

2.

Os transportes no Rio de Janeiro: um breve histórico.

A história dos trens no Rio de Janeiro está inserida na história dos transportes coletivos da cidade, iniciada em meados do século XIX. Silva (1992) afirma que a chegada dos transportes é de tal modo revolucionária para a cidade, que alguns autores definem a história da cidade como “antes e depois” dos transportes coletivos.

Embora até meados do século XIX já houvesse na cidade alguns transportes coletivos, foi só a partir dos últimos anos do Império que o Rio de Janeiro experimentou sua “revolução dos transportes”. A chegada do bonde, do trem e da barca para Niterói, possibilitou uma expansão dos limites da cidade para além da região central, abrindo caminhos para o crescimento das Zonas Norte, Oeste e Sul, apagando progressivamente as feições coloniais que, até meados do século XIX, caracterizavam a cidade.

No Período Colonial não encontramos propriamente transportes coletivos, na acepção de um “transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos”. (BORGES, 2006. p.03). Segundo Noronha (1934), os transportes eram destinados a levar apenas um indivíduo, como, era o caso das “redes”, das “cadeirinhas” e das “serpentinhas”. Havia outros, como as “liteiras”, que podiam transportar duas pessoas. E em alguns casos, sobretudo para viagens para fora do perímetro urbano, era possível contar com os “carros de bois” e as “cavalgadas”, veículos que podiam carregar quatro ou cinco passageiros. Estes transportes eram movidos à tração animal ou humana (mão-de-obra escrava) e, de acordo com Noronha, serviam, sobretudo, aos “fidalgos”, “homens de governança”, “burgueses de maior riqueza”, “burgueses de menores haveres”, “jesuítas”, “bispos”, “vigários” e a “outros dignitários membros da igreja”. Como estes usuários eram os proprietários dos transportes e, até o século XVIII não havia aluguel de veículos, restava aos demais segmentos sociais a exclusão dos meios de transportes: “Os

pobres só andavam a pé. A pobreza disfarçada anda a cavalo”.⁶ (NORONHA, 1934, p. 63).

No início século XIX, começam a surgir os primeiros os transportes coletivos, ainda movidos à tração animal: em 1817 surgem as “diligências”, em 1838 as “gôndolas”, em 1842 os “ônibus” e em 1846 os tálburis. Assim, inauguram-se linhas, exploradas por empresas privadas, com preços e trajetos pré-determinados, aumentando também o número de passageiros transportados - o que no caso das gôndolas podia chegar a nove pessoas. Estes primeiros transportes coletivos representaram um primeiro passo na inclusão das classes populares no mundo dos transportes, conforme nos conta Noronha a respeito do uso do tálburi, considerado um veículo “dos pobres e remediados, o mais popular, o mais procurado meio de condução, rápido e barato (...)”. (NORONHA, 1934, p. 81). Um testemunho desse momento pode ser percebido na saudação entusiasmada feita pelo Jornal do Commercio, no dia 13 de outubro de 1846, no dia seguinte a inauguração dos serviços de tálburis na cidade:

“Os meios de condução aumentam rapidamente nesta nossa boa cidade do Rio de Janeiro. Já tínhamos ônibus para todos os arrabaldes da Corte; vieram depois as gôndolas percorrer as linhas da Glória e da Cidade Nova e, ontem, surgiram os tálburis, ou carrinhos de duas rodas, puxados por um animal, que estacionam na rua Direita, junto á igreja da Cruz e que, por 1\$ a hora, correm toda a cidade e arrabaldes. Os novos tálburis são muitos asseados e cômodos. Os cocheiros que governam, sentados ao lado do passageiro, vestem com muita decência. A empresa é proveitosa para o público e por isso fazemos votos por sua prosperidade”. (JORNAL DO COMMERCIO, 1846 apud NORONHA, 1934, p.81)

Embora seja possível reconhecer um avanço no acesso aos transportes, é preciso registrar que estes veículos ainda realizavam viagens com grande lentidão, eram irregulares com relação aos horários, transportavam um número muito pequeno de passageiros e sua circulação era muito concentrada na área central da cidade. Este precário desenvolvimento dos transportes coletivos, aliado ao fato de que até esse momento a imensa maioria dos postos de trabalho (o serviço público, as indústrias, os armazéns etc.) concentravam-se na área central, tornava o acesso

⁶ Noronha nos lembra que afora a exclusão pelos critérios econômicos, em alguns casos, havia também sanções legais que proibiam os não nobres de utilizarem determinados transportes, como na correição imposta pelo ouvidor Antônio de Souza de Abreu Grade, em 1722, pela qual nenhuma mulher que não fosse nobre ou casada com um nobre poderia andar na cadeirinha

aos arrabaldes uma tarefa bastante árdua. Este dado sobre a situação dos meios de transporte deve ser considerado como um fato de peso para compreendermos a grande final deste século.

