



Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Centro de Tecnologia e Ciências
Instituto de Geociências
Departamento de Geografia
Programa de Pós-Graduação em Geografia

POLÍTICAS PÚBLICAS, DESENVOLVIMENTO E TRANSPORTE URBANO:

**Um estudo crítico sobre os planos de implantação e expansão do
Metrô-RJ**



Fernando de Araújo Monassa Heide

Rio de Janeiro

2007

FERNANDO DE ARAÚJO MONASSA HEIDE

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

POLÍTICAS PÚBLICAS, DESENVOLVIMENTO E

TRANSPORTE URBANO:

Um estudo crítico sobre os planos de implantação e expansão do Metrô-RJ

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Orientador: **Prof. Dr. Miguel Angelo Campos Ribeiro**

Rio de Janeiro

2007

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/CTC/C

- H465 Heide, Fernando de Araújo Monassa.
Políticas públicas, desenvolvimento e transporte: um estudo sobre os planos de implantação e expansão do Metrô-RJ/Fernando de Araújo Monassa Heide. – 2007.
201f. : il. color., mapas
- Orientador: Miguel Ângelo Campos Ribeiro.
Dissertação (mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Departamento de Geografia.
1. Planejamento urbano - Rio de Janeiro(RJ) – Teses. 2. Políticas Públicas – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. 3. Transporte urbano – Rio de Janeiro(RJ) – Teses. 4. Metrô (RJ) – Rio de Janeiro – Teses. I. Ribeiro, Miguel Ângelo Campos. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Departamento de Geografia. III. Título.

CDU 711.4(815.3)

FERNANDO DE ARAÚJO MONASSA HEIDE

POLÍTICAS PÚBLICAS, DESENVOLVIMENTO E

TRANSPORTE URBANO:

**Um estudo crítico sobre os planos de implantação e expansão do
Metrô-RJ**

Dissertação apresentada como parte dos requisitos necessários
à obtenção do grau de mestre em Geografia pelo Departamento
de Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Aprovado em: Setembro de 2007.

Orientador: **Prof. Dr. Miguel Angelo Campos**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Miguel Angelo Campos Ribeiro (Orientador)

Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ

Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas de Jesus

Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ

Prof. Dr. João Baptista Ferreira de Mello

Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ

Prof. Dra. Luciana Corrêa do Lago

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ

Rio de Janeiro

2007

À minha família,
Por todo o carinho ao longo de minha vida.

Agradecimentos

- Ao Miguel Ângelo, por ter acreditado em meu trabalho desde o começo e pela grande amizade que construímos nesse pequeno tempo.
- Aos professores Dr. Gilmar Mascarenhas, Dr. João Baptista e Dra. Luciana Correa do Lago, pelo tempo dedicado à leitura desta dissertação e, acima de tudo, pela dedicação dispensada enquanto integrantes da banca examinadora.
- Aos meus pais, por terem me propiciado todos os instrumentos possíveis no mundo para chegar até aqui e por todo o amor com que me criaram.
- A minha irmã, por saber que posso contar com ela em qualquer situação.
- A Quel, pelo amor, carinho, dedicação e amadurecimento compartilhados por nós nesses anos de convivência.

“And In the end,
the love you take
is equal to the love
you make.”
(Lennon/McCartney)

Resumo

A presente dissertação enfoca o papel dos meios de transportes como elementos participativos da produção do espaço urbano e da sua organização espacial, adotando o transporte metroviário na Região Metropolitana do Rio de Janeiro como objeto de análise. Logo, a dissertação em tela tem por objetivo principal a análise da formulação dos projetos da rede atual do metrô carioca, bem como dos projetos de expansão existentes sob a perspectiva dos critérios estabelecidos pelo planejamento urbano, consubstanciado em suas políticas públicas, no delineamento das linhas concebidas e dos fatores da organização interna da Metrôpole do Rio de Janeiro que condicionaram a elaboração de tais projetos. Primeiramente, a realização do estudo sobre o transporte metroviário no Rio de Janeiro se justifica uma vez que a implementação deste modal de transporte representou modificações significativas no espaço urbano da Metrôpole Fluminense, alterando as funções das localidades pré-existentes, bem como interferindo diretamente no valor do solo. Por outro lado, as políticas públicas de transporte urbano são primordiais na reorganização das cidades face às novas demandas geradas pelo capitalismo em sua faceta contemporânea. Além disso, a relevância desta dissertação também se evidencia no fato de que a problemática dos transportes urbanos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro tem se agravado acentuadamente, haja vista que, desde a década de 1950, verifica-se o desenvolvimento de políticas públicas de transporte urbano voltadas para a construção de uma infra-estrutura viária, privilegiando, inclusive, o transporte particular em detrimento do transporte público. Em contrapartida, nos últimos anos, os projetos de expansão do transporte metroviário entraram novamente em voga na sociedade carioca, não somente em virtude do agravamento da situação dos transportes, mas, sobretudo, pela realização do Pan Americano de 2007 e tendo em vista as tentativas futuras de candidatura da Cidade Maravilhosa aos Jogos Olímpicos, os quais demandam investimentos significativos na infra-estrutura urbana.

Palavras-chave: planejamento urbano, políticas públicas, desenvolvimento, sistema de transportes urbanos e metrô-rj.

Abstract

The current dissertation focus the functions of the means of transportation as important elements in the urban space production and organization, adopting the Rio de Janeiro's subway system as subject. Then, the main objective of this dissertation consists in the analysis of the actual Rio de Janeiro's subway network and the present expansion plans in relationship with the urban planning' criterions in the conception of those subway's lines and considering the metropolis urban organization factors which conditioned the elaboration of those projects. First, the accomplishment of the study in course about the Rio de Janeiro's subway network is justified as the implementation of this mean of transportation resulted in deep modifications in the Rio de Janeiro metropolis urban space, changing the functions of the pre-existents localities, as well as interfering straightly in the land worth. In spite of that, the urban transport plans are primordials in the city's reorganization in view of the new demands created by the Capitalism actually. Beyond that, the relevance of this dissertation is shown in the fact of the Rio de Janeiro's urban transportation problematic has been drastically aggravated, considering that, since the 1950's, the development of the local politics has been guided to built streets infrastructure in favor of the automobile transportation in detriment of public transportations. In other hand, in last few years, the subway network's expansion plans are over again in vogue in carioca society, not only because the problems with the local means of transportation are getting worse, but, mostly, take into account the Pan American Games 2007 and the futures attempts of Rio de Janeiro's bid to hold The Olympic Games, which demand major investments in local urban infrastructure.

Key words: Urban planning, public politics, development, urban transport's system and subway.

Lista de Ilustrações

Figuras:

Figura 1: Níveis de Congestionamento em 2003.....	118
Figura 2: Níveis de Congestionamento Previstos para 2013 (Cenário Tendencial)	119
Figura 3: Plano Completo de Investimentos do PDTU.....	124
Figura 4: Plano Mínimo de Investimentos do PDTU.....	125
Figura 5: Área Suscetível de Revitalização Beneficiada pelo Trecho Estácio-Carioca.....	159
Figura 6: Os Lotes de Implementação da Linha 3 do Metropolitano Fluminense...	163
Figura 7: 1ª Fase de Implementação da Linha 3 (trecho Araribóia -Guaxindiba)...	164
Figura 8: Detalhe do Trecho Subterrâneo da Linha 3 sob a Baía de Guanabara...	164
Figura 9: Modelo Esquemático da Estação Praça XV.....	166
Figura 10: Esquema das Estações Jardim Oceânico e São Conrado.....	169
Figura 11: Linha 4 do Metropolitano Fluminense e Traçado Alternativo.....	170
Figura 12: A Linha 6 do Metropolitano Fluminense.....	173

Fluxogramas:

Fluxograma 1: Gestão Proposta de Sistema de Transportes Urbanos.....	40
--	----

Fotografias:

Fotografia 1: Composição do Metrô-RJ em Operação na Linha 2.....	19
Fotografia 2: Os Congestionamentos Diários da RMRJ.....	109
Fotografia 3: Obras de Implementação do Metrô na Cidade do Rio de Janeiro.....	129
Fotografia 4: Estações da Linha 1 do Metrô Rio.....	132
Fotografia 5: Estações da Linha 2 do Metrô Rio.....	133
Fotografia 6: Ônibus do Metrô de Superfície.....	152
Fotografia 7: Ônibus Expresso nas Proximidades da Estação Saens Peña.....	153
Fotografia 8: Praça da Cruz Vermelha.....	160

Gráficos:

Gráfico 1: Financiamentos concedidos pelo BNDES à Indústria Automobilística e aos Planos de Expansão dos Metrôs no Brasil.....	107
Gráfico 2: Participação do Transporte Motorizado (Coletivo e Individual) X Não Motorizado.....	112
Gráfico 3: Divisão Modal das Viagens Motorizadas na RMRJ.....	113
Gráfico 4: Participação dos Modos de Transportes no Total de Viagens da RMRJ.....	114
Gráfico 5: Distribuição de Viagens entre os Principais Modais Coletivos.....	116
Gráfico 6: Índice de Mobilidade por Faixas de Renda.....	120
Gráfico 7: Taxa de Imobilidade por Faixa de Renda na RMRJ.....	122
Gráfico 8: Índice de Moradores que Trabalham ou Estudam no Município do Rio de Janeiro.....	161

Mapas:

Mapa 1: A Rede Atual e os Planos de Expansão do Metrô-Rio.....	18
Mapa 2: Delimitação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.....	137
Mapa 3: Planos de Implementação do Metrô de 1968.....	142
Mapa 4: Planos Atuais de Expansão do Metrô propostos pelo Governo Estadual do Rio de Janeiro.....	143
Mapa 5: A Rede Atual e os Projetos de Expansão Vigentes do Metrô-Rio.....	156

Organogramas:

Organograma 1: As Políticas Públicas e os Atores Sociais Envolvidos.....	54
Organograma 2: A Relação Global-Local sob a perspectiva de Milton Santos.....	58

Quadros:

Quadro 1: Distribuição da população dos municípios integrantes da Região Metropolitana Fluminense – 2000.....	139
---	-----

Quadro 2: Produto Interno Bruto dos municípios integrantes da Região Metropolitana Fluminense-2000.....	140
Quadro 3: Características Gerais da Rede Metroviária Carioca.....	149
Quadro 4: Intervalos Médios entre as Composições de Metrô.....	149
Quadro 5: Total de Passageiros Transportados (x 1000) por Linha em Operação.	150
Quadro 6: Média de Passageiros Transportados por Dia Útil (x 1000).....	151
Quadro 7: Integrações com Linhas de Ônibus Expressos.....	153
Quadro 8: Integrações Intermunicipais na Estação Pavuna.....	154
Quadro 9: A Centralidade da Praça Da Cruz Vermelha em Números.....	160
Quadro 10: Características do Trecho Araribóia-Guaxindiba.....	166

Tabelas:

Tabela 1: Divisão Modal das Viagens na RMRJ.....	112
Tabela 2: Distribuição das Viagens por Município da RMRJ (X1000):.....	115
Tabela 3: Distribuição das Viagens por Município da RMRJ (X1000).....	117
Tabela 4: Índices de Mobilidade por Município da RMRJ.....	120
Tabela 5: Taxa de Imobilidade na RMRJ.....	121
Tabela 6: Índices de Imobilidade por Município da RMRJ.....	122

Lista de Abreviaturas e Siglas

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento.

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

CIDE – Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro.

DGD – Desenvolvimento geograficamente desigual.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia.

IPP – Instituto Pereira Passos.

PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos.

PIT-Rio – Plano Integrado de Transportes do Rio de Janeiro.

Riotrilhos – Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro.

RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

SECTRAN – Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro.

Sumário

AGRADECIMENTOS.....	VI
RESUMO E PALAVRAS-CHAVE.....	VIII
ABSTRACT.....	IX
LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	X
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS.....	XIII
CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	15
1. O PLANEJAMENTO URBANO: REFLEXÕES SOBRE A ATUAÇÃO ESTATAL NA ESCALA INTRA-URBANA.....	29
1.1. Planejamento urbano: discussões sobre um conceito e sua aplicabilidade ao contexto dos transportes.....	31
1.2. O planejamento urbano historicamente empregado no Brasil: o exemplo das políticas públicas dos sistemas de transportes das regiões metropolitanas brasileiras.....	41
1.3. A relação local-global hodierna e suas repercussões sobre o planejamento urbano contemporâneo no Brasil: um quadro atual dos planos de expansão do Metrô-RJ.....	48
2. O EMPREGO DO DESENVOLVIMENTO NO DISCURSO DO PLANEJAMENTO URBANO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE IMPLEMENTAÇÃO E EXPANSÃO DA REDE METROVIÁRIA DA RMRJ.....	71

2.1. “Desenvolvimento ou desenvolvimentos”: a discussão sobre um conceito multifacetado.....	74
2.2. A apropriação do desenvolvimento no âmbito da legitimação do planejamento urbano brasileiro.....	78
2.3. O Desenvolvimento geográfico desigual na escala intra-urbana: uma construção inerente às políticas públicas.....	85
2.4. Novas Perspectivas para o Desenvolvimento no Cenário Hodierno: uma Ruptura Diante da Concepção Classicamente Adotada.....	96
3. O METROPOLITANO CARIOCA: UM EXEMPLO EMPÍRICO.....	104
3.1. A situação atual dos transportes públicos na RMRJ.....	106
3.2. Histórico de implementação do Metrô-RJ.....	126
3.3. Caracterização da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e os impactos da sua evolução urbana a partir da década de 1960 nos traçados atuais planejados para o Metrô-Rio.....	134
3.4. Análise da rede existente do Metrô-RJ e dos estudos de viabilidade das linhas projetadas.....	147
3.4.1. A rede atual do transporte metroviário carioca.....	148
3.4.2. Linha 1 (anel circular entre a Zona Norte e a Zona Sul).....	157
3.4.3. Linha 2 (Carioca - Pavuna).....	158
3.4.4. Linha 3 (Carioca - Itaboraí).....	161
3.4.5. Linha 4 (Alvorada – Morro de São João).....	168
3.4.6. Linha 5 (Aeroporto Santos Dumont – Aeroporto Internacional A.C. Jobim). 172	
3.4.7. Linha 6 (Alvorada – Aeroporto Internacional A. C. Jobim).....	172
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	177
REFERÊNCIAS.....	193

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

“O transporte é um serviço vital para qualquer sociedade. Ele assegura o direito à comunicação, integra o espaço e as atividades e é essencial para a economia. O transporte, como várias outras funções, depende de infra-estrutura adequada, muito deficiente nos países periféricos” (VASCONCELLOS, 2000, p. 195).

O estudo do espaço¹ urbano apresenta atualmente extrema relevância para a geografia brasileira, uma vez que o século XX foi marcado pelo intenso processo de urbanização nacional, culminando com a formação de expressivas regiões metropolitanas caracterizadas pelo alto grau de complexidade interna.

Neste cenário, uma vasta gama de problemas urbanos emergiu a partir da incapacidade estatal em prover soluções efetivas para o crescimento das cidades em ritmo acelerado. No entanto, torna-se relevante destacar a estreita relação estabelecida entre grande parte dos problemas urbanos e a questão relativa às políticas públicas voltadas para o transporte público das regiões metropolitanas, o qual constitui o objeto de estudo da presente análise.

Historicamente, os meios de transporte no Rio de Janeiro constituíram importantes elementos na organização espacial da cidade, sobretudo no que tange ao processo de segregação espacial e à ampliação do quadro de distorções sócio-espaciais inerentes à Região Metropolitana do Rio de Janeiro. De fato, bondes e trens, implementados no século XIX, permitiram a consolidação dos alicerces das feições que a urbe carioca apresentaria futuramente, sendo considerados, conforme Abreu (1997), como indutores do crescimento urbano carioca.

Posteriormente, observa-se que a implementação do transporte metroviário estritamente no núcleo metropolitano modificou a organização espacial da RMRJ, repercutindo sobremaneira na ampliação da segregação residencial a partir do emprego de políticas públicas que concentraram equipamentos e serviços em determinadas áreas privilegiadas da Metrópole Fluminense em detrimento de outras, as quais permaneceram relegadas pelo poder público local.

Isto posto, a presente dissertação enfoca o papel dos meios de transportes como elementos participativos da produção do espaço urbano e da sua organização

¹ O espaço é definido por Santos (2004, p. 63) como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá (...). O espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e aos seus habitantes (...). Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações eleva a criação de objetos novos ou se realiza sobre os pré-existentes. É assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma”. O sistema de objetos e de ações é adotado como perspectiva de análise do espaço uma vez que a introdução do metropolitano no estudo em voga representou o início de um novo objeto, o qual foi responsável por modificações significativas no âmago da dinâmica interna da Metrópole Fluminense.

espacial², adotando o transporte metroviário na Região Metropolitana do Rio de Janeiro como objeto de análise.

Logo, a dissertação em tela tem por objetivo principal a análise da formulação dos projetos da rede atual do metrô carioca (conforme mapa 1), bem como dos projetos de expansão existentes sob a perspectiva dos critérios estabelecidos pelo planejamento urbano, consubstanciado em suas políticas públicas, no delineamento das linhas concebidas e dos fatores da organização interna da Metrópole do Rio de Janeiro que condicionaram a elaboração de tais projetos.

² O conceito de organização espacial constitui, segundo Corrêa (2002a, p. 53), o instrumento utilizado pela Geografia com o intuito de compreender a sociedade, a qual representa o próprio objeto geográfico. Assim, “a organização espacial representa uma materialidade social, sendo a própria sociedade espacializada”.

Neste sentido, o recorte espacial delimita-se pela Região Metropolitana do Rio de Janeiro, enquanto o recorte temporal compreende o período definido desde a formulação do projeto de metrô para a cidade do Rio de Janeiro na década de 1960, especificamente em 1968, passando pela inauguração do mesmo em 1979 até a presente data. Há de se ressaltar que, apesar do transporte metroviário (vide foto 1) ainda estar restrito ao município do Rio de Janeiro, seus projetos abarcam a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sendo, portanto, de responsabilidade do governo estadual.

Fotografia 1: Composição do Metrô-RJ em Operação na Linha 2



fonte: <http://world.nycsubway.org/> (2006)

Não obstante, as questões norteadoras desta dissertação são dispostas a seguir em consonância com sua distribuição pelos três capítulos que compõem o trabalho científico em curso:

No primeiro capítulo, questiona-se até que ponto as políticas públicas brasileiras foram empreendidas no âmbito do discurso, enquanto instrumentos político-ideológicos, ou mesmo foram implementadas sem a adoção de um planejamento urbano de cunho efetivamente democrático.

No caso dos sistemas de transportes urbanos das metrópoles brasileiras, as intervenções estatais não se destinaram a propiciar uma acessibilidade³ satisfatória para todos os espaços intra-urbanos⁴, privilegiando determinadas localidades de uma metrópole em detrimento de outras, haja vista às pressões dos grupos sociais hegemônicos (dentre os quais o setor imobiliário e as classes mais abastadas e médias) dentro da arena de embate que se estabelece entre a pluralidade de atores sociais existentes no âmbito do Estado e do processo decisório que envolve o delineamento das políticas públicas. Reflete-se ainda sobre a própria autonomia do poder público local frente aos ditames estabelecidos na escala global e que norteiam as políticas públicas empreendidas no âmbito local.

Assim, ainda neste primeiro capítulo, esta dissertação indaga em que medida as políticas públicas que incidem sobre o sistema de transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro não constituem meros instrumentos de suporte à “mercantilização” do referido recorte espacial no contexto da crise da modernidade⁵, momento este caracterizado por uma exacerbação desta tendência sócio-espacial

³ O termo acessibilidade deve ser apreendido, segundo Harvey (1980) como um preço equivalente ao custo de superação das distâncias em um dado contexto sócio-espacial. Neste âmbito, a questão da acessibilidade em um sistema urbano vincula-se acentuadamente às tentativas de maximização das possibilidades espaço-temporais paralelamente à busca pela redução dos custos inerentes aos deslocamentos espaciais dos objetos técnicos, bem como da força de trabalho. De fato, a acessibilidade relaciona-se sobremaneira com as interações espaciais que permeiam um sistema urbano.

⁴ Em se tratando do espaço urbano capitalista, Corrêa (2002b) compreende o mesmo como um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço, fato que pode ser evidenciado por suas características mais expressivas, a saber: fragmentação, articulação, reflexo e condicionante social, repleto de símbolos e campo de lutas entre as classes sociais. Por outro lado, Castells (1996) afirma que o espaço urbano apresenta-se meramente como palco das relações sociais, sendo apenas condicionado pelos mecanismos gerais da regulação social, bem como apropriado pelas organizações e pelas atividades humanas. Neste sentido, o autor não considera o espaço como um condicionante das relações que nele se estabelecem. No contexto atual, Harvey (1982) concebe a cidade contemporânea sob o prisma de um ambiente construído por um conjunto vasto de estruturas físicas voltadas para o sustento do processo de desenvolvimento. Neste ínterim, o ambiente construído caracteriza-se por seu dinamismo, em que a urbe encontra-se permanentemente sujeita a processos dialéticos de construção e destruição inerentes à própria natureza do capitalismo.

⁵ Conforme Soja (1993, p. 34), “a modernidade compõe-se de contexto e conjuntura. Pode ser entendida como a especificidade de se estar vivo, no mundo, num momento e lugar particulares; como um sentimento individual e coletivo vital de contemporaneidade. Como tal, a experiência da modernidade capta uma ampla mescla de sensibilidades, que refletem sentidos específicos e mutáveis das três dimensões mais básicas e formadoras da existência humana: o espaço, o tempo e o ser”. Portanto, a crise da modernidade evidencia tão somente um dos ciclos do capitalismo iniciados a partir da Revolução Industrial do século XVIII e que se estendeu até a década de 1960 e 1970, quando se vislumbra a crise paradigmática da modernidade ou o próprio advento da chamada pós-modernidade, sob a qual ainda não se estabeleceu um consenso entre os diversos autores.

inerente à própria estruturação do sistema capitalista em seu contínuo processo de adequação dos espaços geográficos aos seus mecanismos de reprodução, atribuindo diferentes valores de troca à dimensão sócio-espacial.

No capítulo II, esta pesquisa traz como questionamento a maneira pela qual as políticas públicas utilizaram-se do termo *desenvolvimento* no sentido de legitimar o discurso do planejamento urbano brasileiro e suas políticas públicas desprovidas de um caráter social democrático e, conseqüentemente, sem uma finalidade efetiva em solucionar as problemáticas urbanas das classes sociais menos favorecidas (população residente em favelas, bem como a população residente na Baixada Fluminense e nos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro), restringindo-se a uma atuação compatível com os interesses dos setores imobiliários e das classes média e alta. Além disso, ao longo deste capítulo, discute-se a forma como o desenvolvimento geográfico desigual se reproduz na escala intrametropolitana do Rio de Janeiro, sendo inclusive agravado pelas políticas públicas do sistema de transportes.

No decorrer do capítulo III, partindo-se do pressuposto que o Estado constitui um dos palcos de enfrentamento entre os diversos grupos sociais que coexistem em um dado contexto urbano, reflete-se sobre os próprios critérios adotados pelo poder público na delimitação das linhas projetadas do transporte metroviário na RMRJ e na escolha do traçado das mesmas, tratando também sobre a forma pela qual a evolução urbana atua como condicionante do planejamento urbano, utilizando-se o referencial do transporte metroviário.

Em síntese, como se percebe pela distribuição dos questionamentos no decorrer desta dissertação, vislumbra-se que esta pesquisa intenta a elaboração de uma perspectiva multidisciplinar que correlacione e incorpore as discussões tradicionalmente restritas ao âmbito do planejamento urbano ao olhar geográfico, o qual prima pelas análises da dimensão sócio-espacial. Deste modo, a questão central que deve permear este estudo é o estabelecimento de uma conexão entre as políticas públicas e o espaço geográfico, refletindo sobre as possibilidades da construção de um planejamento urbano que integre os princípios éticos e universais de justiça social defendidos por Harvey (1980) às intervenções estatais sobre os espaços urbanos, sobretudo àquelas que incidem sobre os sistemas de transportes, pois estas interferem diretamente na distribuição da acessibilidade pelo tecido urbano.

Cumprir mencionar que, embora haja predominância de questões relativas ao planejamento urbano nos capítulos I e II (ambos voltados para a construção de um arcabouço teórico-conceitual), a intenção desta pesquisa é estabelecer uma maior aproximação do planejamento urbano com as preocupações da geografia contemporânea, sobretudo no capítulo III, destinado ao cumprimento do estudo empírico. Obviamente, mesmo nos capítulos I e II, esta dissertação já se propõe à consecução das primeiras tentativas de articulação entre o planejamento urbano e a geografia em prol de uma análise crítica que possa dar conta da complexidade que caracteriza a realidade urbana das metrópoles brasileiras na atualidade.

Em relação à metodologia adotada, esta se pautou na leitura de literatura pertinente à temática da evolução urbana da Metrópole do Rio de Janeiro, bem como dos transportes urbanos, especialmente do transporte metroviário. Por outro lado, a leitura relativa a temas da geografia urbana e do planejamento urbano, contribuiu sobremaneira para a consolidação de um embasamento teórico pertinente ao objeto de estudo.

