



# MOBILIDADE URBANA NO RIO DE JANEIRO: OS LIMITES DE UM 'DIREITO MEIO'

**Elias Barbosa de Nazareth**

Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ | [eliasnaza@yahoo.com.br](mailto:eliasnaza@yahoo.com.br)

---

## Mobilidade Urbana e direito à cidade

---

**Resumo:** O presente artigo tem por objetivo analisar o tema da mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro e sua dualidade: de um lado, como o transporte de massa exerce seu papel integrador frente ao processo de urbanização e desenvolvimento da cidade; e de outro, como se inseri na lógica da reprodução das desigualdades sociais das classes subalternas que dele dependem e os limites de um 'direito meio'. Logo, a abordagem do tema se justifica por dois motivos: em primeiro lugar a mobilidade urbana se constitui hoje foco de debate mundial sobre os novos modelos de cidades, com potencial de afetar diretamente a vida de milhares de pessoas inseridas no espaço urbano; e em segundo lugar a mobilidade urbana se relaciona com as múltiplas expressões da questão social, tais como: habitação, trabalho, entre outros; e afeta diretamente a vida dos mais pobres. A partir da pesquisa bibliográfica e documental procuraremos demonstrar que o transporte é um 'direito meio', que garante acesso aos demais direitos.

**Palavras-chave:** transporte público; trens metropolitanos; mobilidade urbana; direito à cidade.

## URBAN MOBILITY IN RIO DE JANEIRO: THE LIMITS OF A 'MEDIUM RIGHT'

**Abstract:** *This article aims to analyze the theme of urban mobility in the city of Rio de Janeiro and its duality: on the one hand, how mass transport plays its integrating role in the process of urbanization and development of the city; and on the other hand, how it is inserted in the logic of the reproduction of the social inequalities of the subaltern classes that depend on it and the limits of a 'middle right'. Therefore, the approach to the theme is justified for two reasons: firstly, urban mobility is currently the focus of global debate on new models of cities, with the potential to directly affect the lives of thousands of people inserted in the urban space; and secondly, urban mobility is related to the multiple expressions of the social issue, such as: housing, work, among others; and directly affects the lives of the poorest. From the bibliographic and documentary research we will try to demonstrate that transport is a 'means right', which guarantees access to other rights.*

**Keywords:** *public transport; metropolitan trains; urban mobility; right to the city.*

---

## MOVILIDAD URBANA EN RÍO DE JANEIRO: LOS LÍMITES DE UN 'DERECHO MEDIO'

**Resumen:** *Este artículo tiene como objetivo analizar el tema de la movilidad urbana en la ciudad de Río de Janeiro y su dualidad: por un lado, cómo el transporte masivo juega su papel integrador en el proceso de urbanización y desarrollo de la ciudad; y por el otro, cómo se inserta en la lógica de la reproducción de las desigualdades sociales de las clases subordinadas que de él dependen y en los límites de un 'derecho medio'. Por lo tanto, el abordaje del tema se justifica por dos razones: en primer lugar, la movilidad urbana es actualmente el foco del debate global sobre nuevos modelos de ciudad, con el potencial de afectar directamente la vida de miles de personas que viven en espacios urbanos; y en segundo lugar, la movilidad urbana está relacionada con múltiples expresiones de la cuestión social, tales como: vivienda, trabajo, entre otras; y afecta directamente la vida de los más pobres. Con base en investigaciones bibliográficas y documentales, buscaremos demostrar que el transporte es un "derecho de medio", que garantiza el acceso a otros derechos.*

**Palabras clave:** *transporte público; trenes metropolitanos; movilidad urbana; derecho a la ciudad.*

## INTRODUÇÃO

O transporte de massa ou transporte público coletivo é essencial no espaço urbano, principalmente para as classes sociais de menor renda, porém esta relativa facilidade que temos hoje, era inexistente no início do século XIX se constituindo num grande obstáculo para o desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro.

Sendo assim, o primeiro objetivo do texto é refletir sobre a importância do transporte de massa frente ao processo de urbanização e desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro. Para tanto precisamos retroceder um pouco na história para entendermos porque o ano de 1870 é considerado um marco de transformação da cidade, tendo como agente integrador os bondes<sup>1</sup> e os trens da Estrada de Ferro Dom Pedro II; e a partir deste entendimento pensarmos os desafios da atualidade no que tange a mobilidade urbana.

De acordo com Nelson da Nobrega Fernandes (2011), neste período histórico a cidade do Rio de Janeiro era conhecida como “o tumulto do estrangeiro” dadas as condições insalubres e as muitas epidemias que vitimavam os estrangeiros e principalmente os extratos mais pobres da população. Estes por sua vez, ocupavam as freguesias centrais da cidade, amontoados em habitações precárias, em bairros degradados, onde se concentravam as possibilidades de trabalho, em oficinas, indústrias, moinhos, depósitos e outras dependências associadas ao porto.