Os trens e os bondes trouxeram aos transportes coletivos um aumento sensível no número de passageiros, dando-os a dimensão de transportes de massa. Outro aspecto revolucionário, introduzido por esses transportes, foi o seu potencial democratizante e igualitarista, conforme nos aponta DaMatta (2010), lembrando a observação de Gilberto Freyre, pois, ao contrário das cadeirinhas e carruagens, em que os nobres eram levados solitariamente ou na companhia de familiares e amigos, os bondes e trens deram ao transporte urbano uma dimensão do viajar coletivamente, possibilitando aos indivíduos de diferentes camadas sociais conviverem em um mesmo espaço. Não por acaso, Noronha Santos nos conta que dentre os diversos fatores de ordem política e econômica contrários à implementação dos bondes no Rio de Janeiro, houve, por parte da elite, uma reação inusitada, segundo a qual:

“(...) as próprias senhoras [da elite] o combatiam, achando imperdoável deslize de polidez „misturar gente do povo com pessoas de hábitos educados e tão contrários aos das classes pobres“, o que, diziam elas, sucederia infalivelmente nos veículos projetados.” (NORONHA, 1934 apud SILVA, 1992, p.25).

Aliás, a proximidade física suscitada pelos transportes coletivos, aliada às más condições de funcionamento, muitas vezes é vivenciada com repulsa e desconforto, como a que Nelson Rodrigues matinha em relação ao ônibus:

"Quando ando de táxi, sinto uma euforia absurda e terrível. Isso vem de longe, vem de minha infância profunda. Bem me lembro dos meus seis, sete anos. Meu pai deu um passeio de táxi, com toda a família; e eu, na frente, ao lado do chofer, teci toda uma fantasia de onipotência. Repito: o táxi ainda me compensa de velhas e santas humilhações. O ônibus, não. Quando ando de ônibus (e, às vezes, só tenho o dinheiro contadinho do ônibus), viajo como um ofendido e sou, realmente, um desfeitoado. É uma promiscuidade tão abjeta, que eu diria: o ônibus apinhado é o túmulo do pudor. "Exagero", dirão. Paciência. Mas quando eu passava fome, queria ser rico e não para ter palácios ou andar de Mercedes. A minha obsessão nunca foi a Mercedes, nunca foi o palácio. Simplesmente, queria andar de táxi e nada mais." (grifos nossos) (RODRIGUES, 2007, p.33)

2.1. O bonde

Os bondes começaram a funcionar em 1868, com a inauguração da primeira linha, que ia da Rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado. Inicialmente eram puxados a burros e, a partir de 1892, passaram a trafegar sob linhas eletrificadas. As concessões foram dadas pelo governo a indivíduos e a empresas nacionais, que, na grande maioria dos casos, venderam-nas ao capital estrangeiro. De acordo com os contratos da época, as concessões obedeceram a um sistema chamado de “privilégios de zona”, no qual as empresas dividiram sua atuação em determinadas áreas da cidade, garantindo, assim, a cada companhia uma determinada “fatia” da cidade.

Os bondes se estenderam rapidamente pela cidade, penetrando lugares, até então, pouco habitados, como podemos observar no caso de Copacabana, a partir de um trecho do relatório sobre a disputa pelo ramal deste, em 1894, na qual os próprios acionistas da companhia vencedora expunham o risco de um investimento naquele bairro onde:

“(…) à exceção de um ou outro prédio bom, os demais são, na verdade, pequenos e podres choupanas. É *um bairro a criar-se*. Agora é que vão tendo começo as edificações, as melhores casas se levantam, depois de vendidos os lotes de terrenos para esse fim. Já se acha organizada uma companhia com capital suficiente, para edificar um clube de esporte e uma grande casa balneária que, brevemente, dará começo às obras.” (NORONHA apud SILVA, p. 28)

A associação do capital privado dos transportes com as companhias imobiliárias e loteadoras teve grande influência neste processo de criação dos bairros, possibilitando uma série obras que intervieram definitivamente no espaço urbano, como por exemplo, a Cia. do Jardim Botânico que retirou parte da ladeira de Santo Antônio para o alargamento da Rua da Guarda Velha (atual Avenida 13 de Maio); na construção de túneis, aterros (da Lagoa Rodrigo de Freitas, do mangue da Praia Formosa) etc., conforme aponta Silva (idem). Uma versão mais acabada dessa aliança pode ser encontrada no bairro de Vila Isabel. Considerado um dos primeiros empreendimentos imobiliários tipicamente modernos do Rio de Janeiro, Vila Isabel foi um bairro projetado por engenheiros, idealizado como um subúrbio de chácaras. Este empreendimento contou com investimentos

provenientes do mesmo grupo ao qual pertencia a Cia. Ferro-Carril Vila Isabel, responsável pela implementação dos bondes na região.

Segundo Von der weid (sem data, 30), as linhas de bonde abrangiam toda a zona urbana do Rio de Janeiro e seus subúrbios mais próximos, o que o fez, até as primeiras décadas do século XX, “o transporte coletivo por excelência, permitindo a qualquer pessoa ir, de qualquer ponto da cidade, aonde bem entendesse.

