



Universidade do Estado do Rio de Janeiro  
Centro de Tecnologia e Ciências  
Instituto de Geografia

**Thiago Azeredo Gouvêa**

**A Construção da Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro: a  
escassez, redução e/ou lentidão da mobilidade dos indivíduos que  
habitam e fazem uso da cidade “carioca”**

Rio de Janeiro  
2016

Thiago Azeredo Gouvêa

**A Construção da Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro: a escassez, redução e/ou lentidão da mobilidade dos indivíduos que habitam e fazem uso da cidade “carioca”**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Globalização, Políticas Públicas e Reestruturação territorial.

Orientador: Prof. Dr. Hindenburgo Francisco Pires

Rio de Janeiro

2016

CATALOGAÇÃO NA FONTE  
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CTC/C

G719 Gouvêa, Thiago Azeredo.  
A Construção da Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro: A escassez, redução e/ou lentidão da mobilidade dos indivíduos que habitam e fazem uso da cidade "carioca" / Thiago Azeredo Gouvêa. – 2016.  
224f.:il.

Orientador: Hindenburgo Francisco Pires.  
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Geografia.  
Bibliografia.

1. Planejamento urbano – Rio de Janeiro (RJ) – Teses 2. Transporte urbano – Rio de Janeiro (RJ) – Teses 3. Transporte urbano – Rio de Janeiro (RJ) – História – Teses. 4. Políticas públicas – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. 5. Espaço urbano – Teses. I. Pires, Hindenburgo Francisco. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Geografia. III. Título.

CDU 711.4:656.1/.5(815.3)

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

---

Assinatura

Data

Thiago Azeredo Gouvêa

**A Construção da Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro: a escassez, redução e/ou lentidão da mobilidade dos indivíduos que habitam e fazem uso da cidade “carioca”**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Globalização, Políticas Públicas e Reestruturação territorial.

Aprovada em 31 de maio 2016.

Banca Examinadora:

---

Dr. Hindenburgo Francisco Pires (Orientador)  
Instituto de Geografia – UERJ

---

Dr. André Reyes Novaes  
Instituto de Geografia – UERJ

---

Dra. Sônia Vidal Gomes Gama  
Instituto de Geografia – UERJ

---

Dr. Rogério Haesbaert  
Universidade Federal Fluminense (UFF)

Rio de Janeiro

2016

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a todos que sobrevivem na cidade do Rio de Janeiro e convivem com escassez, redução e/ou lentidão da mobilidade urbana.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus por me amparar nos momentos difíceis, me dar força interior para superar as dificuldades, mostrar os caminhos nas horas incertas e me suprir em todas as minhas necessidades.

A minha família e ao membro do PPGEU UERJ, em especial meu orientador, Hindenburgo Francisco Pires, por terem me dado o apoio necessário para a produção do presente trabalho e ao mesmo tempo superar as adversidades, as quais surgiram no decorrer do curso.

Se eu vi mais longe, foi por estar sobre os ombros de gigantes.

*Isaac Newton.*

## RESUMO

GOUVÊA, Thiago Azeredo. **A Construção da Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro**: a escassez, redução e/ou lentidão da mobilidade dos indivíduos que habitam e fazem uso da cidade “carioca”. 2016. 223 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

O presente trabalho descreve a construção histórica da Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro, no que se refere à concepção da escassez, redução e/ou lentidão da mobilidade dos indivíduos que habitam e fazem uso da cidade “carioca”. A partir disso, essa pesquisa expõe os principais meios de transportes que coexistem na cidade do Rio de Janeiro, não obstante apresentando alguns gestores públicos e também planejadores urbanos que tornaram possíveis as ações realizadas sobre a Mobilidade Urbana da cidade. Neste contexto a problemática da “Mobilidade Urbana” é apenas uma dentro de um conjunto de várias outras existentes na cidade. Além disso, a pesquisa propõe uma reflexão sobre a problemática da “Mobilidade Urbana” em uma perspectiva global, a qual não prioriza a qualidade de vida, sobretudo, da classe trabalhadora, mas sim as vantagens econômicas.

Palavras-chave: mobilidade urbana; Rio de Janeiro; imobilidade.



## ABSTRACT

GOUVÊA, Thiago Azeredo. **Construction of Urban Mobility of the Rio de Janeiro City**: scarcity, reduction and / or mobility of the slowness of individuals who live and make use of the "carioca" city. 2016. 223 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

The present work describes the Historical Construction regarding to Urban Mobility of the Rio de Janeiro City, related to shortage, reduction and/or slowness conception of the people mobility that live and makes use of "Carioca" City. From this, the present research exposes the main means of transport that coexist in the city of Rio de Janeiro, also presenting some public managers and urban planners that allow mobility actions in the city. In this regard, the "Urban Mobility" is just one within a catalogue of issues that exist in the city. Furthermore, the research propose are flectance about the "urban Mobility" problematic in a global perspective, which does not prioritizes quality of life, but the economic advantages.

Keywords: urban mobility; Rio de Janeiro; immobility.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

|             |   |    |
|-------------|---|----|
| Figura 1 -  | Área Metropolitana (Área conurbada) do Rio de Janeiro: Localização das Estradas de Ferro, ilustra onde estão localizadas as estradas de ferros..... | 55 |
| Figura 2 -  | Áreas Ocupadas Próximo as Linhas de Trens.....  | 56 |
| Figura 3 -  | Diagrama da Rede Ferroviária.....   | 57 |
| Figura 4 -  | O trilho e o caminho.....   | 58 |
| Figura 5 -  | Série Surfista de Trem.....   | 60 |
| Figura 6 -  | Caminhão feito em Caxias (O Fenemê D-9300) .....  | 61 |
| Figura 7 -  | Alfa Romeo Jk.....  | 61 |
| Figura 8 -  | Sistemas Circulatórios.....   | 64 |
| Figura 9 -  | Localização da Avenida Passos (Imagem por satélite).....  | 68 |
| Figura 10 - | Avenida Passos (1957).....  | 68 |
| Figura 11 - | Avenida Passos (2016) e Prédio AT&T, Philip Johnson (direita)   | 69 |
| Figura 12 - | Localização da Rua Acre.....  | 70 |
| Figura 13 - | Rua Acre (1957).....  | 70 |
| Figura 14 - | Localização da Rua Marechal Floriano.....   | 71 |
| Figura 15 - | Localização da Rua do Catete.....   | 71 |
| Figura 16 - | Rua do Catete (1958 - esquerda) e (2016 – direita).....   | 72 |
| Figura 17 - | Localização da Rua Uruguaiana.....  | 72 |
| Figura 18 - | Rua Uruguaiana em 1909, obras de assentamento dos trilhos do bonde.....   | 73 |
| Figura 19 - | Avenida Atlântica após a construção.....  | 74 |
| Figura 20 - | Calçadão da Avenida Atlântica.....  | 75 |
| Figura 21 - | Localização da Avenida Rio Branco.....  | 76 |
| Figura 22 - | Construção da Avenida Rio Branco (esquerda) e Cerimônia de inauguração da Avenida Central/Rio Branco (direita).....                                 | 77 |
| Figura 23 - | Trecho da Avenida Rio Branco na época da inauguração.....   | 78 |
| Figura 24 - | Avenida Rio Branco – Processo de Verticalização.....  | 79 |
| Figura 25 - | Localização da Avenida Maracanã.....  | 79 |
| Figura 26 - | Avenida Maracanã e sua canalização.....   | 80 |
| Figura 27 - | Localização da Avenida Delfim Moreira.....  | 82 |

|             |   |     |
|-------------|---|-----|
| Figura 28 - | Localização da Avenida Niemeyer.....  | 82  |
| Figura 29 - | Foto do relevo de 1890, antes da construção da Avenida Niemeyer (esquerda) e o Início da construção da Avenida Niemeyer (direita) (adaptado).....   | 83  |
| Figura 30 - | (1) e (2) construção da Avenida Niemeyer; (3) A foto de Augusto Malta, tirada em junho de 1919, mostra o Dr. Paulo de Frontin (então prefeito do Distrito Federal) acompanhado do seu irmão Almirante Pedro Max de Frontin, do Comendador conrado Niemeyer e de vários amigos e convidados em excursão na Avenida Niemeyer; e (4) 1933 e 1954 sediou as corridas automobilísticas do “ <u>Circuito da Gávea</u> ” ..... | 84  |
| Figura 31-  | Complexo cicloviário – Trecho da Avenida Niemeyer (adaptado).....   | 85  |
| Figura 32 - | Desmonte do Morro do Castelo.....   | 86  |
| Figura 33 - | Localização da Avenida Presidente Vargas.....   | 90  |
| Figura 34   | Início da construção da Avenida Presidente Vargas: destruição dos prédios e retirada de escombros (esquerda) e vias estruturadas (direita).....   | 91  |
| Figura 35 - | Avenida Presidente Vargas e o processo de verticalização.....   | 92  |
| Figura 36 - | Rodovia Governador Maria Covas com 4 772,4 <u>km</u> .....  | 93  |
| Figura 37 - | Avenida Brasil e a ocupação industrial (1968).....  | 94  |
| Figura 38 - | Aspecto da favela de Parada de Lucas na Av. Brasil.....   | 95  |
| Figura 39 - | Avenida Brasil e a Acinesia Urbana.....   | 96  |
| Figura 40 - | O Caminha da Avenida Presidente Dutra (BR-116).....   | 101 |
| Figura 41 - | Construção da Avenida Presidente Dutra.....   | 102 |
| Figura 42 - | Avenida Presidente Dutra e a Acinesia Urbana.....   | 103 |
| Figura 43 - | Avenida Perimetral – Início da Obra.....  | 104 |
| Figura 44 - | Avenida Perimetral e Acinesia Urbana.....   | 105 |
| Figura 45 - | Avenida Infante Don Henrique, no fim da Praia do Flamengo, já com o aterro na área que depois receberia a pista expressa.   | 106 |
| Figura 46 - | Ligações anteriores à ponte.....  | 108 |
| Figura 47 - | (1) Localização da Ponte Rio-Niterói e (2) As maiores pontes sobre água do mundo.....   | 109 |
| Figura 48 - | (1) Construção da Ponte Rio-Niterói e (2) Trânsito Intenso na   |     |

|             |   |     |
|-------------|---|-----|
|             | Ponte.....  | 110 |
| Figura 49 - | Rio de Janeiro, Cidade Olímpica (Remoções para a construção de obras de infraestrutura e para parques esportivos).....                        | 116 |
| Figura 50 - | Localização da Obra do Porto Maravilha.....   | 117 |
| Figura 51 - | Projetos vinculados a Mobilidade Urbana no Porto Maravilha...   | 118 |
| Figura 52 - | Trajetos da Linha 1 (laranja) e 2 (verde) do metrô da Cidade do Rio de Janeiro.....   | 120 |
| Figura 53 - | Projetos Imaginários para a ampliação do Metrô do Rio de Janeiro (CENTRAL - Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística)..... | 124 |
| Figura 54 - | Trajetos previstos para o VLT.....  | 125 |
| Figura 55 - | BRT em funcionamento - TransOeste e TransCarioca.....   | 127 |
| Figura 56 - | Projetos dos BRT's (TransOeste (56km), TransCarioca(39km), TransBrasil (28km) e TransOlímpica (26km).....                                     | 128 |
| Figura 57 - | O BRT's e a Acinesia Urbana.....  | 129 |
| Figura 58 - | O atual trajeto das Barcas.....   | 131 |
| Figura 59 - | Novas linhas de barcas propostas pelo Sistema.....  | 134 |
| Figura 60 - | Instalações da Ford pelo mundo.....   | 148 |

## LISTA DE GRÁFICOS

|             |   |     |
|-------------|---|-----|
| Gráfico 1 - | Evolução dos congestionamentos na RMRJ.....                                     | 101 |
| Gráfico 2 - | Evolução do custo dos congestionamentos na RMRJ (R\$ bilhões).....              | 102 |
| Gráfico 3 - | Gastos com publicidade da prefeitura do Rio de Janeiro e também do Estado ..... | 161 |

## LISTA DE TABELAS

|            |   |     |
|------------|---|-----|
| Tabela 1 - | Viagens diárias na RMRJ – por motivo.....   | 100 |
| Tabela 2 - | Os maiores e menores PIB per capita das 200 Maiores economias metropolitanas de 2011.....   | 139 |
| Tabela 3 - | Análise da ligação projetadas pela FIRJAN, referente a Barra da Tijuca x Praça Quinze.....  | 140 |
| Tabela 4 - | Ligação do Complexo Laguna no Eixo Barra da Tijuca proposto pela FIRJAN (as projeções)..... | 140 |
| Tabela 5 - | Os maiores e menores PIB per capita das 200 Maiores economias metropolitanas de 2011.....   | 144 |

## LISTA DE SIGLAS

|         |   |
|---------|---|
| Aeiu    | Área de Especial Interesse Urbanístico                                      |
| Amast   | Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa.                           |
| ANTP    | Associação Nacional de Transportes Públicos.                                |
| BIT     | Banco de Informações e Mapas de Transportes.                                |
| CENTRAL | Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística.                |
| CDURP   | A Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. |
| CNPq    | Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.              |
| CNV     | Comissão Nacional da Verdade.   |
| CREA    | Conselho Regional de Engenharia e Agronomia.                                |
| CVM     | Comissão de Valores Mobiliários.  |
| DER-RJ  | Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Rio de Janeiro              |
| DNOS    | Departamento Nacional de Obras de Saneamento.                               |
| FIRJAN  | Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro.                       |
| IPP     | Instituto Pereira Passos.   |
| Invepar | Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A.                        |
| JK      | Juscelino Kubitschek.   |
| MP      | Ministério Público  |
| OMS     | Organização Mundial da Saúde.   |
| SMU     | Secretaria Municipal de Urbanismo.  |
| UFF     | Universidade Federal Fluminense.  |
| UFSC    | Universidade Federal de Santa Catarina.                                     |
| RMRJ    | Região Metropolitana do Rio de Janeiro.                                     |

## SUMÁRIO

|        |  |     |
|--------|--|-----|
|        | <b>INTRODUÇÃO</b> .....  | 21  |
| 1      | <b>REFLEXÕES TEÓRICAS</b> .....  | 25  |
| 1.1    | <b>A cidade e a problemática</b> .....   | 25  |
| 1.2    | <b>O que é Acinesia Urbana?</b> .....  | 30  |
| 1.3    | <b>As contradições do termo</b> .....  | 32  |
| 1.3.1  | <u>É a cidade que gera a Acinesia?</u> .....                                     | 32  |
| 1.3.2  | <u>Estamos sempre em movimento?</u> .....  | 33  |
| 1.3.3  | <u>A superfície é imóvel?</u> .....  | 34  |
| 1.4    | <b>A constelação de conceitos</b> .....;   | 35  |
| 1.4.1  | <u>O termo e a concepção do real (objetivo)</u> .....                            | 37  |
| 1.4.2  | <u>O termo Acinesia e a sua concepção imaginária</u> .....                       | 38  |
| 1.4.3  | <u>O termo e a personificação</u> .....  | 39  |
| 1.4.4  | <u>O termo e a origem da problemática</u> .....                                  | 40  |
| 2      | <b>A MOBILIDADE URBANA E SUA CONSTRUÇÃO HISTÓRICA</b> .....                      | 42  |
| 2.1    | <b>A gênese (breve história)</b> .....   | 42  |
| 2.2    | <b>Os bondes e os trens</b> .....  | 43  |
| 2.2.1  | <u>Os bondes</u> .....   | 44  |
| 2.2.2  | <u>O papel dos trens</u> .....   | 50  |
| 2.3    | <b>“A Febre Viária”</b> .....  | 63  |
| 2.3.1  | <u>Francisco Pereira Passos</u> .....  | 65  |
| 2.3.2  | <u>André Gustavo Paulo Frontin</u> .....   | 81  |
| 2.3.3  | <u>Carlos Sampaio</u> .....  | 86  |
| 2.3.4  | <u>Antônio Prado Júnior (Administração Municipal e o “O Plano Agache”)</u> ..... | 87  |
| 2.3.5  | <u>Ex-Presidente Getúlio Vargas</u> .....  | 89  |
| 2.3.6  | <u>Ex-Presidente Juscelino Kubitscheck</u> .....                                 | 105 |
| 2.3.7  | <u>Carlos Frederico Werneck de Lacerda</u> .....                                 | 107 |
| 2.3.8  | <u>Período de Ditadura Militar</u> .....   | 108 |
| 2.3.9  | <u>Prefeito Cesar Maia</u> .....   | 110 |
| 2.3.10 | <u>Eduardo Paes</u> .....  | 114 |
| 2.4    | <b>Metrô</b> .....   | 119 |



|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 2.5   | <b>Novos Projetos e Novas Perspectivas?.....</b>   | 123 |
| 2.5.1 | <u>Metrô em Expansão.....</u>  | 123 |
| 2.5.2 | <u>VLT.....</u>  | 124 |
| 2.5.3 | <u>BRT.....</u>  | 126 |
| 2.5.4 | <u>Ciclovias.....</u>  | 129 |
| 2.5.5 | <u>O Transporte Hidroviário.....</u>   | 131 |
| 2.5.6 | <u>Teleféricos.....</u>  | 136 |
| 2.5.7 | <u>O Transporte Aéreo.....</u>   | 139 |
| 3     | <b>A ACINESIA URBANA UM PRIVILÉGIO DO RIO?.....</b>  | 140 |
| 4     | <b>É POSSÍVEL FALAR EM PARADIGMA GLOBAL?.....</b>  | 146 |
|       | <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS: A ACINESIA URBANA E O<br/>PARADOXO DO LUCRO E DO DINHEIRO.....</b>                                    | 153 |
|       | <b>REFERÊNCIAS.....</b>  | 160 |
|       | <b>ANEXO A – O Relevo do Rio de Janeiro e suas Principais<br/>Vias.....</b>  | 164 |
|       | <b>ANEXO B – Relação dos túneis da cidade do Rio de Janeiro.....</b>   | 165 |
|       | <b>ANEXO C – Mapade Rendimento médio mensal em salários<br/>mínimos do responsável pelo domicílio, por Bairros – 2000.....</b> | 166 |
|       | <b>ANEXO D – Itinerários em 1878.....</b>  | 167 |
|       | <b>ANEXO E – Itinerário em 1907.....</b>   | 168 |
|       | <b>ANEXO F – Itinerário em 1920.....</b>   | 169 |
|       | <b>ANEXO G – Cabeça de Porco.....</b>  | 170 |
|       | <b>ANEXO H – Densidade Demográfica da cidade do Rio de<br/>Janeiro (Censo 2010).....</b>                                       | 171 |
|       | <b>ANEXO I – Distribuição da População na Cidade do Rio de<br/>Janeiro (Censo 2010).....</b>                                   | 172 |
|       | <b>ANEXO J – Variação do crescimento da população entre 2000 e<br/>1991 da cidade do Rio de Janeiro.....</b>                   | 173 |
|       | <b>ANEXO K – Proporção de idosos no total da população da<br/>cidade do Rio de Janeiro.....</b>                                | 174 |
|       | <b>ANEXO L – Pirâmide etária por gênero da cidade do Rio de<br/>Janeiro.....</b>   | 175 |
|       | <b>ANEXO M – Mapa Racial da Cidade do Rio de<br/>Janeiro.....</b>  | 176 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>ANEXO N</b> – Favelas Dominadas por Facções do Tráfico e por Milícia em 2005.....   | 180 |
| <b>ANEXO O</b> – A Densidade de Óbitos por Agressão na Cidade do Rio de Janeiro (2006).....                                    | 181 |
| <b>ANEXO P</b> – Razão de Taxas de Mortalidade Padronizados por Idade e Distribuídas por Bairro.....                           | 182 |
| <b>ANEXO Q</b> – UPPs (Unidades de Polícia Pacificadoras) instaladas na cidade do Rio de Janeiro.....                          | 183 |
| <b>ANEXO R</b> – Avenida Rio Branco em mão dupla.....  | 184 |
| <b>ANEXO S</b> – Avenida Rio Branco em Mão Dupla – Foto 2.....   | 185 |
| <b>ANEXO T</b> – Avenida Rio Branco em mão dupla – Foto 3.....   | 186 |
| <b>ANEXO U</b> – Avenida Rio Branco em mão dupla – Foto 4.....   | 187 |
| <b>ANEXO V</b> – Avenida Rio Branco em mão dupla – Foto 5.....   | 188 |
| <b>ANEXO W</b> – A foto do período Passos nos mostra a construção da Av. Beira Mar no final da Praia do Flamengo – Foto 1..... | 189 |
| <b>ANEXO X</b> – Construção da Avenida Beira-Mar – Foto 2.....   | 190 |
| <b>ANEXO Y</b> – Construção da Avenida Beira-Mar – Foto 3.....   | 191 |
| <b>ANEXO Z</b> – Construção da Avenida Beira-Mar – Foto 4.....   | 192 |
| <b>ANEXO AA</b> – Construção da Avenida Beira-Mar – Foto 5.....  | 193 |
| <b>ANEXO BB</b> – Construção da Avenida Beira-Mar – Foto 6.....  | 194 |
| <b>ANEXO CC</b> – Circuito da Gávea.....   | 195 |
| <b>ANEXO DD</b> – Avenida Presidente Vargas – Foto 1.....  | 196 |
| <b>ANEXO EE</b> – Avenida Presidente Vargas – Foto 2.....  | 197 |
| <b>ANEXO FF</b> – Avenida Presidente Vargas – Foto 3.....  | 198 |
| <b>ANEXO GG</b> – Avenida Presidente Vargas (1965) – Foto 4.....   | 199 |
| <b>ANEXO HH</b> – Avenida Brasil e a ocupação industrial (1968), ainda com baixo fluxo.....                                    | 200 |
| <b>ANEXO II</b> – Barracos na favela Brás Pina : Av. Brasil (RJ). Autor: Costa, Osvaldo Gilson Fonseca, 1948.....              | 201 |
| <b>ANEXO JJ</b> – Regiões de Governo e Municípios (2014).....  | 202 |
| <b>ANEXO KK</b> – Arco Metropolitano do Rio de Janeiro.....  | 203 |
| <b>ANEXO LL</b> – Crescimento da frota no Rio começa a chegar ao limite do sistema.....  | 204 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>ANEXO MM</b> – Divisão da Frota do Rio (por Meio de transporte)...  | 205 |
| <b>ANEXO NN</b> – Placa - Marco da inauguração da Avenida Presidente Dutra.....  | 206 |
| <b>ANEXO OO</b> – Avenida Presidente Dutra com baixo fluxo.....  | 207 |
| <b>ANEXO PP</b> – Avenida Perimetral - Autor: COSTA, Gilson.....   | 208 |
| <b>ANEXO QQ</b> – Avenida Perimetral (Praça XV) - Autor: JABLONSKY, Tibor.....   | 209 |
| <b>ANEXO RR</b> – (1) Aterro do Flamento: Museu de Arte Moderna (RJ). Autor: MAZZOLA, Rubens Moreno. Déc. 50. & (2) Aterro do Flamengo: Altura da Pça. Paris. Ao fundo, a serra Carioca (RJ). Déc. 50..... | 210 |
| <b>ANEXO SS</b> – Aterro do Flamengo (1968).....   | 211 |
| <b>ANEXO TT</b> – Aterro do Flamengo, bairro Glória, RJ. (1968).....   | 212 |
| <b>ANEXO UU</b> – Construção do Aterro do Flamengo (1967).....   | 213 |
| <b>ANEXO VV</b> – Inauguração da Ponte Rio-Niterói (Presidente Costa e Silva) em 1974.....   | 214 |
| <b>ANEXO WW</b> – Projeto das linhas policrômicas, elaborado pela equipe do urbanista grego Constantínos Apóstolos Doxiádis.....   | 215 |
| <b>ANEXO XX</b> – Trajeto da Linha 4 e a estimativa de tempo de viagem entre as estações.....  | 216 |
| <b>ANEXO YY</b> – Exposição de Protótipo do VLT na Cinelândia, Centro do Rio de Janeiro.....   | 217 |
| <b>ANEXO ZZ</b> – As ciclovias na cidade do Rio de Janeiro.....  | 218 |
| <b>ANEXO AAA</b> – Dados gerais para o uso de bicicletas.....  | 219 |
| <b>ANEXO BBB</b> – Estações das BIKE Rio.....  | 220 |
| <b>ANEXO CCC</b> – Localização do Teleférico do Alemão.....  | 221 |
| <b>ANEXO DDD</b> – Localização do Teleféricoda Providência.....  | 222 |
| <b>ANEXO EEE</b> – Superlotação BRT (TransOeste).....  | 223 |

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho apresenta como núcleo central e objeto de investigação a Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro, compreendendo que a sua dinâmica faz parte de um conjunto de outras problemáticas que se estabeleceram no espaço da cidade através de processos históricos relacionados a distintas ações (sob a égide do planejamento estadual e municipal).

Entendendo que a cidade do Rio de Janeiro é resultado da ação humana ao longo do tempo, uma construção ininterrupta que se perpetua e se altera de acordo com a temporalidade, e nesse mesmo processo de construção a Mobilidade Urbana está em coexistência se estruturando e reestruturando.

Essa Mobilidade Urbana que compõe a Cidade é constituída por distintos sistemas de transportes que apresentam características diferentes. Tais, sistemas merecerão a atenção do presente trabalho, o qual visa à compreensão de sua construção histórica e, a sequência, de seus efeitos, sobretudo, no que tange ao “direito à cidade, isto é, à vida urbana, à condição de um humanismo e de uma democracia renovada”<sup>1</sup>. Sendo esse, o objetivo central deste trabalho.

Desta forma, esse trabalho também visa evidenciar a construção da Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro, ao longo do tempo, e, os efeitos gerados por ela sobre a perspectiva da falta de participação popular, em que as ações ao longo do tempo não priorizaram a condição de vida dos seres humanas que coexistem na Cidade,

A concepção da Acinesia Urbana evidencia a problemática e expõe a conturbada relação entre o ser humano e o direito à cidade. Além disso, orchestra a base teórica e metodológica na qual será construído nesta pesquisa, sobre a concepção de escassez, a redução ou a lentidão da “Mobilidade Urbana”.

O presente trabalho foi dividido em cinco partes (capítulos), quais sejam: Parte 1 – Reflexões teóricas; Parte 2 – A Mobilidade Urbana e sua construção

---

<sup>1</sup>[...] Quanto às ciências, não podem evitar o confronto com esse novo objetivo sem que renunciem à sua especificidade, deixando o campo livre para uma delas (matemática, informática, economia política, demografia etc.). Elas travam contato, de maneira cada vez mais premente, com uma exigência de totalidade e de síntese. Fato que obriga a conceber uma estratégia do conhecimento, inseparável da estratégia política, ainda que distinta dela. Segundo qual eixo e em que horizontes pensar essa estratégia do saber? Na direção da entrada para a prática de um direito: o direito à cidade, isto é, à vida urbana, condição de um humanismo e de uma democracia renovada. (LEFEBVRE, 2011, p. 7).

histórica; Parte 3 – A Acinesia Urbana privilégio do Rio?, Parte 4 - É possível falar em paradigma global, Parte 5–Considerações Finais: A Acinesia Urbana e o paradoxo do lucro e dinheiro, e, finalmente, Parte 6 – Bibliografia. Cada uma destas partes apresentará seus objetivos, os quais compõem a presente pesquisa.

#### Parte 1 – Reflexões Teóricas

Esse tópico foi elaborado com o objetivo de expor a base metodológica e teórica do trabalho em questão, a partir disso será elucidada a compreensão do conceito cidade para essa pesquisa, em seguida entender o que é o termo Acinesia Urbana e ao mesmo tempo as implicações que esse termo possa ter. Por fim a busca de novos questionamentos e consonância com imbricação, sobreposição, paralelismo ou consonância entre um e vários conceitos ao mesmo tempo, esse processo tendo como núcleo central o conceito espaço.

#### Parte 2 – A Mobilidade Urbana e sua construção histórica

É nesse momento que essa pesquisa busca expor a construção da Mobilidade Urbana na cidade do Rio de Janeiro, partindo do ponto do início da cidade, ou seja, a gênese do espaço da cidade. O objetivo de expor a breve histórica da cidade “carioca” e para elucidar a intensidade dos processos que ocorreram no espaço do Rio de Janeiro.

Dentro desse contexto esta pesquisa optou expor os fixos, relacionados à Mobilidade Urbana, para tal narrativa preferiu-se descrever o escopo da história dos principais meios de transportes da cidade, de forma crítica, não obstante, buscando ilustrar as verdadeiras intencionalidades das ações de Gestões Públicas e de Planejadores e, por seguinte, as consequências para aqueles que habitam e fazem uso da cidade “carioca”.

O método adotado para a exposição dos Meios de Transportes independe da ordem cronológica de implantação entre eles, isso devido à instabilidade de datações das implantações e alterações, sobretudo, no que tange aos modelos e sistemas com novas denominações. Em virtude disso, a presente pesquisa apresentará as estruturas fixas relacionadas aos meios de transportes de forma aleatória, sem uma ordem pré-determinada, sendo ela: Os bondes e trens; A implantação de grandes artérias (“A Febre Viária”), o Metrô e os Novos projetos e novas perspectivas para a cidade do Rio de Janeiro.

Assim esse tópico busca evidenciar as composições históricas e mesmo problemáticas existentes na “Mobilidade Urbana” da cidade do Rio de Janeiro, comprometendo-se a construir uma análise crítica dessa construção ao longo do tempo, expondo assim as ações de Gestores Públicos e os Planejadores (Urbano e Regionais).

### Parte 3 – A Acinesia Urbana privilégio do Rio?

Esse tópico tem o objetivo de evidenciar como o processo de Acinesia Urbana não é um privilégio apenas da cidade do Rio de Janeiro, mas faz parte de processo de globalização que transcende, sobre a concepção de um processo no qual atua de formas distinta não apenas em âmbito global, mas também regional e local.

No caso da cidade do Rio de Janeiro o processo de depreciação dos meios de transportes a trilhos se assemelha em alguns aspectos com o estadunidense, mesmo em tempo e espaços diferentes, porém da mesma forma com a indústria automobilista presente nesse processo, se beneficiando de algumas ações do poder público.

### Parte 4 - É possível falar em paradigma global?

A pesquisa nesse momento constrói questionamentos críticos sobre a atuação de corporações de também aos gestores públicos sobre a Mobilidade Urbana, nesse contexto em escala global, com a pretensão de adquirir vantagens econômicas em detrimento da condição de vida, sobretudo, da classe trabalhadora.

Nesse capítulo é possível afirmar que as corporações tanto de capital estrangeiro quanto nacional vinculados a Mobilidade Urbana atuam em escala global, com o objetivo central empresarial a obtenção de vantagens econômicas que só podem ser possível com a atuação da Gestão Pública no espaço.

### Parte 5 – Considerações Finais: A Acinesia Urbana e o paradoxo do Lucro e do Dinheiro

Essa última parte promove uma reflexão sobre a relação do verdadeiro lucro quando se relaciona à acinesia urbana e o consumo urbano dos meios de transportes. Nesse processo há duas concepções distintas: a que oferece um serviço a ser consumido, para que todos possam ter condições de vida apropriadas para preservar e reproduzir a própria vida, em contraposição à do lucro monetário

vinculado à acinesia urbana, baseada apenas na obtenção de vantagens sobre os serviços oferecidos.

É nessa concepção que é feita a relação do atual Estado Democrático de Direito e ao mesmo tempo do processo de deterioração de princípios e fundamentos. Além de expor alguns mecanismos de um processo de globalização mistificado, em detrimento do uso social do urbano.

## 1 REFLEXÕES TEÓRICAS

Nesse primeiro capítulo o objetivo central será ilustrar a base teórica e metodológica a ser utilizada ao longo de toda a produção deste trabalho. Nesse sentido é preciso também elucidar a compatibilidade entre a teoria e a prática, sobre a perspectiva da realidade que se encontra presente no espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro.

### 1.1 A CIDADE E A PROBLEMÁTICA

A Cidade é um conceito, mas o que é um conceito? Segundo Deleuze e Guattari (1992, p. 16) o conceito é descrito da seguinte forma:

[...] O batismo do conceito solicita um gosto propriamente filosófico que procede com violência ou com insinuação, e que constitui na língua uma língua da filosofia, não somente um vocabulário, mas uma sintaxe que atinge o sublime ou uma grande beleza. Ora, apesar de datados, assinados e batizados, os conceitos têm sua maneira de não morrer, e todavia são submetidos a exigências de renovação, de substituição, de mutação, que dão à filosofia uma história e também uma geografia agitada, das quais cada momento, cada lugar, se conservam, mas no tempo, e passam, mas fora do tempo [...]

A partir desta citação pode-se compreender que o conceito Cidade é, de certa forma, uma construção teórica que se subentende a algo muito mais amplo, submetido a constantes testes e interpretações, em distintas esferas e contextos. Diante deste cenário, o objeto deste trabalho é expor algumas especificidades da Cidade, de acordo com o entendimento desta pesquisa sobre a temática, mesmo a Cidade não sendo seu questionamento central, mas sim a problemática da “Mobilidade Urbana”, a qual coexiste nela. Entendendo também que essa problemática faz parte de um conjunto de outras problemáticas existentes também na Cidade que se propagam ao longo do tempo. Tal exposição se deve ao fato deste trabalho compreender que a problemática coexiste na Cidade e que seria



imprudência separá-la<sup>2</sup> do que nela contém, ou ainda daquilo que a contém. Sendo assim, o projeto a priori busca entender o papel dos meios de transportes na Cidade, a partir da leitura de Henri Lefebvre, em seu livro: “Le Droit à La Ville”, de 1968.

A concepção sobre o que é específico à Cidade é exposta no capítulo “Especificidade da Cidade (A cidade e a obra)”. A partir da leitura desse capítulo foram destacados alguns fragmentos (partes do livro) para sublinhar o papel dos meios de transportes na Cidade: (1º) A cidade e suas relações, (2º) Ordem próxima e Ordem distante, (3º) Uma mediação entre as mediações, (4º) A Cidade é uma obra, (5º) Produção e reprodução de seres humanos, (6º) A Cidade tem uma história, (7º) A produção de obras e produção de relações sociais, (8º) A Cidade é um objeto, (9º) Agentes históricos e sociais, (10º) O Urbano e a vida urbana.

### (1º) A cidade e suas relações

[...] A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e o seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, podendo ser ofensivos e defensivos, poderes políticos, Estados etc.) e com sua história. Portanto, ela muda quando muda o conjunto da sociedade. Entretanto, as transformações da cidade não são os resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. A Cidade depende também, e não menos essencialmente, das relações de imediatismo das relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade (famílias, corpos organizados, profissões, corporações, etc.); ela não mais se reduz à organização dessas relações imediatas e diretas, nem as suas metamorfoses se reduzem às mudanças nessas relações [...] (LEFEBVRE, 2011, p.51-52)

### (2º) Ordem próxima e Ordem distante

[...] *ordem próxima* (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, relações desses grupos entre eles) e a *ordem distante*, a ordem da sociedade, regida por grandes e poderosas instituições (Igreja, Estado), por um código jurídico formalizado ou não, por uma “cultura” e por conjuntos significantes. A ordem distante se institui neste nível “superior”, isto é, neste nível dotado de poderes. Ela se impõe. Abstrata, formal, supra-sensível e transcendente na aparência, não é concebida fora das ideologias (religiosa, políticas). Comporta princípios morais e jurídicos. Esta ordem distante se projeta na realidade prático-sensível. Torna-se visível ao se inscrever nela. Na ordem próxima, e através dessa ordem, ela persuade, o que completa seu poder coator. Ela se torna evidente através e na imediatez [...] (LEFEBVRE, 2011, p. 52)

### (3º) Uma mediação entre as mediações

---

<sup>2</sup> Lefebvre (2011, p.52) também afirma tal concepção em seu texto: “não posso separá-la nem daquilo que ela contém, nem daquilo que a contém, isolando-a como se fosse um sistema completo [...] na melhor das hipóteses a cidade constitui um subsistema, um subconjunto.”

[...] A cidade é uma *mediação* entre as mediações. Contendo a ordem próxima, ela a mantém; sustenta relações de produção e de propriedade; é o local de sua reprodução. Contida na ordem distante, ela se sustenta; encarna-a, projeta-a sobre um terreno (o lugar) e sobre um plano, o plano da vida imediata; a cidade inscreve essa ordem, prescreve-a, escreve-a, texto num contexto mais amplo e inapreensível como tal a não ser para a meditação [...] (LEFEBVRE, 2011, p. 52)

#### (4°) A Cidade é uma obra

“[...] a cidade é obra a ser associada mais com a obra de arte do que com um simples produto material [...]” (LEFEBVRE, 2011, p. 52)

#### (5°) Produção e reprodução de seres humanos

“[...] Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção do objeto [...]” (LEFEBVRE, 2011, p. 52)

#### (6°) A Cidade tem uma história

[...] A cidade tem uma história; ela é a obra de uma histórica, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizem essa obra nas condições históricas. As condições, que simultaneamente permitem e limitam as possibilidades, não são suficientes para explicar aquilo que nasce dela, nelas, através delas [...] (LEFEBVRE, 2011, p.52)

#### (7°) A produção de obras e produção de relações sociais

[...] Tomando o termo “produção” num sentido amplo (produção de obras e produção de relações sociais), houve na história uma produção de cidades assim como houve produção de conhecimento, de cultura, de obra de arte e de civilização, assim como houve, bem entendido, produção de bens materiais e de objetos prático-sensíveis. Essas modalidades da produção não se dissociam, sem que se tenha o direito de confundi-las reduzindo as diferenças [...] (LEFEBVRE, 2011, p.52)

#### (8°) A Cidade é um objeto

[...] A cidade foi e continua a ser *objeto*; mas à maneira de um objeto manejável instrumental: este lápis, esta folha de papel. Sua objetividade ou “objetividade”, poderia antes se aproximar da objetividade da *linguagem* que os indivíduos ou grupos recebem antes de a modificar, ou da *língua* (de tal língua, obra de tal sociedade, falada por tais grupos). Seria possível também comparar essa “objetividade” antes à de uma realidade cultural, tal como o *livro escrito*, do que ao velho objeto abstrato dos filósofos ou ao objeto imediato e cotidiano. Ainda assim é necessário tomar precauções. Se comparo a cidade a um livro, a uma escrita (a um sistema semiológico), não tenho o direito de esquecer seu caráter de mediação. Não posso separá-la nem daquilo que ela contém, nem daquilo que a contém, isolando-a como se fosse um sistema completo. No máximo, na melhor das hipóteses, a cidade constitui um subsistema, um subconjunto. Sobre esse livro, com essa escrita, vêm-se projetar formas e estruturas mentais e sociais. Ora, a análise pode atingir esse contexto a partir do texto, mas este não é dado. Para atingi-lo, impõem-se operações intelectuais, trabalhos de reflexão (dedução, indução, tradução e transdução). A totalidade não está presente imediatamente nesse texto escrito, a Cidade. Há outros níveis de realidade que não *transparecem* (não são transparentes) por definição: ela ordena, ela estipula [...] (LEFEBVRE, 2011, p. 53-54)

#### (9°) Agentes históricos e sociais

[...] Se considerarmos a cidade como *obra* de certos “agentes” históricos e sociais, isto leva a distinguir a ação e o resultado, o grupo (ou os grupos) e seu “produto”. Sem com isso separá-los. Não há obra sem uma sucessão regulamentada de atos e de ações, de decisões e de condutas sem mensagens e sem códigos. Tampouco há obra sem coisas, sem uma

matéria a ser modelada, sem uma realidade prático-sensível, sem um lugar, um “natureza”, um campo e um meio. As relações sociais são atingidas a partir do sensível; elas não se reduzem a esse mundo sensível e no entanto não flutuam no ar, não fogem na transcendência. Se a realidade social implica formas e relações, se ela não pode ser concebida de maneira homóloga ao objeto isolado, sensível ou técnico, ela não subsiste sem ligações, sem se apegar aos objetos, às coisas. Insistimos muito neste ponto, metodológico e teoricamente importante. Há portanto uma ocasião em uma razão para se distinguir a morfologia material da morfologia social [...] (LEFEBVRE, 2011, p. 54)

### (10°) O Urbano e a vida urbana

[...] O *urbano* assim designado parece poder passar sem o solo e sem morfologia material, desenhar-se segundo o modo de existência especulativo das entidades, dos espíritos e das almas, libertando-se de ligações e de inscrições numa espécie de transcendência imaginária. Se adotada esta terminologia, as relações entre a “cidade” e o “urbano” deverão ser determinadas com o maior cuidado, evitando tanto a separação como a confusão, tanto a metafísica como a redução à imediatividade sensível. A vida urbana, a sociedade urbana, numa palavra “o urbano” não podem dispensar uma base prático-sensível, uma morfologia. Elas a têm ou não a têm. Se não a têm, se o “urbano” e a sociedade urbana são concebidos sem essa base, é que não concebidos como possibilidades, é que as virtualidades da sociedade real procuram por assim dizer a sua incorporação e sua encarnação através do pensamento urbanístico e da consciência: através de nossas “reflexões”. Se não as encontrarem, essas possibilidades perecem; estão condenadas a desaparecer. O “urbano” não é uma alma, um espírito, uma entidade filosófica [...] (LEFEBVRE, 2011, p. 54-55)

A escolha de Henri Lefebvre não se deve apenas ao aporte histórico da Cidade, o qual será muito necessário para a construção deste projeto, mas, principalmente a sua estruturação teórica e metodológica, a qual favorece a leitura crítica do projeto (da produção do conhecimento), sobretudo, na distinção entre a ação humana e o resultado de sua construção; ou o grupo (ou grupos) e seu “produto”<sup>3</sup>. Além, de sua estratégia para o saber que vai em direção da entrada para

---

<sup>3</sup> Santos (2006, p. 58) utiliza uma estrutura metodológica, na qual é possível fazer uma analogia com a utilizada neste projeto, não apenas na compreensão a construção histórica, mas também na “ação humana” que se objetiva se relacionar diretamente a uma “intencionalidade”, cujo também favorece a leitura crítica da produção: “A noção de intencionalidade não é apenas válida para rever a produção do conhecimento. Essa noção é igualmente eficaz na contemplação do processo de produção e de produção das coisas, considerados como um resultado da relação entre o homem e o mundo, entre o homem e o seu entorno”. Além disso, é preciso lembrar que Lefebvre embora afirme que “a Cidade tem uma história”, assim podendo gerar interpretações e deduções, de forma muito abrupta, sobre o espaço físico, o autor, não apresenta em seu texto nenhuma estrutura lógica para a concepção do natural (ou espaço físico), diferente de Santos (2006, p.46): “Os objetos que interessam à Geografia não são apenas objetos moveis, mas também imóveis, tal uma cidade, uma barragem, uma estrada de rodagem, um porto, uma floresta, uma plantação, um lago, uma montanha. Tudo isso são objetos geográficos ... Para os geógrafos, os objetos são tudo o que existe na superfície da Terra, toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou”.

a prática de um direito: o direito à cidade, isto é, à vida urbana, condição de um humanismo e de uma maior participação popular.<sup>4</sup>

Entendendo que o questionamento central deste projeto se constrói sobre as “Ações” realizadas na Cidade, para o fomento da “Mobilidade Urbana”, que por sua vez contemplam “Intencionalidades”<sup>5</sup>, as quais não beneficiam a integralidade dos trabalhadores que coexistem e que também contribuem de forma ativa “para a beleza da obra”<sup>6</sup>, neste caso da Cidade.

Assim, a integralidade da condição humana é ameaçada por um conjunto de “Ações”, em distintas temporalidades, que contemplam “Intencionalidade(s)”. Tais condições expostas para os trabalhadores presentes na Cidade na atualidade, se apresentam como principal consequência da falta de participação dos próprios trabalhadores que coexistem na Cidade em sua Totalidade, já que não interferem diretamente na elaboração das decisões de Ações a serem priorizadas sobre a Mobilidade Urbana, nem sobre o todo da Cidade. Seria possível e aceitável, caso a população participasse das decisões de Ações sobre a Cidade, fazer-se uso de ônibus extremamente cheios e com temperaturas extremamente altas? Ou ainda, se permitirá ficar à espera e submetido ao desrespeito de empresas de ônibus? É possível prever inúmeros questionamentos sobre os fatos que poderiam ser levantados caso o direito à Cidade fosse legítimo e ao mesmo tempo verdadeiramente democrático, com a participação da população na construção de sua Cidade e não de determinados “agentes” que ao longo do tempo, em sua maioria, não priorizaram a condição humana.

A concepção da Acinesia Urbana não apenas evidencia a problemática, mas também expõe a conturbada relação entre os trabalhadores e o direito à Cidade.

---

<sup>4</sup> “[...] quanto às ciências, não podem evitar o confronto com esse novo objetivo sem que renunciem à sua especificidade, deixando o campo livre para uma delas (matemática, informática, economia política, demografia, etc.). Elas travam contato, de maneira cada vez mais premente, com uma exigência de totalidade e de síntese. Fato que obriga a conceber uma estratégia do conhecimento, inseparável da estratégia política, ainda que distinta dela. Segundo qual eixo e em que horizontes pensar essa estratégia do saber? Na direção da entrada para a prática de um direito: o direito à cidade, isto é, à vida urbana, condição de um humanismo e de uma democracia renovada”. (LEFEBVRE, 2011, p. 7).

<sup>5</sup> Os termos: “Ação” e “Intencionalidade” são ilustradas por Santos (2006, p. 57-61) em seu texto, em um tópico chamado “Entre Ação e Objeto: A intencionalidade”, neste caso o Objeto para esse projeto refere-se à Cidade do Rio de Janeiro. Como visto na especificidade Lefebvre não descarta que a Cidade é um Objeto, sendo ainda um Objeto maleável.

<sup>6</sup> A cidade conserva um caráter orgânico de comunidade, que lhe vem da aldeia, e que se traduz na organização corporativa. A vida comunitária (comportando assembleias gerais ou parciais) em nada impede as lutas de classes. Pelo contrário. Os violentos contrastes entre a riqueza e a pobreza, os conflitos entre os poderosos e os oprimidos não impedem nem o apego à Cidade, nem a contribuição ativa para a beleza da obra (LEFEBVRE, 2011, p.13).

Além disso, tal concepção orchestra a base teórica e metodológica na qual será construído o projeto sobre a concepção de escassez, redução ou a lentidão da “Mobilidade Urbana”. Mas o que de fato é Acinesia Urbana?

## 1.2 O que é Acinesia Urbana?

Para compreender o que é Acinesia Urbana, será preciso entender, inicialmente, o significado da palavra Acinesia. Para isso alguns dicionários foram consultados:

### **“1º Dicionário Michaelis**

#### **acinesia**

a.ci.ne.si.a

**sf(gr akinesía)**1 Imobilidade. **2º Med** Paralisia parcial ou total. **3 Med** Intervalo entre a sístole e a diástole. **Antôn: cinesia, mobilidade.**

### **2º Dicionário – Dicio (dicionário online em português)**

#### **Significado de Acinesia.**

sf. Falta de movimento; imobilidade.

Medicina. Diminuição ou ausência total dos movimentos do corpo; que deixou de possuir movimentos involuntários.

Fisiologia. Período de descanso posterior a sístole cardíaca.

Neurologia. Que não possui a capacidade de se movimentar (sem que haja paralisia).

(Etm. do grego: akinesía.as)

#### **Sinônimos de Acinesia**

Sinônimo de acinesia: imobilidade

Definição de Acinesia

Classe gramatical: **substantivo feminino**

Separação das sílabas: **a-ci-ne-si-a**

### **3º Infopédia (Dicionários Porto Editora)**

acinesia

a.ci.ne.si.a

[əsinə'ziɐ]

Nome feminino

**MEDICINA:** A ausência total ou parcial de movimento; imobilidade; paralisia.

**MEDICINA:** Intervalo entre sístole e a diástole

Do grego akinesía <<imobilidade>>.”

Após a consulta aos dicionários de língua portuguesa, pode-se observar que a palavra tem origem grega (akinesía), com isso possibilitando uma nova consulta, mas desta vez ao dicionário de estrangeiro, como:

**“Oxford English Dictionary (Dicionário de Oxford)**

akinesia

Syllabification: a·ki·ne·sai

Pronunciation: /ākī'nēZH(ē)ə/

**Definition of *akinesia* in English:**

noun

*Medicine*

Loss or impairment of the power of voluntary movement. (Perda ou diminuição do poder do movimento voluntário.)<sup>7</sup>

**EXAMPLE SENTENCES**

Derivatives

Akinetic

Pronunciation: /- 'netik/

adjective

**EXAMPLE SENTENCES**

Origin (“Origem”)

Mid 19th century: from Greek akinesia 'quiescence', from a- 'without' + *kinēsis* 'motion'.

(Meados do século 19: a partir de acinesia gregas "quietude", de a- 'sem' + kinesis "movimento".)

---

<sup>7</sup> Todas as traduções foram livres/autônoma (assim feita pelo autor).

Após as consultas aos dicionários, conclui-se que pode ser interpretada sobre as perspectivas de falta de movimento; imobilidade; diminuição ou ausência total dos movimentos do corpo; que deixou de possuir movimentos involuntários; Paralisia parcial ou total.

A palavra Acinesia neste trabalho vai ao encontro, ou seja, em direção à compreensão que a Cidade sendo um resultado da ação (ou trabalho) humano, seria capaz de proporcionar a escassez, a redução ou a lentidão da “Mobilidade Urbana”.

A partir disso será feita uma reflexão urbanista<sup>8</sup>, no sentido de abordar a realidade urbana, sobre a problemática referente à “Mobilidade Urbana”, a qual ameaça a integralidade humana, ou seja, a condição de vida dos trabalhadores que deveriam ter direito ao uso da cidade de forma íntegra e democrática.

### 1.3 As contradições do termo

Esse tópico foi elaborado com o intuito de expor as contradições que o termo Acinesia Urbana pode vir a apresentar, não apenas na compreensão de polissemia, mas também na perspectiva da usabilidade e na importância funcional teórica.

#### 1.3.1 É a cidade que gera a Acinesia?

Como pode ser visto no item anterior, a palavra Acinesia pode ser utilizada na área da saúde, que em primeiro momento refere-se à ausência total ou parcial de movimentos; imobilidade; paralisia. Bem similar à compreensão de Acinesia Urbana?

---

<sup>8</sup> Lefebvre (2011) descreve três atos de Barão de Haussmann, o que o autor classifica em alguns momentos como o urbanismo de Haussmann. Esse trabalho compreende, em sua reflexão urbana, que a cidade do Rio de Janeiro apresenta uma “Urbanização desurbanizante e desurbanizada” (LEFEBVRE, 2011, p. 25) descrita no segundo ato. E no terceiro ato sendo utilizada como exemplo: “Se definirmos a realidade urbana pela dependência em relação ao centro, os subúrbios serão urbanos. Se definirmos a ordem por uma relação perceptível (legível) entre a centralização e a periferia, os subúrbios serão desurbanizados” (LEFEBVRE, 2011, p. 27). O presente trabalho compreende que a Cidade do Rio de Janeiro apresenta a mesma concepção de realidade urbana, neste caso os subúrbios serão desurbanizados.

Tais características na área médica estão diretamente relacionadas a algo que gerou falta de movimento ao corpo humano, não necessariamente pelo “meio urbano”, mas, sim por um (micro)organismo (um parasita), substância, ou ainda pelo dano de alguma estrutura do corpo humano no qual veio a ocasionar a Acinesia (a falta de movimento).

Ainda na área médica, tal palavra é utilizada no Ciclo Cardíaco, sendo o intervalo entre a Sístole e a Diástole. Acinesia é o intervalo entre os movimentos realizados pelo coração, ou seja, um intervalo curto entre o contínuo bombeamento muscular do coração. Caso o tempo de intervalo se prolongue o corpo humano poderá sofrer sérios danos, podendo leva-lo a óbito.

### 1.3.2 Estamos sempre em movimento?

Tal palavra sem dúvida vai de encontro, ou seja, em convergência (Choque) com as Reflexões Teóricas de Pedro Geiger (2014), sobre o movimento e a criação geográfica, supõe que a humanidade está contida e ao mesmo tempo também seria produto de um universo que está em contínuo movimento.

[...] O universo conhecido, com a humanidade nele compreendida, é matéria em movimento, que toma várias composições e formas, materiais e imateriais, É este conceito de matéria em um movimento que reúne a materialidade do objeto e a imaterialidade do tempo. Movimento contínuo, de **coisas** ou **entes**, edo **ser**. Neste universo só o **ser existe**, e que, existindo, faz o universo existir (Martin Heidegger, **Ser eTempo**, 1983). A teoria científica atual mais vigente sobre a origem do universo é a do *big bang*, a da explosão de uma **Singularidade**, corpúsculo infinitamente pequeno e denso, há 15 bilhões de anos (HAWKING, 1988). Movimento do que resultou o que hoje é o que é. A partir da explosão foram sendo geradas **coisas** colocadas em movimento. Foi criado o espaço e o tempo. Cada **coisa** nova que ia sendo criada adquiria um espaço próprio, um movimento próprio, e um tempo próprio que seriam somados aos espaços e tempos dos objetos anteriores, dos quais se originaram, ou nos quais são colocados. Exemplificando: uma criança que nasce passa a engatinhar, a se mover, com movimentos próprios. Porém, como parte do mundo, sobre a Terra, se encontra também girando em torno do seu eixo, vivendo o dia e a noite. [...] O ser humano é uma das últimas **coisas** ou **entes** que foram criadas pelo movimento universal, e com ele foi introduzido o movimento do pensamento, base de vida social humana.[...]” (GEIGER, 2014, p.4-5)



Desta forma, a Cidade e tudo que contém nela, ou seja, os próprios homens sempre estariam em movimento contínuo (em inércia), pois estão contidos no movimento universal, que por sua vez esse próprio movimento contínuo pode ter sido o indutor da criação da vida em nosso planeta.