Outra contribuição metodológica significativa diz respeito à visitação de órgãos públicos responsáveis pelo planejamento do transporte estadual do Rio de Janeiro (Sectran) e pela elaboração dos projetos de expansão do transporte metroviário (Riotrilhos), além de institutos voltados ao fornecimento de dados relativos ao Estado e ao Município do Rio de Janeiro (CIDE e IPP respectivamente).

Também é preciso destacar a relevância da obtenção de dados oficiais do Censo de 2000 do IBGE no que tange ao Município do Rio de Janeiro e aos demais municípios da Metrópole Fluminense, principalmente àqueles que revelam a contraditória realidade sócio-econômica entre o núcleo metropolitano e os demais municípios metropolitanos.

Em se tratando da operacionalização propriamente dita, esta dissertação adota a utilização de mapas, quadros, organogramas e fluxogramas, dentre outros, a fim de permitir uma maior compreensão sobre o recorte temático em estudo e facilitar a consecução dos objetivos propostos, respondendo aos questionamentos elencados por intermédio de meios mais didáticos de exposição do conteúdo teórico-conceitual. Particularmente, o emprego de mapas e figuras constitui ferramenta fundamental para tornar o tema em questão adequado ao olhar geográfico, sendo os mesmos utilizados especialmente na elaboração do estudo empírico que encerra esta dissertação.

Finda as questões de caráter metodológico, cumpre a estas considerações introdutórias a exposição de alguns motivos que ensejaram a elaboração e a escolha deste recorte temático. Primeiramente, a realização do estudo sobre o transporte metroviário no Rio de Janeiro se justifica uma vez que a implementação deste modal de transporte representou modificações significativas no espaço urbano da Metrópole Fluminense, alterando as funções das localidades pré-existentes, bem como interferindo diretamente no valor do solo. Em suma, “a consequência básica da introdução de inovações, como a implantação de um transporte de massa diz respeito ao caráter mutável de partes da cidade, através de uma nova configuração do espaço” (SILVA, 1981, p. 359).

Por outro lado, as políticas públicas de transporte urbano são primordiais na reorganização das cidades face às novas demandas geradas pelo capitalismo em sua faceta contemporânea. Desta forma, a elaboração de um estudo crítico sobre as políticas públicas de transporte urbano na RMRJ, particularmente em relação àquelas relativas aos planos de expansão do transporte metroviário torna-se pertinente uma vez que “a adaptação das cidades a novas funções econômicas por meio do rearranjo da oferta de transporte, é um fenômeno muito comum, embora pouco reconhecido” (VACONCELLOS, 2001, p. 161).

Não se pode esquecer que a contribuição da geografia para a temática do planejamento urbano dos sistemas de transportes e, especificamente do transporte metroviário na metrópole fluminense, se verifica na medida que a perspectiva geográfica afasta-se de uma abordagem meramente tecnicista sobre o tema, abarcando a inter-relação entre os planos estatais e a dimensão sócio-espacial, bem como o pano de fundo de embate entre os distintos atores sociais no que diz respeito ao processo decisório da elaboração das políticas públicas.

Além disso, a pertinência desta dissertação também se evidencia no fato de que a problemática dos transportes urbanos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro tem se agravado acentuadamente, haja vista que, desde a década de 1950, verifica-se o desenvolvimento de políticas públicas de transporte urbano voltadas para a construção de uma infra-estrutura viária, privilegiando, inclusive, o transporte particular em detrimento do transporte público.

Em contrapartida, nos últimos anos, os projetos de expansão do transporte metroviário entraram novamente em voga na sociedade carioca, não somente em virtude do agravamento da situação dos transportes, mas, sobretudo, pela realização

dos Jogos Pan Americanos de 2007 e tendo em vista as tentativas futuras de candidatura da Cidade do Rio de Janeiro aos Jogos Olímpicos, os quais demandam investimentos significativos na infra-estrutura urbana. No entanto, a rede atual do metropolitano carioca ainda não foi completamente consolidada, abrangendo somente pequena porção da cidade do Rio de Janeiro e não se estendendo a municípios importantes da Metrópole Fluminense, dentre os quais encontram-se Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Niterói e São Gonçalo.

No que tange à estruturação do presente estudo e especificamente ao conteúdo abordado em cada um dos tópicos que o compõe, vislumbra-se que o mesmo será organizado em três capítulos, a saber: Capítulo I - O Planejamento Urbano: reflexões sobre a atuação estatal na escala intra-urbana; Capítulo II – O Emprego do Desenvolvimento no Discurso do Planejamento Urbano Brasileiro: uma análise sobre as políticas públicas de implementação e expansão da rede metroviária da RMRJ; Capítulo III - O Metropolitano Carioca: um exemplo empírico.

No capítulo I, realiza-se, a priori, uma breve abordagem sobre o conceito de planejamento urbano (tópico 1.1.), sendo empregadas perspectivas de alguns autores sobre o tema, tais como Castells (1996), Souza (2002) e Egler (2005a), dentre outros. Por outro lado, opera-se a aplicabilidade do planejamento urbano em relação às políticas públicas de transportes, utilizando-se autores como Draibe (1993) e Vasconcellos (2000 e 2001).

Em seguida, este capítulo fomenta um panorama histórico do planejamento urbano brasileiro (tópico 1.2.), evidenciando como este se afastou da adoção de uma perspectiva democrática de intervenção sócio-espacial, tendo sido empregado ora no âmbito do discurso, como um instrumento político-ideológico de ocultação dos problemas urbanos vivenciados por grande parte da população, ora no sentido de empreender as modificações, em uma dada estrutura urbana, almejadas pelas classes sociais dominantes, abdicando de constituir-se em um meio de implantação de políticas urbanas democráticas. Neste sentido, são priorizadas as reflexões de Villaça (1999) e Maricato (2000), no sentido de discutir a sua aplicabilidade histórica do conceito em voga no recorte brasileiro, sobretudo na RMRJ e nos sistemas de transportes urbanos metropolitanos, para os quais são aproveitadas as lições de Vasconcellos (2000 e 2001).

Encerrando o primeiro capítulo, a dissertação em curso contextualiza o planejamento urbano dentro do cenário contemporâneo de globalização em que se

verifica uma maior articulação entre as escalas local e global (tópico 1.3.). Portanto, esta pesquisa procura verificar se esta nova tendência de estruturação sócio-espacial do capitalismo alterou a racionalidade de implantação do metrô no cenário da RMRJ.

Como veremos, as transformações ocorridas no âmago do sistema capitalista em escala global são responsáveis pelo estabelecimento de uma verdadeira reorganização dos espaços intra-urbanos a partir da disseminação de modelos de gestão urbana pelo mundo através de redes globais visando à otimização dos fluxos de capitais entre as diversas escalas existentes. Por conseguinte, no âmbito local, as políticas públicas serão delineadas pela congruência de tais interesses hegemônicos globais com as perspectivas das elites locais e do poder público local (EGLER, 2005a).

Não obstante, dentro da lógica hodierna de disseminação de mercados globais de gestão urbana (SANCHEZ, 2003), aplicando-se esta nova abordagem de atuação do poder público local ao planejamento urbano do sistema de transportes da RMRJ e, particularmente aos planos de expansão da rede metroviária carioca, torna-se notória a relevância dos meios de transporte enquanto elementos de suporte essenciais na promoção da preconizada reestruturação urbana e econômica deste recorte urbano com o intuito de tornar esta metrópole competitiva e atrativa aos fluxos de capitais.

Por sua vez, o capítulo II tem por finalidade demonstrar que o planejamento urbano, formulado pelas diferentes escalas de poder público, adotou o termo *desenvolvimento* como instrumento de legitimação das políticas públicas empreendidas no contexto brasileiro. No que tange à análise em tela, o emprego deste conceito será enfatizado sob a perspectiva do discurso que norteou os referidos planos de implementação da rede metroviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Neste íterim, o capítulo apresenta, inicialmente, uma visão multifacetada deste conceito (tópico 2.1.), defendida por Souza (1996), para o qual o desenvolvimento não pode ser analisado meramente sob seu aspecto econômico e deve respeitar as peculiaridades de um dado recorte sócio-espacial.

Terminada esta breve abordagem teórico-conceitual sobre o desenvolvimento, a presente análise almeja a realização de um estudo sobre as políticas públicas que nortearam a implementação do transporte metroviário no Rio de Janeiro a fim de corroborar a apropriação do desenvolvimento no âmbito da

legitimação das políticas públicas incidentes sobre as cidades brasileiras (tópico 2.2.). Para cumprir este objetivo, são utilizadas as concepções de desenvolvimento adotadas para legitimar a construção das linhas 1 e 2 do metrô-RJ no Estudo de Viabilidade do Metrô de 1968 e algumas contribuições de Andrade (2001) sobre as referidas perspectivas de desenvolvimento dispostas neste plano.

A seguir, este capítulo aborda a construção do desenvolvimento geográfico desigual na escala da metrópole fluminense e nas demais regiões metropolitanas brasileiras como resultado da adoção de políticas públicas distorcidas em termos sócio-espaciais (tópico 2.3.). Neste momento, são emprestadas concepções de Smith (1988), Soja (1993), Harvey (2004) e Rúa (2005) para tratar do processo dialético inerente ao capitalismo de diferenciação / homogeneização de espaços geográficos. Em síntese, na perspectiva desta dissertação, tais políticas públicas, dentre as quais se encontram as políticas de transportes urbanos, desempenham papel fundamental na ampliação da dupla tendência relativa ao capitalismo supracitada.

Terminando o capítulo, esta dissertação procura delinear novas perspectivas para o desenvolvimento no cenário hodierno, apontando para a necessidade do estabelecimento de uma ruptura diante da concepção classicamente adotada para o termo e, conseqüentemente, introduzindo uma dimensão social acerca do mesmo. Para tanto, segundo Souza (1996), a construção de um conceito aberto em torno da palavra desenvolvimento serviria para o preenchimento deste pelo conteúdo mais apropriado a cada conjuntura sócio-espacial (tópico 2.4.).

Portanto, conforme será visto neste segundo capítulo, as políticas públicas de transportes urbanos e os planos de expansão do metrô-RJ devem adotar uma abordagem de desenvolvimento particular ao recorte espacial da RMRJ, adequando o universalismo dos ideais de justiça social às peculiaridades sócio-espaciais deste contexto geográfico e permeando ações estatais mais equânimes do referido espaço urbano no que tange à distribuição de acessibilidade pela malha urbana, contrariamente ao que foi verificado nos planos governamentais até o presente momento.

No capítulo III, traça-se, primeiramente, um quadro-resumo da situação de transportes na metrópole fluminense, considerando as principais problemáticas vivenciadas pela população local no seu cotidiano e a reduzida participação do metrô no cenário do transporte urbano fluminense (tópico 3.1.). Neste tópico será

fundamental o emprego de dados levantados pelo PDTU (Plano Diretor de Transportes Urbanos) de 2003 no que diz respeito ao diagnóstico dos maiores problemas de transportes urbanos da metrópole fluminense e as perspectivas futuras para o sistema de transportes do recorte espacial em tela.

Além disso, executa-se um histórico da implementação do transporte metroviário na RMRJ, desde as primeiras discussões sobre sua implementação ainda no Plano Agache até o presente momento, caracterizado pela grande demanda por melhorias no sistema de transportes públicos urbanos nesta metrópole (tópico 3.2.). Evidentemente, a idéia central deste sub-capítulo é apresentar os principais marcos históricos ao longo da introdução deste modal de transporte no cenário da RMRJ.

Adiante, enfatizando a obra de Abreu (1997), formula-se um estudo exclusivamente dedicado ao estabelecimento de uma síntese sobre a estrutura urbana da Metrópole do Rio de Janeiro na década de 1960 e sua evolução urbana até a presente época (tópico 3.3.), com o intuito de apurar a influência do referido processo de evolução urbana na concepção dos planos atuais de expansão do Metrô-RJ, bem como fornecer ao leitor uma contextualização do recorte escolhido. Na verdade, o objetivo norteador deste tópico é comparar quais foram as principais alterações verificadas entre o plano de implementação e expansão delineado pelo Estudo de Viabilidade do Metrô de 1968 e os planos atuais delineados de ampliação da rede metroviária da RMRJ, presentes no PDTU (2003).

Finalmente, opera-se a análise da rede existente do Metrô-RJ e dos estudos de viabilidade das linhas projetadas (tópico 3.4.). Neste momento, esta dissertação cumpre seu objetivo maior, ao dissecar sobre os critérios que culminaram na elaboração das linhas projetadas pela Riometrô e dispostas no mais recente plano diretor de transportes urbanos (PDTU) desenvolvido pela Secretária de Transportes do Estado do Rio de Janeiro (Sectran). Certamente, no decorrer da análise de cada linha, serão enfatizados os interesses em jogo e os embates fomentados entre os diversos grupos sociais que se inserem nas discussões sobre a expansão do metrô na metrópole do Rio de Janeiro.

Neste sentido, a dissertação em tela, ao focar o planejamento urbano da rede metroviária da RMRJ, priorizará as razões que nortearam o Estado na delimitação das linhas projetadas, bem como a participação dos diversos atores sociais no processo decisório das políticas públicas em questão. Contudo, o enfoque

adotado, não deve ser visto como uma perspectiva estanque, estando, a todo o momento, correlacionado com os demais aspectos de análise dos processos sociais e econômicos no mundo contemporâneo.

Por último, há de se ressaltar que os estudos geográficos hodiernos devem preocupar-se com a adoção de uma perspectiva holística em relação aos seus objetos de estudo no sentido de aproximar-se, de forma consistente, ao cenário de extrema complexidade do mundo contemporâneo. Mesmo tendo consciência das impossibilidades de abarcar-se a realidade em toda a sua amplitude no âmago de um trabalho científico, cabe aos ensaios geográficos um papel preponderante para o entendimento da correlação entre as mudanças estruturais do capitalismo e suas implicações no âmbito sócio-espacial.

Particularmente nos estudos sobre as cidades, têm sido verificadas algumas dificuldades na concepção de análises que tornem mais palpáveis a complexidade do fenômeno urbano. Harvey (1980) já sinalizava para os problemas decorrentes da especialização acadêmica em relação à compreensão dos processos urbanos, salientando a necessidade de fomento de uma estrutura acadêmica interdisciplinar para que seja possível o desenvolvimento de novas formas de se pensar a cidade. Para o mesmo autor (ibid, p. 13), o cerne do problema descrito estaria presente na seguinte passagem: “Cada disciplina usa a cidade como um laboratório no qual testa proposições e teorias, mas nenhuma disciplina tem proposições e teorias sobre a própria cidade”.

Sabidamente, é preciso propor estudos que integrem a perspectiva geográfica com outros enfoques de análise, sobretudo o sociológico. Ainda segundo Harvey (ibid, p. 17), “... a única estrutura conceitual adequada para entender a cidade é a que inclui e se edifica ao mesmo tempo sobre as imaginações sociológica e geográfica.” Somente a partir da articulação de ambos torna-se viável a inter-relação entre o processo social com a forma espacial.

Com efeito, o presente estudo procura inserir-se no contexto do paradigma da complexidade de Morin (1999), buscando aproximar-se ao máximo da realidade concreta a partir de um enfoque multidimensional do objeto de análise. Não há, todavia, uma pretensão em esgotar o assunto em tela, mas sim a busca pela compreensão do contexto contemporâneo em suas diversas facetas, a fim de que seja possível delinear caminhos para a problemática urbana agravada no âmbito da crise da modernidade.

CAPÍTULO I

O PLANEJAMENTO URBANO: REFLEXÕES SOBRE A ATUAÇÃO ESTATAL NA ESCALA INTRA-URBANA

“As políticas urbanas têm o poder de produzir discursos que fazem a transformação do espaço e da sua percepção. Os discursos são feitos de posições que dão um sentido comum às práticas sociais. Isso é muito importante porque a percepção do mundo social é diferente para os agentes que interpretam diferentes papéis no seu conjunto” (EGLER, 2005a, p.5).

Este capítulo tem por objetivo construir o arcabouço teórico-conceitual da dissertação em questão, discutindo o planejamento urbano em diferentes aspectos. No primeiro momento, são formuladas algumas considerações a respeito deste conceito e a sua aplicabilidade estrita no âmbito dos transportes urbanos. Em seguida, o presente estudo investiga o afastamento do planejamento urbano brasileiro em relação aos ditames democráticos a partir do seu histórico de aplicação ao cenário urbano brasileiro, bem como no que diz respeito às políticas públicas de transportes metropolitanos.

Enfim, o planejamento urbano é inserido no contexto atual da globalização, vislumbrando os impactos da maior articulação entre as escalas global e local na órbita de atuação estatal. Neste íterim, o planejamento urbano dos sistemas de transportes urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e das linhas projetadas do transporte metroviário é analisado enquanto uma atividade de suporte à inserção competitiva das cidades na atual conjuntura.

Relembrando os questionamentos deste primeiro capítulo, este estudo analisa até que ponto as políticas públicas brasileiras foram empreendidas no âmbito do discurso, enquanto instrumentos político-ideológicos, ou mesmo foram implementadas sem a adoção de um planejamento urbano de cunho efetivamente democrático.

No caso dos sistemas de transportes urbanos das metrópoles brasileiras, as intervenções estatais não se destinaram a propiciar uma acessibilidade satisfatória para todos os espaços intra-urbanos, privilegiando determinadas localidades de uma metrópole em detrimento de outras, haja vista às pressões dos grupos sociais hegemônicos (dentre os quais o setor imobiliário e as classes mais abastadas e médias) dentro da arena de embate que se estabelece entre a pluralidade de atores sociais existentes no âmbito do Estado e do processo decisório que envolve o delineamento das políticas públicas.

Além disso, reflete-se ainda sobre a própria autonomia do poder público local frente aos ditames estabelecidos na escala global e que norteiam as políticas públicas empreendidas no âmbito local. Por último, este capítulo indaga-se em que medida as políticas públicas que incidem sobre o sistema de transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro não constituem meros instrumentos de suporte à “mercantilização” do referido recorte espacial no contexto contemporâneo de crise da modernidade, momento este caracterizado por uma exacerbação desta tendência

sócio-espacial inerente à própria estruturação do sistema capitalista em seu contínuo processo de adequação dos espaços geográficos aos seus mecanismos de reprodução, atribuindo diferentes valores de troca também à dimensão sócio-espacial.

1.1. Planejamento urbano: discussões sobre um conceito e sua aplicabilidade ao contexto dos transportes.

Antes de tratar-se do planejamento urbano propriamente dito, cabe ao estudo em curso, a elucidação do que se entende por planejamento. Desta maneira, a palavra planejamento compreende

o instrumento dirigido para racionalizar a tomada de decisões individuais ou coletivas em relação à evolução de um determinado objeto: pode-se afirmar que o planejamento é a aplicação racional do conhecimento do homem ao processo e tomada de decisões para conseguir uma ótima utilização dos recursos, a fim de obter o máximo de benefícios para a coletividade (ALMEIDA, 2002, p. 123).

A concepção supracitada apresenta-se de forma extremamente satisfatória ao entendimento do termo, pois atende ao seu caráter multidisciplinar, o qual pode ser empreendido pelas mais diversas intervenções humanas sobre o espaço geográfico. Em suma, esta definição pressupõe um aspecto intervencionista em prol da maximização do custo-benefício de determinada ação humana sobre o espaço.

Concluída esta abordagem sobre a palavra planejamento, este tópico se debruça sobre o planejamento urbano propriamente dito. De fato, o surgimento do planejamento urbano pode ser justificado como resposta aos problemas decorrentes do crescimento das cidades e dos conflitos urbanos oriundos desta expansão desordenada.

Curiosamente, o planejamento urbano à época do capitalismo monopolista tornou-se ao mesmo tempo essencial e ineficaz. Todavia, a complexidade do sistema de produção e a existência de relações complexas entre produção, distribuição e consumo, tornaram o planejamento urbano indispensável frente ao desenvolvimento dos problemas urbanos, os quais precisavam ser geridos e equacionados.

Neste ínterim, o Estado, por intermédio do planejamento urbano, deveria adotar um papel social em prol da busca da superação das contradições sócio-

espaciais e da minimização dos conflitos sociais a fim de delinear políticas públicas efetivamente democráticas.

Todavia, a figura do Estado, tido sob uma perspectiva marxista como o principal palco da luta de classes, tende à não adotar esta abordagem democrática de planejamento urbano, primando por um ordenamento do espaço urbano não pautado nos ideais de justiça social⁶ e de equidade. Cumpre sublinhar, contudo, que “... diferentes pontos de vista sobre o Estado implicam políticas diferentes de mudança social, tanto em relação aos meios quanto aos seus fins” (CARNOY, 2004: 11).

Destarte, diante da impossibilidade de abarcar todas as abordagens sobre o Estado, o presente estudo procura delinear suas análises em conformidade com algumas das perspectivas marxistas de análise do Estado, reconhecendo que as divergências conceituais sobre o tema refletem as diversas estratégias político-econômicas de mudança e controle sociais no cenário contemporâneo. Por este motivo, Carnoy (loc. cit.) diz que as teorias do Estado são verdadeiras teorias de política.

Após este breve adendo no que tange à abordagem adotada por esta dissertação quanto o conceito de Estado, vislumbra-se que as políticas públicas atuais são legitimadas em grande parte a partir de uma racionalidade técnica em que são elaboradas, o que garantiria, em tese, uma atuação neutra e dirigida à transformação social.

Contrariamente a esta abordagem, Castells (2000) critica esta assertiva, uma vez que, o Estado, de fato, normalmente atua em congruência com os interesses das classes dominantes (dentre os quais o setor imobiliário e as classes médias e

⁶ Ao se tratar do conceito de justiça social é preciso tomar cuidado com o significado que se pretende produzir com o emprego deste termo. A priori, é necessário, situar a concepção de justiça social como algo “... contingente aos processos sociais que operam na sociedade como um todo” (HARVEY, 1980. p.7). Isto posto, o estudo em curso adota a perspectiva de David Harvey sobre a noção de justiça social, a qual deve ser pensada basicamente como um princípio voltado para a resolução de direitos conflitivos. Assim, o autor em tela entende a justiça social enquanto “... uma aplicação particular de princípios justos a conflitos que surgem da necessidade de cooperação social na busca do desenvolvimento individual” (ibid, p. 82). Logo, a questão central para Harvey para este tema diz respeito à forma pelos quais os frutos da produção serão distribuídos entre aqueles que cooperam no processo de divisão do trabalho. Resumidamente, Harvey trata a justiça social como uma “... especificação para uma distribuição justa que apenas se propõe (ibid, p. 83)”. Aplicando a questão da justiça social às políticas públicas, observa-se que o planejamento urbano deve ser pautado sob os alicerces da eficácia e da justiça social em conjunto, pois “... é contraproducente, em longo prazo, imaginar uma distribuição socialmente justa se o volume do produto a ser distribuído diminui consideravelmente através do uso ineficiente de recursos escassos” (ibid, p. 82).

mais abastadas da sociedade), o que inviabiliza a existência de um planejamento urbano efetivamente capaz de empreender as transformações sociais necessárias à totalidade da população, sobretudo das classes menos favorecidas (concentrada em sua maioria nas periferias metropolitanas). Logo, para Castells (2000), o planejamento urbano tem atuado enquanto um instrumento de dominação, integração e regulação das contradições sócio-espaciais vigentes.

Em termos conceituais, a partir de ilações oriundas da leitura crítica de Castells (1996), percebe-se que o planejamento urbano pode ser entendido como um instrumento de intervenção estatal deliberada sobre os desajustamentos que ocorrem em uma parte do sistema urbano (produção, consumo, gestão e intercâmbio), através da implantação de políticas urbanas como reguladores destes processos que compõem o referido sistema urbano, no qual atuam um amplo sistema de atores representados por seus diversos agentes sociais (indivíduos e grupos), cada um com interesses e objetivos particularizados.

Seguindo esta abordagem de análise, a compreensão do planejamento urbano requer a prévia análise das transformações que ocorrem no sistema de gestão do consumo coletivo e na organização espacial das atividades. Neste íterim, o planejamento urbano consiste na intervenção do sistema político sobre o sistema econômico na esfera de um conjunto sócio-espacial específico (sistema urbano) a fim de

ordenar o processo de reprodução da força de trabalho e a reprodução dos meios de produção, superando as contradições postas no interesse geral da formação social cuja subsistência procura acumular (ibid, p. 223).

De fato, de acordo com Castells (1996), quando ocorre um eventual desajustamento em quaisquer das relações estabelecidas entre os elementos presentes no sistema urbano (produção, consumo, intercâmbio e gestão), cumpriria ao Estado, através do emprego de políticas públicas, reordenar o espaço urbano com a finalidade de re-harmonizar o sistema urbano em tela. Por conseguinte, qualquer intervenção posta em prática pelo planejamento urbano, por intermédio de políticas públicas, sobre um sistema urbano repercute significativamente nos diversos agentes sociais (indivíduos ou grupos) que representam, em última análise, o sistema de atores.

Em resumo, seguindo as orientações de Castells (1996), o planejamento urbano corresponde a um conjunto de planos, programas e ações estatais conscientes e deliberadas sobre o espaço intra-urbano a fim de atender às demandas públicas e privadas e equacionar os “problemas urbanos” a partir da gestão realizada por instituições político-administrativas pertencentes ao governo e postas em prática por intermédio da implementação de políticas públicas.