No entanto, a partir da segunda metade do século XIX, com o advento dos transportes de massa como os trens da Estrada de Ferro Dom Pedro II e a criação das Cia.Ferro-Carril, mais conhecidas como empresas bondes, é possível repetir uma estrutura a ‘la Burgess’ com uma população pobre ocupando as áreas centrais e permitindo o êxodo das camadas médias e altas em direção ao norte da cidade, ocupando os bucólicos subúrbios nos arredores da cidade até o final do referido século.

De acordo com Fernandes (2011), entre 1872 a 1890 a população da cidade do Rio de Janeiro praticamente dobrou em seu quantitativo, passando de 272.972 para 522.651 habitantes, pressionando a expansão da cidade, tanto em direção aos subúrbios ao norte quanto aos subúrbios ao sul, estes posteriormente reconhecidos como bairros por questões ideológicas visando a valorização do espaço.

Este crescimento exponencial do espaço urbano também foi observado por Klaus Jürgen Juhnke (1968) em cidades como Londres, Paris, Viena, no século XIX, a partir da introdução das ferrovias, que por sua vez, “trouxe consigo uma concentração de economia e de população, evidenciando-se que entre ferrovia e construção de cidades existem efeitos recíprocos”. (1968, p.68).

Contudo Juhnke (1968) ressalta que a influência imediata das ferrovias se dava numa faixa relativamente estreita dos dois lados dos trilhos e até 3 km de distância das estações, e dentro deste perímetro também se instalavam as industriais. Este modelo de ocupação também foi replicado na formação dos subúrbios carioca.

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

Concordamos com Fernandes (2011, p.99) que é preciso refutar a tese “de que o subúrbio foi um produto exclusivo do trem e que o bonde foi um meio de transporte limitado a certas áreas da cidade identificadas com as classes superiores”, se referindo aos subúrbios ao sul da cidade. Assim, tal interpretação histórica se constitui num equívoco já que os bondes tiveram um papel fundamental na formação dos subúrbios carioca, tanto ao sul quanto ao norte da cidade; “pois a Cia Ferro Carril Jardim Botânico levou ao rápido crescimento das freguesias ao Sul, como Lagoa, Gávea e Glória. No mesmo passo, se deu com as freguesias situadas ao norte do maciço da Tijuca, como São Cristóvão e Engenho Velho, atendidas pela Cia Ferro-Carril São Cristóvão” (2011, p.108) ambas em 1869, e o prolongamento dos trilhos da Cia Ferro Carril Vila Isabel até a estação de Engenho Novo e Jacarepaguá em 1875, para Engenho de Dentro em 1879 e para Cachambi em 1880, entre outras. Logo,

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

Diante do exposto podemos dizer que no final do século XIX e início do século XX se formou uma rede de transporte de massa que vai permitir o espraiamento da população mais pobre que ocupavam as freguesias do centro, sendo de fundamental importância no momento que se dá a Reforma Urbana de Pereira Passos, entre 1902 e 1906.

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

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

Braz e Almeida (2010) compreende que o Estado ao promover as reformas urbanísticas na capital do Rio de Janeiro, desencadeou uma transformação ainda mais ampla, representando o espraiamento dessa população pobre em duas direções: a primeira no sentido dos morros e de áreas degradadas da cidade, dando início a um processo de favelização; e a segunda um

processo migratório em direção as áreas periféricas da cidade, com distanciamento progressivo do centro da cidade, só possível graças a existência dos transporte de massa, os bonde e os trens.

Em 1907, essas ocupações populares já haviam se constituído no morro da Babilônia e, em 1909, no Salgueiro, na Tijuca, Mangueira e no morro do Telégrafo, situado atrás da Quinta da Boa Vista. Em 1912, alcançou os morros do Andaraí, de Copacabana, do Leme e o de São Carlos, no Estácio. Em 1915, o morro dos Cabritos, próximo à Lagoa Rodrigo de Freitas, também abrigava barracos. E, em 1916, era a vez do morro do Pasmado, em Botafogo... na medida em que novas levas de moradores saturavam suas possibilidades de residência, novas áreas cada vez mais afastadas iam sendo progressivamente ocupadas. Até que em 1930, o tecido urbano já havia avançado sobre as fronteiras do Distrito Federal, alcançando a Baixada Fluminense. (Braz e Almeida, 2010, p.39)

Segundo Fernandes (2011, p.104) a partir deste momento começou a ser estruturado um padrão espacial de urbanização construído por uma rede de transportes associando o trem e o bonde que se expandiu, foi modernizada e imperou até a segunda Guerra Mundial e o advento do rodoviarismo.