### 1.3.3 A superfície é imóvel?

Santos (2006, p. 46) compreende que “os objetos são tudo o que existe na superfície da Terra, toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou”, nesta premissa surgem alguns questionamentos, como: Será que a própria história natural poderia ser um empecilho para o movimento ou para formulação da própria “Mobilidade Urbana”? Além disso, a estrutura da superfície terrestre é imóvel?

Desta forma, a ação humana na perspectiva das práticas, relaciona-se diretamente com uma superfície, ou seja, a um relevo. Marques (2011 apud GUERRA e CUNHA, p. 24-25) buscando ilustrar o Interesse e a Importância do Estudo do Relevo<sup>9</sup> e descreve:

“[...] Os relevos constituem os pisos sobre os quais se fixam as populações humanas e são desenvolvidas suas atividades, derivando daí valores econômicos e sociais que lhes são atribuídos. [...]”

Ignorar as possibilidades “técnicas” humanas cria um limite para a ocupação da superfície, pois segundo Penha (2011 apud GUERRA e CUNHA, p. 52) mais de 65% da superfície sólida da Terra é formada por crosta oceânica. Sendo assim o percentual restante para as atividades humanas é muito baixo, deve-se ainda lembrar que grande parte dessa superfície, não submersa, pode apresentar uma superfície com grande dificuldade de acesso.

A concepção sobre a estrutura da superfície, em vínculo com os processos geológicos, gera outras contraposições. No entanto, esta consiste não apenas na perspectiva de dificultar a ocupação populacional e a fixação de suas estruturas técnicas, mas também no entendimento de que o homem está sempre em

---

<sup>9</sup> Os estudos que Marques (2011) descrevia neste caso são os Geomorfológicos.

movimento ou pelo menos sofre com movimentos, os quais são alheios a seu controle.

Tal perspectiva refere-se aos processos endogenéticos (ou geodinâmicos exógenas) que envolvem movimentos e transformações químicas e físicas da matéria que existem dentro do planeta e, por acaso, ocasionam movimentos na superfície terrestre (ou na litosfera). Assim, gera, por consequência, movimentos contínuos, em tempos não determinados, e não pela intencionalidade do ser humano. A partir dessa concepção pode-se afirmar que o humano pode sofrer movimentos contínuos ao longo do tempo, sem ter a intencionalidade da ação de se movimentar, assim gerando mais uma contradição com o termo Acinesia.

O relevo da cidade do Rio de Janeiro é um empecilho em potencial para a estruturação da Mobilidade Urbana (Ver ANEXO A), esse é um dos motivos por ela ser conectadas por túneis<sup>10</sup> (Ver ANEXO B – Relação dos túneis da cidade do Rio de Janeiro<sup>11</sup>).

#### 1.4 A constelação de conceitos

Ao analisar conceitos, surgem novos questionamentos tais como: seria possível a imbricação, sobreposição, paralelismo ou consonância entre um e vários conceitos ao mesmo tempo? Rogério Haesbaert, em seu livro *Regional-Global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea, de 2010*, debate na terceira parte, o conceito região numa “constelação” de conceitos: Espaço, Território e Região; O autor afirmou que tal imbricação entre conceitos proporciona consistência. Além disso, expõe que tal processo é fundamental para o entendimento da própria multiplicidade do mundo (ou do espaço).

[...] Muitos autores falam do trabalho com sistemas ou constelação de conceitos; do contrário, poderíamos até mesmo estar desconhecendo a própria multiplicidade do mundo (ou do espaço). Além disso, cada autor, especialmente aqueles que têm a pretensão de construir uma espécie de teoria geral ou um sistema dentro de uma disciplina, deve ter cada conceito

---

<sup>10</sup>Cf. in: [http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2353\\_Rio%20de%20Janeiro%20-%20Uma%20Cidade%20Conectada%20por%20T%C3%BAneis.pdf](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2353_Rio%20de%20Janeiro%20-%20Uma%20Cidade%20Conectada%20por%20T%C3%BAneis.pdf). Acesso em Abril de 2016.

<sup>11</sup> A relação só está registrada até 1997, já há outros túneis novos como: tanto para via Binário, quando para a instalação dos BRT's (destaque TransOeste e TransOlimpica).

proposto reconhecido sempre dentro desse amálgama, jamais podendo ser lido de forma isolada em relação aos demais. [...] Dentro desse sistema, constelação ou família (ou, para os mais pretensiosos, “teoria”) mais ampla é que o conceito adquire sua consistência, e não isoladamente. [...] (HAESBAERT, 2010, p. 159).

A partir da leitura de Rogério Haerbaert (2010) pode-se concluir que para compreender melhor o que é a Acinesia Urbana será preciso trazer outros conceitos, sem deixar de evocar o que o autor chama de “conceito-mestre” ou “categoria-chave”, qual seja o espaço.

Um termo que vem sendo utilizado com muita frequência é “Imobilidade Espacial”, sobretudo, pela Dra. Olga Maria Schild Becker<sup>12</sup>, dois de seus projetos de pesquisa que trazem o tema e merecem destaques são: “Expansão Imobiliária e Rearranjos da Mobilidade na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2012-2014)” e “Reflexos dos Novos Investimentos Estruturantes nas Formas de Mobilidade e Imobilidade Espacial da População no estado do Rio de Janeiro (2012-2014)”.

A palavra Imobilidade é sinônimo de Acinesia, seus significados no dicionário são: característica ou condição do que não se move; qualidade do que não possui nem apresenta movimento(s); repouso<sup>13</sup>. No entanto, em um sentido metafórica o Espaço nunca está imóvel, sempre pulsa, como um coração, sobretudo se pensar em movimento populacional.

A palavra Acinesia como já exposto é utilizada na área médica exatamente na compreensão que se a falta de movimento do batimento cardíaco se prolongar o corpo humano morre. No entanto, o meio urbano não morre! Mas a falta de movimento no meio urbano, sem dúvida ocasiona impacto na vida daqueles que habitam e fazem uso da cidade. Ainda nesta analogia pode-se compreender que a redução ou a lentidão do momento cardíaco, prolongado, pode vir a gerar sérias complicações com o corpo humano. Já a redução ou a lentidão do momento do meio urbano é aceitável e sem dúvida também ocasionam impactos à vida humana. A

---

<sup>12</sup>Atualmente é coordenadora do Grupo de Estudos Espaço e População (GEPOP), vinculado ao Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e professora associada da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia da População, atuando principalmente nos seguintes temas: Rio de Janeiro, diferenciação sócio espacial, mobilidade espacial da população, migração e Amazônia brasileira. (Texto informado pelo autor) fonte: CNPq

<sup>13</sup> Significados extraídos do Dicio (Dicionário Online em Português) - <http://www.dicio.com.br/>

flexibilidade do termo e a possibilidade da construção metafórica/analógica são os principais pontos que essa pesquisa levou para optar pela utilização do termo.

#### 1.4.1 O termo e a concepção do real (objetivo)

A “Mobilidade” e a “Fluidez” são dois conceitos, por exemplo, que tendem a ser interpretados de forma similar, pois os dois dão a ideia de movimento e, embora possam ser utilizados de forma paralela ou simultânea, são distintos! O termo “Fluidez” é associado normalmente ao que flui; a espontaneidade ou naturalidade;<sup>14</sup> fluência exerce vínculo direto com o conceito de Fluxo(s), que por sua vez pode estar associado ao conceito de Rede ou não.

Nos seus estudos sobre a urbanização, Milton Santos (2006, p.167-169) relaciona fixidez, rigidez e fluidez. Dentro deste contexto a Fixidez é compreendida como os objetos (“Formas”) estabelecidos sobre os lugares, e que durante toda a história da sociedade capitalista, em continuidade, apresentam evidentes diferenças e desigualdades no espaçoem que se estabelecem. Esses objetos (“Formas”) fixos nos espaços se tornam exclusivos, mais endurecidos, material e funcionalmente, mais rígidos. Isso se deve, sobretudo, à intencionalidade de produzir lugares que acabam sendo atribuídos a valores específicos e mais precisos, diante dos usos preestabelecidos. Na medida em que cada produção supõe necessidades específicas, o aprofundamento do capital, sua maior densidade, sua mais alta composição orgânica, criam-se condições materiais sempre mais rígidas para o exercício do trabalho vivo. Dessa forma, a modelagem do espaço acaba gerando a fluidez do trabalho, sobre a perspectiva repetitiva. O movimento mais conhecido desse processo é o movimento pendular, do centro para periferia.

Essa rigidez tanto se manifesta pela existência de novas técnicas convergentes, como pelas formas de trabalho que esse meio técnico renovado acarreta. Fala-se muito em flexibilidade e flexibilização como aspectos maiores da produção e do trabalho atuais, mas o que se dá, na verdade, é a ampliação da

---

<sup>14</sup> Significados extraídos do Dicio (Dicionário Online em Português) - <http://www.dicio.com.br/>

demanda de rigidez. Pode-se, mesmo, dizer, sem risco de produzir um paradoxo, que a fluidez somente se alcança através da produção de mais capital constante (como exemplo transporte), isto é, de mais rigidez.

A interpretação de Santos (2006) aplica o conceito de fluidez sobre uma perspectiva real do espaço, ou seja, em sua prática no cotidiano. Descrevendo que há estruturas fixas no espaço, com distintas técnicas, que ocasionam fluidez como por exemplo: Os Meios (ou Sistemas) de Transportes e Comunicação. Logo algo físico, material e palpável (o que pode tocar e ser visto), com isso diferenciando do imaginário e subjetivo.

O termo Acinesia Urbana também contempla a perspectiva do real, neste caso a pesquisa propõe descrever a concepção de escassez, redução ou lentidão da “Mobilidade Urbana”, no que tange ao alcance físico, material e palpável do espaço urbano. Não obstante, expondo os fatores causadores da Acinesia Urbana e em sequência alguns de seus impactos diretos para os cidadãos.

#### 1.4.2 O termo Acinesia e a sua concepção imaginária

O conceito de mobilidade pode ser ambíguo, tanto objetivo (real concreto) quanto subjetivo? Sim! A palavra refere-se ao que se move ou pelo menos ao que consegue se movimentar; possibilidade de movimento; capacidade de ir para lugares diferentes com agilidade<sup>15</sup>. As menções que foram feitas à palavra fazem referência ao espaço, na concepção do real, sendo assim uma rua, uma calçada, avenida, etc. Isso em uma cidade se caracterizaria em um meio urbano, dessa forma seria uma “mobilidade urbana” ou “mobilidade espacial”. No entanto, a própria ideia do espacial pode ganhar subjetividade, sob a ideia de distintos espaços e possíveis imaginários. Entendo assim que este trabalho se reportará ao espaço real, construído por homens, na perspectiva da “mobilidade urbana”.

Distinto da compreensão da estrutura física está a “mobilidade social”, um conceito utilizado por sociólogos, que fazem alusão à transição e a possibilidade de

---

<sup>15</sup> Significados extraídos do Dicio (Dicionário Online em Português) - <http://www.dicio.com.br/>

transição de indivíduos e grupos sociais de uma classe social para outro, como exemplo: a classe D se tornando C, ou B se tornando A. De certa forma a compreensão de melhoria na Renda Per Capita e também de condição de vida. Assim de forma subjetiva a compreensão de movimento por classes distintas a lugares distintos, o espaço pertencente aos ricos e o espaço pertence aos mais pobres.

O termo Acinesia Urbana que a priori contempla de forma direta a concepção do real, não deixará de estimular o imaginário e a subjetividade, com a perspectiva de ampliar a estrutura lógica da dinâmica da “Mobilidade Urbana” na cidade de Rio de Janeiro.

#### 1.4.3 O termo e a personificação

As palavras que de certa forma indicam a falta de mobilidade no espaço, no sentido de escassez, redução ou lentidão da mobilidade é trânsito e o congestionamento. Eduardo A. Vasconcelos, em 1985, escreveu um livro cujo título é “O que é a Trânsito?”. O autor, ao iniciar o texto descreve que o trânsito não é um problema atual, mas, sim histórico.

Para nós, que vivemos com o trânsito difícil das cidades contemporâneas, a ideia de que este tipo de problema já afetava as cidades do Império Romano parece absurda. Mas, na realidade, as primeiras restrições ao trânsito conhecidas parecem ser aquelas determinadas por Júlio Cesar, que proibiu o tráfego de veículos com rodas no centro de Roma durante certas horas do dia.” (VASCONCELOS, 1985, p.7)

No final do século passado, o invento do automóvel e o aumento da circulação nas cidades trouxeram os primeiros problemas modernos de trânsito e, conseqüentemente, a legislação a respeito. Assim, surgiu em Londres, em 1868, o primeiro semáforo de que se tem notícia, com as cores vermelho e verde [...] (VASCONCELOS, 1985, p.8)

Ainda em Vasconcelos (1985), no transcórrer de seu texto expõe várias afirmativas sobre “O que é trânsito?”, entre elas estão:

“[...] tema do trânsito [...] está diretamente ligado à atividade humana e a seu deslocamento no espaço.” (VASCONCELOS, 1985, p.8)

O autor que apresenta inúmeros exemplos de deslocamentos (o que ele chama de “viagens”, afirma “[...] Todos, portanto, fazem parte da circulação geral do bairro e da cidade, cada um com a sua condição de deslocamento,

seus interesses e necessidades [...] somar a milhares de outras realizadas no mesmo dia, por pessoas e mercadorias, que junto produziram afinal o conjunto de deslocamento realizados por vias e com meios de transportes disponíveis: eis o trânsito [...] (VASCONCELOS, 1985, p.10)

"[...] O trânsito é, assim, o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos.

[...] O trânsito não é apenas um problema "técnico", mas sobretudo uma questão social e prática, diretamente ligada à característica de nossa sociedade capitalista." (VASCONCELOS, 1985, p.11)

"O trânsito é feito por homens, dentro de uma dada sociedade, com grandes diferenças sociais e políticas, com interesses diversos, surgindo como elemento básico, inevitável, o conflito: o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos; é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa." (VASCONCELOS, 1985, p.19)

"[...] conflito por meio da ideia do movimento, que está na natureza do trânsito, ou seja, o trânsito é movimento [...]"(VASCONCELOS, 1985, p.21)

A palavra congestionamento é usada no sentido de intensidade do trânsito na compreensão de paralisação do trânsito, ocasionada por excesso de veículos; engarrafamento.

A Acinesia Urbana sobre o aspecto físico, do ser humano, está vinculada ao ato de transitar? Já que a palavra trânsito sugere o sentido de ação de transitar; marchar, trajeto<sup>16</sup>; não necessariamente apenas com o movimento de veículos, mas também pedestre de certa forma em conjunto. E pelo fato de ser humano ter ação própria e ao mesmo tempo intencionalidades e assim o termo "Imobilidade espacial" se torna frágil.

#### 1.4.4 O termo e a origem da problemática

Será que é a Acinesia Urbana personificada em trânsito de veículos realmente é o grande vilão da cidade? Segundo Jane Jacobs (1961), não, o trânsito é apenas umas das "problemáticas" do meio urbano que estão vinculados ao mal planejamento em simbiose com gestões pública ruins, como descreve abaixo:

Os automóveis costumam ser convenientemente rotulados de vilões rotulados de vilões e responsáveis pelos males das cidades e pelos insucessos e pelas inutilidades do planejamento urbano. Mas os efeitos nocivos dos automóveis são menos a causa do que um sintoma de nossa incompetência do desenvolvimento urbano. Claro que os planejadores, inclusive os engenheiros de tráfegos, que dispõem de fabulosas somas em

<sup>16</sup> Significados extraídos do Dicio (Dicionário Online em Português) - <http://www.dicio.com.br/>

dinheiro e poderes ilimitados, não conseguem compatibilizar automóveis nas cidades. Eles não sabem o que fazem com os automóveis nas cidades porque não têm a mínima ideia de como planejar cidades funcionais e saudáveis – com ou sem automóveis. As necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, e um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando que, se conseguirem solucionar os problemas de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades. As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito de automóveis. Como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas? É impossível. (JACOBS, Jane. 2009, p.5-6).

Desta forma, pode-se concluir que a origem da Acinesia Urbana se deve à má gestão pública, com seus planejamentos ineficazes e geradores de problemas. A partir disso, a pesquisa se propôs ilustrar algumas importantes (re)estruturações territoriais e Políticas Públicas, ao longo da história da cidade do Rio de Janeiro, que relaciona-se à falta de participação população no desenvolvimento da “Mobilidade Urbana” e ao mesmo tempo não prioriza a concepção de melhores condições de vida à população. Além disso é importante compreender que a ocorrências de transita está vinculado á inúmeras eventualidades da cidade, neste caso a “carioca”.



## 2 A MOBILIDADE URBANA E SUA CONSTRUÇÃO HISTÓRICA

Este capítulo foi concebido com o intuito de ilustrar a Mobilidade Urbana na cidade do Rio de Janeiro a partir de uma construção histórica, além disso irá elaborar análises críticas dessa construção ao longo do tempo, sobretudo, nas ações de Gestores Públicos e Planejadores Urbano e Regionais na cidade carioca. A principal concepção para a formulação crítica é a importância ou prioridade que essas ações deram à condição de vida humana.

Deve-se deixar claro que o objetivo deste capítulo não é descrever a história da cidade do Rio de Janeiro, mas sim descrever a construção da Mobilidade Urbana que se vincula a sua história. Desta forma, esse trabalho apresentará a história a partir de “saltos” temporais sobre o “Tempo Longo”, sobretudo, ao expor a construção dos principais meios de transportes da cidade carioca.

### 1.2 A gênese (breve história)<sup>17</sup>

A cidade do Rio de Janeiro sob a condição privilegiada de Capital Federal recebeu volumosos investimentos em relação a outras cidades brasileiras. Indubitavelmente o Distrito Federal foi muito modificado ao longo de toda a sua história até os dias atuais. Como resultado agregou ao seu espaço inúmeras “formas” ou “conjuntos de objetos” fixos de distintas temporalidades, com distintas “funções” que se modificaram com o tempo.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Essa reprodução histórica foi adaptada das fontes: 1º) site <http://www.rio2016.com>, criado para homenagear a aniversário de 450 anos do Rio de Janeiro e ao mesmo tempo dos jogos Olímpicos que serão realizados na cidade; 2º) (CARVALHO, 1990).

<sup>18</sup> As Categorias de Milton Santos (1978), “Forma”, “Função”, “Estrutura”, “Processo” e “Totalidade”. O que é a “forma”? “A forma é o aspecto visível, exterior de um conjunto de objetos: as formas espaciais; função é a atividade desempenhada pelo objeto criado; a estrutura-social-natural é definida historicamente: nela, formas e funções são criadas e instituídas. As formas e as funções variam no tempo e assumem as características de cada grupo social.”; O que é o “processo”? “É uma concepção histórica e relacional de geografia e do espaço. O processo significa a ação que é realizada de modo contínuo, visando a um resultado que implica tempo e mudança. Os processos ocorrem no âmbito de uma estrutura social e econômica, resultando de suas contradições internas. Assim, ao considerarmos esses processos em conjunto, podemos analisar os fenômenos espaciais na sua totalidade.”; O que é “totalidade”? “Totalidade e tempo são categorias fundamentais para o estudo do espaço. A totalidade possui caráter global e tecnológico; apresenta-se pelo modo de produção, pelo

Essa pesquisa optou por expor os fixos, relacionados à Mobilidade Urbana, para tal exposição, este trabalho optou por descrever o escopo da história dos principais meios de transportes da cidade, de forma crítica, não obstante, buscando ilustrar as verdadeiras intencionalidades das ações de Gestões Públicas e de Planejadores e por seguinte as consequências para aqueles que habitam e fazem uso da cidade “carioca”.

O método adotado para a exposição dos Meios de Transportes independe da ordem cronológica de implantação entre eles, isso devido à instabilidade de datações das implantações e alterações, sobretudo, no que tange aos modelos e sistemas com novas denominações. Em virtude disso, a presente pesquisa apresentará as estruturas fixas relacionadas aos meios de transportes de forma aleatória, sem uma ordem pré-determinada.

É preciso ainda evocar que essa pesquisa embora apresente incompatibilidade metodológica com Abreu (2013, p.43-44), sobretudo, no que tange a alguns conceitos, compartilha da concepção do autor, na qual descreve que os meios de transportes apresentam um papel muito mais amplo e complexo do que o simples fluxo de pessoas de um lugar ao outro. Dentre essas concepções, por exemplo, está a expansão (evolução) da cidade em decorrência da implantação dos meios de transportes. Desta forma, o presente trabalho ao expor os meios de transportes irá problematizá-los, assim evitando ou até mesmo desfazendo possíveis sentidos comuns.

### **1.3 Os Bondes e os Trens**

No atual momento histórico da cidade do Rio de Janeiro, os Bondes e os Trens são conhecidos como dois meios de transportes a trilhos, no caso da cidade “Carioca” há apenas um único Bonde em funcionamento, denominado o bondinho de Santa Teresa que está vinculado normalmente à uma atração turística. Já os Trens são relacionados aos movimentos diários da população, sobretudo, dos subúrbios da cidade que se deslocam de seu local de residência para o local de trabalho,

---

intermédio da FES (Formação Econômica e Social) e da história; é inseparável da noção de estrutura. Portanto, a totalidade espacial é estrutural.” (SANTOS, 1978, p. 145 apud SAQUET & BELTRÃO, p.9).

originando assim o movimento pendular. É claro que essa concepção é simplória os bondes e os trens apresentam como mérito um conjunto de referências mais amplo e complexo para a cidade do Rio de Janeiro.

Entre essas referências estão: à expansão física da cidade; integração territorial (com outros municípios e de áreas mais afastadas); a desocupação da área central da cidade com o deslocamento de pessoas e industriais; a utilização no processo de especulação imobiliária; a representação ideológica; a entrada de investimentos estrangeiros, etc.

Abreu (2013, p.43-44) descrever algumas dessas referências:

[...] controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram um papel indutor diferente no que toca à expansão física da cidade. Os primeiros passaram a servir áreas ainda fracamente integradas à cidade, que se abriram então àqueles que podiam se dar ao luxo de morar fora da área Central mas não podiam arcar com os custos, já elevados, dos terrenos da Glória, Botafogo ou Tijuca; os bondes permitiram o êxodo cada vez maior dos que podiam arcar com esse ônus, mas mantinham-se no centro por falta de meio de transporte rápido e regular [...]

A partir da análise do texto compreende-se que os bondes apresentaram um papel de extrema importância para a expansão da cidade e também no arranjo para uma ocupação seletiva. Já os trens apresentavam outras funções, não apenas na mobilidade, para a indústria e também para a população de baixa renda, mas também na organização urbana estratificada. Embora os trens e os bondes sejam meios de transportes movidos a trilhos eles apresentam características distintas e por isso esta pesquisa optou por separá-los ao construir a análise crítica.

### 2.2.1 Os Bondes

Como já relatado anteriormente o Bonde e não os bondes, pois existe atualmente apenas um bonde em resistência na cidade “carioca”, sendo este vinculado normalmente à atração turística, no entanto nem sempre foi assim. A cidade do Rio de Janeiro já teve inúmeras linhas de bondes e a sua funcionalidade vai muito além de uma simples atração turística.

Para relatar algumas funcionalidades dos Bondes<sup>19</sup> e sua importância na cidade é preciso destacar algumas empresas deste transporte como: companhias (Ferro-Carril), Rio de Janeiro Street Railway Company, Vila Isabel e, sobretudo, a Botanical Garden Railroad Company (Jardim Botânico). Essas são as companhias que fizeram parte da cidade e por sua vez alteraram a relação econômica e social da cidade, transformando a “Mobilidade Urbana”.

A primeira concessão para o serviço de bondes de burro a ser efetivamente levada a efeito na cidade foi aquela outorgada à Botanical Garden Railroad Company (posteriormente Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico), empresa americana que em 9/10/1868 inaugurou a sua primeira linha, ligando a rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado. Servia, assim à freguesias da Glória que, como já foi visto, havia transformado em importante área residencial das classes abastadas. Logo depois, em 1/1/1871 a companhia estendeu suas linhas até o Jardim Botânico, passando a beneficiar, então, ao aristocrático bairro de Botafogo e permitindo, pela primeira vez, a ligação rápida do praticamente desabitado Largos das três vendas (atual praça de Santos Dumont), onde tinha ponto final, com o centro da cidade, numa extensão de 13 km. Nesse mesmo ano foi inaugurado o ramal de Laranjeiras e a companhia já transportava mais de 3.000.000 de passageiros anuais em suas linhas. [...] O sucesso da Companhia Jardim Botânico logo levou à criação de empresas similares, que obtiveram concessões para atuar em outras partes da cidade. Assim, em março de 1870, é inaugurado o serviço da Rio de Janeiro Street Railway Company (posteriormente Companhia São Cristóvão), Andaraí Pequeno (Tijuca), Saúde, Santo Cristo, Gamboa, Caju, Catumbi e Rio Comprido. Já nesse ano dessa companhia também transportavam mais de 3.000.000 passageiros, notadamente nas linhas de São Cristóvão e Tijuca. Dois anos mais depois, a 17/12/1872, a companhia Jardim Botânico inaugurava, por sua vez, o ramal da Gávea que passaria a ser freguesia a partir do ano seguinte. Nesse mesmo ano o governo concedia permissão a João Baptista Vianna de Drummond (Barão de Drummond) para estabelecer “uma linha de trilhos urbanos entre a cidade e os bairros do Andarahy Grande (Andaraí, Vila Isabel, Grajaú e Maracanã), São Francisco Xavier e Engenho Novo”. Nascia assim a Companhia de Ferra-Carril de Vila Isabel, em fins de 1873, devido aos numerosos trabalhos de aterro e construção de ponte que se faziam necessários na área do Mangue, junto à foz do Rio Comprido. As linhas somente foram inauguradas em 1875, sendo que, no ano seguinte, essa companhia já transportava mais de 1.500.000 passageiros.” (ABREU, 2013, p. 44-47).

Essa longa citação de Abreu (2013) não apenas relata que na cidade do Rio de Janeiro já existiram inúmeras linhas de Bondes de diferentes tipos, mas também descreve com clareza o processo de integração e expansão territorial, o monopólio

---

<sup>19</sup> A popularização pelos cariocas da palavra “bonde” para designar estes veículos decorreu dos cupons (bonds) que a empresa concessionária vendida ao público contornar problemas de falta de troco. A empresa passou, então, a ser conhecida como “companhia dos bonds”. (DUNLOP, 1973, p. 36-37 apud ABREU, 2013, Ed.4, p.44)

do capital estrangeiro sobre esse meio de transporte e em destaque a superlotação dos bondes (um grande número de passageiro em um trecho muito curto).

A Companhia Jardim Botânico, já destacada, apresentou um papel de extrema importância para toda a ocupação do litoral da cidade do Rio de Janeiro, foi ela que deu meio ao início para o adensamento de grande parte do litoral carioca, destacando a Zona Sul do Rio de Janeiro. Entre a década de 80 e 90, do séc. XIX, a companhia após conseguir romper problemas burocráticos, dá impulso a expansão da cidade pelo litoral.

O monopólio dessa companhia, sobre o principal meio de transporte à época, vinculava-se a algumas áreas da cidade que apresentavam o crescimento da especulação imobiliária e ao processo de segregação sócio espacial<sup>20</sup>, dentre essas áreas (bairros) estão: Leblon, Ipanema, Copacabana, Lagoa, Botafogo, Flamengo, Jardim Botânico e Urca<sup>21</sup>. Anos mais tarde ocorria uma nova expansão para o Leblon, assim consolidando a configuração da Zona Sul da cidade “carioca”.

Os bondes como já relatado permitiam a priori o êxodo cada vez maior dos que poderiam arcar com o ônus do deslocamento, neste caso, sobretudo, para os “bairros” da Zona Sul da cidade “carioca”, no entanto com a falta de meio de transporte rápido e regular grande parte se mantinham no Centro. Tal relato faz com que subentenda que os bondes, implantados no período monárquico e também da primeira república não priorizou a totalidade da população, nem mesmo a condição de vida humana, já que com o passar dos anos a superlotação é uma das características evidenciada por Abreu (2013).

---

<sup>20</sup> Locais que na contemporaneidade acolhem a população com a maior Renda Per Capita da cidade. ANEXO C – Mapa de Rendimento médio mensal em salários mínimos do responsável pelo domicílio, por Bairros - 2000.

<sup>21</sup> “[...] inaugurados, em 1892, o atual Túnel Velho, perfurado pela Companhia Jardim Botânico e, conseqüentemente, a primeira linha para Copacabana, que tinha ponto terminal na rua Barroso (atual Siqueira Campos). Em 19/1/1894, um termo aditivo ao contrato de 1890 permitiu, por sua vez, a criação de dois ramais a partir desse ponto, um em direção ao Leme e outro à Igreja (atual Posto Seis). Estes ramais foram inaugurados, respectivamente, em 8 e 15 de abril, sendo a condução grátis. Em 1990, novo contrato foi assinado entre a Prefeitura e a Companhia Jardim Botânico. Desta vez a Companhia se comprometia a ampliar a sua rede de tráfego eletrificado (inaugurada em 1982 com a ligação Centro-Largo do Machado) até ao Largo dos Leões e a Escola Militar (Praia Vermelha) no prazo de três anos, e até aos pontos terminais das demais linhas em cinco anos. Comprometia-se abrir, no prazo de quatro anos, um túnel para Copacabana (Túnel Novo). Em compensação, a prefeitura declarava de utilidade pública os terrenos necessários à abertura do túnel, e autorizava a companhia a prolongar, no prazo de um ano, sua linha da igreja até Vila Ipanema, onde a empresa do mesmo nome, pertencente ao Barão de Ipanema, estava incorporando novos lotes a área urbana. As obras foram concluídas em 1901, ano em que também se inaugurou a iluminação elétrica do bairro de Ipanema.”(ABREU, 2013, p. 44-48)

Segundo a Organização Mundial da Saúde – OMS o sistema de transporte ruim pode estar relacionado a doenças, como: Doenças cardiovasculares, obesidade, diabetes, doenças respiratórias e cânceres, além de mortes e lesão causadas pelos acidentes. Além disso, a poluição atmosférica, por exemplo, causa mais as doenças respiratórias e cardiovasculares. O ruído constante das ruas movimentadas causa estresse<sup>22</sup>.

Entre o que a OMS classificou de transporte ruim está a superlotação, sendo assim, os bondes instalados na cidade do Rio de Janeiro à época estão dentro dos conjuntos de transportes ruins pela classificação da OMS, logo também não priorizando a condição de vida humana. Essa superlotação se deve a inserção da população de baixa renda no uso deste transporte, isso porque não foi possível evitar que a população de baixa renda conseguisse morar nas proximidades das áreas mais valorizadas da cidade.

Ao longo tempo e, conseqüentemente, com a inserção dos veículos nas ruas a então administração Negrão de Lima<sup>23</sup> decidiu não renovar a concessão do serviço dos bondes da companhia Jardim Botânico, pois segundo ele prejudicava o tráfego de automóveis e ônibus<sup>24</sup>.

A decadência dos bondes na cidade de Rio de Janeiro e no Brasil, segundo Pires (2012)<sup>25</sup>, tomou ímpeto durante as décadas de 60 e 70<sup>26</sup>, do Séc. XX, durante o governo militar que reforçou o estímulo à construção de estradas de rodagem, em todo o país, à implantação de montadoras de automóveis e investimento a indústria pesada, de siderurgia e de bens de capital.

Ainda segundo o autor, nos anos 90, poucas foram as cidades brasileiras que mantiveram sua frota de ônibus elétricos<sup>27</sup>. Entre as cidades brasileiras onde resiste

---

<sup>22</sup> Além do que foi exposto a OMS ainda descreve que o uso do carro individual gera falta de atividade física e, como consequência, doenças cardiovasculares e obesidade. Muito da qualidade de vida de uma grande metrópole depende de como o transporte público é organizado.

<sup>23</sup> Francisco Negrão de Lima (1901-1981) foi um político brasileiro; governador do estado da Guanabara de 1965 até 1970 (Período de ditadura militar).

<sup>24</sup> “[...] administração Negrão de Lima [...] durante a sua administração encerrou-se ainda prazo de concessão do serviço de bondes da Companhia Jardim Botânico, tendo a prefeitura decidido não mais renová-lo, visto que esse tipo de transporte, além de prejudicar o tráfego automóveis e ônibus, há muito que tinha perdido a importância que lhe foi característica no início do século. Com efeito, na década de 1950 os bondes serviam apenas à classe pobre e esse tipo de utilização parecia ser plenamente dispensável, dados os problemas de tráfego que acarretavam.” (Abreu, 2013, p. 132).

<sup>25</sup> PIRES, H.F. Imagens e história na Internet: Os bondes, patrimônio brasileiro. *Ar@cne* - Revista electrónica de recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, nº 156, 1 de febrero de 2012. <<http://www.ub.es/geocrit/aracne/aracne-156.htm>>.

<sup>26</sup> Esse processo automobilístico é também associado ao Fordismo.

<sup>27</sup> Ônibus elétrico é uma denominação popular para o bonde elétrico, como já descrito existiram

até hoje a presença dos bondes, estão: Rio de Janeiro, em Santa Teresa; Itatinga (MG) e Campos do Jordão (SP). Nestas duas últimas cidades os bondes também estão vinculados a atração turística.

A única linha de bonde que resistiu na cidade do Rio de Janeiro é a de Santa Teresa, Pires (2012) descreve sobre a luta para que essa linha não desaparecesse e ainda um pouco do processo de desaparecimento do transporte público de massa no mundo.

Os bondes elétricos de Santa Teresa estavam em funcionamento no Rio de Janeiro desde 1896, até 2011, eles circulavam em duas rotas. Mas, esses bondes, que constituem uma importante referência de preservação da história dos bondes do Rio de Janeiro e do Brasil, passam pela ameaça de desaparecimento, mesmo com a luta que vem sendo efetuada pela Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa (Amast) e por outras pessoas e instituições que estão preocupados e conscientes da necessidade de preservação desse patrimônio da humanidade. Desde o acidente, de cinco de agosto de 2011, que matou cinco passageiros e feriu cinquenta e três pessoas, que os bondinhos deixaram de efetuar os seus tradicionais e belos percursos de Santa Teresa, passando pelos Arcos da Lapa em direção ao Largo da Carioca. Antes desse acidente, a Amast havia feito inúmeras advertências e denúncias ao Ministério Público Estadual, através de um relatório produzido pelo Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea), que recomendava a não circulação dos “bondes modificados” devido à procedimentos incorretos na manutenção do sistema de freios desses bondes. Este fato deixa claro o descaso e o desinteresse dos poderes públicos municipais e estaduais atuais, em preservar um patrimônio da humanidade e manter a história dos bondes em Santa Teresa. As denúncias sobre o descaso em relação à preservação da memória social e desse patrimônio público deixa nítida a falta de compreensão, por parte das autoridades públicas, de que o desaparecimento dos bondes de Santa Teresa trará também prejuízos ao turismo do Rio de Janeiro e memória nacional e mundial. Devido ao abandono e a negligência dos poderes públicos estaduais, os museus dos EUA adquiriram, a preços irrisórios (2500,00 dólares), grande parte do patrimônio dos bondes cariocas que poderiam ainda estar circulando em algumas partes históricas da cidade, como acontece em Lisboa. Esse fenômeno de destruição do transporte público de massa e sua substituição pelo uso do automóvel, que também aconteceu nos Estados Unidos, foram retratados no documentário “Taken for a Ride”, elaborado em 1996, produzido por Jim Klein, professor da Wright State University, e pela pesquisadora de Martha Olson. A premissa ou hipótese fundamental do documentário é que a destruição do transporte público de massa havia sido planejada pela mais importante montadora dos EUA, a General Motors. (PIRES, 2012)

O texto de Pires (2012) revela a desativação dos bondes de Santa Teresa, após a ocorrência de um acidente, e toda uma problemática estabelecida com a população local. Tal citação deixa explícito o descaso da gestão pública e ao mesmo tempo com a condição de vida humana, já que desprezo das autoridades levou a

---

distintos modelos de bondes.

morte de cinco passageiros e cinquenta e três pessoas feridas. O bonde de Santa Teresa voltou ao funcionamento, segundo o Ministério do turismo<sup>28</sup>, no entanto ainda em fase de pré-operação, após aproximadamente 4 anos.

Fazendo uma analogia com o termo Acinesia nesse momento da pesquisa, o termo apropriado é Acinesia da Vida, ou seja, a falta de movimento de vida. Logo, a morte, corações que não movem mais, devido ao acidente ocorrido no bonde de Santa Teresa.

É desta forma conturbada que a única linha de bondes na cidade do Rio de Janeiro resiste, após a cidade “carioca” obter inúmeras linhas ao longo dos anos, como pode ser visto no ANEXO D - Itinerário em 1878, ANEXO E - Itinerário em 1907 e ANEXO F - Itinerário em 1920.

---

<sup>28</sup> Ministério do Turismo <http://www.turismo.gov.br/>



### 2.2.2 O papel dos trens

A partir da análise feita sobre o texto de Abreu (2013) entende-se que os trens apresentavam funções distintas dos bondes, tanto no que tange à Mobilidade Urbana, servindo, sobretudo, para fluidez da indústria e população de baixa renda, quanto também na organização espacial.

O autor relata a inserção dos trens e, por consequência, as alterações sociais e espaciais:

Em 1858 foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, ligando a freguesia de Santana<sup>29</sup> e Queimados<sup>30</sup>. Nesse mesmo ano foram inauguradas estações de Cascadura e Engenho Novo (no Rio de Janeiro) e de Maxambomba (atual distrito de Nova Iguaçu). Em 1859, foram inauguradas, por sua vez, as estações de São Cristóvão e Sapopemba (atual Deodoro), enquanto a de São Francisco Xavier foi aberta em 1891. Sapobemba e Maxambomba eram, nessa época, pequenos núcleos isolados que serviam a uma população rural esparsa. Cascadura e Engenho Novo, por outro lado, eram áreas rurais que já mantinham relações constantes com as freguesias centrais relações essas que foram bastante incrementadas a partir de 1861, quando foi inaugurado o serviço regular de trens até Cascadura. A existência de uma linha de subúrbios até Cascadura incentivou, de imediato, a ocupação do espaço intermediário<sup>31</sup> entre esta estação e o Centro. Antigas olarias<sup>32</sup>, curtumes<sup>33</sup>, 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 e a conseqüente necessidade de aumentar o número de composições e de estações. Na década de 60 foram inauguradas então as estações de Riachuelo e todos os Santos. Em 1870, por sua vez, a linha de Cascadura passou a ser servida por mais dois trens diários, inaugurando-se de fato o sistema suburbano de transporte, já que os horários dos trens passaram então a ser mais adequados às horas de entrada e saída dos locais de emprego do Centro da cidade. Como consequência imediata, o processo de ocupação da faixa suburbana até Cascadura adquiriu impetuosidade ainda maior na década seguinte, levando à inauguração das estações de Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Club, Sampaio, Quintino, Mangueira e Encantado e, já em 1890, da estação da Mangueira. (ABREU, 2013, p.50).

<sup>29</sup> Deu origem aos bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa.

<sup>30</sup> Antigo distrito de Nova Iguaçu (emancipação em 1990).

<sup>31</sup> [...] tecido urbano carioca situado além dos limites da periferia imediata, mais conurbada do Grande Rio, que se constitui de Nilópolis, São João de Meriti, grande parte de Duque de Caxias, São Gonçalo e Nova Iguaçu, e parte de Magé (ABREU, 2013, p.18). Além de parte mais afastadas de áreas conturbadas.

<sup>32</sup> Local onde se fabricam tijolos, telhas, manilhas e vasilhame de barro (panelas, moringas etc.).

<sup>33</sup> Estabelecimento onde se curtem couros. / Indústria que se dedica ao tratamento de peles finas e de couros.

Em primeiro momento é possível compreender que os trens favoreceram a ocupação de áreas afastadas ao Centro, neste caso, sobretudo, faixas suburbanas, em área fora do processo de conurbação junto ao “núcleo”<sup>34</sup>. Tendo como consequência tal ação a transformação de pequenos vilarejos que de certa forma era atração para pessoas em busca de moradia barata. Além disso, deixa claro que esse meio de transporte deu início a inúmeros bairros tradicionais na cidade do Rio de Janeiro.

O início desses bairros tradicionais se deu segundo o Abreu (2013, p.50) de forma linear, a população de baixa renda se transferiam para ao longo das ferrovias e, como maior aglomeração, em torno das estações. Ao longo do tempo as ruas secundárias e perpendiculares as linhas férreas, foram sendo abertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras, dando início assim a um processo de crescimento radical que se intensificaria cada vez mais com o passar dos anos até os dias atuais. Esse processo não se restringiu apenas a Estrada de Ferro Dom Pedro II, mas também as outras Estradas de ferro como: Estrada de Ferro Rio D`ouro, Rio de Janeiro Northern Railway Company, também chamada Estrada do Norte (Futura Leopoldina Railway) e a conhecida Central do Brasil.

Todas essas linhas proporcionaram não apenas a ocupação dos bairros tradicionais da cidade “carioca”, mas também a ocupação dos municípios adjacente a cidade do Rio de Janeiro. Desta forma, favorecendo a expansão e ocupação da cidade para as zonas oeste, leste e norte.

Além da Estrada de Ferro Dom Pedro II Abreu (2013) descreve como surgiram essas estradas de ferros: Estrada de Ferro Rio D`ouro, Rio de Janeiro Northern Railway Company, também chamada Estrada do Norte (Futura Leopoldina Railway) e Estrada de Ferro Melhoria do Brasil (denominada Central do Brasil).

De importância fundamental para o crescimento dos subúrbios foi também a inauguração, na década de 1880, de duas novas ferrovias. Em 1883 foi aberta ao tráfego, em caráter provisório, a *Estrada de Ferro Rio D`ouro*, ligando a Quinta Imperial do Caju à represa à represa Rio D`ouro, na Baixada Fluminense. Atravessando as freguesias de São Cristóvão, Engenho Novo, Inhaúma e Irajá, essa

---

<sup>34</sup> A área de maior concentração/aglomeração ou central é denominada por Abreu, como “núcleo”, um método de regionalização, no qual essa presente pesquisa não utilizou.

ferrovia foi construída com a finalidade de transportar material, para as obras de construção da nova rede de abastecimento de água da cidade do Rio de Janeiro captada nos mananciais da Serra do Mar, em Tinguá e Xerém. Por acompanhar os encanamentos que traziam a água do Rio D'ouro até São Cristóvão, a ferrovia foi, inicialmente, utilizada apenas para os trabalhos de conservação do sistema (adutor e distribuidor). Posteriormente, passou a ter um serviço regular de passageiros, embora jamais tenha tido o mesmo papel indutor da D. Pedro II, já que seu ponto terminal era distante do centro, na ponta do Cajú. Isto não impediu no entanto que pequenos núcleos se desenvolvessem ao longo de suas linhas (dentro os quais se destacam Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Areal (Atual Coelho) e Pavuna), já que se podia alcançar o centro da cidade através de baldeação para os trens da Dom Pedro II na altura de São Francisco Xavier.” Embora atravessando terras mais baixas, sujeitas a inundações periódicas, próximas a Baía de Guanabara, a *Rio de Janeiro Northern Railway Company*, Também chamada Estrada do Norte (Futura Leopoldina Railway), teve papel indutor muito mais importante que a Rio D'ouro. A sua primeira linha, inaugurada a 23/04/1986, entre São Francisco Xavier e Mirity (atual Duque de Caxias), integrou uma série de núcleos semi-urbanos preexistentes, (como Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Lucas e Vigário Geral) que devido à grande acessibilidade ao centro proporcionada agora pela ferrovia, passaram então a se desenvolver em ritmo bastante acelerado.” (ABREU, 2013, p.50).

A Estrada de Ferro Rio D'ouro e Rio de Janeiro Northern Railway Company, também chamada Estrada do Norte (Futura Leopoldina Railway), são as duas linhas de trens que estão direcionadas para a área da baixada fluminense, ou seja, para municípios como: Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Queimados, etc. Todos esses municípios atualmente com grandes densidades populacional.

As três “linhas” foram fundamentais para o deslocamento populacional da área do Centro da cidade do Rio de Janeiro para outras cidades e bairros. Na área Central habitavam a maior parte da população do Rio de Janeiro, incluindo a população de baixa renda se aglomeravam em grandes cortiços (ou casarões) com péssima salubridade, conhecidos como: Cabeça de Porco (ANEXO G - Cabeça de Porco) e em áreas periféricas a área Central. É importante ressaltar que grande parte desse deslocamento não foi feito de forma voluntária, muito deles foram feitos após remoções diretas dos distintos gestores público, como exemplo disso: estão as reformas sanitárias que essa pesquisa apresenta com maior clareza no capítulo 2.3 “A Febre Viária”, quando relacionado a abertura de vias públicas.

A figura 1 - Área Metropolitana (Área conurbada) do Rio de Janeiro: Localização das Estradas de Ferro, ilustra onde estão localizadas as estradas

de ferros, informadas por Maurício de A. Abreu. Já a FIGURA 02 - Áreas Ocupadas Próximo as Linhas de Trens, a ilustração é uma imagem de satélite retirada do Google Earth<sup>35</sup>, essa imagem foi customizada para demonstrar as áreas ocupadas próximas as linhas de trens (na ideia de mostrar a concentração populacional em torno da infraestrutura). Além dessas imagens pode ser consultado dados sobre a demografia da cidade do Rio de Janeiro nos anexos: ANEXO H – Densidade Demográfica da cidade do Rio de Janeiro (Censo 2010), ANEXO I – Distribuição da População na Cidade do Rio de Janeiro (Censo 2010); ANEXO J - Variação do crescimento da população entre 2000 e 1991 da cidade do Rio de Janeiro, ANEXO K – Proporção de idosos no total da população da cidade do Rio de Janeiro e finalmente ANEXO L – Pirâmide etária por gênero da cidade do Rio de Janeiro.

Finalmente, a Estrada de Ferro Melhoramento do Brasil (denominada Central do Brasil), que já foi nome de filme e que Abreu (2013, 53) também à descreve:

Finalmente, em 01/11/1983, foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Melhoramento do Brasil, construída pela Companhia do mesmo nome e presidida por André Gustavo Paulo de Frontin, e que, em 1903, seria incorporada à Central do Brasil, com nome de linha auxiliar. Esse trecho ligava Mangueira a Sapopemba (atual Deodoro), que já integrava a rede da Central. Em 1898 foram inauguradas, por sua vez, as estações de Vieira Fazenda, Del Castilho, Magno e Barros Filho. Já na última década do século passado estavam pois, em pleno crescimento, os principais subúrbios do Rio de Janeiro atual. Naquela época, entretanto, eles não passavam de simples núcleos dormitórios [...] A ocupação dos subúrbios é exemplificada, ainda, pela movimentação de passageiros nas estações da Central do Brasil, que atingiu, no período 1886-1896, um total de quase 30 milhões de pessoas.

Como evidencia Abreu (2013) os trens levaram 30 milhões de pessoas, no período de 1886 a 1896, esse número já demonstraria uma superlotação a época, no entanto nos dias atuais os números são ainda maiores, segundo a Supervia<sup>36</sup>, empresa responsáveis pela operação da malha ferroviária urbana de passageiros da região metropolitana do Rio de Janeiro, o número de

---

<sup>35</sup>Um software da empresa Google, no qual disponibiliza fotos retiradas por satélites.

<sup>36</sup> Desde 1º de novembro de 1998, a SuperVia opera o serviço de trens urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. No decorrer desses 15 anos de atuação, a população do estado observa as melhorias que vieram a partir da concessão. Inicialmente um consócio Espanhol 2000, porém em novembro de 2010, a Odebrecht TransPort (brasileira), uma empresa da Organização Odebrecht com foco em mobilidade urbana, concessões rodoviárias, sistemas integrados de logística e aeroportos assumiu o controle acionário da SuperVia.

passageiros no ano de 2014 foi de 164.001.690 (gerais) e de pagantes 154.836.851.

No entanto, os investimentos não foram o suficiente para eliminar alguns problemas como: o de superlotação e problemas com a gestão pessoal (no que diz a respeito ao seu humano). Já foram noticiados casos de acidentes, atropelamentos, violência entre segurança e passageiros, assaltos em vagões, comércio e uso de drogas nas estações e vagões, destruição de vagões, entre outros problemas relacionada público no qual fazem uso deste meio de transporte.

Atualmente (2016), segundo a SuperVia, existem 270 km de malha viária em oito ramais com 102 estações. O percurso atravessa o Rio de Janeiro e mais onze municípios da Região Metropolitana (Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim). Os trens da SuperVia transportam, em média, 620 mil passageiros por dia útil. No dia 8 de outubro de 2015 foi alcançado o recorde de 729 mil passageiros, sendo 688 mil pagantes (FIGURA 03 – Diagrama da Rede Ferroviária).

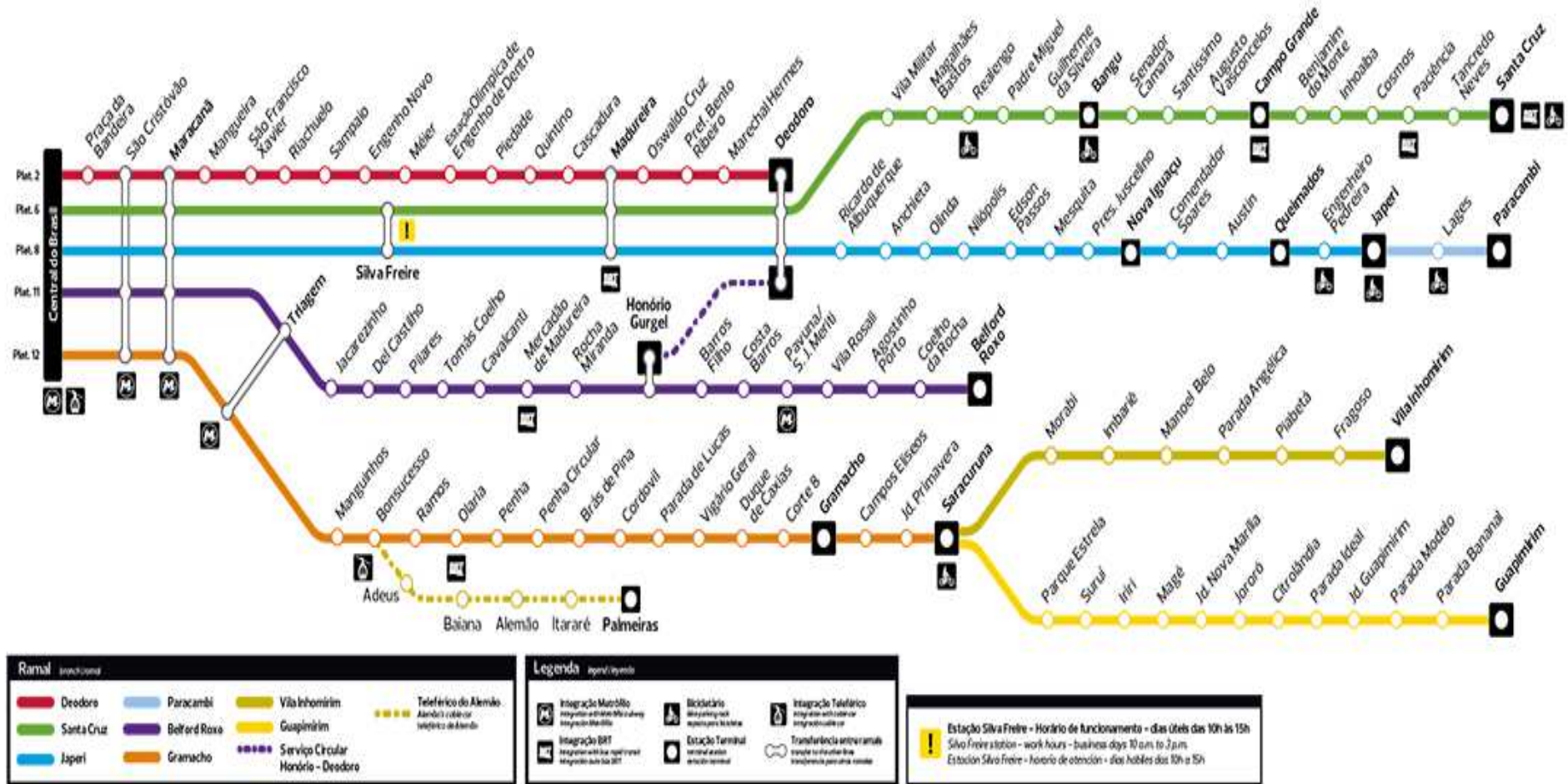


Figura 2 - Áreas Ocupadas Próximo às Linhas de Trens



Fonte: Google Earth (Adaptado), 2013.