Entretanto, esta definição de planejamento urbano deve ser vista com ressalvas, uma vez que Castells (1996) não destaca a questão dos enfrentamentos sociais que emergem no delineamento das políticas públicas governamentais, havendo necessariamente interesses de dados grupos sociais que se sobrepõem aos demais interesses em jogo. Portanto, é preciso refletir sobre as seguintes questões: Para quais atores sociais o sistema urbano é re-harmonizado através das intervenções sócio-espaciais do Estado? “Problemas urbanos” de que atores sociais estão se tratando, sendo disseminados ideologicamente como dificuldades relativas a toda uma coletividade?

Apesar da concepção de planejamento urbano elaborada por Castells (op. cit.) ser adequada, as ponderações supracitadas devem permear quaisquer discussão que se estabeleça à cerca das intervenções sócio-espaciais do Estado. Na verdade, o que se percebe em uma análise concreta das políticas públicas é que a atuação estatal sobre o espaço urbano foi historicamente destinada ao atendimento dos interesses de alguns grupos sociais, particularmente o setor imobiliário e a classe média / alta, os quais apresentam tradicionalmente maior força política e maior representatividade nos embates estabelecidos no âmago do processo decisório das políticas públicas.

Finda esta breve ressalva sobre o conceito de planejamento urbano de Castells (op. cit.) e retomando as questões restritas aos seus aspectos conceituais, este estudo salienta que não se deve confundir o que se entende por planejamento urbano com aquilo que se refere à gestão urbana. De acordo com Souza (2002, p. 46), o termo gestão refere-se ao tempo presente, significando “administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas”.

Obviamente, cada grupo social tem necessidades diferenciadas, sendo a gestão estatal urbana produto do conflito de interesses entre os agentes sociais que compõem uma dada sociedade. Logo, o processo decisório das políticas públicas

acaba privilegiando apenas as demandas de alguns grupos sociais, sobretudo aquelas relativas às elites urbanas, deixando em segundo plano as reivindicações de grande parte da população, especialmente daqueles estratos sociais mais carentes das periferias urbanas.

Contraopondo-se à gestão, o planejamento pressupõe

uma tentativa de prever a evolução de um fenômeno, ou (...) tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios (SOUZA, loc. cit.).

Portanto, conforme aponta o mesmo autor planejamento e gestão não são termos intercambiáveis, por possuírem referenciais temporais distintos e, conseqüentemente, por se referirem a diferentes tipos de atividades. Sintetizando o pensamento em tela, vislumbra-se que

o planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas, ampliar margens de manobra e a gestão é a efetivação, ao menos em parte, (...) das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir. Longe de serem concorrentes ou intercambiáveis, planejamento e gestão são distintos e complementares (SOUZA, loc. cit.).

Em se tratando de políticas públicas, pode-se dizer que as mesmas constituem a própria instrumentalização do planejamento urbano em prol da adequação do espaço urbano às suas diretrizes. Egler (2005b, p. 6) considera a política urbana, como “um processo de intervenção do Estado cujo objetivo é produzir um processo de transformação dos espaços construídos”.Cumprе sublinhar que as diretrizes das políticas urbanas são definidas no âmbito nacional, refletindo um conjunto de princípios norteados pelo Estado Nacional em sua escala.

Adotando outro prisma de análise, Manuel Castells (1996, p. 228) afirma que

toda a política urbana, isto é, todo conjunto de decisões orientado para uma regulação específica dos diversos processos que surgem no seio de uma unidade urbana, vem a ser um efeito do sistema urbano sobre si mesmo, por meio de uma ação realizada pelo sistema de atores.

Interessante notar que as políticas públicas surgem como resultado das ações de vários agentes sociais atuando na esfera do Estado, o qual expressa, em última análise, as relações de poder e os interesses sociais conflitantes no âmbito de uma

sociedade. Desta forma, tendo em vista que o Estado constitui uma verdadeira instância de conflito social, suas intervenções sócio-espaciais tornam-se alvos de disputas políticas acirradas que permeiam o processo decisório do planejamento urbano estatal.

Neste ínterim, Harvey (1980) mostra que qualquer estratégia de ação eficiente, destinada à consecução de um objetivo social coerente sobre um sistema urbano, deve contemplar políticas urbanas não apenas capazes de mudar a forma da cidade, mas, sobretudo, aptas a promover modificações específicas nos processos sociais que se desenvolvem no espaço urbano, ou seja, nas estruturas sociais e atividades que se apresentam neste recorte espacial.

Situando as políticas públicas no cenário atual de crescente privatização e desregulamentação de serviços públicos é possível afirmar que o Estado ainda detém um papel central em termos de uma função estruturadora e delimitadora do processo de desenvolvimento do capitalismo.

Todavia, o mundo contemporâneo tem se caracterizado por uma profunda crise urbana. Não obstante, esta crise resulta da própria lógica inerente ao desenvolvimento capitalista, o qual preconiza um processo dialético de concentração e exclusão sócio-espacial. Por sua vez, Castells (1980, p. 23) acredita que a crise urbana é agravada pela incapacidade do capital em preservar suas condições de reprodução através dos serviços coletivos, gerando uma verdadeira contradição estrutural.

De fato,

... os meios de consumo coletivos, elementos básicos da estrutura urbana, são... uma exigência imperiosa da acumulação do capital, do processo de produção, do processo de consumo e das reivindicações sociais, na medida em que se desenvolve o capital monopolista. Mas, ao mesmo, tudo isto que é exigido pelo sistema em conjunto, mal pode ser atendido por algum capital privado. É essa a contradição estrutural que provoca a crise urbana: os serviços requeridos pelo modo de vida suscitado pelo desenvolvimento capitalista não são suficientemente rentáveis para serem produzidos pelo capital, com vistas à obtenção do lucro. Daí nasce a crise urbana como crise de serviços coletivos necessários à vida nas cidades (CASTELLS, p.23).

Para agravar esta situação, cumpre sublinhar que o campo de intervenção do Estado apresenta-se demasiadamente limitado, haja vista a crescente necessidade de controle dos gastos públicos em um mundo contemporâneo influenciado pelas

diretrizes do mercado financeiro internacional. Por conseguinte, a carência de investimentos estatais nos serviços públicos se justifica em virtude das opções de políticas públicas nacionais determinadas pelos respectivos Bancos Centrais dos países periféricos em favor da obtenção de um superávit primário crescente.

Dentro deste cenário nebuloso, a intervenção estatal sobre o espaço geográfico deveria almejar a redução das contradições existentes no âmago do capital com o intuito de emprender políticas públicas dotadas de um caráter democrático. No entanto, este processo de intervenção denota a arena de um processo político complexo no qual se consubstancia efetivamente a luta de classes. Assim, as questões de cunho político constituem aspectos fundamentais no processo decisório das políticas públicas e, conseqüentemente, da ação estatal sobre o espaço urbano.

Em contrapartida, apesar do enfraquecimento dos movimentos sociais urbanos na atualidade, segundo Castells (1980), a possibilidade de sucesso de suas demandas dependerá essencialmente das formas de articulação com a luta de classes e com o processo político resultante. Neste ínterim, a ação estatal resulta da conjugação de demandas e respostas que se influenciam mutuamente e resultam nas políticas públicas.

Isto posto, a relevância das políticas públicas é essencial dentro de um cenário em que o espaço criado pela sociedade se consubstancia pelo espaço de reprodução social. Neste sentido, em consonância com os ditames estabelecidos pelas elites sociais, o controle estatal exercido sobre o crescimento urbano e a estruturação do espaço se faz, dentre outros aspectos, a partir de intervenções efetivas no sistema de transportes de uma cidade que são fomentadas por intermédio das políticas públicas.

As políticas públicas, inseridas no domínio do planejamento de transportes, abarcam

A totalidade da infra-estrutura de circulação, que vai permitir o deslocamento de pessoas e mercadorias, bem como os veículos e os serviços que serão ofertados. Esta infra-estrutura é constituída por ruas, calçadas, vias férreas e terminais e, no caso do transporte público, pelos veículos que farão o transporte (VASCONCELLOS, 2000, p. 48).

Em se tratando das políticas públicas de transporte urbano, estas deveriam ser empregadas como instrumentos democráticos de gerenciamento do crescimento

das cidades. Efetivamente, a partir de uma atuação sócio-espacialmente democrática, as políticas de transporte urbano carecem de um enfoque social atrelado à consecução de dois objetivos principais, conforme salienta Draibe (1993): a redução dos níveis de desigualdade e a supressão das tendências de reprodução espacial da pobreza.

Entretanto, a perspectiva histórica do planejamento urbano no Brasil e, no estudo em voga, das políticas de transporte urbano, denota que a preocupação social anteriormente citada esteve distante de ser empreendida na realidade fática. Notadamente, os planos de transporte urbano no Brasil normalmente contribuíram em sentido oposto aos ideais propostos por Draibe (1993), ampliando o quadro de disparidade sócio-espacial das maiores cidades brasileiras e atendendo aos interesses de dados atores sociais, tais como a classe média e o setor imobiliário.

Sabendo-se que o planejamento urbano compreende atividades e decisões complexas a respeito do uso e ocupação do solo, torna-se notório as implicações destas em relação à gestão do sistema de transportes e às demandas de deslocamento intra-urbano. Em razão disso justifica-se o fato do processo decisório das políticas públicas de transporte ser constantemente palco de grandes discussões, constituindo uma arena de enfrentamento social complexa.

Neste sentido, as políticas públicas de transportes urbanos pressupõem um controle efetivo do Estado sobre o uso do solo urbano, com a finalidade de atenuar os impactos do crescimento urbano desordenado da segunda metade do século XX nos grandes centros urbanos de países como o Brasil. Não obstante, uma política de transporte eficiente deve abarcar quatro aspectos centrais, a saber: representatividade política, responsabilidade social, eqüidade e sustentabilidade (VASCONCELLOS, 2000).

A representatividade política pressupõe a ampla participação popular no processo de delineação dos planos de transporte públicos urbanos. Por sua vez, a responsabilidade social relaciona-se com a necessidade do estabelecimento de um planejamento dos transportes urbanos compatíveis com as demandas dos grupos sociais envolvidos, atuando de forma a resolver seus problemas cotidianos.

Quanto à eqüidade, esta cumpriria o papel de empreender uma acessibilidade homogênea por todo o espaço urbano de uma região metropolitana. Finalmente, em se tratando da sustentabilidade, esta desempenharia um papel essencial para a otimização de tais políticas públicas em termos econômicos (garantia de dotação

orçamentária para o funcionamento satisfatório do sistema de transporte urbano) e ambientais (manutenção dos impactos ambientais em níveis aceitáveis).

Com a finalidade de atender aos objetivos anteriormente citados, as questões norteadoras das políticas de transporte devem ser permeadas, de acordo com Vasconcellos (2001), pelos seguintes aspectos:

- De que forma a acessibilidade é distribuída pelo espaço urbano;
- De que maneira os diversos grupos e classes sociais utilizam a cidade;
- Quais são as condições relativas de equidade, segurança, conforto, eficiência e custo, verificadas nos deslocamentos.

Não se pode esquecer também da necessidade de adaptação dos modelos tradicionais de gestão dos sistemas de transportes urbanos às vicissitudes relativas aos países periféricos. Por outro lado, a abertura dos órgãos de planejamento à fiscalização da sociedade de forma ampla contribuiria para uma verdadeira democratização das políticas públicas, diminuindo a influência dos grupos sociais hegemônicos e aproximando o planejamento urbano da realidade concreta de grande parte da população, sobretudo aquela composta por parcelas menos favorecidas da sociedade.

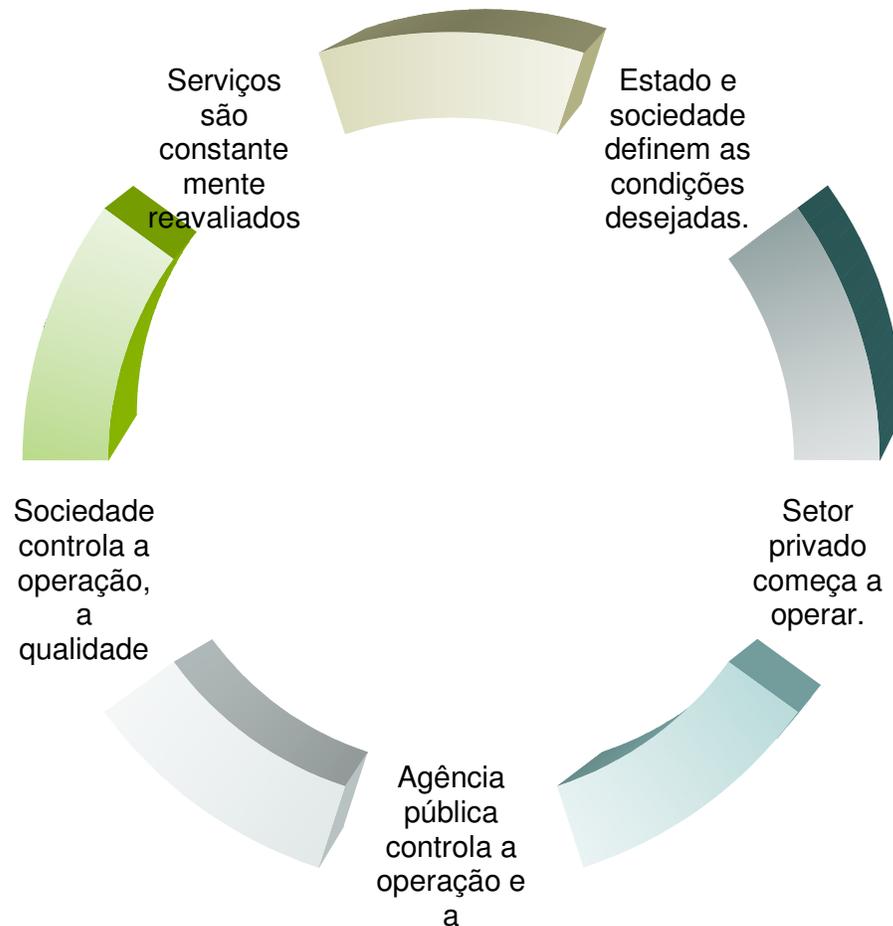
Evidentemente, a questão do transporte urbano público não pode ser enfocada por uma visão meramente economicista, uma vez que sua natureza e os impactos sócio-econômicos e ambientais decorrentes deste serviço público essencial demandam que o mesmo seja analisado sob uma gama de fatores diversos. Desta forma, evidencia-se a necessidade de regulamentação e controle pelo poder público com o intuito de garantir a eficiência sócio-econômica dos prestadores deste serviço público.

Não obstante,

a regulamentação deve ser definida considerando fatores como as condições atuais de transporte, os meios disponíveis de transporte, a renda média dos usuários frente aos custos do sistema, a capacidade institucional do Estado, o nível de organização do empresariado e sua capacidade gerencial. A questão central é como prover serviços adequados pelos operadores privados, pela criação de mecanismos de incentivo à qualidade e à produtividade, de bloqueio das tentativas de cooptação do Estado e de redução dos acidentes, do congestionamento e da poluição (VASCONCELLOS, 2000, p. 238).

Sinteticamente, Vasconcellos (2001) propõe uma gestão do sistema de transportes baseada no seguinte modelo:

Fluxograma 1: Gestão Proposta de Sistema de Transportes Urbanos



Fonte: Vasconcellos (2001).

Enfatizando as alterações que podem ser aplicadas na oferta de transporte público por intermédio de políticas públicas, três alternativas disponíveis se tornam instrumentos de intervenção sobre um sistema de transporte urbano, a saber: as modificações físicas, as de cunho operacional e aquelas de caráter econômico (VASCONCELLOS, 2000).

As modificações físicas englobam a introdução de novos meios de transporte no sistema urbano, enquanto as mudanças operacionais consistem em reorganizar as ofertas espaciais e temporais dos serviços de transporte. Em seguida, as intervenções econômicas incidem sobre a estrutura tarifária do sistema de transportes públicos, permitindo maior integração entre os modais presentes e atingindo o objetivo maior de construção de um sistema de transportes públicos calcados na complementaridade dos modais.

No próximo tópico, o planejamento urbano tradicionalmente posto em prática no Brasil é retratado com o intuito de corroborar que suas políticas públicas majoritariamente não estiveram em conformidade com os postulados conceituais de um planejamento urbano democrático. É claro que a dedicação primordial será voltada para as políticas de transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, bem como para os planos de implementação do metrô-RJ.

1.2. O planejamento urbano historicamente empregado no Brasil: O exemplo das políticas públicas dos sistemas de transportes das regiões metropolitanas brasileiras.

Abordando o planejamento urbano sob o enfoque de uma perspectiva histórica das políticas públicas brasileiras, não se pode afirmar que, em algum momento histórico, verificou-se a aplicação de um planejamento urbano efetivamente democrático no Brasil. Villaça (1999), partindo do pressuposto que o planejamento urbano já carrega consigo as concepções de justiça social e equidade, chega a afirmar, inclusive, que nunca houve planejamento urbano propriamente dito no Brasil.

Contudo, este estudo ressalta que outras vertentes de planejamento urbano são possíveis, tal qual é o caso do planejamento estatal fomentado pela ditadura a partir de 1964. Nos exemplos de intervenções sócio-espaciais empreendidas pelos governos militares fica evidente que havia um planejamento urbano em curso. De fato, o que não ocorria era um planejamento democrático dos espaços urbanos. Logo, é preciso tomar cuidado para não se acreditar que a noção de planejamento urbano somente possa ser empregada quando associada aos ditames democráticos.

Feita esta ressalva ao entendimento de Flávio Villaça e aproveitando-se suas demais idéias, percebe-se no caso ilustrado pela cidade do Rio de Janeiro que o

planejamento urbano brasileiro apresentou tradicionalmente um forte componente ideológico. Isto justifica a freqüente utilização do termo planejamento urbano no âmbito do discurso, empregando-o como um instrumento político-ideológico e abdicando de constituir-se em um meio de implantação de políticas urbanas democráticas.

Notadamente, o Estado, normalmente em conformidade com os interesses das elites urbanas, procurou mascarar a cidade real, não adotando o planejamento urbano de acordo com propósitos democráticos, o qual consistiria em reordenar o espaço intra-urbano de cada cidade em particular para a ampla gama de atores sociais que coexistem nos espaços urbanos no sentido de atender aos ideais de justiça social e eqüidade preconizados por Lefebvre (2001).

Deste modo, o poder público, em suas diferentes escalas de atuação, adotou, por muitas vezes, o planejamento urbano como um discurso restrito ao âmbito da ideologia, em que as políticas urbanas foram abandonadas em prol desta, apoiado especialmente na figura do plano diretor após a década de 1960 (e em outras denominações inerentes ao planejamento urbano que surgiram a posteriori), no sentido de facilitar o processo de dominação a partir da ocultação da incapacidade estatal e das elites urbanas em solucionar os problemas urbanos das classes sociais menos favorecidas.

Na verdade, Villaça (1999) justifica que as contínuas transformações de nomenclatura, forma e conteúdo evidenciam a utilização ideológica do planejamento urbano como instrumento de legitimação estatal na busca de manter a hegemonia das classes elitistas. Tal fato cumpriria o objetivo de propiciar uma “naturalização” dos problemas sociais dos grupos sociais desfavorecidos, isentando as elites urbanas de qualquer culpabilidade sobre a questão urbana.

Quanto às políticas de transportes formuladas no Brasil, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, observa-se que esta optou pelo curso da modernização capitalista baseada no automóvel em prol da construção do processo de reorganização urbana. Diante do incremento das demandas de deslocamento nos espaços intra-urbanos nas últimas décadas, fruto de um novo estilo de vida caracterizado por novos padrões de consumo e de relacionamento social crescentemente mercantilizados e complexos, o planejamento estatal dos sistemas de transporte interveio sobre o espaço urbano de forma a atender somente aos anseios de circulação das classes médias a partir da reorganização espacial das

idades para o uso dos automóveis. Em contrapartida, o Estado deixou de lado as necessidades das classes inferiores em deslocar-se, culminando na existência dos ineficazes sistemas de transportes públicos hodiernos.

Assim, a acentuada ampliação do número de viagens realizadas por grupos sociais específicos com o intermédio do automóvel estava relacionada a mudanças econômicas e urbanas mais amplas. Neste sentido,

a rede diária de atividades da classe média, apesar de diferenças entre subgrupos específicos, incorporou novos destinos e motivos, principalmente ligados à educação privada, medicina privada, esporte, lazer e compras, com impactos profundos nas suas necessidades de transporte. Antes da modernização, essas atividades eram feitas com menos frequência, muitas delas gratuitamente e, na maioria das vezes, dentro de distâncias que podiam ser percorridas a pé. A maioria das crianças da classe média freqüentava escolas públicas do bairro, usava serviços locais de saúde (públicos) e brincava nas ruas ou em lotes vazios das proximidades. As compras eram feitas em pequenos estabelecimentos locais... (VASCONCELLOS, 2000, p.112).

Em resumo, a questão da infra-estrutura de transportes foi tradicionalmente determinada no âmbito político, almejando o atendimento das pretensões de determinados grupos sociais, sobretudo a classe média. No que se refere ao aspecto político mencionado, observa-se ainda que o processo decisório de tais políticas de transporte urbano foi extremamente seletivo, legitimando especialmente “planejadores e técnicos” para a elaboração dos planos propostos em detrimento de grande parte dos grupos sociais no que tange à participação concreta na delimitação dos planos de transportes urbanos. Sob uma perspectiva ideológica, o histórico de planejamento estatal dos sistemas urbanos de transporte no Brasil basearam-se na obtenção de melhorias para a circulação de automóveis (transporte particular), alijando grande parte da população de políticas de transporte público eficientes.

Notadamente, as políticas públicas de transportes urbanos no Brasil não foram concebidas para abrandar a problemática dos transportes públicos das populações pertencentes aos estratos sociais inferiores dos cenários urbanos, tendo sido empreendidas em favor dos transportes privados, particularmente para facilitar os fluxos de automóveis, o que era extremamente conveniente aos anseios das classes média e alta. Esta prioridade contribuiu, inclusive, para agravar a situação dos transportes urbanos públicos das periferias urbanas nos recortes espaciais em questão, conforme será enfatizado de maneira empírica no decorrer do capítulo III.

Além disso, devido à carência de recursos nos países periféricos e aos interesses em jogo no processo decisório das políticas públicas de transporte, torna-se patente que o cerne da questão dos transportes urbanos deve estar relacionado à forma como tais recursos são distribuídos pelos espaços urbanos. Assim, de acordo com Vasconcellos (2000) esta distribuição de recursos públicos deve levar em consideração os setores sociais que merecem dedicação prioritária, bem como o tipo de infra-estrutura a ser concebida.

Por outro lado, Maricato (2000) propõe que o planejamento urbano deveria destinar-se ao atendimento das demandas da pluralidade das classes sociais. No entanto, utilizando-se uma ótica espacial que adote o referencial consubstanciado pela análise histórica de implementação do transporte metroviário no Rio de Janeiro, evidencia-se uma clara discrepância entre a atuação estatal nos recortes espaciais ocupados pelas elites urbanas em detrimento daqueles habitados pela população de baixa renda, diferenciados pelo que a mesma autora propõe como “cidade legal” e “cidade ilegal⁷”.

Retomando a perspectiva histórica do planejamento urbano no Brasil, Villaça (1999) nota que, durante a década de 1960, o planejamento urbano esteve sob a égide da tecnocracia do governo militar, procurando a legitimação da ação estatal através da técnica, uma vez que a legitimação popular havia sido suprimida. Assim, ao longo de toda a ditadura militar, a implementação de superplanos tornou-se uma característica constante no planejamento urbano brasileiro, privilegiando-se a reprodução do capital em detrimento do aspecto social.

O marco inaugural da tecnocracia e da alienação inerente aos superplanos pode ser estabelecido com a entrega do Plano Doxiadis para o Rio de Janeiro em 1965, cristalizando o emprego dos planos enquanto meros discursos. A partir do Plano Doxiadis, percebe-se um claro distanciamento entre as proposições dos

⁷ Conforme Maricato (loc. cit.), a “cidade legal” corresponde à pequena porção espacial de uma cidade em que o Estado atua de forma satisfatória a partir da aplicação de idéias no sentido de referendar a reproduzir as desigualdades e privilégios. Assim, somente na “cidade legal” o planejamento urbano cumpre a sua função de ordenar o espaço urbano, o que justifica o fato de que “as idéias estão no lugar”. Por outro lado, a “cidade ilegal” é representada pela parcela do espaço urbano ocupada pela maior parte da população, caracterizada em função do abandono pelo planejamento urbano e, obviamente, pela ausência estatal no que se refere à regulação do uso do solo e à implantação de equipamentos e bens de consumo coletivos. Portanto, a “cidade ilegal” retrata a própria espoliação urbana, na qual a maior parte da cidade permanece excluída dos planos urbanísticos, estando fadada a constituir o “lugar fora das idéias” na medida em que se encontra abnegada pelos planos estatais.

planos e as reais possibilidades de implementá-los, haja vista a grande abrangência de atuação definida por estes e a enorme burocratização entre a aprovação e a execução das obras. Estes superplanos podem ser explicitados, no caso do Rio de Janeiro, a partir da própria implementação do transporte metroviário, bem como da construção da Ponte Rio-Niterói, ambos concebidos como marcos representativos da fusão entre o Estado da Guanabara ao antigo Estado do Rio de Janeiro, no início dos anos 1970.

