, Flavio. - **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global Editora, 1986.

VILLAÇA, Flavio. **Reflexões Sobre as Cidades Brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

WIKIFAVELAS –**Lista de favelas do Rio de Janeiro**. Disponível em: https://wikifavelas.com.br/index.php?title=Lista_de_Favelas_do_Rio_de_Janeiro#Sobre_as_Favelas_Cariocas – Acesso em: 20 ago. 2023.

ANEXO B – Quadro de distância entre as estações da Supervia

Quadro de Distâncias - Central do Brasil x Paracambi

Distância (km)	Central do Brasil															Paracambi																						
	Pça da Bandeira	Maracanã	S.F.Xavier	Riachuelo	Sampaio	E. Novo	Silva Freire	Méier	Engenho de Dentro	Piedade	Quintino	Cascadura	Madureira	Oswaldo Cruz	Bento Ribeiro	Marechal Hermes	Deodoro	R. Albuquerque	Anchieta	Olinda	Nilópolis	Edson Passos	Mesquita	Juscelino	Nova Iguaçu	C. Soares	Ausín	Queimados	E. Pedreira	Japeri	Lages	Paracambi						
Central do Brasil	-	2,3	3,4	4,5	5,6	7,0	7,7	8,6	9,1	9,5	11,2	13,0	14,3	15,3	16,4	18,1	19,3	20,5	21,9	24,3	26,5	28,6	30,2	31,8	33,4	35,2	37,7	44,5	48,3	54,7	61,3	67,9	69,7					
Pça da Bandeira	2,3	-	1,1	2,2	3,3	4,4	5,2	5,7	6,1	7,9	9,7	11,0	11,9	13,0	14,1	15,7	17,0	18,2	19,6	22,0	24,2	25,2	26,3	27,9	29,5	31,1	32,9	35,4	42,2	46,0	52,4	59,0	65,6	67,4				
São Cristóvão	3,4	1,1	-	1,1	2,2	3,6	4,4	5,2	5,7	6,1	7,9	9,7	11,0	11,9	13,0	14,1	15,7	17,0	18,2	19,6	22,0	24,2	25,2	26,3	27,9	29,5	31,1	32,9	35,4	42,2	46,0	52,4	59,0	65,6	67,4			
Maracanã	4,5	2,2	1,1	-	1,1	2,5	3,3	4,1	4,6	5,0	6,8	8,6	9,9	10,8	11,9	13,6	14,8	16,0	17,4	19,8	22,0	23,1	24,1	25,7	27,4	28,9	30,8	33,3	40,0	43,8	50,2	56,8	63,4	65,3				
S.F.Xavier	5,6	3,3	2,2	1,1	-	1,4	2,2	3,0	3,5	3,9	5,7	7,5	8,8	9,7	10,8	12,5	13,9	15,3	16,3	18,7	20,9	23,0	24,6	26,2	27,8	29,7	32,2	38,9	42,7	49,1	55,7	62,3	64,1					
Riachuelo	7,0	4,7	3,6	2,5	1,4	-	0,8	1,6	2,1	2,5	4,3	6,1	7,4	8,3	9,1	10,8	12,5	13,9	15,3	16,3	18,7	20,9	23,0	24,6	26,2	27,8	29,7	32,2	38,9	42,7	49,1	55,7	62,3	64,1				
Sampaio	7,7	5,4	4,4	3,3	2,2	0,8	-	0,9	1,3	1,7	3,5	5,3	6,6	7,5	8,7	10,3	11,6	12,7	14,1	16,6	18,7	19,8	20,9	22,4	24,1	25,6	27,5	30,0	36,7	40,5	46,9	53,5	60,1	62,0				
E. Novo	8,6	6,3	5,2	4,1	3,0	1,6	0,9	-	0,5	0,9	2,6	4,4	5,7	6,7	7,8	9,4	10,7	11,9	13,3	15,7	17,9	18,9	20,9	21,6	23,2	24,8	26,6	29,1	35,9	39,7	46,1	52,7	59,3	61,1				