Figura 3 – Diagrama da Rede Ferroviária



Fonte: <http://www.supervia.com.br/> Acesso em Abr de 2016.



O Museu de Artes do Rio (MAR) apresentou a exposição de: Rossini Perez, entre o Morro da Saúde e a África (28/07/2015 a 25/10/2015); Rio Setecentista, quando o Rio virou capital (07/07/2015 a 08/05/2016); Tarsila e Mulheres Modernas no Rio (12/05/2015 a 20/09/2015); Rio – Uma paixão francesa (14/04/2015 a 09/08/2015) e por fim Kurt Klagsbrunn, um fotógrafo humanista no Rio (1940-1960) (14/04/2015 a 09/08/2015).

Entre as exposições a que agregaram grande valor a esse trabalho foi a exposição Rio – Uma paixão francesa, a qual expôs a fotografia abaixo (Figura 4 – O trilho e o caminho):

Figura 4 - O trilho e o caminho - Rafael Landau



Nota: O trilho e o caminho - Rafael Landau. Dawn, undated - Société française de Photographie, Paris.  
Fonte: O autor, 2016. Adaptação de uma fotografia durante visita à exposição.

A fotografia<sup>37</sup> ilustra uma menina “negra” ao lado de um trilho, o qual parece não ter fim, mas os trilhos da cidade “carioca” sempre têm um fim. São exatamente os trilhos o principal meio de transporte de grande parte da população, sobretudo, de baixa renda, isso inclui a maior parte dos negros da cidade “carioca”, nos quais habitam a margem da sociedade com o fim da escravidão<sup>38</sup> até os dias atuais, mesmo se deslocando para os subúrbios “carioca”, devido a alguns fatores, como: a derrubada de cortiços, a instalação de indústrias, a valorização da área central, a derrubada de morros (Ex: Morro do Castelo e Santo Antônio), entre outros.

O ANEXO M – Mapa Racial da Cidade do Rio de Janeiro elucida que a maior parte da população “negra” e “parda” habite próximo às linhas de trens, além disso, pode-se afirmar que grande parte da população de pardos e negros vive em áreas marginalizadas, como pode ser visto no ANEXO N - Favelas Dominadas por Facções do Tráfico e por Milícia em 2005. Logo, também se pode afirmar que essa população habita nas áreas mais violentas da cidade “carioca”, sobretudo, o ser observado o ANEXO O - A Densidade de Óbitos por Agressão na Cidade do Rio de Janeiro (2006) e também ANEXO P - Razão de Taxas de Mortalidade Padronizados por Idade e Distribuídas por Bairro. Embora o objetivo desta pesquisa não seja a violência na cidade do Rio de Janeiro, este presente trabalho expõe no ANEXO Q – UPPs (Unidades de Polícia Pacificadoras) instaladas na cidade do Rio de Janeiro, nesta ilustração pode se observar que estão instaladas em área de concentração de negros, no entanto áreas essas que circunscrevem áreas de concentração de população branca.

Além da FIGURA 04 - O trilho e o caminho, há outras que estavam em amostra na exposição e que demonstram a decadência dos trens ao longo do tempo, tendo o mesmo um processo de marginalização, ou seja, sendo colocado à margem da sociedade esse transporte de massa tão importante para a cidade.

---

<sup>37</sup> A imagem é referente a uma fotografia feita pelo autor na exposição Rio – “Uma paixão francesa” (14/04/2015 a 09/08/2015). Infelizmente com o reflexo destorce a beleza da exposição, verdadeiramente, perfeita.

<sup>38</sup> O Brasil um dos últimos países do mundo a abolir a escravidão e isso aconteceu em 13 de maio de 1888 quando a Rainha Isabel assinou a famosa Lei Áurea. Mas, sejamos sinceros, a escravidão não acabou nem aqui nem no mundo.

Figura 5 - Série Surfista de Trem.



Fonte: Autor: Rogério Reis (Rio de Janeiro - 1954) - Maison Euroréenne de La Photographie, Paris. (adaptado - fotos tiradas na exposição e organizadas em mosaico) Série Surfista de Trem. Acesso em Abr de 2016.

Essas fotos de Rogério Reis foram tiradas em 1954 na mesma década da decadência dos bondes e ao mesmo tempo de um processo que inserção maciça de veículos movidos a combustíveis fósseis, sobretudo, automóveis e ônibus.

A cidade “carioca” que neste período ainda era a capital brasileira, recebeu um forte processo de industrialização para o setor automobilístico, em primeiro momento deve destacar a criação da FNM – Fábrica Nacional de Motores, em 1942. Em seguida a FNM em 1947 constrói os primeiros caminhões brasileiros, após ter assinado um contrato com a fábrica italiana Isota Franchini, que cedeu licença especial para a produção dos veículos. Quatro anos depois, a FNM firma contrato com a Alfa Romeu, de Milão, na Itália, e substituiu os modelos ultrapassados pelos caminhões pesados: o Fenemê D-9300 (Figura 6).

Figura 6 – Caminhão feito em Caxias (O Fenemê D-9300)



Legenda: Caminhão feito em Caxias.

Fonte: Câmara Municipal de Duque de Caxias. Acesso em Abr de 2016.

Nos anos seguintes os investimentos não pararam, na década de 60, a Fábrica Nacional de Motores lançou, em Brasília, o Alfa Romeo “JK”, em homenagem ao presidente da República. O carro possuía seis lugares, motor de quatro cilindros, 110 cavalos de potência, seis mil rotações e cinco marchas para frente. A queda na produção, a má administração e, principalmente, o endividamento com o BNDES levou a venda da estatal para a Alfa Romeo, em 1968.

Figura 7 – Alfa Romeo Jk



Fonte: Private Collections (Esquerda) e Replica a venda no mercado livre (Direita) (Adaptado).

Acesso em Abr de 2016

E assim durante 8 anos, a Alfa Romeo produziu carros no Brasil, com predomínio da elegância de suas linhas, o que de certa forma agradou grande parte da elite brasileira. No entanto, em 1976, a Fiat comprou as instalações da Alfa Romeo e com isso começou um processo, inicialmente, lento de modernização do parque industrial, fazendo com que os maquinários obsoletos foram substituindo por equipamentos modernos. Infelizmente, em 1981, a Fiat mandou embora três mil funcionários e em seguida muda-se para Betim, Minas Gerais, acabando com quase 40 anos de riqueza e crescimento econômico na região de Duque de Caxias. Atualmente a empresa é a maior montadora do país.

Os trens diferentes dos bondes na cidade “carioca” não se extinguiram em sua totalidade, as principais linhas citadas continuam em funcionamento. Houveram investimentos<sup>39</sup> que foram feitos ao longo dos anos, sobretudo, em vagões, na manutenção das estações e dos trilhos. No entanto, o transporte ainda não se expandiu e claros problemas, como já supramencionado.

A decadência dos bondes e dos trens contemplam um planejamento urbano e regional de Gestores Públicos e de Planejadores, em apoio (parceria) com a indústria automobilística estrangeira que se estabelecia à época. Tal processo configura uma fábula criada, na qual atribui ao transporte automobilístico a solução para a Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro e do Brasil.

Essa fábula é desmentida nos dias atuais, devido à intensificação do processo de Acinesia Urbana nos dias atuais que esses Gestores Públicos e Planejadores causaram ao longo do tempo. É importante ainda ressaltar que o papel desta pesquisa não é depreciar os carros ou ônibus, mas sim acentuar o processo de Acinesia Urbana na cidade do Rio de Janeiro e ao mesmo tempo o desprezo à condição de vida humana quanto às ações realizadas na cidade “carioca”.

---

<sup>39</sup> Ao longo de 2012, 30 novos trens adquiridos na China entraram em operação, o que permitiu um acréscimo diário de 290 mil lugares para os passageiros. Como parte do investimento de R\$ 2,4 bilhões no sistema ferroviário fluminense, o Governo do Estado já encomendou outros 60 trens, que deverão começar a entrar em circulação ainda em 2014, e antecipamos a compra de mais 20 novos trens, que estavam inicialmente previstos para o período entre 2016 e 2020, mas que já começaram a circular em março de 2014. Fonte: Supervia.

### 2.3 “A Febre Viária”

As aberturas e o alargamento de vias públicas (“artérias”) já vinham sendo feita desde séc. XIX no início apenas para circulação de pessoas (sem meios de transportes), veículos por tração animal a trilhos ou não; em seguida a inserção dos veículos a trilhos elétricos, promovendo assim alterações urbanas que foram feitas com intenso processo de aterramento na área central da cidade do Rio de Janeiro.

Como já dito anteriormente a inserção dos bondes e trens no meio urbano promoveram a expansão da cidade e ao mesmo tempo a organização do espaço, um exemplo disso foi a abertura de vias públicas, ruas e avenidas (Boulevard), algumas delas sendo ampliada ou alargada, quando não os dois ao mesmo tempo, para tentar atender a demanda da “Mobilidade Urbana”, na qual com o passar dos anos se evidenciam os veículos movidos a combustíveis fósseis.

A estrutura viária é fundamental para a integração da cidade, o tecido urbano que é extremamente complexo, segundo <sup>40</sup>Philippe Panerai no livro *No livro Formes Urbaines – de l’îlot à la barre* há o que ele chama de “encontro de três lógicas”: a lógica do sistema viário, a do parcelamento e a das edificações. Assim, quando surge uma área de expansão em que se justapõe um tecido novo a outro mais antigo e não há uma articulação mínima entre os dois setores –portanto, sem uma articulação mínima entre estas três lógicas –, o resultado é uma colcha de retalhos interminável. Ainda segundo o autor na ausência de conexão viária que promovam a articulação entre os espaços dificulta a integração social e a mobilidade, além de sobrecarregar o uso das

---

<sup>40</sup> PANERAI, Philippe, CASTEX, Jean e DEPAULE, Jean-Charles. *Formes Urbaines – de l’îlot à la barre*, 1997. apud Terry, Tatiana; Javoski, Daniela Engel Aduan; Carvalho, Solange Araujo de. *Sistema viário/Solange Araujo de Carvalho e Tatiana Terry*. - Rio de Janeiro: Instituto de Arquitetos do Brasil, 2013.

vias principais pela escassez de ligação secundária (vias que conectam a uma principal).

Em uma analogia com o corpo humana, a estrutura viária funciona como um sistema circulatório (FIGURA 08 – Sistemas Circulatórios), no qual se assemelha com uma rede de distribuição, neste caso composta de veias, artérias e vasos capilares. Se uma parte do sistema circulatório falha, o todo tenderá a se reorganizar de modo a suprir essa falha, para que nenhuma parte do corpo fique sem sangue.

Figura 8 - Sistemas Circulatórios



Fonte: Sistema Circulatório Humano: <http://pt.dreamstime.com/foto-de-stock-royalty-free-o-sistema-circulat%C3%B3rio-destaca-o-cora%C3%A7%C3%A3o-image26590605>; Mapa do Rio: Prefeitura do Rio (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

A falha no sistema circulatório urbano, o qual vem a ocasionar a Acinesia Urbana, tende a ser caracterizado como já Jacobs (2009, p.5-6) culpa os automóveis, sendo eles rotulados de vilões e responsáveis pelos males das cidades e pelos insucessos e pelas inutilidades do planejamento urbano. Mas os efeitos nocivos dos automóveis são menos a causa do que um sintoma de nossa incompetência do desenvolvimento urbano.

Diferente do sistema circulatório humano a engenharia do sistema circulatório urbano não é natural, mas sim uma projeção da imaginação humana a partir de aplicações técnicas baseadas, sobretudo, nos estudos matemáticos. Esses sistemas foram projetados ao longo do tempo através os gestores públicos e dos planejadores urbanos e regionais, a partir disso que se propaga o desenvolvimento urbano.

Dessa forma, a presente pesquisa optou por apresentar alguns gestores público e planejadores urbanos e regionais, com o intuito de descrever suas ações sobre a cidade do Rio de Janeiro e, por conseguinte o que isso influenciou para a atual Acinesia Urbana e algumas consequências a condição de vida humana. Além disso, essa metodologia de exposição ilustra as alterações nas quais a cidade Rio de Janeiro sofreu ao longo do tempo, sem ficar vinculado a algumas diretrizes que foram propostas ao longo da história. Não obstante, abre a possibilidade para comparação do momento presente com alguns momentos históricos.

A escolha dos gestores públicos não se restringirá apenas aos ex-prefeitos que a cidade do Rio de Janeiro já teve, isso porque a cidade já sofreu ações de distintas autarquias governamentais, não obstante, essas ações estão vinculadas a aberturas e alargamento de vias.

### 2.3.1 Francisco Pereira Passos

Para descrever sobre Francisco Pereira Passos essa pesquisa buscou levantar dados no Instituto no qual leva o seu nome IPP – Instituto Pereira Passos e a partir disso foi encontrado o texto de Manoel Carlos Pinheiro e Renato Fialho Jr. de 2006, da Coleção Estudos Cariocas, chamado Pereira Passos: Vida e Obra.

Segundo os autores:

Francisco Pereira Passos nasceu em 29 de agosto de 1836, no Município de Piraí, Estado do Rio de Janeiro. Faleceu em 12 de março de 1913, a bordo do navio Araguaia, em viagem para a Europa. Filho de Antônio Pereira Passos, o Barão de Mangaratiba, e Dona Clara Oliveira Passos, Francisco foi criado numa grande fazenda de café, a Fazenda do Bálsamo, situada no município fluminense de São João Marcos que, antes de ser elevado à condição de vila por D. João VI em 1813, pertencera à vila e Município de Resende e atualmente é distrito de Rio Claro. (PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. 2006, p.1).

Pereira Passos assim popularmente conhecido foi prefeito da cidade “carioca” entre o ano de 1902 a 1906, antes da Gestão Pública foi



engenheiro civil<sup>41</sup> fazendo parte de construções na França<sup>42</sup>, onde obteve formação, ainda em sua experiência profissional também assistiu a uma das fases mais delicadas da reforma empreendida por Georges Eugène Haussmann, prefeito do Departamento de Seine (1853-1870)<sup>43</sup>. O reformista francês é citado por Lefebvre (2013, p. 22-26) para responder a seguinte pergunta:

“[...] como democracia urbana ameaçava os privilégios da nova classe dominante, esta impediu que essa democracia nascesse. Como? [...]” (LEFEBVRE, 2011, p. 23)

E como resposta o autor apresentou a seguinte resposta:

“[...] Expulsando do centro urbano e da própria cidade o proletário, destruindo a “urbanidade”[...].” (LEFEBVRE, 2011, p. 23).

Além disso, o autor descreve três atos do Barão Haussmann que foram realizados em Paris para que processo de expulsão dos proletários do centro urbano ocorresse. Os contatos que Pereira Passos obteve na Europa foram decisivos em dois aspectos fundamentais da formação profissional: a engenharia ferroviária e o urbanismo<sup>44</sup>. E no que tange o urbanismo o ex-prefeito da cidade do Rio de Janeiro realizou o que foi considerada a maior reforma urbana já feita, com características bem similares da feita em Paris pelo Barão Hausmann.

No entanto, a presente pesquisa visa relatar algumas das principais ações realizadas por Pereira Passos quando estava como prefeito da cidade e

---

<sup>41</sup> “Em março de 1852, ingressou na Escola Militar, futura Escola Politécnica do Rio de Janeiro, obtendo, em 24 de dezembro de 1856, o grau de Bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas, que lhe dava direito ao diploma de engenheiro civil.” Além da Escola Militar, “[...] Pereira Passos [...] completou seus estudos de engenharia na École Nationale des Ponts et Chaussées, na qual foi admitido em 4 de setembro de 1858 e frequentou, como ouvinte, os cursos de arquitetura, estradas de ferro, portos de mar, canais e melhoramentos de rios navegáveis, direito administrativo e economia política [...]” (PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. 2006, p.1)

<sup>42</sup> “Praticou depois como engenheiro na construção da Estrada de Ferro Paris-Lion-Mediterranée, nas obras do porto de Marselha e na abertura do túnel no Monte Cennis.” (PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. 2006, p.1)

<sup>43</sup> “[...] No período de 18 anos (1852 a 1870), Georges Eugène Haussmann remodelou todo o espaço urbano de Paris, envolto na necessidade de conter o crescimento das jornadas proletárias e impor a nova ordem social e política, pois a econômica já se desenvolvia. Deste cenário político pode-se dizer que emergiu o urbanismo francês em sua versão moderna – baseado em ruas largas, grandes avenidas e bulevares.” (PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. 2006, p.1)

<sup>44</sup> (PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. 2006, p.1)

relacionadas a Mobilidade Urbana que se tornará a partir de suas ações mais excludente e segregada. Não obstante, evidenciar o que isso pode ter influenciado no cotidiano daqueles que habitam na cidade e também fazem uso dela. Entre as ações realizadas estão:

**1903<sup>45</sup>:**

**Inauguração do Pavilhão da Praça 15 (21/6);**

Lugar de circulação de milhares de pessoas diariamente, sendo fundamental até os dias atuais para os fluxos de pessoas e mercadorias. No momento histórico atual é lugar de recepção para os que chegam de barcas que saem, sobretudo, de Niterói e São Francisco. Além disso, há obras para a circulação do VLT – Veículo Leve a Trilhos que será exposto mais à frente em “Novas Perspectivas e Novos Projetos? ”. A Praça Quinze foi palco de inúmeras reformulações ao longo de anos, ela não foi criada pelo ex-prefeito. O uso deste espaço para a circulação já era feito deste o período colonial o que mudou, sobretudo, foram suas “Formas”.

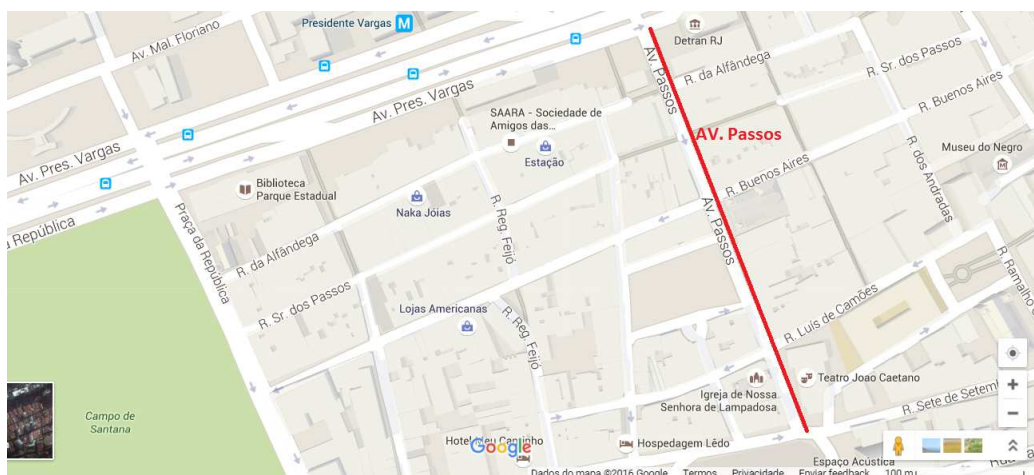
**Prolongamento da Rua do Sacramento – atual Avenida Passos, até a Rua Marechal Floriano (27/06);**

Avenida que leva o nome do ex-prefeito já foi rota de ônibus elétricos e atualmente recebe um grande fluxo de pessoas e de veículos diariamente. Atualmente é rota de ônibus e carros de passeis para a região do bairro da Lapa.

---

<sup>45</sup> (PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. 2006, p.6)

Figura 9 – Localização da Avenida Passos (Imagem por satélite)



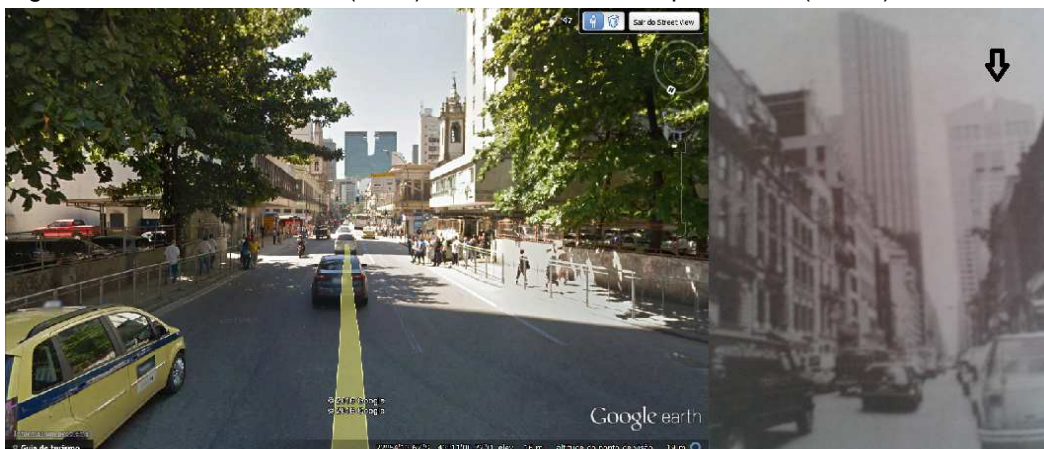
Fonte: Google (Adaptado), 2016.

Figura 10 – Avenida Passos (1957)



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. (adaptação) autores imagem-1: Bernardes, Nilo, 1922-1991; Somlo, Tomas; imagem-2: Geiger, Pedro Pinchas, 1923-; Jablonsky, Tibor (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

Figura 11 – Avenida Passos (2016) e Prédio AT&T, Philip Johnson (direita).

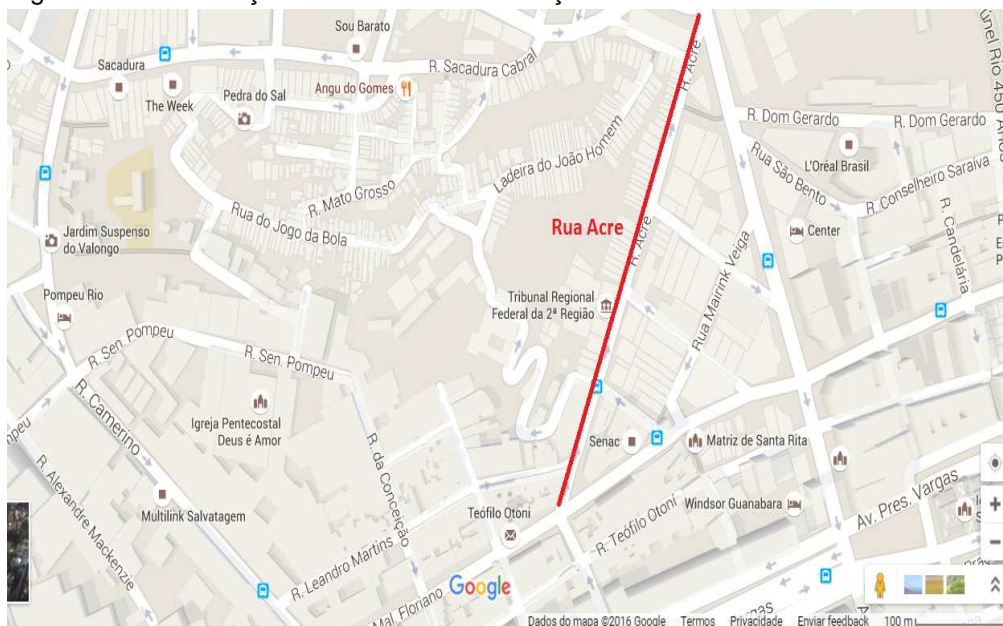


Fonte: Google (Adaptado), 2016.

A figura 10 - Avenida Passos (1957) demonstra que na década de 50 havia ônibus elétricos na Avenida Passos, no entanto com a inserção do carro como já supramencionado os bondes foram depreciados e retirados da avenida, isso fica evidente na FIGURA 11 quando não há mais bondes na avenida. Não obstante, a mesma FIGURA 11 mostra a similaridade arquitetônica em entre o prédio no fundo da imagem chamado Edifício Cruz<sup>46</sup> e o prédio da AT&T, de Philip Johnson (direita) em uma posição horizontal de New York. **Início do alargamento da antiga Rua da Prinha (atual Rua Acre);**término (em 1904) do alargamento da antiga Rua da Prinha – atual Rua do Acre (fevereiro);

A Rua Acre é uma das ruas do Centro do Rio de Janeiro que foram projetadas por Passos com o objetivo de melhorar a circulação urbana, com fluxo direcionado para a Praça Mauá e também a Avenida Marechal Floriano.

Figura 12 – Localização da Rua Acre. Localização Rua Acre



Fonte: Google (Adaptado), 2016.

<sup>46</sup> Tirada do Navio Visio no Porto

Figura 13 – Rua Acre (1957).



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/> ; Autor imagem (esquerda): Bernardes, Nilo, 1922-1991; Somlo, Tomas; Autor imagem (direita): Geiger, Pedro Pinchas, 1923-; Jablonsky, Tibor (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

Ocorreu na Rua Acre o mesmo da Avenida Passos, os bondes foram retirados. Atualmente, essa rua ganha destaque por está direcionada a Praça Mauá, na qual está sendo completamente alterada com obra que estão relacionadas as Olimpíadas de 2016. Em 1904 também houveram obra, no entanto nenhuma delas apresentam alterações significativas na Mobilidade Urbana, as que se aproximam mais do tema são o início do desmonte do Morro do Castelo (no qual terá maior detalhes na administração do ex-prefeito Sampaio) e também o melhoramento da Rua 13 de Maio.

**1905<sup>47</sup>:**

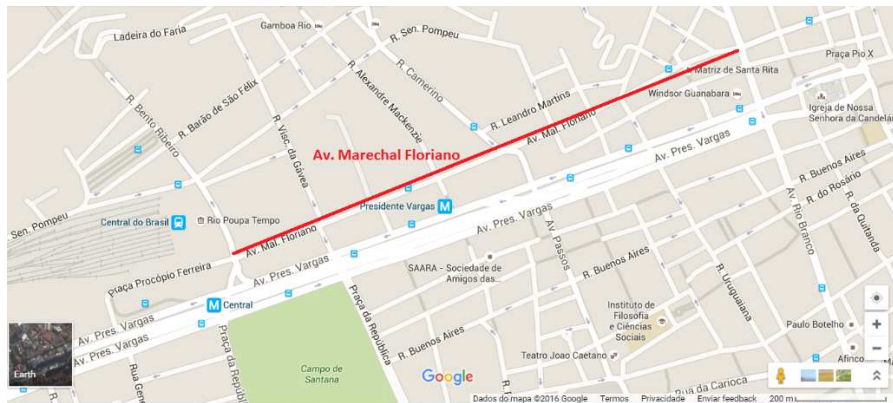
**Alargamento e prolongamento da Rua Marechal Floriano até o Largo de Santa Rita(2/2);**

A Rua Marechal Floriano é uma das ruas do Centro da cidade com grande importância, na qual vincula-se com outras como a Rua do Acre já mencionada e a Praça Mauá, Além de ser paralela à Avenida Presidente Vargas, na qual veremos mais à frente.

---

<sup>47</sup> (PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. 2006, p.6)

Figura 14 – Localização da Rua Marechal Floriano.



Fonte: Google (Adaptado), 2016.

Figura 15 – Localização da Rua do Catete.



Fonte: Google (Adaptado), 2016.

### **Decreto de alargamento da Rua do Catete (28/4);**

A Rua do Catete é uma das principais ruas de ligação do Centro para a Zona Sul, também uma das ruas que tiveram linhas de bondes. Atualmente, como as outras ruas apresentadas, o fluxo é intenso, com concepção de redução escassez, a redução ou a lentidão da “Mobilidade Urbana”.

Figura 16 - Rua do Catete (1958 - esquerda) e (2016 – direita).

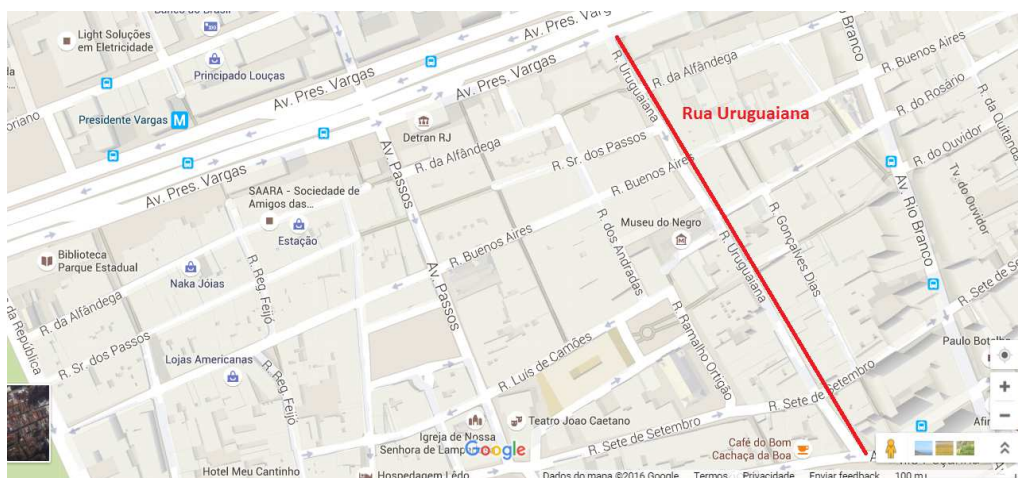


Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Autor: Bernardes, Nilo, 1922-1991; Somlo, (Adaptado) Tomas. 2016.

### Alargamento e prolongamento da Rua Uruguaiana (setembro);

A Rua Uruguaiana é uma das ruas mais tradicionais da cidade “carioca”, rua de ligação entre a Avenida Presidente Vargas e o Largo da Carioca, é onde se encontra o Mercado Popular da Uruguaiana também conhecido como camelódromo da Uruguaiana, sendo esse o maior mercado e mais conhecido centro comercial da cidade do Rio de Janeiro.

Figura 17 – Localização da Rua Uruguaiana.



Fonte: [www.google.com.br](http://www.google.com.br) (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

Em 1909, a Rua Uruguaiana era bem diferente do que é atualmente, a



Figura 18 ilustra a construção dos trilhos para o transitar dos bondes, já com o alargamento feito por Pereira Passos. Assim, transitaria bondes e veículos.

Figura 18 -Rua Uruguaiana em 1909, obras de assentamento dos trilhos do bonde.

Fonte: Fotolog rio de fotos (Adapatado). Acesso em Abr de 2016.

Entre os objetivos para a atual configuração desta rua está a implementação de um centro comercial, assim dando condição à vários trabalhadores informais a uma organização mínima. Apesar da ação do ex-prefeito Cesar Maia, em 1994 (data de inauguração do Mercado Popular da Uruguaiana), de oferecer o espaço para a instalação e a possibilidade de uma melhor organização destes trabalhadores através do Mercado Popular, ela veio à maquiar o problema, pois o poder público, após acomoda-los, não os ofereceu nenhuma assistência. Tal crítica fica evidente ao saber que toda organização e infraestrutura que o local dispõe atualmente, são frutos do trabalho dos lojistas e principalmente da União dos Comerciantes do Mercado Popular da Uruguaiana.

### **Decreto de construção da Avenida Atlântica, em Copacabana (4/11);**

A construção da Avenida Atlântica que iniciou apenas em 1906 e se prolongou até 1908, sendo inaugurada pelo ex-prefeito Souza Aguiar. Essa avenida foi construída com apenas quatro metros de largura, isso na época não havia muita importância já que se estima que só havia apenas 150 automóveis na cidade do Rio de Janeiro<sup>48</sup>.

---

<sup>48</sup><http://rio-curioso.blogspot.com.br/2007/09/avenida-atlantica.html>. Acesso em Abr de 2016



Figura 19 – Avenida Atlântica após a construção.



Fonte: <http://rio-curioso.blogspot.com.br/2007/09/avenida-atlantica.html> (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

No entanto, a frota de automóveis e o crescimento do fluxo para bairro e também o processo de aglomeração<sup>49</sup> fizeram com que a Acinécia Urbana ficasse evidente no bairro e a velha solução já descrita por Jacobs (2009, p.5-6) foi feita, neste caso o alargamento para 19 metros pelo ex-prefeito Bento Ribeiro, essa obra só foi concluída em 1918, sob a administração de Paulo de Frontin.

O processo de alargamento continuou ao longo do período de Ditadura Militar de 1969 a 1971, foi realizada mais uma obra na avenida sob o comando do governador Negão de Lima, por sugestão de Lúcio Costa e projeto do engenheiro Raimundo de Paula Soares. Nesta obra foram construídas duas pistas de rolamento com um calçadão central onde instalou-se o Interceptor Oceânico da Zona Sul, atualmente sob o controle de CEDAE.

Assim, a avenida obteve um largo calçadão junto aos prédios e atualmente o estacionamento está sobre o que era areia de praia. A projeção da arte no calçadão foi feita por Roberto Burle Marx<sup>50</sup> com a utilização de pedras com três cores diferentes, a arte buscou representar os povos que formaram a população brasileira.

Figura 20 – Calçadão da Avenida Atlântica.

<sup>49</sup> “[...] Em 1920, a avenida já possuía 116 edificações, sendo 32 térreos [...]” Fonte: <http://rio-curioso.blogspot.com.br/2007/09/avenida-atlantica.html>.

<sup>50</sup> Arquiteto-paisagista e fundador da empresa BurleMarx escritório de paisagismo (<http://burlemarx.com.br/inicio/>).



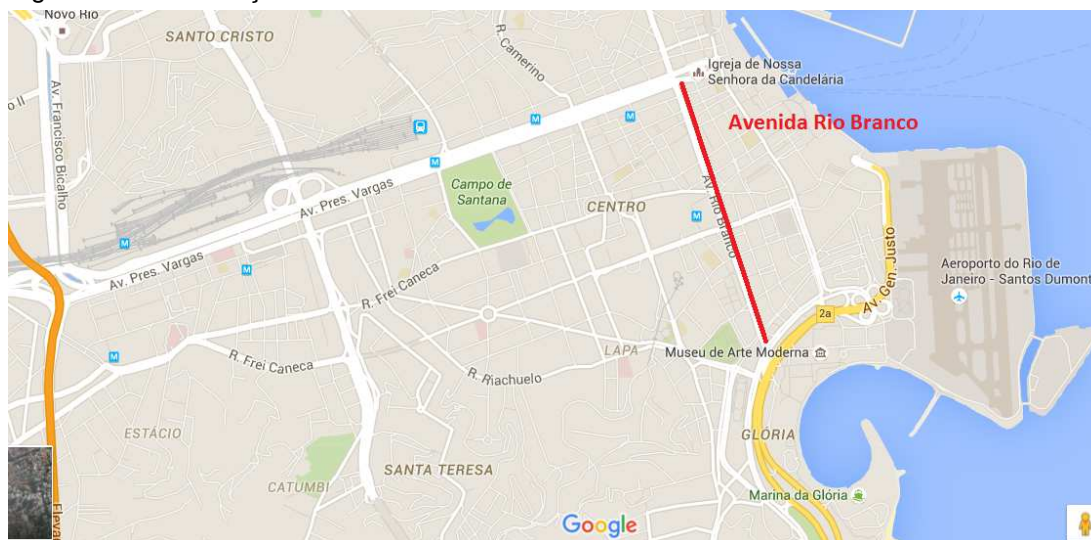
Fonte: <http://burlemarx.com.br/inicio/>. Acesso em Abr de 2016

Ainda na Avenida Atlântica, em 1975, postos de salvamentos foram construídos pelo então arquiteto Sérgio Bernardes. Não obstante, estão as ações do ex-prefeito Saturnino Braga (mandato como prefeito 1986-1988) que dentre várias está a plantio de grupos de coqueiros na areia. Além dele é preciso destacar também o ex-prefeito e ex-governador Marcello Alencar que dentre suas ações ordenou a construção dos quiosques fixos e da ciclovia no calçadão da Avenida Atlântica.

**Inauguração da Avenida Central (atual Av. Rio Branco), marco da administração Pereira Passos (15/11);**

A Avenida Rio Branco localizada no bairro Centro da cidade “carioca”, foi construída em um local onde existiam de 2 a 3 mil casas, sendo assim removendo inúmeras famílias para a abertura desta via<sup>51</sup>. Essa via é uma das principais vias de acesso do Centro do Rio e ela ao longo do tempo sofreu inúmeras reestruturações.

Figura 21 – Localização da Avenida Rio Branco



Fonte: Google (Adaptado), 2016.

Como poder ser visto na FIGURA 21 a Avenida interliga a Praça Mauá até a Avenida Beira Mar, a abertura dessa via é uma das principais ações que fizeram com que a reforma de Passos ficasse denominada de “bota-abaixo”, já que despejou milhares de pessoas e deslocou centenas de estabelecimentos comerciais.

<sup>51</sup> “2 ou 3 mil casas, muitas com famílias numerosas” (ABREU, 2013, 60).

Figura 22 – Construção da Avenida Rio Branco (esquerda) e Cerimônia de inauguração da Avenida Central/Rio Branco (direita).



Fonte: <http://www.marcellio.com/rio/enceribr.html#ace> Autoria: Foto do livro "Rio de Janeiro - Uma viagem no Tempo" de Fernando da França Leite. (Adaptado). Acesso em Abr de 2016

A imagem da esquerda da FIGURA 22 é uma fotografia feita do Convento da Ajuda, no início das obras da abertura da Avenida Central que mudou de nome em 12 de fevereiro de 1912<sup>52</sup> para homenagear o chanceler brasileiro falecido dois anos antes. Esse convento ficava localizado onde hoje é a Cinelândia. A imagem da direita refere-se a cerimônia de inauguração da avenida Central/Rio Branco ela ilustra alguns dos imóveis demolidos para a abertura da avenida.

A figura 23 demonstra que após a inauguração a via apresentava via dupla com a divisória de postes e vegetação. No entanto, ao longo do tempo essa configuração foi alterada e o fluxo sobre a via também. Além disso, ocorre também a alteração dos edifícios que se encontram no calçamento laterais. Há outras imagens no ANEXO R, ANEXO S, ANEXO T, ANEXO U e ANEXO V.

---

<sup>52</sup> Fonte: <http://www.marcellio.com/rio/enceribr.html#ace>

Figura 23 – Trecho da Avenida Rio Branco na época da inauguração.



Fonte: Museu da Imagem e do Som. Autor: Augusto César. Acesso em Abr de 2016

Essa avenida sofreu um forte processo de verticalização ao longo dos anos, aliás todo o bairro Centro que de acordo com o Censo de 2010 obtém a maior concentração de serviços e comércio da cidade do Rio de Janeiro.

Esse processo é claro quando observado a FIGURA 24 (abaixo) com a forte verticalização e a intensificação da Acinesia Urbana ao longo do Século XX. Ao longo dos anos até os dias atuais essa avenida é alvo de manifestações, sobretudo, contra a própria gestão pública. E o grande fluxo de veículos que cresceu ao longo do tempo nos dias atuais começa a ser alterada essa concepção o prefeito Eduardo Paes com a implantação dos chamados VLT – Veículos Leves a trilhos que será evidenciado em sua administração quando exposto

Figura 24 – Avenida Rio Branco – Processo de Verticalização.



Fonte: biblioteca.ibge.gov.br. Autor(es): (esquerda) Geiger, Pedro Pinchas, 1923-; Jablonsky, Tibor; 1957. (direita) Jablonsky, Tibor. (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

### **Decreto de abertura da Avenida Maracanã (30/12).**

Uma das principais vias do bairro Tijuca, essa via propiciou a ligação com a avenida radial oeste e com o trilho de trem, além de facilitar o acesso ao centro do Rio de Janeiro mais tarde ao principal estádio do estado do Rio de Janeiro o Maracanã (um símbolo do esporte internacional). Não obstante, atualmente está direcionado a faculdade do estado do Rio de Janeiro, a comunidade tradicional da Mangueira e também ao metrô.

Figura 25 – Localização da Avenida Maracanã.



Fonte: Google (Adaptado), 2016.

A avenida que foi construída com um projeto de canalização bem distinto do que é atualmente, essa alteração fez com que a Acinesia Urbana relacionada a eventos climáticos minguasse, porém não fez com que acabasse. Além disso, essa via ainda era muito estreita para a frota de carro que crescia e a velha solução foi realizada, ou seja, foram feitos novos alargamentos e modificações na via.

Figura 26 – Avenida Maracanã e sua canalização.



Fonte: [www.biblioteca.ibge.gov.br](http://www.biblioteca.ibge.gov.br) (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

Pereira Passos em seu último ano de mandato, em 1906, realizou o alargamento da Rua da Carioca (janeiro e fevereiro), a inauguração do alargamento da Rua 7 de Setembro no trecho entre a Av. Central e 1º de Março (6/9), conclusão das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro e do Canal do Mangue (9/11), a inauguração das obras de melhoramento e embelezamento do Campo de São Cristóvão – jardim e escola pública (11/11), melhoramento do Largo da Carioca, o aterramento das praias do Flamengo e Botafogo (com a construções de jardins) e finalmente a Avenida Beira-Mar (23/11); os ANEXOS W, X, Y,Z, AA e BB ilustram a construção da Avenida Beira-Mar<sup>53</sup>.

Segundo Abreu (2013, p.60) a cidade do Rio de Janeiro precisava ser modificada para transformá-lo num símbolo do “novo Brasil”.

<sup>53</sup> Além destas modificações, houveram inúmeras outras feitas por Pereira Passos na cidade do Rio de Janeiro, dentre elas estão ainda a abertura de ruas; aterramento melhoramentos da zona suburbana do DF; saneamento da cidade; arborização de diversas áreas da cidade; renovação do calçamento da cidade; e inauguração de calçamento asfáltico; alargamento da Rua Camerino; abertura da Avenida Salvador de Sá; canalização do Rio Carioca (da Praça José de Alencar ao Cosme Velho); inauguração da Escola-Modelo Rodrigues Alves, no Catete; liberação de verbas para a construção da Biblioteca Nacional; início da construção do novo edifício da Escola Nacional de Belas Artes; início das obras do edifício do Congresso Nacional; criação do novo Mercado Municipal (PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. 2006, p.6)

[...] o rápido crescimento em direção à zona sul, o aparecimento de um novo e elitista meio de transporte (automóvel), a sofisticação tecnológica do transporte em massa que serviam áreas urbanas (o bonde elétrico), e a importância cada vez maior da cidade no contexto internacional não condiziam com a existência de uma área central ainda com característica colônias, com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes de poderes políticos e econômicos com carroças, animais e cortiços. Não condiziam, também, com a ausência de obras suntuosas, que proporcionavam “status” às rivais platinas. Era preciso acabar com a noção de que o Rio era sinônimo de febre amarela e de condições anti-higiênicas, e transformá-lo num verdadeiro símbolo do ‘novo Brasil’.

Não obstante, além das obras de Passos existiram outras nesse período realizadas a cargo do Governo Federal, como: a construção do porto do Rio de Janeiro e a abertura das avenidas que lhe davam acesso (Francisco Bicalho e Rodrigues Alves), tudo em aterro.

### 2.3.2 André Gustavo Paulo de Frontin

<sup>54</sup>Engenheiro, professor e político brasileiro nascido na cidade do Rio de Janeiro, então no Distrito Federal, considerado o patrono da engenharia brasileira. Frontin, chefiou a comissão construtora da avenida central (1904), posteriormente Avenida Rio Branco, e dirigiu a Estrada de Ferro Central do Brasil (1906-1910).

Na vida política foi senador pelo Distrito Federal, em 1917, renunciando ao mandato para assumir a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, em 1919, até então a capital federal do Brasil, onde executou uma série de grandes obras na cidade, entre elas: o alargamento da Avenida Atlântica (já supracitada); construiu as avenidas Delfim Moreira e Niemeyer; abriu grande parte da Avenida Rio Comprido (atual Paulo de Frontin), que teve o rio canalizado; iniciou a perfuração do túnel João Ricardo; abriu a rua Alcindo Guanabara, no Centro; prolongou a Avenida Beira Mar com o nome Presidente Wilson; construiu o cais da Urca, bairro que estava sendo criado – em aterro – por uma companhia imobiliárias. As principais obras de Frontin foram feitas na

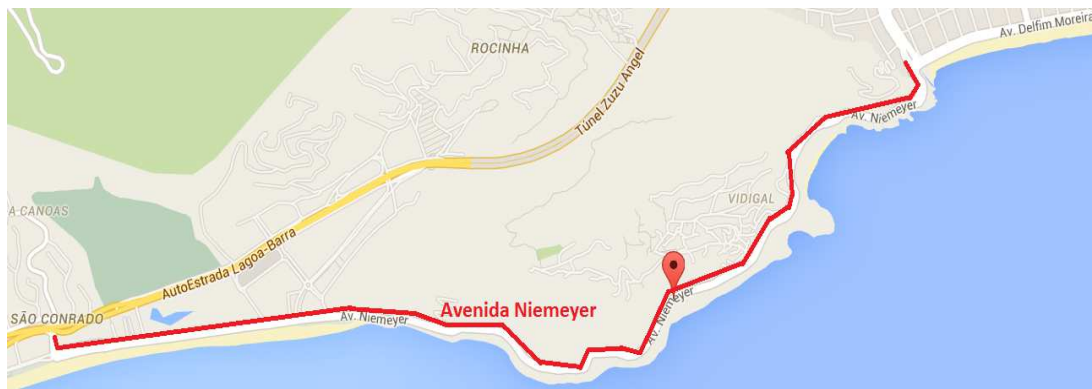
---

<sup>54</sup> Informações. Fonte: <http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias/AndreGus.html>



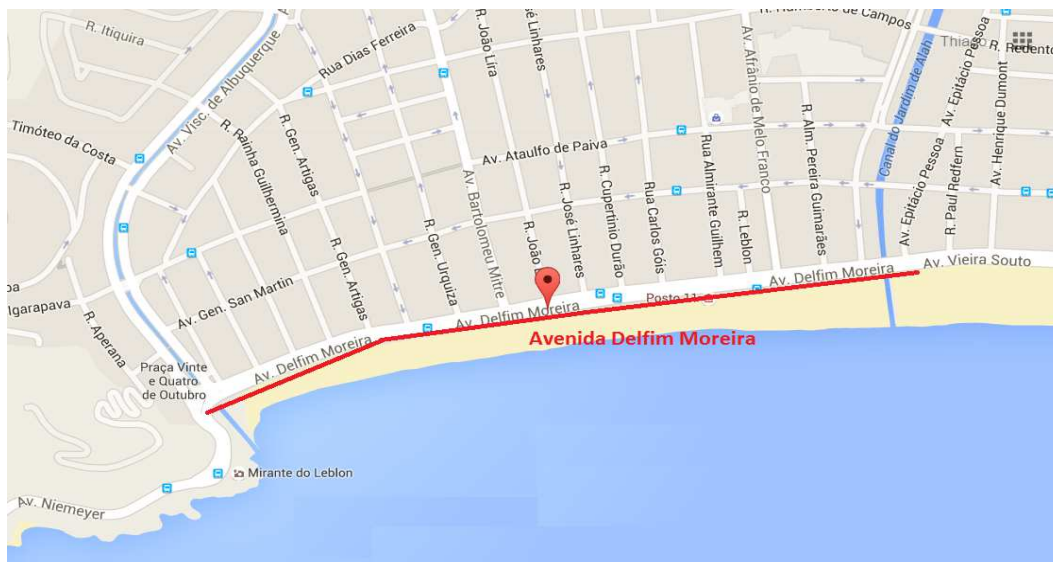
zona sul e sem dúvida foram as principais obras do ex-prefeito da cidade do Rio de Janeiro.

Figura 27 – Localização da Avenida Delfim Moreira.



Fonte: Google (maps) (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

Figura 28 – Localização da Avenida Niemeyer.



Fonte: Google (maps) (Adaptado) Acesso em Abr de 2016.

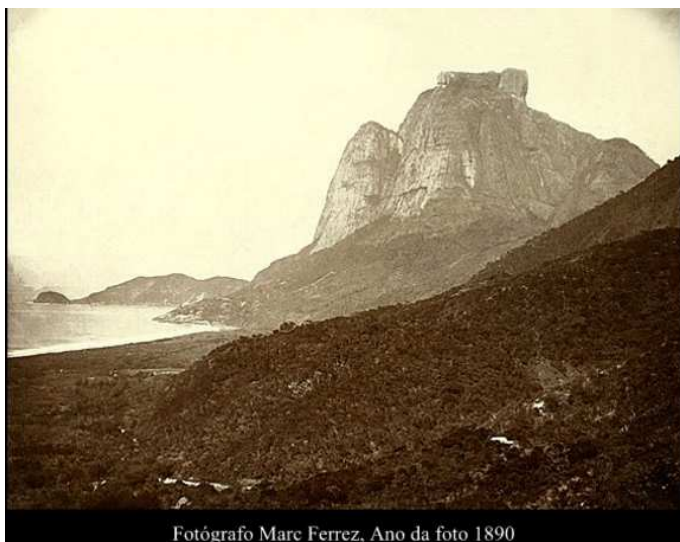
Uma das principais vias de ligação para a zona sul da cidade “carioca”, sobretudo, antes da construção do túnel Zuzu Angel que foi inaugurado apenas na década de 70, anterior à construção do túnel era a principal via de ligação entre o bairro de São Conrado ao bairro Leblon.

Essa via foi muito alterada desde sua construção até os dias atuais, essa foi uma obra com 4.760 metros de extensão<sup>55</sup>, uma obra considerada

<sup>55</sup> Informação. Fonte: <http://www.dicascariocas.rio/ciclovvia-tim-maia/>

ousada à época, devido as condições do relevo do morro dois irmãos e a sua dificuldade para os cortes nas rochas e dinamitações.

Figura 29 - Foto do relevo de 1890, antes da construção da Avenida Niemeyer (esquerda) e o Início da construção da Avenida Niemeyer (direita) (adaptado).



Fotógrafo Marc Ferrez, Ano da foto 1890



AVENIDA NIEMEYER  
LEBLON - GÁVEA  
RIO DE JANEIRO

Fonte: <http://www.dicascariocas.rio/ciclovvia-tim-maia> (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

A Avenida Niemeyer, em 1919, foi alargada por Paulo de Frontin, no entanto manteve suas curvas sinuosas e entre 1933 e 1954<sup>56</sup> sediou as corridas automobilísticas do “Circuito da Gávea” (ANEXO CC)<sup>57</sup>, sua forma apresentam dezenas curvas e diversos pisos, como asfalto, cimento, paralelepípedo e areia. Essas características do circuito fizeram com que fosse altamente perigoso e desta forma denominado como: “Trampolim do Diabo”.

<sup>56</sup> Informações. Fonte: <http://www.dicascariocas.rio/ciclovvia-tim-maia/>

<sup>57</sup> Em seu traçado original, percorria cerca de 11,6 km e contornava o Morro Dois Irmãos, partindo da Rua Marquês de São Vicente, passava pela Bartolomeu Mitre, seguia pela Visconde de Albuquerque, subia pela Av. Niemeyer, continuava a subida pela Estrada da Gávea (onde hoje fica a Rocinha) e descia pela Marquês de São Vicente, fechando o circuito.

Figura 30 – (1) e (2) construção da Avenida Niemeyer; (3) A foto de Augusto Malta, tirada em junho de 1919, mostra o Dr. Paulo de Frontin (então prefeito do Distrito Federal) acompanhado do seu irmão Almirante Pedro Max de Frontin, do Comendador conrado Niemeyer e de vários amigos e convidados em excursão na Avenida Niemeyer; e (4) 1933 e 1954 sediou as corridas automobilísticas do “Circuito da Gávea”.



Fonte: <http://www.dicascariocas.rio/ciclovia-tim-maia/> (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

Embora a avenida não seja caracterizada como “Trampolim do Diabo” nos dias atuais, não significa que não tenha acidentes, mesmo com o melhoramento das sinalizações e com pardas de 60 km/h. Atualmente essa avenida se destaca no cenário da cidade do Rio de Janeiro, isso devido à construção do que ficou denominado “Complexo Ciclovário Tim Maia”. O projeto promete interligar através de uma ciclovia do Leblon à Barra da Tijuca, assim a ciclovia apresenta 7 km de extensão e a avenida Niemeyer é apenas uma parte desta extensão. Essa nova ciclovia sem dúvida possibilitará não apenas a prática de esportes, mas também a fluxo de pessoas entre os bairros da Barra da Tijuca, São Conrado, Leblon e adjacências. Já que com os veículos a Acinesia desta avenida é diária, lembrando ainda que andar de

bicicleta é considerando recomendável para a saúde, segundo a OMS<sup>58</sup>. Essa ciclovia que teve o custo para sua construção de 44 milhões deixou vítimas após o desabamento de parte dela, no trecho da avenida Niemeyer, no dia 21 de abril de 2016<sup>59</sup> após uma forte onda em um dia de ressaca.

Figura 31 – Complexo Ciclovitário – Trecho da Avenida Niemeyer (adaptado).