Em meados da década de 1970, a introdução do Plano Pub-Rio e particularmente do PIT-Rio contribuiu para ressaltar a incapacidade da administração pública em solucionar os problemas urbanos do Rio de Janeiro, sobretudo aqueles relacionados ao sistema de transportes da metrópole fluminense, haja vista aos sucessivos atrasos na implementação efetiva do cronograma de intervenções propostas. No caso do metropolitano fluminense, tal situação pode ser consubstanciada pelo retardamento da expansão das três linhas projetadas, previstas para serem concluídas até 1990.

A partir da Constituição Federal de 1988, inseriu-se a figura do plano diretor, o que contribuiu para a elaboração de novos planos diretores nas principais cidades do Brasil no início dos anos 1990. A partir de então, o planejamento urbano brasileiro vem atravessando um período de transição, haja vista o colapso da matriz modernista/funcionalista na resolução dos problemas relativos à escala intra-urbana e do próprio agravamento da crise econômica⁸, o qual reduziu a capacidade de investimento do Estado.

Particularmente no Rio de Janeiro, o governo municipal sob a administração do prefeito César Maia tem buscado “municipalizar” a concessão de algumas linhas do transporte metroviário no sentido de obter ganhos políticos com a construção de uma opinião pública favorável ao seu governo e beneficiar o chamado processo de inserção competitiva da cidade do Rio de Janeiro nos circuitos globais de reprodução do capital através do chamado planejamento estratégico.

Logo, o cenário contemporâneo de gestão urbana é caracterizado pela existência de um verdadeiro “mercado de modelos de gestão urbana” (BOURDIN,

⁸ Crise econômica vivenciada em maior amplitude desde a década de 1980 até o início do século XX, quando a conjuntura global foi melhorando gradativamente até meados de 2007. No quadro contemporâneo, o quadro econômico mundial começa a alterar-se novamente, vislumbrando-se a possibilidade de instabilidade do capitalismo contemporâneo e, conseqüentemente, do cenário econômico brasileiro.

1998), o que torna preponderante o papel dos consultores internacionais e das agências multilaterais na difusão de representações de práticas político-administrativas (COMPANS, 2005).

Interessante observar que a adesão das elites locais (representada, sobretudo pelo capital imobiliário) aos modelos de gestão ofertados globalmente se justificam não apenas pela captação de recursos externos envolvidos nestes projetos de intervenção urbana, mas, sobretudo, pela possibilidade de “convergência entre representações externas e o projeto político interno” (COMPANS, 2005).

Como pano de fundo, evidencia-se a implementação de um discurso legitimador das intervenções urbanas empreendidas pelo poder público, a fim de que se possibilite a conformação de um consenso social em torno do planejamento urbano atual e se afastem as reivindicações incongruentes aos interesses hegemônicos das elites locais e mesmo aos ditames delineados em escalas superiores.

Vislumbrando-se a ocorrência deste novo contexto na atuação do poder público local no Rio de Janeiro, Compans (ibid, p. 28) afirma que

a análise da emergência do empreendedorismo competitivo no caso específico da cidade do Rio de Janeiro nos permite desvendar a maneira pela qual se processa tal convergência no interior de práticas políticas concretas. Ela revela de forma contundente como as estratégias discursivas são acionadas para anunciar uma crise – supostamente provocada pela inadequação do sistema urbano ao enfrentamento dos desafios colocados pelo advento da globalização e da competição interurbana -, e uma alternativa de saída da crise – exemplificada na experiência internacional interpretada -, absolutamente coincidente com os interesses dos atores econômicos locais que promovem sua importação.

Como vimos, percebe-se uma acentuada simbologia adquirida pelo planejamento urbano na construção de um imaginário popular, em que o plano diretor é tido como algo imprescindível à resolução dos problemas inerentes ao espaço urbano. Entretanto, percebe-se o notório descompasso entre a inutilidade da grande maioria dos planos elaborados nas últimas décadas com a acentuada expansão do planejamento dito “teórico” no Brasil, comprovando o domínio do discurso na esfera do planejamento urbano nacional e sua finalidade meramente restrita à construção de uma “fachada” ideológica.

Neste âmbito, acredita-se que a fragilidade das elites urbanas, a carência de recursos existentes e, sobretudo, a luta dos movimentos sociais possam

desencadear o surgimento de um planejamento urbano brasileiro condicionado à conscientização e à organização do poder político das classes populares, culminando na elaboração de planos participativos no sentido amplo da expressão.

Além disso, é preciso estabelecer uma estrutura político-administrativa que realmente seja capaz de resolver a problemática das regiões metropolitanas brasileiras. Visivelmente, a criação destas regiões não foi suficiente para a melhoria das condições intra-urbanas das cidades que as compõem. Neste sentido, torna-se necessário o fomento de políticas públicas que comunguem objetivos comuns entre as diversas esferas governamentais envolvidas (federal, estadual e municipais) e possibilitem uma gestão integrada e articulada para a obtenção de resultados mais satisfatórios no âmbito das metrópoles brasileiras.

Para concluir, fica evidente que o planejamento urbano brasileiro foi pautado em dois objetivos fundamentais: o primeiro deles consistiu em utilizar as políticas públicas a fim de legitimar as intervenções estatais pretendidas pelas elites sociais. O outro, de caráter complementar a este, diz respeito à criação de uma aparente sensação de que os problemas urbanos enfrentados por grande parte da população seriam resolvidos em algum momento.

No próximo tópico, o planejamento urbano será contextualizado dentro do cenário contemporâneo de globalização em que se verifica uma maior articulação entre as escalas local e global. Como veremos, as transformações ocorridas no âmago do sistema capitalista em escala global são responsáveis pelo estabelecimento de uma verdadeira reorganização dos espaços intra-urbanos a partir da disseminação de modelos de gestão urbana por todo o mundo através de redes globais visando à otimização dos fluxos de capitais entre as diversas escalas existentes. Por conseguinte, no âmbito local, as políticas públicas são influenciadas pela congruência de tais interesses hegemônicos globais com as perspectivas das elites locais e do poder público local.

Dentro da lógica hodierna de disseminação de mercados globais de gestão urbana (SASSEN, 1998), aplicando-se esta nova abordagem de atuação do poder público local ao planejamento urbano do sistema de transportes da RMRJ e, particularmente aos planos de expansão da rede metroviária carioca, evidencia-se a relevância dos meios de transporte enquanto elementos de suporte essenciais na promoção da preconizada reestruturação urbana e econômica deste recorte urbano com o intuito de tornar esta metrópole competitiva e atrativa aos fluxos de capitais.

1.3. A relação local-global hodierna e suas repercussões sobre o planejamento urbano contemporâneo no Brasil: um quadro atual dos planos de expansão do Metrô-RJ.

O estudo das relações estabelecidas entre as escalas local e global tem emergido no âmago das discussões geográficas, sobretudo a partir da última década do século XX, quando a temática consolidou-se definitivamente nas ciências sociais. Neste sentido, é preciso apreender em que contexto histórico a relação local-global tornou-se um dos principais objetos das abordagens da geografia contemporânea.

Em busca de respostas para a delimitação deste marco inicial, faz-se necessária o emprego da perspectiva de Milton Santos (2004), o qual considera a globalização como o verdadeiro ponto de partida para a compreensão do estreitamento da relação global-local.

Seguindo o raciocínio do mesmo autor, o cenário contemporâneo insere-se na lógica da globalização⁹, a qual imprime uma única racionalidade que aproxima as escalas global e local em detrimento da escala nacional de modo a ressaltar o lugar enquanto palco das interações espaciais¹⁰. Desta maneira, “o Mundo é apenas um conjunto de possibilidades, cuja efetivação depende das oportunidades oferecidas pelos lugares” (ibid, p. 337).

⁹ “O movimento de unificação (...) se acelera (...) com a predominância (...) de um único sistema técnico, base material da globalização. Com a emergência do período técnico científico, (...) o respectivo sistema técnico se torna comum a todas as civilizações (...) e lugares. (...) Mas cada período vê nascer uma nova geração técnica que o caracteriza” (ibid, p. 192).

¹⁰ Corrêa (1997, p. 297) introduz a perspectiva das interações espaciais para o entendimento das dinâmicas sócio-espaciais. Para este geógrafo, “as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos meios e velocidades”. No entanto, o mesmo autor ressalta que “as interações espaciais devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço. No que se refere à existência e reprodução social, as interações espaciais refletem às diferenças de lugares face às necessidades historicamente identificadas. No que concerne às transformações, as interações espaciais caracterizam-se, preponderantemente, por uma assimetria, isto é, por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento do outro, ampliando às diferenças já existentes, isto é, transformando os lugares” (ibid, p. 280).

Isto posto, vislumbra-se que a crise da modernidade¹¹ traz à tona uma nova perspectiva para o planejamento urbano das metrópoles neste início do século XXI. Inserido neste contexto, as antigas soluções empregadas pelo mesmo, a fim de solucionar os problemas urbanos, não dão conta da complexidade inerente ao espaço intra-urbano no cenário hodierno. Não obstante, os contratempos do projeto hegemônico vigente fazem ressurgir uma série de discussões a respeito do espaço e sua natureza.

Edward Soja (1993) afirma que a questão fundamental estaria em buscar um novo status ontológico para o espaço na busca da compreensão dos processos sócio-espaciais. Fundamentando-se em Lefebvre, o referido autor demonstra a relevância do espaço como objeto crucial no âmbito da dialética sócio-espacial, em que aquele passa a se tornar um conceito político e repleto de relações de poder, as quais são perceptíveis em paisagens materiais e discursos sobre dominação e resistência, conforme veremos ao longo desta abordagem sobre o planejamento urbano exemplificado pelo transporte metroviário da RMRJ.

Sabidamente, Soja (loc. cit.) acredita que o momento contemporâneo deve ser examinado, a priori, como a tentativa mais recente de reestruturar as matrizes espaciais e temporais do capitalismo em sua busca por um novo arranjo espaço-temporal mais adequado às suas necessidades de reprodução do capital. Neste contexto, o surgimento de novas dinâmicas na organização do espaço urbano ganha relevância nos dias atuais, tendo em vista a constituição de espacialidades¹² provenientes dos novos usos impressos no âmbito geográfico.

Logo, a relação global-local, intensificada pelo estreitamento das interações espaço-temporais, revelaria o mecanismo de reordenamento do espaço na escala local pelo comando delineado na escala superior, isto é, a esfera global. Santos (2004) visualiza esta relação como uma verticalidade, em que a ordem global

¹¹ A crise da modernidade é percebida na visão de Altvater (1999) como a crise de um paradigma hegemônico em face à sua incapacidade de responder satisfatoriamente ao conjunto da sociedade em suas demandas sociais. Portanto, a instabilidade do paradigma vigente evidencia uma possível ruptura no sistema hegemônico e na própria forma de pensar.

¹² Este conceito é abordado através da concepção de Soja (1993, p. 149 e 159) em que “a espacialidade existe, ontologicamente, como produto de um processo de transformação, mas continua sempre aberta a transformações adicionais nos contextos da vida material. Nunca é primordialmente dada ou permanentemente fixa (...). A espacialidade concreta é, pois, um terreno competitivo de lutas pela produção e reprodução sociais, de práticas sociais que visam, quer à manutenção de reforço da espacialidade existente, quer a uma reestruturação significativa e/ou uma transformação radical”.

racionaliza tecnicamente e operacionalmente uma população esparsa de objetos sob a égide de uma lei universal que os integra em um sistema articulado.

No que tange especificamente à referida contraposição inter-escalar, Lefebvre (1979) demonstra que é notória a existência de um embate entre o espaço abstrato, concebido na escala global em contraposição ao espaço social, repleto de valores de uso e resultado das interações sociais no âmago da vida cotidiana. Portanto, o planejamento urbano, instrumento do espaço das representações e dos interesses das elites globais, torna-se alvo de resistência por alguns atores sociais locais que se interpõem às soluções sugeridas por este e às suas propostas inteiramente desvinculadas das necessidades locais.

Finda esta breve contextualização sobre a crescente preocupação da geografia com a temática supracitada nos últimos anos, devemos definir as principais questões que norteiam a abordagem em curso. Neste ínterim, este tópico tem como objetivo apreender de que forma o estreitamento das relações global-local repercutiu no âmbito do planejamento urbano. Reflete-se ainda sobre a própria autonomia do poder público local frente aos ditames estabelecidos na escala global e que norteiam as políticas públicas empreendidas no âmbito local.

Portanto, esta pesquisa procura verificar se esta nova tendência de estruturação sócio-espacial do capitalismo alterou a racionalidade de implantação do metrô no cenário da RMRJ. Como veremos, as transformações ocorridas no âmago do sistema capitalista em escala global são responsáveis pelo estabelecimento de uma verdadeira reorganização dos espaços intra-urbanos a partir da disseminação de modelos de gestão urbana pelo mundo através de redes globais visando à otimização dos fluxos de capitais entre as diversas escalas existentes. Por conseguinte, no âmbito local, as políticas públicas serão delineadas pela congruência de tais interesses hegemônicos globais com as perspectivas das elites locais e do poder público local (EGLER, 2005a).

Não obstante, dentro da lógica hodierna de disseminação de mercados globais de gestão urbana (SANCHEZ, 2003), aplicando-se esta nova abordagem de atuação do poder público local ao planejamento urbano do sistema de transportes da RMRJ e, particularmente aos planos de expansão da rede metroviária carioca, torna-se notória a relevância dos meios de transporte enquanto elementos de suporte essenciais na promoção da preconizada reestruturação urbana e econômica

deste recorte urbano com o intuito de tornar esta metrópole competitiva e atrativa aos fluxos de capitais.

Para cumprir tal proposição, este estudo, a priori, questiona em que medida as mencionadas políticas que incidem sobre o sistema de transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro não constituem meros instrumentos de suporte às tentativas de “mercantilização” do referido recorte espacial no contexto explicitado. Portanto, o objeto de estudo empregado ao longo desta exposição tem seu enfoque pautado na implementação e expansão da rede de transporte metroviário na região metropolitana do Rio de Janeiro.

Notadamente, podemos perceber que os planos estatais na esfera local estão intrinsecamente atrelados aos ditames delimitados pelos moldes atuais do capitalismo na escala global. Impulsionadas pelo exemplo da reforma urbana empreendida em Barcelona para a realização dos Jogos Olímpicos em 1992, a qual tornou-se um ícone da gestão urbana contemporânea, as cidades passaram a ser vistas como “mercadorias” a serem vendidas ao capital globalizado. Por conseguinte, o planejamento em questão adquiriu o status de “divindade” no que tange ao equacionamento das problemáticas urbanas contemporâneas, tendo a atribuição de promover a captação de investimentos externos em prol da melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos.

Hodiernamente, conforme vimos anteriormente, a escala local¹³ vem adquirindo maior relevância, uma vez que as diretrizes estabelecidas na escala global se concretizam no âmbito local, estabelecendo uma relação dialética¹⁴ entre as esferas de análise, sendo esta última reflexo e condicionante da primeira. Deste modo, o planejamento estratégico e o city marketing¹⁵ atuam de modo a condicionar

¹³ Manuel Castells (1997, p. 14) considera que a importância estratégica do local como “centro de gestão do global em um novo sistema técnico-econômico pode ser apresentada em três âmbitos principais: o da produtividade e competitividade econômica; o da integração sócio-cultural; o da representação e gestão política”.

¹⁴ Este movimento dialético se consubstancia através das redes “que, de uma parte, ao Mundo opõe o território e o lugar; e, de outra parte, confronta o lugar ao território tomado como um todo (...). A existência das redes é inseparável da questão do poder. A divisão territorial do trabalho atribui a alguns atores um papel privilegiado na organização do espaço” (SANTOS, 2004, p. 270).

¹⁵ “O city marketing é entendido como mecanismo institucional de promoção e venda das cidades. (...) O objetivo do city marketing consiste na manipulação de padrões comportamentais desses públicos seletos, de modo a interferir nas decisões locais das empresas, nas decisões de consumo ou nas decisões relativas e destinos de viagens” (SANCHEZ, 2003, p. 55 e 59). Em relação ao planejamento urbano, Sanchez (ibid, p. 61) afirma que “os novos imperativos do planejamento urbano são capazes de tornar as cidades atraentes e competitivas, determinando as características

as políticas públicas em conformidade com os interesses elitistas e do próprio capital global.

Corroborando esta afirmação, Compans (2005, p. 23) salienta que

o planejamento estratégico se constitui no principal instrumento de adaptação das formas institucionais locais aos objetivos da inserção competitiva, ao referenciar a proposição de uma agenda de intervenções físicas e de modificações na estrutura legal e administrativa a tendências mercadológicas observadas na dinâmica da economia global. Atribuindo relevância estratégica a determinadas ações e projetos, exclui a possibilidade de que outras, não incluídas nesta agenda, sejam efetivadas ou mesmo reivindicadas. Por outro lado, o planejamento estratégico favorece a construção de alianças políticas com os segmentos médios empresariais e o marketing público, ambos conferindo legitimidade às prioridades estabelecidas e à participação do setor privado na gestão dos negócios públicos. Desta forma, torna-se um veículo privilegiado para a adoção do empreendedorismo competitivo na gestão das cidades.

No caso do Rio de Janeiro, este modelo de gestão urbana, embora alardeasse projetos basicamente voltados para a revitalização de espaços obsoletos, para a valorização da cultura local, bem como para a recuperação da imagem internacional da cidade, também careceu de planos atrelados à infraestrutura de transporte (construção da linha amarela e expansão das linhas de metrô pelo governo municipal) e de telecomunicações (vide o Teleporto) a fim de permitir a construção de um arcabouço físico de suporte aos anseios de inserção competitiva da cidade do Rio de Janeiro a partir de sua afirmação enquanto centro terciário e de turismo internacional.

Analisando a legitimação deste novo modelo de gestão urbana, cumpre sublinhar que as reformas urbanas, responsáveis por mudanças estruturais nas cidades, bem como as reformas urbanísticas, empregadas meramente em favor do embelezamento estético das mesmas, foram utilizadas como instrumentos políticos e ideológicos do planejamento urbano na escala intra-urbana. Este discurso estatal procurou tornar a opinião pública receptiva a estes meios de gestão urbana, oferecendo-os como únicas alternativas eficazes na contenção do agravamento da crise urbana nas cidades brasileiras nas últimas décadas.

da mercadoria cidade". Assim, de acordo com a mesma autora, as seguintes tendências seriam atualmente privilegiadas pelo planejamento urbano: a construção de infra-estrutura de redes de comunicação, a modernização de infra-estrutura de transportes, a criação de distritos empresariais e financeiros (teleporto) e a produção de espaços residenciais de alto padrão.

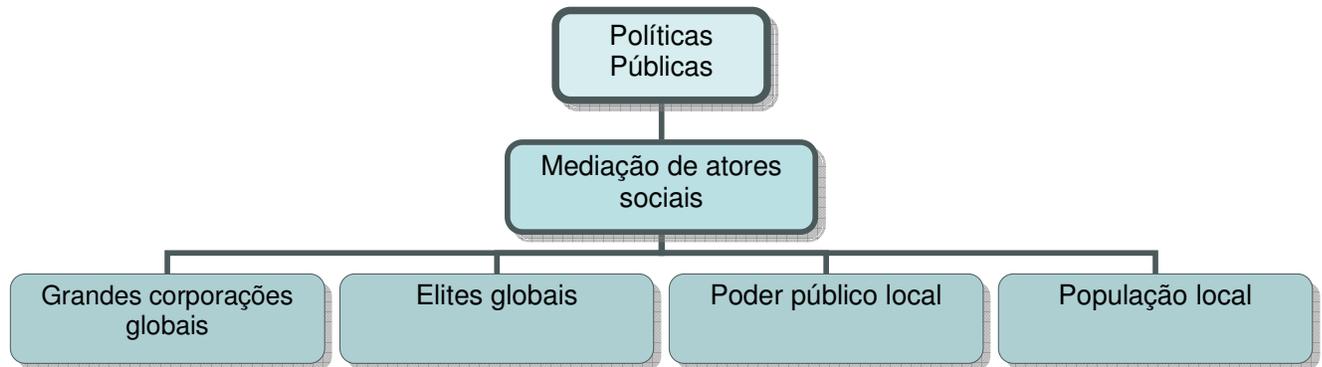
Certamente, o papel do marketing¹⁶ foi fundamental na formação de uma opinião pública favorável aos projetos estatais vistos como únicas alternativas plausíveis diante da crise paradigmática vigente no âmbito intra-urbano, facilitando a legitimação deste instrumento estatal materializado na realidade prática em suas políticas urbanas.

Estas, por sua vez, podem ser vistas como os meios mais importantes para a consecução da dominação global na escala local, haja vista que, conforme Egler (2005b), as mesmas são responsáveis pela mediação entre os diversos atores sociais envolvidos nesta dinâmica interescolar, a saber: de um lado, as grandes corporações e as elites globais como representantes dos interesses do sistema hegemônico global e, em sua outra esfera, o governo e a população locais, ambos voluntariamente subordinados às diretrizes impostas pelos agentes dominantes.

O organograma a seguir, formulado com base nestas questões levantadas por Egler (2005b), facilita a visualização dos interesses sociais contrapostos, reconhecendo o papel das políticas públicas na mediação social entre os diversos atores sociais envolvidos.

¹⁶ “Na perspectiva do marketing, tanto da cidade-mercadoria quanto da cidade-empresa, os critérios de seletividade dos investimentos a serem priorizados pelo poder público correspondem não às exigências sociais de sua população, mas às exigências do mercado no que tange à existência de certas infra-estruturas – de transporte e telecomunicações, de turismo, de lazer, esportivas e culturais, educacionais, científicas e tecnológicas etc. -, quanto à oferta de serviços e recursos humanos qualificados e quanto à construção ou melhoria de uma imagem positiva da cidade no exterior, por meio da realização de grande eventos culturais ou esportivos e da espetacularização dos espaços urbanos” (COMPANS, 2005, p. 262).

Organograma 1: As Políticas Públicas e os Atores Sociais Envolvidos



Organizado por Heide (2006) a partir de Egler (2005b).

O complexo funcionamento desta estratégia mercadológica de venda das cidades é bastante sutil, conforme veremos a seguir: primeiro se concebe uma idéia a ser vendida, como, por exemplo, a necessidade de expansão do metrô para a Barra da Tijuca, tendo em vista a construção de uma infra-estrutura sólida para uma futura candidatura da cidade do Rio de Janeiro aos Jogos Olímpicos.

Em seguida, após a elaboração dos estudos pertinentes ao levantamento dos custos relativos à efetivação da obra, busca-se o financiamento internacional em bancos como o BID ou mesmo no próprio BNDES. Finalmente, implementada a obra em questão, tem-se beneficiado o processo de integração do Rio de Janeiro às redes globais¹⁷.

Resumidamente, podemos notar que os ganhos do capital global em uma obra de infra-estrutura urbana são consolidados em dois momentos distintos: no primeiro momento, quando da obtenção de financiamento para o andamento da obra e, mais em longo prazo, quando da construção de um arcabouço de infra-estrutura e atrativos capazes de inserir esta cidade nos circuitos do capital global, sobretudo a

¹⁷ Segundo Milton Santos (2004, p. 262) os diversos conceitos de redes dividem-se em duas grandes matrizes: “a que apenas considera o seu aspecto, a sua realidade material, e uma outra, onde é também levado em conta o dado social”. Assim, pode compreender “toda infra-estrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, e que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação. (...) Mas a rede é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a freqüentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração”.

partir dos fluxos turísticos estimulados pela implementação de novos fixos e equipamentos na escala intra-urbana.

Conforme Milton Santos (2004), a relação global-local, em voga no presente estudo, pode ser trabalhada sob a ótica de duas ordens: a ordem global e a ordem local. Enquanto a primeira, de caráter efetivamente desterritorializado, funda-se nos comandos superiores, a segunda, reterritorializa as determinações das escalas superiores.

Conseqüentemente, esta relação de interdependência implica em repercussões mútuas, em que uma ordem interfere na outra e vice-versa, não sendo absolutamente uma mera “dominação” irrestrita pelos preceitos globalizantes a todas as localidades do mundo. Enquanto o global tenta impor sua lógica aos diversos lugares do mundo, estes, em contrapartida, se adequam a esta lógica hegemônica oferecendo-lhe resistência e, conseqüentemente, culminando em adaptações do projeto global às peculiaridades daquela localidade. Enfim, “cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e uma razão local, convivendo dialeticamente” (ibid, p. 339).

Aplicando esta perspectiva oriunda desta obra clássica de Milton Santos é possível conceber o sistema metroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro como um objeto técnico disseminado pelas verticalidades¹⁸ que conectam o global ao local. Haja vista ter sido concebido enquanto tal objeto técnico, o metrô-RJ materializa a intencionalidade humana, isto é, o mesmo foi produzido segundo uma determinada finalidade e implementado espacialmente de acordo com os interesses dos atores sociais dominantes (setor imobiliário, financeiro, classes médias e alta, dentre outros), os quais são responsáveis pela elaboração dos planos estratégicos e das políticas públicas. Isto significa dizer que o traçado das linhas de metrô não procurou atender às necessidades da população em geral, mas foi elaborado em comum acordo entre as elites locais, o poder público local e os atores hegemônicos globais.