2.2. O trem

O surgimento dos trens na cidade do Rio de Janeiro precedeu em 10 anos o serviço dos bondes, datando de 1858 a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II (A. E. F. D. Pedro II), entre a estação da Aclamação (atual Central do Brasil) e a estação de Queimados (localizada, na época, na Província do Rio de Janeiro, e hoje no município de Queimados), com transporte para cargas e passageiros. No mesmo ano foram inauguradas as estações de Cascadura e do Engenho Novo; e nos anos subsequentes outras foram se somando, tais como a estação da Corte (atual São Cristóvão), a de Sapopemba (atual Deodoro), a de São Francisco Xavier etc. No ano de 1861 iniciou-se o transporte regular de passageiros, da Aclamação até a estação de Cascadura.

A E. F. D. Pedro II foi aberta com capital privado e, em 1865, foi encampada pelo governo imperial. Após a proclamação da República, passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil, tornando-se a companhia de maior porte daquele período (o volume de capital empregado superava o do Banco do Brasil – maior empreendimento capitalista da época). Posteriormente, também com o capital privado e estímulos estatais⁷, outras ferrovias de menor porte foram surgindo, dentre as mais relevantes, podemos destacar: a E. F. Rio do Ouro, aberta em 1883, a fim de transportar a rede de abastecimento de água entre o Caju (RJ) e a Serra do Tinguá, na Baixada Fluminense; a E. F.

⁷ Dentre os incentivos havia, por exemplo, o Decreto n 641, de 26 de junho de 1852, onde o Estado garantia aos empresários o pagamento de juros para o capital empatado no empreendimento.

Melhoramentos, inaugurada, em 1898, com o trecho da Mangueira à Sapopemba; e a E. F. Leopoldina Railway, criada em 1898, ligando o Rio de Janeiro à cidade de Porto Novo (atual Além Paraíba), em MG. Durante alguns períodos, estas ferrovias estiveram sem serviço regular de passageiros. Em 1891, grande parte destas linhas foi comprada pela E. F. Central do Brasil, passando, assim, a constituir o sistema de transporte ferroviário do Rio de Janeiro.

Durante o século XIX, o papel essencial dos trens consistiu em transportar cargas e mercadorias entre as diversas regiões da Província do Rio de Janeiro, bem como o transporte a outras províncias brasileiras, o que relegava o transporte de passageiros ao segundo plano. Entretanto, quando se fala sobre a origem da ferrovia no Rio de Janeiro, ainda continua a ser repetida a versão de que ela teria surgido em função de sua proximidade com o subúrbio: para realizar o transporte de mercadorias das indústrias localizadas às margens da linha do trem e para suprir uma demanda de passageiros provenientes da classe operária, que por lá se instalava. Ambas as visões encontram-se condensadas em Santos (1977), aonde “o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo).” (Santos: 25).

Sobre o primeiro ponto, o da proximidade com as indústrias, Fernandes (Fernandes, 1995: 151) nos mostra que, em 1890, havia 3785 unidades industriais na cidade, das quais 3590 se encontravam em freguesias urbanas. Destas, apenas as oficinas da E. F. Pedro II, no Engenho de Dentro, se localizavam ao longo do eixo ferroviário. Das 195 restantes, estabelecidas em freguesias rurais, somente a Fábrica Bangu era cortada pela ferrovia. Ora, estes estabelecimentos somados não representavam sequer 1% do total das indústrias cariocas.

A segunda visão está assentada na crença de que desde a metade do século XIX já existia uma região no Rio de Janeiro, denominada “subúrbio”, que seria o *locus* da classe operária, gerando uma demanda por transporte que ligasse estes operários ao centro da cidade - área onde se concentravam grande parte dos postos de trabalho.

Fernandes revela que, segundo o relatório da Directoria da E.F. D Pedro II, do ano de 1874, o transporte de passageiros dos trens representava apenas 12% do

total das rendas apuradas e somente 2% do total da receita da companhia. (Fernandes, 1995: 162) Além disso, ele sustenta que, ao contrário dos bondes, a evolução do número de passageiros nos trens deu-se muito lentamente, tendo adquirido um crescimento significativo somente a partir do decênio de 1896-1906. Este argumento pode ser melhor compreendido quando observamos a própria capacidade das linhas da E. F. D. Pedro II, que, até 1875, destinava apenas uma linha ao transporte de passageiros (sendo esta compartilhada com o transporte de cargas para grandes distâncias), ainda que seis anos antes já houvesse um relatório da diretoria apontando para a necessidade da duplicação desta linha:

“O menor incidente na linha é bastante para perturbar a regularidade do serviço, principalmente em relação aos trens de subúrbio, que conduzem passageiros obrigados a comparecerem (sic) nas repartições públicas em horas determinadas.” (Relatório da Directoria da E.F. D. Pedro II, 25/04/1869, p.6 *apud* Fernandes (1995, p.161)). E após duas décadas, em 1897, o mesmo trajeto contava com apenas três linhas.

Outro fato levantado por Fernandes é que durante a construção de oito vilas operárias, por volta de 1890, sete foram distribuídas entre os bairros de Botafogo, Tijuca, São Cristovão, Vila Isabel, Centro e Jardim Botânico e apenas uma delas foi alocada entre o eixo da ferrovia, no bairro de Sampaio.