Fonte: <http://www.dicascariocas.rio/ciclovia-tim-maia/> (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

### 2.3.3 Carlos Sampaio

O engenheiro e político brasileiro Carlos Lacerda foi prefeito do Distrito Federal entre os anos de 1920 e 1922, sua administração foi marcada por várias ações relacionadas as vias públicas da cidade “carioca”, além de ser simbolicamente marcado por executar a obra do desmonte do morro do

<sup>58</sup> Segundo o Dr. Carlos Dora (coordenador do Departamento de Saúde Pública e Meio Ambiente da OMS), em entrevista à Folha de São Paulo, informou que para ele, um bom sistema de transporte pode prevenir doenças não transmissíveis, como as cardiovasculares e as pulmonares, e os acedentes de tráfego, que hoje estão entre as principais causas de morte no Brasil. Exemplo: quem usa ônibus ou metrô anda em média entre 8 e 25 minutos a mais por dia, o que é quase o tempo mínimo recomendado pela OMS para gerar grandes melhorias de saúde. Estudos mostram que 30 minutos de atividade física intensa, como andar de bicicleta ou caminhar vigorosamente, pelo menos três vezes por semana, reduz o risco cardiovascular em 30%, além de prevenir muitos cânceres. A falta de atividade física chega a matar mais de 3 milhões de pessoas por ano por problemas como diabetes e hipertensão arterial. Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/08/1328474-transporte-publico-de-qualidade-reduz-doencas-e-mortes-diz-membro-da-oms.shtml>. Acesso em Abr de 2016

<sup>59</sup> <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/04/parte-da-ciclovia-desaba-em-sao-conrado-zona-sul-do-rio.html>. Acesso em Abr de 2016

Castelo. Entre as ações executada vinculadas as vias por Carlos Sampaio estão: a construção da Avenida Portugal (no recente e ainda desabitado bairro da Urca) e da Avenida Maracanã (em continuidade); o alargamento da Avenida Niemayer (em continuidade), recentemente construída; a canalização de rios na Tijuca (evitando de certa forma a Acinecia Urbana por eventos climáticos), a reconstrução da Avenida Atlântica (Novamente castigada por forte ressaca), a concessão de terrenos na Urca para serem loteados por companhia particular; ea concessão, por permuta, do terreno, do terreno onde está situado hoje o Jockey Club Brasileiro, na Gávea<sup>60</sup>.

Figura 32: Desmonte do Morro do Castelo.



O desmonte do Morro do Castelo, em foto de 1922 feita por Luciano Ferrez: topografia original do Rio foi arrasada (Luciano Ferrez/1922/VEJA)

Fonte: Revista Veja. Acesso em Abr de 2016.

Outros destaques que devem ser evidenciados são: a abertura da atual Avenida Rui Barbosa<sup>61</sup> o que veio representar a conclusão da Avenida Beira Mar (do período de Passos, já citada) e finalmente a integração de mais uma nova (e extensa) “área nobre” à cidade: as margens da Lagoa Rodrigo de

<sup>60</sup> (ABREU, 2013, 76-79)

<sup>61</sup> “Deve-se ainda a essa administração a abertura da atual Avenida Rui Barbosa, onde seria construído o Hotel Sete de Setembro, de gabarito internacional e destinado a hospedar os visitantes ilustres às comemorações do centenário. A abertura dessa avenida representou, na prática, a conclusão da verdadeira Avenida Beira Mar do período Passos. Sua construção permitiu a liberação de novas faixas de terrenos valorizados e, tal como no caso do bairro da Misericórdia, exigiu também a remoção de populações pobres.” (ABREU, 2013, 76-79)

Freitas<sup>62</sup>, essa última ação impulsionou obras futuras, sobretudo, relacionadas a viadutos, túneis, abertura de vias e remoção de população.

As ações de Rui Barbosa como gestor público da cidade “carioca” beneficiaram apenas uma pequena parcela da população, na qual estava beneficiada por obter recursos financeiro para ocupara área como: Urca e ao redor da Lagoa Rodrigo de Freitas, dois bairros da cidade “carioca” entre os metros quadrados mais valorizados do Rio.

#### 2.3.4 Antônio Prado Júnior (Administração Municipal e o “O Plano Agache”)

Antônio Prado Júnior foi um ex-prefeito (mandato 1926 a 1930) da cidade do Rio de Janeiro (lugar ainda com o status de Distrito Federal), sua administração é marca pela tentativa das classes dominantes da República Velha de controlar o desenvolvimento da forma urbana carioca, já caracterizada como sendo muito contraditória<sup>63</sup>.

Tal desenvolvimento vincula-se ao que ficou denominado de “Plano Agache”<sup>64</sup>, no qual pregava a erradicação de favelas nas proximidades de áreas nobres, para Alfred Agache (líder da equipe) as favelas eram o contato com a classe anti-higiênica, com pouca segurança e baixa qualidade de vida; e também reproduziam padrões de comportamento social e econômico que não deveria ser difundido. Ao mesmo tempo ele não esconde que a favela tinha sua

<sup>62</sup> “[...] à administração Carlos Sampaio a integração de mais uma nova (e extensa) “área nobre” à cidade: as margens da Lagoa Rodrigo de Freitas. Desde a proclamação da República, que a ocupação da Lagoa vinha se realizando de forma morosa, e por uma população diferente daquela que fixava nos demais bairros da zona sul. Era na verdade uma população operária, atraída à área pela instalação de grandes indústrias têxtil no último quartel do século passado, ou que simplesmente ia procurar aí “uma residência gratuita, em terrenos abandonados (e pantanosos), e que pagava com a saúde o que não podia pagar pecuniariamente”. (ABREU, 2013, 76-79)

<sup>63</sup> Informações. (ABREU, 2013, 86-87).

<sup>64</sup> [...] o Plano Agache pretendia transformar a cidade do Rio de Janeiro (ou pelo menos o centro e a zona sul) numa cidade monumental exigindo inversões públicas de vulto, bastante superior às possibilidades dos cofres municipais ou da União. Resumidamente, o Plano pretendia ordenar e embelezar a cidade segundo critérios funcionais e de estratificação social do espaço. Assim o centro da cidade seria subdividido em áreas funcionalmente distintas, tais como o Bairro das Embaixadas, os Jardins do Calabouço, o Centro de Negócios propriamente dito (Castelo), o Centro Bancário (limitado pelo quadrilátero Avenida Rio Branco, Ruas 1º de Março, Sete de Setembro e Candelária), Centro Administrativo (na freguesia de Sacramento) e o Centro Monumental (em Santo Antônio) [...] (ABREU, 2013, 86-87)

importância, por deixar próximo a “mão-de-obra barata” para a indústria e, sobretudo, o setor de serviços.

As ações<sup>65</sup> para a tentativa de erradicações de favelas estariam vinculadas a abertura de vias e propriamente ao direcionamento de distintas vias. No entanto, o “Plano Agache” foi arquivado, após a Revolução de 1930, pois as contradições por ele levantadas não poderiam, entretanto, ser arquivadas, posto que eram reais e precisavam ser enfrentados pelo novo momento de organização social que se implantava no país. Paradoxalmente a fórmula implantada por Agache para a resolução da República Velha – ou seja, a intervenção do Estado no processo de reprodução da força de trabalho urbana – se constituirá na mola mestra do regime que Getúlio Vargas implanta no país.

É importante destacar que embora o “Plano Agache” não tenha sido concretizado de forma completa por Prado, a estratificação do solo da cidade se intensificaram, esse processo foi feito de forma “mascarada”, sobretudo, no que tange a problemáticas da cidade resumida a um só problema o “problema viário”<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> [...] às áreas residências, os bairros oceânicos da zona sul seriam destinados às classes abastadas, especialmente Ipanema, Leblon e a Gávea, que ainda estavam esparsamente ocupados e que deveriam se transformar numa “cidade-jardim” dos desportos”. Já os bairros mais antigos da zona sul (Catete, Laranjeiras, Flamengo e Botafogo) deveriam abrigar – juntamente com Andaraí, Vila Isabel, Tijuca, Aldeia Campista e Rio Comprido – as residências “burguesas de classe média”, restante São Cristóvão e os subúrbios para a população operária. Santa Teresa, por sua proximidade do Centro, deveria transforma-se em local de residência de funcionários públicos.[...] (ABREU, 2013, 4ªEd, 86-87)

<sup>66</sup> “Superando as contradições da República Velha, o novo momento de organização social já surge, entretanto, imerso em suas próprias contradições. E são essas contradições que irão comandar a evolução da cidade nas próximas três décadas, conforme será analisada a seguir.[...] O período de 1930 a 1950 teve o processo de estratificação da cidade do Rio de Janeiro “Mascarado”, já a partir de 1950 as contradições do solo se intensificaram-se bastante exigindo resolução imediata. O aumento da densidade populacional da zona sul, a concentração, aí, de numerosos investimentos particulares, e a necessidade de diversificação das opções de reprodução do capital a nível da cidade como um todo, reduzem então a questão urbana a um “problema viário”, e passam a exigir uma transformação mais ampla da forma urbana. Uma transformação que seria comanda pelo transporte individual, símbolo máximo do processo de concentração de renda que então se intensificava no país. [...] A “freve viária” dos anos cinquenta e sessenta não mudou apenas a forma-aparência do Rio de Janeiro; passou a exigir também transformações no seu conteúdo. Com efeito, a busca de melhor acessibilidade interna e externa ao núcleo metropolitano trouxe de volta a antiga prática da cirurgia urbana, cujos efeitos se fizeram sentir principalmente nos bairros que “estavam no caminho” das novas vias expressas, túneis e viadutos” (ABREU, 2013, 90-95)

### 2.3.5 Ex-Presidente Getúlio Vargas

O ex-presidente Getúlio Vargas é um dos políticos mais ilustres da história brasileira, foi a pessoa a qual mais tempo ficou no comando da presidência nacional, assumiu o poder em 1930, após comandar a Revolução de 1930, que prostrou o governo de Washington Luís.

O governo de Vargas pode ser descrito por duas fases, a primeira pelo início da Revolução de 1930 até o fim do “Estado Novo” (1937 a 1945) e a segunda pelo seu mandato de 1951 a 1954<sup>67</sup>. Entre as vias mais importantes relacionadas ao ex-presidente e a cidade do Rio de Janeiro, estão: A Avenida Brasil e a Avenida Presidente Vargas fazendo também um prolongamento com a Avenida Rio de Branco. Essas vias não apenas desapropriaram inúmeras pessoas, mas também proporcionaram a conexão de áreas mais afastadas da região de concentração de comércio e serviços da cidade, desta forma proporcionando hoje o intenso e tortuoso processo do movimento pendular. Essas duas obras foram realizadas durante o “Estado Novo” (1937 a 1945), na qual a administração do Distrito Federal, ou seja, da cidade do Rio de Janeiro estava sendo feita por Henrique Dodsworth, o qual teve o mandato durante todo o “Estado Novo”, sendo assim de 1937 a 1945.

O Plano Agache como já citado foi combatido pelo governo revolucionário, no entanto entre suas sugestões de maior importância está a construção e a abertura destas vias, assim levando a diante a remoção das populações pobres da área central da cidade “carioca”<sup>68</sup>. A Avenida Presidente

---

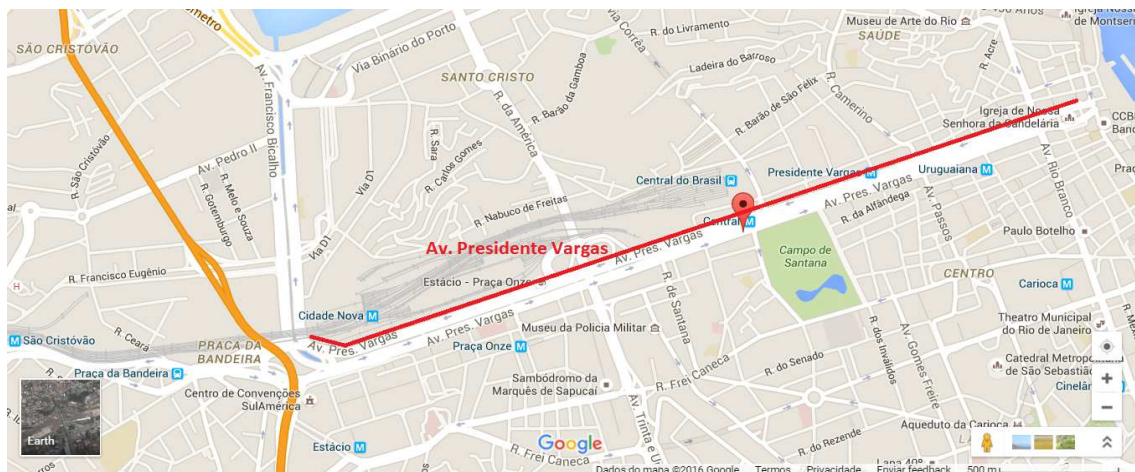
<sup>67</sup>Fonte: Arquivo Nacional  
(<http://www.portalan.arquivonacional.gov.br/Media/Arquivo%20Get%C3%BAlio%20Vargas%20completo.pdf>)

<sup>68</sup> “[...] foi o que marcou decididamente a atuação do Estado no centro. Ao contrário do que se poderia esperar, visto que a Revolução de 1930 pretendia abolir tudo o que viesse da República Velha, essa obra iria concretizar uma das sugestões mais importantes do Plano Agache, que fora bastante combatido pelo Governo Revolucionário, mas que era agora retomado através do restabelecimento – na *Administração Henrique Dodsworth (1937-1945)* – da Comissão do Plano da Cidade. Em consonância também com a República Velha, a abertura dessa avenida levava adiante o processo de expulsão das populações pobres da área central, já tão conhecido. O Plano Agache havia sugerido a construção “de uma grande avenida de continuação do canal do Mangue” que exigindo a demolição de todos os prédios situados entre as antigas ruas General Câmara e São Pedro, “desembaraçaria a bonita igreja da Candelária,



Vargas foi a obra da administração de Dodworth com maior relevância, essa obra só pode ser realizada após empréstimos do Banco do Brasil.

Figura 33 – Localização da Avenida Presidente Vargas.

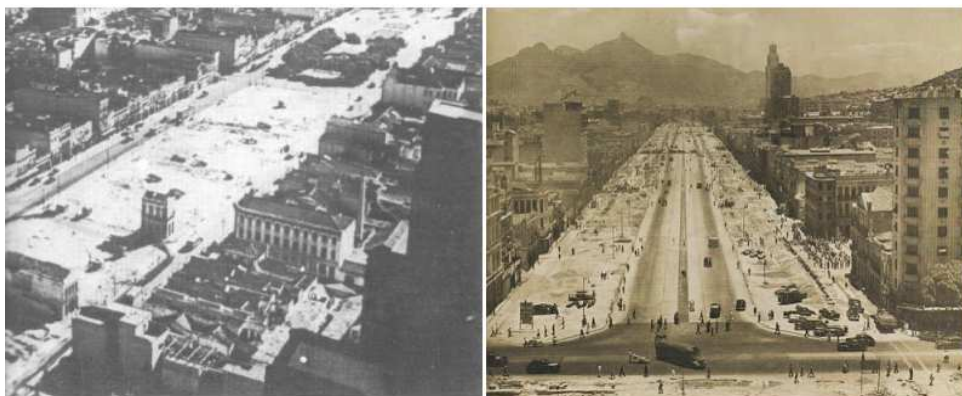


Fonte: Google (maps) (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

A Avenida Presidente Vargas é uma das principais avenidas da cidade do Rio de Janeiro é o elo de ligação do bairro do centro do Rio para outras vias, como: A avenida Brasil e também a Radial Oeste na praça da Bandeira.

que se inscreveria perfeitamente na sua perspectiva”. Com pequenas modificações, a sugestão de Agache foi implementado durante o Estado Novo, resultando daí a demolição de 525 prédios durante os três anos de construção da avenida, que foi inaugurada por Vargas em 7/9/1944. Embora o número de pessoas e atividades removidas do local seja ignorado, sabe-se, entretanto, que várias atividades comerciais se deslocaram para áreas próximas e as industriais para os subúrbios. E embora não se possa imputar apenas à construção dessa artéria o decréscimo verificado no centro e na sua área periférica na década de 1940, visto que esse processo de esvaziamento residencial já era sensível antes mesmo de 1930, é certo que ela teve um papel importante, notadamente no Distrito de São Domingos.” (ABREU, 2013, p. 103)

Figura 34 – Início da construção da Avenida Presidente Vargas: destruição dos prédios e retirada de escombros (esquerda) e vias estruturadas (direita).



Fonte: <http://heloisahmeirelles.blogspot.com.br/2012/05/avenida-presidente-vargas.html> e <http://viagensorioantigo.blogspot.com.br/2009/06/avenida-presidente-vargas-1942.html>. (Adaptado). Acesso em Abr de 2016

Nos ANEXOSDD, EE, FF e GG demonstram fotos da Avenida Presidente Vargas ao longo do tempo. A FIGURA 35 é uma imagem de 1964 e mostra o grande adensamento ao longo da via, o grande fluxo de veículo e ao mesmo tempo o intenso processo de verticalização.

Essa avenida é uma das vias da cidade do Rio de Janeiro com o maior fluxo de pessoas e de veículos, além de ser palco de manifestações, passeatas e também do comércio informal. Em sua calçada existem inúmeros prédios, assim promovendo a concentração de inúmeros escritórios e pessoas, não obstante é a principal via de acesso para inúmeros prédios importante, como o da Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro<sup>69</sup>.

É uma via de integração com outros meios de transportes (extra veículos), como o Metrô e os Trens Urbanos. Desta forma, pessoas de outros municípios e de bairros da cidade “carioca” convergem em um ponto em comum, neste caso em singular na Avenida Presidente Vargas.

---

<sup>69</sup> Endereço da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - Rua Afonso Cavalcanti,455 - Cidade Nova - 20211-110. Está sua se conecta com a Avenida Presidente Vargas.

Figura 35 – Avenida Presidente Vargas e o processo de verticalização.



Fonte: biblioteca.ibge.gov.br. Acesso em Abr de 2016.

Avenida Brasil é um trecho da Br-101 (rodovia Rio-Bahia), essa rodovia é caracterizada por ser longitudinal do Brasil, seu ponto inicial está localizado na macrorregião do Nordeste brasileiro, na cidade de Touros (Rio Grande do Norte) e seu final no Sul brasileiro na cidade de São José do Norte (Rio Grande do Sul). Essa rodovia atravessa doze estados brasileiros: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Toda sua extensão é denominada oficialmente Rodovia Governador Mário Covas (Lei nº 10.292/2001<sup>70</sup>), no entanto em vários trechos desta rodovia surgem outras denominações.

Figura 36 – Rodovia Governador Maria Covas com 4 772,4km.



Fonte: BIT – Banco de Informações e Mapas de Transportes. Acesso em Abr de 2016.

<sup>70</sup>[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10292.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10292.htm). Acesso em Abr de 2016.

Os dois trechos desta rodovia de grande importância para essa pesquisa são: A Avenida Brasil e a Ponte Rio-Niterói (ou a Presidente Costa e Silva). O primeiro trecho será evidenciado neste tópico, pois embora tenha sido inaugurada em 1946, sua construção se deu anos anteriores, sendo assim durante o governo de Vargas. Já o segundo trecho foi construído ao longo da Ditadura Militar, sendo assim a Ponte Rio-Niterói será descrita apenas no tópico 2.3.8 Período de Ditadura Militar.

Segundo Maurício de Abreu (2013, p. 103) a Avenida Brasil é o melhor exemplo da associação Estado-Indústria. Além disso, ele descreve que a avenida foi construída sobre aterro, e a partir dos trabalhos de saneamento realizados pelo DNOS na orla da baía, o novo eixo rodoviário objetivava não só deslocamento a parte inicial das antigas rodovias Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo para área menos congestionadas diminuindo assim os custos da circulação, como pretendia também incorporar novos terrenos ao tecido urbano, visando à sua ocupação industrial.

Figura 37 – Avenida Brasil e a ocupação industrial (1968).



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em Abr de 2016.

Atualmente os dois trechos apresentam um intenso fluxo diário, sendo elas as principais vias de acesso para outros municípios e também outros Estados. Após a construção, sobretudo, da avenida Brasil o fluxo de imigrantes para o Rio aumentou vertiginosamente, além disso não se pode esquecer do

intenso crescimento do subúrbio carioca, principalmente com a inserção das indústrias na região. Além da FIGURA 37 o ANEXO HH ilustra uma outra imagem da Avenida Brasil e a ocupação industrial em torno da via, também em 1968. Não obstante, ainda apresentando um baixo fluxo, em comparação com os dias atuais.

A construção da Avenida Brasil teve algumas consequências, como a “invasão” de favelas (FIGURA 38 e ANEXO II), que localizavam nas proximidades das áreas industriais o que já era uma regra bastante comum, sendo que, em alguns casos, como o jacarezinho, era mesmo um dos fatores determinantes da localização de algumas indústrias, que buscavam mão-de-obra farta, barata e especialmente concentrada. No entanto, não deve esquecer que haviam favelas no Centro e na Zona Sul, cujo mercado de trabalho cada vez mais aumentava principalmente no que toca à prestação de serviços, sobretudo doméstico. Sendo assim, por mais que Dodsworth buscasse remover a população de baixa renda das áreas mais valorizadas da cidade através, sobretudo, com abertura de vias, seu êxito não foi pleno, pois várias favelas perpetuaram ao longo dos anos, um exemplo claro disso é a Rocinha (a maior favela da cidade). Deve-se ainda lembrar que a localização dessas favelas estava em áreas que apresentavam dificuldade para a promoção imobiliária organizada (morros íngremes, mangues. Margens inundáveis de rios), seja por decisão deliberada de seus proprietários (reserva de valor).

Figura 38 - Aspecto da favela de Parada de Lucas na Av. Brasil. (RJ).



Fonte: Biblioteca IBGE. Acesso em Abr de 2016.

A Avenida Brasil nos dias atuais é uma das principais vias que simbolizam a Acinesia Urbana na cidade do Rio de Janeiro, diariamente inúmeras pessoas circulam através de veículos pela via, com o intuito, sobretudo, de se direcionar para a área de concentração de imóveis vinculados a comércio e serviços<sup>71</sup> de distintas funcionalidades.

Figura 39 – Avenida Brasil e a Acinesia Urbana.



Fonte: <http://www.portalregional.net.br/noticias/?id=53122> (Adaptado). Acesso em: 28/7/2014 às 09h42.

Nessa avenida milhares de pessoas diariamente perdem horas, devido à Acinesia Urbana, isso significa que centenas de horas são perdidas ao longa da vida das pessoas. A cidade do Rio de Janeiro é o principal município da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro (RMRJ - ANEXOJJ), e segundo a FIRJAN, no que tange à RMRJ, existe uma grande concentração da oferta de funções urbanas (trabalho, saúde, educação, lazer, comércio e serviços) na cidade do Rio de Janeiro, em especial no centro e zona sul, o que faz com que 60% dos fluxos de transporte tenham como origem/destino (ou ambos) a capital.

Além disso, a FIRJAN criou uma tabela que define os principais motivos para as viagens e constatou que as viagens por motivo de trabalho e estudo, somados, representam mais da metade das viagens diárias. Como possuem horários muito próximos de demanda por deslocamento, estabelece-se uma concentração em determinados períodos de tempo, o que gera grande impacto sobre a mobilidade. Como resultado, os períodos de pico nas duas regiões

---

<sup>71</sup>[http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas/index\\_bairro.htm](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas/index_bairro.htm). Acesso em Abr de 2016

metropolitanas já atingem 11 horas. Na RMRJ ocorre das 5h30 às 11h e das 14h30 às 19h30. Na RMSP ocorrem três períodos de pico, das 5h30 às 8h30, das 10h30 às 14h30 e das 17h30 às 19h50.

Tabela 1 - Viagens diárias na RMRJ – por motivo.

| Viagens diárias, por motivo, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (em milhões) |  |  |                     |                        |              |
|---|--|--|---------------------|------------------------|--------------|
| Motivo de viagem  | Transporte Individual<br>(automóvel e motocicleta) | Transporte público<br>(ônibus, van, trem, metrô, táxi e<br>barcas) | A pé e<br>bicicleta | Total<br>de<br>viagens | Participação |
| Base domiciliar - Outros  | 1,6  | 4,1  | 2,3                 | 8,0                    | 34%          |
| Base domiciliar - Trabalho  | 2,0  | 3,6  | 1,7                 | 7,3                    | 31%          |
| Base domiciliar - Estudo  | 0,5  | 1,7  | 2,7                 | 4,9                    | 21%          |
| Base não domiciliar - Outros  | 0,3  | 2,5  | 0,4                 | 3,3                    | 14%          |
| <b>Total</b>  | <b>4,4</b>   | <b>11,9</b>  | <b>7,1</b>          | <b>23,4</b>            | <b>100%</b>  |

Fonte: Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2012

Fonte:

<http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8F4EBC426A014EC051E736421F&inline=1>. Acesso em Abr de 2016.

A Acinesia nesta via não é novidade no Rio de Janeiro, desta forma nos últimos anos investimentos foram feitos com o objetivo de diminuir os congestionamentos, sobretudo, relacionado a essa via, entre as ações da gestão pública (governos municipais, estadual e federal) estão: o Arco Metropolitano (ANEXO KK) (que busca desviar, sobretudo, da Avenida Brasil o tráfego de longa distância especialmente de carga), o sistema de Bus Rapid Transit (BRT), formado pelas linhas TransCarioca, TransOlimpica, TransOeste e TransBrasil (no Rio de Janeiro) e a planejada TransBaixada (na Baixada Fluminense, ao longo da Via Light, na Baixada Fluminense).

O sistema FIRJAN elaborou uma estimativa do crescimento congestionamento da RMRJ a partir dos dados de tráfego da companhia de Engenharia de Tráfego da Prefeitura do Rio de Janeiro e do Plano Diretor de Transporte Urbano da RMRJ. E embora tenha queda nos próximos 3 anos a projeção ao longo tempo é que aumento bastante, sobretudo, pelo fator de crescimento populacional e também da frota de veículos (ANEXO LL e ANEXO MM). A partir deste gráfico caso não seja feito nada ao longo dos anos em 2022 o congestionamento chegará a 182 km (na RMRJ) (ver gráfico 1)



Gráfico 1 – Evolução dos congestionamentos na RMRJ



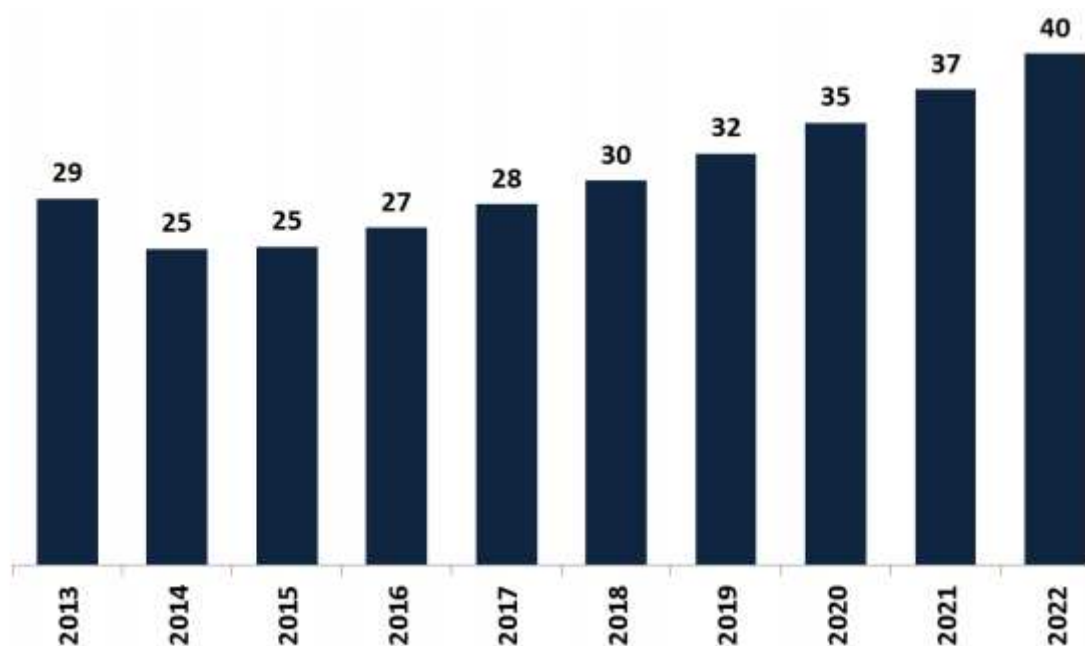
Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN

Segundo a FIRJAN “os congestionamentos não afetam apenas a mobilidade urbana, retirando qualidade do sistema de transportes. O tempo perdido nos congestionamentos também traz grandes prejuízos econômicos. O custo dos congestionamentos na RMRJ atingiu R\$ 29 bilhões em 2013. Este valor equivale a 8,2% do PIB metropolitano, valor superior ao PIB de Acre, Amapá, Piauí, Roraima e Tocantins. A partir das estimativas de congestionamento, o Sistema FIRJAN calculou que em 2014, já considerando reflexos das obras de mobilidade em execução e a redução estimada do tamanho dos congestionamentos, este valor deverá sofrer uma redução de 13,8%, caindo de R\$ 29 bilhões para R\$ 25 bilhões. Este valor será mantido em 2015, mesmo com um pequeno aumento da extensão dos congestionamentos (0,9%). Porém, caso não haja novos investimentos para a ampliação da cobertura do transporte de massa (trens e metrô) e para aumentar o uso da Baía da Guanabara para os deslocamentos intermunicipais de longa distância, a partir de 2016 ocorrerá o aumento do custo congestionamentos, refletindo o aumento da extensão, do tempo e do número de pessoas afetadas. Este aumento poderá levar a um custo total de R\$ 40 bilhões em 2022” (ver GRÁFICO 02)

Essa pesquisa contrapõe a relação entre a qualidade dos sistemas de transportes e os congestionamentos, pois os dois são entidades que podem ser distintas e não apenas isso tal ocorrência existe devido à más gestões

públicas, nas quais ao longo do tempo não se priorizou a condição de vida do ser humano, mas sim buscou servir à acumulação, o trabalho e o sistema de produção. No entanto, essas próprias ações podem vir a gerar custos e não acumulação e aumento de produção, ocasionando ao mesmo uma perda de competitividade com alguns espaços do planeta terra.

Gráfico 2 - Evolução do custo dos congestionamentos na RMRJ (R\$ bilhões)



Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN

Desta forma, além do impacto a vida humana a Acinesia Urbana ocasiona um prejuízo a conjuntura econômica, tal fato é uma consequência de um planejamento ou planos diretores voltados para diminuir o congestionamento, como foi feito a arco metropolitano da cidade do Rio de Janeiro, embora tenha sua importância sua produção não focou em priorizar a condição de vida do ser humano, mas sim alterar o fluxo de cargas, ocupar novas áreas da região metropolitana, promover terrenos para industriais, etc. Se o projeto fosse totalizador, como objetivo de melhorar a condição de vida da população outras ações seria realizadas, como a implantação de novas transporte em massa, no qual desse condição ao ser humano de ter uma melhor qualidade de vida e ao mesmo tempo de trabalho e consequentemente do aumento de produtividade.

Já no segundo mandato do Ex-Presidente Getúlio Vargas foram abertas novas vias importante da cidade do Rio de Janeiro, entre elas estão: Abertura da Presidente Dutra (BR-116)<sup>72</sup>, início da obra do Elevado Perimetral, início da construção do aterro da faixa litorânea do Flamengo e a construção da Avenida Norte Sul no Centro. Além disso, início da perfuração dos Túneis do Catumbi/Laranjeiras, Barata Ribeiro/Raul Pompéia e Tonelero/Pompeu Loureiro; e o saneamento dos rios Jacaré; Maracanã (conclusão), Joana, Ramos, Acari, Lucas e outros. A inauguração da Avenida Presidente Dutra (BR-116) foi feita 1951 (ANEXO NN e ANEXO OO), similar a rodovia BR-101, além de ser federal é também longitudinal, fazendo a integração territorial da macrorregião do Nordeste, da cidade de Fortaleza, no estado do Ceará tendo seu término no Sul do país, mais especificamente na cidade de Jaguarão, no estado do Rio Grande do Sul (Próximo à fronteira do Uruguai). Essa rodovia atravessa dez estados entre eles estão: Ceará, Paraíba, Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Denominada “rodovia Santos-Dumont” a rodovia BR-116, do quilômetro 0 (zero), em Fortaleza, no Estado do Ceará, até o entroncamento com a BR-040, no Estado do Rio de Janeiro (Lei 11.363/06’).

---

<sup>72</sup>A abertura da Rio-São Paulo, ou seja, Presidente Dutra (BR-106) em 1951 que foi responsável pela incorporação de diversas áreas a malhas urbana carioca, ao seu redor foram instaladas indústrias (motivadas pelas isenções fiscais a época). Embora a abertura da rodovia tenha sido um “vetor adicional na expansão do Rio em direção a Baixada, o trem continuou sendo, entretanto, o principal responsável pela anexação de áreas longínquas ao tecido urbano (ABREU, 2013, p.123).

Figura 40 – O Caminho da Avenida Presidente Dutra (BR-116).



Fonte: Ministério dos Transportes. Acesso em Abr de 2016.

Figura 41 – Construção da Avenida Presidente Dutra.



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em Abr de 2016.

A BR-116, além de promover a integração territorial da cidade do Rio de Janeiro com outros estados, como São Paulo e Minas Gerais, também proporciona a conexão entre grande parte da população da Baixada Fluminense e a área da cidade com a maior concentração de comércio e serviços (neste caso o Centro e a Zona Sul). Sobre com a constante Acinesia Urbana e o impacto sobre a população da baixada.

Figura 42 – Avenida Presidente Dutra e a Acinesia Urbana



Fonte: <http://especiais.ig.com.br/temporeal/page/8/>; <http://oglobo.globo.com/rio/volta-da-regiao-dos-lagos-com-transito-bom-dutra-tem-5-km-de-lentidao-7991022> ; google.com (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

O Elevado Perimetral é uma via que conecta a Ponte Rio-Niterói, Avenida Brasil, a Avenida Presidente Vargas e Avenida Beira Mar (uma das principais vias de acesso para o Aeroporto Santos Dumont), esse projeto da Avenida Perimetral seria modificado na administração seguinte de Dulcídio Cardoso (ex-prefeito do Distrito federal, o qual teve o mandato de 1952 a 1954) que não terminou a obra, neste caso a de Alim Pedro (ex-prefeito do Distrito Federal, teve seu mandato de 1955 a 1956). Ainda é preciso destacar como Gestor Negão de Lima (mandato 1956 a 1958), pois esteve vinculado com o fim das obras e do início a circulação da via.

A Avenida Perimetral é uma das vias mais criticadas, isso porque sua estrutura distorce e oculta a vista da Baía de Guanabara, sendo ainda

considerada a principal barreira que impede a ligação da área portuária com a frente marítima.

Atualmente na Gestão de Eduardo Paes (eleito de 1º de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2012, sendo reeleito 1º de janeiro de 2013 a 31 de dezembro de 2016), o Elevado da Perimetral foi sendo implodido por trechos e a Avenida Rodrigues Alves que passa por baixo do elevado está sendo urbanizada<sup>73</sup> e se tornará uma via expressa (sem interferência com as demais vias da região portuária) de 4 km de extensão, com três faixas e controle de acesso. Não obstante, em paralelas está sendo feita uma nova avenida de aproximadamente 3,5 Km de extensão (chamada provisoriamente de Binário do Porto). Tais obras fazem parte de um conjunto de ações que estão sendo realizadas ao longo de seu mandato que contemplam a construções para as Olimpíadas de 2016.

Figura 43 – Avenida Perimetral – Início da Obra. Autor: BERNARDES, Nilo. 1922-1991. (Título: Obras da Avenida Perimetral em frente à Estação de Hidros da Panair.)



Fonte: Biblioteca IBGE. Acesso em Abr de 2016.

A atual obra não foi concluída e por isso não tem como analisar se a Acinesia se intensificará ou não. Entretanto é possível afirmar que tal obra vem causando a intensificação da Acinesia Urbana na cidade “carioca” e que a

---

<sup>73</sup><http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/17/artigo263021-1.aspx>. Acesso em Abr de 2016.

população tende a ser removida de forma direta e indireta, assim não priorizando os seres humanos que habitavam no local. Antes da obra a Acinesia nesta via era evidente, segundo CDURP<sup>74</sup> estimasse que diariamente passavam 40.000 veículos no Elevado Perimetral, inúmeras pessoas perderam milhares de tempos vividos no trânsito desta via. Outras imagens desta via podem ser visualizadas nos ANEXOS PP e QQ.

Figura 44 – Avenida Perimetral e Acinesia Urbana (publicação - início de 2015).



Fonte: <http://oglobo.globo.com/>. Acesso em Abr de 2016.

### 2.3.6 Ex-Presidente Juscelino Kubitschek

O ex-presidente Getúlio Vargas, supracitado, realizou o forte processo de industrialização através do capital Estatal e privado Nacional, esse processo de industrialização se intensificou com Juscelino Kubitschek (JK) (que teve seu mandato de 1956 a 1961), no entanto foi distinto de Vargas, pois nesse

<sup>74</sup> A Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp),



momento ocorreu o que ficou conhecido como “invasão” do capital estrangeiro no país, apoiado pela ideologia desenvolvimentista do governo, sobre o prisma “50 anos em 5”.

É preciso frisar que nesse período o crescimento industrial foi maior em São Paulo, assim superando o Rio de Janeiro. Além disso, JK levaria ainda à transferência da capital da República para Brasília, cidade construída em tempo recorde e que simbolizaria no espaço, através de sua localização pioneira e arquitetura moderna, a tese de prosperidade do governo.

Isso teve consequência direta sobre o fluxo migratório em direção ao Rio de Janeiro e São Paulo, com isso proporcionando o acréscimo notável da população metropolitana e por consequência nas vias da cidade do Rio de Janeiro.

Entre as inúmeras obras realizadas durante a administração de JK o Aterro do Flamengo é uma dessas e é exatamente essa que a presente pesquisa destacará.

Figura 45 – Avenida Infante Don Henrique, no fim da Praia do Flamengo, já com o aterro na área que depois receberia a pista expressa.



Fonte: O globo. Acesso em Abr de 2016.

O Aterro do Flamengo é a principal via de acesso para a zona sul “carioca”, sobretudo, em deslocamento do Centro do Rio (outras imagens

podem ser vistas nos ANEXOS RR,SS,TT e UU),embora a inauguração desta avenida tenha sido feita em 1965 (durante o governo de Carlos Lacerda, como Governador da Guanabara), outras obras nesta avenida continuaram ao longo da década de 70, sendo assim durante de um novo período político brasileiro, conhecido como Ditadura Militar, no qual a Gestão Pública e também suas instituições funcionavam de forma distinta de um governo propriamente dito como democrático (neste momento o voto individual perdeu sua força e a participação popular é considerada nula). É importante ainda evidenciar que o Aterro do Flamengo faz parte do conjunto de medidas do Plano Agache.

### 2.3.7 Carlos Frederico Werneck de Lacerda

Conhecido popularmente apenas como Carlos Lacerda foi governador do estado da Guanabara, eleito de 1961 a 1965, entre os objetivos de suas obras está a busca para solucionar o “problema viário” que decorria, na verdade do aumento do veículo particulares dos habitantes, sobretudo, da Zona Sul da cidade “carioca”. Entre algumas medidas para a solucionar o “problema viário” estão: a construção de viadutos, túneis e outras vias.

[...] durante do governo Lacerda, a uma “febre” de construções de viadutos e de novas avenidas que, se não viriam a resolver definitivamente o problema dos congestionamentos de tráfego – devido ao crescente aumento de veículos em circulação – melhoraram bastante a fluidez do trânsito da cidade.Com exemplos marcantes da obra de Lacerda na cidade pode-se citar: a conclusão do túnel Santa Bárbara, a construção do Túnel Rebouças (Rio Comprido-Lagoa), a construção da primeira etapa do Trevo dos Marinheiros, a conclusão da via expressa do Aterro do Flamengo (aí incluindo toda a arborização do Parque), a abertura do primeiro trecho da Avenida Radial Oeste, o prolongamento da Avenida Maracanã, e a construção da Rodoviária Novo Rio. Obras variadas também foram realizadas nos subúrbios, visando sobretudo o aumento de sua acessibilidade à Avenida Brasil. Datam dessa época, por exemplo, o prolongamento da antiga Avenida Novo Rio (às margens do Rio Faria-Timbó) e do viaduto que a liga à Avenida Brasil e a construção do Viaduto João XXIII, ligando os antigos subúrbios da Rio D`ouro também à Avenida Brasil”. (ABREU, 2013, 133)

Lacerda foi o administrador que esteve na transição entre o governo da “Segunda República Brasileira” para a “Ditadura Militar Brasileira”. Desta forma, suas obras se prolongaram ao longo do período militar.

### 2.3.8 Período de Ditadura Militar

O período de Ditadura Militar durou de 1964 a 1985, durante esse período inúmeras ações foram realizadas, sobretudo, no que tange aos Meios de Comunicação, Transportes e Energia. Essa pesquisa priorizará as ações realizadas na cidade do Rio de Janeiro e que estão relacionadas a Mobilidade Urbana.

Esse período é o mais próximo dos dias atuais com a menor participação popular, já que o voto popular foi extinto e a autonomia dos Estados e Municípios foram enfraquecidas, as ações eram voltadas, sobretudo, para o desenvolvimento econômico.

Figura 46 – Ligações Anteriores à Ponte

#### LIGAÇÕES ANTERIORES À PONTE

Uma das opções era passar pelas BRs 116 e 493 em Magé



A principal opção de travessia dos veículos entre as duas cidades era a Balsa Cantareira

Fonte: O globo. Acesso em Mar de 2016.

Entre as obras realizadas durante do período militar com maiores relevâncias para a Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro estão: a construção do Metrô e a Ponte Rio-Niterói. A primeira construção seria detalhada nos próximos capítulos, já a segunda construção também conhecida como ponte Presidente Costa e Silva<sup>75</sup> (governou de 1967 a 1969), encontra-se sobre a Baía de Guanabara e é a principal via de ligação entre o município de Niterói e a cidade do Rio de Janeiro. Sendo também a principal via para o movimento pendular da população dos municípios de São Gonçalo, Niterói e a Região dos Lagos. A Ponte Rio-Niterói que começou a ser construída em dezembro de 1968 (nove dias depois do AI-5) foi inaugurada em 1974 (ANEXO VV), quando o presidente do governo militar era então Emílio Garrastazu Médici.

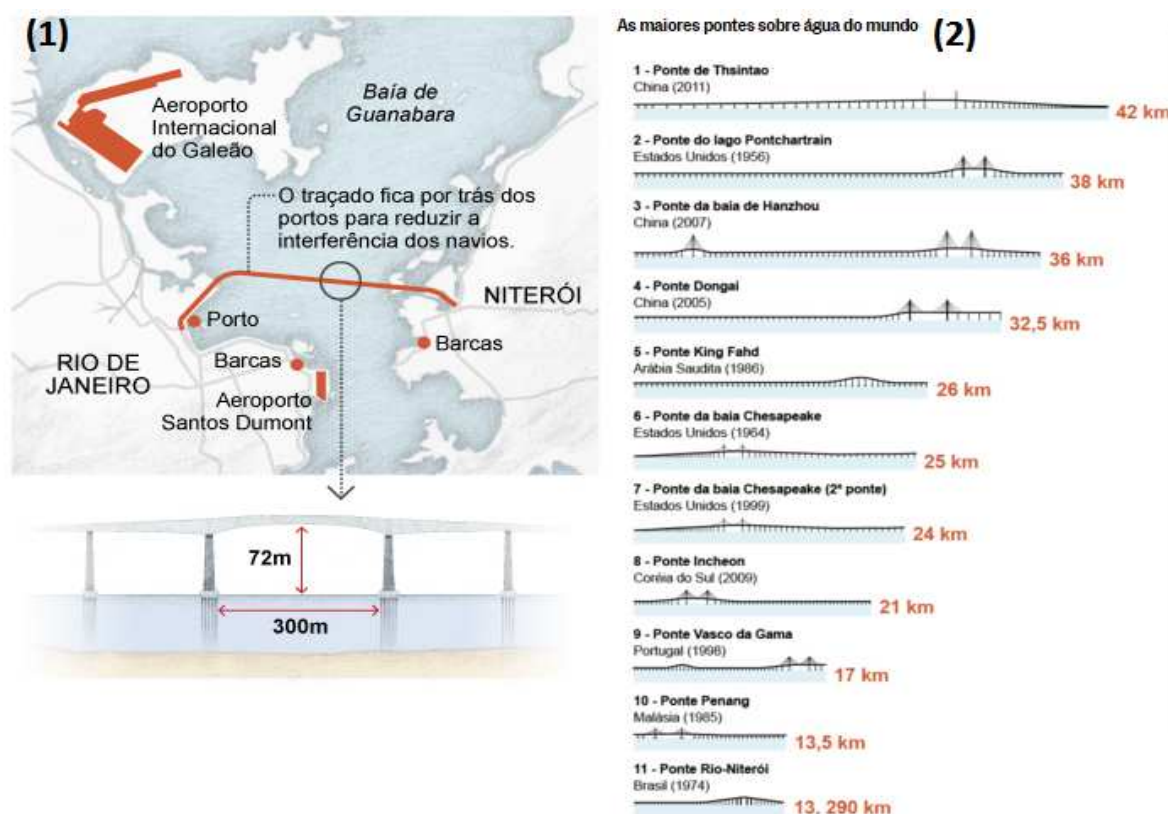
O nome presidente Costa e Silva foi alvo de críticas nos últimos anos, pela Comissão da Verdade (CNV)<sup>76</sup>, além disso o Ministério Público Federal através de ação judicial propôs mudar o nome, como ocorreu em algumas escolas, praças e ruas. Isso porque esse ex-presidente foi relacionado a centenas de crimes investigados a Ditadura Militar.

---

<sup>75</sup> Foi considerado um dos governos mais autoritários do Brasil, sobretudo, após o dia 13 de dezembro de 1968, quando o governo decreta o Ato Institucional Número 5 (AI-5).

<sup>76</sup> <http://www.cnv.gov.br/>

Figura 47 – (1) Localização da Ponte Rio-Niterói e (2) As maiores pontes sobre água do mundo



Fonte: O globo. Acesso em Abr de 2016.

A obra que durou aproximadamente 6 anos, contabilizou 33 mortes de trabalhadores (segundo os dados oficiais), no entanto há antigos trabalhadores que dizem que houveram em torno de 400 baixas. Essa ponte está em décima primeira no ranking das pontes mais longas do mundo.

A Ponte Rio-Niterói (assim popularmente conhecida) é um dos símbolos da Acinesia Urbana da cidade do Rio de Janeiro, a via com 13,2 quilômetros que liga dos trechos da Br-101, em seu primeiro ano atingiu a marca de 20 mil veículos. Hoje, quando o movimento diário já ultrapassou os 150 mil veículos (segundo seus operadores: atualmente com a concessionário ECOPONTE<sup>77</sup>), milhares de trabalhadores perdem centenas de horas ao longo da vida indo em direção ao Centro da cidade do Rio de Janeiro à trabalho. Além disso, em algumas datas festivas (como: Carnaval e Ano Novo) o fluxo desta via aumenta devido ao deslocamento para municípios da Região dos Lagos.

<sup>77</sup> <http://www.ecoponte.com.br/>

Figura 48 – (1) Construção da Ponte Rio-Niterói e (2) Trânsito Intenso na Ponte.



Fonte (1): Acervo O Globo (<http://acervo.oglobo.globo.com/fotogalerias/ponte-liga-rio-niteroi-9358171>). e Fonte(2): Extra (<http://extra.globo.com/noticias/rio/eboato-que-ponte-rio-niteroi-Conta-com-radar-fixo-de-controle-de-velocidade-14895073.html>) (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

A ponte Rio-Niterói é uma das obras consideradas faraônicas, ou seja, obra caracterizada como grandiosa, entre outras obras deste período estão: A construção das Hidroelétricas de Itaipu e Tucuruí (além da projeção de Belo Monte), a construção da Transamazônica e Linha Vermelha (RJ-071), instalação da rede de transmissão de energia e comunicação sobre o território nacional e a contração do polo industrial da Zona Franca de Manaus.

<sup>78</sup>Além da Ponte Rio-Niterói ou via dentro da cidade do Rio de Janeiro, na qual merece destaque é a Linha Vermelha (nome popular devido suas estruturas apresentarem a cor vermelha) ou RJ-071 (nome oficial Via Expressa

<sup>78</sup><https://news.google.com/newspapers?nid=0qX8s2k1RwC&dat=19780415&printsec=frontpage&hl=pt-BR> e <http://oglobo.globo.com/rio/cartao-postal-estaiado-ponte-do-saber-sera-inaugurada-dia-27-3666599>. Acesso em Abr de 2016.

Presidente João Goulart), na qual foi construída em três fases. A primeira fase inaugurada em 1978, a segunda em 1992 e a terceira em 1994.

A via “Linha Vermelha” apresenta 21,9 km de extensão, essa avenida percorre por 14 bairros no município e Rio e entre outros municípios da Baixada Fluminense, como o bairro Pavuna (com 0,7 km), Parque Araruama (em São João de Meriti, com 1,0 km), Parque Lafaiete (em Duque de Caxias, com 2,7 km), o bairro de Vigário Geral (com 1,0 km), Parada de Lucas (com 1,0 km), Cordovil (com 1,7 km), Galeão (com 1,9 km), Cidade Universitária (com 1,1 km), Maré (com 2,5 km), Caju (com 1,9 km), Vasco da Gama (com 1,2 km), São Cristóvão (com 1,7 km), Rio Comprido (com 0,7 km) e Trecho sobre a Baía de Guanabara (com 2,8 km)

A Linha Vermelha faz parte do projeto das linhas policrômicas<sup>79</sup> (ver ANEXOWW), elaborado pela equipe do urbanista grego Constantínos Apóstolos Doxiádis (planejador). Essa via também representa um símbolo para Acinesia Urbana “carioca”, isso devido não apenas ao grande fluxo de veículos, mas também a violência urbana<sup>80</sup>, constantemente confrontos entre a polícia militar do estado do Rio de Janeiro e meliantes, tendo como consequência a Acinesia nesta via.

É importante também destacar que esta via é um importante papel de integração territorial do Centro da cidade com a Baixada Fluminense e Ilha do Governador. Além de ser um elo entre a Linha Amarela (que será exposta no próximo capítulo e a BR-040 (ou Washington Luís).

---

<sup>79</sup> **Linha Vermelha:** É uma via paralela à Avenida Brasil e ligaria o Centro do Rio à Via Dutra, já na Baixada Fluminense (Foi totalmente implantada e está em uso atualmente). **Linha Azul:** Ligaria a Avenida Brasil a Barra da Tijuca (Nunca foi construída). **Linha Verde:** seria uma via expressa ligando uma rodovia entre a Via Dutra e a Gávea, passando pelo Tijuca (Foi construído apenas o trecho do Túnel Noel Rosa que liga Vila Isabel ao Riachuelo). **Linha Marrom:** ligaria o Centro ao bairro de Santa Cruz, paralela à Avenida Brasil. (Nunca foi construída). **Linha Lilás:** Existe atualmente, com outros nomes e liga Botafogo à região do Sambódromo passando pelo Túnel Santa Bárbara. **Linha Amarela** é uma via expressa de 25 Km de extensão que cruza 17 bairros da cidade, partindo da zona Oeste em Jacarepaguá e terminando na Ilha do Fundão, Zona Norte do Rio depois de cruzar em viaduto a Avenida Brasil. A Novo Rio e a Ayrton Senna (antiga avenida Alvorada) são os trechos antigos da Linha Amarela que somam, juntos, 10 km. O trecho que foi construído, entre 1994 e 1997 é de 15 km. Fonte: <http://salacristinageo.blogspot.com.br/2014/02/mobilidade-urbana-linha-amarela-no-rio.html>. Acesso em Mar de 2016.

<sup>80</sup> <http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2016-03-15/tiroteio-na-linha-vermelha-causa-panico-e-deixa-um-pm-baleado.html>. Reportagem 15/03/2016.

### 2.3.9 Prefeito Cesar Maia

O ex-prefeito Cesar Maia<sup>81</sup> atuou como economista e professor de Macroeconomia pela Universidade Federal Fluminense (UFF), em 1981 ingressou no Partido Democrático Trabalhista e, no ano seguinte, participa da campanha de Leonel Brizola ao governo do estado do Rio de Janeiro.

Com a eleição de Brizola, Cesar Maia foi nomeado Secretário da Fazenda, assim iniciando a sua trajetória como homem público. Em 1986 foi eleito deputado constituinte e em 1990 reeleito, no ano seguinte assinou a afiliação com o PMDB que o lançou como candidato a prefeito da cidade do Rio de Janeiro com o apoio de Ulysses Guimarães.

Cesar Maio teve dois mandatos como prefeito da cidade do Rio de Janeiro, o primeiro mandato de 1993 a 1996 e o segundo mandato de 2001 a 2005. Entre as principais obras relacionadas com a Mobilidade Urbana estão: A construção da Linha Amarela e vias de acesso; Alargamento do Viaduto Sampaio Correa (obrigado Luiz Paulo Conde realizar o término); Alargamento Bento Ribeiro Dantas; Criação da integração física da ônibus-barcas na Ilha do Governador; Duplicação da Rua Bulhões Marcial; Municipalização da Av. Automóvel Clube; Municipalização da Avenida Brasil; Duplicação da Estrada Marechal Alencastro; Duplicação da Estrada da Posse em Campo Grande; Avenida Brasil - Duplicação e urbanização, compreendendo o entroncamento com a estrada Engenho Novo, em Realengo, 03 novas passarelas e recuperação e urbanização do retorno Caminho Dona Júlia (Distrito Industrial de Campo Grande); Duplicação da Estrada do Campinho em Campo Grande; Avenida Brasil Duplicação e urbanização no trecho Rodovia Rio-Santos - Estrada do Mendanha - Av. Dra. Maria Estrela; Modernização do Terminal Rodoviário da Alvorada e Urbanização da Estrada do Pica Pau.