Diante de um cenário em transformação da cidade do Rio de Janeiro, o engenheiro Paulo de Frontin, em 1927, apresentou o trabalho Política de Viação Brasileira, no qual sugeria mudanças na orientação das novas vias de transporte ferroviário de maneira a promover a integração entre as diversas regiões nacionais, incluindo estradas de rodagem como vias de penetração, e dizia: "se não pudermos construir imediatamente essas vias férreas, construamos estradas de rodagem, estabelecendo-se comunicação regular por meio de automóveis, é uma solução econômica, embora não definitiva." (Telles, 2011, p.190). Talvez o que Paulo de Frontin não imaginava é que esta solução não definitiva se tornaria o modelo predominante após a década de 1950.

Deste modo, o transporte sobre trilhos paulatinamente foi perdendo a centralidade como principal meio de transporte de massa. Ao passo que, a indústria automotiva se consolidou no país, e mais do que isso, tornou-se uma peça estruturante no novo modelo de desenvolvimento urbano brasileiro. (Carvalho, 2017, p.82).

Segundo Fagnani (2016) o sucateamento da rede ferroviária do Rio de Janeiro ao longo do tempo colocou os trens em posição de concorrente com o transporte rodoviário, um equívoco, pois vai na contramão do modelo adotado pelos países desenvolvidos que investem e priorizam o transporte público coletivo, em especial o transporte sobre trilhos, como "espinha dorsal de um sistema complexo que articula diversos outros meios de uso coletivo" (Fagnani, 2016, p.42).

## **A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO NOS DIAS ATUAIS.**

Segundo Simone Scifoni (2016, p.24), o processo de urbanização das cidades brasileiras experimentou um crescimento acelerado entre 1920 a 1940, saltando de 10,7% para 31,24%, que se soma ao processo de industrialização no final dos anos de 1950, fazendo a transição para uma sociedade urbana, pois de acordo com Fragnani (2016, p.49), a taxa de urbanização em 1950 era de 36% alcançando 70% na década de 1970; e hoje, mais de 90% da população mora nas cidades; mantendo-se o ritmo de adensamento das áreas urbanas. O resultado deste processo é a progressiva ocupação das áreas periféricas da cidade, constatados através dos levantamentos censitários do IBGE, principalmente em municípios e bairros nas franjas urbanas.

Mas o problema posto para questão da mobilidade urbana não se limita só as distâncias geográficas em relação as ocupações no espaço urbano, cada vez maior. Todavia, entendemos ser necessário trazer a questão social que está intrínseca neste processo, pois segundo Scifoni (2016) o peso da distância recai, de maneira desigual, entre os diferentes grupos sociais, sendo os mais pobres os mais prejudicados.

Disso decorre que, as classes subalternas dependem mais do transporte público coletivo para realizar seus deslocamentos, provenientes de áreas mais distantes do local de trabalho, ou em outros usos; logo, a distância passa ser "a expressão numérica das horas perdidas na condução, em essência a expressão do tempo expropriado do lazer, do convívio social e familiar e, portanto, da vida humana". (Scifoni, 2016, p.31)

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

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

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

De acordo com Villaça (1986) a ampla possibilidade de deslocamentos é vital para o homem urbano, sendo inclusive um índice revelador de riqueza e desenvolvimento; ou seja, é justamente nas condições de transportes que as cidades acabam cobrando a maior dose de sacrifícios por parte de seus moradores.

Se por um lado, a piora da mobilidade atinge a todos, no entanto, “é das camadas de rendas mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em mobilidade”. (Maricato, 2013, p.24). Portanto, é notório que os congestionamentos nas principais vias que interligam os vários municípios que compõem a região metropolitana a capital do Rio de Janeiro não se limitam mais aos horários de rush, dada a quantidade de veículos.

Diante desta constatação, Evaristo Almeida (2016), enumera as vantagens do transporte sobre trilhos entendendo ser uma alternativa mais adequada para as cidades frente as limitações da mobilidade urbana baseada no transporte rodoviário. Neste sentido, cita algumas opções como: os trens urbanos, o metrô, o VLT (transporte leve sobre trilhos), o Monotrilho (sistema de ferrovia que utiliza somente um trilho), o Aeromóvel (sistema de propulsão pneumática), e o trem MagLev (levitação magnética).

É importante ressaltar as vantagens do transporte sobre trilhos em relação ao transporte rodoviário, principalmente sobre a questão da poluição produzida pelos transportes movidos a combustível fóssil, frente ao momento em que vivemos de mudanças climáticas. Segundo Almeida (2016) a primeira vantagem está no consumo da energia elétrica usada pelos transportes sobre trilhos, representando 60% a menos em emissão de CO2 em relação aos carros, e 40% a menos em relação aos ônibus. A segunda vantagem estar na sua capacidade de embarque de passageiros, pois o transporte sobre trilhos pode transportar 60 mil por hora, o carro 1,8 mil p/h e o ônibus 6,7 mil p/h.