Com todos estes argumentos, Fernandes demonstra que a relação entre o transporte ferroviário e o subúrbio no Rio de Janeiro não é originária, como se poderia supor. A seguir mostraremos como o conceito de subúrbio adquiriu contornos específicos no Rio de Janeiro e qual sua relação com o transporte ferroviário.

Dos subúrbios ao Subúrbio

Segundo Fernandes (1995), ao longo da história das cidades o conceito de subúrbio esteve ligado à ideia de uma região localizada em torno da cidade, significando “arrabaldes” ou “cercanias”. Desde a Antiguidade, o subúrbio sempre esteve relacionado a uma subordinação política, econômica e cultural à cidade. No entanto, esta dependência nem sempre representou sua marginalização, o que se

tornou uma tendência hegemônica no pensamento sobre a cidade a partir do século XVIII. Nas cidades antigas e medievais os subúrbios agregavam ao seu redor teatros, ginásios, academias, santuários, e não possuíam uma representação pejorativa, além de serem bastante frequentados pelas elites como local de vilegiatura.

No Rio de Janeiro, durante todo o Período Imperial, o conceito de subúrbio também guardou a acepção de arrabaldes, áreas situadas em torno do centro da cidade e que, por sua função de veraneio eram habitadas pelas classes abastadas, sendo inclusive bastante visitadas pela família real. Lugares como, por exemplo, Engenho da Rainha, Irajá e Inhaúma - posteriormente identificados como bairros proletários – foram durante décadas abrigos da aristocracia carioca.

É no início do século XX, com a Reforma Pereira Passos (1902-1906), que este quadro começa a se modificar. Inspirada nas reformas urbanas parisienses empreendidas pelo prefeito George-Eugène Haussmann, o Rio de Janeiro experimentará uma transformação em sua estrutura urbana, que redefinirá o espaço das elites e das classes populares.

Mas, antes de entrarmos propriamente na Reforma Passos, é preciso dizer que, desde a metade do século XIX, a cidade já vinha passando por mudanças, que acabaram por prepará-la para as intervenções que se iniciaram no século seguinte. Trata-se de um conjunto de ações e crenças sobre a cidade que foram se constituindo e passaram a dirigir o poder público, ficando conhecidas sob nome de “ideologia da higiene” (Chalhoub, 1996) ou higienismo. Este discurso apoiava-se na necessidade de uma transformação da sociedade rumo aos valores de civilização (devidamente importados das capitais europeias) que, no âmbito do urbano, traduzia-se na obsessão pela higiene pública. Tratava-se, então, de procurar e exterminar os focos de doenças para que fossem evitadas as epidemias. Segundo Chalhoub, os intelectuais-médicos da época promoveram uma identificação entre os hábitos dos moradores de casas populares e a propagação das epidemias. Soma-se a isto, o fato de que estas habitações, especialmente os cortiços e as estalagens, passaram a ser percebidas como lugares onde reinavam os

vícios e a imoralidade⁸. Eis a dupla estratégia do discurso higienista: olhar a um só tempo as classes populares como um problema sanitário e moral.

Em 1850 é criada a Junta Central de Higiene, um órgão governamental dedicado a cuidar das questões de saúde pública. É também nesta década que começam a ser decretadas posturas municipais para regulamentação das moradias populares, especialmente os cortiços. Mas, se até a década de 1870, a linha das ações do poder público enfatizava as condições de moradia, no combate aos problemas que afligiam os moradores; após esta data é a própria moradia que passará a ser o problema. É a passagem da *forma* (as condições de moradia) ao *espaço* (o local de habitação) (ABREU apud CHALHOUB, p.33)

A partir de 1873 começam a proliferar uma série de posturas municipais proibindo a construção de cortiços em determinadas áreas da cidade, o que vai preparando o terreno para que duas décadas mais tarde este processo desemboque na primeira demolição de um cortiço no centro da cidade, o Cabeça de Porco.

A Reforma Passos aproveitou este discurso posto desde meados do século XIX e aprofundou-o. Seu intento era inserir definitivamente o Rio de Janeiro na ordem capitalista e isto demandava desenvolver seu padrão civilizatório. Era preciso tornar a cidade apazível aos novos investimentos capitalistas, portadores do desenvolvimento e do progresso. Mas como fazer uma civilização europeia nos trópicos em uma cidade repleta de ranços coloniais? Como conviver com a enorme quantidade de ambulantes vendendo mercadorias, alimentos e animais no meio das ruas? Como silenciar o barulho e aplacar a confusão que reinante no espaço público? E o que fazer com as inúmeras habitações populares que ameaçavam a saúde pública e os investimentos do capital privado imobiliário?

O primeiro passo do prefeito seria determinar a função para cada área da cidade, a fim de começar as intervenções. À região central caberia a função de facilitar a entrada de mercadorias, com uma maior integração viária; e a de servir

⁸ Chalhoub (idem) sustenta a hipótese de que este olhar negativo sob os cortiços foi construído também como tentativa de desarticulação da memória dos movimentos sociais urbanos do final do século XIX, uma vez que estes locais tornaram-se pólos de luta contra a escravidão, onde vários escravos fugiam e onde grande parte dos forros foi morar.

como modelo de civilização para a cidade; às regiões periféricas, definiu-se que seriam o abrigo das classes populares.