Além disso, deve-se destacar a construção de ciclovias como: Ciclovia Mané Garrincha (com 14 Km), Ciclovia Rubro-Negra (com 4 Km); Ciclovia João Saldanha (com 0,6Km), Ciclovia Recreio (com 4 Km), Ciclovia Inhoaíba Paciência (com 3,3 Km) e Ciclovia da Praia da Brisa – Guaratiba (com 2 Km).

---

<sup>81</sup> Toda as informações sobre Cesar Maia estão no site <http://www.cesarmaia.com.br/biografia/>. Acesso em Abr de 2016.



É importante frisar que nenhuma destas ações solucionaram a problemática da Acinesia Urbana. Uma das obras que se deve destacar é a Linha Amarela (nome oficial Governador Carlos Lacerda) uma das principais vias da cidade do Rio de Janeiro, embora tenha sido idealizado nos anos 60 só foi realizada após 30 anos com Cesar Maia.

Assim Linha Vermelha e Linha Amarela, como já citado, fazem parte do projeto das linhas policrômicas<sup>82</sup>, elaborado pela equipe do urbanista grego Constantínos Apóstolos Doxiádis (planejador), a pedido do governador, já citado, do extinto Estado da Guanabara, Carlos Lacerda. Esse projeto saiu do papel em dezembro de 1994, durante a primeiro mandato de Cesar Maia à frente da Prefeitura do Rio. Assim, como inúmeras vias pessoas foram desapropriadas e suas propriedades demolidas.

Sendo construída em 3 lotes, o primeiro lote: Av. Ayrton Senna (Jacarepaguá/Gardênia Azul – Av. Geremário Dantas, Freguesia), o segundo lote: (Avenida Genemário Dantas, Freguesia – Rua Pernambuco, Encantada) e o terceiro lote: Rua Pernambuco, Encantada – Avenida Novo Rio, Bonsucesso). É possível ver está via em sua construção no Youtube<sup>83</sup>.

Outra semelhança com a Linha Vermelha é a Linha Amarela também ser uma das vias mais congestionadas da cidade do Rio de Janeiro, não sendo também uma via muito segura. A via Governador Carlos Lacerda é administrada pela concessionária LAMSA (Linha Amarela S.A.), desde sua inauguração em 1997, sobre a via o seu pedágio, o qual nos últimos anos veio sofrendo consecutivos reajustes, chegando atualmente ao valor de R\$ 5,90 é considerado uma valor muito alto, devido sua distância métrica (deve-se lembrar que o pedágio é cobrado nos dois sentidos da via, sendo assim o usuários que utiliza em movimento pendular tem o custo de R\$ 11,80 diariamente apenas de pedágio, excluindo outros custos, como o de combustível). Estima-se que a Linha Amarela receba mais de 200 mil carros diariamente.

---

<sup>82</sup>

<sup>83</sup><https://www.youtube.com/watch?v=nSJ4uU9Mj4U>

### 2.3.10 Eduardo Paes

O atual prefeito do Rio de Janeiro é graduado em Direito pela PUC-RJ, sua carreira política começou com 23 anos, como “Subprefeito da Zona Oeste”, isso durante o primeiro mandato do ex-prefeito Cesar Maia (1993 a 1996); eleito a vereador de 1997 a 1999; eleito como Deputado Federal de 1999 a 2007; foi Secretário de Turismo, Esporte e Lazer do Rio de Janeiro de 2007 a 2008; finalmente foi eleito como prefeito do Rio de Janeiro em 2009 a 2012 e reeleito em 2013 até os dias atuais.

Na reportagem do Jornal O Globo, do dia 09/07/2012 às 23:14<sup>84</sup>, publicou que o prefeito do Rio, Eduardo Paes, por muito pouco não vestiu roupas de época para incorporar, pelo menos por uma ideia teatral, o ex-prefeito já citado Francisco Pereira Passos. Isso devido ao atual prefeito ter como propósito um dos maiores planos reformistas nos últimos anos.

Embora seja complexo comparar o ex-prefeito Pereira Passos com o atual prefeito, os dois apresentam uma característica que pode ser considerada similar, neste caso as remoções em massa na cidade “carioca”, no entanto ainda muita questionada por ter sido por um processo distinto e com reassentamento também diferente.

Tais ações estão vinculadas às obras para grandes eventos internacionais na cidade do Rio de Janeiro: a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. Esta pesquisa colocará em pauta as principais obras relacionadas à Mobilidade Urbana da cidade “carioca” e tal processo vincula-se de forma direta com as remoções feitas. (Ver a FIGURA 49)

Entre as principais obras estão: Expandiu o programa Bairro Maravilha, recuperando 582 km e implantando 173 km de ruas, respectivamente, nas Zonas Norte e Oeste; Colocou em construção as obras do projeto Porto Maravilha; integrou todos os meios de transporte ao Bilhete Único Carioca; Colocou como meta concluir as obras e iniciar as operações da TransCarioca, TransOlimpica, TransOeste e TransBrasil; Colocou em pauta no

---

<sup>84</sup><http://oglobo.globo.com/rio/em-campanha-paes-tenta-vincular-sua-imagem-as-transformacoes-feitas-por-pereira-passos-5433676>

Centro da cidade o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), integrado ao metrô, aos trens e às barcas; quer concluir as obras de recuperação da área portuária que já reurbanizaram 24 vias com a troca da rede de esgoto, telecomunicações, iluminação, pavimentação e troca da rede pluvial. Implantar o sistema Coleta+Rio. Prosseguir com as obras de recuperação do Porto adotando um novo sistema de coleta seletiva e armazenamento do lixo. Esse processo diminui a quantidade de caçambas nas calçadas e o tráfego de caminhões, além de evitar o contato direto com os resíduos.

Como já dito antes as remoções foram feitas proporcionaram a retiradas de famílias de áreas nobres da cidade para regiões mais afastadas, como Campo Grande. A FIGURA 49 - demonstração dos moradores que foram removidos e outros que estão ameaçados de remoções, além disso ilustra os locais de reassentamento destas pessoas (lugares neste caso afastados das áreas mais “nobres” da cidade “carioca”).



O <sup>85</sup>Porto Maravilha é um consócio vinculado à Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), sendo responsável pela articulação entre os demais órgãos públicos e privados e a Concessionária Porto Novo que executa obras e serviços nos 5 milhões de metros quadrados da Área de Especial Interesse Urbanístico (Aeiu) da Região do Porto do Rio. Não obstante, Cdurp presta contas à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e participa da aprovação de empreendimentos imobiliários em grupo técnico da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU). Também é o órgão que tem a responsabilidade de disponibilizar parte dos terrenos em sua área para o mercado.

A partir da Lei Municipal nº 101/2009 criou a Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro. Sua finalidade é promover a reestruturação local, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos da região, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da área. O projeto abrange uma área de 5 milhões de metros quadrados, que tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves,

Figura 50 - Localização da Obra do Porto Maravilha.



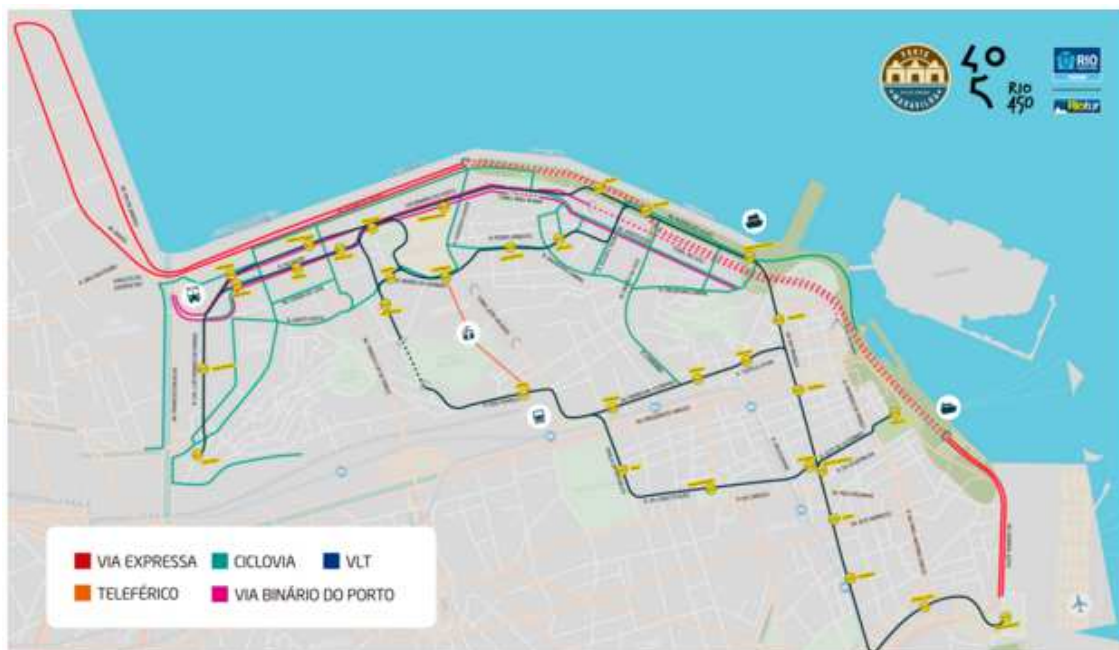
Fonte: <http://www.portomaravilha.com.br/>. Acesso em Jan de 2016.

<sup>85</sup> Informações sobre o Porto Maravilha e o consócio Fonte: <http://www.portomaravilha.com.br/>

Entre as principais obras do Porto Maravilha estão a construção de 4,8 km de túneis; a Reurbanização de 70 km de vias e 650.000 m<sup>2</sup> de calçadas; a Reconstrução de 700 km de redes de infraestrutura urbana (água, esgoto, drenagem), tais infraestrutura fundamentais para não ter a Acinesia Urbana vinculada a eventos climáticos na região; a Implantação de 17 km de ciclovias e, finalmente, a demolição do Elevado da Perimetral (4,8 km).

Essa obra propõe alterar a Mobilidade Urbana da Região portuária e para isso serão instalados veículo Leve sobre trilhos (os VLTs que serão ilustrados nos próximos capítulos), a criação da Via Expressa, a criação da Via Binária, teleféricos e as ciclovias (já citadas).

Figura 51 – Projetos vinculados a Mobilidade Urbana no Porto Maravilha.



Fonte: <http://www.portomaravilha.com.br/>). Acesso em Jan de 2016.

Outras grandes obras do atual prefeito estão relacionados com o BRTs, como: a TransCarioca, TransOlimpica, TransOeste e TransBrasil. Essas ações do prefeito serão ilustradas nos próximos capítulo relacionados ao BRTs. Além disso, o VLT também será evidenciado nos próximos capítulos.

## 1.4 Metrô<sup>86</sup>

O Metrô no Rio de Janeiro foi inaugurado em 1979, por Ernesto Beckmann Geisel (Presidente do Brasil durante o regime militar), aparatos que foram construídos na Europa e nos Estados Unidos no século XIX, chegaram ao Rio após cinco anos (de atraso). Os estudos técnicos que começaram em torno de 1928 se prolongou até os fins dos anos de 70 (Destaque para Grupo de Estudos Metropolitano – 1966), sua construção se deu depois de desapropriações de imóveis para as obras em áreas próximas à linha do metrô. Neste momento o metrô do Rio de Janeiro contava com 4,3 quilômetro de trilhos ligando cinco pontos próximos da cidade (há a estimativa que nos dez primeiros dias de funcionamento, seus trens transportaram mais de meio milhão de pessoas, sendo assim em uma média de 60 mil pessoas por dia.).

Entre as estações que foram pioneiras a que merece destaque nesse primeiro momento é a da Cinelândia, cujo recebeu o maior número de passageiros, interligando esse fluxo com a Praça Onze, Central, Presidente Vargas e Glória (com apenas quatro trens de quatro carros, com intervalos de oito minutos, circulando entre às 09:00 e 15:00, horário que seria expandido já no ano seguinte para até às 23:00)

A primeira expansão

No ano seguinte, as Estações Uruguaiana e Estácio foram inaugurada, já em janeiro de 1981, foi a vez das Estações: Catete, Morro Azul (atualmente Flamengo e Botafogo). Em novembro do mesmo ano foi inaugurada a linha 2 do metrô com as Estações: São Cristóvão e Maracanã, em seguida em dezembro, completando o trecho Sul da Linha 1, foi a vez da Estação Largo do Machado entrar no mapa.

Em 1982, novas inaugurações no trecho Norte, com o início das operações das Estações de Afonso Pena, São Francisco Xavier e Saens Peña. Em 1983, os trens passaram a circular entre às 06:00 à 14:00, isso para permitir a conclusão da Linha 2. Após o término das obras, forma inauguradas as Estações Maria da Graça, Del Castilho, Inhaúma e Irajá (ainda não com o pleno funcionamento). Em 1984 iniciou a operação comercial da Linha 2 com cinco trens nos dias úteis, em

---

<sup>86</sup> Informações Gerais. <https://www.metrorio.com.br/Empresa/Historia>

intervalos de menos de seis minutos durante a semana; Em 1988 foi inaugurada a Estação Triagem; Em 1991 foi inaugurada a Estação Engenho Rainha e ao longo dos anos de 1996 foi inaugurado Thomaz Coelho e Vicente de Carvalho (nesse período ainda é preciso destacar que o tempo de intervalo passou a ser de seis minutos).

Atualmente a cidade do Rio de Janeiro apresenta duas Linhas em funcionamento, neste caso a Linha 1 – Laranja e a Linha 2 – Verde (ilustrada na Figura 52)

Figura 52 - Trajeto da Linha 1 (laranja) e 2 (verde) do metrô da Cidade do Rio de Janeiro.



Fonte: Metrô Rio (<https://www.metrorio.com.br/VadeMetro/Mapas>). Acesso em Abr de 2016.



A concessão desta infraestrutura em 1997, na antiga Bolsa de Valores do Rio, o Consócio Opportrans adquiriu o direito de fazer uso dos serviços metroviário durante 20 anos, concretizando o controle do serviço de transporte público metroviário, em 1998.

Com o fim da concessão da Opportrans do metrô carioca a empresa Metrô Rio assumiu a concessão, sob seu controle e administração e a operação das Linhas 1 e 2, ficando as expansões da rede metroviária e aquisição de novos trens a cargo da Rio Trilhos (Governo do Estado).

A empresa MetrôRio<sup>87</sup> faz parte de um conjunto de outras empresas, como: LAMSA (já citada que controla a Linha Amarela), CLIN, CART, BAHIA NORTE, CRT, CRA, LAMSAC, GRUAIROPORT (Aeroporto Internacional de São Paulo), VIARIO, PASSE EXPRESSO, METRÔ BARRA, VLT, VIA 040, PEX. Todas essas empresas fazem parte de um grupo brasileiro, chamado Invepar, que atua no segmento de infraestrutura em transportes, no Brasil e no exterior, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos;

Não obstante, em 23 de novembro de 2012, a Investimentos e Participações em Infra-Estrutura S.A. – Invepar firmou contrato de outorga de opções de compra e venda de ações de emissão da Concessionária Rio Barra S.A.. Outras empresas envolvidas neste contrato foram a Queiroz Galvão Participações – Concessões S.A., a Odebrecht Participações e Investimentos S.A. e a Zi Participações S.A., em conjunto, as atuais acionistas da Concessionária.

#### Nova expansão

A Concessionária Rio Barra S.A. obteve o direito de exploração da concessão da Linha 4 do Metrô do Estado do Rio de Janeiro que ligará a Zona Sul à Barra da Tijuca, terão inicialmente seis estações (Jardim Oceânico, São Conrado, Gávea, Antero de Quental, Jardim de Alah e Nossa Senhora da Paz) e aproximadamente 16 quilômetros de extensão<sup>88</sup> (atualmente conta com 41 quilômetros). É previsto que entre em operação em 2016 e em funcionamento estimasse que acrescentará 300 mil passageiros por dia nestas seis novas estações.( Ver o trajeto no ANEXO XX)

O valor do prêmio da outorga de compra (segundo a Invepar) é de aproximadamente R\$ 50.000.000 (cinquenta milhões de reais) e, assumindo que a

---

<sup>87</sup><http://www.invepar.com.br/pages/quem-somos/#.VvGSCfkrLIU>. Acesso em Abr de 2016.

<sup>88</sup><http://www.metrolinha4.com.br/o-que-e-o-projeto/#sthash.RlxcRq8.dpuf>. Acesso em Abr de 2016.

Companhia venha a exercer a opção, o preço de seu exercício será definido de acordo com os termos e condições previstos no contrato.

Segundo o Deputado Estadual Marcelo Freixo, em vídeo gravado e publicado no Youtube<sup>89</sup>, publicado em 17 de setembro de 2015, houve a votação de mais um empréstimo de R\$ 444 milhões do Governo do Estado para a Linha 4 do Metrô. Este foi terceiro empréstimo, sem que os dois empréstimos anteriores tivessem uma prestação em conta. Além disso, denuncia que segundo o relatório dos funcionários técnicos do Tribunal de Contas do Estado 15% do valor dos empréstimos que o governo pediu foram destinados para pagar outros empréstimos - o que é ilegal. A dívida do Estado já chega a R\$ 97 bilhões. Para conseguir pagar a todos que devem, o governo teria que usar o orçamento inteiro e mais um pouco: o orçamento do Rio que é de R\$ 82 bilhões. (Ainda descreve que o mesmo governo que ameaça não pagar a segunda parcela do 13º e dar reajusta a funcionários públicos, é aquele que se endivida com a Linha 4 do Metrô)<sup>90</sup>. Não obstante, Freixo ainda afirmou que o Metrô do Rio é o mais caro do planeta, pois segundo ele cada km da linha custa R\$ 500 milhões e que em nenhum lugar do mundo o metrô tem este valor, apenas no governo do Estado do Rio de Janeiro com o ex-governador Sérgio Cabral e o atual governador Pezão. Pelo cálculo feito por Freixo, tendo a Linha 4 16 km e a cada km o valor gasto é de 500 milhões, então o gasto até o momento é de 8 bilhões de reais, o que segundo o Deputado Estadual é o mais caro do Planeta.

Além da expansão do metrô com a Linha 4, já sendo construída, ouve a divulgação no dia 18 de novembro de 2015 que serão iniciadas em 2017 a ampliação da Linha 2 do metrô, essa informação foi anunciada pelo então Secretário Estadual de Transportes Carlos Roberto Osório, esse novo trajeto proposto terá mais cinco estações: Estácio, Catumbi, Praça da Cruz Vermelha, Carioca e Praça XV.

O metrô da cidade está entre os meios de transportes mais importante para atenuar ou até mesmo ser uma das principais soluções para minuir a Acinesia Urbana da cidade “carioca”, esse meio de transporte ainda está muito concentrado nos metros quadrados mais valorizados da cidade, concidentemente não pode ser instalado por valores tão altos e abusivos para a gestão pública.

---

<sup>89</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=QHJ10Mb3fvg>. Acesso em Mar de 2016.

<sup>90</sup> Os funcionários públicos do Estado do Rio de Janeiro tiveram seu 13º parcelado

## 1.5 Novos Projetos e Novas Perspectivas?

Esse tópico foi construído com o intuito de relatar as novas perspectivas propostas para a cidade do Rio de Janeiro, e conseqüentemente para outros municípios. Ações da Gestão Pública atual diretamente relacionada à Mobilidade Urbana da cidade “carioca”, entre essas novas perspectivas estão: a expansão do Metrô, a construção de novas vias expressas denominadas de BRT`s e BRS, além dos VLTs.

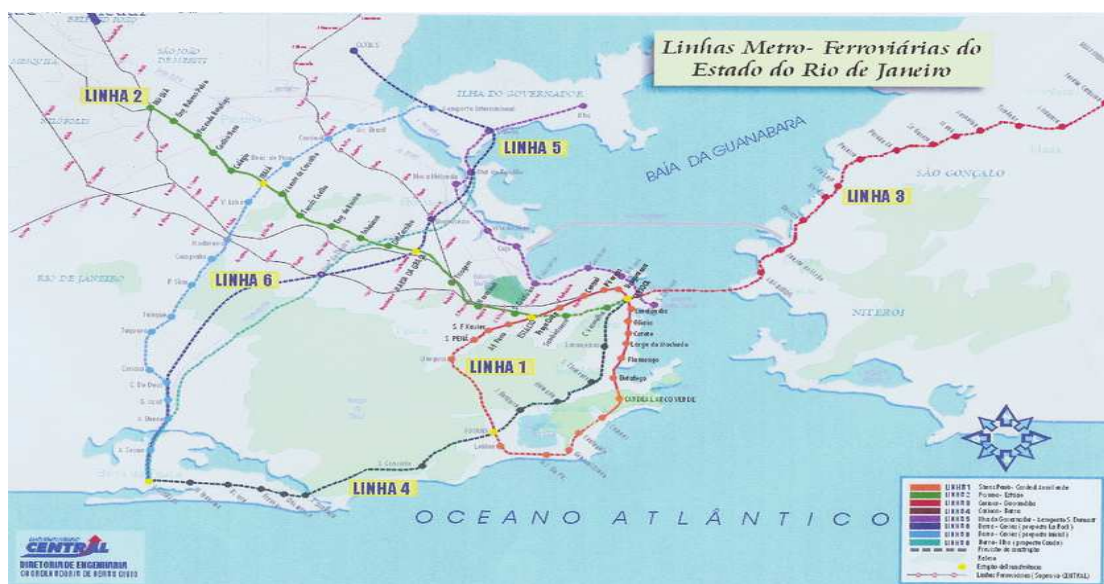
### 2.5.1 Metrô em Expansão

Essa pesquisa buscou possíveis projetos imaginados para a cidade do Rio de Janeiro, a partir disso foi encontrada uma ilustração elaborada pela Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (CENTRAL) (ver FIGURA 53). Nesta ilustração foram imaginadas três novas linhas, a LINHA 3 (Rio/Niterói à São Gonçalo), LINHA 5 (Aeroporto Santos Dumont à Ilha do Governador), LINHA 6<sup>91</sup> (Barra da Tijuca/Alvorada à Aeroporto Galeão). Além dessas três novas linhas há a extensão da LINHA 4 que está em construção, no entanto apenas ao Joá e nesse projeto é proposto a extensão até a Alvorada.

---

<sup>91</sup>Estação Aeroporto Internacional Galeão, Penha, Braz de Pina, Irajá (integração com Linha 2), Vaz Lobo, Otaviano, Madureira, Campinho, Praça Seca, Tanque, Taquara, Bandeirantes, Cidade de Deus, Via Parque e Alvorada (integração com Linha 4).

Figura 53 – Projetos Imaginários para a ampliação do Metrô do Rio de Janeiro (CENTRAL - Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística)



Fonte: <http://www.central.rj.gov.br/> (adaptado)

## 2.5.2 VLT

VLT é uma sigla que significa Veículo Leve sobre Trilhos, faz parte de um novo projeto para a cidade do Rio de Janeiro que sai da perspectiva do imaginário para o real, promovendo uma alteração na Mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro.

O projeto que pretende conectar o Centro à Região Portuária, terá 28 km com 32 paradas, com o intuito de integrar outros transportes, como o Metrô, trens, Barcas, Tereféricos, BRTs., Redes de ônibus convencionais e o Aeroportos (Santos Dumont), pretendendo manter o funcionamento de 24 horas por 7 dias por semana, o sistema terá a capacidade de transportar 300 mil passageiros por dia. O veículo poderá levar em cada viagem 420 passageiros (ver a FIGURA 54 que descreve o trajeto previsto para o VLT na cidade do Rio de Janeiro).



A tendência é que a Acinesia Urbana seja atenuada, pois há possibilidade de que usuários do VLT deixem seu veículo em suas residências, desta forma favorecendo a formação de longos congestionamentos na cidade. No entanto, para que esse transporte seja mais eficaz será preciso realizar expansão para toda a cidade.

### 2.5.3 BRT

O BRT é uma sigla, ou seja, uma palavra formada pelas letras de várias palavras, as palavras do dicionário inglês, Bus Rapid Transport, que significa em português Transporte Rápido de ônibus.

A definição para o BRT no site da prefeitura do rio é que “representa um transporte articulado que trafega em corredor exclusivo e, por isso, é uma alternativa mais rápida de viagem para os passageiros”<sup>93</sup>. E segundo a EMBARQ Brasil, O “BRT (Bus Rapid Transit) é um sistema de ônibus de alta capacidade que provê um serviço rápido, confiável e eficiente. Apesar de sua origem, o BRT tem pouco em comum com os sistemas tradicionais de ônibus, com a utilização de corredores dedicados e outras características atrativas dos sistemas de transporte urbano sobre trilhos, o BRT atinge um desempenho equivalente com apenas uma fração do seu custo.”<sup>94</sup> Além disso, como o VLT, o BRT não é um projeto inédito no mundo, existem mais de 140 cidades pelo mundo utilizando esse tipo de sistema de transporte.

Estão sendo construídas quatro linhas na cidade do Rio de Janeiro, são elas: TransOeste, TransOlímpica, TransBrasil e TransCarioca. Dentre essas apenas duas estão em pleno funcionamento até o atual momento desta pesquisa que são: TransOeste e a TransCarioca

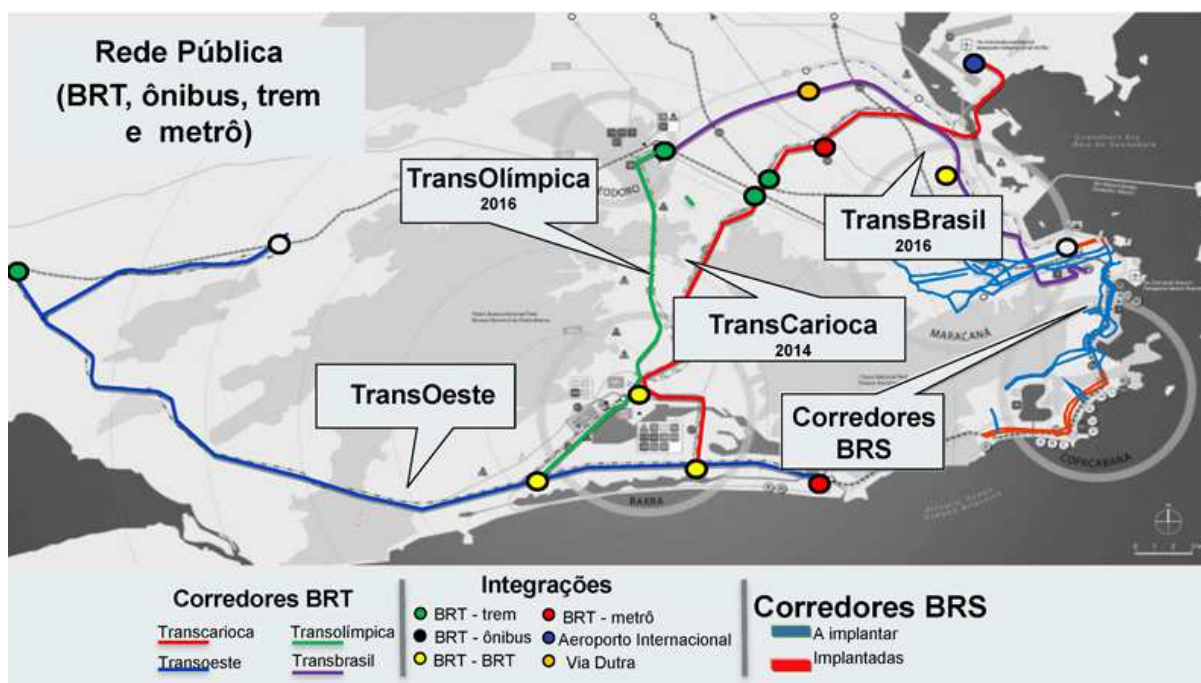
---

<sup>93</sup> <http://www.brrio.com/conheca>

<sup>94</sup> <http://embarqbrasil.org/BRT>



Figura 56: Projetos dos BRT's (TransOeste (56km), TransCarioca(39km), TransBrasil (28km) e TransOlimpica (26km).



Fonte: Prefeitura do Rio (<http://www.rio.rj.gov.br/>). Acesso em Abr de 2016.

Esses são os maiores projetos de integração territorial nos últimos anos, serão mais de 149 km transformados para a implantação desse sistema viário, dentre todos os anteriores foi o único a se estender para as regiões mais pobres da cidade do Rio de Janeiro, assim melhorando a acessibilidade para outros espaços da cidade.

O BRT foi o projeto que teve a maior integração interna da cidade em relação a todas as ações públicas já realizadas por um prefeito, assim esse foi o que maior teve impacto no que tange à Mobilidade Urbana do espaço da Cidade. Embora este não resolva a “problemática” existente, será de extrema importância para grande parte da população, sobretudo, dos subúrbios “carioca”, na qual poderá ter uma melhor circulação sobre outras áreas da cidade, assim podendo ter uma maior usabilidade da cidade do Rio de Janeiro e também de outros municípios ao seu redor.

Entretanto é preciso compreender que com a escassez de infraestrutura existente na área periférica da cidade do Rio de Janeiro, ou seja, nas áreas, sobretudo, de menor renda per capita da cidade, a tendência é que a demanda ultrapasse a oferta de maneira muito rápida, tal efeito já começa a ser observado no



trecho TransOeste, onde a demanda já começa a ultrapassar a oferta, desta forma dando péssimas condições de uso para os usuários deste transporte.

Figura 57 – O BRT e a Acinesia Urbana.



Fonte: Google.com.br (imagens) (Adaptado). Acesso em Abr de 2016.

#### 2.5.4 Ciclovias

As ciclovias são vias (espaços) que são construídas especificamente para a circulação de pessoas que utilizam bicicletas. Essa forma de transporte é considerada para muito a melhor opção para os dias atuais, pois entre suas vantagens estão: o fato que pedalar tende a fazer bem à saúde (um exercício que segundo alguns especialistas podem combater o estresse, a ansiedade e outras doenças. Além de liberar endorfina<sup>95</sup>) é um transporte que não provoca poluição sonora, atmosférica ou visual, o custo com o veículo é baixo (seja na aquisição do bem, na manutenção e pelo fato de não haver imposto a esse transporte, é um veículo que tende a não ocupar muito espaço, seus impactos ao meio ambiente são mínimos, entre outras vantagens.

No entanto, existem algumas desvantagens no uso desse transporte, entre elas estão: o trânsito intenso na cidade pode vir a deixar em perigo ciclistas, as ciclovias não tendem a ser interligadas (Ver ANEXO ZZ – As ciclovias da cidade do Rio de Janeiro), pouco pontos de bicicletários (Ver ANEXO AAA – Dados gerais para o uso de bicicletas) es espalhados pela cidade, a irregularidade do terreno na cidade

<sup>95</sup> Endorfina (Hormônio do bem-estar) A endorfina é produzida na glândula da hipófise, sua denominação se origina das palavras endo (interno) e morfina (analgésico). Por ser um "analgésico natural" leva a uma sensação de bem-estar, conforto, melhor estado de humor, alegria e tranquilidade, podendo inibir o estresse. A rigor, o termo engloba ao menos 20 tipos diferentes de substâncias, sendo a beta-endorfina a mais eficiente delas.  
Fonte: UFRJ.

“carioca”, o clima tropical com altas temperaturas dificulta o uso em determinados horários na cidade, a falta de segurança em alguns pontos facilita a atuação de alguns meliante no roubo de bicicletas e nos assaltos de itens, não é um transporte aconselhável para longas distâncias, entre outras desvantagens.

Na cidade do Rio de Janeiro especificamente apresenta um projeto, chamado BIKE Rio, sendo executado através do Termo de Concessão de Uso da Serttel em parceria com o Banco Itaú Unibanco S.A. e o sistema de bicicletas SAMBA. Esse projeto disponibiliza bicicletas em estações (ver ANEXO BBB – Estações BIKE Rio) distribuídas em pontos específicos da cidade, sendo uma opção de meio de transporte para pequenos percursos.

Para fazer uso das bicicletas deste projeto é preciso comprar o Passe, há duas formas para ter isso<sup>96</sup>:

1º. Passe mensal - R\$ 10,00 (Válido por 30 dias)

- a) Acesse o site [www.movesamba.com.br/bikerio](http://www.movesamba.com.br/bikerio) e clique na opção "cadastre-se".
- b) Clique no Menu "comprar passe", leia as instruções de uso, confirme seu Passe mensal e informe os dados do seu cartão de crédito.
- c) Veja no mapa do site a localização das estações de aluguel e dirija-se a qualquer uma delas para retirar bicicletas, usando o telefone celular informado no cadastro.

2º. Passe diário - Uso eventual / sem cadastro - R\$ 5,00 (Válido por 24 horas)

- a) Veja no mapa do site a localização das estações de aluguel e dirija-se a qualquer uma delas para retirar bicicletas.
- b) Ligue do seu telefone celular para o número: **4003 6054**
- c) Ouça as informações sobre regras e tarifas
- d) Digite os dados do seu cartão de crédito.
- e) O telefone usado para compra do passe diário deverá ser o mesmo utilizado para liberação da bicicleta.

---

<sup>96</sup> <http://www.mobilicidade.com.br/bikerio.asp>

Como outros meios de transporte a BIKI Rio se torna capitalizada seu uso é restrito ao capital, ao controle tecnológico e também a determinados espaços da cidade. As estações se concentra os espaços com a maior renda per capita e também metros quadrados com alto valor agregado, tendo a maioria da população “branca “. Sendo assim, não são todos os indivíduos que apresentam fácil acesso ao uso deste projeto.

### 2.5.5 O transporte hidroviário

O transporte hidroviário na cidade “carioca” não é um meio de transporte novo deste do século XVIII e XIX esse transporte é utilizado, sobretudo, para realizar a integração entre o município do Rio de Janeiro e de Niterói, o que ajudou na ocupação das terras fluminense. Atualmente as barcas (como são denominadas) estão sobre o consócioCCR Barcas, do Grupo CCR<sup>97</sup>, no qual mantém o controle das seguintes linhas: Mangaratiba x Ilha Grande, Angra dos Reis x Ilha Grande, Praça Quinze x Ilha do Governador (Ribeira/Cocotá), Praça Quinze x Paquetá, Praça Quinze x Arariboia (Niterói) e Praça Quinze x Charitas (Niterói).

Figura 58 – A atual trajeto das Barcas.



Fonte: ANTP. Acesso em Abr de 2016.

<sup>97</sup> <http://www.grupoccr.com.br/barcas/>

A tarifa para o uso deste transporte é uma das mais caras do mundo, sendo R\$ 5,60 e para o usuário que possui o bilhete único o valor do bilhete (passagem) é de R\$ 4,10. Em 2013 o jornal extra<sup>98</sup> já alertava que a tarifa é a segunda mais cara do mundo, além disso informava que embora a tarifa seja de primeiro mundo, o serviço não chegava a tanto. Ironicamente informava que às vezes nem alcançava o destino e que era preciso socorro para se desembarcar no Rio ou em Niterói. Ainda informava que apesar do pesadelo dos cerca de 95 mil passageiros que se valem diariamente da travessia marítima entre as duas cidades, os preços cobrados pela CCR Barcas são compatíveis com serviços de sonho como os do East River, em Nova York, ou da Baía de Nápoles, na Itália. Aqui, quem sai do Rio paga R\$ 0,90 por quilômetro para a Praça Araribóia — considerando-se o valor de R\$ 4,50 para a tarifa em dinheiro — e R\$ 1,47 nos catamarãs seletivos para Charitas. Em Nova York, a linha que liga Wall Street — sala de estar do capitalismo mundial e sede da principal bolsa de valores do planeta — à Rua 34, passando pela cidade de Long Island, custa R\$ 0,57 por quilômetro para quem dispõe do passe mensal, que dá direito a viagens ilimitadas. Na Itália, esse custo varia de R\$ 0,68 a R\$ 1,30 na viagem de Nápoles à Ilha de Capri — uma das mais famosas da Europa. Se a comparação for brasileira, a disparidade dos preços da CCR Barcas é ainda mais assombrosa. A viagem de Belém ao Arquipélago de Marajó, no Pará, é 16,6 vezes mais longa, mas sai por R\$ 0,19 por quilômetro ou a R\$ 0,26, com ar-condicionado. Em nota, a CCR Barcas, respondeu o jornal Extra informando que rejeita as comparações “baseada apenas nas informações de distância percorrida e valor da tarifa”. A empresa alega ser “necessário conhecer os detalhes dos contratos, se há subsídio aos passageiros dessas linhas (usual em empresas públicas), se as empresas fazem jus a outros tipos de receitas, quais são os encargos da operação, etc”.

---

<sup>98</sup><http://extra.globo.com/noticias/rio/barcas-rio-niteroi-tem-segunda-tarifa-mais-cara-do-mundo-7790353.html#ixzz44n8FVMiD> Acesso em Mar de 2016.

Sobre as barcas ainda a FIRJAN<sup>99</sup> publicou em agosto de 2015, a possibilidade de novas linhas hidroviárias, como alternativa para a mobilidade urbana no Rio de Janeiro. A produção deste documento foi feita a partir da análise da RMRJ, na qual contém 21 municípios que segundo eles os congestionamentos foram de 130 km/dia, gerando um custo (segundo cálculos da FIRJAN) de R\$ 29 bilhões, considerando a média de 2013.

Não obstante, ainda afirma que os investimentos em andamento (já mencionados), como a expansão e melhoria do sistema metroferroviário, os BRT's/BRS's e a implantação de um sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) no Centro e Zona Portuária, serão suficientes para conter o crescimento dos congestionamentos. No entanto, suas projeções indicam que os congestionamentos, em 2022, podem alcançar mais de 180 km/dia o que estimativa-se que os custos podem ser de R\$ 40 bilhões.

A intensa Acinesia Urbana na cidade do Rio e ao mesmo na RMRJ, se colocada na análise da FIRJAN concentram-se em dois eixos:

1º) Baía de Guanabara, onde ocorrem mais de 1,4 milhão de viagens/dia, principalmente com origem/destino na cidade do Rio de Janeiro.

2º) Barra da Tijuca, onde ocorrem mais de 1,6 milhão de viagens/dia no entorno do complexo lagunar. No eixo Baía de Guanabara, o intenso fluxo de viagens afeta as principais vias no entorno da baía, notadamente Avenida Brasil, Linha Vermelha, Ponte Rio-Niterói, Avenida do Contorno (em Niterói, que permite o acesso à Ponte) e Rodovia Washington Luiz (em Duque de Caxias). No eixo Barra da Tijuca o fluxo se concentra nas Avenidas Aberlardo Bueno, Salvador Allende, Ayrton Senna, Alfredo Balthazar da Silveira, Lúcio Costa, Armando Lombardi e das Américas, formando um anel no entorno das lagoas, com reflexos em diversas outras vias internas e de acesso ao bairro.

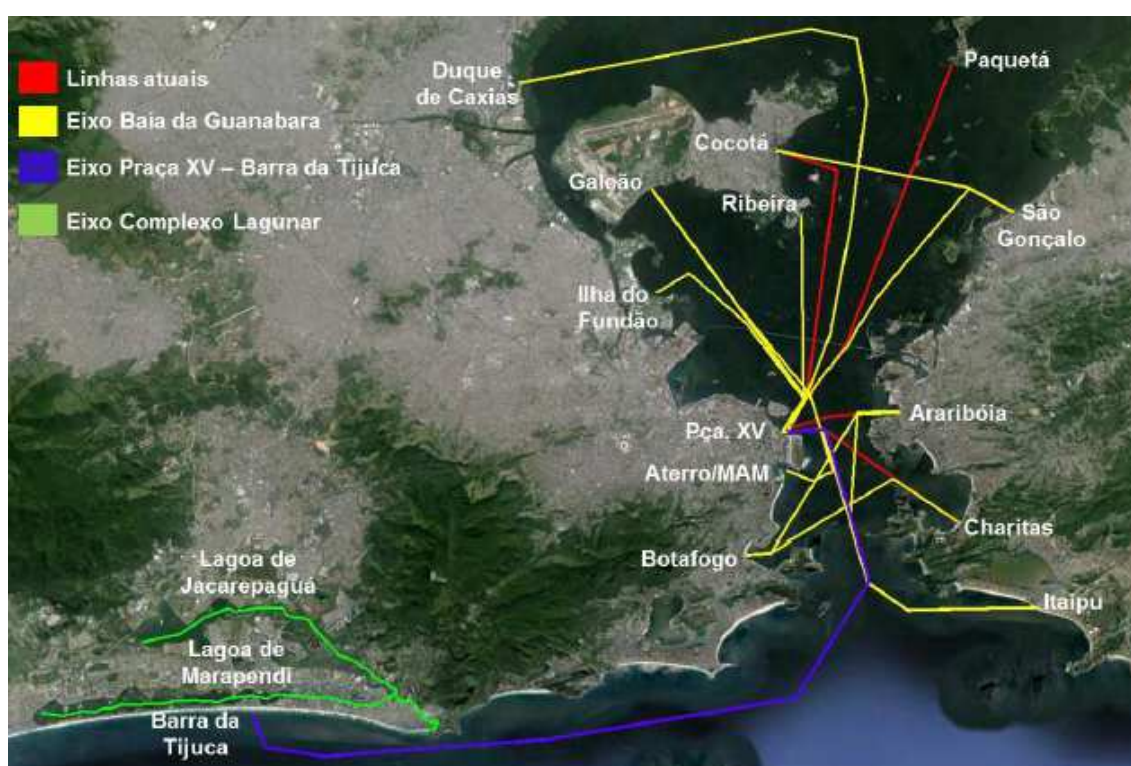
Após a análise, feita pela FIRJAN, sobre os eixos (lugares) responsáveis pela má Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro, a Federação afirma que a estrutura rodoviária existente e também sendo implantada será insuficiente para absorver a forte demanda. E a partir disso afirma que a alternativa existente para aumentar a

---

<sup>99</sup><http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8A50019C2B015015A285BD4E8C&inline=1>

oferta de ligações intermunicipais e reduzir os congestionamentos está no melhor aproveitamento do transporte hidroviário. Nesse contexto propõem 14 novas conexões hidroviárias, consideradas para o instituto viável na RMRJ e com potencial de 272,4 mil viagens/dia, o que segundo seus cálculos equivale à circulação de 100,9 mil veículos, tendo como consequência a redução de 84,1 km na extensão diária dos congestionamentos e de R\$ 11,2 bilhões no custo relacionados (em comparação com o registro feito por ele em 2013, feito na RMRJ, ouve a redução de 38,8%)

Figura 59 – Novas linhas de barcas propostas pelo Sistema. FIRJAN.



Fonte: Sistema FIRJAN. Acesso em Abr de 2016.

No eixo que foi chamado de Baía de Guanabara foram projetados 11 novas ligações, devido a sua demanda de viagens, tal ligações se concretizadas, segundo a federação, reduziria significativamente as vias em torno da baía (neste caso como já supramencionado a ponte Rio x Niterói). Dentre as ligações propostas estão: cinco linhas conectadasdo Rio de Janeiro ao Leste Fluminense, uma a Duque de Caxias, quatro às ilhas do Governador e do Fundão, enquanto outra contempla uma ligação em Niterói, entre Charitas e Itaipu.

Na Tabela 2 a FIRJAN descreve em cada uma dessas ligações as respectivas capacidades de viagem/dia, o equivalente em veículos e o potencial de redução de custos. Por fim é totalizado a quantidade de viagens que as novas ligações do Eixo Baía da Guanabara poderiam prover mais de 156 mil viagens/dia, o queé equivalente a 57, 8 mil veículos (que não estaria nas vias).

Tabela 2 – Análise das ligações projetadas pela FIRJAN, no Eixo da Baía de Guanabara.

| Demanda por transporte nos corredores de tráfego equivalentes vs capacidade estimada das novas ligações |                             |                                   |                     |  |                                  |  |   |
|---|-----------------------------|-----------------------------------|---------------------|--|----------------------------------|--|---|
| Corredores  | Ligações propostas          |                                   | Viagens no corredor | Capacidade estimada da ligação hidroviária (viagens/dia) | Veículos equivalentes (ocupação) | Vias desocupadas nas ligações - dia (KM) | Total de vias desocupadas nos corredores - dia (KM) |
| Rio de Janeiro x Leste  | Praça XV (Rio de Janeiro)   | Gradim (São Gonçalo)              | 184.946             | 53.200   | 19.704                           | 16,4                                     | 25,8  |
|   | Botafogo (Rio de Janeiro)   | Praça Araribóia (Niterói)         | 180.000             | 10.640   | 3.941                            | 3,3                                      |   |
|   | Botafogo (Rio de Janeiro)   | Charitas (Niterói)                | 180.000             | 10.640   | 3.941                            | 3,3                                      |   |
|   | Praça XV (Rio de Janeiro)   | Itaipu (Niterói)                  | 180.000             | 5.320  | 1.970                            | 1,6                                      |   |
|   | Cocotá (Rio de Janeiro)     | Gradim (São Gonçalo)              | 24.031              | 3.640  | 1.348                            | 1,1                                      |   |
| Niterói   | Praça Arariboia (Niterói)   | Itaipu (Niterói)                  | 118.178             | 13.300   | 4.926                            | 4,1                                      | 4,1   |
| Rio de Janeiro  | Praça XV (Rio de Janeiro)   | Aeroporto Galeão (Rio de Janeiro) | 57.000              | 10.640   | 3.941                            | 3,3                                      | 10,1  |
|   | Praça XV (Rio de Janeiro)   | Ilha do Fundão (Rio de Janeiro)   | 56.480              | 10.080   | 3.733                            | 3,1                                      |   |
|   | Praça XV (Rio de Janeiro)   | Ribeira (Ilha do Governador)      | 122.837             | 7.840  | 2.904                            | 2,4                                      |   |
|   | Aterro/MAM (Rio de Janeiro) | Aeroporto Galeão (Rio de Janeiro) | 57.000              | 4.200  | 1.556                            | 1,3                                      |   |
| Rio de Janeiro x Baixada  | Praça XV (Rio de Janeiro)   | Duque de Caxias                   | 254.091             | 26.600   | 9.852                            | 8,2                                      | 8,2   |
| <b>Total</b>  |                             |                                   | <b>1.414.563</b>    | <b>156.100</b>   | <b>57.815</b>                    | <b>48,2</b>                              | <b>48,2</b>   |

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN, a partir de dados do Plano Diretor de Transporte Urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro - PDTU, Concessionária CCR Barcas e CET-Rio

Já no Eixo Barra da Tijuca entra em destaques duas ligações a Barra da Tijuca x Praça Quinze e as ligações Lagunar. Na primeira estima que seria capaz de realizar até 106,4 mil viagens/dia, o equivalente a 15,6% das 679,3 mil viagens/dias no deslocamento Centro x Barra da Tijuca (Ver TABELA 4), estima-se que como consequência disso poderia haver a retirada de 39,4 mil veículos, isso liberaria 32,8 km de vias. Além disso, há possibilidade de uma articulação intermodal, entre o BRT e o Metrô em construção.

Tabela 3 - Análise da ligação projetadas pela FIRJAN, referente a Barra da Tijuca x Praça Quinze.

| Ligações propostas         | Viagens no corredor | Capacidade estimada da ligação hidroviária (viagens/dia) | Veículos equivalentes (ocupação) | Vias desocupadas nas ligações - dia (KM) |
|----------------------------|---------------------|--|----------------------------------|--|
| Praça XV - Barra da Tijuca | 679.314             | 106.400  | 39.407                           | 32,8                                     |

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN, a partir de dados do Plano Diretor de Transporte Urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro - PDTU, Concessionária CCR Barcas e CET-Rio

No mesmo Eixo Barra da Tijuca foi proposto o Complexo Lagunar, no qual encontra-se em uma região com intenso congestionamento, em torno desse complexo a FIRJAN informou que foram registradas mais de 1,6 milhões de viagens/dia, esse alto número se deve ao processo de verticalização (aos condomínios), a shoppings e centros comerciais em torno das lagoas. Foi estimado que nos horários de pico, há 17,1 km de lentidão.

A ligação deste complexo, segundo a FIRJAN, poderia realizar aproximadamente 10 mil viagens/dia, o equivalente a 3,7 mil veículos (que podem ser retirados em torno da lagoa).

Tabela 4–Ligação do Complexo Laguna no Eixo Barra da Tijuca proposto pela FIRJAN (as projeções).

| Ligações propostas   | Viagens no corredor | Capacidade estimada da ligação hidroviária (viagens/dia) | Veículos equivalentes (ocupação) | Vias desocupadas nas ligações - dia (KM) |
|----------------------|---------------------|--|----------------------------------|--|
| Lagoa de Jacarepaguá | 561.600             | 6.000  | 2.222                            | 1,9                                      |
| Lagoa de Marapendi   | 1.061.100           | 3.920  | 1.452                            | 1,2                                      |
| <b>Total</b>         | <b>1.622.700</b>    | <b>9.920</b>   | <b>3.674</b>                     | <b>3,1</b>                               |

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN, a partir de dados do Plano Diretor de Transporte Urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro - PDTU, Concessionária CCR Barcas e CET-Rio

As propostas da FIRJAN, embora aplicadas sobre projeções, apresentam grande impacto na Acinesia Urbana da cidade “carioca” que contém uma grande extensão de litoral e por sua vez o mal aproveitamento deste meio de transporte. O objetivo não é comparar meios de transporte, mas sim quais são as possíveis variáveis que possibilitem o ser humano se manter em movimento, sem que perca tempo de vida e ao mesmo proporcione boa condição de vida.



### 2.5.6 Teleféricos

Na cidade do Rio de Janeiro nos últimos anos há uma nova solução para o deslocamento em espaços com maiores altitudes para baixas, no entanto é uma solução que pode ser nova na cidade do Rio e isso mesmo se não considerar os “bondinhos do Pão de Açúcar” como teleférico. Essa forma de transporte é muito antiga pelo mundo e até mesmo no Brasil.

Foram implantados dois que apresentam impacto direto na Mobilidade Urbana, são eles: O Teleférico do Alemão e o Teleférico da Providência, os dois encontram-se vinculados com comunidades, nas quais lhe deram o nome (Ver ANEXO CCC e DDD).

O Teleférico do Alemão foi inaugurado no dia 7 de julho de 2011, sob a administração da Supervia. Existem seis estações, com um total de 152 gôndolas, tem capacidade de transportar 8 passageiros em cada um em seus 3,5 quilômetros de extensão. A Supervia informou que a viagem tem duração de cerca de 16 minutos, da primeira estação (Bonsucesso/Tim) à última (Palmeira), seu funcionamento é de segunda a sexta-feira, das 06:00 h às 20:00h, no sábado das 08:00 h às 18:00 h.

O valor da passagem (tarifa unitária) é de R\$ 1,00 para os usuários (não moradores) que utilizam VT Expresso, Bilhete Único Carioca e R\$ 5,00 quando paga na bilheteria. No entanto, para os moradores do Alemão, devidamente cadastrados no RioCard, têm o direito a duas passagens gratuitas diárias, neste caso uma de ida e outra de volta.

Sobre as estações do Teleférico do Alemão a Supervia informou os seguintes dados abaixo:

- **Bonsucesso/Tim:** a estação intermodal é situada no centro do bairro, sendo integrada com o meio de transporte ferroviário, além de servir de instrumento de revitalização urbanística para a localidade. Essa estação abriga um posto da RioCard para que os moradores do Complexo do Alemão, possam se cadastrar e ter o direito às duas gratuidades por dia no Teleférico.

•**Adeus:**é localizada em uma das comunidades mais importantes do complexo, onde antes só havia acesso por intermédio de escadarias. Esta estação conta com uma agência do Banco do Brasil e caixas eletrônicos da Caixa Econômica Federal e do Banco Bradesco.

•**Baiana:**trata-se da estação motriz de todo o sistema. Localizada no bairro de Ramos, é o “coração” motor do teleférico. Abriga um posto de orientação urbanística e social da prefeitura (Pouso) e um caixa eletrônico da Caixa Econômica Federal.

•**Alemão/Kibon:**situada na comunidade que batiza o complexo, essa estação abriga vários equipamentos sociais: o centro de referência da juventude (CRJ), centro de referência da assistência social (CRAS), um posto de atendimento do INSS e uma agência dos Correios.

•**Itararé:**mais uma das estações intermediárias inseridas no cerne da comunidade. Esta estação promove a integração com o conjunto habitacional da Poesi, na Estrada do Itararé, bem como o Colégio Estadual Jornalista Tim Lopes, além de ceder espaço a um posto do Educamais, do SESI, em Ação que oferece diversos cursos para a comunidade.

•**Palmeiras:**estação final ou de retorno do teleférico, localizada no Bairro de Inhaúma possui uma visão fascinante do Complexo do Alemão. Nela há um grande espaço destinado à formação de um centro cultural, com auditório, biblioteca, entre outros.