Silva Freire	9,1	6,8	5,7	4,6	3,5	2,1	1,3	0,5	-	0,4	2,2	4,0	5,3	6,2	7,3	9,0	10,2	11,4	12,8	15,2	17,4	18,5	19,5	21,1	22,8	24,3	26,2	28,7	35,4	39,2	45,6	52,2	58,8	60,7				
Méier	9,5	7,2	6,1	5,0	3,9	2,5	1,7	0,9	0,4	-	1,8	3,6	4,9	5,8	7,0	8,6	9,8	11,0	12,4	14,9	17,0	18,1	19,1	20,7	22,4	23,9	25,8	28,3	35,0	38,8	45,2	51,8	58,4	60,3				
Engenho de Dentro	11,2	8,9	7,9	6,8	5,7	4,3	3,5	2,6	2,2	1,8	-	1,8	3,1	4,0	5,2	6,8	8,1	9,2	10,6	13,1	15,2	16,3	17,4	18,9	20,6	22,1	24,0	26,5	33,2	37,0	43,4	50,0	56,6	58,5				
Piedade	13,0	10,7	9,7	8,6	7,5	6,1	5,3	4,4	4,0	3,6	1,8	-	1,3	2,2	3,4	5,0	6,3	7,4	8,8	11,3	13,4	14,5	15,5	17,1	18,8	20,3	22,2	24,7	31,4	35,2	41,6	48,2	54,8	56,7				
Quintino	14,3	12,0	11,0	9,9	8,8	7,4	6,6	5,7	5,3	4,9	3,1	1,3	-	1,0	2,1	3,7	5,0	6,2	7,5	10,0	12,1	13,2	14,3	15,9	17,5	19,0	20,9	23,4	30,1	33,9	40,4	46,9	53,6	55,4				
Cascadura	15,3	13,0	11,9	10,8	9,7	8,3	7,5	6,7	6,2	5,8	4,0	2,2	1,0	-	1,1	2,8	4,0	5,2	6,6	9,0	11,2	12,2	13,3	14,9	16,5	18,1	19,9	22,5	29,2	33,0	39,4	46,0	52,6	54,4				
Madureira	16,4	14,1	13,0	11,9	10,8	9,5	8,7	7,8	7,3	7,0	5,2	3,4	2,1	1,1	-	1,6	2,9	4,1	5,5	7,9	10,1	11,1	12,2	13,8	15,4	16,9	18,8	21,3	28,0	31,8	38,3	44,9	51,5	53,3				
Oswaldo Cruz	18,1	15,7	14,7	13,6	12,5	11,1	10,3	9,4	9,0	8,6	6,8	5,0	3,7	2,8	1,6	-	1,3	2,4	3,8	6,3	8,4	9,5	10,5	12,1	13,8	15,3	17,2	19,7	26,4	30,2	36,6	43,2	49,8	51,7				
Bento Ribeiro	19,3	17,0	15,9	14,8	13,7	12,3	11,6	10,7	10,2	9,8	8,1	6,3	5,0	4,0	2,9	1,3	-	1,2	2,6	5,0	7,2	8,2	9,3	10,9	12,5	14,1	15,9	18,4	25,2	29,0	35,4	42,0	48,6	50,4				
Marechal Hermes	20,5	18,2	17,1	16,0	14,9	13,5	12,7	11,9	11,4	11,0	9,2	7,4	6,2	5,2	4,1	2,4	1,2	-	1,4	3,8	6,0	7,0	8,1	9,7	11,3	12,9	14,7	17,3	24,0	27,8	34,2	40,8	47,4	49,2				
Deodoro	21,9	19,6	18,5	17,4	16,3	14,9	14,1	13,3	12,8	12,4	10,6	8,8	7,5	6,6	5,5	3,8	2,6	1,4	-	2,4	4,8	5,7	6,7	8,3	9,9	11,5	13,4	15,9	22,6	26,4	32,8	39,4	46,0	47,9				
R. Albuquerque	24,3	22,0	20,9	19,8	18,7	17,3	16,6	15,7	15,2	14,9	13,1	11,3	10,0	9,0	7,9	6,3	5,0	3,8	2,4	-	2,2	3,2	4,3	5,9	7,5	9,1	10,9	13,4	20,2	24,0	30,4	37,0	43,6	45,4				
Anchieta	26,5	24,2	23,1	22,0	20,9	19,5	18,7	17,9	17,4	17,0	15,2	13,4	12,1	11,2	10,1	8,4	7,2	6,0	4,6	2,2	-	1,0	2,1	3,7	5,3	6,9	8,8	11,3	18,0	21,8	28,2	34,8	41,4	43,3				