Tratou-se, então, de remover do centro da cidade as habitações populares sem qualquer respeito à história daquelas populações, promovendo a derrubada em massa dos cortiços e casas de cômodo para a construção de novos prédios, e a partir daí abrir novas avenidas que facilitassem a circulação. Assim, fez-se uma reforma na zona portuária, com a abertura da Avenida do Cais (Rodrigues Alves), da Avenida do Manguê (Francisco Bicalho) e da Avenida Central (Rio Branco). Esta última, sobretudo em seu trecho depois da Candelária, teria uma função pedagógica de mostrar à cidade o convívio civilizado, ostentando prédios que simbolizavam o progresso material e cultural, como por exemplo, o Teatro Municipal, a Biblioteca Nacional e o Palácio Monroe.

Porém, se no projeto urbano parisiense, inspirador de Passos, a incômoda classe operária foi deslocada para a periferia da cidade e lá lhe foram garantidos seus direitos sociais mínimos (a começar pelas políticas públicas habitacionais) o mesmo não ocorreu no Rio de Janeiro. Não houve por parte do Estado uma preocupação em elaborar políticas públicas para acomodar a classe removida. Fernandes afirma que isto não se deu por ausência de propostas, ao relatar que, em 1905, houve uma comissão designada pelo Ministério da Justiça e do Interior que sugerira ao Estado a aplicação de diversas medidas, tais como: o empréstimo de capitais aos operários para que construíssem suas casas ou que o próprio Estado realizasse a construção das habitações e depois as alugasse aos operários; o apelo à E. F. Central do Brasil (tal qual fazia a E.F São Paulo Railway) para que transportasse de graça os materiais de construção para os operários que fizessem suas casas próximas a linha do trem; e, finalmente, a adoção de uma política de subsídios aos transportes utilizados pelas classes populares, aumentando o número de composições e reduzindo o tempo de viagem. (Benchimol apud Fernandes 181)

Em meio à abundância de propostas, venceu a ausência de soluções, que, para piorar, fez a Prefeitura, a partir do Decreto 39, de 10/02/1903, baixar uma série de normas construtivas que dificultaram a edificação de casas populares no subúrbio, contribuindo para o processo de favelização da cidade e para a ocupação de terrenos na Baixada Fluminense.

Se observarmos a tabela (1.1), que se refere ao volume de passageiros nos trens da E.F.C.B de 1866 a 1910, veremos que é justamente no decênio de 1896-1906 (mesma época da Reforma Passos) que o sistema ferroviário experimentou seu grande salto no número de passageiros desde a fundação.

Tabela 1: Volume de passageiros no sistema de trens suburbanos da E.F.C. B (1866-1910)

ANOS	PASSAGEIROS
1866	263.306
1876	1.200.761
1886	1.399.029
1896	5.257.683
1906	19.239.236
1910	23.841.236

Fonte: Fernandes (159) apud Noronha Santos.

Mesmo sem muitos incentivos, a classe operária paulatinamente começou a ocupar os territórios em torno das ferrovias, especialmente nos eixos das estradas de ferro da Leopoldina, da Rio D'Ouro e da Linha Auxiliar, comprando e alugando terrenos que pertenciam a companhias imobiliárias, associadas a bancos e a empresas estrangeiras. (Pechamn apud Fernandes 184, Abreu apud Fernandes, 184).

Desta forma, a Reforma Passos promoveu não apenas uma reordenação material, mas também um rearranjo simbólico na cidade do Rio de Janeiro: as camadas mais abastadas começam a se concentrar nos bairros que perderam o *status* de subúrbio e que a partir dos anos de 1950, passaram a ser denominados como “zona sul”⁹; enquanto as classes populares convergiram para a uma imensa área que ficou conhecida através do conceito de subúrbio.

⁹Cardoso (2010), em uma chave complementar a de Fernandes, se pergunta o que ficou de fora do conceito carioca de subúrbio e explica como se deu o processo as elites forjaram o topônimo “zona sul”, em fins da década de 1920 até seu estabelecimento nos anos 1950, discutindo as principais disputas ideológicas e os valores embutidos neste conceito.

O “conceito carioca de subúrbio”

Esta mudança semântica do conceito é o que Fernandes denominou “rpto ideológico da categoria subúrbio”. A partir da definição elaborada por Soares (1960), Fernandes destaca que no Rio de Janeiro houve a formação de um “conceito carioca de subúrbio”, onde se forjou um conceito de *sui generis*, diferente do utilizado na maioria das cidades norte-americanas e europeias.