O Teleférico da Providência foi inaugurado no dia 2 de julho de 2015, conecta a praça Américo Brum (em altitude elevada) à Central do Brasil e à Gamboa. O percurso é de 721 metros, tende a atender 5 mil moradores da comunidade. Seu horário de funcionamento é de segunda a sexta-feira, das 07:00h às 19:00h, e aos sábados, das 08:00h às 14:00h,

Os dois teleféricos são de extrema importância para o deslocamento de pessoas que se encontram em altas altitudes e para as altitudes mais baixas. É um

transporte que pode vir a diminuir a Acinesia Urbana, já que esse transporte é de movimento contínuo e sua Acinesia possa ser por uma eventualidade que não está relacionado a fator deslocamento humano.

Uma das publicidades feita pelo governo é a possibilidade de comerciantes das comunidades terem lucro com o acréscimo da circulação no local e também ao fomento do turismo. No entanto, alguns comerciantes que não se encontram nas proximidades do teleférico, já reclamam devido à queda do deslocamento na região.

### 2.5.7 Transporte Aéreo

Em relação ao transporte aéreo a cidade do Rio de Janeiro pode ser dividida nesta pesquisa em dois contextos, o interno e o externo. O interno esta pesquisa considerará heliportos<sup>100</sup> e no que tange ao externo aos aeroportos mais conhecidos da cidade com viagens interestadual e internacionais.

Os externos são: Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), Aeroporto do Rio de Janeiro (Santos Dumont) e o Aeroporto de Jacarepaguá (Roberto Marinho). Nesses destaque o Galeão e o Santo Dumont os principais não apenas da cidade, mas também do Estado.

Os internos são os que mais interessam nessa pesquisa, pois o núcleo central deste trabalho é entender a Acinesia Urbana do espaço internoda cidade do Rio de Janeiro. Tendo a ciência que o uso deste transporte pode atravessar os limites municipais e estaduais e, porque não, fronteira internacionais. Por isso nesse momento estará em foco a utilização de helicópteros para o deslocamento interno da cidade “carioca”

Existem inúmeros heliportos espalhados pela cidade do Rio de Janeiro, o transporte normalmente deste transporte é pela estrutura privada, o habitante da cidade pode também fazer uso deste transporte, no entanto terá que gastar um alto valor para se deslocar com esse tipo de transporte.

---

<sup>100</sup> Não se descarta o transporte de outros tipos de aeronaves para o deslocamento interno da cidade, no entanto é quase nulo os números.

Os voos podem ser por fins turísticos ou por motivos de diversos os preços variam de R\$ 250,00 a R\$ 3000,00<sup>101</sup>, desta forma grande parte da população não tem acesso, sendo assim utilizado para alguns indivíduos privilegiados. Santo e Silveira fazem o levantamento de aeroportos de todos o Brasil e apresentam a seguinte reflexão:

[...] Dentro da mesma aglomeração, cria-se um circuito de transporte privilegiado e o tempo social conhece uma nova escala, superposta às já existentes. Enquanto a maioria da população é quase imóvel, alguns privilegiados se tornam ainda mais fluidos. Às preocupações com a segurança dos altos executivos, somam-se as dificuldades da circulação de automóveis, em ruas e avenidas engarrafadas. (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 58).

Entre os privilegiados da cidade do Rio de Janeiro está o ex-governador do Rio de Janeiro, o qual fez viagens particulares com familiares e amigos. Porém ele como Gestor Público não deveria fazer o voo com o helicóptero oficial e devido a isso foram feitas denúncias, por crime de peculato e também improbidade administrativa. Os Gestores públicos deveriam fazer uso das ferramentas estatais para o uso público e não para fins pessoas e particulares. Esse é um dos problemas encontrados no Estado de Democrático de Direito que tendem a ser vinculados a problemáticas encontradas na cidade.

---

<sup>101</sup><rio

### 3 A ACINESIA URBANA PRIVILÉGIO DO RIO?

O website do jornal americano *The Whashington Post*, publicou no dia 31/03/2015, a reportagem *The world's most congested cities, by the numbers* (cidades mais congestionadas do mundo, pelos números)<sup>102</sup>, na qual descreve dados da pesquisa realizada pela fabricante do GPS Tom Tom que criou o índice de tráfego anual em mais de 200 cidades ao redor do mundo e ocupando 146 cidades.

A partir disso foi criado o “Top 10” das cidades mais congestionadas do ano de 2014, entre essas cidades o Brasil apresenta três dentre as dez mais congestionadas do mundo, na terceira colocação está o Rio de Janeiro, em quinto está Salvador e em sexto Recife. A cidade do Rio de Janeiro nosso “objeto geográfico” desta pesquisa apresentou os seguintes dados (adaptado):

- a) Congestionamento nível: 51%
- b) Ranking Mundial em comparação com outras grandes cidades: 3/146
- c) Nível de congestionamento em rodovias: 49%
- d) Congestionamento Nível sobre não-estradas: 52%
- e) Atraso por dia com um 30 min comutar 26 min
- f) Atraso por ano, com um 30 min comutar 99 hr
- g) O dia com o maior congestionamento 23 de dezembro de 2014 (Terça-Feira)
- h) Comprimento total da rede 12,197 mi (aproximadamente 19.62917 Km)
- i) Total de rodovias comprimento rede 122 mi (aproximadamente 196.3400 Km)
- j) Comprimento total da rede não-estradas 12,075 mi (aproximadamente 19.43283 Km)
- k) De distância do veículo total 15.611.815 mi (aproximadamente 25124780, 7993).

---

<sup>102</sup> <http://www.washingtonpost.com/news/morning-mix/wp/2015/03/31/the-worlds-most-congested-cities-by-the-numbers/>

Embora seja um fato que os habitantes na cidade do Rio de Janeiro sofram com o congestionamento diário é preciso levar em consideração que a estrutura urbana da cidade que está em constante transformação, no momento da pesquisa, se intensificavam suas obras, devido a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, dois megaeventos no quais proporcionaram a intensificação do processo de Acinesia Urbana. Algumas destas obras não tiveram fim e assim levam problema a Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro diariamente, um exemplo disto é, sobretudo, a Transbrasil que congestionava uma das principais vias da cidade, a Avenida Brasil, já supracitada.

A palavra congestionamento ao ser pronunciada no contexto da reportagem do The Washington Post refere-se ao intenso trânsito em vias urbanas essa palavra sugere o sentido de <sup>103</sup>ação de transitar; marchar, trajeto; como já supracitado. Neste caso está sendo relacionado diretamente ao movimento de veículos. É um fato que a cidade do Rio de Janeiro não é a única de ter o desprazer de obter um intenso congestionamento, como já dito o trânsito não é um problema atual, mas, sim histórico.

[...] para nós, que vivemos com o trânsito difícil das cidades contemporâneas, a ideia de que este tipo de problema já afetava as cidades do Império Romano parece absurda. Mas, na realidade, as primeiras restrições ao trânsito conhecidas parecem ser aquelas determinadas por Júlio César, que proibiu o tráfego de veículos com rodas no centro de Roma durante certas horas do dia." (VASCONCELOS, 1985, p.7)

Os trânsitos nas cidades do Império Romano não se referiam aos veículos motorizados, mas de carroças, um símbolo deste período era conhecido como Biga ou carro romano puxado por dois cavalos. Dentro deste contexto independentemente do tipo de veículo pode-se concluir que o trânsito é proveniente também da ação humana que promove o deslocamento na superfície terrestre de forma homogênea, ou pelo menos buscar acesso ou circulação. Sendo assim, o homem seria responsável pelo trânsito? Bem a Mobilidade Urbana estaria fadada aos planejamentos ineficientes, os quais ocasionam impacto (s) ao homem, o seu próprio criador.

Mas será que de fato esse impacto está para todos e qualquer, homem? Existe alguma lógica em nossa sociedade que nos colocaria em situações ou status diferentes, como privilegiado (dominador) e oprimido?

---

<sup>103</sup> <http://www.dicio.com.br/>

Os dados da pesquisa demonstrados pela reportagem deixam claro que o congestionamento não está apenas para cidades com baixo PIB per capita, pois entre as dez mais na reportagem de *The Whashington Post*, em décimo está Los Angeles, cidade do estado da Califórnia (o estado mais rico dos Estados Unidos), como pode ser observado na tabela abaixo, na Tabela 05 exposta pelo *The Brooking Intitution*<sup>104</sup>, a qual demonstrou que os rendimentos variam enormemente em todas as maiores áreas metropolitanas do mundo, desta forma essa pesquisa dados sobre os maiores e menores PIB per capita das 200 Maiores economias metropolitanas de 2011.

Além disso, foram consultados dados demográficos do Censo de 2010 dos Estados e das duas cidades, segundo do Census.gov, a Califórnia registrou 37,253,959 milhões de pessoas, tendo a cidade de Los Angeles com uma área territorial de 1.301,96 km<sup>2</sup> registrou 9,818,605 milhões de pessoas. Sendo assim, registrando uma densidade populacional aproximadamente 7.541,02 (hab/km<sup>2</sup>).

Já o estado do Rio de Janeiro, segundo o IBGE (Censo 2010)<sup>105</sup> registrou uma população estimada de 16.461.173 milhões de pessoas, tendo a cidade do Rio de Janeiro (Capital) uma área territorial de 1.197,463 km<sup>2</sup> (próxima a de Los Angeles) e registrou 6.453.682 milhões de pessoas. Sendo assim, registrando uma densidade populacional de aproximadamente 5.265,82 (hab/km<sup>2</sup>).

Embora o PIB per capita de Los Angeles seja bem maior que a do Rio de Janeiro, ambos sofrem com o trânsito (TABELA 5). No entanto, a cidade brasileira apresenta uma densidade demográfica menor que a Norte Americana, o que poderá ser um fator atenuante em seu trânsito, no entanto não é uma variável que importou no momento da pesquisa.

---

<sup>104</sup>[http://www.brookings.edu/~media/research/files/reports/2012/1/18-global-metro-monitor/0118\\_global\\_metro\\_monitor.pdf](http://www.brookings.edu/~media/research/files/reports/2012/1/18-global-metro-monitor/0118_global_metro_monitor.pdf)

<sup>105</sup> IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. <<http://www.ibge.gov.br/>>

Tabela 5 – Os maiores e menores PIB per capita das 200 Maiores economias metropolitanas de 2011.

**TABLE 1. INCOMES VARY TREMENDOUSLY ACROSS THE WORLD'S LARGEST METROPOLITAN AREAS**  
Highest and Lowest Per-Capita GDP, 200 Largest Metropolitan Economies, 2011

| Highest |               |                        | Lowest      |            |                  |                                 |       |
|---------|---------------|------------------------|-------------|------------|------------------|---------------------------------|-------|
|         | Metro Area    | Region                 | Income (\$) | Metro Area | Region           | Income (\$)                     |       |
| 1       | Hartford      | North America          | 75,086      | 181        | Izmir            | Eastern Europe and Central Asia | 8,560 |
| 2       | Oslo          | Western Europe         | 74,057      | 182        | Santiago         | Latin America                   | 8,494 |
| 3       | San Jose      | North America          | 68,141      | 183        | Kuala Lumpur     | Developing Asia-Pacific         | 8,472 |
| 4       | Abu Dhabi     | Middle East and Africa | 63,859      | 184        | Cape Town        | Middle East and Africa          | 8,463 |
| 5       | Bridgeport    | North America          | 63,555      | 185        | Saint Petersburg | Eastern Europe and Central Asia | 8,235 |
| 6       | Zurich        | Western Europe         | 63,236      | 186        | Tianjin          | Developing Asia-Pacific         | 7,982 |
| 7       | Washington    | North America          | 62,943      | 187        | Beijing          | Developing Asia-Pacific         | 7,657 |
| 8       | Stockholm     | Western Europe         | 61,458      | 188        | Rio de Janeiro   | Latin America                   | 7,636 |
| 9       | Boston        | North America          | 60,074      | 189        | Wuhan            | Developing Asia-Pacific         | 7,434 |
| 10      | San Francisco | North America          | 58,783      | 190        | Lima             | Latin America                   | 6,961 |
| 11      | New York      | North America          | 57,329      | 191        | Bogota           | Latin America                   | 6,950 |
| 12      | Seattle       | North America          | 56,601      | 192        | Xi'an            | Developing Asia-Pacific         | 4,232 |
| 13      | Houston       | North America          | 56,050      | 193        | Manila           | Developing Asia-Pacific         | 4,181 |
| 14      | Dublin        | Western Europe         | 55,578      | 194        | Jakarta          | Developing Asia-Pacific         | 3,468 |
| 15      | Des Moines    | North America          | 55,335      | 195        | Casablanca       | Middle East and Africa          | 3,450 |
| 16      | Paris         | Western Europe         | 54,430      | 196        | Chongqing        | Developing Asia-Pacific         | 2,819 |
| 17      | Calgary       | North America          | 54,080      | 197        | Colombo          | Developing Asia-Pacific         | 2,697 |
| 18      | Munich        | Western Europe         | 54,078      | 198        | Alexandria       | Middle East and Africa          | 2,248 |
| 19      | Buffalo       | North America          | 52,454      | 199        | Mumbai           | Developing Asia-Pacific         | 1,990 |
| 20      | Los Angeles   | North America          | 52,391      | 200        | Caio             | Middle East and Africa          | 1,989 |

Source: Brookings analysis of data from Oxford Economics, Moody's Analytics, and U.S. Census Bureau; developing metro areas shown in bold

Fonte: The Brookings Institution. Acesso em Abr de 2016.

O objetivo desta análise não é criar uma disputa de qual cidade do mundo apresenta o pior trânsito, mas sim compreender se a questão riqueza ou de diferentes classes sofrem com uma problemática em comum, neste caso a má “Mobilidade Urbana”, já que o trânsito é um fenômeno global.

O trânsito faz parte de um pacote atribuído ao processo de Globalização vinculado ao processo de Urbanização, afirmar isso pode ser equivocado. No entanto é possível criar uma análise crítica a processos que transcendem no mundo e podem vir a ser o indutor da má mobilidade urbana em proporção global.

A partir disso foram propostas nessa pesquisa três formas de análises, elas não são desassociadas, pelo contrário, uma contempla a outra.

1º) Ao sistema ideológico, político, econômico e social que de certa forma induz a depreciação do coletivo, ou seja, do transporte em massa e por consequência estimula o individualismo, em troca disso acumula dinheiro.



2º) A atuação de grandes corporações no cenário global, em busca de maior acúmulo de dinheiro, proporcionando ações com o apoio da Gestão Pública local.

3º) O trânsito é capaz de gerar lucro, no sentido de acumular dinheiro.

Quando comparando às ações que proporcionaram a intensificação do trânsito na cidade do Rio de Janeiro e também de Los Angeles, um processo similar é o detrimento do transporte público em massa e a sua substituição pelo uso dos automóveis. <sup>106</sup>Nos Estados Unidos esse processo foi relatado no documentário “Taken for a Ride”, elaborado em 1996, produzido por Jim Klein, professor da Wright State University, e pela pesquisadora de Martha Olson.

Na análise de Pires (2012) A premissa ou hipótese fundamental do documentário é que a destruição do transporte público de massa havia sido planejada pela mais importante montadora dos EUA, a General Motors. Atualmente, a economia brasileira tem no uso do automóvel em massa parte do sustentáculo da pujança de seu crescimento econômico. Alguns fatores explicam o aumento das vendas de automóveis e o crescimento da produção da indústria de automóvel, em 2011, no Brasil: os preços de venda relativamente baixos; a redução de impostos para as montadoras e as facilidades na obtenção de crédito pelos compradores.

No entanto, está havendo um descaso com relação ao eminente colapso do trânsito nas grandes cidades devido ao uso generalizado de automóveis como meio de transporte principal e devido aos poucos investimentos em transportes coletivos. Esse uso quase individualizado do espaço coletivo tem custos sociais e implicações ambientais contraditórias porque, cada vez mais, a sociedade brasileira amplia o uso e a dependência pelos combustíveis fósseis e o trânsito e a poluição nas grandes metrópoles brasileira tornam cada vez mais difícil a vida cotidiana de seus cidadãos.

Essa hipótese também pode ser atribuída ao Brasil, no capítulo 2.2, os bondes e trens foram evidenciados, neste contexto foi relatado a retirada dos Bondes e também a depreciação dos trens, isso no mesmo período descrito no documentário, embora a General Motors (GM) esteja também instalada no Brasil, ela não é a principal montadora do país, mas sim a FIAT (empresa italiana). Apesar de existir uma montadora líder em vendas no país, o processo de depreciação no Brasil se deve ao conjunto de montadoras que se instalavam nos países em comunhão com a Gestão Pública com a ilusão de um ideário desenvolvimentista, sobretudo,

---

<sup>106</sup> <http://www.ub.edu/geocrit/ aracne/ aracne-156.htm>

econômico. Esse modelo levou a intensificação da Acinesia Urbana, não por não ser importante o uso de veículo automotores, como: os carro e ônibus, mas sim por não ser ponderado e não diversificar os meios de transportes.

É importante compreender que esse processo não está vinculado apenas com às corporações automobilísticas, mas à todas uma estrutura na qual se beneficia com esse processo, como: a indústria de petróleo, atualmente do campo com a produção de Etanol, as de peças automotivas, as de multas de trânsito, serviços e comércio vinculados aos automóveis, estacionamentos, etc.

Além disso, atualmente a própria Acinesia Urbana também movimenta dinheiro, em Londres existe uma taxa de congestionamento, Congestion Charge, a qual pode ser paga via site<sup>107</sup> (onde ocorre a promoção de £ 1 por dia com Auto Pay), o valor da taxa é de £ 11,50 (aproximadamente R\$ 56,20 [cotação 19/06/2015 £ 1 = R\$ 4,89]<sup>108</sup>) por dia para condução de um veículo dentro da zona de tarifação das 07:00 às 18:00, de segunda a sexta.

Estaria a grande totalidade dos seres humanos predestinados à Acinesia Urbana? Já que sua mobilidade se deve à motivação (à intencionalidade) do ser humano ou pelo menos de um grupo em criar algo que beneficie a todos e não apenas a si próprio ou ao seu grupo? Seriam eles seres magníficos capazes de decidirem sobre sua condição de vida no espaço urbana e ao mesmo tempo como será o seu deslocamento?

A verdade é que isso ocorre devido à falta de uma efetiva participação popular na construção e na organização da cidade, no que tange à Mobilidade Urbana; embora a gestão pública (em um Estado Democrático de Direito) seja regida por inúmeros princípios, dentre os quais destaca-se o exercício do efetivo poder constituinte originário, qual seja, aquele que emana do e apenas para o povo de poder eleger seus representantes para defender seus melhores interesses.

Porém, cumpre esclarecer que tal problemática tem início em momento anterior à eleição dos representantes populares pelo povo. O que, de fato, acontece é um financiamento de campanhas políticas desses representantes por sociedades empresárias dotadas de grande capital corporativo. Logo, torna-se fácil concluir que essas mesmas sociedades que financiaram a campanha de um determinado

---

<sup>107</sup> <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge>

<sup>108</sup> <http://librahoje.com/>

candidato, tenderá a preterir os interesses da população em prol de interesses próprios, fragilizando, desta forma, o tão almejado Estado democrático de direito.

Enquanto essa fragilidade se perpetua são criadas iniciativas, como o site: <http://seacidadefossenossa.com.br/>. Esse site que apresenta uma interrogativa E SE A CIDADE FOSSE NOSSA? Segundo seus organizadores<sup>109</sup> está é uma pergunta na qual une em movimento na luta por uma cidade de direitos, com a intenção de promover a cidadania como um princípio de todas as políticas públicas, e as pessoas possam decidir sobre os assuntos que impactam suas vidas, como Saúde, Moradia, Educação, Transporte e Segurança. Queremos um Rio de direitos, mais humano, em que a vida esteja acima do lucro.

Se o projeto do PSOL, não for apenas uma forma de promoção política é de extrema importância para que seja possível a mobilização popular em busca de romper um modelo de cidade ineficaz, baseado na falta de transparência pública. Desta forma, fazendo desta ferramenta, uma plataforma virtual, proporcionando com isso uma forma de acesso à informação, a consulta popular e uma forma inteligente de ouvir as vozes das ruas.

---

<sup>109</sup> Fundador Lauro Campos e o PSOL Carioca.

#### 4 É POSSÍVEL FALAR EM PARADIGMA GLOBAL?

Como pode ser visto no capítulo anterior a problemática da Mobilidade Urbana não é martírio apenas daqueles que habitam e fazem uso da cidade do Rio de Janeiro, mas também para aqueles que estão presentes em inúmeras cidades do mundo. Sendo assim, é uma problemática mundial relacionada à funcionalização do espaço.

A funcionalização do espaço, no sentido de criar funções e ao mesmo tempo dar valor de uso ao espaço, isso não apenas corrompe a concepção de cidade humanizada, mas também prioriza vantagens econômicas em vez de melhores condições de vida para a maior parte da população<sup>110</sup>.

Essas vantagens econômicas estão diretamente relacionadas ao que se pode conseguir ou tirar de algo ou alguém. Neste caso o que está sendo retirado é a dignidade humana, a qual vem sendo ferida todos os dias com as péssimas condições da Mobilidade Urbana.

As corporações são as principais detentoras destas vantagens, mas seria de fato um equívoco um pelo uma ingenuidade de achar que os grupos nacionais não se beneficiariam com esse processo. Dentro do contexto de um mundo globalizado, no qual transcendem distintos processos, não obstante entre eles estão as corporações que se difundem promovendo sua produtividade e ao mesmo tempo o consumo de seus produtos.

Algumas corporações vinculadas com a Mobilidade Urbana são exemplos claros disso, como:

- a) A corporação Volkswagen (alemã), a maior produtora de carros na Europa. O grupo é formado por 12 marcas de 7 países europeus: Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Veículos Comerciais, Scania e MAN. Esse grupo estabeleceu uma estrutura de controle dividida em quatro regiões: Europa / Mercados remanentes; América do Norte; América do Sul / África do Sul; Ásia e Pacífico. Os serviços financeiros e as

---

<sup>110</sup> Tal reflexão foi feita após uma entrevista, em 1972, com Henri Lefebvre. (publicado no youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=z4klH4Hz3yg>.) Acesso em Abr de 2016.

unidade de negócios Europcar são gerenciados em comunhão sob a Divisão de Serviços Financeiros. O grupo opera 100 unidades fabris em 19 países europeus e 8 países nas Américas, Ásia e África. Cada dia de trabalho, 550.000 funcionários em todo o mundo produzem 37.500 veículos. O Grupo Volkswagen vende seus veículos em 153 países<sup>111</sup>.

b) Fiat Chrysler Automobiles (FCA) (Italiana), o sétimo maior fabricante de automóveis do mundo, projetos, engenheiros, fabrica e vende automóveis de passageiros, veículos comerciais ligeiros, componentes e sistemas de produção em todo o mundo. Marcas de automóveis do Grupo são: Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Fiat Professional, Jeep, Lancia, Ram e Maserati, além da designação desempenho SRT veículo e Mopar, as partes e marca de serviço. O negócios do Grupo também incluem Comau (sistemas de produção), Magneti Marelli (componentes) e Teksid (ferro e fundição). Além disso, o Grupo fornece varejo e finanças comerciante, leasing e serviços de aluguer de apoio ao negócio do carro através de subsidiárias, joint ventures e acordos comerciais com fornecedores de serviços financeiros especializados. FCA opera através de empresas localizadas em 40 países e tem relações comerciais com os clientes em aproximadamente 150 países<sup>112</sup>.

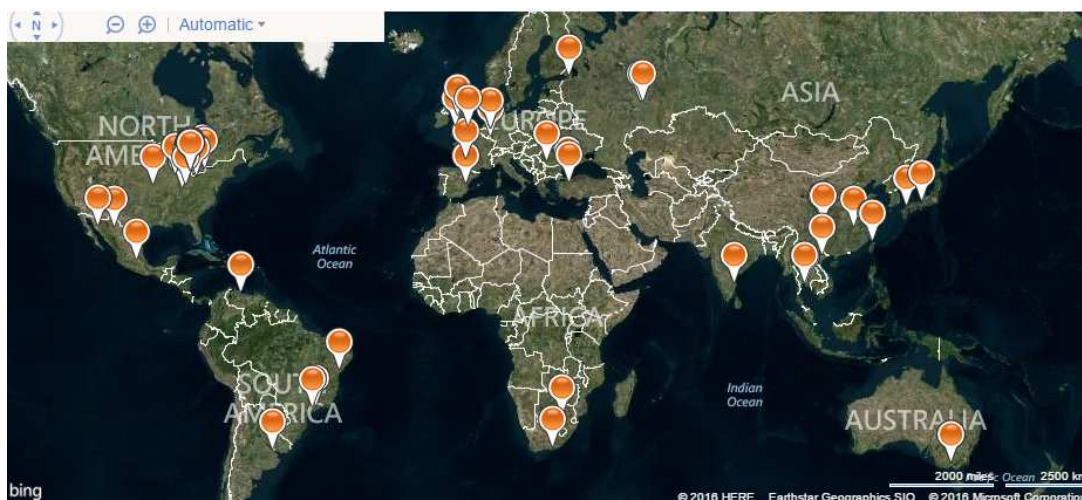
c) A corporação Ford (EUA) uma das mais populares no mundo. Abaixo está uma ilustração de sua atuação no mundo, sobre distinta produtividade neste caso de Transmissão, Montagem, Moldagem & Fundição, Estampagem e Motor.

---

<sup>111</sup>[http://www.vw.com.br/pt/institucional/grupo\\_volkswagen.html](http://www.vw.com.br/pt/institucional/grupo_volkswagen.html). Acesso em Abr de 2016.

<sup>112</sup>[http://www.fcagroup.com/en-US/group/our\\_businesses/Pages/default.aspx](http://www.fcagroup.com/en-US/group/our_businesses/Pages/default.aspx). Acesso em Abr de 2016.

Figura 60 – Instalações da Ford pelo mundo.



Fonte: <http://corporate.ford.com/company/operation-map.html>. Acesso em Abr de 2016.

- a) A corporação GM – General Motors (EUA), produz de mini-carros elétricos a caminhões completos pesados, a General Motors fornece uma gama completa de veículos que atenda às necessidades e expectativas dos motoristas em uma escala verdadeiramente global. Existem 10 marcas automotivas distintas sob o guarda-chuva incorporado General Motors: Chevrolet, Buick, GMC, Cadillac, Opel, Vauxhall, Holden, Baojun, Wuling, e Jiefang. Existem mais de 20 mil revendedores distribuídos em 140 países (incluindo o Brasil)<sup>113</sup>.
- b) A corporação Toyota Motor Co. Ltd.(Japonesa), produz distintos veículos dos leves aos pesados, um símbolo de automação e robotização, atual na América do Norte (EUA e Canadá), na América Latina (Brasil, Venezuela, México e Argentina), Europa (Reino Unido, França, Turquia, República Checa e Rússia), África (África do Sul), Ásia (Indonésia, Filipinas, Tailândia, Malásia, Taiwan, Vietnam, Índia, Paquistão e China) e finalmente Oceania (Austrália)<sup>114</sup>.
- c) O grupo Daimler (Alemão), produz distintos veículos e estão envolvidos com outros tipos de transporte como marítimo. Esse grupo são detentores de várias marcas, como: Mercedes-Benz, Mercedes-Amg, Mercedes-Maybach, Smart, Mercedes-Me, Freightlinertrucks,

<sup>113</sup><http://www.gm.com/company/about-gm.html>. Acesso em Abr de 2016.

<sup>114</sup>[http://www.toyota-global.com/company/history\\_of\\_toyota/75years/data/automotive\\_business/production/production/overseas/mother\\_plants/index.html](http://www.toyota-global.com/company/history_of_toyota/75years/data/automotive_business/production/production/overseas/mother_plants/index.html). Acesso em Abr de 2016.

Mitsubishi-Fuso, Westernstartrucks, Thomasbus, Bharatbenz, Setra, Daimler-Truckfinanciam, Mercedes-Benz-Bank, Daimler-FinancialServices, Moovel-Group, Car2go e Mytaxi. Esse grupo estão atuando na Europa (Áustria, Bélgica, Croácia, República Checa, Dinamarca, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Holanda, Polônia, Portugal, Romênia, Rússia, Sérvia, Eslováquia, Eslovênia, Espanha, Suécia, Suíça e Reino Unido), Ásia (China, Índia, Indonésia, Japão, Coréia do Sul, Malásia, Filipinas, Singapura, Taiwan, Tailândia, Turquia, Emirados Árabes e Vietnam), Oceania (Austrália e Nova Zelândia), África (Egito, Quênia e África do Sul) América do Norte (Canadá, México e Estados Unidos) e finalmente América do Sul (Argentina e Brasil)<sup>115</sup>.

Além dessas corporações existem outras que atuam no mundo são diretamente atuantes na Mobilidade Urbana. No entanto, não são apenas corporações estrangeiras, mas também existe a atuação do capital nacional ou que foram fundadas por brasileiros ou ainda brasileiros detendo a maior parte das ações do capital aberto, neste caso, colocando em análise o Brasil. Entre as empresas estão:

a) O grupo de empresas Marcopolo S.A com sede no Estado do Rio Grande do Sul, esse grupo é formado com outras empresas, como: A Marcopolo (uma das maiores fabricantes de carrocerias de ônibus do mundo. Com investimentos constantes em design e inovação, participa ativamente no desenvolvimento e implementação de soluções para o transporte coletivo de passageiros nos principais mercados mundiais), A Volare (A unidade independente de negócios Volare surgiu em 1998 para suprir a demanda de um veículo ágil, seguro, econômico e confortável para o transporte coletivo de passageiros. Considerada a principal fabricante de miniônibus do Brasil, possui a linha mais completa de miniônibus do mercado), o Banco Moneo (atua no mercado financeiro nacional, nas carteiras de investimento,

---

<sup>115</sup><https://www.daimler.com/en/>, Acesso em Abr de 2016.

arrendamento mercantil, crédito, financiamento e investimento. Seu principal objetivo é viabilizar o acesso a linhas de crédito aos clientes para aquisição de ônibus da Marcopolo). A Fundação Marcopolo (criada em 1988 com o objetivo de promover a valorização da vida e a realização pessoal dos colaboradores da empresa. As atividades desenvolvidas incluem projetos e ações que beneficiam a qualidade de vida e o bem-estar dos profissionais da Marcopolo e de seus familiares)<sup>116</sup>.

b) Grupo Caio Induscar, empresa com capital fechado, com sede em São Paulo, a fabricante de ônibus faz parte do grupo, que também envolve a Fiberbus (fibras), Inbrasn (plásticos de engenharia), TECGLASS (vidro), CPA (processo de alumínio), GR3 (distribuição de alumínio) e a CEAC (centro administrativo)<sup>117</sup>.

c) A Inverpar, já supracitada, é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, no Brasil e no exterior, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. Atualmente o Grupo Invepar é composto por 12 empresas concessionárias de serviços públicos nas áreas de Rodovias, Aeroportos e Mobilidade Urbana, entre elas estão: LAMSA Linha Amarela S.A., CLIN (Companhia de limpeza de Niterói), CART, Concessionária BAHIA NORTE, CRT – Concessionária Rio Teresópolis, CRA - Concessionária Rota do Atlântico S/A, LAMSAC, GRUAIROPORT (Aeroporto Internacional de Guarulhos), VIARIO, PASSE EXPRESSO, METRÔ BARRA, VLT – Veículo Leve a Trilhos, VIA 040 e finalmentea PEX (Passe Expresso)<sup>118</sup>.

d) Grupo CCR também já mencionado atua no segmento de infraestrutura de transportes, no Brasil e no exterior. Atualmente faz parte do planejamento estratégico de crescimento qualificado do Grupo CCR a diversificação de seu portfólio. Seguindo esta estratégia, a companhia está presente no segmento de transporte de passageiros por meio das concessionárias ViaQuatro, CCR Barcas e CCR Metrô

---

<sup>116</sup><http://www.marcopolo.com.br/marcopolo/>. Acesso em Abr de 2016.

<sup>117</sup><http://www.caio.com.br/grupo.php?lg=P>. Acesso em Abr de 2016.

<sup>118</sup><http://www.invepar.com.br/>. Acesso em Abr de 2016.



Bahia, responsáveis, respectivamente, pela operação da Linha 4-Amarela do metrô de São Paulo, pelo transporte aquaviário de passageiros no Rio de Janeiro e pelo sistema metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, além de ter participação na concessão do VLT Carioca (Veículo Leve sobre Trilhos), que interligará a região portuária e o centro do Rio de Janeiro. Não obstante, o Grupo ingressou, em 2012, no setor aeroportuário, com a aquisição de participação acionária nas concessionárias dos aeroportos internacionais de Quito (Equador), San Jose (Costa Rica) e Curaçao. No Brasil, possui a concessionária BH Airport responsável pela administração do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, em Confins, Minas Gerais<sup>119</sup>.

Como pode ser visto tanto empresas estrangeiras como nacionais estão diretamente vinculadas à Mobilidade Urbana e ao mesmo tempo buscando vantagens econômicas. A partir disso é possível afirmar que no mínimo há investimentos relacionados à Mobilidade Urbana e que esses investimentos são feitos em inúmeros países do mundo.

Esses “investimentos” não seriam possíveis sem o apoio da Gestão Pública que deu suporte e base para a transformação do espaço e ao mesmo tempo a mercantilização sua mercantilização. Tal processo criou por imposição a segregação do espaço.

A teorias dos lugares centrais, como dos alemães: Walter Christaller (com os ordenamentos nos padrões do povoamento), de Von Thunen (com para o uso agrícola do solo) e com Weber (com a localização Industrial)<sup>120</sup>. As escolas de Chicago não apenas criaram modelos funcionais (como de Burgess), como também questionaram a mudança causada no indivíduo do espaço. Essas teorias e metodologias são bons exemplos de descrições do espaço urbanofuncionalizado e com a aplicação do valor de uso do espaço, não obstante da segregação induzida.

A Mobilidade Urbana está diretamente ligada ao processo de segregação, pois ela é o elo de ligação dos espaços, elo esse construído e motivado pelas industriais e pela Gestão Pública envolvidas no desenvolvimento das estruturas que

---

<sup>119</sup><http://www.grupoccr.com.br/grupo/sobre-o-grupo>. Acesso em Abr de 2016.

<sup>120</sup> BRADFORD, M.; KENT, W. Geografia humana: teorias e suas aplicações. Lisboa: Gradiva, 1987, p. 17-18).

possibilitaram a ascensão de vantagens econômicas, sobretudo, as corporações de porte global.

Esse desenvolvimento do “espaço urbano” funcional e segregado vem sendo associado ao processo de urbanização ou pelo menos ao chamado “desenvolvimento urbano”, esse sim um paradigma global que faz com que a Acinesia Urbana seja uma problemática da realidade urbana global. A palavra “desenvolvimento” é conflituosa à realidade urbana que impõe a grande maioria daqueles que habitam a cidade e fazem uso dela, condições de vida deploráveis, enquanto um pequeno grupo se torna detentores de volumosas vantagens econômica, sobretudo, sobre a classe trabalhado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS: A ACINESIA URBANA E O PARADOXO DO LUCRO E DO DINHEIRO

A Acinesia Urbana pode vir a gerar inúmeros impactos na vida daqueles que fazem uso da cidade “carioca”, isso levou esta pesquisa a levantar o seguinte questionamento: Qual é o lucro real para a totalidade da população? Para responder essa pergunta é preciso entender qual é a melhor definição encontrada para lucro.

A palavra lucro pode ter inúmeras interpretações<sup>121</sup>, por exemplo: aquilo que se pode conseguir ou tirar de algo ou alguém; vantagem, privilégio, proveito; vantagens ou interesses que se tiram de uma operação qualquer. A partir das palavras mais objetivas surgem outros questionamentos: Qual seria a vantagem para a totalidade de seres humanos que fazem uso da cidade? Que privilégios essas pessoas teriam com a Acinesia Urbana? Qual seria proveito, vantagem ou interesses?

A concepção de lucro tende a ser vinculada ao dinheiro, ou seja, como: <sup>122</sup>modo de pagamento que, tanto pode ser no formato de cédulas (papel) como no de moedas (formas de metais), normalmente emitido pelo governo de uma nação (país). Além disso, há outras interpretações que no que diz “sistema financeiro”, como: “o virtual”; ações; títulos de dívida pública, etc.

A problemática nesse momento é que a maior parte daqueles que fazem uso da cidade não lucram com dinheiro, não há privilégios e se puder supor alguma vantagem é mínima. É bem verdade que como já mencionado, as ações realizadas podem vir a amenizar a Acinesia Urbana na cidade do Rio de Janeiro, no entanto insuficiente para acabar com impactos diretos sobre os cidadãos e até mesmo aos custos ocasionados pelos congestionamentos (já mencionado).

Essa pesquisa não crê que a grande totalidade dos seres humanos estarão predestinados à Acinesia Urbana ao longo de suas vidas e ao mesmo tempo de gerações, entretanto é preciso ter uma maior participação popular nas ações fundamentadas para a organização estrutural da cidade do Rio de Janeiro.

Essa pesquisa concebe que o verdadeiro lucro para o ser humano é ter condições de vida apropriada para que a vida seja preservada o maior tempo

---

<sup>121</sup><http://www.dicio.com.br/>. Acesso em Mar de 2016.

<sup>122</sup><http://www.dicio.com.br/>. Acesso em Mar de 2016.

possível e que o tempo de vida não seja perdido dentro de veículos fechados com ar condicionados ou não, sendo confortáveis ou não. Independente das características do veículo o tempo é perdido no trânsito, sendo uma verdade que as péssimas condições dos veículos podem vir a intensificar o impacto sobre o ser humano, como exemplo: ônibus sem ar condicionado<sup>123</sup> em uma cidade de clima tropical<sup>124</sup> de 23º a 34º ao ano.

Essa pesquisa não aceita a hipótese de que as ações feitas na cidade do Rio de Janeiro deixam de ser apoiadas por aqueles que nela habitam, isso não apenas por vivermos em um Estado de Direito, mas também pelo fato de que habitantes fazem parte de estrutura pensada e elaborada, por gestões políticas que as colocam como parte da estrutura estratégica, na qual pode possibilitar a inversão de valores, no sentido do oprimido<sup>125</sup> ser colocado em uma situação truçulenta e ao mesmo tempo indigna (como cidadã que foram removidos por policiais para lugares mais longe da cidade do Rio), sendo até mesmo odiados por alguns. Por outro lado, estão os Gestores, na figura de opressores, sendo criticados e ao mesmo tempo adorados, estão apoiados pela razão urbanista, as das reformas urbanas, nas quais compelem a opressão pelo melhoramento e o embelezamento do espaço.

---

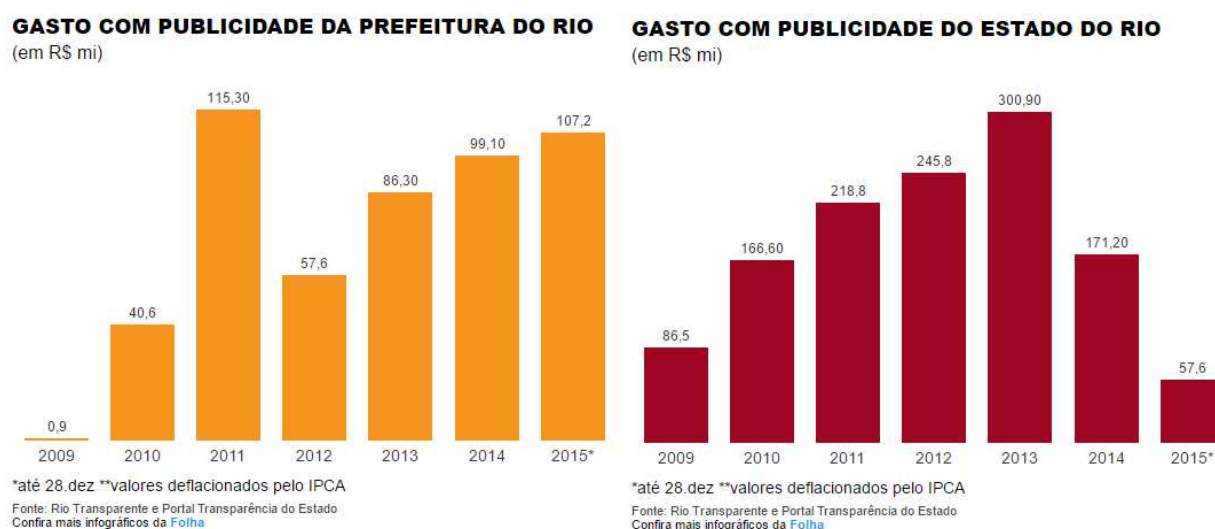
<sup>123</sup> É importante frisar que foi publicado no dia 24/02/2014 (G1 Globo.com) um decreto que determina que todos os ônibus comprados no Rio para servir ao transporte público municipal deverão ser equipados com ar condicionado. Segundo o Rio ônibus e a prefeitura, dos 8.788 coletivos cariocas, apenas 1654 têm ar condicionado, aproximadamente dois em cada 10. Entretanto para cumprir a meta de 100% dos ônibus até 2016 (em 24/02/2014 pelo Jornal Extra) a prefeitura propôs retirar cerca de 2 mil veículos sem ar condicionado das ruas, isso sem substituí-los, tal número corresponde a 25% da frota atual, que é de pouco mais de 8,5 mil. Segundo o secretário de transporte da cidade do Rio, no atual momento, Rafael Picciani, informou que a previsão leva em conta a “racionalização das linhas”, que acompanha a expansão do BRT (em 06/01/15 20:38 pelo G1 Globo.com). O Ministério Público (MP), (em 13/01/2016) pediu a suspensão do decreto de redução da frota para alcançar a meta proposta até 2016. A verdade que até o atual momento grande parte daqueles que fazem uso da cidade do Rio de Janeiro estão sujeito (e não predestinados) até o momento aos ônibus sem ar condicionados e também com os contes de linhas constantes, com isso ocasionado impactos diretos para aqueles que fazem uso da cidade e ao mesmo são dependentes do transporte público municipal para sua circulação sobre o espaço.

<sup>124</sup> Fonte: INPE. Acesso em Abr de 2016.

<sup>125</sup> “Se você não for cuidadoso, os jornais farão você odiar as pessoas que estão sendo oprimidas, e amar as pessoas que estão oprimindo” Malcon X

No caso da prefeitura do Rio de Janeiro, comandada pelo Gestor Prefeito Eduardo Paes, os gastos com publicidade, propaganda e comunicação são exorbitantes, em 2015 o valor é aproximadamente o dobro gasto pelo Estado do Rio de Janeiro<sup>126</sup>. O gastoda prefeitura chegou ao valor de R\$ 133,7 milhões de reais, segundo aos dados oficiais da Fazenda municipal (GRÁFICO 03), enquanto o governo estadual gastou aproximadamente R\$ 57, 6 milhões de reais. O valor da prefeitura do Rio não apenas superou o do próprio Estado do Rio, como também a principal cidade do país; São Paulo (capital) que gastou 118,5 milhões. Deste 2009, segundo o cálculo da vereadora carioca Teresa Bergher, o prefeito (em reportagem para O Globo<sup>127</sup>), já gastou R\$ 472 milhões de reais com propaganda.

Gráfico 3 – Gastos com publicidade da prefeitura do Rio de Janeiro e também do Estado.



Fonte: Folha. Acesso em Abr de 2016.

Mas como é possível a propaganda gerar a inversão de valores, pelo menos na concepção imaginativa? André Novaes em seu artigo descreve que:

Ao discutir, no início da década de 1960, as relações entre “Geografia, experiência e imaginação”, o famoso artigo de David Lowenthal influenciou significativamente uma tendência de diferenciação da experiência

<sup>126</sup><http://www1.folha.uol.com.br/poder/2015/12/1723820-paes-gasta-com-propaganda-o-dobro-do-valor-despendido-pelo-governo-do-rj.shtml> . Acesso em Abr de 2016.

<sup>127</sup> <http://blogs.oglobo.globo.com/lauro-jardim/post/orcamento-de-eduardo-paes-para-propaganda-em-2015- chega-r-133-milhoes.html>

geográfica em duas categorias. Em uma dimensão haveria a “observação pessoal”, ligada às experiências “frescas” e de “primeira mão” que o indivíduo obtém por meio do contato direto com o ambiente. Em outra estariam as informações indiretas ou secundárias construídas mediante “aulas, livros, figuras e todas as visões imaginárias” [...] (NOVAES, 2011, p. 103)

Os gastos da prefeitura em publicidade, propaganda e comunicação permeiam as informações indiretas ou secundárias para a maior parte da população, sendo elas capazes de conceber imagens e por consequência criar imaginários em relação à cidade que não contempla a realidade social, econômica ou política em aplicação no espaço da cidade.

Esses gastos da prefeitura além de gerarem lucro para determinados grupos e pessoas da sociedade, eles apresentam a capacidade de preconceber um imaginário sobre as ações feitas pelo gestor da cidade do Rio de Janeiro. É preciso afirmar que sem a aceitação e de certa forma o apoio da maior parte população da cidade “carioca” urbana, nenhuma destas ações poderia ser realizada.

Milton Santos ao fazer análise das principais tendências dos anos 90, sobre o processo de globalização que se intensificava e se vinculava a informação e ao imaginário, descreve:

Na hora atual, e para a maior parte da humanidade, a globalização é sobretudo fábula e perversidade: fábula, porque os gigantescos recursos de uma informação globalizada são utilizados mais para confundir do que para esclarecer: a transferência não passa de uma promessa. Como as notícias decorrem da interpretação, e não da leitura dos acontecimentos, os relatos podem ser ao mesmo tempo grandes e mesquinhos. A imprecisão que daí resulta impede muitas vezes que se encontrem as orientações necessárias. Perversidade, porque as formas concretas dominantes de realização da globalidade são o vício, a violência, o empobrecimento material, cultural e moral, possibilitados pelo discurso e pela prática da competitividade em todos os níveis. O que se tem buscado não é a união, mas antes a unificação. (SANTOS, 1990, p.27)

Nesse momento outros questionamentos podem ser elaborados, como: a estratégia política é capaz de gerar o desinteresse de grande parte da população que sofrem a Acinesia Urbana diariamente e ao mesmo tempo aos assuntos referentes ao espaço, o qual habitam e fazem uso? Essa pesquisa afirma que sim! Pois, não é possível que o sofrimento diário ocasionado pela Acinesia Urbana, seja simplesmente possível e aceitável, há uma complexidade de fatos para que o verdadeiro lucro para o ser humano, seja depreciado, neste caso a manutenção e o avanço para melhores condições de vida.

As poucas vantagens que existem para a grande parte da população se retratam basicamente em uma outra opção de locomoção para o trabalho que de certa forma é concebida a priori com entusiasmos, mas que em pouco tempo se mostram ineficiente em promover uma melhoria plena no que tange melhores condições de vida. Um exemplo deste processo são os BRTs, em destaque os já concretizados, neste caso o TransOeste e TransCarioca, embora seja de grande importância para o deslocamento de grande parte da população “carioca”, atualmente, encontram-se em superlotação em inúmeros horários durante o dia<sup>128</sup> (Ver ANEXOEEE – Superlotação BRT’s).

Logo pode-se concluir que o lucro (no sentido apenas de vantagens) de grande parte dos usuários deste transporte dentre outros da cidade é mínimo, no entanto se pensar em lucro na concepção monetária, houve e muito não apenas para aqueles que estão envolvidos com publicidade, propaganda e comunicação, mas também para aqueles que estiveram envolvidos na realização das obras (especificamente empreiteiras), na implantação da tecnologia, na compra dos veículos, para os osculadores imobiliário, etc. Há um conjunto restrito de pessoas físicas e, sobretudo, na concepção de pessoas jurídicas (empresas) que se beneficiam destes processos.

A questão neste capítulo não é elaborar uma concepção de cidade ou mobilidade urbana “ideal”, sobre uma concepção filosófica, mas sim relatar que o ser humano, excluindo o plano místico, só pode viver apenas uma vida, um tempo, ou seja, o seu próprio tempo, o qual pode ser encurtado por inúmeros fatores, se o coração parar de vez é o fim de uma vida.

Como já dito no primeiro capítulo o espaço não morre, mas o ser humano sim, a cidade do Rio de Janeiro, apesar de ter suas artérias congestionadas, ou seja, suas vias congestionadas, por mais que tenha esse problema e várias outras problemáticas a cidade “carioca” pulsa de vida e seus habitantes por direito. O direito à vida o maior tempo possível é uma concepção não apenas para seres com concentração de papel e moeda (dinheiro), mas sim todos seres humano e isso por mais que alguns se sintam diferentes de outro ser humano, essa pesquisa iguala

---

<sup>128</sup>Algo de ciência até mesmo do prefeito do Rio. <http://extra.globo.com/noticias/rio/superlotacao-no-brt-transoeste-causada-pela-falta-de-onibus-afirma-secretario-15876431.html> Acesso em Abr de 2016.

todos como um corpo único vivendo em um mesmo espaço, chamado cidade do Rio de Janeiro.

Essa vida que pulsa na cidade, necessita de movimento no seu tecido urbano, sem isso a própria vida a ser vivida não será digna, a liberdade seria infringida e ao mesmo tempo corrompida. A dignidade e ao mesmo tempo a condição de vida são infringidas como disputas comerciais e mercadológicas, basicamente por interesses monetários que começam desde a disputa eleitoral, com financiamentos para campanhas as ações realizadas pelas Gestão Pública em atuação.

A concepção de lucro monetário distorce o verdadeiro lucro humano, neste caso o de ter melhores de condições vida na Mobilidade Urbana e ao mesmo tempo em outras problemáticas da cidade. O lucro monetário, ou seja, quando se pensa em dinheiro acaba vinculado ao mercado e de certa forma a uma lógica de oferta e procura, e acréscimo de lucro, disputa pelo mercado, etc.

Essas características decorrentes para o acúmulo de dinheiro ou lucro monetário quando se trata de Mobilidade Urbana, podem vir a se tornar o indutor à problemática, o exemplo disso é a hipótese sobre o detrimento dos transportes a trilhos em prol de maior lucratividade monetária e por consequência o prejuízo da condição de vida de milhares de habitantes e ao mesmo aqueles que fazem uso da cidade.

O Estado Democrático de Direito é aquele que deveria preservar os princípios<sup>129</sup> fundamentais, tais como: a soberania; a cidadania; a dignidade humana; os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; o pluralismo político; os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; a construção de uma sociedade livre, justa e solidária; a garantia do desenvolvimento nacional; a erradicação da pobreza e a marginalização e redução das desigualdades sociais e regionais; promover o bem de todos, sem preconceito de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação; a independência nacional; a prevalência dos direitos humanos; a autodeterminação dos povos; a não-intervenção; a igualdade entre os Estados; a defesa da paz; solução pacífica dos conflitos; o repúdio ao terrorismo e ao racismo; a cooperação entre os povos para o progresso da humanidade; finalmente a concessão de asilo político.

---

<sup>129</sup>[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em Abr de 2016



Esses princípios se tornam apenas uma fábula, quando a combinação Estado e mercado se fundem como sendo um corpo só. Os fundamentos são alterados sobre um processo que não é só local, na cidade do Rio de Janeiro, mas também global, como já dito por Santos, em seu capítulo (tópico): O mundo como fábula, como perversidade e como possibilidade. Onde descreve:

[...] Seus fundamentos são a informação e o seu império, que encontram alicerce na produção de imagens e do imaginário, e se põem ao serviço do império do dinheiro, fundado este na economização e na monetarização da vida social e da vida pessoal.(SANTOS, 2000, p.9).

Não há dúvida que o detrimento da condição de vida é uma perversidade, isso faz com que o pensamento sobre a construção de uma Mobilidade Urbana mais humana para cidade se torne algo utópico ou talvez uma concepção e leitura do espaço de alguém considerado de esquerda? Essa pesquisa não aceita essa concepção ou afirmação, pois o pensamento de uma Mobilidade Urbana, na qual possibilite boas condições de vida.

## REFERÊNCIAS

- Acervo O Globo <<http://acervo.oglobo.globo.com>> Acesso em Set de 2015
- ABREU, Maurício de. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPLANRIO/Zahar, 2013.
- BONDE Rio <<http://www.bondesrio.com>> Acesso em Mar de 2016.
- BRADFORD, M. G. e KENT, W. A. *Geografia humana: teorias e suas aplicações*. Lisboa: Gradiva, 1987.
- BRT RIO <<http://www.brtrio.com/>> Acesso em Dez de 2015
- BRADFORD, , M.; KENT, W. *Geografia humana: teorias e suas aplicações*. Lisboa: Gradiva, 1987.
- BROOKING Institution. Disponível em:<<http://www.brookings.edu/>> Acesso em Set de 2015.
- CAIO L.T <<http://www.caio.com.br/grupo.php?lg=P>> Acesso em Abr de 2016.
- CÂMARA Municipal de Duque de Caxias < [http://www.cmdc.rj.gov.br/?page\\_id=1155](http://www.cmdc.rj.gov.br/?page_id=1155) > Acesso em Ago de 2015.
- CAVALCANTI, L. de S. *Geografia, escola e construção de conhecimentos*. Campinas: Papirus, 2010.
- CARLOS, Ana F. A. et al. (Org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.
- CENSUS USA <<http://www.census.gov>> Acesso em Set de 2015.
- Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU.
- CUNHA, S. B.; GUERRA, A. J. T. (org.) *A Questão Ambiental: diferentes abordagens*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- DAIMLER <<https://www.daimler.com/en/>> Acesso em Abr de 2016.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *O que é a Filosofia?* São Paulo, Editora 34 Ltda., 1992.
- ESTADÃO Rio <<http://brasil.estadao.com.br>>. Acesso em Mar de 2016.
- FORD <<http://corporate.ford.com/company/operation-map.html>>. Acesso em Abr de 2016.
- GM <<http://www.gm.com/company/about-gm.html>> Acesso em Abr de 2016.