¹⁸ “As verticalidades são vetores de uma racionalidade superior e do discurso pragmático de setores hegemônicos, criando um cotidiano obediente e disciplinado” (ibid, p. 286). Estas verticalidades são responsáveis pelo funcionamento global da sociedade e da economia e se concretizam através da geração de interdependências hierárquicas, as quais realizam o transporte dos ditames estabelecidos no âmbito global.

Paralelamente, o cenário contemporâneo¹⁹ encontra-se marcado por um processo de conformação de uma nova espacialidade, a qual vem a desencadear novas formas de urbanização de caráter translocal. Todavia, apresentando um caráter sócio-espacial excludente, Egler (2005a) afirma que o processo de globalização das políticas urbanas dispõe de um caráter majoritariamente fragmentário, sendo responsável por intervenções pontuais e pela disseminação de processos que modificam os lugares para o atendimento dos interesses das elites globais.

Em se tratando dos impactos desta conjuntura hodierna ao planejamento urbano brasileiro, Egler (ibid, p. 2) acrescenta que as políticas urbanas pátrias estão “cada vez mais associadas à produção de intervenções localizadas, no sentido de conectar fragmentos das nossas cidades ao espaço global²⁰”. Portanto, tais políticas públicas vêm se desvinculando dos interesses de grande parte da população local (particularmente as populações do subúrbio da cidade do Rio de Janeiro e da Baixada Fluminense) em favor dos ditames globais e dos atores sociais locais que se beneficiam deste processo (bancos, construtoras, classes média e alta, dentre outros...).

Esta correlação entre planejamento urbano e relação global-local talvez explique os motivos que culminaram na concentração das linhas atualmente projetadas em torno do núcleo metropolitano, alijando o restante da metrópole dos planos de expansão da rede metroviária fluminense no cenário contemporâneo. Evidentemente, dentro desta perspectiva concentradora do planejamento urbano adotado, somente parte do núcleo metropolitano fluminense tem recebido, historicamente, a devida atenção das políticas públicas, uma vez que o capital global

¹⁹ O mundo contemporâneo, em verdade, caracteriza-se pela existência de “um processo de transição que forma um novo espaço que, por sua vez, se transmuda e se sobrepõe às formas anteriores do espaço precedente. Sua nova configuração resulta de fragmentos de cidades, em diferentes localizações do mapa do mundo, conectadas por fluxos informacionais de suporte tecnológico. Isso quer dizer que esse suporte conecta formas espaciais, materiais e fluxos comunicacionais. Sua representação pode ser lida na conexão de espaços locais - fragmentos urbanos - e processos comunicacionais – fluxos digitais - que se articulam e originam um novo espaço que denominamos global, ligando o local com fluxos globais e constituindo uma nova totalidade espacial aescalar (EGLER, 2005a, p. 1)”.

²⁰ Cabe mencionar que, na visão de Egler (2005a), o espaço global resulta da articulação entre os fragmentos de cidades, os quais representam os próprios objetos das políticas públicas, e as redes técnicas, desenvolvidas pelas tecnologias de comunicação e que permitem os fluxos imateriais globais (de informação e comunicação).

pretende integrar somente esta porção territorial da metrópole às redes globais de reprodução do capital²¹.

Desta forma, o comando emanado pelos vetores hegemônicos globais (verticalidades²²) é responsável no âmbito local por uma nova ordem, não somente pelas transformações funcionais e estruturais que este fomenta, mas, sobretudo, em função de seu sentido vinculado aos ditames do mercado global. Não obstante, sob as relações solidárias instauradas na escala local, criam-se os ditos “espaços da horizontalidade²³”, caracterizados pelo cotidiano e articulação comum de atores sociais existentes neste recorte (ver fluxograma 2).

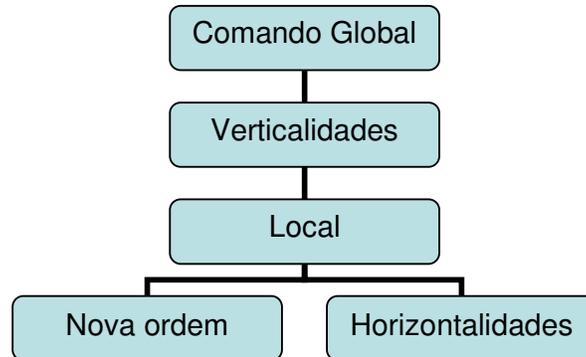
Sendo assim, cumpre aos atores sociais locais (representado pela periferia urbana do Rio de Janeiro e da Baixada Fluminense, em sua maioria) uma maior articulação política capaz de exigir das elites locais e do poder público um planejamento urbano convenientemente adequado aos ideais de democracia e cidadania, garantindo a todos o direito à cidade defendido por Lefebvre (2001).

²¹ “Mediante as redes, há uma criação paralela e eficaz da desordem no território, já que as redes integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e criam outros. Quando ele é visto pelo lado exclusivo da produção desordem, da integração e da constituição de solidariedades espaciais que interessam certos agentes, esse fenômeno é como um processo de homogeneização. Sua outra face, a heterogeneização, é ocultada. Mas ela é igualmente presente”. (...) Portanto, “o fato de que a rede é global e local, uma e múltipla, estável e dinâmica, faz com que a sua realidade, vista num movimento de conjunto, revele a superposição de vários sistemas lógicos, a mistura de várias racionalidades cujo ajustamento, aliás, é presidido pelo mercado e pelo poder público, mas, sobretudo pela própria estrutura sócio-espacial” (SANTOS, 2004, p. 279).

²² “Nessa união vertical, os vetores de modernização são entrópicos. Eles trazem desordem aos subespaços em que se instalam e a ordem que criam é em seu próprio benefício” (SANTOS, 2004: 287). É interessante observar a perspectiva das cidades enquanto “pontos de interseção entre verticalidades e horizontalidades. (...) essas lógicas cruzam as cidades e produzem um arranjo territorial em que se superpõem vinculações horizontais e verticais” (ibid, p. 286).

²³ “As horizontalidades são tanto o lugar da finalidade imposta de fora, de longe e de cima, quanto a contrafinalidade, localmente gerada. Elas são o teatro de um cotidiano conforme, mas não obrigatoriamente conformista e, simultaneamente, o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta” (ibid, p. 286).

Organograma 2: A Relação Global-Local sob a perspectiva de Milton Santos



Organizado por Heide (2006) a partir de Santos (2004).

Quanto à problemática dos transportes públicos nos grandes centros urbanos, Milton Santos (2004) ressalta o quanto as cidades atuais, sobretudo as metrópoles, são espaços caracterizados pelo alto grau de mobilidade interna, justificada principalmente em virtude do acentuado caráter anárquico inerente ao menor teor de racionalidade existente nestes recortes espaciais.

No tocante a implementação de um sistema de transportes, a partir da articulação entre os diferentes modais existentes, almeja-se uma maior racionalização dos espaços intra-urbanos através do reordenamento espacial consubstanciado em prol da otimização dos fluxos pessoais. A partir dos planos estatais relativos ao sistema de transportes há, efetivamente, a busca da constituição de uma nova dinâmica intra-urbana, interferindo diretamente na organização espacial das cidades para adequá-las aos interesses do comando global.

De fato, Gonçalves (1996) afirma que a evolução dos transportes públicos reforça uma tendência do capitalismo em suprimir o espaço através do tempo. Todavia, esta perspectiva não pode ser dissociada da ocorrência de uma verdadeira revolução nas técnicas²⁴ de gestão urbana e no próprio avanço dos objetos técnicos.

²⁴ “Os lugares, já vimos, redefinem as técnicas. Cada objeto ou ação que se instala se insere num tecido preexistente e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto. Sua presença também modifica os valores preexistentes (...). Mais uma vez, todos os objetos e ações vêm modificada sua significação absoluta (ou tendencial) e ganham uma significação relativa, provisoriamente verdadeira, diferente daquela do momento anterior e impossível em outro lugar” (ibid, p. 59).

A implementação do metrô evidencia a construção de um novo objeto técnico compatível com um novo sistema de objetos e ações. Notadamente, coexistem nas cidades objetos técnicos vinculados à mesma intencionalidade²⁵ de promover o deslocamento de indivíduos datados de momentos históricos distintos, conforme evidencia a existência dos trens, dos ônibus e do metrô na metrópole do Rio de Janeiro no cenário contemporâneo.

Contudo, por muitas vezes, um objeto técnico mais moderno substitui um objeto técnico pretérito não mais pertinente às peculiaridades de um dado momento histórico, conforme verificado na cidade do Rio de Janeiro e em outras urbes brasileiras, nas quais os bondes foram paulatinamente substituídos pelos ônibus na primeira metade do século XX.

Esta possibilidade de coexistência entre objetos técnicos oriundos de diferentes sistemas técnicos e, conseqüentemente, de períodos históricos distintos, pode ser satisfatoriamente compreendida utilizando-se a seguinte perspectiva de Milton Santos (2004, p. 96):

Todo e qualquer período histórico se afirma com um elenco correspondente de técnicas que o caracterizam com uma família correspondente de objetos. Ao longo do tempo, um novo sistema de objetos, responde ao surgimento de cada novo sistema de técnicas. Em cada período, há, também, um novo arranjo de objetos. Em realidade, não há apenas novos objetos, novos padrões, mas, igualmente, novas formas de ação. Como um lugar se define como um ponto onde se reúnem feixes, o novo padrão espacial pode dar-se sem que as coisas sejam outras ou mudem de lugar. É que cada padrão espacial não é apenas morfológico, mas, também, funcional. Em outras palavras, quando há mudança morfológica, junto aos novos objetos, criados para atender novas funções, velhos objetos permanecem ou mudam de função.

Portanto, a relação global-local cumpre o papel de difundir as inovações técnicas²⁶ ao redor do planeta, incorporando, em consonância com Raquel

²⁵ “A ação intencional é o movimento consciente e voluntário do agente em direção, envolvendo uma projeção do agente (...). Pelo fato de não ser um objeto entre outros objetos, mas um sujeito que se relaciona com seu entorno, é que o homem pode ser definido por sua intencionalidade” (ibid, p. 92).

²⁶ “A técnica deve ser vista sob um tríplice aspecto: como reveladora da produção histórica da realidade; como inspiradora de um método unitário (afastando dualismos e ambigüidades) e, finalmente, como garantia do futuro...” (ibid, p. 23). Cabe enfatizar que “a vida das técnicas é sistêmica e sua evolução também o é. Conjuntos de técnicas aparecem em um dado momento, mantêm-se como hegemônicos durante um certo período, constituindo a base material da vida da

Gonçalves (2005), a noção de tempo na análise geográfica, uma vez que a história de disseminação dessas inovações é gravada no espaço. No que se refere ao planejamento urbano brasileiro e ao estudo da implementação do transporte metroviário nas regiões metropolitanas brasileiras, observa-se que a difusão de inovações por intermédio das políticas públicas locais e regionais foi historicamente permeada por mudanças nas condições sócio-econômicas e políticas do contexto brasileiro.

Nestas condições, se na época dos governos militares a questão do transporte urbano estava atrelada à consecução de um projeto nacional de construção de uma superpotência a partir da realização de grandes obras de infraestrutura, atualmente, a expansão das redes metroviárias diz respeito ao processo de inserção das metrópoles brasileiras nos circuitos globais do capital, ainda que cada cidade se insira em diferentes patamares de acesso a estas redes. Interessante perceber que, em ambos os casos, os planos elaborados pelo Estado brasileiro foram historicamente empregados com uma forte carga ideológica, desvinculando-se de suas verdadeiras atribuições, as quais teriam como objetivo o efetivo atendimento às demandas sociais.

Cumprido sublinhar, na análise dos transportes urbanos em sua relação com a disseminação dos objetos técnicos a partir dos comandos globais, a seguinte reflexão deixada por Santos (1992, p. 241), a saber:

A produção da unidade de comando dos sistemas técnicos é algo que vai se completar lentamente ao longo do tempo. Enquanto os demais sistemas técnicos que constituem a configuração territorial apenas o conseguem nos dois últimos decênios, o sistema de transportes coletivos prematuramente se tornou unitário, permitindo obter-se, por seu intermédio, uma primeira visão global daquilo que é global, isto é, a cidade e uma forma de expansão urbana que se quebraria depois, a partir dos outros atores da socialização da cidade não comandados por uma lógica unitária.

Como vimos, a relação global-local encontra-se intimamente vinculada à questão espaço-temporal. Todavia, devemos ter em mente que esta abordagem pode ser efetuada sobre duas perspectivas de análise inteiramente distintas: segundo a ótica de “desencaixe” espaço-temporal abordada por Giddens (1991) ou ainda pela idéia de compressão espaço-temporal defendida por Harvey (1993).

sociedade, até que outro sistema de técnicas tome o lugar. É essa a lógica de sua existência e de sua evolução” (ibid, p. 176).

Cabe ressaltar que, na verdade, ambas as formulações evidenciam duas perspectivas sobre um mesmo processo. Se na análise de Harvey, o global é comprimido para efetivar-se na esfera local, Giddens, por outro lado, norteia seu enfoque no alongamento do âmbito local para alcançar a escala global.

Neste sentido, a trans-escalariedade, segundo os preceitos de João Rua (2005) construídos a partir das proposições de Lefebvre, deve ser apreendida em conformidade com as perspectivas descritas a seguir: pelo enfoque das práticas espaciais (oriundas das formas de criação, utilização e percepção do espaço), conforme as representações do espaço (espaços concebidos na esfera global de acordo com conhecimentos técnicos e racionais), ou ainda em consonância com o espaço das representações (espaço vivido, presente no cotidiano social como espaços de resistência - formas locais de organização). No que tange ao planejamento urbano e à relação global-local, nota-se que as representações espaciais delineadas na escala global são relativos às concepções produzidas sobre o espaço e que irão repercutir nas outras duas escalas.

Na escala das práticas espaciais²⁷, a implementação de um objeto técnico como o metrô no recorte definido pela cidade do Rio de Janeiro, modifica as ações humanas e os alicerces físicos de tais práticas. Em contrapartida, enfatizando-se o espaço das representações, podemos dizer que este também sofre implicações pela introdução de um objeto técnico, alterando as percepções individuais de cada cidadão em relação ao espaço urbano que o cerca a partir da construção de novos signos.

Resumidamente, de acordo com Rua (2005), a ação implica em sentidos (significados) e na presença (corporeidade). A supremacia do concebido sobre as outras dimensões do espaço leva ao domínio do espaço abstrato, centralizador de poder.

Por outro lado, visualiza-se que o movimento de expansão do capitalismo foi pautado no movimento de multiplicação de territórios, de ampliação das relações de dominação e resistência que norteiam a relação global-local. Neste contexto, a expansão das linhas de metrô na cidade do Rio de Janeiro, vem de encontro aos

²⁷ De acordo com Corrêa (2003, p. 35), “as práticas espaciais são um conjunto de ações espacialmente localizadas que impactam diretamente sobre o espaço, alterando-o no todo ou em parte ou preservando-o em suas formas e interações espaciais. (...) As práticas espaciais são meios efetivos através dos quais se objetiva a gestão do território, isto é, a administração e o controle da organização espacial em sua existência e reprodução”.

interesses do capital global, uma vez que a “mercantilização” da cidade do Rio de Janeiro pressupõe a construção de novas territorialidades, bem como uma série de investimentos no setor de infra-estrutura da referida cidade, na qual se assenta o transporte metroviário como um dos principais instrumentos de reestruturação urbana da RMRJ.

Não obstante as resistências exercidas por certos atores sociais locais ao projeto hegemônico global, percebe-se que os poderes públicos em seu âmbito estadual e municipal, cooptados pela promessa de investimentos externos, se submetem às determinações dominantes na aplicabilidade do planejamento urbano, atuando em conformidade com os atores sociais locais de maior influência nas esferas decisórias do poder público.

Em suma, tanto o governo estadual (responsável pela elaboração dos estudos de expansão do metropolitano), quanto o governo municipal (o qual vem tentando uma participação na expansão de algumas linhas do metrô-RJ) procuram, normalmente, implementar intervenções sócio-espaciais compatíveis com os ditames das elites urbanas locais e dos grupos de investimentos estrangeiros, almejando os recursos a serem obtidos junto ao capital externo.

Refletindo criticamente sobre esta questão, Vainer (2001, p. 149) pensa que um poder público local comprometido com as classes menos favorecidas e voltado para a adoção de alternativas societárias deveria pautar sua gestão em três objetivos principais, a saber:

- *A redução das desigualdades e melhoria das condições (materiais e imateriais) de vida das classes trabalhadoras (...) através da transferência de recursos (materiais e simbólicos) em seu favor – e, necessariamente, em detrimento das classes e grupos dominantes;*
- *O avanço e radicalização de dinâmicas sociais, políticas, culturais, que propiciem a organização e as lutas populares, e, de modo mais geral, a constituição de sujeitos políticos coletivos expressando interesses, segmentares e gerais, das classes e grupos sociais explorados e oprimidos.*
- *O enfraquecimento dos grupos e coalizões dominantes, envolvendo desde a desmontagem de mecanismos tradicionais de reprodução de seu poder (clientelismo, etc) até a desarticulação de suas alianças horizontais (no Estado e na região) e verticais (com grupos nacionais e internacionais)...*

Com efeito, Vainer (loc. cit.), ao destacar que “o local constitui a arena de construção de estratégias transescalares e de sujeitos políticos aptos a operarem de

forma articulada com coalizões e alianças em múltiplas escalas”, procura focar o alcance da autonomia do poder local no contexto hodierno. Dentro desta perspectiva, nas palavras do próprio autor:

... o campo de possibilidades dos governos locais é, simultaneamente: a) mais amplo, uma vez que as cidades não estão condenadas a adotar estratégias empresariais competitivas; b) menos amplo, pois qualquer projeto – econômico, político e/ou cultural – estará condenado ao fracasso se ficar confinado à escala local (ibid, p. 140).

Para a consecução de tais objetivos aparentemente pretensiosos, torna-se indispensável, segundo o autor supracitado, o emprego de “um projeto de revolução urbana permanente”, sendo esta responsável pela articulação entre os diferentes objetivos e escalas permeadas no âmago desta discussão. A partir desta proposição seria possível a adequação de alternativas efetivamente pertinentes ao quadro sócio-econômico peculiar de cada cidade.

Por outro lado, não é possível deixar de mencionar a relevância de atuação da escala nacional na articulação entre as esferas global e local, uma vez que é neste patamar de análise que são concebidos os elementos norteadores das políticas urbanas brasileiras. Deste modo, o governo federal desempenha um papel fundamental para a escolha das localidades que recebem os investimentos externos, bem como pela seleção dos tipos de investimentos que serão demandados.

Retomando o foco de análise, um outro aspecto que merece destaque no estudo em curso diz respeito aos novos modelos de gestão de serviços públicos adotados pelos poderes locais no planejamento urbano do sistema de transportes. Tal fato pode ser justificado, em boa parte, pela maior articulação entre as escalas global e local.

Exemplificativamente, os projetos atuais de expansão do metropolitano carioca prevêem a participação da iniciativa privada, especialmente de capitais externos, para a concretização de algumas das linhas ainda não implementadas, tais como a linha 3 (Carioca-Itaboraí), a linha 4 (Barra – Morro de São João) e a linha 6 (Alvorada – Aeroporto Internacional Tom Jobim).

Cumprido sublinhar que as licitações das linhas 3 e 4, realizadas em 1998, concederam a realização das obras e a exploração das referidas linhas a empresas compostas majoritariamente por capitais externos. Todavia, as obras ainda não

foram iniciadas, haja vista as dificuldades orçamentárias do poder público estadual em arcar com a quantia que lhe cabe nas obras de expansão.

Neste ínterim, as tentativas recentes da Prefeitura do Rio de Janeiro em incorporar algumas das linhas de expansão do metrô-RJ, sobretudo aquelas que perpassam a Barra da Tijuca (Linhas 4 e 6), revelam que a reestruturação dos sistemas de transportes do Rio de Janeiro se insere nesta lógica contemporânea de inserção competitiva das cidades a partir de políticas públicas direcionadas ao reordenamento sócio-espacial seletivo de dadas porções da metrópole. Logo, a readequação dos determinados espaços dentro de uma metrópole surge com o intuito de torná-la receptiva aos investimentos externos.

Além disso, como dito anteriormente, a pretensa expansão dependeria de parcerias com a iniciativa privada, face ao elevado custo desta obra. Contudo, Compans (2005) esclarece que estas parcerias público-privadas somente se consubstanciam diante de uma perspectiva de lucratividade assegurada, vinculando-se normalmente à valorização imobiliária ou à concessão de serviço público, tal qual é o caso da expansão do metrô-RJ. Deste modo, fica claro a preocupação do prefeito em subsidiar as tarifas durante um dado período de concessão das linhas até que estas obtivessem viabilidade econômica.

Por outro lado, a ausência dos subsídios públicos às tarifas das linhas exploradas pela iniciativa privada tornaria inviável a utilização destas por grande parte da população, uma vez que as tarifas convencionadas nos contratos de concessão prevêm valores totalmente incompatíveis com o poder aquisitivo de grande parte da população da região metropolitana do Rio de Janeiro. Com efeito, somente pequena parcela da população seria beneficiada pela implantação de novos trajetos do metropolitano.

Em verdade, não se pode esquecer que os grandes projetos de investimento no Rio de Janeiro contaram com recursos majoritariamente públicos. Isto evidencia que os propósitos de formação das parcerias público-privadas no Rio de Janeiro são antes políticos que econômicos. “O que está em jogo nessas parcerias é o poder de intervir ou mesmo decidir sobre as opções de desenvolvimento, assim como sobre as prioridades, o formato e os beneficiários dos investimentos públicos” (COMPANS, 2005, p.273).

Realizando-se uma contraposição entre a racionalidade do planejamento do sistema metroviário da RMRJ da década de 1960 com os planos atuais de gestão

das linhas de metrô, são observadas duas mudanças mais evidentes, a saber: modificações no âmbito da gestão das linhas e no que se refere à obtenção dos financiamentos para a expansão da rede metroviária.

No primeiro caso, enfatizando-se a gestão propriamente dita do sistema metroviário da RMRJ, a principal modificação em relação aos planos de 1968 se consubstancia no fato de que cada linha projetada atualmente ficará sob a responsabilidade de operação de uma concessionária distinta.

Tal fato pode, inclusive, constituir dificuldades para a determinação de uma tarifa integrada a ser cobrada em toda a rede metroviária do Rio de Janeiro, sobretudo em função dos interesses conflitantes entre as operadoras privadas que irão gerenciar as linhas de expansão. Cumpre sublinhar que este problema ainda não se tornou uma realidade até o presente momento, uma vez que a concessão dos serviços de exploração das linhas 1 e 2 foram dados apenas a uma empresa privada, isto é, a Oppotrans.

Em se tratando da segunda modificação de maior notoriedade, verifica-se que nos Estudos de Viabilidade de 1968 a maior parte dos recursos para a execução das obras de implementação do metrô era obtida junto ao governo federal. Atualmente, as licitações de alguns trechos das linhas 3 (Carioca - Itaboraí) e 4 (Alvorada - Morro de São João) indicam que grande parte dos aportes financeiros serão oriundos da iniciativa privada, representadas, particularmente no caso da linha 4, pela concessionária Rio Barra S.A..

Por outro lado, como elemento comum aos planos de 1968 e aos planos atuais do PDTU, vislumbra-se que o delineamento das linhas propriamente ditas continua privilegiando determinadas porções da metrópole, sobretudo as áreas mais favorecidas do núcleo metropolitano, alijando-se as demais áreas metropolitanas, sobretudo a periferia da cidade do Rio de Janeiro e a Baixada Fluminense dos planos concebidos pelos órgãos de planejamento do sistema de transportes do Rio de Janeiro.

Refletindo sobre as considerações expostas ao longo desta análise, cremos que o próprio conceito de planejamento é resultado de um processo de internacionalização característico da modernidade. Por conseguinte, a relação local-global constitui historicamente um elemento fundamental para a disseminação dos preceitos hegemônicos globais dotados de valores altamente ideológicos.

Desta maneira, fica evidente o papel do planejamento urbano como instrumento legitimador do modelo civilizatório em curso (modernidade). No entanto, em função da crise paradigmática em curso no âmbito global, vislumbra-se sua repercussão no âmbito local consubstanciado pelos contratempos da gestão estatal formulada pelo Estado brasileiro.

Evidentemente, o paradigma supracitado mostra-se insuficiente nas análises dos processos sócio-espaciais em toda a sua complexidade, apresentando visões parciais e fragmentadas da realidade. A crise, portanto, culmina na necessidade de reformulação dos conceitos pertinentes ao estudo do planejamento urbano a fim de que seja possível construir uma abordagem holística e multiparadigmática em torno dos referidos processos sócio-espaciais através da implementação de uma gestão urbana condizente com as peculiaridades que caracterizam uma dada localidade. Por conseguinte, o problema metodológico se encontra no fato de que a dimensão social quase sempre é inexistente ou, ainda que presente, encontra-se mal trabalhada com a utilização de abordagens insuficientes.