Segundo Almeida (2016), o transporte sobre trilhos hoje tem uma baixa participação na matriz de transporte urbano no Brasil. Segundo dados da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros Sobre Trilhos – ANP Trilhos (2015), em 2014 o somatório de todos os modais sobre trilhos foi responsável pelo transporte de 9,8 milhões de passageiros por dia, e 2,9 bilhões de passageiros no ano, esse resultado representou apenas 3,8% da matriz de transporte de passageiros do país. Portanto, muito abaixo de sua capacidade operacional. Só em 2014, o sistema “trouxe um ganho da ordem de 20 bilhões de reais à sociedade brasileira ao contabiliza a redução do tempo de deslocamento da população, pela baixa emissão de gases poluentes, e por contribuir como a redução de acidentes no trânsito” (Almeida, 2016 p.371).

Assim, fica evidenciado tanto as vantagens como a necessidade de rever o planejamento da mobilidade urbana no Brasil, em especial no Rio de Janeiro, reestruturando a capacidade operacional do transporte sobre trilhos, trens e metrô.

## **DEFINIÇÃO DO CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA LEI Nº12.587/2012.**

A definição de mobilidade urbana é dada pela legislação Federal, Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, cujo Art. 1º, informa que o objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana é a “integração entre os

diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”; bem como, no Art. 2º e Art.3º

Contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. O conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município. (Brasil, 2012)

A Política Nacional de Mobilidade Urbana constitui-se num importante instrumento na medida que estabelece de forma clara os princípios, as diretrizes e os objetivos a serem adotados nas elaborações de leis locais, em decretos e atos administrativos. Dessa forma, oferece segurança jurídica para implementação das políticas públicas, bem como, o maior controle de órgãos fiscalizadores, movimentos sociais e do cidadão mais atento as ações governamentais. Tendo por objetivo priorizar os meios de transportes não motorizado e o transporte público coletivo para reverter o predomínio atual do transporte individual.

Apesar dos aspectos positivos da lei, percebe-se um flagrante descumprimento por parte de muitos municípios, por razões diversas, neste transcurso pós promulgação. Diante do impasse gerado pela procrastinação na elaboração de novos Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana, foi sancionada a Medida Provisória nº 1.179, de 7 de julho de 2023 pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, alterando os prazos para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de que trata o §4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, até as seguintes datas: 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de duzentos e cinquenta mil habitantes; e 12 de abril de 2025, para Municípios com até duzentos e cinquenta mil habitantes.

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

Concordamos com o entendimento de Carlos Nelson Coutinho (1997, p.156) que o “reconhecimento legal não garante automaticamente a efetiva materialização dos direitos”, todavia “é muito importante assegurar seu reconhecimento legal, já que isso facilita a luta para torna-los efetivamente um dever do Estado”.

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

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

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

No entanto, transcorrido 9 anos (2015 a 2024) do reconhecimento do transporte como um direito social e inclusão no texto Constitucional, observamos pouquíssimos avanços, e não por acaso, pois o Estado capturado pela lógica neoliberal cria artimanhas para eximir desta e de tantas outras responsabilidades sob alegação de falta de recursos orçamentários, e assim esvaziar a aplicabilidade da lei no atendimento daqueles que mais dependem do transporte e não tem como pagar por ele.

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

Entendemos que cabe ao Estado o dever de agir por meio de políticas públicas no sentido de viabilizar a efetivação do transporte como um direito social. A partir desta perspectiva nos leva a observar o texto da Lei da Mobilidade Urbana, Lei nº12.587/2012, em seu artigo 4º, inciso VI, diz que “transporte público coletivo é serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público”.

Porém, diante do perfil socioeconômico dos usuários do transporte público brasileiro, entendemos que seria mais justo e de melhor redação se o texto dissesse que “transporte público coletivo é aquele que pode ser acessado por qualquer cidadão, mediante pagamento ou não de tarifa”. (Gregori, 2020, p.154).

É notório que a não efetivação do transporte como direito social tem contribuído para o aprofundamento das desigualdades sociais, principalmente no Rio de Janeiro por ser uma cidade com o maior porcentagem de população urbana entre as capitais brasileiras, 96,71% de acordo com a FGV; por conseguinte, a segregação de uma parte da população que não tem como passar pelas catracas das estações do transporte público, que se arriscam e morrem pelo direito de se locomover pela cidade, e isso só demonstra a importância do transporte público na vida dos mais pobres nos espaços urbanos. Logo,

A promoção da mobilidade urbana compreende a construção de um sistema que garanta e facilite aos cidadãos, hoje e no futuro, o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais das cidades [...]a ideia de mobilidade é centrada nas pessoas que transitam e requer que seja possibilitada a todos a satisfação individual e coletiva de atingir os

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

## **OS DESAFIOS POSTO PARA A EFETIVAÇÃO DO 'DIREITO MEIO'.**

Partimos do entendimento que mobilidade urbana antes de ser urbana é uma necessidade humana desde os primórdios da humanidade, sendo de extrema importância no espaço urbano dadas a distâncias geográficas, como elemento viabilizador da vida na cidade ou de reproduzidor de desigualdades sociais, que traz em seu âmago a questão social. (Bergan & Rabi 2003, p.10).