Este conceito reuniu em torno de si três traços essenciais. O primeiro consistia em ser uma área onde habitassem as classes populares e onde não houvesse a presença das classes médias e altas. Desta forma, bairros localizados distante do centro da cidade, como, por exemplo, Botafogo e Gávea, ou ainda Copacabana, Ipanema e Leblon, também situados perifericamente, destinados, na época, a veraneio, jamais estiveram incluídos na categoria de subúrbio, por estarem associados à residência das classes médias e altas. Mesmo a Barra da Tijuca, área fruto de um processo de urbanização mais recente e afastada do centro da cidade, que apresenta características bastante semelhantes aos subúrbios norte-americanos, nunca esteve dentro do conceito carioca de subúrbio. Conforme observa Fernandes: “Parece que no espaço urbano do Rio, por mais distantes que morem, as classes superiores jamais residem na periferia ou no subúrbio.” (2010:12).

O segundo elemento presente é sua relação com os bairros ferroviários. A noção de subúrbio no Rio de Janeiro foi intimamente vinculada à presença da ferrovia, a tal ponto que Soares afirma que as regiões periféricas que apresentam um perfil semelhante aos bairros denominados suburbanos mas que não são cortadas pela ferrovia serão excluídas deste conceito. É o que acontece, por exemplo, com os bairros de Jacarepaguá e da Ilha do Governador.

Encontramos ao longo do tempo, nos diferentes campos, manifestações dessa representação, cuja amálgama contém: subúrbio - bairros populares - trem - classe operária. A seguir, citarei três exemplos: o primeiro na área da administração pública municipal, o segundo no discurso político e o terceiro no setor cultural.

Em 1930, o poder público, ao lançar o Plano Agache, onde a Prefeitura do Distrito Federal define com bastante precisão os “bairros populares” que se encontravam “em comunicação rápida mas insuficiente, pelas vias férreas, com as oficinas do porto e das indústrias, que deles dependem”, dos “bairros mais graciosamente dotados”, habitados pelos “homens de negócio” – localizados na Zona Sul e alguns na Zona Norte (Andaraí, Vila Isabel, Aldeia Campista e Rio Comprido)”. (Cf. Silva 78-79). E para promover a integração dos trabalhadores às “oficinas”, o plano previa uma reestruturação ferroviária e uma integração com um sistema metropolitano.

Em 1956, durante uma onda de quebra-quebras, passageiros indignados com os atrasos das composições depredaram e incendiaram várias estações do ramal da Leopoldina, e depois entraram em conflito com policiais militares nas estações. Devido à dimensão dos acontecimentos, o presidente da República, Juscelino Kubitschek resolve ir até a estação Central do Brasil e do interior de uma composição lotada de passageiros faz um discurso se dirigindo aos usuários:

“Aqui estou para verificar, com os meus próprios olhos *as necessidades da Leopoldina e os anseios da população suburbana, que vive do transporte desta ferrovia.* (...) Autorizei, neste momento, a aquisição de 20 locomotivas Diesel e de 100 vagões de aço para melhorar o transporte *das populações suburbanas que se servem da Leopoldina.* (...) O que eu quero demonstrar ao povo do Rio de Janeiro, *sobretudo às populações mais necessitadas,* é que o Governo não vai ficar preso lá no Catete, sem vir atender pessoalmente os reclamos da população desta cidade.” (JB, 14 de maio de 1956, p.9) (grifo nosso)

Por fim, encontramos no “Guia Antiturístico do Rio”, elaborado pelo escritor Marques Rebelo, na década de 1960, uma definição do verbete “subúrbios” que oferece uma boa dimensão desta relação, onde os ramais das ferrovias nomeiam e diferenciam os subúrbios:

“Subúrbios: *Há os da Central, da Leopoldina e os da linha auxiliar,* ferrovias que especificamente os servem com atraso e desastres, alguns monumentais. São muitos e brotam como cogumelos (...)” (Rebelo apud Barki, 26) (grifo nosso).

O último elemento que formou o conceito carioca de subúrbio seria o desprestígio social, ocasionado, como já foi dito, pela falta de políticas públicas

que dessem suporte aos pobres que viviam na região central. Para Fernandes, houve no Rio de Janeiro um processo de desmoralização da classe operária, que, após sua remoção, foi condenada a uma ausência de políticas de assistência à moradia, sendo progressivamente relegada a um processo de exclusão social, “o que resultou numa imagem desmoralizante do subúrbio, um lugar sem atrativos, sem cultura e sem história, na expressão de Lima Barreto em Clara dos Anjos (1904), ‘o refúgio dos infelizes’”. (Fernandes, 2010: 14)

Produziu-se, assim, um subúrbio como uma região fora da cidade, sem direitos, uma área “sub”, conforme o significado do prefixo (“posição abaixo de”; “inferioridade”; “insuficiência”), e com isso as representações que vieram da categoria “suburbano”, como “aquele que está à margem” e como “atrasado”, conforme pontua Carneiro (2009).

O trem, que, como vimos, foi ao longo do século XX sendo percebido como elemento constituinte do subúrbio, herdou deste a condição de um transporte que não é da cidade, ficando sem a função integradora. O transporte ferroviário virou o transporte do subúrbio e, por consequência, dos suburbanos, o que em certa medida ajuda a compreender, por exemplo, o contraste em relação ao metrô, no que diz respeito à qualidade do serviço. A seguir veremos um breve desenvolvimento sobre a história dos trens pelo século XX.

2.3.