Costa (1999) demonstra que a atual crise paradigmática repercute nas formas de produção do conhecimento sobre as questões urbanas, em que os novos elementos introduzidos pela globalização no que se referem às discussões sócio-espaciais urbanas devem ser considerados sem, no entanto, deixarmos que esta nova tendência paradigmática se afirme como auto-suficiente, sob pena de obtermos uma visão fragmentada do mundo contemporâneo. Neste âmbito, o mesmo autor destaca a pertinência das abordagens multiparadigmáticas na evolução das análises que versam sobre os processos sócio-espaciais, especialmente no que diz respeito à gestão estatal aplicada na esfera local.

Em síntese, vislumbra-se que o planejamento urbano historicamente empregado no Brasil, particularmente no caso da cidade do Rio de Janeiro, procurou afastar-se do efetivo cumprimento de uma função social em prol da melhora da qualidade de vida da maioria da população local, em consonância com os ideais de um planejamento urbano democrático.

Em consonância com Egler (2005b), as políticas públicas locais seriam meras aplicações, no contexto intra-urbano, das determinações delineadas globalmente pelas elites hegemônicas, as quais não se vinculam à vida social da cidade construída ao longo de sua história, sendo inteiramente voláteis e suscetíveis aos interesses instáveis dos circuitos globais de circulação do capital.

De fato, tais meios de intervenções empreendidos nas esferas locais, por muitas vezes, remetem às proposições globais e se apropriam de seus projetos e idéias, desvinculando-se da realidade local de grande parte da população, mas não se pode esquecer que alguns atores sociais locais se beneficiam deste processo, sobretudo o setor imobiliário, o bancário e as classes média e alta. Logo, o planejamento urbano brasileiro primou tradicionalmente para o atendimento dos interesses destes agentes sociais em detrimento de uma atuação satisfatória em favor da maior parte da população local, a qual ficou à margem das políticas públicas.

Isto posto, com vistas ao aumento da competitividade de um dado sistema urbano, novas formas de relação entre o poder público e a iniciativa privada são estabelecidas em conformidade com os fatores macroeconômicos globais. Neste contexto, conforma-se um modelo particular de gestão adotado por diversas cidades do mundo na qual o poder público local se atribui uma atuação dirigente em relação à promoção do desenvolvimento sócio-econômico.

Tal modelo, denominado por Harvey (1996) de “empresariamento urbano”, pauta-se, dentre outros aspectos, no fomento de parcerias público-privadas para a gestão dos espaços urbanos, na construção de um consenso social em torno das prioridades “estratégicas” de investimentos e na introdução de uma racionalidade empresarial aos negócios públicos (COMPANS, 2005).

Dentro deste novo padrão de planejamento urbano, caberia ao poder público local um papel dirigente no que se refere ao processo de inserção competitiva das cidades nas redes globais de circulação do capital, criando as condições políticas e institucionais favoráveis a esta dinâmica. Em relação à iniciativa privada, de caráter complementar a atuação estatal, esta seria responsável pela captação de recursos e pela gestão de equipamentos e serviços urbanos, dentre os quais se encontra o transporte metroviário.

Partindo-se do pressuposto que os governos locais possuem maior eficiência para a obtenção de respostas mais adequadas às demandas atuais de produtividade e competitividade inerentes ao contexto da globalização, observa-se, segundo Compans (op. cit.), que o empreendedorismo funda-se numa estratégia de antecipação das condições gerais e futuras de reprodução do capital pelo poder público local.

Somente a partir desta projeção das condições futuras, seria possível aos governos locais adequar seus espaços intra-urbanos às novas exigências do capitalismo em sua dinâmica hodierna. Para cumprir tal objetivo, entretanto, cabe aos governos locais a consecução de maior flexibilidade institucional para articular os sistemas urbanos à economia globalizada.

Cabe ressaltar que esta nova abordagem do planejamento urbano da RMRJ alterou a justificativa para o esvaziamento sócio-econômico da metrópole fluminense. Se antes as respostas indicavam que o referido enfraquecimento do Rio de Janeiro se apresentava em face de aspectos de conjuntura econômica nacional ou mesmo regional, a partir de então, esta concepção de perda de centralidade passou a ser encarada como resultado da inabilidade do poder público local em estabelecer estratégias competitivas aos fluxos de capitais, os quais passaram a se deslocar para cidades mais adequadas ao novo contexto de gestão urbana.

Desta forma, o estudo do planejamento urbano do Rio de Janeiro a partir do primeiro governo César Maia ilustra esta mudança de perspectiva nas intervenções estatais sobre o recorte espacial em análise, caracterizada pela redefinição do papel do poder público municipal e de sua relação com a sociedade local em prol da obtenção de uma maior atratividade econômica quanto a investimentos externos.

Efetivamente, segundo Rose Compans (ibid, p. 255), as reflexões sobre a adoção do empreendedorismo urbano na cidade do Rio de Janeiro revelam que este pretenso “modelo técnico” de gestão urbana constitui concretamente uma “estratégia político-argumentativa que objetiva a modernização das condições locais da acumulação capitalista”.

De acordo com a mesma autora, o entendimento de que a incorporação deste modelo de gestão urbana pelo Rio de Janeiro revela uma estratégia política-argumentativa pode ser comprovada a partir de três perspectivas fundamentais. A primeira delas, diz respeito à convergência entre interesses econômicos e políticos entre os segmentos sociais locais e globais na concepção de uma estratégia de inserção competitiva alicerçada na transformação da cidade em centro turístico e terciário internacional a partir de grandes projetos prioritários como a realização dos Jogos Pan Americanos e a tentativa de realização dos Jogos Olímpicos.

A segunda evidencia de que este modelo consubstancia-se em uma verdadeira estratégia político-argumentativa encontra-se no fato de que o mesmo permitiu a legitimação de uma agenda política favorável aos interesses de atores

sociais específicos, tal qual o setor imobiliário, ainda que o discurso legitimador tenha se pautado na busca de competitividade e na inserção do Rio de Janeiro nos circuitos globais de reprodução do capital.

Por último,

a falsa aparência técnica do modelo empreendedor se revela no estabelecimento de uma nova relação entre Estado e sociedade que ele proporciona, em função da qual ocorre uma redistribuição de papéis entre o governo municipal e o setor privado, particularmente no que tange ao ordenamento territorial e à provisão da infraestrutura e dos serviços urbanos, mediante a formação de parcerias público-privadas, a subordinação da política urbana à lógica do mercado imobiliário e a privatização dos serviços públicos (ibid, p. 256).

Por tudo isso, o que se observa neste modelo de empreendedorismo urbano é o estabelecimento de um planejamento urbano meramente atrelado aos interesses do capital privado, ampliando-se as desigualdades sócio-espaciais e a fragmentação no tecido urbano da RMRJ. Não há, desta maneira, um efetivo planejamento holístico de longo prazo. Longe disso, o empreendedorismo urbano primou, sobretudo, pela conformação de um consenso sócio-político em torno de seus objetivos propostos, legitimando intervenções pontuais sobre o cenário urbano em tela, as quais convergiam com os interesses da iniciativa privada, particularmente do setor imobiliário.

Finalmente, o empreendedorismo urbano, incorporado pelo poder público local do Rio de Janeiro e tido enquanto estratégia político-argumentativa,

contribuiu para a legitimação de uma associação de interesses políticos e privados que operou uma diluição do interesse público, ao subordiná-los às demandas do mercado. Subordinação que, como vimos, foi habilmente justificada pelo discurso internalizado da urgência competitiva e do papel protagonista da "concertação" de atores econômicos e sociais locais na construção de uma perspectiva de futuro da urbe, indissociavelmente ligada à articulação do sistema urbano com a economia global (COMPANS, 2005, p. 281-282).

Neste cenário, o paradigma contemporâneo de gestão urbana aplicado ao estudo das intervenções públicas do Rio de Janeiro permitiu a perpetuação das condições locais de reprodução das distorções sócio-espaciais historicamente vigentes. Infelizmente, a partir do estudo dos planos de expansão do transporte metroviário do Rio de Janeiro, percebe-se um grande descompasso entre as políticas públicas hodiernas e os verdadeiros ideais de um planejamento urbano

voltado para a harmonização dos espaços urbanos em congruência com os valores democráticos. Não obstante, o processo decisório das políticas públicas brasileiras tem sido pautado em prol das demandas do capital privado (local e global) em detrimento da população local e suas efetivas necessidades cotidianas.

À guisa de conclusão, devemos refletir sobre as efetivas possibilidades de implantação de uma gestão urbana genuinamente brasileira, concebida com ampla participação popular e realmente pertinente ao quadro peculiar definido pela realidade problemática das cidades brasileiras.

Na verdade, o planejamento urbano brasileiro deve tentar, na medida do possível, desvincular-se das amarras da globalização e suas políticas públicas instituídas na escala global. Sabidamente, cada região metropolitana, cada cidade, cada bairro, apresentam peculiaridades próprias que não podem ser solucionadas a partir de modelos e padrões impostos indistintamente a todos os casos concretos e por agentes distantes daquele contexto sócio-econômico-cultural característico de uma dada realidade local.

Neste contexto, ao longo do próximo capítulo, o enfoque desta dissertação desloca-se para a apropriação do desenvolvimento pelas políticas públicas relativas aos espaços urbanos brasileiros, sobretudo aquelas que dizem respeito ao planejamento dos sistemas de transportes da RMRJ e, conseqüentemente, das linhas de metrô inseridas neste recorte espacial. Neste sentido, o termo desenvolvimento cumpriu papel fundamental na legitimação das políticas públicas supracitadas, sendo preconizado a partir de uma perspectiva incompatível com a realidade da metrópole fluminense.

Inserindo um viés geográfico a esta análise, torna-se evidente que as políticas públicas de transportes, postas em prática no cenário da metrópole em questão, agravaram sobremaneira o desenvolvimento geográfico desigual nesta escala, ampliando as disparidades sócio-espaciais no interior deste espaço urbano por intermédio de intervenções no sistema de transportes urbanos concentradoras de investimentos governamentais em dadas porções da RMRJ, particularmente no núcleo metropolitano.

CAPÍTULO II

O EMPREGO DO DESENVOLVIMENTO NO DISCURSO DO PLANEJAMENTO URBANO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE IMPLEMENTAÇÃO E EXPANSÃO DA REDE METROVIÁRIA DA RMRJ

“(…) desenvolvimento significa, por sua própria natureza, um estado de tensão. Significa se predispor o tempo todo, embaraçar, estorvar, transtornar e obstaculizar as forças do atraso estrutural. Desenvolvimento é a anti-serenidade, a anticoncórdia prévia, é a não paz de espírito. Como o desenvolvimento não transborda (...), ele precisa ser arrancado, tirado à força, destruindo privilégios (...). É distorcer a correlação de forças, importunar diuturnamente as estruturas e coalizões tradicionais de dominação e reprodução do poder. É exercer em todas as esferas de poder uma pressão tão potente quanto o é a pressão das forças que perenizam o subdesenvolvimento” (BRANDÃO, 2003, p.8).

A questão do desenvolvimento emerge uma pluralidade de discussões quando se trata de sua relação com o contexto do planejamento urbano brasileiro. Diante de uma abordagem histórica do emprego do conceito de desenvolvimento no Brasil, observa-se que o mesmo esteve quase sempre atrelado à temática das políticas públicas urbanas, sendo utilizado em prol da construção de um discurso de “fachada” ideológica.

Neste contexto, a palavra desenvolvimento foi apropriada pelo discurso do planejamento urbano pátrio com o intuito de legitimar políticas públicas desprovidas de caráter social democrático e, conseqüentemente, sem finalidade efetiva em solucionar as problemáticas urbanas. Na verdade, o que se percebe pela análise destas políticas instituídas no Brasil é que estas foram historicamente elaboradas para convencer a opinião pública de que os problemas cotidianos seriam, algum dia, equacionados. No entanto, não se verifica qualquer vontade política dos órgãos de gestão urbana em estabelecer instrumentos de intervenção pertinentes ao contexto sócio-econômico, político e cultural brasileiro.

No âmago destas discussões, o presente capítulo tem por finalidade demonstrar que o planejamento urbano, formulado pelas diferentes escalas de poder público, adotou o desenvolvimento como instrumento de legitimação das políticas públicas empreendidas no contexto brasileiro. No que tange à análise em tela, o emprego deste conceito será enfatizado sob a perspectiva do discurso que norteou os referidos planos de implementação da rede metroviária da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Logo, ao longo do capítulo II, esta pesquisa traz como questionamento a maneira pela qual as políticas públicas utilizaram-se do termo *desenvolvimento* em prol de legitimar o discurso do planejamento urbano brasileiro e suas políticas públicas desprovidas de um caráter social democrático e, conseqüentemente, sem uma finalidade efetiva em solucionar as problemáticas urbanas das classes sociais menos favorecidas (população residente em favelas, bem como a população residente na Baixada Fluminense e nos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro), restringindo-se a uma atuação compatível com os interesses dos setores imobiliários e das classes média e alta, principalmente.

De fato, as políticas urbanas pátrias priorizaram as intervenções sócio-espaciais dos atores locais de maior influência nas esferas decisórias das políticas públicas. Não obstante, este capítulo discute a forma como o desenvolvimento

geográfico desigual se reproduz na escala da RMRJ, sendo inclusive agravado pelas políticas públicas, particularmente aquelas incidentes sobre o sistema de transportes urbanos.

O capítulo apresenta, inicialmente, uma visão multifacetada do conceito de desenvolvimento (tópico 2.1.), preconizada por Souza (1996), para o qual este termo não pode ser analisado meramente sob seu aspecto econômico, devendo respeitar as peculiaridades de um dado recorte sócio-espacial.

Após esta breve abordagem teórico-conceitual sobre o desenvolvimento, a presente análise fomenta um estudo sobre as políticas públicas que delinearam a implementação do transporte metroviário no Rio de Janeiro, com o intuito de corroborar a apropriação do desenvolvimento no âmbito da legitimação das políticas públicas aplicadas aos espaços urbanos brasileiros (tópico 2.2.). Para cumprir este objetivo, são utilizadas as concepções de desenvolvimento adotadas para legitimar a construção das linhas 1 e 2 do metrô-RJ no Estudo de Viabilidade do Metrô de 1968 e algumas contribuições de Andrade (2001) sobre as referidas perspectivas de desenvolvimento dispostas neste plano.

Em seguida, o capítulo II enfoca a construção do desenvolvimento geográfico desigual na escala da metrópole fluminense e nas demais regiões metropolitanas brasileiras como resultado da adoção de políticas públicas distorcidas em termos sócio-espaciais (tópico 2.3.). Neste momento, são utilizadas as concepções de Smith (1988), Soja (1993), Harvey (2004) e Rua (2005) para tratar do processo dialético inerente ao capitalismo de diferenciação / homogeneização de espaços geográficos. Em síntese, na perspectiva desta dissertação, tais políticas públicas, dentre as quais se encontram as políticas de transportes urbanos, desempenham papel fundamental na ampliação da dupla tendência relativa ao capitalismo supracitada.

Finalmente, o capítulo em curso procura delinear novas perspectivas para o desenvolvimento no cenário hodierno, apontando para a necessidade do estabelecimento de uma ruptura diante da concepção classicamente adotada para o termo e, conseqüentemente, introduzindo uma dimensão social acerca do mesmo. Para tanto, segundo Souza (1996), a construção de um conceito aberto em torno da palavra desenvolvimento serviria para o preenchimento deste pelo conteúdo mais apropriado a cada conjuntura sócio-espacial (tópico 2.4.).

Portanto, conforme será visto neste segundo capítulo, as políticas públicas de transportes urbanos e os planos de expansão do metrô-RJ devem adotar uma

abordagem de desenvolvimento particular ao recorte espacial da RMRJ, adequando o universalismo dos ideais de justiça social às peculiaridades sócio-espaciais deste contexto geográfico e permeando ações estatais mais equânimes do referido espaço urbano no que tange à distribuição de acessibilidade pela malha urbana, contrariamente ao que foi verificado nos planos governamentais até o presente momento.

Cumprido sublinhar que este capítulo foi concebido a partir das discussões estabelecidas na disciplina “Desenvolvimento Econômico e Transformações Espaciais” ministrada pelo Prof. Dr. João Rua no curso de mestrado em geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro ao longo de todo o primeiro semestre de 2005.

2.1. “Desenvolvimento ou desenvolvimentos”: a discussão sobre um conceito multifacetado

A priori, cumpre ao estudo em curso o esclarecimento do que se entende pelo conceito de desenvolvimento a fim de permitir a consolidação de um arcabouço teórico-conceitual neste trabalho científico. Historicamente, o termo desenvolvimento esteve correlacionado à noção de desenvolvimento econômico, agregando o binômio crescimento econômico e modernização tecnológica em sua definição.

Esta percepção errônea de muitos estudiosos sobre o assunto permanece até mesmo na atualidade. Contudo, autores como Marcelo Lopes de Souza apontam outras perspectivas para o tema. Retirando a questão do desenvolvimento de sua abordagem específica de análise sobre o fenômeno turismo, Souza (1997a, p. 18) percebe que aquele deve ser empregado com o significado de “designar um processo de superação de problemas sociais, em cujo âmbito uma sociedade se torna, para seus membros, mais justa e legítima”, afastando a concepção restritamente econômica do termo adotada tradicionalmente.

O autor supracitado critica a concepção de desenvolvimento ideologicamente dominante, esclarecendo que a mesma apresenta um caráter etnocêntrico acentuado, além de empreender uma confusão entre os meios empregados e os fins pretendidos, isto é, entre crescimento / modernização com o próprio termo desenvolvimento. Marcelo Lopes destaca ainda que tal confusão entre meios e fins

torna-se pertinente aos que empregam esta ideologia, facilitando “a perpetuação e o aperfeiçoamento do modelo civilizatório capitalista” (SOUZA, loc. cit.).

Neste contexto, dentro da complexa conjuntura atual de reestruturação do capitalismo, a expressão desenvolvimento sócio-espacial pode constituir uma alternativa eficaz em prol da construção de um arcabouço teórico-conceitual que permita uma visão multidisciplinar sobre o assunto em tela. Assim, o estudo do desenvolvimento sob o prisma de diferentes dimensões constitutivas das relações sociais (culturais, técnico-tecnológicas, político-institucionais e espaço-territoriais) seria mais adequado para a consecução do objetivo maior do mesmo, isto é, a “felicidade individual e coletiva” (SOUZA, loc. cit.). Neste ínterim, a autonomia da coletividade local no delineamento de suas políticas públicas e, conseqüentemente, de seus destinos constitui pressuposto primordial para os objetivos pretendidos.

Marcelo Lopes de Souza ressalta que (1996, p. 1), “a palavra desenvolvimento, por si só, já é prenhe de juízos de valores, antes mesmo de alguém qualificar o que entende pelo termo”. Não obstante, este autor afirma que somente é possível a discussão em torno do conceito de desenvolvimento dentro do contexto de uma cultura que almeje constantes mudanças e transformações positivas. Desta maneira, “o solo cultural onde a idéia de desenvolvimento se enraíza é, por excelência, a modernidade...” (loc. cit.).

Por sua vez, esta representa um processo civilizatório universal (IANNI, 1993). Neste ínterim, vislumbra-se, a partir de Latouche (1994) que a modernidade em tela produz o espaço em consonância com a sua racionalidade, pautando-se na universalização do desenvolvimento através da disseminação da técnica, da percepção da ciência como uma verdadeira divindade e da construção de um imaginário em torno da concepção de progresso.

De fato, a crise do projeto hegemônico em análise consubstancia tão somente um dos ciclos do capitalismo iniciados a partir da Revolução Industrial do século XVIII e que se estendeu até a década de 1960 e 1970, quando se começa a discutir a ocorrência de uma crise paradigmática ou ainda o próprio advento da chamada pós-modernidade, sob a qual ainda não se estabeleceu um consenso entre os diversos autores.

Por outro lado, Soja (1993, p. 34) acredita que

a modernidade compõe-se de contexto e conjuntura. Pode ser entendida como a especificidade de se estar vivo, no mundo, num

momento e lugar particulares; como um sentimento individual e coletivo vital de contemporaneidade. Como tal, a experiência da modernidade capta uma ampla mescla de sensibilidades, que refletem sentidos específicos e mutáveis das três dimensões mais básicas e formadoras da existência humana: o espaço, o tempo e o ser.

Sabidamente, o termo desenvolvimento traz consigo uma expressiva carga ideológica, haja vista que este foi incumbido pela modernidade de disseminar os moldes civilizatórios ocidentais aos quatro cantos do mundo. Em função desta íntima relação com a modernidade, Rua (2005) visualiza este conceito como um “processo de expansão hegemônica e de exercício de poder”, reafirmando seu forte componente ideológico. Deste modo, a temática do desenvolvimento encontra seus pilares no projeto da modernidade, fato que justifica o atual descrédito em torno do mesmo como resultado da própria crise atravessada pela modernidade em seu projeto hegemônico e universal.

Não obstante, o que se percebe no cenário contemporâneo é uma verdadeira crise do paradigma da modernidade, resultado dos fracassos sucessivos dos países periféricos no que tange à consecução do dito desenvolvimento preconizado pelo Ocidente. De acordo com Costa (1999, p.1), o colapso das teorias sócio-espaciais no âmago da turbulência vivenciada pela modernidade demonstra uma “crise nas formas de produção do conhecimento sobre a questão urbana”. Contudo, estas dificuldades de cunho metodológico têm contribuído para que seja concebida uma análise multiparadigmática dos processos sócio-espaciais anteriormente mencionados.

Retomando-se a perspectiva do planejamento urbano em seu vínculo estreito com o desenvolvimento, observa-se a relevância do atributo ideológico²⁸ inerente a este último como forma de perpetuação do paradigma da modernidade e, conseqüentemente, de manutenção das elites no poder. Assim, especificamente no que tange ao estudo em curso, a ideologia pode ser concebida como “um conjunto de idéias fundamentais desenvolvidas pela classe dominante visando facilitar a

²⁸ Comprovando o papel do discurso na esfera do planejamento urbano “a ideologia nasce para fazer com que os homens criem que suas vidas são o que são em decorrência da ação de certas entidades (a natureza, os deuses ou Deus, a razão ou a ciência, a sociedade, o Estado) que existem em si e por si e às quais é legítimo e legal que se submetam” (CHAUÍ, 1981, p. 87).

dominação” (VILLAÇA, 1999, p. 201), representando um instrumento do referido planejamento em sua finalidade de construção de uma “fachada” ideológica.

Sendo assim, a história das políticas públicas brasileiras evidencia um distanciamento de um planejamento urbano democrático em nosso país, tendo este permanecido ora como um mero discurso, ora como legitimador de intervenções sócio-espaciais de dados grupos sociais, consubstanciados pelas elites urbanas. Para corroborar a assertiva anterior, devemos salientar as contínuas transformações de nomenclatura, forma e conteúdo na utilização ideológica desta expressão como instrumento de legitimação estatal em sua ação e/ou discurso sobre o espaço urbano, sempre se partindo do pressuposto de que o mesmo é dotado de uma suposta perspectiva abrangente.

Tal concepção ideológica busca “naturalizar” os problemas sociais, isentando as elites urbanas de qualquer culpa. Neste sentido,

a ideologia sofre contínuas transformações e metamorfoses, que são adaptações para enfrentar novas situações ou, mais freqüentemente, o agravamento de tendências; com isso ela assegura a sobrevivência da hegemonia da classe dominante (ibid, p. 204).

Cumpre sublinhar, segundo Stuart Hall (2002), a diferenciação que se pode aferir entre os termos “discurso” e “ideologia”. Para este estudioso, o qual faz uso de uma concepção foucaultiana, o discurso consiste em uma forma particular de representação, constituindo um dos sistemas pelo qual o poder circula. Em contrapartida, a ideologia seria um conjunto de normas ou crenças que produziria um conhecimento que serviria aos interesses de um grupo ou classe particular. Resumidamente, o discurso não seria ideologicamente neutro ou inocente, tendo em vista que um mesmo discurso pode ser usado por grupos com diferentes interesses ou mesmo com interesses antagônicos.

Terminada esta breve abordagem teórico-conceitual, a presente análise busca, a partir deste momento, a realização de um estudo sobre as políticas públicas que nortearam a implementação do transporte metroviário no Rio de Janeiro a fim de corroborar o emprego do desenvolvimento enquanto um instrumento ideológico no âmbito do planejamento urbano das cidades brasileiras.

2.2. A apropriação do desenvolvimento no âmbito da legitimação do planejamento urbano brasileiro

No caso em particular da cidade do Rio de Janeiro, outrora capital federal, nota-se, desde a década de 1930 até o início dos anos 90, a influência do modernismo norte-americano em favor da transição de uma “cidade bela” para uma cidade funcional/eficiente. Nesta conjuntura, cabia ao planejamento estatal a construção dos alicerces que permitiriam a criação das condições gerais de produção e reprodução do capital, fato que justificou a prioridade dada à implementação de obras de infra-estrutura (tais como as obras do metrô-RJ) contrariamente ao verificado com outros tipos de obras, como as de caráter habitacional, por exemplo.

No entanto, este momento caracterizou-se pela utilização de uma ideologia inerente ao planejamento como uma técnica de base científica essencial ao equacionamento dos ditos problemas urbanos, haja vista que as elites perderam gradualmente a capacidade de discutir abertamente suas propostas e houve uma evidente necessidade em adaptar tal conceito frente à crescente organização e conscientização das classes populares urbanas, conforme expõe Villaça (1999).