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

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

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

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

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

possibilita aos seus habitantes plena condição de deslocamento no espaço urbano com segurança.

No entanto, a realidade do transporte público coletivo no Rio de Janeiro nos parece mais reprodutor de desigualdades sociais do que viabilizador da vida, pois na condição de usuário podemos constatar as precariedades e os limitações impostas por este modelo de mobilidade urbana, que segundo Albergaria (2019) é o resultado de políticas organizadas e operacionalizadas como ferramentas de manutenção e reprodução das desigualdades territoriais, que aprofundam o empobrecimento dessas populações. Pois,

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

Essas indignidades vivenciadas pelas classes subalternas é evidenciadas nas pesquisas realizadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) ao considerar os deslocamentos dos moradores das capitais e regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Recife, Fortaleza, Salvador e Belém, constata-se que os moradores destas áreas urbanas comprometem 15% de sua renda mensal. No entanto, esse percentual se eleva para 16,43% quando considerado os gastos das famílias moradoras dos colares metropolitanos, ou seja, das áreas periféricas, muito em função da menor renda desta população. O estudo também demonstra que o meio de transporte coletivo mais utilizado pelos moradores das capitais é o sistema de ônibus com percentual de 78,4%, já entre os moradores dos colares metropolitanos de 88%.

Em publicação do G1- O Globo em 12/08/2024, mais de 1 milhão de moradores do Grande Rio comprometem ao menos 25% do que ganham com transporte. Mas a situação ainda é pior para os moradores de Belford Roxo, município com mais de 177 mil habitantes, de cada 10 moradores 4 comprometem pelo menos 30% do salário com transporte.

Outro dado relevante é constatado na pesquisa do IPEA, divulgada em 03/08/2021, que comprova que entre 2001 a 2015, houve um aumento significativo no tempo de deslocamento entre residência e trabalho, devido aos congestionamentos diários que não se limitam mais aos horários de rush (entre 7h a 10h e 17h a 19h), um reflexo do crescimento exponencial da frota de veículos motorizados (carros e motos) algo em torno de 331%, entre os anos de 2001 a 2020 em todo país, como resultado das políticas de subsídio por meio de isenções tributárias, ou seja, veículos novos mais baratos e ajuste dos preço da gasolina a baixo da inflação, até meado de 2016. Conforme podemos observar na tabela abaixo:

**Tabela 1: Crescimento da frota de veículos em 2006 a 2022**

Ano	Total de veículos em circulação no Estado do Rio de Janeiro em 2022			
	Ônibus	Automóvel	Motocicleta	Caminhão
2022	42.667	4.857.398	1.134.867	149.762
2006	29.097	2.508.319	303.508	93.644

Fonte: IBGE – Elaboração própria.

O efeito disso é a crescente substituição do transporte público coletivo pelo transporte privado individual; desta forma, estima-se que houve uma redução de 60% no fluxo de passageiros nos transportes públicos coletivo do Rio de Janeiro comparado à década de 1990. É possível constatar os efeitos deletérios desta transformação na progressiva elevação dos preços das tarifas do transporte público coletivo, o que penaliza os trabalhadores de menor renda, pois a tarifa é calculada pela divisão de todo custo do sistema pela quantidade total de passageiros.

O trem sempre foi o meio de transporte mais barato se comparado aos outros modais e, por isso, o mais utilizado pelas classes subalternas, principalmente da região metropolitana; no entanto, isso tem mudado ao longo do tempo com o predomínio do transporte rodoviário sobre o transporte sobre trilhos. Compreendemos que as imprevisibilidades do sistema ferroviário marcada diariamente por atrasos e paralisações seja um fator negativo frente as necessidades de seus usuários, tornando o ônibus o meio de deslocamento mais viável, apesar de todos os transtornos decorrente dos engarrafamentos e da superlotação do transporte, principalmente nos ônibus intermunicipais proveniente das regiões metropolitana.

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

**Tabela 2: Evolução tarifária dos meios de transportes públicos coletivo**

Ano	Tabela de evolução tarifária de alguns modais de transporte na cidade do Rio de Janeiro entre (1998 – 2024)		
	Trens da Supervia	MetrôRio	Ônibus municipais
2024	R\$ 7,10	R\$ 7,50	R\$ 4,30
2023	R\$ 7,40	R\$ 6,90	R\$ 4,30
2022	R\$ 5,00	R\$ 6,50	R\$ 4,05
2021	R\$ 5,00	R\$ 5,80	R\$ 4,05
2016	R\$ 3,70	R\$ 4,10	R\$ 3,80
2015	R\$ 3,20	R\$ 3,70	R\$ 3,40
2014	R\$ 2,90	R\$ 3,50	R\$ 3,00
2000	R\$ 0,80	R\$ 1,20	R\$ 1,00
1999	R\$ 0,60	R\$ 1,00	R\$ 0,80
1998	R\$ 0,60	R\$ 1,00	R\$ 0,65

Fonte: Agetransp e Prefeitura do Rio de Janeiro – Elaboração própria.