O processo de deterioração do transporte ferroviário

Silva aponta que o processo de “segregação sócio-espacial”, em curso a partir da década de 1930 (SILVA, 1992. p.123), baseado no processo de *periferização* da cidade, expandiu a habitação precária para a região metropolitana da cidade sem solucionar o problema do trabalho, da infra-estrutura e dos serviços na vida classe operária. Como consequência, o problema dos transportes de massa assume uma importância de destaque no cenário urbano.

Silva mostra que nas três primeiras décadas do século XX, os trens sofreram um aumento no número de passageiros, iniciado em 1907 com a construção do viaduto sobre o Canal do Mangue, com o acréscimo de linhas

entre Engenho de Dentro e Madureira e com a duplicação dos ramais de Santa Cruz até Campo Grande.

É a partir da década de 1920 que se registra o maior crescimento no número de passageiros nos trens e também nos bondes (SILVA, 1992. p.76), até se estabilizar nos anos 50. De 1937 (ano em que as linhas se eletrificaram) até 1945, o número de usuários saltou de 32 milhões para 137 milhões. No entanto, apesar do número de passageiros ter praticamente quadruplicado, os trens continuaram com as mesmas 60 composições. A falta de preparo e de investimentos ao longo das décadas gerou no sistema ferroviário um processo crescente de precarização, ocasionando uma série de problemas, tais como a deterioração das composições, em função da sobrecarga para qual foram projetados; a superlotação; os atrasos; as constantes panes; os frequentes descarrilamentos; as quedas de energia; as avarias etc.

A década de 50 é o momento da “febre viária”, onde o Estado opta conscientemente pelo investimento no setor rodoviário, assumindo um modelo de desenvolvimento que privilegiou o ônibus, as lotações e o carro individual. Vale lembrar que, os bondes, considerados um problema desde o Plano Agache, experimentarão sua decadência nos anos 1950 e serão extintos definitivamente em 1964. É a mesma década de 1950 que, com este quadro de deterioração dos transportes ferroviários, aliado ao alto custo de vida e a redução do poder aquisitivo, a classe trabalhadora experimentará uma intensificação da luta pelo direito à cidade, da qual o aumento do número de quebra-quebras, segundo Silva (1992) é uma expressão da luta dos usuários contra a segregação espacial, que lhes restringe o direito à locomoção e a outras atividades das quais eles necessitem dos transportes de massa.

2.4.

As gestões da ferrovia.

Desde 1891 a E.F. Central do Brasil já havia encampado grande parte das ferrovias privadas e junto com a E. F Leopoldina Railway, dominando a base do sistema de transporte ferroviário do Rio de Janeiro. Em 1957, após incorporar uma parte da E. F. Leopoldina, a E. F Central do Brasil foi absorvida pela Rede Ferroviária Federal- RFFSA.

Em 1984 é criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), subordinada ao Ministério dos Transportes, com o objetivo de cuidar do transporte ferroviário metropolitano deixando a RFFSA responsável apenas pelo transporte de cargas.

Em 1994 a responsabilidade da gestão foi transferida da União para o estado do Rio de Janeiro, com a criação da Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens).

Em 1998, durante a onda de privatizações do projeto neoliberal, os trens cariocas foram concedidos à iniciativa privada, passando a ser administrados pela empresa Supervia que obteve a concessão até 2023. Em 2010, o governador Sérgio Cabral concedeu mais 25 anos à empresa.

2.5.

Algumas informações sobre os trens

Os trens atendem à região Metropolitana do Rio de Janeiro, ao longo de 270 quilômetros de via férrea, que abrangem um total de 12 municípios¹⁰, distribuídos entre cinco ramais¹¹, constituídos de 98 estações. Das estações ferroviárias, quatro estão integradas com o metrô¹² e uma delas é interligada ao teleférico do Complexo do Alemão¹³. Há também uma linha de ônibus especial da Supervia, que liga a estação Central do Brasil a nove estações localizadas ao longo dos principais pólos comerciais e empresarias do centro da cidade¹⁴. A frota em operação é de 160 trens, dos quais 38 possuem ar condicionado.

O horário de funcionamento dos trens é variado: nos dias úteis circulam de 4h25min a 23h35min; aos sábados de 6h a 21h; aos domingos de 6h a 21h50min e nos feriados de 6h15min a 19h20min.

¹⁰Os municípios são: Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Paracambi, Magé e Guapimirim.

¹¹Os ramais são: Deodoro, Santa Cruz, Japeri, Belford Roxo e Saracuruna

¹²As estações são: Central, São Cristóvão, Triagem e Pavuna

¹³Trata-se da estação de Bonsucesso.

¹⁴As estações são: Mal. Floriano/Av. Passos, Mal. Floriano/Igreja Santa Rita, Rio Branco/Buenos Aires, Rio Branco/Sete de Setembro, Assembleia, Fórum, Alm. Barroso/Rua México, Lgo. da Carioca e Pça. Tiradentes.

Em relação à tarifa¹⁵, o valor unitário é de R\$ 2,80. O bilhete integrado ao serviço de metrô custa R\$ 4,20. A integração com os ônibus da cidade do Rio de Janeiro pode ser feita através do Bilhete Único Carioca ou com o ônibus da Supervia pelo valor de R\$ 3,70. É possível, também, integrar-se aos ônibus intermunicipais, pelo Bilhete Único Intermunicipal, pela tarifa de R\$4,40.