Grupo CCR <<http://www.grupoccr.com.br/barcas/>> Acesso em Abr de 2016.

HAESBAERT, R. *Regional-Global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

JACOBS, J. *The death and life of theory American cities* (1961).

LABORATÓRIO de Análise Política Mundial: < <http://www.labmundo.org/>>

LEVEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. Editora Centauros: São Paulo, 5ª Edição (3ª Reimpressão), 2011.

Libra Hoje <<http://librahoje.com/>> [19/06/2015]

NOVAES, André Reyes. *Revista Espaço Aberto*, PPGG - UFRJ, V. 1, N.2, p. 101-116, 2011. ISSN 2237-3071

MARCOPOLO <<http://www.marcopolo.com.br/marcopolo/>>. Acesso em Abr de 2016.

MELLO, João Baptista F. de Explosão e Estilhaços de Centralidade no Rio de Janeiro. *Revista Espaço e Cultura* n. 1, UERJ/NEPEC, 1995.

Mercado Livre <<http://www.mercadolivre.com.br/>>

Ministério dos Transportes (DNIT) - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte (República Federativa do Brasil).

Ministério do Turismo <<http://www.turismo.gov.br/>> Acesso em Mar de 2016.

MOBILIDADE <<http://www.mobilidade.com.br/bikerio.asp>> Acesso em Abr de 2016.

PACHECO, Susana M. M.; Reflexões sobre a atualidade do conceito de subcentro em áreas consolidadas na metrópole carioca, p. 222-248.; In: \_\_\_\_PACHECO, Susana M. M., MACHADO, Mônica S. (orgs.) *Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial*. Rio de Janeiro – RJ:Editora 7 Letras, 2012.

PINHEIRO, Manoel Carlos; FIALHO JR., Renato. *Coleção de Estudos Cariocas*, 2006

PIRES, Hindenburgo Francisco. Imagens e história na Internet: Os bondes, patrimônio brasileiro. *Ar@cne - Revista eletrônica de recursos em Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, nº 156, 1 de fevereiro de 2012. <<http://www.ub.es/geocrit/aracne/aracne-156.htm>>. [ISSN: 1578-0007]

PORTO Maravilha <[www.portomaravilha.com.br](http://www.portomaravilha.com.br)> Acesso em Jan de 2016.

PRIVETE Collections <[www.privatecollections.com.br](http://www.privatecollections.com.br)> Acesso em Set de 2015.

PREFEITURA do Rio de Janeiro <<http://www.rio.rj.gov.br/>> Acesso em Out de 2015.

GEIGER, Pedro Pichas. I – Bloco de Reflexões Teóricas (Movimento e Criação Geográfica). Rio de Janeiro - RJ, UERJ, Segundo Semestre de 2014, pg. 1-14. Mestrado e Doutorado, turmas de Epistemologia da Geografia e Geografia do Brasil, ministrado por MACHADO, Mônica Sampaio e GEIGER, Pedro Pinchas.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE <<http://www.ibge.gov.br/>> Acesso em Dez de 2015.

INVEPAR <<http://www.invepar.com.br/>> Acesso em Abr de 2016.

Rio Galeão <<http://www.riogaleao.com/transportes-e-estacionamento/brt/>> Acesso em Dez de 2015.

Rio Curioso <http://rio-curioso.blogspot.com.br/2007/09/avenida-atlantica.html> Acesso em Dez de 2015.

ROLNIK, Raquel. *O que é a cidade?*, coleção primeiros passos (203), Editora brasiliense s.a, São Paulo-SP, 1988.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1)

SAQUET, Marcos Aurelio., BELTRÃO, Francisco. MILTON SANTOS: Concepções de geografia, espaço e território. *Geo UERJ* - Ano 10, v.2, n.18, 2º semestre de 2008. <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/viewFile/1389/1179>>

Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro - SECTRA-RJ

SCOTT ,Allen j. As cidades da terceira onda, p. 13-51.; In: \_\_\_\_PACHECO, Susana M. M., MACHADO, Mônica S. (orgs.) *Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial*. Rio de Janeiro – RJ: Editora 7 Letras, 2012.

Supervia <<http://www.supervia.com.br/>> Acesso em 28/02/2013.

VEÍCULOS Leves Sobre Trilhos < [veiculolevesobretrilhos.wordpress.com](http://veiculolevesobretrilhos.wordpress.com)> Acesso em Abr de 2016.

VOLKSWAGEN<[http://www.vw.com.br/pt/institucional/grupo\\_volkswagen.html](http://www.vw.com.br/pt/institucional/grupo_volkswagen.html)>. Acesso em Abr de 2016.

FCA GROUP <<http://www.fcagroup.com>> Acesso em Abr de 2016.

VASCONCELOS, Eduardo A. *O que é trânsito?*. Editora Brasiliense S.A., São Paulo, 1985.

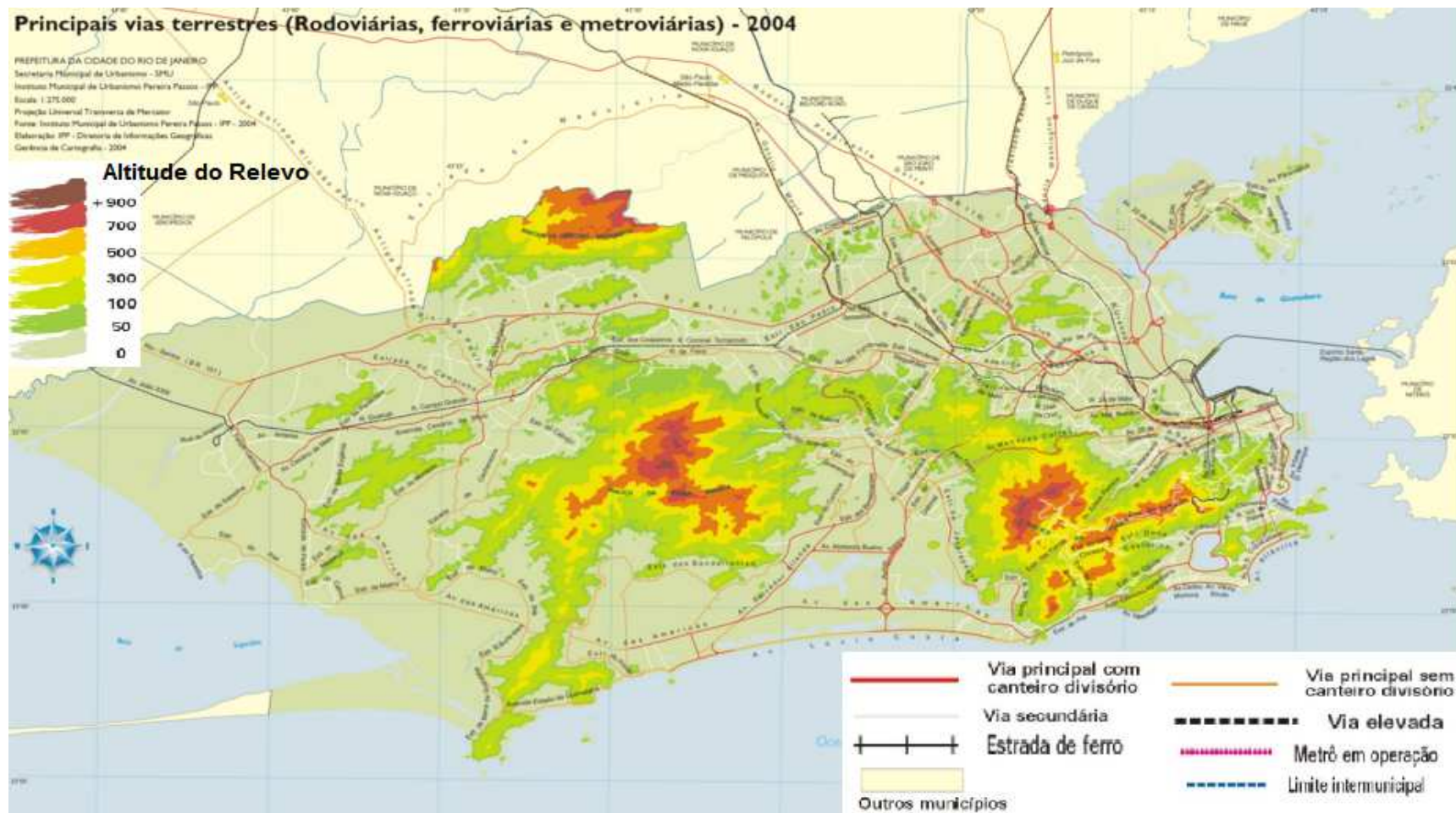
TAYLOR, S.J y BOGDAN, R.; *Introducción a los métodos cualitativos de investigación (La búsqueda de significados)*, Ediciones Paidós, 1987.

Terry, Tatiana; Javoski, Daniela Engel Aduan; Carvalho, Solange Araujo de. Sistema viário/Solange Araujo de Carvalho e Tatiana Terry. - Rio de Janeiro: Instituto de Arquitetos do Brasil, 2013.

The Whashington Post < <http://www.washingtonpost.com/>> Acesso em Out de 2016.

Toyota <<http://www.toyota-global.com>>. Acesso em Abr de 2016.

## Anexo A – Relevo do rio de janeiro e suas principais vias



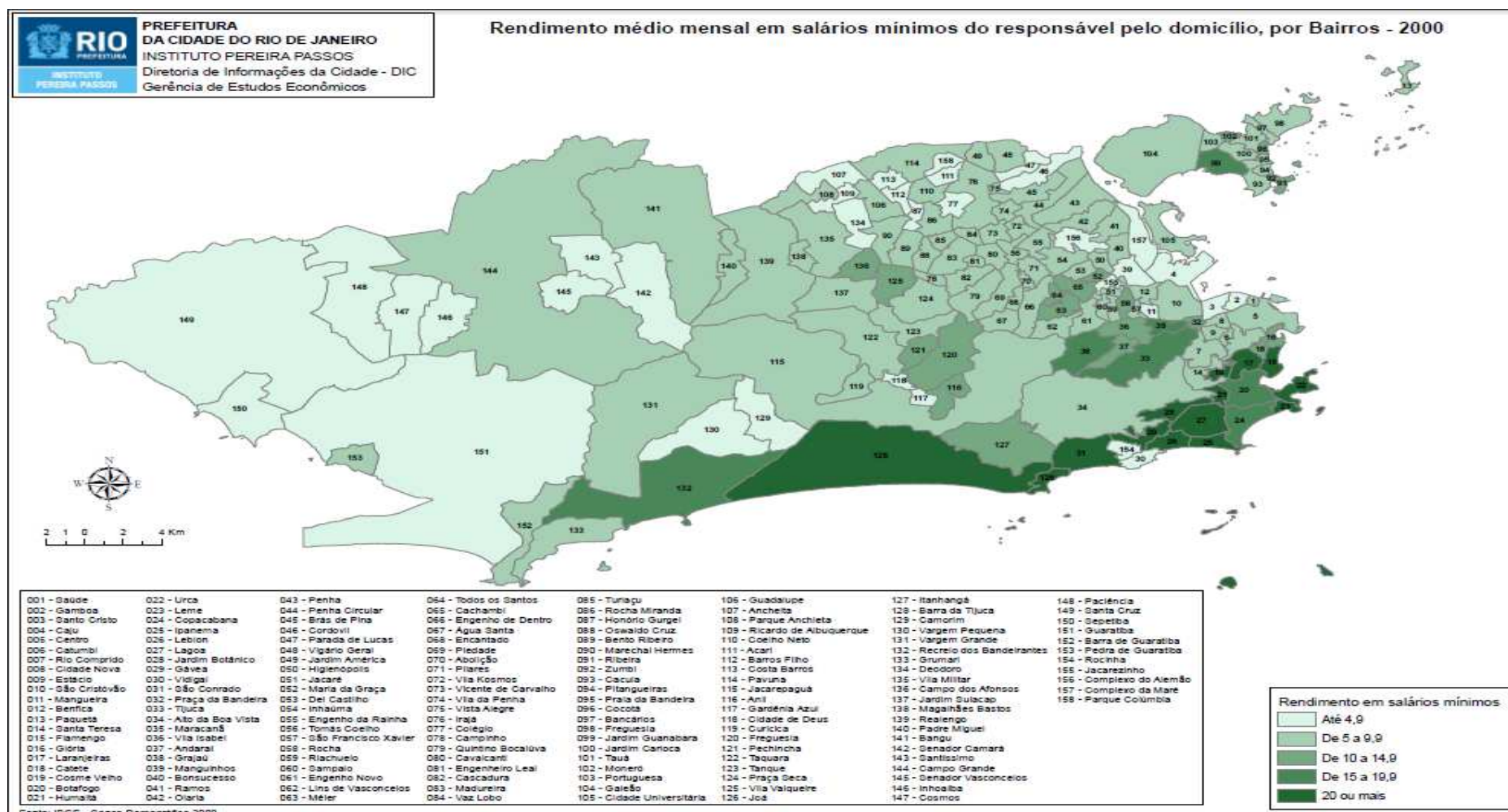
Fonte: Prefeitura do Rio. Acesso em Jan de 2016.

## ANEXO B – Relação dos túneis da cidade do Rio de Janeiro

| RELAÇÃO DOS TÚNEIS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO       |  |              |             |                  |             |  |
|--|--|--------------|-------------|------------------|-------------|--|
| (*) - Número de Galerias (**) - Galerias Sobrepostas |  |              |             |                  |             |  |
| Nº   | TÚNEL  | Extensão (m) | Largura (m) | Faixas Rolamento | Inauguração | LOCALIZAÇÃO  |
| 1  | Rio Comprido - Laranjeiras                           | 220          | 10          | 2                | 1887        | Ligando a Rua Barão de Petrópolis à Rua Alice - (Alargamento em 1952)  |
| 2  | Prefeito Alair Prata (Túnel Velho)**                 | 182          | 13          | 2                | 1891        | Ligando a Rua Real Grandeza à Rua Siqueira Campos - (Alargamento em 1925<br>- (Em 1970, duplicado com laje intermediária, sendo o 1º túnel de 2 andares da América do Sul entregue ao tráfego. |
| 3  | General Coelho Cintra (Túnel Novo)                   | 250          | 16          | 4                | 1904        | Ligando a Av. Princesa Isabel à Av. Lauro Sodré - (Alargamento em 1941)  |
| 4  | João Ricardo   | 293          | 13          | 2                | 1921        | Ligando a Rua Bento Ribeiro à Rivadávea Correia  |
| 5  | General Marques Porto (Túnel do Leme)                | 250          | 16          | 4                | 1948        | Ligando a Av. Princesa Isabel à Av. Lauro Sodré  |
| 6  | Pasmado  | 220          | 20          | 6                | 1952        | Ligando a Av. Lauro Sodré à Av. das Nações Unidas  |
| 7  | Sá Freire Alvim                                      | 326          | 18          | 4                | 1960        | Ligando a Rua Barata Ribeiro à Rua Raul Pompéia  |
| 8  | Major Rubens Vaz                                     | 220          | 18          | 4                | 1963        | Ligando a Rua Toneleiros à Rua Pompeu Loreiro  |
| 9  | Santa Barbara  | 1.357        | 2x7         | 2+2              | 1963        | Ligando a Rua Pinheiro Machado (Viaduto Engº Noronha) à Av. 31 de Março  |
| 10   | André e Antônio Rebouças (Lagoa/Cosme Velho)         | 2.040        | 2x10,5      | 3+3              | 1967        | Ligando a Av. Borges de Medeiros (Viaduto Saint Hilaire) à Rua Cosme Velho Viaduto José de Alencar e Viaduto Machado de Assis)   |
| 11   | André e Antônio Rebouças (Cosme Velho/Rio Comprido)  | 780          | 2x10,5      | 3+3              | 1967        | Ligando à Rua Cosme Velho (Vd. Machado de Assis e Vd. José de Alencar) à Av. Paulo de Frontin (Vd. Engº Freyssinet)  |
| 12   | Joá**  | 426          | 2x7         | 2+2              | 1971        | Ligando a Ponte da Joatinga (Av. Min. Ivan Lins) ao Elevado da Bandeiras (Auto-Estrada Lagoa/Barra) (1º túnel construído em galeria sobreposta da América do Sul)                              |
| 13   | Pepino (São Conrado)**                               | 260          | 2x7         | 2+2              | 1971        | Ligando o Elevado da Bandeiras (Auto-Estrada Lagoa/Barra) à Auto-Estrada Lagoa/Barra   |
| 14   | Estilista Zuzu Angel (Dois Irmãos)                   | 1.590        | 2x7         | 2+2              | 1971        | Ligando o Viaduto Mestre Valentim (Auto-Estrada Lagoa/Barra) à Av. Pe. Leonel França (Auto-Estrada Lagoa/Barra)  |
| 15   | Túnel Acústico                                       | 500          | 2x7         | 2+2              | 1972        | Ligando a Praça Sibélius ao Túnel Dois Irmãos  |
| 16   | Noel Rosa  | 1.187        | 2x9         | 3+3              | 1973        | Ligando a Rua Torres Homem à Rua Lino Teixeira (Vd. Noel Rosa)   |
| 17   | Martin de Sá   | 350          | 14          | 3                | 1977        | Ligando a Rua Frei Caneca à Rua do Riachuelo   |
| 18   | Passagem Subterrânea da Praça XV                     | 560          | 8           | 2+1              | 1997        | Ligando o Aterro do Flamengo à Igreja da Candelária  |
| 19   | Covanca (Engº Raimundo de Paula Soares) - L. Amarela | 2ºx2.197     | 2x12        | 3+3              | 1997        | Ligando Água Santa à Jacarepaguá   |
| 20   | Passagem Inferior da Suíça Carioca                   | 2ºx130       | 2x12        | 3+3              | 1997        | Entre Túnel da Covanca e Estrada do Pau Ferro  |
| 21   | Geólogo Enzo Totis                                   | 2ºx266       | 2x12        | 3+3              | 1997        | Entre o Parque das Bromélias e Av. Geremário Dantas  |
| 22   | Engº Enaldo Cravo Peixoto                            | 2ºx158       | 2x12        | 3+3              | 1997        | Entre (Estrada do Pau Ferro) Suíça Carioca e Parque das Bromélias  |

Fonte: Prefeitura do Rio. OBS: Há outros novos túneis na cidade, como o da via binária e também dos BRT's (Ex; TransOeste e TransOlimpica). Acesso em Mar de 2016.

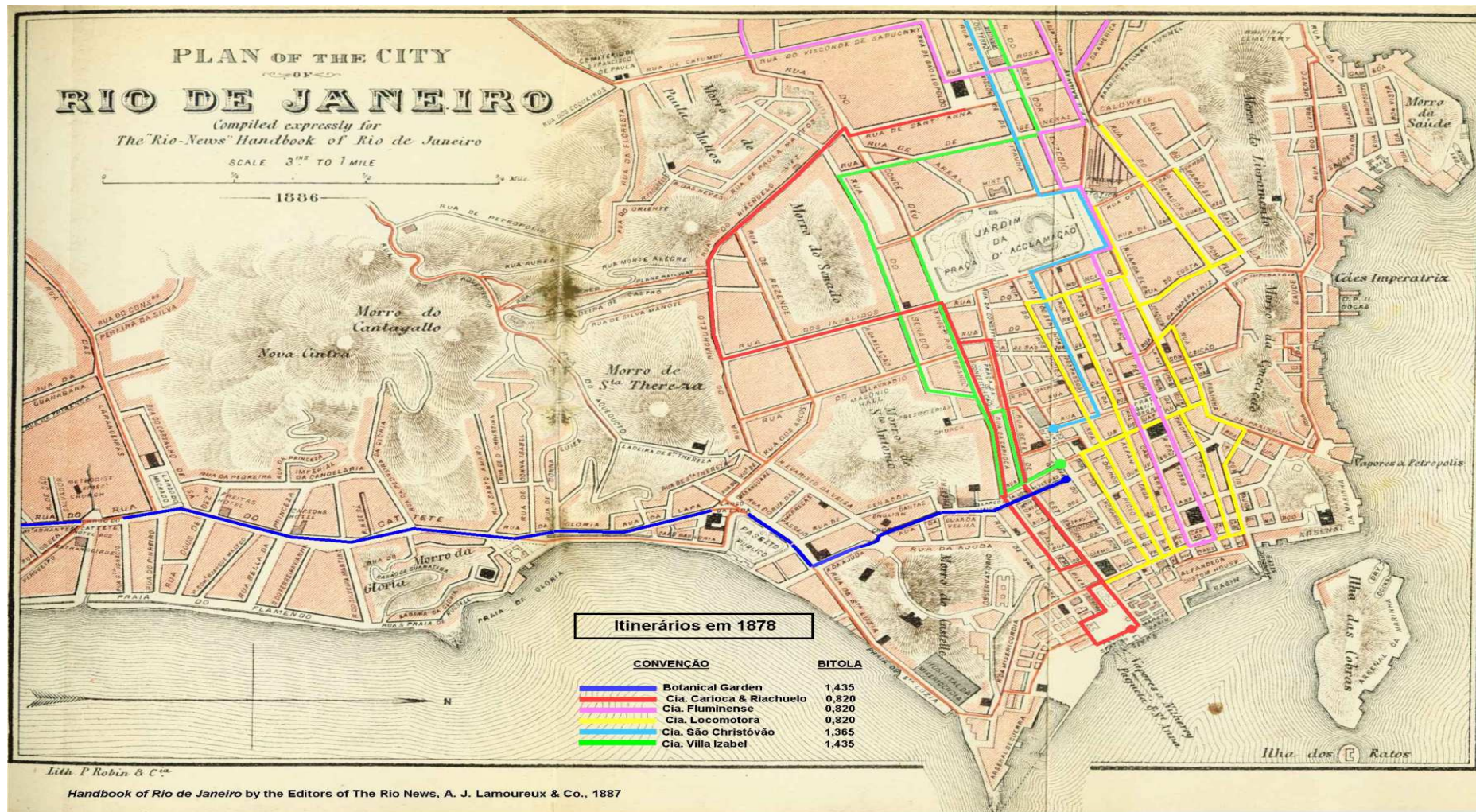
### ANEXO C - Mapa de rendimento médio mensal em salários mínimos do responsável pelo domicílio, por bairros – 2000.



Fonte: Prefeitura do Rio. Acesso em Mar de 2015.

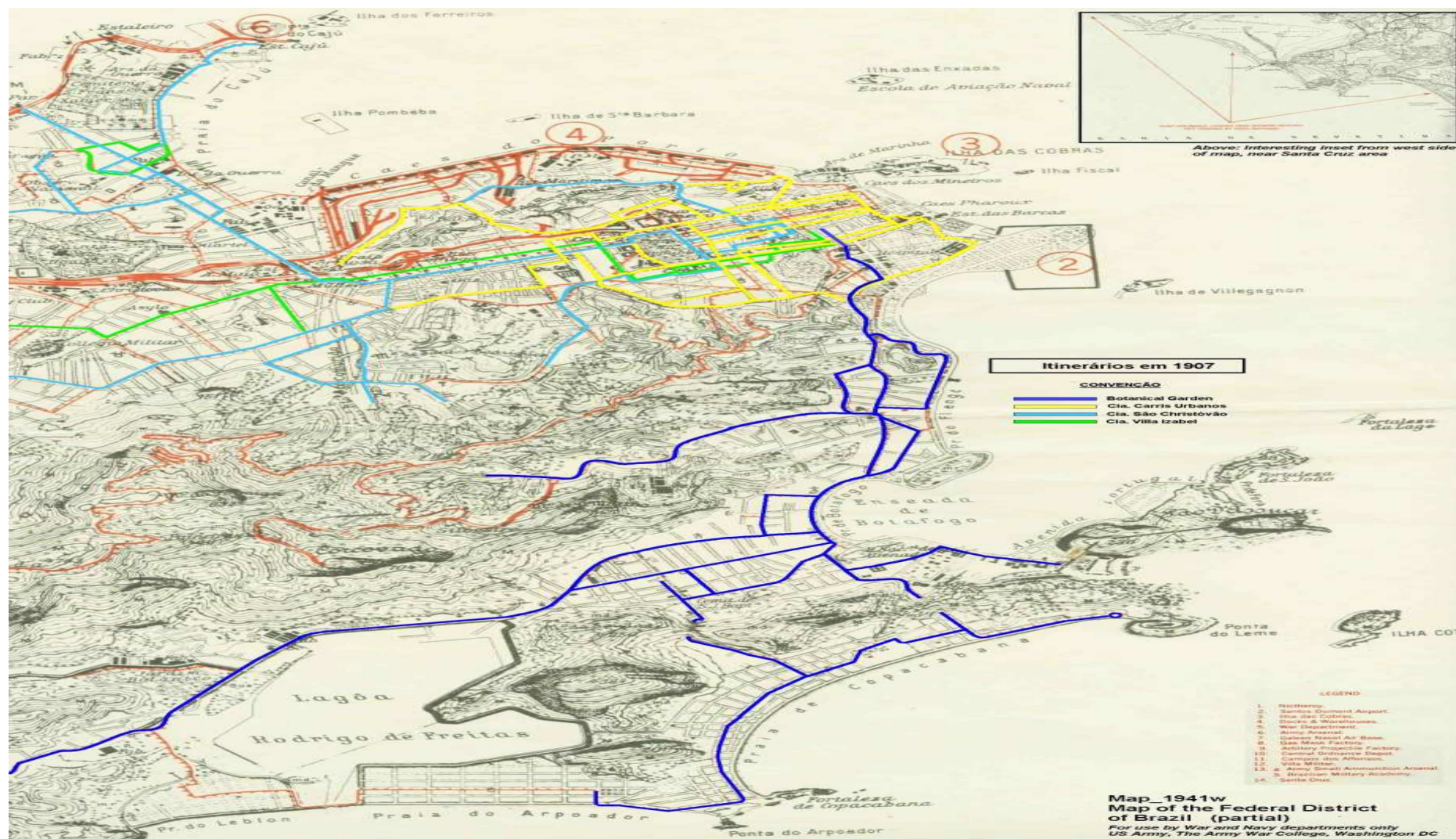


## ANEXO D - Itinerário em 1878



Fonte: [http://www.bondesrio.com/paginas/basicas/frame\\_home\\_novo.html](http://www.bondesrio.com/paginas/basicas/frame_home_novo.html). Acesso em Fev de 2016.

## ANEXO E -Itinerário em 1907



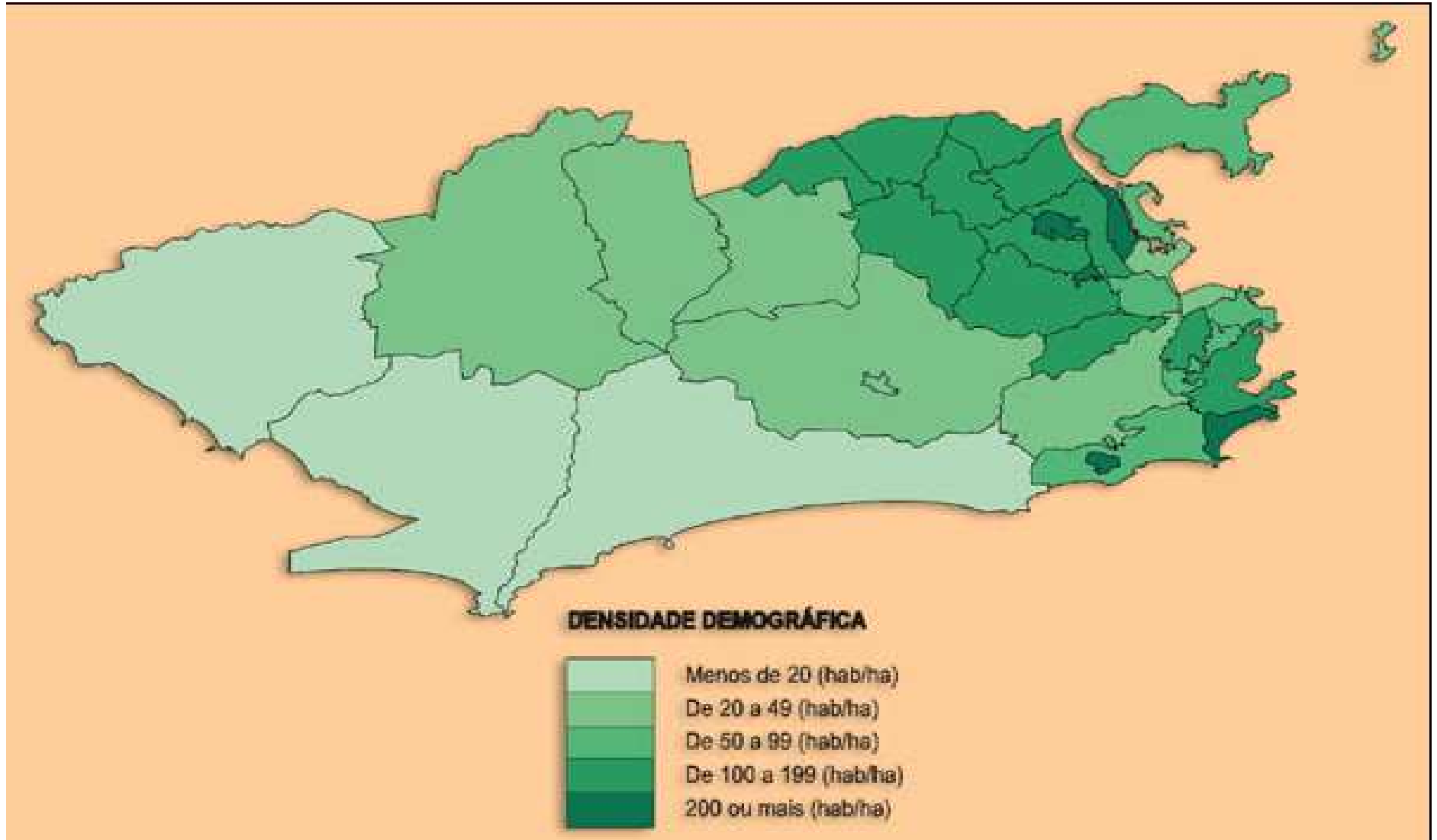
Fonte:[http://www.bondesrio.com/paginas/basicas/frame\\_home\\_novo.html](http://www.bondesrio.com/paginas/basicas/frame_home_novo.html). Acesso em Fev de 2016.



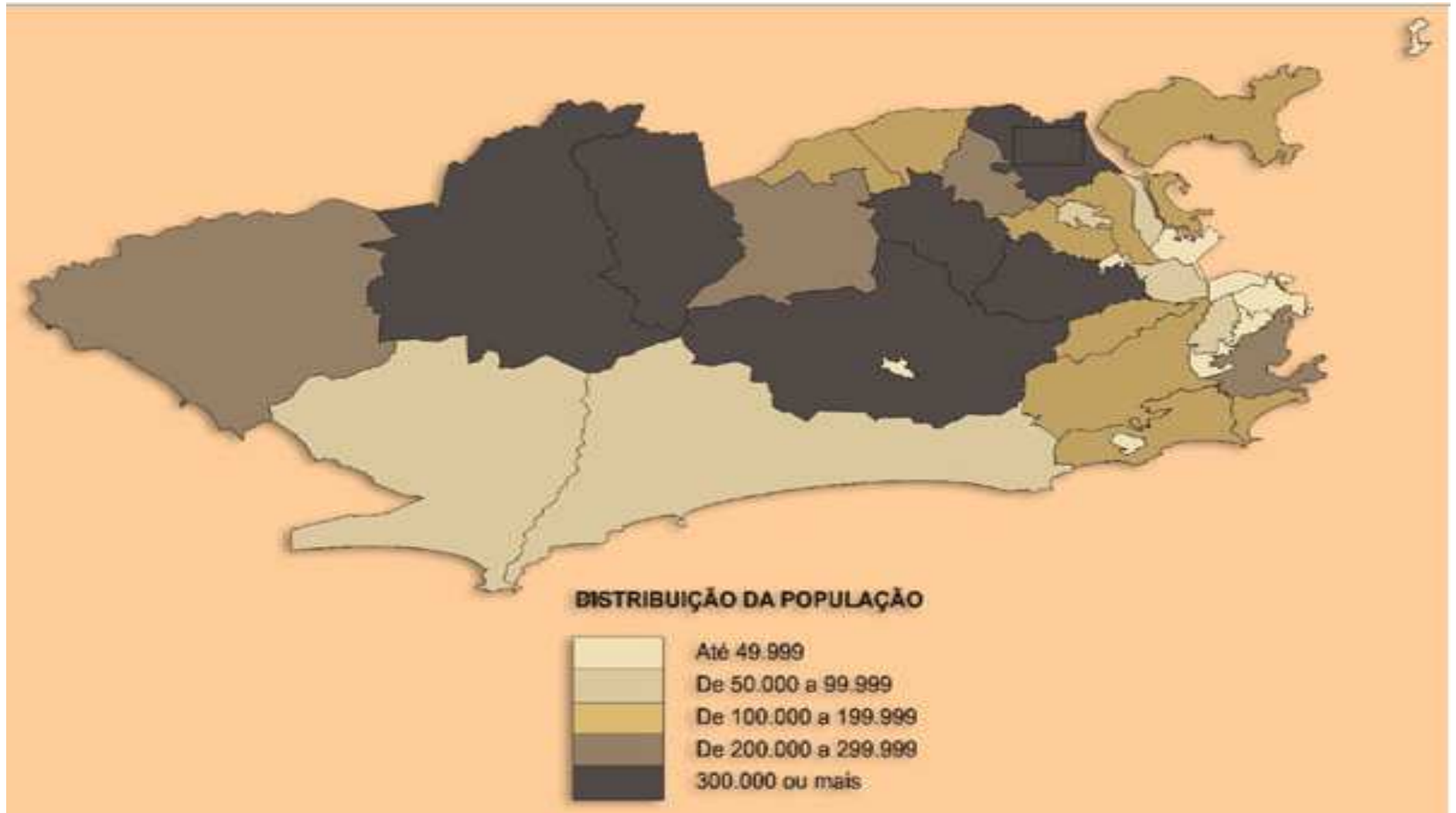
**ANEXO G – Cabeça de porco**



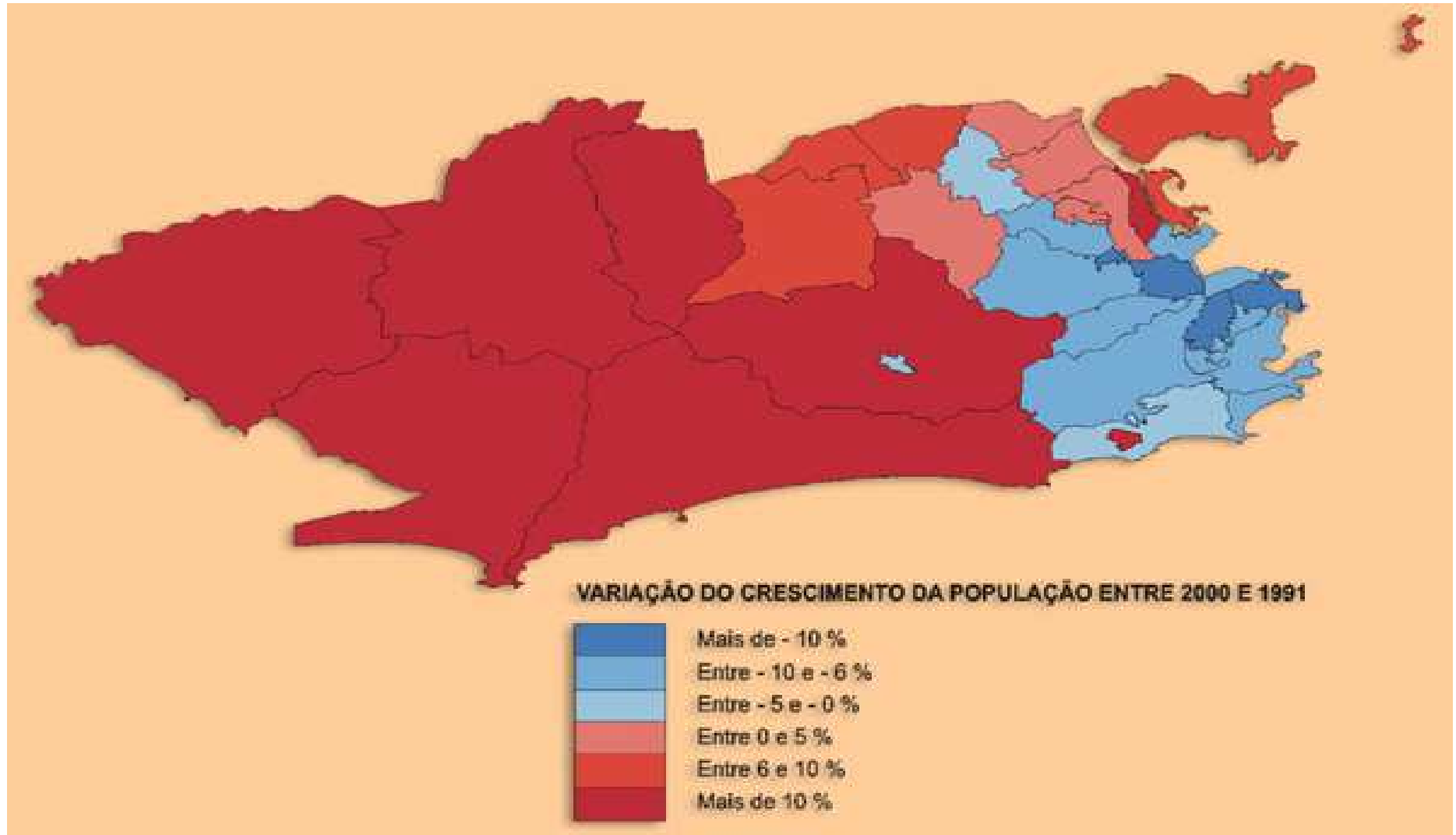
Fonte: (ABREU, 2013)

**ANEXO H– Densidade demográfica da cidade do rio de janeiro (censo 2010)**

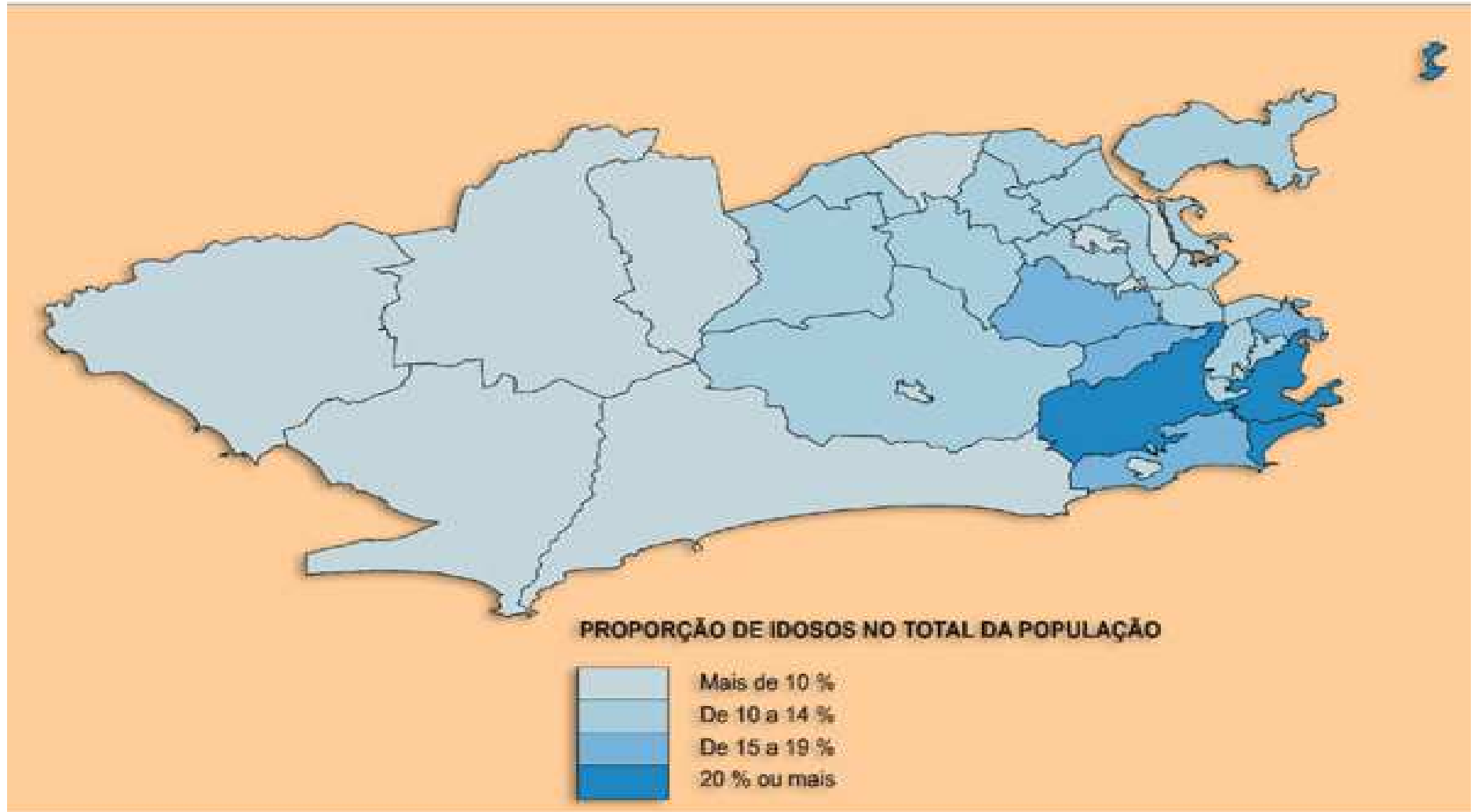
Fonte: Prefeitura do Rio. Acesso em Mar de 2016.

**ANEXO I – Distribuição da população na cidade do rio de janeiro (censo 2010)**

Fonte: Prefeitura do Rio. Acesso em Mar de 2016.

**ANEXO J - Variação do crescimento da população entre 2000 e 1991 da cidade do Rio de Janeiro**

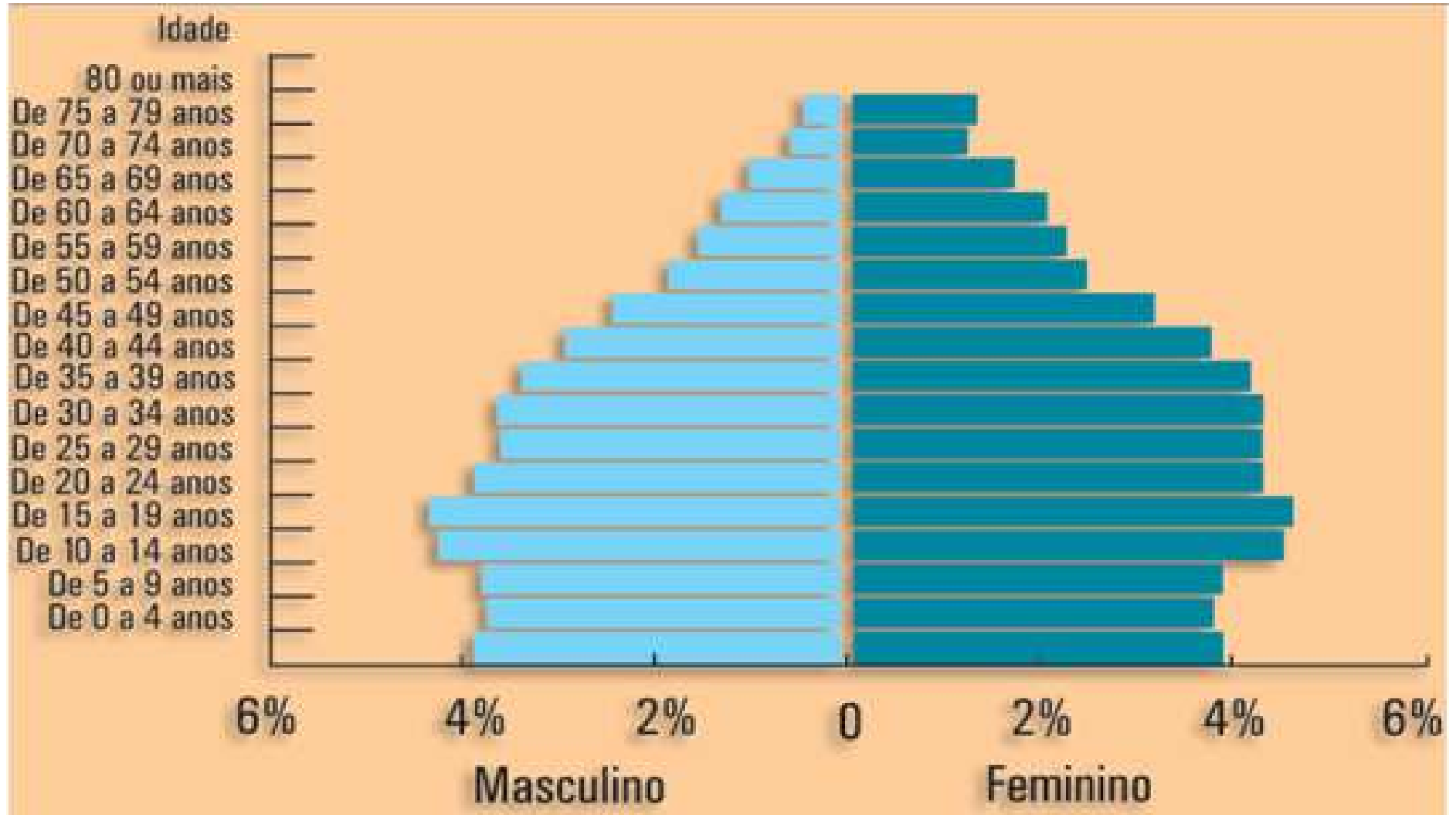
Fonte: Prefeitura do Rio. Acesso em Mar de 2016.

**ANEXO K – Proporção de idosos no total da população da cidade do rio de janeiro**

Fonte: Prefeitura do Rio. Acesso em Mar de 2016.



**ANEXO L – Pirâmide etária por gênero da cidade do Rio de Janeiro**



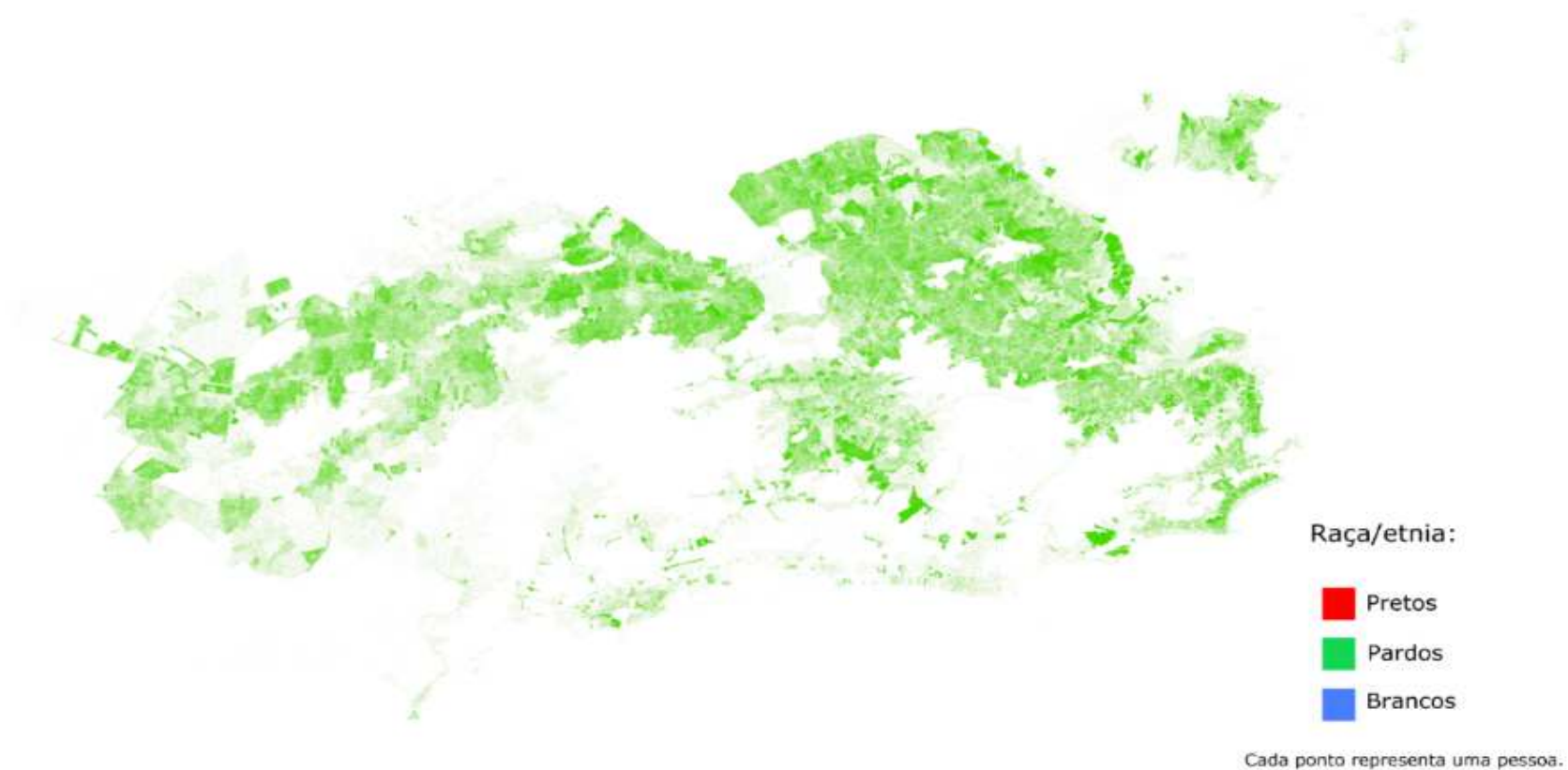
Fonte: Prefeitura do Rio. Acesso em Mar de 2016.