Em relação aos trens metropolitanos, na década de 1980, a RFFSA chegou a transportar 1.000.000 (um milhão) de passageiros por dia. Atualmente, segundo dados da Supervia são transportados diariamente 350mil, sendo que o volume de passageiros deveria estar em torno de 450mil para cobrir os custos operacionais. A concessionária ressalta que antes da pandemia de Covid-19 a empresa transportava 600 mil passageiros por dia, batendo recorde em 17/08/2016 com 735 mil passageiros, no comparativo do período pós desestatização do sistema, 1998.

Ao analisar os dados disponibilizados pela AGETRANSP é possível constatar redução no quantitativo de passageiros, conforme tabela abaixo:

**Tabela 3: Quantitativo anual de passageiros transportados**

Ano	Quantitativo de passageiros transportados entre 2017 a 2023
	Quantitativo anual
2023	86.640.649
2022	97.535.160
2021	89.072.824
2020	97.958.268
2019	164.020.076
2018	163.027.491
2017	160.786.315

Fonte - Dados disponível site Agetransp – Elaboração própria

No entanto, a redução no volume de passageiros pode ter outros fatores além deste, tais como: o aumento do desemprego no período entre 2016 a 2022; crescimento do trabalho informal; empresas que adotaram o home office para o seu quadro funcional durante e após a pandemia de Covid-19; crescimento da frota de motocicletas para deslocamento na cidade; ampliação dos serviços de veículos de aplicativos: Uber/ 99/ InDrive e mototaxi; além dos

problemas habituais envolvendo a prestação de serviços da Supervia, agravados por furtos de cabos elétricos, grampos de fixação dos trilhos aos dormentes, impactando na operação do sistema e colocam em risco a vida dos passageiros nas composições, que se somam aos problemas de segurança pública no entorno e no interior das 104 estações.

De um modo geral, a realidade brasileira destoa da experiência de outros países que podem servir de referência em mobilidade urbana. Segundo Daniel Miguel (2020), isso fica claro quando observado o triste ranking de acidentes graves por atropelamento nas vias férreas brasileira, uma média de 850 a cada ano. De acordo com o autor, uma tragédia que se notabiliza através dos números, sendo os índices brasileiros alarmantes, entre 10 a 20 vezes maiores do que o da União Europeia, sendo que a malha ferroviária do velho continente é bem mais extensa que a nossa. Portanto, é um imperativo que haja investigações sérias, que se questione o porquê dos acidentes, suas causas e fatores relacionados, pois

Os acidentes ferroviários geralmente têm grande impacto em termos humanos e financeiros, uma vez que, em muitos casos, resultam em morte ou alta morbidade. Os atropelamentos são a principal causa de fatalidade em acidentes ferroviários em todo o mundo e acarretam grande impacto econômico, ambiental e social. Todavia, existem poucos trabalhos na literatura que tratam especificamente desse assunto (Miguel, 2020, p.214)

Na década de 1990, os acidentes e as precariedades do sistema eram apontados como resultado na ineficiência das empresas públicas. De acordo com tais interpretações o problema estava no Estado, por ser grande, oneroso e ineficiente para cuidar do transporte público, em especial o transporte ferroviário. Ao passo que, sem essas obrigações o Estado poderia priorizar áreas essenciais, como: saúde, educação e segurança, e com essas medidas conseguiria “atrair capitais, reduzir a dívida externa e interna, obter preços mais baixos para os consumidores e melhorar a qualidade dos serviços”. (Behring, 2011, p.153).

No entanto, ao cabo de 26 anos de implementação das políticas neoliberais de privatização das empresas públicas, que se deu em 1998, com o processo de desestatização das ferrovias, evidencia-se hoje, que o projeto neoliberal não passava de um engodo, uma falácia, pois apesar dos vultosos investimentos com recursos públicos na compra de novos trens e melhoria das estações, as promessas de eficiência para o modal ainda não se concretizaram.

Como exemplo da falência destas políticas privatizantes temos no Rio de Janeiro, a concessionária Supervia que segue em recuperação judicial, desde 2021, com dívidas milionárias, num imbróglio jurídico que se arrasta frente ao impasse da permanência ou desistência da concessão.

Defendemos diante do cenário atual a reestatização do sistema, que o Estado realize a transição assumindo as funções operacionais e técnicas com quadro funcional próprio, com investimentos na manutenção e expansão do sistema ferroviário.

Concordamos com Albergaria (2019, p.38) que “aqueles que mais necessitam de políticas públicas de mobilidade são também os que menos acessos têm às instancias de decisões e gestão”.

Contudo, seguimos lutando por uma cidade que não segregue nem extermine, mas que garanta os direitos de todos que dele depende, pois o transporte público é um ‘direito meio’ que permite acesso aos demais direitos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, se evidencia que as classes trabalhadoras usuárias e dependente do sistema de transporte público coletivo do Rio de Janeiro é continuamente submetida a condições aviltantes, onde seus direitos são ignorados, privado muitas vezes do acesso a direitos básicos como saúde, educação, oportunidade de trabalhos, entre outros.