2.5.1. Os tipos de trem

Existem diferentes serviços de trens quanto à forma de realizar o seu trajeto. Os trens paradores, presentes em todos os ramais, são aqueles que fazem paradas de embarque e desembarque de passageiros em todas as estações por onde passam. São usualmente tratados de “parador” pelos usuários.

Os trens diretos são aqueles que durante um determinado trecho não realizam paradas de embarque e desembarque de passageiros. Eles estão disponíveis nos dias úteis, apenas para o ramal de Japeri e Santa Cruz. Estes trens são conhecidos pelos usuários como “direto” ou sob a forma mais específica de “Japeri” e “Santa Cruz”.

O trem do ramal Japeri ao realizar o trecho Deodoro-Central só realiza paradas nas estações de Madureira, Cascadura, Engenho de Dentro e São Cristóvão e quando se dirige no sentido Central-Deodoro procede da mesma maneira, exceto em relação estação de São Cristóvão, onde não realiza parada. No trecho Deodoro-Japeri e Japeri- Deodoro o trem realiza o embarque e o desembarque de passageiros em todas as estações.

De forma semelhante, o trem direto do ramal Santa Cruz efetua paradas em todas as estações entre Santa Cruz e Deodoro, e no trecho Deodoro-Central para apenas nas estações de Madureira, Cascadura, Engenho de Dentro, São Francisco Xavier e São Cristóvão. No trajeto inverso, Central-Deodoro, o trem direto não faz parada na estação de São Cristóvão.

¹⁵ Valores válidos até dezembro de 2011.

É importante compreender que a denominação “trem direto” dá-se em função de que no trecho Central-Deodoro e Deodoro-Central, tanto no ramal Japeri, quanto no ramal Santa Cruz, estes trens não realizam paradas em todas as estações, diferentemente do que ocorre com os trens paradores que circulam em todos os outros ramais. Ao observarmos os trens diretos nos trechos entre Deodoro e Japeri e Deodoro e Santa Cruz, perceberemos que eles realizam paradas em todas as estações, tal como um trem parador. Apesar disso, mesmo que durante um longo trecho eles viagem realizando paradas de estação em estação, estes trens não são chamados de trens paradores.

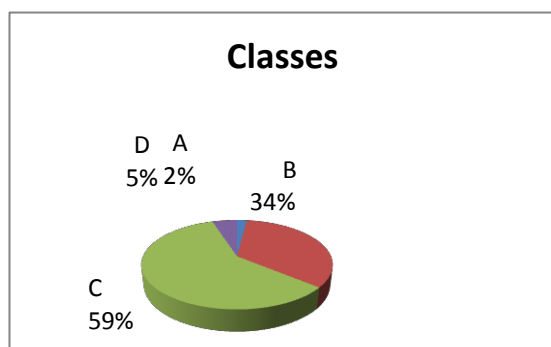
Portanto, a denominação “trem direto”, neste caso, foi definida negativamente, ou seja, os trens diretos não são os que realizam todo o percurso de forma direta, ininterrupta e sim os que não realizam paradas em determinados trechos.

Finalmente, existem os trens expressos do ramal Belford Roxo, que são composições que durante alguns horários especiais (6h40min, 7h38min, 17h45 e 19h03min) realizam o trajeto entre a Central e Belford Roxo com apenas sete paradas (São Cristóvão, Triagem, Jacarezinho, Mercadão de Madureira, Pavuna, São João de Meriti, Agostinho Porto, Coelho da Rocha), nove a menos que o no mesmo percurso realizado pelo trem parador. O trem expresso reduz em cerca de 15 minutos o tempo da viagem em relação ao parador do mesmo ramal.

2.5.2. O usuário

Os trens transportam hoje cerca de 540 mil passageiros por dia. No ano 2010, foram transportados 136 milhões de passageiros. Segundo os dados da pesquisa realizada pelo IBOPE, encomendada pela Supervia, em 2010, a maior parte dos usuários dos trens estão concentrados nas seguintes classes, conforme a tabela abaixo:

Tabela 2: Distribuição dos usuários dos trens de acordo com as classes sociais. (Pesquisa realizada pelo IBOPE encomendada pela Supervia, em 2010).



Fonte: Pesquisa Ibope mar.2010

Quanto ao grau de instrução, 51% dos usuários possuíam o ensino fundamental, 29% concluíram o ensino médio e 20% tinham o nível superior. Quanto ao sexo, os números demonstraram que 51% do público é masculino e 49% feminino. No quesito faixa etária observa-se uma predominância na população jovem, distribuídos da seguinte maneira:

Tabela 3: Faixa etária dos usuários da Supervia. (março. 2010)

FAIXA ETÁRIA	QUANTIDADE
até 24 anos	24%
25 a 34 anos	38%
35 a 44 anos	21%
45 a 54 anos	13%
acima de 55 anos	4%

Fonte: Pesquisa Ibope mar.2010.