Durante a década de 1960, as intervenções empreendidas pelo Estado estiveram sob a égide da tecnocracia do governo militar, enfatizando a legitimação de sua ação sobre o espaço através da técnica, uma vez que a participação popular havia sido suprimida. Ao longo da ditadura militar, a implementação de superplanos²⁹ tornou-se uma característica constante, privilegiando-se a reprodução do capital em detrimento do social.

Neste dado momento histórico, as políticas públicas que delinearam a implementação e expansão do transporte metroviário na metrópole fluminense foram caracterizadas por um elevado teor de ideologia, primando, sempre que possível, pela disseminação de um discurso legitimador com objetivos claramente distintos daqueles que deveriam ser destinados à melhoria das condições de transporte da totalidade dos grupos sociais da região metropolitana do Rio de Janeiro.

²⁹ Estes superplanos podem ser explicitados, no caso do Rio de Janeiro, a partir da implementação do transporte metroviário e na própria construção da Ponte Rio-Niterói como marco da fusão entre o Estado da Guanabara ao Estado do Rio de Janeiro.

Segundo a concepção de desenvolvimento adotada pelos órgãos gestores da ditadura militar, dentre os quais aquele responsável pela elaboração dos projetos de implementação do metrô-RJ³⁰, este termo predominantemente político-ideológico foi apresentado como sinônimo de desenvolvimento econômico, como veremos em seguida a partir da análise das linhas prioritárias 1 e 2, formuladas em 1968 e atualmente ainda em fase de expansão.

À época da elaboração dos projetos metroviários supracitados, havia uma clara distinção entre as concepções que nortearam a implantação prioritária das linhas 1 e 2. Segundo Estudos de Viabilidade do Metrô (CCN BRAZ, 1968), enquanto a linha 1 foi concebida como uma resposta natural à densidade e ao padrão relativamente alto de seu público usuário, descompactando o espaço urbano sobre sua área de influência imediata, a linha 2 teve sua concepção pautada no induzimento ao processo de desenvolvimento do subúrbio, preconizando uma política urbana de distribuição de renda a partir da introdução de um objeto técnico no sistema urbano da RMRJ.

Ainda no tocante ao discurso de legitimação da linha 2, os governos militares daquele dado momento histórico justificaram sua consecução na suposta dinamização econômica ao longo de todo seu trajeto, sobretudo pela valorização fundiária (ANDRADE, 2001). Certamente, esta abordagem apresenta um elevado teor ideológico, o que nos mostra que a questão do planejamento urbano, exemplificada no caso dos planos de construção do metrô-RJ, foi sempre caracterizada no âmbito da ideologia e da dominação.

Na realidade prática, o que percebemos foi uma diferenciação clara entre os serviços prestados na linha 1 quando comparados àqueles oferecidos na linha 2, inclusive com diferenciação de composições mais confortáveis e menor intervalo entre os trens para os usuários da primeira linha. Além disso, não podemos esquecer também que a introdução do metrô no recorte espacial da RMRJ repercutiu significativamente na valorização fundiária deste espaço urbano, especialmente no seu núcleo metropolitano, em detrimento dos espaços da periferia empobrecida.

³⁰ A Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, empresa de economia mista vinculada à Secretaria Estadual de Transportes.

Dito isto, observa-se que os estudos que precederam à delimitação das linhas já construídas e daquelas que ainda aguardam a devida implantação foram norteados, sobretudo, em abordagens econômicas. Estas abordagens abdicavam das outras dimensões do desenvolvimento (social, política e cultural), primando por análises estritamente técnicas como, por exemplo, o número de passageiros transportados por hora, o intervalo de trens em cada estação, o orçamento financeiro para a consecução das obras, dentre outros aspectos.

Não havia, por conseguinte, maiores preocupações com uma abordagem de cunho social em prol da construção de uma metrópole mais equânime e condizente com os ideais de justiça social a partir de uma distribuição homogênea dos serviços públicos por toda a extensão da metrópole em questão.

Ao contrário, os planos de implantação do metropolitano fluminense preocuparam-se em favorecer determinada porção deste recorte espacial, especialmente o núcleo metropolitano, facilitando inclusive o processo de especulação imobiliária, conforme expõe Gutierrez (1995) em seu estudo sobre o impacto da linha 1 na valorização dos imóveis particulares ao longo de seu trajeto. Assim, a introdução do metrô-RJ na urbe carioca, enfatizou o papel historicamente preponderante que os sistemas de transportes desta metrópole sempre tiveram no que diz respeito ao processo de segregação espacial da mesma.

Além disso, até mesmo a ampla utilização deste modal de transporte pelos cidadãos foi cerceada à medida que as tarifas cobradas para as viagens quase sempre tiveram valores incompatíveis com o contexto sócio-econômico e, particularmente, com o poder aquisitivo da população da RMRJ. Desta maneira, a própria condição de cidadania³¹ coloca-se em xeque em função das inerentes disparidades intra-urbanas. Em suma,

a grande questão é se perguntar o que pode significar a persistência secular de uma sociedade cindida entre uma grande maioria que se localiza subordinadamente na sociedade, configurando uma verdadeira massa de não cidadãos e uma pequena minoria

³¹ Para Paulo César Gomes, em sua obra intitulada *A Condição Urbana* (2002), a questão da cidadania encontra uma estreita relação com a geografia, especialmente em função de sua matriz espacial, conforme o mesmo autor comprova ao longo de suas explanações. Resumidamente, Gomes preocupa-se com a delimitação da cidadania enquanto um objeto teórico claramente definido, relacionando a condição cidadã com a configuração espacial. Deste modo, o mesmo procura contribuir para a discussão em torno deste conceito a partir de um viés geográfico.

privilegiada que goza de direitos civis e garantias sociais plenos?
(BRANDÃO, 2003, p. 10).

Refletindo sobre maneiras de solucionar esta questão, o autor supracitado propõe que somente uma alternativa trans-escalar poderia apreender as heterogeneidades estruturais de um dado recorte sócio-espacial, tornando viável a resolução da problemática estrutural em tela. Sendo assim, se o capitalismo adotou-se dos benefícios trans-escalares em seu projeto de consolidação hegemônica, cumpre às contracorrentes desenvolvimentistas, o fomento de ações políticas pautadas na mesma característica de ampla mobilidade entre as mais diversas escalas existentes.

Neste ínterim, as alternativas pertinentes ao tema do desenvolvimento devem ser permeadas com o significado de

resgatar os determinantes maiores da lógica capitalista de acumulação do capital para se entender que o sistema, recorrentemente, aperfeiçoa seus instrumentos de ação, mobiliza a diversidade social e material em seu favor, ou seja, em benefício da valorização autômata. Portanto, engendra processos trans-escalares, o tempo todo, em cada um de seus movimentos (ibid, p. 6).

Este quadro geral ilustra como o planejamento urbano pode ser empregado com fins distintos de proposições democráticas, contribuindo para ampliar ainda mais as disparidades intra-urbanas a partir da alocação de investimentos, serviços e equipamentos públicos em áreas privilegiadas da cidade, nas quais residem as classes mais abastadas. De fato, as políticas públicas deveriam enfatizar a redução das desigualdades sócio-espaciais, distribuindo os recursos públicos de forma a permitir que a cidade se torne um espaço mais adequado aos ideais de democracia.

Para alguns autores, como Castoriadis (1990), somente a partir da auto-gestão seria possível a concretização de uma plena democracia, fato que apenas foi observado no contexto das acrópoles da Grécia Clássica. Ainda segundo o referido autor, a auto-gestão supracitada deve ser efetivada primeiramente no âmbito societário a fim de que, posteriormente, seja possível partir para a adoção do mesmo parâmetro às escalas locais.

Cabe mencionar que a democracia historicamente adotada cerceia a autonomia individual e coletiva a serviço da reprodução do capital, uma vez que o

capitalismo³², ao mesmo tempo em que almeja uma crescente autonomia, impõe dialeticamente limites a esta, constituindo um processo incompatível com a mesma pelo próprio mecanismo que garante a sua perpetuação no espaço-tempo.

Retomando a questão das ações estatais sobre o espaço urbano, nota-se que a restrita implementação de tais planos de expansão do metrô-RJ formulados desde a década de 1960 até a atualidade, indica não somente o colapso do poder público e suas dificuldades orçamentárias. De fato, observa-se que o planejamento urbano pode ser empregado na esfera do discurso em favor da criação de uma falsa expectativa na opinião pública local de que, em algum momento, seus problemas serão solucionados, ainda que isso não represente necessariamente uma realidade concreta. No que se refere à disseminação do referido discurso legitimador, o qual prima pela ocultação da problemática urbana das classes menos favorecidas, deve-se destacar o papel dos meios de comunicação para o convencimento da opinião pública em torno dos planos concebidos.

Mesmo as novas propostas de reestruturação³³ do sistema de transportes da RMRJ, incluindo o PDTU (Plano Diretor de Transportes) realizado pela Secretaria Estadual de Transportes (Sectran) em 2004, fazem crer que o planejamento urbano será elaborado a partir de uma ampla participação popular, o que não pode ser visto como uma verdade. No caso em particular, o planejamento participativo tem servido a este discurso em favor de uma pseudodemocratização da gestão urbana.

Obviamente, não devemos esquecer que a participação popular através do planejamento participativo tem sido empreendida com sucesso em alguns recortes urbanos brasileiros, sendo um instrumento relevante na gestão urbana, principalmente por pressupor a consolidação da conscientização das classes populares de seu papel no processo decisório das políticas públicas. Logo, o caso

³² Castoriadis (1990) aborda o capitalismo como um modo de organização societal e não como um modelo de produção, abordagem que se restringe meramente à dimensão econômica.

³³ A questão da reestruturação urbana e regional tratada por Soja (1993) evidencia uma característica inata ao capitalismo, isto é, a constante necessidade de reestruturação espacial. Neste contexto, a reestruturação espacial surge como uma resposta do capitalismo aos entraves impostos pelo espaço. Daí emerge uma relação dialética da relação espaço-capital. Se por um lado, o capital produz o espaço, o primeiro permanece extremamente atrelado aos limites espaciais, resultando em um imobilismo que passa a constituir o maior obstáculo à reprodução dos capitais.

do PDTU empreendido na RMRJ não pode ser tomado como uma regra geral inata a todos os projetos de gestão participativa.

Feita esta ressalva quanto à efetiva viabilidade do emprego do planejamento participativo no âmbito da gestão urbana brasileira, caso empregado em sua plena acepção, observa-se o seu desvirtuamento no caso peculiar das políticas públicas da RMRJ. Neste íterim, a utilização da gestão participativa neste cenário tem se alicerçado em torno da construção de um “suposto” consenso, como no caso do PEGRJ, representando novas formas de dominação das elites locais por intermédio de seus representantes, situados dentro do poder público gestor do espaço intra-urbano. Não constitui novidade, entretanto, a retórica do discurso no âmbito do planejamento urbano. Para Cocco (2001, p. 79) esta situação comprova o “descompasso entre o discurso do ‘projeto’ e a ‘realidade’ de obra”.

Em contrapartida, análises como as de Vainer (2002, p. 115) sobre o PEGRJ – Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro - transparecem que as políticas públicas destinadas ao Rio de Janeiro continuam sendo implementadas com o intuito de “legitimar orientações e projetos caros aos grupos dominantes da cidade”. A aproximação entre desenvolvimento econômico ao desenvolvimento e integração sociais vislumbra novidades no discurso das entidades empresariais cariocas.

Por outro lado, a caracterização do discurso inerente aos planos urbanos do presente momento histórico denota que a implantação do Metrô-Rj e a alocação de investimentos em infra-estrutura, de uma maneira mais abrangente, compõem uma estratégia governamental de “inserção competitiva” na escala global, na qual caberia ao Estado um papel preponderante para a consecução dos objetivos pretendidos.

Sinteticamente, a elevação do Rio de Janeiro ao status de cidade global dependeria fundamentalmente de dois pré-requisitos para “seu posicionamento no comando dos elos produtivos desterritorializados nos fluxos globais” (COCCO, 2001, p.18), tais como: a existência de um setor terciário avançado e a construção de uma infra-estrutura adequada. Por conseguinte,

a cidade reunificada, inserida nos fluxos da globalização e oferecendo um meio ambiente de qualidade, podia, enfim, afirmar sua auto-estima e ambicionar a concorrer, no mesmo patamar, com aquelas ‘cidades globais’ a que o livro de Saskia Sassen tanto se refere (ibid, p. 14-15).

Em relação ao processo de disseminação da técnica³⁴ empreendida pela modernidade, pode se dizer que a implementação do metrô na RMRJ representa a introdução de um objeto técnico em um dado sistema urbano em consonância com as novas apreensões da relação espaço-temporal. No contexto da modernidade o tempo adquiriu uma importância acentuada, na qual este precisa ser racionalizado³⁵, isto é, otimizado, haja vista sua efemeridade crescente (CHESNAUX, 1996). Assim, a racionalização do tempo na modernidade vem de encontro aos ideais ocidentais de valorização do consumo, na qual a introdução de um objeto técnico como o metrô amplia as possibilidades de uso do tempo a ser despendido com as atividades de lazer.

Ainda dentro desta perspectiva, Santos (2004, p. 331) aponta que o mundo contemporâneo deve ser apreendido à luz da

emergência de um meio técnico-científico-informacional, que busca substituir o meio natural e o próprio meio técnico, produzindo os espaços da racionalidade e constituindo o suporte das principais ações globalizadas.

Evidentemente, destaca-se o papel da disseminação da técnica na conformação da dinâmica em tela, proporcionando novas relações entre o espaço e o tempo. De fato, “a racionalidade não se poderá exercer plenamente se a materialidade não oferecer as condições técnicas” (SANTOS, 2004, p. 294). Resumidamente,

o espaço racional supõe uma resposta pronta e adequada às demandas dos agentes, de modo a permitir que o encontro entre a ação pretendida e o objeto disponível se dê com o máximo de eficácia. Esta depende da técnica contida nas coisas e nas ações (ibid, p. 300).

³⁴ A técnica pode ser analisada como um conjunto de instrumentos que permeiam a construção dos espaços pela interação entre o sistema de objetos e o sistema de ações proposto por Milton Santos (2004). Para este autor, a técnica constitui um princípio de racionalidade.

³⁵ “A racionalização designa, em primeiro lugar, a extensão dos domínios da sociedade submetidos aos critérios de decisão racional” (ibid, p. 289). O mesmo autor ressalta que o conceito de racionalidade foi introduzido por Max Weber no sentido de “caracterizar a forma capitalista da atividade econômica, a forma burguesa das trocas ao nível do direito privado e a forma burocrática da dominação” (loc. cit.).

Neste âmbito, os espaços de racionalidade, concebidos sob a égide das concepções de desenvolvimento inerentes ao projeto hegemônico da modernidade, são disseminados pelas verticalidades em seus vetores técnicos de ações ‘desterritorializadas’³⁶, oriundas das escalas globais que se ‘reterritorializam’ nas escalas locais. Obviamente, segundo Santos (2004), cada lugar se apropria destes ditames em conformidade com suas peculiaridades. No entanto, em função da incongruência entre as determinações delimitadas nas esferas superiores às individualidades sócio-espaciais locais, o projeto civilizatório consubstanciado pela modernidade tem atravessado uma profunda crise em seus alicerces fundamentais, dentre os quais encontra-se a própria concepção de desenvolvimento.

Em seguida, este capítulo enfatiza a questão do desenvolvimento geográfico desigual no âmbito da escala intra-metropolitana sob a perspectiva das políticas públicas, sobretudo as que versam sobre o sistema de transportes urbanos, enquanto instrumentos de intervenção sócio-espaciais compatíveis com os ditames determinados pelo capitalismo em seus esforços de perpetuação como sistema hegemônico. Com a finalidade de atingir aos objetivos propostos, a relação capitalismo – geografia constitui elemento-chave para a percepção das contradições sócio-espaciais dos espaços urbanos.

2.3. O Desenvolvimento geográfico desigual na escala intra-urbana: uma construção inerente às políticas públicas

A questão do desenvolvimento geográfico desigual emerge no contexto das inter-relações estabelecidas entre o sistema capitalista e o espaço geográfico. De fato, se o espaço é construído em conformidade com as diretrizes da acumulação capitalista, o capitalismo depende do espaço geográfico para a sua reprodução e

³⁶ Rogério Haesbaert da Costa (2001) esclarece de forma didática que os termos desterritorialização e reterritorialização devem ser vistos como processos inseridos em uma mesma dinâmica, isto é, de dissolução e constituição de novos territórios concomitantemente. Na verdade, a desterritorialização em uma escala acarreta necessariamente uma reterritorialização em outra. Portanto, o mundo contemporâneo não presencia o fim dos territórios, mas novas perspectivas dentro desta discussão, na qual a característica predominante seria a da multiterritorialidade, ou seja, a sobreposição de territórios – uma “territorialidade multiescalar”.

perpetuação, fato que o torna dependente da matriz espacial. Sendo assim, a estruturação e organização espacial evidenciam as contradições inerentes ao sistema hegemônico em tela, construindo espacialidades desiguais ao longo do cenário geográfico.

Obviamente, a construção das distorções sócio-espaciais supracitadas carece de um instrumental que permita ao capitalismo a construção das feições geográficas apropriadas ao processo de acumulação / reprodução do capital. Neste ínterim, as políticas públicas surgem, no âmbito local / regional, como responsáveis diretos do processo de reestruturação sócio-espacial adequado aos interesses do capital nestas escalas, otimizando o funcionamento das dinâmicas que garantem a manutenção do sistema intacta.

Isto posto, a preocupação em fomentar um estudo relativo ao caráter desigual do capitalismo no âmbito da escala intra-urbana, se justifica haja vista que é nesta escala que a reestruturação espacial se consubstancia na realidade fática. Neste contexto, as políticas públicas tornam-se instrumentos essenciais de reordenamento dos espaços urbanos aos anseios do capital global. Por conseguinte, Smith (1988) retrata o quanto a questão da escala geográfica emerge como uma abordagem crucial em prol da percepção dos processos que permeiam o funcionamento dos fluxos de circulação dos capitais em diferentes patamares.

Em verdade, conforme evidencia Smith (1988), a própria dinâmica de produção capitalista do espaço apresenta uma tendência dual, uma vez que o capitalismo, ao mesmo tempo em que almeja a homogeneização dos espaços na escala global (tendência hegemônica e universalizante do capital), carece do estabelecimento de uma diferenciação dos mesmos nas escalas inferiores para a otimização de seus ganhos (vide a divisão territorial do trabalho). Ao analisar-se este modo de produção sob o enfoque das suas repercussões sócio-espaciais, fica claro que sua dialética de diferenciação / equalização de caráter geográfico é uma característica intrínseca ao mesmo.

Adotando-se esta abordagem inter-escalar sobre a reprodução capitalista, vislumbra-se que o mesmo apresenta diferentes estratégias de atuação nas diferentes escalas existentes pautadas, resumidamente, na combinação contraditória de diferenciação/ igualação, desintegração/ preservação, fragmentação/ articulação dos espaços geográficos.

Por conseguinte, a estrutura do capital é responsável simultaneamente pela integração espacial decorrente da universalização do projeto hegemônico do capital, bem como pela diferenciação de espaços, a qual se faz necessária enquanto pressuposto inerente ao modo de produção em questão. Cabe mencionar, desta forma, que a desigualdade espacial só pode ser apreendida se considerada no bojo do desenvolvimento contraditório relativo ao capitalismo.

Partindo-se do pressuposto que o DGD constitui um dos elementos fundamentais para a compreensão da reprodução ampliada do capital, Mandel (1975, apud SOJA, 1993, p. 127) aponta que

(...) todo o sistema capitalista aparece como uma estrutura hierárquica com diferentes níveis de produtividade, como resultado do desenvolvimento desigual e conjunto de Estados, regiões, ramos industriais e empresariais, desencadeado pela busca do lucro excedente. (...) Assim, mesmo no caso ideal de um começo homogêneo, o crescimento econômico capitalista, a reprodução e a acumulação ampliadas do capital ainda são sinônimos da justaposição e da composição constante de desenvolvimento e subdesenvolvimento.

Neste caso, a dialética desenvolvimento / subdesenvolvimento apresenta-se, a todo o momento, nas análises sócio-espaciais qualquer que seja a escala de análise de um dado fenômeno em estudo, sendo uma repercussão espacial das particularidades relativas ao sistema capitalista em seu contínuo processo de reestruturação. Não obstante, o caráter efêmero do capitalismo, expresso em seus permanentes processos de destruição / reconstrução, denota a pertinência do viés geográfico para a compreensão do funcionamento do sistema de acumulação em tela e, conseqüentemente, para percepção dos mecanismos que culminam na consolidação do desenvolvimento geograficamente desigual.

Por sua vez, Lefebvre (1976 apud SOJA, 1993) corrobora esta estreita relação entre espaço e capitalismo, uma vez que este último desenvolveu-se e se perpetuou graças à produção do primeiro, construindo uma espacialidade paralelamente homogeneizada e fragmentada, expandida numa escala global, como também hierarquizada em múltiplos níveis de dominância espacial e subordinação, isto é, os centros e as periferias.

Este processo característico de espacialização capitalista é delineado levando-se em consideração as “desigualdades regionais ou espaciais, como meios necessários de sua sobrevivência contínua” (SOJA, 1993, p. 132). Nesta mesma

linha de raciocínio, “a própria existência do capitalismo pressupõe a presença mantenedora e a instrumentalidade vital do desenvolvimento geograficamente desigual” (loc. cit.).

Desta maneira, o DGD consolida-se em função das dinâmicas contrapostas de homogeneização / diferenciação dos espaços geográficos. Por outro lado,

convém lembrar que essa dupla polarização ocorre em muitos níveis ou escalas diferentes e que, em cada escala, as configurações sociais e espaciais específicas podem-se modificar ao longo do tempo, sem alterar necessariamente a própria estrutura subjacente (ibid, p. 138).

Ainda na visão de Soja (1983, p. 56), o desenvolvimento geograficamente desigual transformou-se no principal enfoque da análise espacial marxista contemporânea, definindo-o como

(...) um componente de sucessões das espacialidades estruturadas sistematicamente, o que marca o curso do desenvolvimento histórico capitalista (...) resultante mais de processos particulares do que de um processo específico em si mesmo.

Ao tecer algumas considerações sobre o tema, o referido autor afirma que a espacialidade capitalista é intrinsecamente desigual em razão de que seus elementos próprios não se distribuem igualmente pelo espaço geográfico. Além disso, Edward Soja (ibid, p. 57) elucida que o DGD abarca diferenciações locacionais e de áreas em face de uma combinação de elementos variáveis, dentre as quais situa-se a distribuição diferenciada de investimentos de capital. Portanto, o desenvolvimento capitalista promove a estruturação do espaço em áreas de dominância e subordinação, caracterizando-se pela polarização centro-periferia, a qual se torna evidente nas diversas escalas geográficas.

Neste contexto, o DGD deve ser analisado enquanto uma configuração resultante da produção social do espaço, o qual é concebido em torno de uma contradição abrangente delineada pelos processos gerais de diferenciação e equalização espaciais decorrentes da reprodução do sistema capitalista. Assim,

o movimento do capital (...) inclui em si mesmo, simultaneamente, tendências tanto em direção à equalização quanto à diferenciação das condições de produção e troca, de forma a responder ao problema perpetuamente insolúvel da extração da mais valia (absoluta e relativa) (SOJA, 1983, p. 63).

Nunca é demais lembrar que os processos que culminam na equalização e na diferenciação dos espaços geográficos operam em toda a estrutura hierárquica do DGD, acarretando na exclusão de populações em múltiplas escalas e na concentração da acumulação capitalista em torno de algumas áreas centrais dominantes. Dentro deste cenário, a crise contemporânea perceptível nas escalas urbanas, reflete uma crise geral do capital associada à incapacidade do Estado no estabelecimento de intervenções sócio-espaciais reestruturadoras.

Situando o cenário contemporâneo no processo de globalização, deve-se ter em mente que a história do capitalismo revela a existência de processos análogos ao da globalização contemporânea na expansão do capitalismo em sua evolução histórica, empreendendo constantes ajustes espaciais em favor de uma reorganização geográfica que estabilize as crises cíclicas inerentes ao sistema hegemônico em questão.

Deste modo, a globalização representa a faceta contemporânea de um “processo intrínseco a produção capitalista do espaço” (...), ou seja, “um processo de produção de desenvolvimento temporal e geográfico desigual” (HARVEY, 2004, p. 81 / 87). Isto comprova a dependência estrutural do capitalismo face à matriz espacial na qual o capitalismo

... constrói e reconstrói uma geografia à sua própria imagem e semelhança. Constrói uma paisagem geográfica distintiva, um espaço produzido de transporte e comunicações, de infra-estruturas e de organizações territoriais que facilita a acumulação do capital numa dada fase de sua história, apenas para ter de ser desconstruído e reconfigurado a fim de abrir caminho para uma maior acumulação num estágio ulterior (ibid, p. 80-81).

Resumidamente, o sistema capitalista é periodicamente responsável pela concepção de uma configuração geográfica adequada às suas dinâmicas de acumulação e reprodução em um determinado contexto histórico. Contudo, é preciso pensar em termos de “diferenciações, interações e relações tanto interescares como intra-escares” (HARVEY, 2004) para compreender os fenômenos atuais de organização do capitalismo nos diversos patamares de estudo. Com o intuito de entender melhor este reordenamento sócio-espacial periódico, Harvey (op. cit.) ressalta a existência de dois aspectos fundamentais para o delineamento das

análises sobre os desenvolvimentos geográficos desiguais, a saber: a produção das escalas espaciais e a produção da diferença geográfica.