Por sua vez, a concessionária de trens metropolitanos do Rio de Janeiro Supervia está inserida nesta lógica de desrespeito aos usuários, num padrão que se perpetua, e que não se limita a má administração ou a falta de investimento na melhoria do sistema, ainda que extremamente necessário, mas está para além disso.

Esta funcionalidade perversa que reproduz sistematicamente práticas abusivas típica de uma mobilidade urbana limitante ajustada aos limites do suficiente, destinada ao deslocamento de pobres e pretos para o restrito cumprimento de suas obrigações, ou seja, para trabalhar, nem de longe representa uma mobilidade garantidora de acesso ao direito à cidade, nos termos proposto por Henri Lefebvre (1968).

E assim, dentro de uma suposta normalidade do sistema, ainda que de forma precária, se dá o transporte da baba, do garçom, do atendente, do enfermeiro, e outros tantos profissionais ao seu local de trabalho e o retorno para casa.

Dentro desta lógica do suficiente ocorre os processos de adoecimento dos trabalhadores, submetidos a viagens exaustivas, hora pelo calor extenuante no interior das composições superlotadas; que se somam as preocupações com os horários irregulares e as paralisações inesperadas; os roubos de cabo e grampos de fixação dos trilhos aos dormentes; os problema mecânico e o medo real do descarrilamento; até o limite da insegurança gerada pelos constantes confrontos entre grupos criminosos no entorno das estações e no trajeto das linhas férreas e rodovias. Mas dentro desta lógica do suficiente o importante é chegar, independente de como.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2008, 156p.

AGETRANSP - **Tarifas Autorizadas e históricos de alterações (1998 a 2024)** - Concessionária Supervia. Disponível em: [http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/supervia/SUPERVIA%20-%20Tabela%20%20-%20Tarifas%20Autorizadas\\_v1\\_20240430.pdf](http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/supervia/SUPERVIA%20-%20Tabela%20%20-%20Tarifas%20Autorizadas_v1_20240430.pdf) - Acesso em: 12 mar. 2024.

AGETRANSP - **Tarifas Autorizadas e históricos de alterações (1998 a 2024)** - Concessionária Metrôrio. Disponível em: [http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/metro/METRORIO%20-%20Tabela%20%20-%20Tarifas%20Autorizadas\\_v1\\_20240529.pdf](http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/metro/METRORIO%20-%20Tabela%20%20-%20Tarifas%20Autorizadas_v1_20240529.pdf) - Acesso em: 12 mar. 2024.

AGETRANSP – **Total de passageiros mensal por acesso (2013 a 2022)**. Concessionária Supervia S.A - Disponível em: [http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/supervia/SUPERVIA%20-%20Tabela%201-%20Total%20de%20passageiros\\_v.1\\_20230206.pdf](http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/concessionarias-em-numeros/supervia/SUPERVIA%20-%20Tabela%201-%20Total%20de%20passageiros_v.1_20230206.pdf)- Acesso em: 07 jun. 2023

ALBERGARIA, Rafaela Nunes; MARTINS, João Pedro; MIHESSEN, Vitor – **Não foi em vão: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro**. Fundação Heinrich Boll, Rio de Janeiro, 2019.

ALMEIDA, Evaristo. **Sistema metro ferroviário no Brasil: esperando o trem?** / Evaristo Almeida, (org.) - Mobilidade urbana no Brasil – São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. 624 p.

BEHRING, Elaine Rossetti. **Política Social: fundamentos e história**. 9ª edição. São Paulo: Cortez, 2011 v.2.

BERGMAN, Lia; RABI, Nídia Inês Albessa de. - **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada** / Coordenação de Lia Bergman e Nídia Inês Albessa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

BRASIL, **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada** / Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albessa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005. 52p.

BRASIL - **Lei nº12.587, de 03 de janeiro de 2012** - Lei da Mobilidade Urbana. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm) - Acesso em: 02 maio 2023.

BRASIL - Ministério das Cidades – **A Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Cartilha. Brasília: Ministério das Cidades, 2013.

BRASIL - **Lei nº 10.257/2001**, de 10 de julho de 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm) - acesso em: 20.nov.2024.

BRASIL - **Medida Provisória nº 1.179**, de 7 de julho de 2023 – Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2023-2026/2023/Mpv/mpv1179.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2023-2026/2023/Mpv/mpv1179.htm) - acesso: 09 de setembro de 2024.

BRAZ, Antônio Augusto/ ALMEIDA, Tania Maria Amaro de - **De Merity a Duque de Caxias: encontro com a história da cidade** - Duque de Caxias, RJ: APPH- Clio, 2010.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o “direito à cidade”**. Revista Direito e Praxis. Rio de Janeiro, v.11, nº01, 2020, p.349-369.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de – Mobilidade, desenvolvimento urbano e exclusão social. **Políticas Públicas e direito à cidade: programa interdisciplinar de formação de agentes sócias / Organização Orlando Alves dos Santos Junior**. [et.al.]. 1º edição – Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017, p.81-86.