Olinda	27,5	25,2	24,1	23,1	21,9	20,6	19,8	18,9	18,5	18,1	16,3	14,5	13,2	12,2	11,1	9,5	8,2	7,0	5,7	3,2	1,0	-	1,1	2,7	4,3	5,8	7,7	10,2	16,9	20,7	27,2	33,8	40,4	42,2				
Nilópolis	28,6	26,3	25,2	24,1	23,0	21,6	20,9	20,0	19,5	19,1	17,4	15,5	14,3	13,3	12,2	10,5	9,3	8,1	6,7	4,3	2,1	1,1	-	1,6	3,2	4,8	6,6	9,1	15,9	19,7	26,1	32,7	39,3	41,1				
Edson Passos	30,2	27,9	26,8	25,7	24,6	23,2	22,4	21,6	21,1	20,7	18,9	17,1	15,9	14,9	13,8	12,1	10,9	9,7	8,3	5,9	3,7	2,7	1,6	-	1,6	3,2	5,0	7,5	14,3	18,1	24,5	31,1	37,7	39,5				
Mesquita	31,8	29,5	28,4	27,4	26,2	24,9	24,1	23,2	22,8	22,4	20,6	18,8	17,5	16,5	15,4	13,8	12,5	11,3	9,9	7,5	5,3	4,3	3,2	1,6	-	1,5	3,4	5,9	12,6	16,4	22,9	29,5	36,1	37,9				
Juscelino	33,4	31,1	30,0	28,9	27,8	26,4	25,6	24,8	24,3	23,9	22,1	20,3	19,0	18,1	16,9	15,3	14,1	12,9	11,5	9,1	6,9	5,8	4,8	3,2	1,5	-	1,9	4,4	11,1	14,9	21,3	27,9	34,5	36,4				
Nova Iguaçu	35,2	32,9	31,8	30,8	29,7	28,3	27,5	26,6	26,2	25,8	24,0	22,2	20,9	19,9	18,8	17,2	15,9	14,7	13,4	10,9	8,8	7,7	6,6	5,0	3,4	1,9	-	2,5	9,2	13,0	19,5	26,0	32,7	34,5				
C. Soares	37,7	35,4	34,4	33,3	32,2	30,8	30,0	29,1	28,7	28,3	26,5	24,7	23,4	22,5	21,3	19,7	18,4	17,3	15,9	13,4	11,3	10,2	9,1	7,5	5,9	4,4	2,5	-	6,7	10,5	16,9	23,5	30,1	32,0				
Ausín	44,5	42,2	41,1	40,0	38,9	37,5	36,7	35,9	35,4	35,0	33,2	31,4	30,1	29,2	28,0	26,4	25,2	24,0	22,6	20,2	18,0	16,9	15,9	14,3	12,6	11,1	9,2	6,7	-	3,8	10,2	16,8	23,4	25,3				
Queimados	48,3	46,0	44,9	43,8	42,7	41,3	40,5	39,7	39,2	38,8	37,0	35,2	33,9	33,0	31,8	30,2	29,0	27,8	26,4	24,0	21,8	20,7	19,7	18,1	16,4	14,9	13,0	10,5	3,8	-	6,4	13,0	19,6	21,5				
E. Pedreira	54,7	52,4	51,3	50,2	49,1	47,7	46,9	46,1	45,6	45,2	43,4	41,6	40,4	39,4	38,3	36,6	35,4	34,2	32,8	30,4	28,2	27,2	26,1	24,5	22,9	21,3	19,5	16,9	10,2	6,4	-	6,6	13,2	15,0				
Japeri	61,3	59,0	57,9	56,8	55,7	54,3	53,5	52,7	52,2	51,8	50,0	48,2	46,9	46,0	44,9	43,2	42,0	40,8	39,4	37,0	34,8	33,8	32,7	31,1	29,5	27,9	26,0	23,5	16,8	13,0	6,6	-	6,6	8,5				
Lages	67,9	65,6	64,5	63,4	62,3	60,9	60,1	59,3	58,8	58,4	56,6	54,8	53,6	52,6	51,5	49,8	48,6	47,4	46,0	43,6	41,4	40,4	39,3	37,7	36,1	34,5	32,7	30,1	23,4	19,6	13,2	6,8	-	1,8				
Paracambi	69,7	67,4	66,3	65,3	64,1	62,8	62,0	61,1	60,7	60,3	59,5	58,7	58,4	57,4	56,4	55,3	54,7	54,0	53,2	51,7	50,4	49,2	47,9	46,4	45,3	44,2	43,1	39,5	37,9	36,4	34,5	32,0	25,3	21,5	15,0	8,5	1,8	-

Fonte: Supervia, 2023