ANEXO M – Mapa racial da cidade do Rio de Janeiro

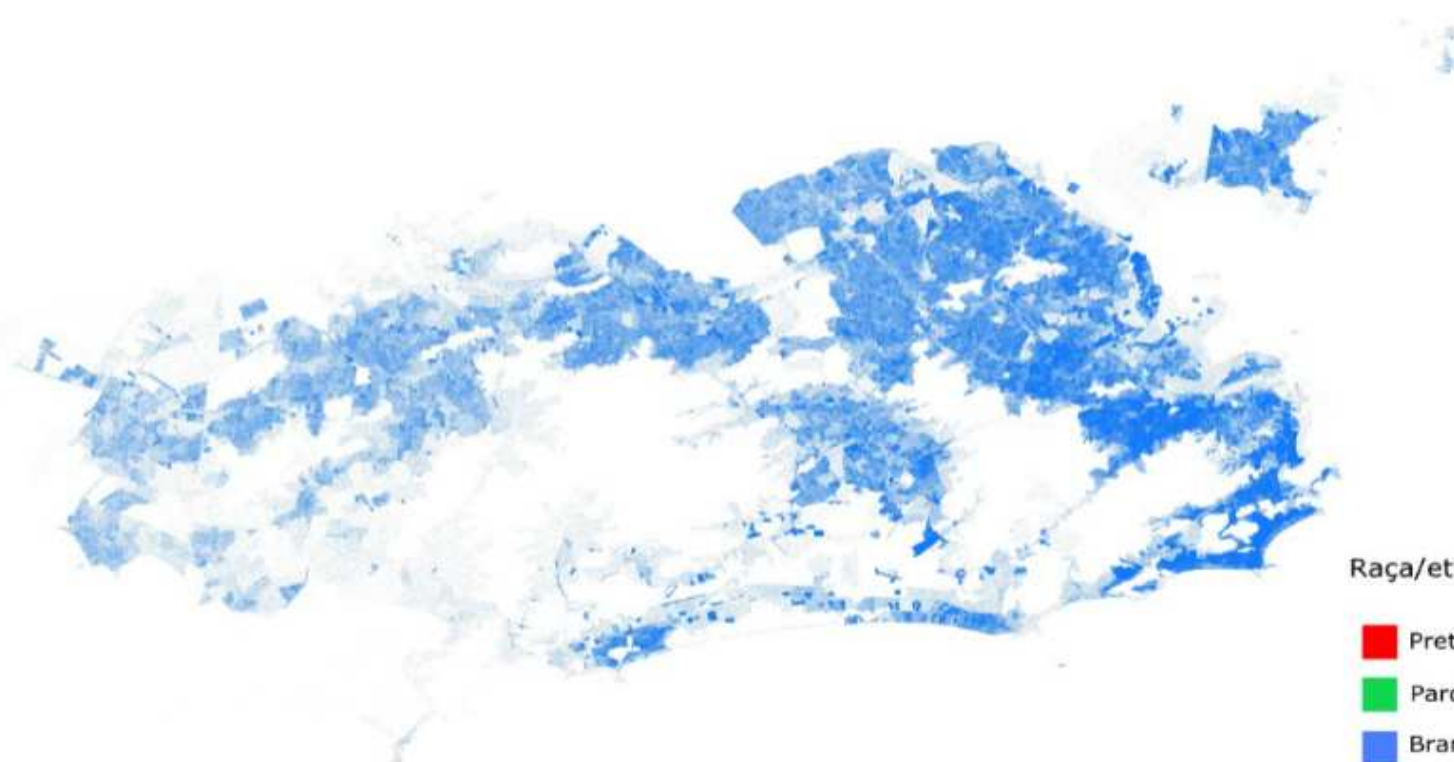
Mapa Racial de Pontos: Cidade do Rio de Janeiro – Brasil



## Mapa Racial de Pontos: Cidade do Rio de Janeiro – Brasil

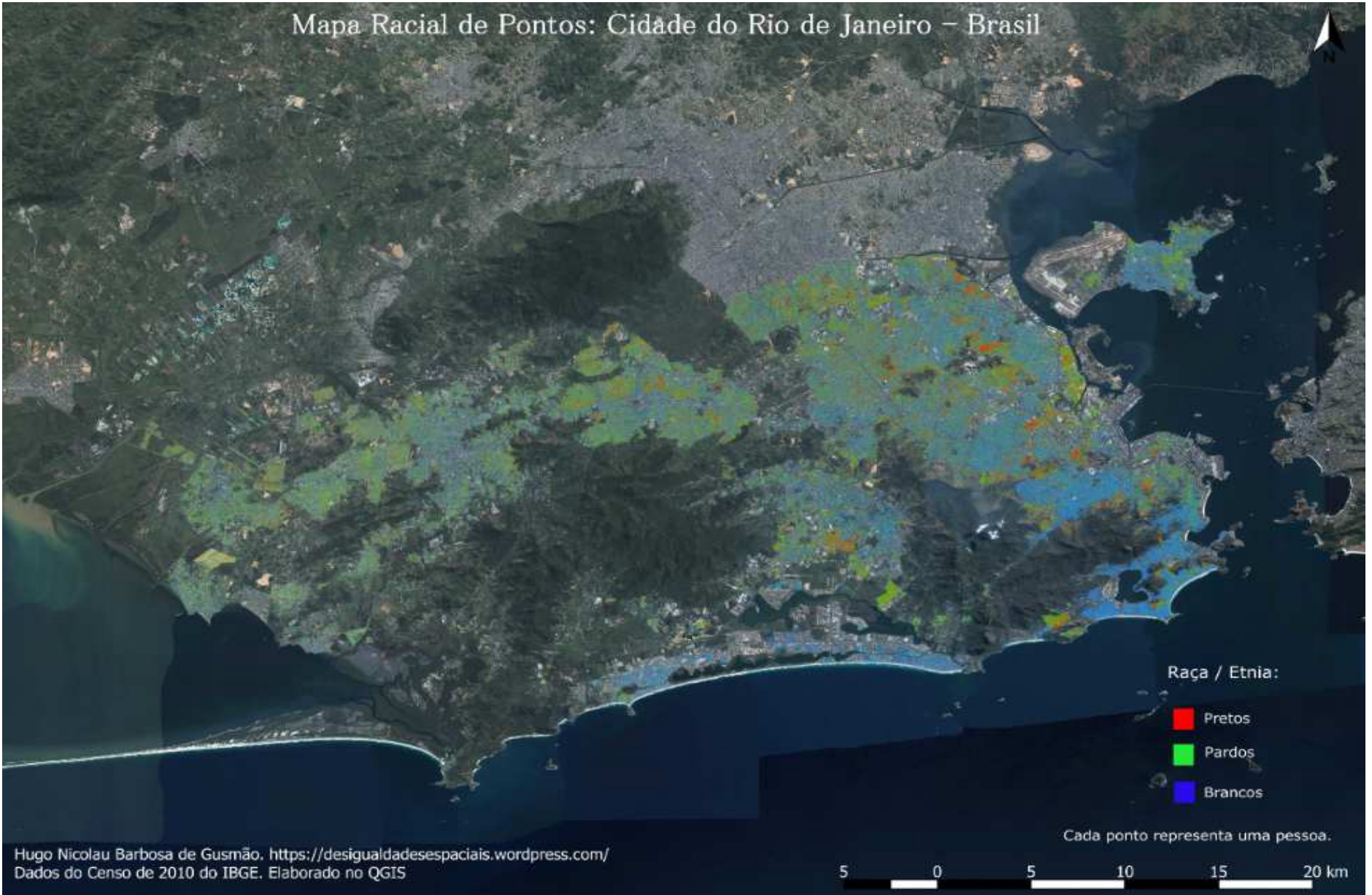


## Mapa Racial de Pontos: Cidade do Rio de Janeiro – Brasil



Cada ponto representa uma pessoa.

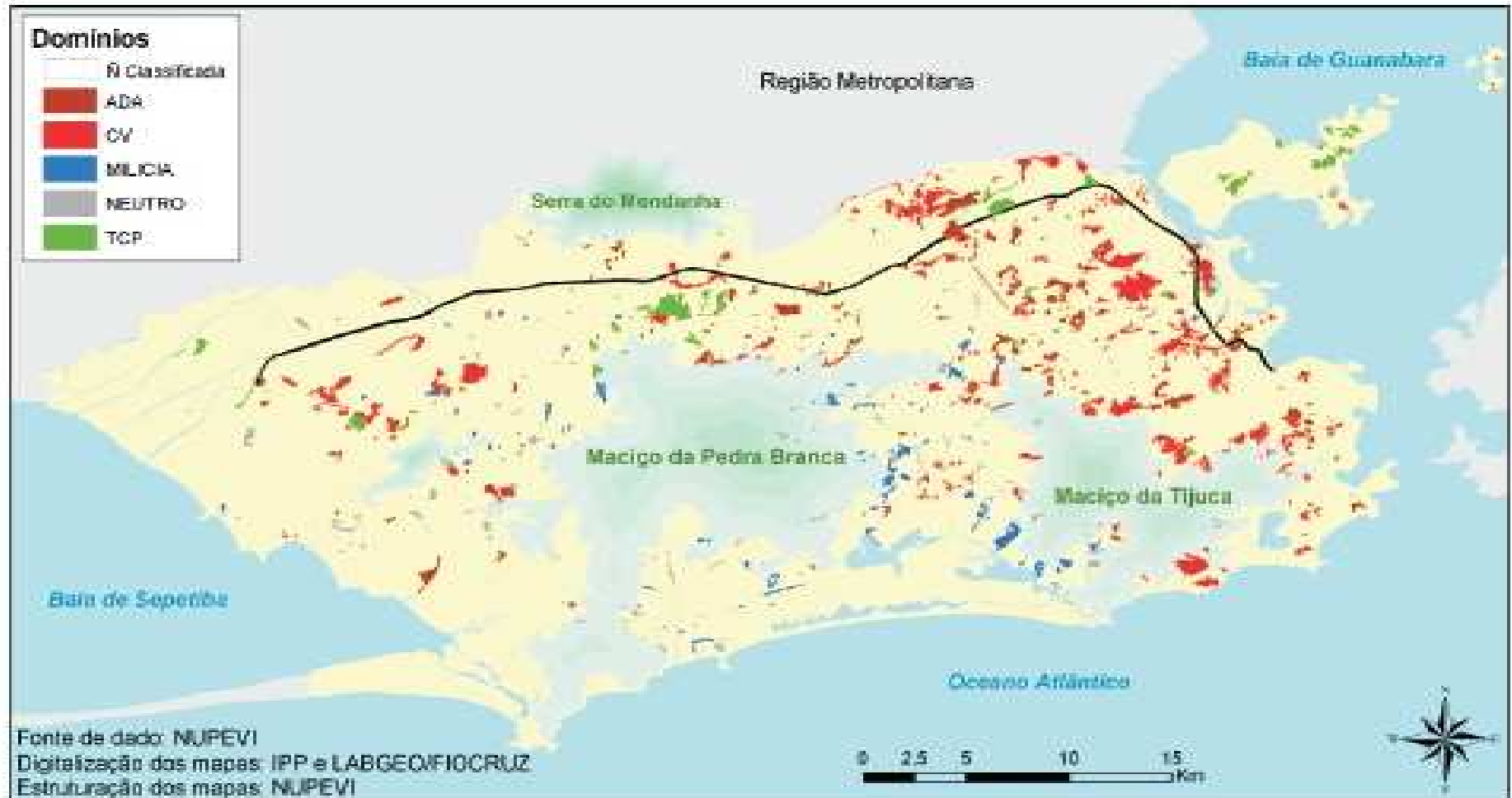
### Mapa Racial de Pontos: Cidade do Rio de Janeiro – Brasil



Hugo Nicolau Barbosa de Gusmão, <https://desigualdadesespaciais.wordpress.com/>  
Dados do Censo de 2010 do IBGE. Elaborado no QGIS

5 0 5 10 15 20 km

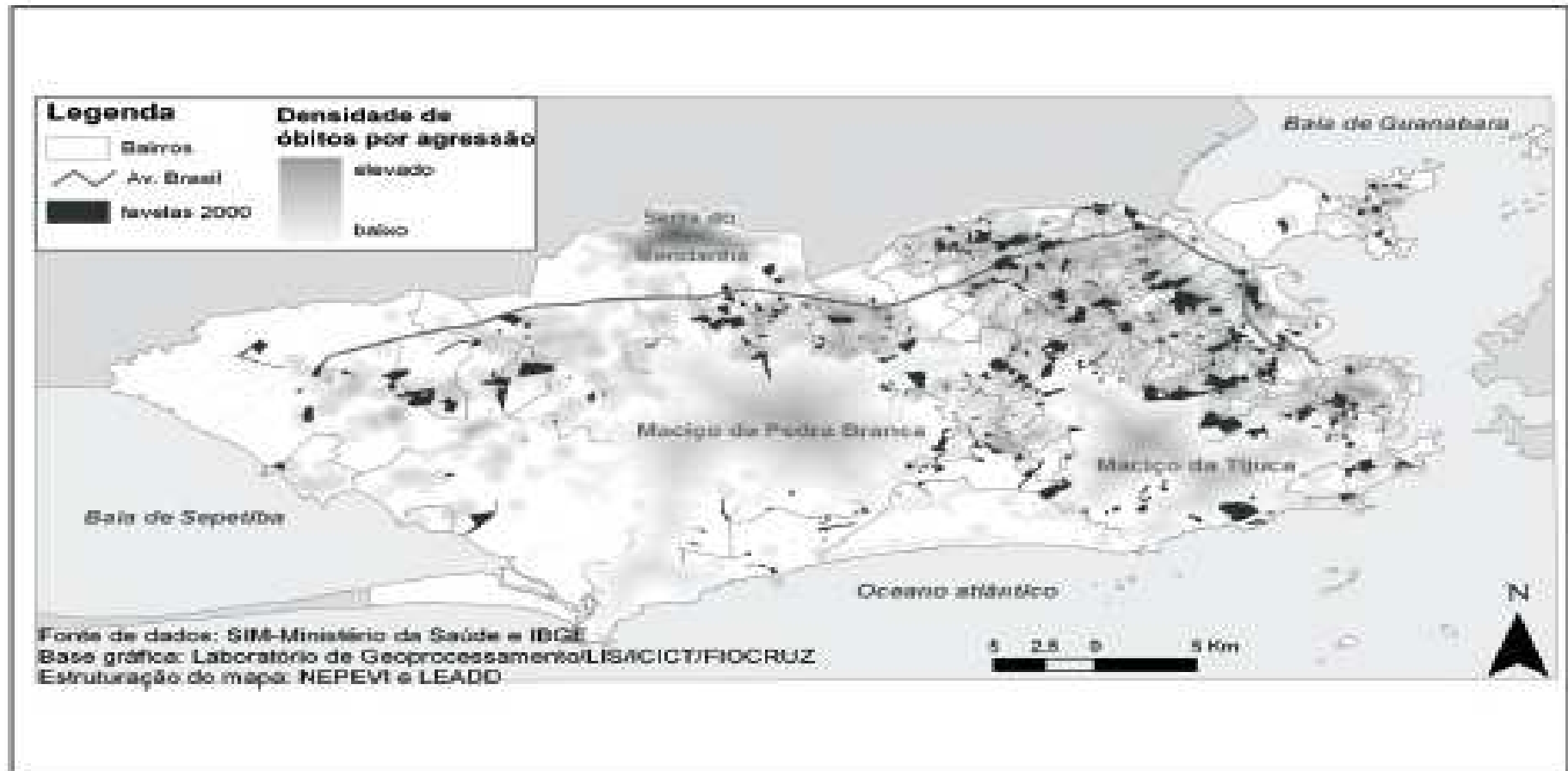
## ANEXO N - Favelas dominadas por facções do tráfico e por milícia em 2005



Fonte: Levantamento domínios em favelas do Rio de Janeiro 2005-2011 – Nupevi/Uerj.

Fonte: Universidade Federal do Rio de Janeiro (UERJ). Acesso em Fev de 2016.

**ANEXO O - A densidade de óbitos por agressão na cidade do Rio de Janeiro (2006)**



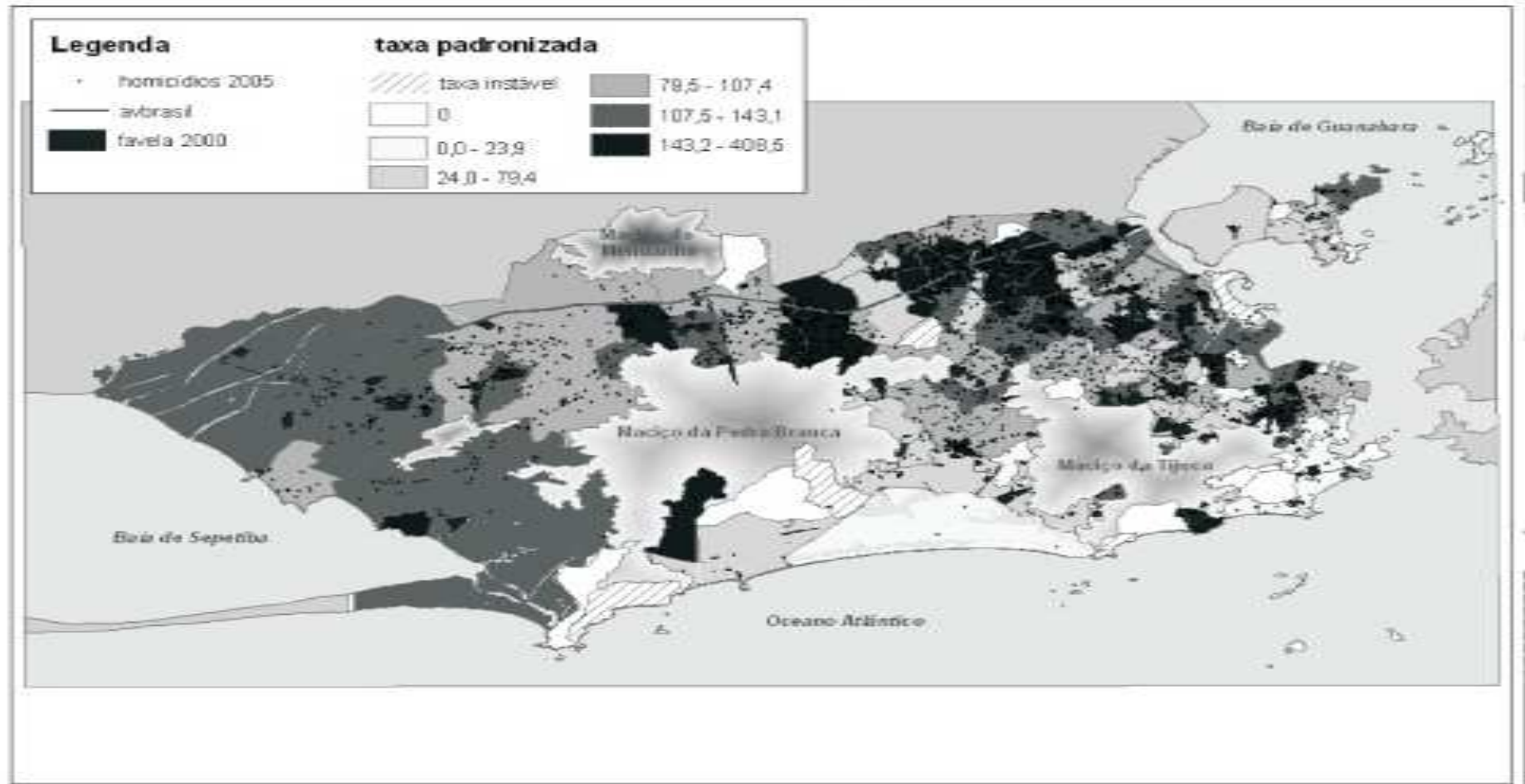
Fonte: SIM-SMS/PCRJ/Ministério da Saúde; IBGE.

Base gráfica: Laboratório de Geoprocessamento Icict/Fiocruz.

Estruturação do mapa: Leadd e Nupevi.

Fonte: IBGE. Acesso em Fev de 2016.

**ANEXO P** - Razão de taxas de mortalidade padronizados por idade e distribuídas por bairro.



Fonte: SIM-SMS/PCRJ/Ministério da Saúde; IBGE.  
Base gráfica: Laboratório de Geoprocessamento Ict/Flocruz.

Fonte: IBGE. Acesso em Mar de 2016.



## ANEXO Q – UPPS (Unidades de Polícia Pacificadoras) instaladas na cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Governo do Estado do Rio de Janeiro. Acesso em Mar de 2016.

**ANEXO R – Avenida Rio Branco em mão dupla**

Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em Mar de 2016.

**ANEXO S – Avenida Rio Branco em mão dupla – foto 2**

Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em Mar de 2016.

**ANEXO T – Avenida Rio Branco em mão dupla – foto 3**

Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO U – Avenida Rio Branco em mão dupla – foto 4**



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em Mar de 2016.

**ANEXO V** – Avenida Rio Branco em mão dupla – foto 5



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO W** – A foto do período passos nos mostra a construção da av. beira mar no final da praia do flamengo – foto 1.



Fonte: <http://www.rioquepassou.com.br/2007/03/02/construcao-da-av-beira-mar/>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO X – Construção da avenida beira-mar – foto 2**

Fonte: <http://diariodorio.com/historia-da-avenida-beira-mar/>. Acesso em Abr de 2016.



**ANEXO Y – Construção da avenida beira-mar – foto 3**



Fonte: <http://diariodorio.com/historia-da-avenida-beira-mar/>. Acesso em Mar de 2016.

**ANEXO Z – Construção da avenida beira-mar – foto 4**



Fonte: <http://diariodorio.com/historia-da-avenida-beira-mar/>. Acesso em Abr de 2016,

## ANEXO AA – Construção da avenida beira-mar – foto 5



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=439914>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO BB – Construção da avenida beira-mar – foto 6**

Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=439913>. Acesso em Abr de 2016.

## ANEXO CC – Circuito da Gávea



Fonte: <http://www.dicascariocas.rio/ciclovias-tim-maia/>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO DD** – Avenida presidente vargas – foto 1



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Autor: Costa, Gilson. Acesso em Abr de 2016.

ANEXO EE - Avenida presidente vargas – foto 2



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/Autor: Jablonsky, Tibor>. Acesso em Abr de 2016,

**ANEXO FF – Avenida presidente vargas – foto 3**



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>/Autor: Jablonsky, Tibor. Acesso em Abr de 2016.



**ANEXO GG** – Avenida presidente vargas (1965) – foto 4



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/> Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO HH – Avenida Brasil e a ocupação industrial (1968), ainda com baixo fluxo**



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO II – Barracos na favela brás pina : av. brasil (rj). autor: costa, osvaldo gilson fonseca, 1948**



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em Abr de 2016.

ANEXO JJ – Regiões de governo e municípios (2014)



Fonte: CEPERJ

ANEXO KK – Arco metropolitano do Rio de Janeiro

## O traçado do Arco Metropolitano



Fonte: <http://aaapucrio.com.br/o-que-esperar-do-arco-metropolitano/>. Acesso em Abr de 2016.

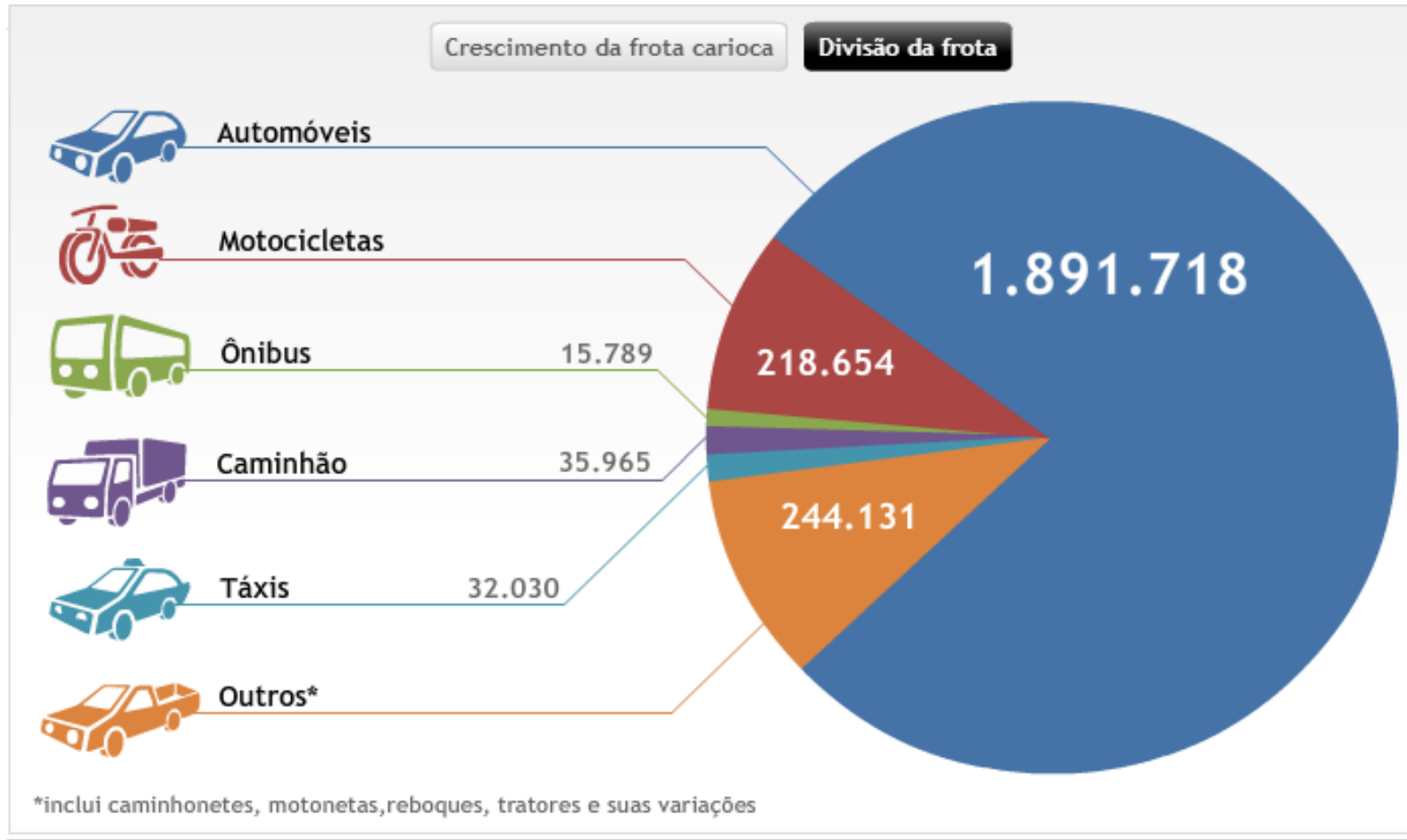
## ANEXO LL - Crescimento da frota no rio começa a chegar ao limite do sistema



Fonte: Detran-RJ

Fonte: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/perdas-geradas-por-transito-no-rio-chegarao-a-r-34-bilhoes-no-ano-da-olimpiada-20500831.html>. Acesso em Abr de 2016.

### ANEXO MM – Divisão da frota do rio (por meio de transporte)



Fonte: Detran-RJ

Fonte: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/perdas-geradas-por-transito-no-rio-chegarao-a-r-34-bilhoes-no-ano-da-olimpiada-20500831.html>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO NN- PLACA - Marco da inauguração da avenida presidente dutra**



Fonte: <http://www.motonline.com.br/noticia/rodovia-presidente-dutra-ha-60-anos-ligando-sao-paulo-rio-de-janeiro>. Acesso em Abr de 2016.



**ANEXO 00** – Avenida presidente dutra com baixo fluxo.



Fonte: <http://www.motonline.com.br/noticia/rodovia-presidente-dutra-ha-60-anos-ligando-sao-paulo-rio-de-janeiro>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO PP** - Avenida perimetral - autor: Costa, Gilson



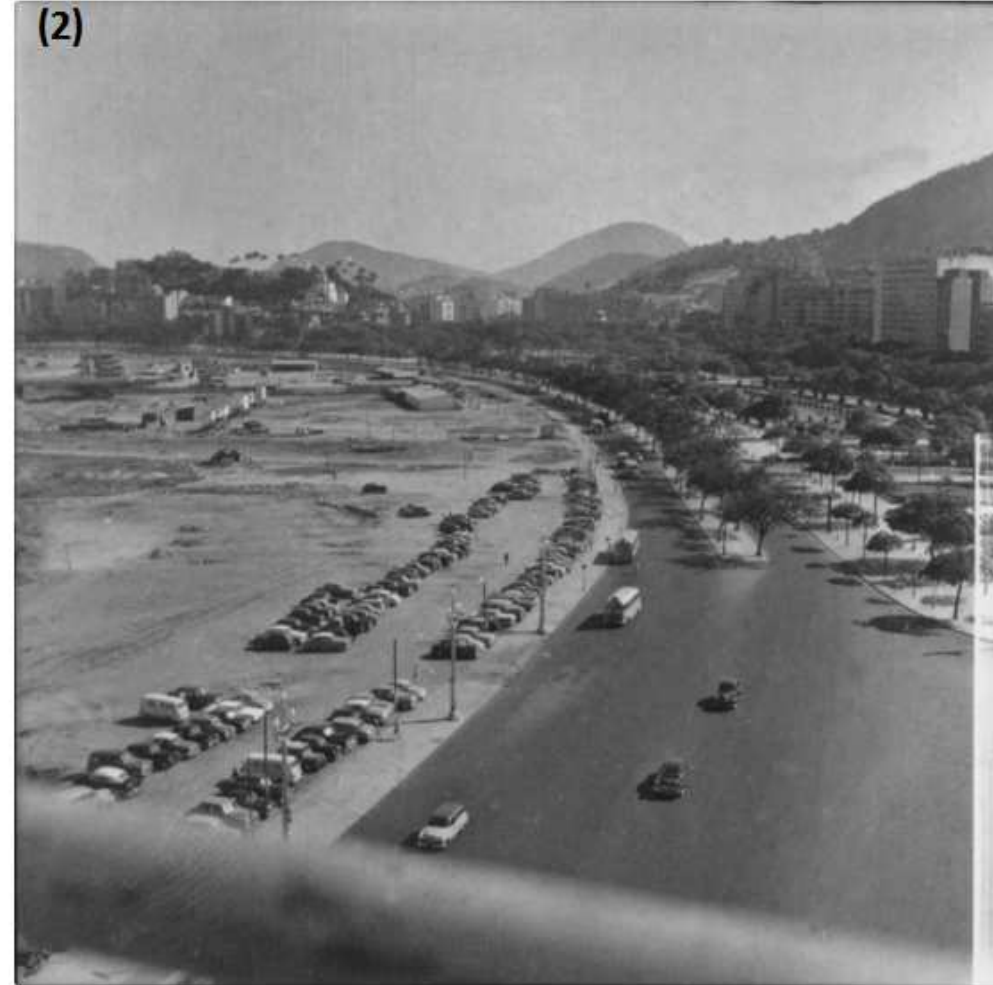
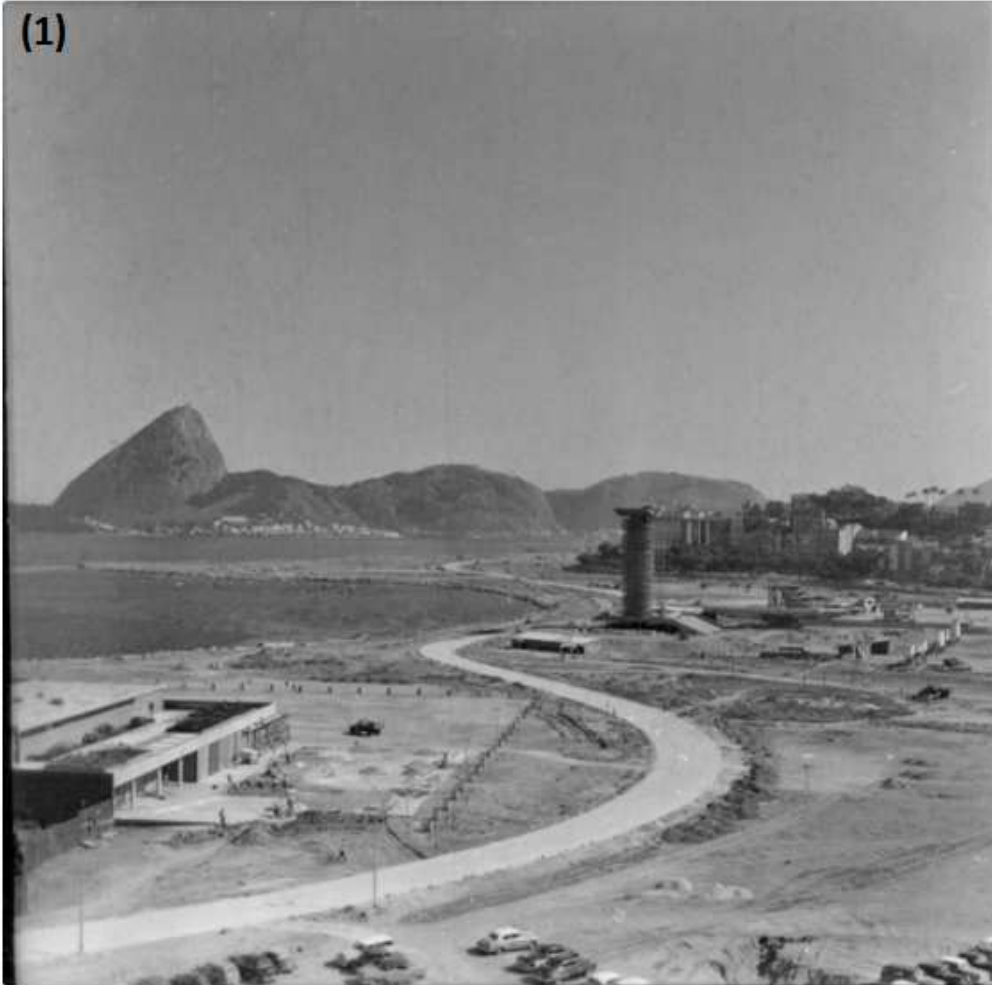
Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO QQ - Avenida perimetral (praça xv) - autor: Jablonsky, Tibor**



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO RR–(1)** Aterro do flamento: museu de arte moderna (rj). autor: mazzola, rubens moreno. déc. 50. & (2) aterro do flamengo: altura da pça. paris. ao fundo, a serra carioca (rj). déc. 50.



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO SS-** Aterro do flamengo (1968)



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO TT – Aterro do flamengo, bairro glória, rj. (1968)**



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO UU - Construção do aterro do flamengo (1967)**

**O projeto do Aterro do Flamengo transformou o Centro do Rio num imenso canteiro de obras, como neste trecho da Avenida Beira Mar, em 1967. Ao fundo, o Museu de Arte Moderna / ARQUIVO/08-09-1967**

5/10

Fonte: Acervo O Globo. (<http://acervo.oglobo.globo.com/fotogalerias/aterro-do-flamengo-muda-face-da-zona-sul-carioca-9076364>). Acesso em Abr de 2016.

**ANEXO VV – Inauguração da ponte rio-niterói (presidente costa e silva) em 1974**

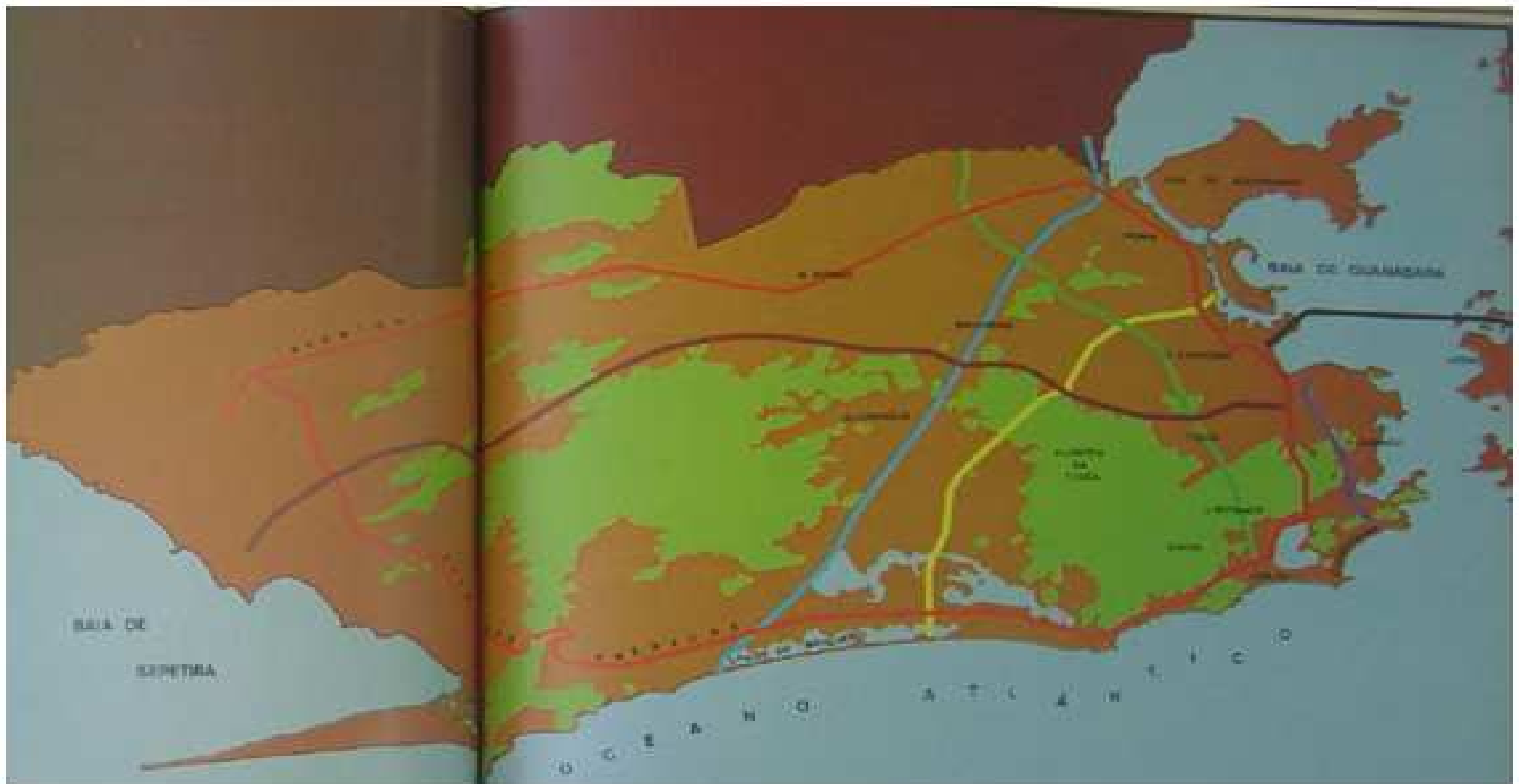


Placa de inauguração da Ponte Presidente Costa e Silva. Foto: Arquivo/Ag. O Globo

Fonte: <http://infograficos.oglobo.globo.com/pais/ponte-rio-niteroi.html>. Acesso em Abr de 2016.



**ANEXO WW**–Projeto das linhas policrômicas, elaborado pela equipe do urbanista grego constantínos apóstolos doxiádis



Fonte: <http://salacristinageo.blogspot.com.br/2014/02/mobilidade-urbana-linha-amarela-no-rio.html>. Acesso: Acesso em Mar de 2016.

ANEXO XX – Trajeto da linha 4 e a estimativa de tempo de viagem entre as estações

## Trajeto da Linha 4



Fonte: [http://www.metrolinha4.com.br/wp-content/uploads/2013/05/informe\\_linha4\\_edicao10.pdf](http://www.metrolinha4.com.br/wp-content/uploads/2013/05/informe_linha4_edicao10.pdf)

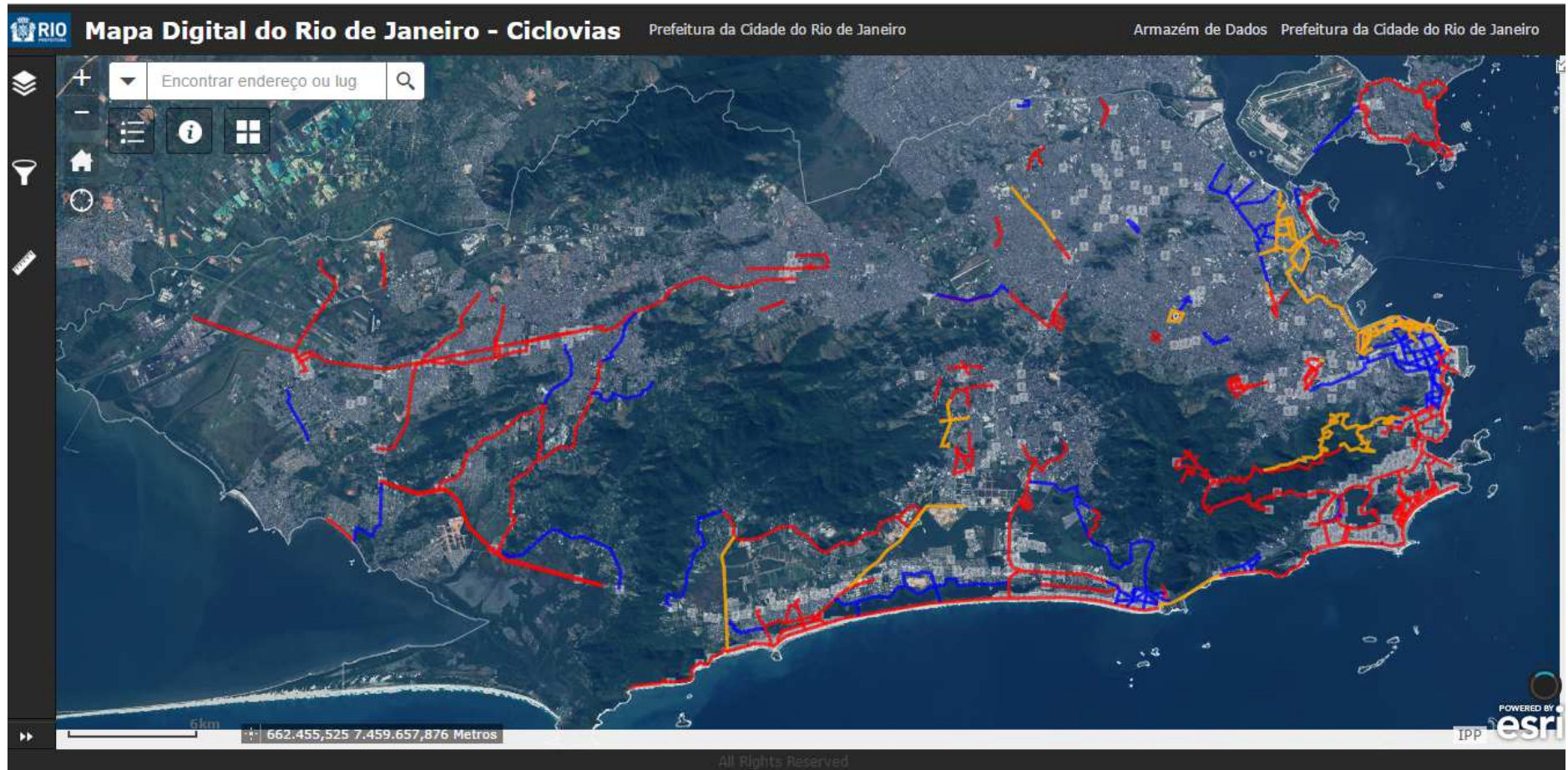
**ANEXO YY – Exposição de protótipo do vlt na cinelândia, centro do rio de janeiro**



Protótipo do VLT exposto na Cinelândia, no Centro do Rio  
(Crédito: Ale Silva / Parceiro / Agência O Globo)

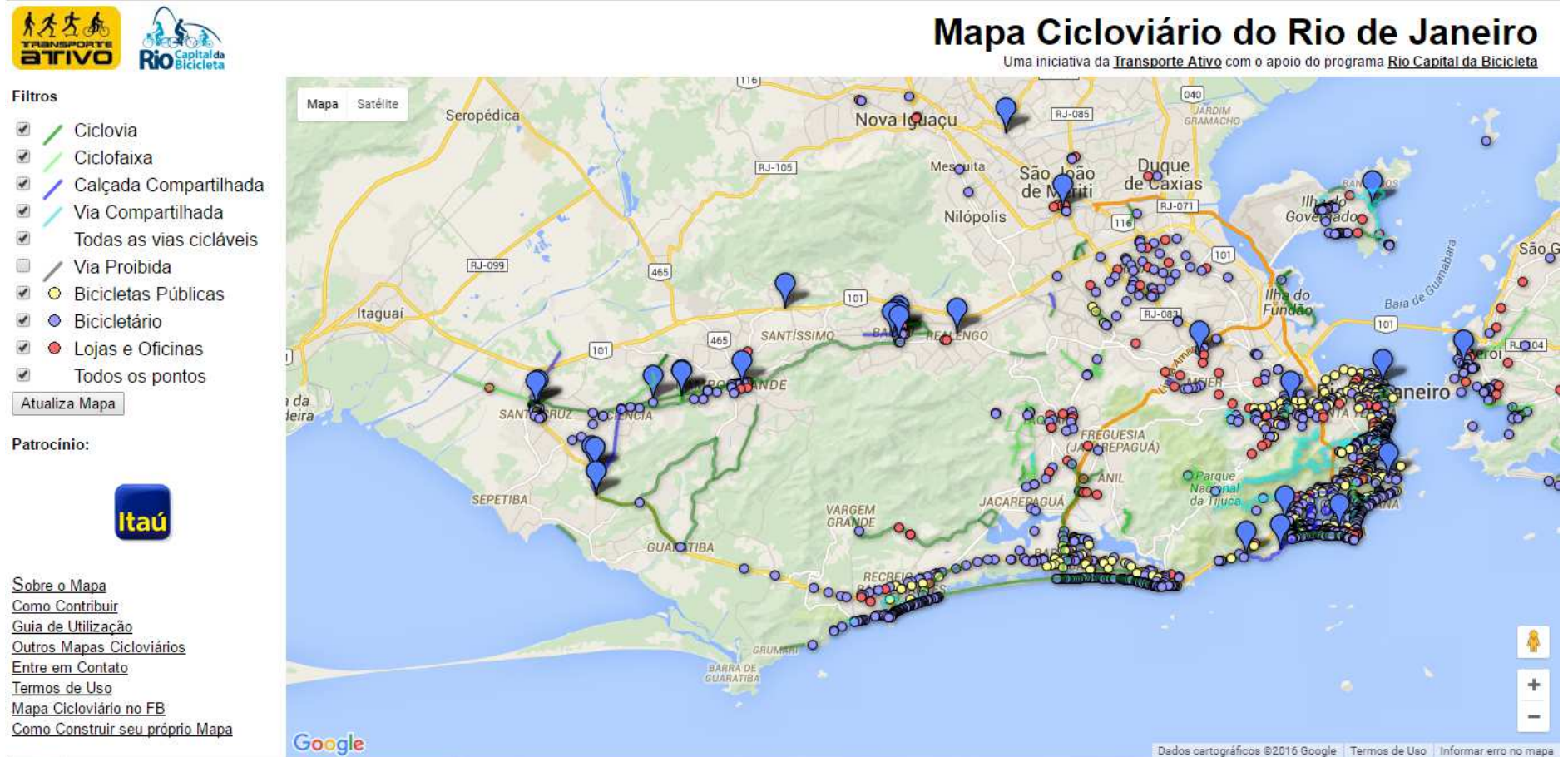
Fonte: CBN Globo.com (<http://cbn.globoradio.globo.com/rio-de-janeiro/2015/04/22/FALTA-DE-PLANEJAMENTO-PODE-CONDENAR-VLT-NO-CENTRO-DO-RIO.htm>). Acesso em Abr de 2016.

## ANEXO ZZ – As ciclovias na cidade do Rio de Janeiro



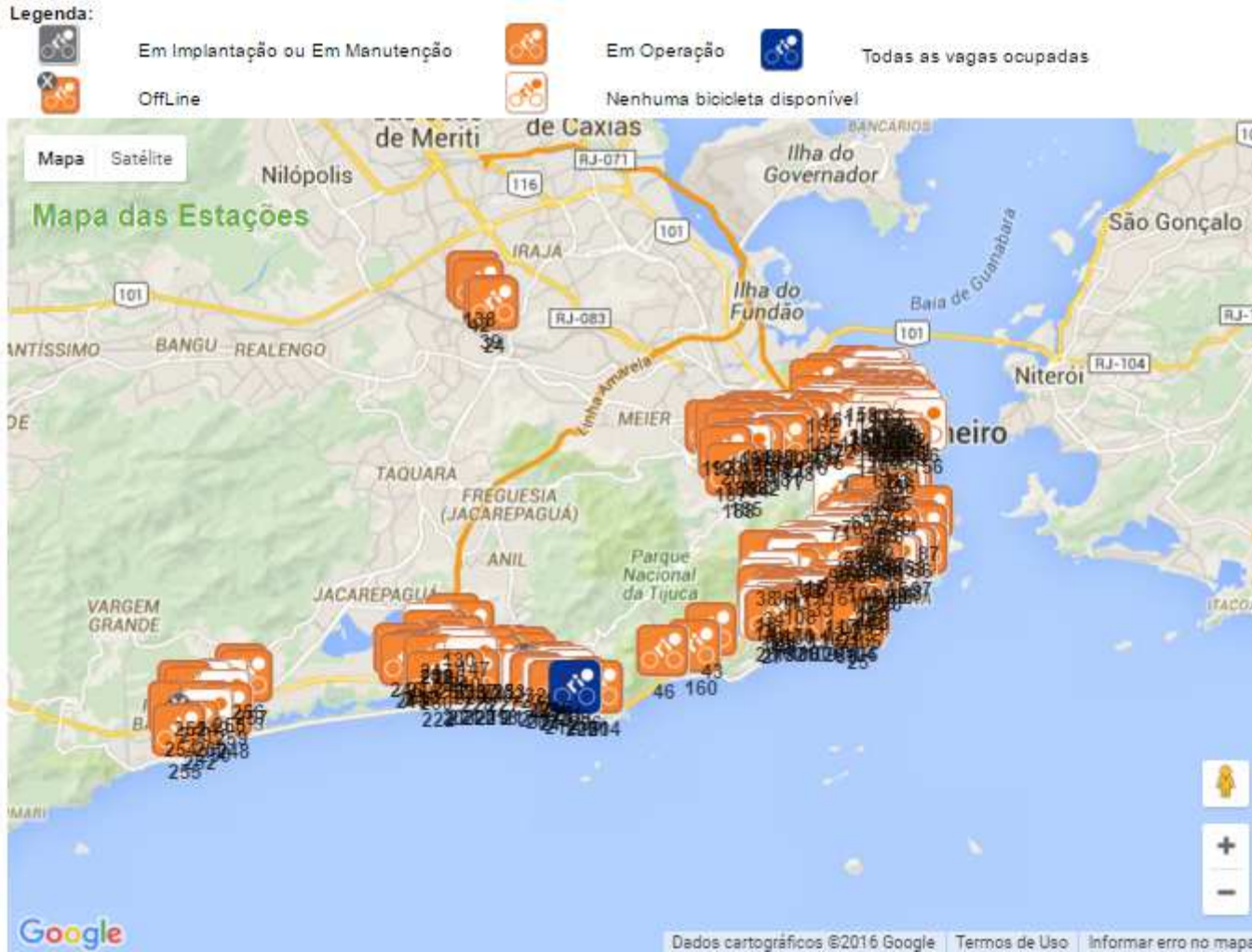
Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro. Acesso em Abr de 2016.

## ANEXO AAA – Dados gerais para o uso de bicicletas



Fonte: <http://www.ta.org.br/ciclorio/>. Acesso em Abr de 2016.

### ANEXO BBB – Estações das bike rio



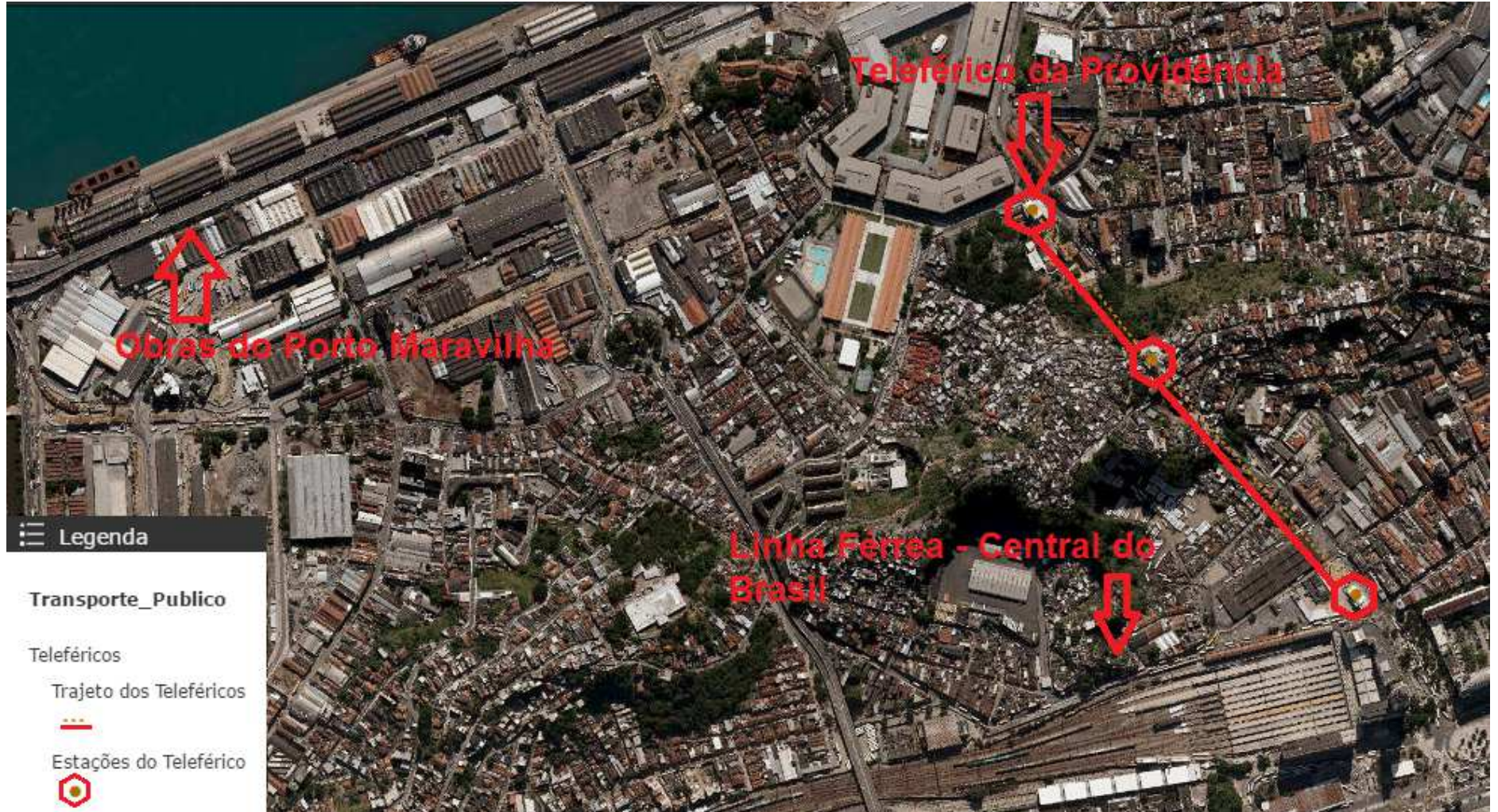
Fonte: <http://ww2.mobilicidade.com.br/sambarjpt/mapaestacao.asp>. Acesso em Abr de 2016.

### ANEXO CCC – Localização do teleférico do alemão



Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (Adaptado)

ANEXO DDD – Localização do teleférico da providência



Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (Adaptado)



## ANEXOEEE– Superlotação brt (transoeste)