COUTINHO, Carlos Nelson. **Notas sobre cidadania e modernidade**. In: Revista Praia Vermelha. Estudos de Política Social e Teoria Política. Volume 1, nº1, RJ, PPG da ESS da UFRJ, 1º semestre de 1997. p.145-165.

FAGNANI, Eduardo - **Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais**/Evaristo Almeida, (org.) - Mobilidade urbana no Brasil – São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. 624 p.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio**: Rio de Janeiro 1858/1945. Nelson da Nóbrega Fernandes – Rio de Janeiro: Apicuri, 2011. 176p

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. Disponível em:[https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4511/1/bps\\_n.12\\_ensaio5\\_alexandre12.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4511/1/bps_n.12_ensaio5_alexandre12.pdf) . Acesso em: 28 abr.2023.

GREGORI, Lúcio, ... [et al.]. - **A cidade sem catracas: história e significados da tarifa zero**. São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2020. 102 p.

IAMAMOTO, Marilda Villela – **Relações sócias e serviço social no Brasil**: esboço de uma interpretação histórico-metodológica. – 19ª ed. – São Paulo: Editora Cortez, 2007.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA – AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia Becalli - Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana. **A nova agenda urbana e o Brasil**: insumos para sua construção e desafios a sua implementação/ organizadores: Marco Aurélio Costa, Marcos Thadeu Queiroz Magalhães, Cesar Bueno Favarão – Brasília: Ipea, 2018. Capítulo 2, p.29-44.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA - **Substituição do transporte público pelo individual fragiliza mobilidade e cria urbanização excludente**. Publicado em: 03.ago.2021.

HARVEY, David – **A produção capitalista do espaço**. 2ª edição – São Paulo. Editora Annablume, 2006.

JUHNKE, Klaus Jürgen, - **A eficiência das ferrovias no transporte metropolitano**. Série de trabalhos do Instituto de Industria e Política de Transportes (Título original: “Die Bedeutung Und Gestaltung der Eisenbahnen Für Den Personenverkehr in Ballungsräumen” - Universidade de Bonn – Publicada pelo professor DrºFritzVoigt – Vol.14 - Tradução coordenada e revista pelo Eng. Frederico de Assis Pacheco Borba. Editora Edgard Blücher Ltda. 1968.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

LEFEBVRE, Henri, 1901-1991. **O direito à cidade**/ Henri Lefebvre; Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. Título original: Le Droit à la Ville.

MARICATO, Ermínia - **Metrópole na Periferia do Capitalismo**: Ilegalidade Desigualdade e Violência - São Paulo, julho de 1995.

MARICARO, E. - **Brasil, Cidades**: alternativas para a Crise Urbana. Petrópolis: Editora Vozes, 2001.

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido! In: MARICATO, E. et al. (Org.). **Cidades Rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 19–26.

MIGUEL, Daniel Alfredo Alves. **Acidentes ferroviários no Brasil**: Análise comparativa com a União Europeia. - 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da anpet - 16 a 21 de novembro de 2020 - Disponível em: [www.anpet.org.br](http://www.anpet.org.br)- Acesso em: 24 fev. 2022.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO - **Tarifa Única do Serviço de Transporte Público por Ônibus do Município Antes da Licitação: (1998 a 2010)**. Disponível em: <https://carioca.rio/wp-content/uploads/2023/05/Tarifas-SPP0.pdf> - acesso em: 05 fev. 2024.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO - **Tabela de Tarifa Única do Serviço de Transporte Público por Ônibus do Município: (2010 a 2023)**. Disponível em: <https://carioca.rio/servicos/valores-das-tarifas-de-onibus-e-integracoes/> - acesso em: 05 fev. 2024.

SCIFONI, Simone - **Urbanização brasileira e mobilidade urbana** / Evaristo Almeida, (org.) - Mobilidade urbana no Brasil – São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. 624 p.

TELLES, Pedro Carlos da Silva – **História da Engenharia Ferroviária no Brasil** – Rio de Janeiro: Notícia & Cia, 2011. 300p

VILLAÇA, Flavio. - **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global Editora, 1986.

VILLAÇA, Flavio. **Reflexões Sobre as Cidades Brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

---

<sup>1</sup> A expressão bonde se popularizou no Rio de Janeiro e em outras cidades brasileiras para designar este meio de transporte chamado Carris, palavra portuguesa para tramways. Segundo Maurício Abreu (2008, p.44) a expressão bondes caiu no gosto popular em decorrência dos cupons bonds que a empresa concessionária entregava ao público para contornar os problemas de falta de troco. A empresa passou então a ser conhecida como “companhia dos bonds”, logo, os veículos foram apelidando em bondes.