Quanto ao primeiro aspecto, a produção das escalas espaciais depende fundamentalmente das inovações tecnológicas (sobretudo em relação ao sistema de transportes e comunicações) em conjugação com variáveis político-econômicas e com as lutas de classes e outros embates de cunho político/social. Enfocando-se a produção da diferença geográfica, estas seriam mais do que meros legados históricos geográficos, “sendo perpetuamente reproduzidas, sustentadas, solapadas e reconfiguradas por meio de processos político-econômicos e socioecológicos que ocorrem no momento presente” (ibid, p. 111).

Neste ínterim, cumpre às inovações tecnológicas a dedicação de especial atenção à questão dos fluxos no espaço geográfico, sobretudo em busca da redução dos custos e do tempo de deslocamento de pessoas e mercadorias. Com efeito, a introdução do transporte metroviário na RMRJ corresponde a uma tentativa de reordenação do espaço metropolitano fluminense por políticas públicas que adaptem o espaço urbano em foco aos interesses do capital e dos atores sociais hegemônicos nesta escala.

O grande problema é que o planejamento urbano brasileiro reproduz as tendências naturais do capitalismo em atuar desigualmente sobre o espaço geográfico, ampliando as disparidades sócio-espaciais no âmbito das metrópoles brasileiras, tal qual é o caso da RMRJ. Isto explica os motivos que culminam na percepção do DGD também na escala local, não estando presente apenas nos patamares regionais, nacionais e globais.

De fato, a expressão das desigualdades sócio-espaciais é notória nas mais diversas escalas existentes, pois o capitalismo e seus fenômenos se consubstanciam por intermédio das inter-relações das escalas geográficas. Desta maneira, a realidade não pode ser concebida analisando-se apenas uma escala de abordagem, mas somente pode ser efetivamente compreendida, observando-se o aspecto trans-escalar da acumulação capitalista.

Como se observa pelas análises anteriores, a geografia contemporânea, procurando explicar a diversidade sócio-espacial, tem retomado as discussões sobre a teoria marxista. Neste ínterim, alguns geógrafos, como Soja (1993) e Harvey (2004), dentre outros, permearam seus estudos a partir das repercussões dos

processos de reprodução e acumulação capitalistas na construção / desconstrução do espaço geográfico.

Terminada esta síntese sobre o olhar da geografia atual sobre a questão do desenvolvimento geográfico desigual e as implicações sócio-espaciais do capitalismo no espaço geográfico, cumpre ao presente estudo traçar uma ponte entre a desarmônica configuração espacial do capitalismo e o papel das políticas públicas para este desequilíbrio.

Neste íterim, o planejamento dos transportes urbanos tem desempenhado função preponderante nas contradições dos espaços urbanos brasileiros, agravando a questão urbana nestes recortes como resultado de políticas públicas não equânimes em termos de acessibilidade pelo espaço urbano, bem como de alocação de investimentos públicos em serviços e equipamentos urbanos.

No que se refere às políticas públicas de transportes urbanos, estas são vitais para o processo de reordenação das cidades, repercutindo sobremaneira na configuração e na organização espacial dos recortes em questão tendo em vista o beneficiamento dos processos que engendram os fluxos inter-escalares contemporâneos de acumulação capitalista.

A partir de intervenções estatais específicas sobre o sistema de transportes urbanos de uma metrópole, fomenta-se efetivamente o processo de desenvolvimento geográfico desigual no âmbito da escala de análise. Se, por um lado, determinadas porções intra-urbanas são adequadamente dotadas de acessibilidade, integrando-se aos circuitos de reprodução e circulação do capital, de outra forma, grande parte dos espaços citadinos permanecem desarticulados do processo de inserção competitiva das cidades no cenário hodierno.

A ampliação do desenvolvimento geográfico desigual por intermédio de políticas públicas de transportes na escala local pode ser vislumbrada a partir do exemplo do planejamento urbano das linhas de implementação e expansão do transporte metroviário da RMRJ. Neste caso, a concentração de linhas do referido modal de transporte no âmbito do núcleo metropolitano transparece a verdadeira intenção do poder público em integrar determinadas partes da metrópole, atendendo às pretensões de determinados atores sociais (tais quais o setor imobiliário e a classe média).

Portanto, o privilégio dado pelos órgãos de elaboração dos planos em tela ao município do Rio de Janeiro reafirma o elevado grau de concentração sócio-espacial

historicamente verificado em torno da Capital Fluminense, não contribuindo para a redução das contradições deste recorte. Cumpre sublinhar que a distribuição das linhas projetadas pela RMRJ será enfatizada mais especificamente ao longo do capítulo III.

Em síntese, a relação entre as políticas de transportes urbanos e o desenvolvimento geográfico desigual se estabelece na medida que as primeiras foram historicamente responsáveis pelo desequilíbrio das condições de acessibilidade ao longo de um dado tecido urbano, sobretudo nos países periféricos. Tal fato agrava a fragmentação dos espaços urbanos, comprometendo drasticamente o chamado direito à cidade defendido por Lefebvre (2001), nas quais grande parte da população não pode usufruir plenamente de sua condição de cidadania.

Dentro desta perspectiva, em conformidade com os princípios de equidade e de justiça social, a cidade não deveria ser vista como uma mercadoria, mas como uma obra a ser plenamente usufruída, sendo acessível à ampla gama de atores sociais que coexistem neste recorte espacial. Neste contexto, a questão da melhoria da distribuição espacial dos meios de transportes urbanos e da acessibilidade no interior de uma cidade torna-se preponderante para torná-la efetivamente mais democrática, apta a ser desfrutada pela totalidade de seus habitantes.

Dito isto, como se observou ao longo deste ensaio sobre as repercussões do DGD na escala intra-urbana, as contradições sócio-espaciais presentes neste patamar de análise surgem como resultantes reflexas da trajetória histórica do capitalismo em seus permanentes esforços construtivos / destrutivos. Claramente, este processo alinha-se com os ditames impostos pelo Estado em conjugação com os interesses de agentes sócio-econômicos locais e globais na busca pela otimização da acumulação do capital.

Para amenizar este quadro desigual das metrópoles brasileiras, torna-se necessário aprofundar o debate acerca do tema do desenvolvimento, refutando uma visão estritamente economicista do desenvolvimento que integra tal termo à idéia de progresso. Rua (2005) lembra a necessidade de reflexão em torno do tipo de desenvolvimento que se preconiza. Neste sentido, este geógrafo aponta a adoção do desenvolvimento social como um passo adiante para a obtenção de uma abordagem crítica de estudo do mundo contemporâneo (op. cit.). Deste modo, seria possível a construção dos primeiros alicerces teórico-conceituais de uma concepção

apropriada de desenvolvimento que dê conta da complexidade do presente momento histórico a partir de um enfoque multidisciplinar.

Inserindo a perspectiva multidisciplinar do desenvolvimento à elaboração de políticas públicas condizentes à realidade sócio-espacial brasileira, devemos perceber que a consecução plena de desenvolvimento urbano só pode ser atendida caso a intervenção estatal sobre o espaço privilegie a adoção de um prisma que compreenda um amplo conjunto de fatores econômicos, sociais, políticos e culturais, assim como haja a ação coordenada entre o Estado, o setor privado, os indivíduos e a sociedade como um todo.

Em contrapartida, o processo de desenvolvimento social, econômico e político adotado pelas políticas públicas urbanas e de transporte no Brasil consolida um quadro de iniquidade no uso do espaço urbano pelos cidadãos, agravando o que se denomina de desenvolvimento geográfico desigual na escala intra-urbana. Logo, o próximo capítulo dedica especial atenção à atuação desigual do poder público na delimitação dos planos de expansão do metrô-RJ, evidenciando a participação das políticas públicas na ampliação das disparidades sócio-espaciais presentes no contexto urbano brasileiro.

Destarte, o viés desenvolvimentista preconizado pelo capitalismo acarreta profundas implicações nos cenários urbanos, tais como o desordenado crescimento urbano e a intensificação do processo de segregação espacial dos grupos sociais urbanos, ampliando as distorções sócio-espaciais vigentes. Neste contexto de segregação espacial intra-urbana, a distribuição do sistema de transportes urbanos, bem como dos demais serviços públicos, adquire extrema relevância, enquanto instrumento ativo para o agravamento dos problemas urbanos. Destarte, o distanciamento das políticas públicas de finalidades democráticas e sua utilização no âmbito do discurso acabam por ampliar as contradições dos espaços urbanos na atualidade.

Por último, em se tratando dos sistemas de transportes urbanos, inclusive no caso da RMRJ, fica evidente o papel da infra-estrutura de transportes na fragmentação dos espaços intra-urbanos e na articulação desigual das diferentes porções de uma metrópole, promovendo uma acessibilidade heterogênea ao longo do tecido urbano metropolitano. Este quadro contraditório verificado na escala intra-urbana encontra-se alinhado aos ditames relativos ao desenvolvimento capitalista de inserção diferenciada dos espaços nas redes de circulação globais.

Notadamente, as modificações sócio-econômicas resultantes da globalização em curso tende a alterar sobremaneira as condições de transporte em países periféricos e, por conseguinte, das próprias cidades em questão. Neste ínterim, a reestruturação atual do capitalismo empreende mudanças na própria organização espacial das cidades, a fim de adequar tais recortes à lógica capitalista de maximização dos lucros, de aumento da produtividade do capital e do trabalho, bem como de criação de um sistema global de produção, de circulação e de mercado.

Para cumprir este objetivo, o poder público local desempenha uma atuação preponderante no sentido de promover as condições locais adequadas às demandas globais do capital, dentre as quais destaca-se a consolidação de um sistema de transporte compatível com a crescente necessidade de deslocamentos do mundo contemporâneo, articulando os espaços urbanos considerados atrativos pela dinâmica sócio-espacial do desenvolvimento capitalista atual.

Retomando o planejamento das linhas de metrô na metrópole fluminense, a inserção deste objeto técnico no sistema urbano em análise é fruto da demanda crescente de adequação da antiga capital federal brasileira às novas tendências de inserção competitiva das cidades aos circuitos globais de reprodução do capital. Neste contexto, as novas políticas de expansão do transporte metroviário do Rio de Janeiro surgem como respostas a esta demanda por rápidos deslocamentos na escala intra-urbana, em que há a necessidade de consolidação de um sistema de transportes capaz de articular os diferentes bairros do núcleo metropolitano, bem como o conjunto de municípios da RMRJ.

O grande problema que se coloca diante das políticas de expansão vigentes, conforme veremos no capítulo III, diz respeito aos seus objetivos, os quais não almejam a plena articulação dos espaços da RMRJ, reduzindo as disparidades sócio-espaciais vigentes, mas beneficiam a articulação de espaços considerados relevantes pelos grupos sociais hegemônicos locais em associação com o poder público local. Conseqüentemente, não há o fomento de políticas públicas de transporte efetivamente homogeneizadoras do espaço metropolitano fluminense em termos de distribuição de acessibilidade, mas o delineamento de planos que corroborem as perspectivas do desenvolvimento geográfico desigual vigente nesta escala.

Em resumo, Castells (1999) acrescenta que este reordenamento sócio-espacial das cidades insere-se no contexto de inserção competitiva diferenciada

destas no capitalismo contemporâneo. Por conseguinte, este processo dinâmico de desenvolvimento geográfico desigual posto em prática pelas políticas públicas, particularmente aquelas relativas ao sistema de transporte de uma metrópole, determina a inserção e a exclusão de áreas distintas de uma mesma metrópole nas redes globais de reprodução do capital em um processo dialético de criação e destruição historicamente peculiares ao capitalismo. Sendo assim, Castells (2000) sugere que as abordagens sobre os transportes públicos em centros urbanos devem considerar a propensão do desenvolvimento urbano capitalista em promover a segregação sócio-espacial.

Por outro lado, Harvey (1990) comprova que o desenvolvimento econômico espacial do capitalismo é cercado por tendências contraditórias de concentração e dispersão, as quais não são necessariamente equilibradas entre si. Neste contexto, a evolução dos meios de transporte e a introdução de um objeto técnico como o metrô no recorte de uma metrópole pode significar modificações significativas nas tendências supracitadas, permitindo, sobretudo, a concentração sócio-espacial (de investimentos, renda etc..) em dadas porções do tecido urbano e a exclusão de outros recortes deste processo altamente dialético.

Interessante notar que a incapacidade do Estado em prover soluções para a questão urbana, tal qual se observa a partir dos problemas de transportes urbanos no Rio de Janeiro, acaba por ampliar as distorções implícitas no DGD, uma vez que impede a construção de infra-estrutura adequada à crescente demanda por deslocamentos de força de trabalho compatíveis com a compressão espaço-temporal hodierna.

Sendo assim, a partir deste tópico, foram vislumbradas as profundas relações estabelecidas entre o espaço geográfico e os mecanismos de manutenção do capitalismo, sobretudo por intermédio das políticas públicas de transportes no processo de reordenamento dos espaços urbanos aos interesses de reprodução e acumulação do capital. Finalizando a análise em tela sobre a correlação espaço / capitalismo, Harvey (1978, p. 124 apud SOJA, 1993, p. 126-127) esclarece definitivamente como se estabelecem os impactos sócio-espaciais do capital em relação à configuração espacial no decorrer da perpetuação deste sistema hegemônico em seus sucessivos processos de reestruturação interna. Em síntese,

(...) o capital se apresenta sob a forma de uma paisagem física criada a sua própria imagem, criada como valores de uso

favorecedores da acumulação progressiva do capital. A paisagem geográfica daí resultante é a glória que coroa o desenvolvimento capitalista precedente. Mas, ao mesmo tempo, ela expressa o poder da mão-de-obra morta sobre a acumulação viva e, como tal, aprisiona e inibe o processo de acumulação dentro de um conjunto de restrições físicas específicas. (...) O desenvolvimento capitalista, portanto, tem que negociar um caminho muito estreito entre a preservação dos valores de troca dos investimentos de capital do passado, no meio ambiente construído, e a destruição do valor desses investimentos, a fim de abrir um novo espaço para a acumulação. No capitalismo, portanto, há uma luta perpétua em que o capital constrói uma paisagem física apropriada a sua própria condição, em determinado momento do tempo, simplesmente para ter que destruí-la, geralmente durante situações de crise, num momento posterior do tempo. O fluxo e refluxo temporal e geográfico do investimento no meio ambiente construído só pode ser entendido em termos desse processo.

No próximo tópico, o capítulo procura delinear novas perspectivas para o desenvolvimento no cenário hodierno, apontando para a necessidade do estabelecimento de uma ruptura diante da concepção classicamente adotada para o termo e, conseqüentemente, introduzindo uma dimensão social acerca do mesmo. Para tanto, segundo Souza (1996), a construção de um conceito aberto em torno da palavra desenvolvimento serviria para o preenchimento deste pelo conteúdo mais apropriado a cada conjuntura sócio-espacial.

Conforme será visto, as políticas públicas de transportes urbanos e os planos de expansão do metrô-RJ devem adotar uma abordagem de desenvolvimento particular ao recorte espacial da RMRJ, adequando o universalismo dos ideais de justiça social às peculiaridades sócio-espaciais deste contexto geográfico, permeando ações estatais mais equânimes do referido espaço urbano no que tange à distribuição de acessibilidade pela malha urbana, contrariamente ao que foi verificado nos planos governamentais até o presente momento.

2.4. Novas Perspectivas para o Desenvolvimento no Cenário Hodierno: Uma Ruptura Diante da Concepção Classicamente Adotada

Tradicionalmente, o termo desenvolvimento correlacionou-se com as noções de modernização e progresso, sendo empregados com um teor altamente ideológico em favor do processo de expansão hegemônica do capitalismo e dos padrões societários ocidentais. A partir de então, este pretensão processo de Ocidentalização

do mundo culminou na disseminação do desenvolvimento, ampliando drasticamente o alcance desta palavra às mais diversas realidades sócio-espaciais do planeta.

Dentro desta perspectiva, segundo Rua (2005), o desenvolvimento foi concebido como um “processo de transformação modernizadora dotada de caráter positivo”, empreendido com o intuito de promover as transformações sócio-espaciais adequadas ao capitalismo em sua reestruturação cíclica. Neste contexto, Gonçalves (1996) salienta que a noção de desenvolvimento, ao apresentar-se historicamente como termo equivalente à idéia de progresso, abarca consigo a perspectiva positiva de mudança. Hodiernamente, o capitalismo tem seguido esta tendência, adotando em seu discurso mercadológico, o desenvolvimento sob um enfoque estritamente economicista.

De fato,

o desenvolvimento continua a ser considerado como um processo (natural) que cria o novo, destruindo o velho, e onde o declínio e a destruição são parte de um ciclo. Pode ser, também, percebido como uma intenção, onde é possível agir em seu nome (do desenvolvimento) ou impor processos que o promovam (RUA, 2005, p. 4).

Além disso, deve-se destacar a atuação das políticas públicas estatais que corroboram a utilização do desenvolvimento com a finalidade de legitimar intervenções pontuais no tecido urbano favoráveis aos grupos sociais mais abastados ou mesmo no sentido de conter as pressões sociais face à crise paradigmática da modernidade e ao agravamento da questão urbana na atualidade.

Por outro lado, algumas abordagens sobre o tema desenvolvimento têm sido formuladas com o intuito de estabelecer novas possibilidades de emprego do termo, sobretudo diante da atual realidade, extremamente dinâmica e complexa. Assim, surgiram as concepções de desenvolvimento local (DEMATTEIS, s/d) e desenvolvimento sócio-espacial (SOUZA, 1997b).

Em se tratando do desenvolvimento local, Rua (2005, p. 21) tece algumas ressalvas acerca do emprego desta expressão ao contexto contemporâneo. Para o geógrafo em tela, a referida expressão é dotada de um caráter ambíguo entre as palavras “desenvolvimento” e “local”, uma vez que

(...) o desenvolvimento remeteria ao desejo das sociedades territoriais escaparem dos diversos determinismos que as marcam. Aí residiria um vasto campo de ação e de possibilidades de projetos de intervenção. (...) Em contrapartida, (...) a segunda ênfase reside no “local” e reconhece especificidades resultantes da ação de longos

processos históricos e culturais, construtores da identidade, que se contraporia às tendências homogeneizadoras da moderna economia global. Esta ênfase colocaria “desenvolvimento local” como sinônimo de endógeno, enraizado, desenvolvimento “apropriado”, eco-desenvolvimento, integrados a um projeto onde o econômico seria, ainda, importante, mas secundário em relação ao cultural. Esse contraste (entre as duas ênfases) levaria a um debate estéril e serve, sobretudo, para mostrar a essência contraditória, dialética e, implicitamente, a natureza conflitual deste conceito.

Em contrapartida, a noção de desenvolvimento sócio-espacial (SOUZA, 1997b) dispõe de um enfoque mais adequado ao paradigma da complexidade³⁷, surgindo como um instrumento de análise mais compatível com o mundo contemporâneo. Somente assim, haveria um completo rompimento com a adoção do desenvolvimento sob uma óptica monodimensional, característica da abordagem economicista clássica. Não obstante, reconhecendo a relevância do componente espacial na perpetuação do capitalismo, também seriam consideradas nos estudos sobre o desenvolvimento sócio-espacial, as interações sócio-espaciais horizontais e as articulações verticais que integram as diversas escalas.

Neste contexto, a percepção da realidade somente seria possível aos estudos científicos que integrassem as diferentes escalas de abordagem, bem como considerasse as visões dos atores sociais envolvidos nos fenômenos sócio-espaciais em curso. Logo,

Em qualquer estudo local ou de uma formação sócioespacial, uma análise consistente terá de levar em consideração um grande número de fatores articulados, operando em escalas diferentes (do global ao local); fatores com temporalidades distintas e alguns deles comportando-se como determinações sistêmicas, enquanto outros aparecem como flutuações (Souza, 1997b, p. 76 apud RUA, 2005, p. 22-23).

Dito isto, diante da crise da modernidade e, por conseguinte, do desenvolvimento, é preciso romper com as definições fechadas em torno deste último enquanto um verdadeiro mito proposto pelo projeto hegemônico em curso,

³⁷ O paradigma da complexidade, segundo Rua (2005, p. 21) contribui sobremaneira na própria maneira de pensar a respeito do conceito de desenvolvimento. Em síntese, “a complexidade impõe o problema como parâmetro central, ao invés da solução, além de nos mostrar que, para estudar a realidade multifacetada, é preciso romper com a visão clássica de que bastaria relacionar tal realidade a leis gerais que impõem princípios de generalização e de reducionismo (dedução) aos trabalhos científicos”.

criando-se uma nova abordagem que o reconheça como um conceito não generalizável. Não obstante as dificuldades encontradas em se propor alternativas ao modelo vigente face aos anos em que fomos submetidos ao discurso e à ideologia citados anteriormente, faz necessário, na visão de Rua (2005), o próprio resgate do desenvolvimento enquanto uma idéia em permanente construção.

A referida tentativa em resgatar a concepção de desenvolvimento se justifica, haja vista que, historicamente,

o desenvolvimento só tem servido à ocidentalização do mundo, à exploração capitalista em escala mundial, à destruição da etnodiversidade em nome de uma pasteurização cultural; falar em desenvolvimento significa defender os interesses capitalistas, ou, mais amplamente, os valores do Ocidente e do modelo civilizatório capitalista (SOUZA, 1996, p. 7).

Resta salientar que a percepção do desenvolvimento apenas pelo viés econômico ensejada pela modernidade, como vimos no presente estudo, prejudica a percepção da complexidade do mundo contemporâneo em suas múltiplas facetas³⁸. Logo, o estudo sobre o mesmo deve ser permeado pelas diversas dimensões que compõem a conjuntura sócio-espacial hodierna, tais como a perspectiva social, política, cultural e econômica, a qual não deve ser relegada totalmente. Notadamente, de acordo com Brandão (2003), a grande crítica à literatura atual que versa sobre a idéia de desenvolvimento encontra-se em suas falhas negligenciais em relação à questão da hegemonia e do poder político.

Utilizando-se a perspectiva de Marcelo Lopes de Souza (1996), fica claro que o desenvolvimento deve ser abordado enquanto um conceito aberto³⁹, o qual pode

³⁸ O cenário atual suscita a exigência de uma abordagem multidisciplinar com a finalidade de apreender-se toda a complexidade inerente às possibilidades e limites do desenvolvimento local. Estes, por sua vez, são abordados por Dematteis (s/d) de duas maneiras distintas, a saber: “Se desenvolvimento local é aquilo que é alcançado pela ação auto-reprodutora de sistemas locais autônomos, as possibilidades e limites do mesmo são, a priori e a posteriori, incluídos dentre os elementos constantes já presentes nestes sistemas (organização, plasticidade, domínio cognitivo...). Para cada sistema local, estas constantes genéticas demarcariam um campo normalmente restrito de caminhos possíveis. Se, entretanto, nós considerarmos desenvolvimento local de uma maneira abrangente, como originário de todo o potencial encontrado em todos os sistemas locais existentes, este campo se expande enormemente, até o ponto de incluir todas as possíveis diversificações dentro das redes globais das quais eles constituem nós. Tudo isso é teoria. Na prática, nós gostaríamos de saber quais destas possibilidades podem ser concretizadas caso a caso em um determinado sistema local e como estas seriam postas em ação”.

³⁹ Souza (1996, p. 19), ao defender uma “teoria do desenvolvimento sócio-espacial”, enfatiza que a mesma “não se trata de uma antiteoria, mas de uma ‘macroteoria não-fechada’ – o prefixo ‘macro’, portanto, não indicando nenhuma pretensão

ser preenchido pelo conteúdo mais apropriado a cada conjuntura sócio-espacial. Portanto, de forma resumida, pode-se perceber que não existe um único desenvolvimento.

Na verdade, o que se percebe pela análise deste é que coexistem vários desenvolvimentos. Neste sentido, cada sociedade deve construir a sua concepção em torno desta palavra, rompendo definitivamente com a utilização ideológica do termo desenvolvimento, o qual constitui importante componente na manutenção das relações de dominação vigentes no cenário da modernidade.

Complementando-se a perspectiva anterior de múltiplos desenvolvimentos e, conseqüentemente, de uma descentralização das soluções cabíveis, devemos reafirmar a condição da escala local enquanto palco apropriado para a obtenção de respostas viáveis à problemática urbana descrita ao longo deste capítulo.

Corroborando esta assertiva, Vainer (2001), ao verificar que o novo contexto de análise do mundo contemporâneo encontra-se nas relações global-local, propõe que se fomente uma efetiva revolução urbana, a qual será particularizada em cada cidade e contexto histórico. Todavia, para a consecução deste objetivo, torna-se pressuposto a adoção da escala local como âmbito pertinente à elaboração de estratégias de articulação interescares, abarcando sujeitos políticos aptos a flutuarem entre tais patamares.

Por sua vez, Rua (2005) faz menção à urgente necessidade de produção de um contra-discurso sobre a temática do desenvolvimento, rediscutindo tal conceito em prol da instrumentalização de uma ação política capaz de oferecer resistências ao projeto hegemônico até então em curso. Por conseguinte, “não se trata somente de reconhecer a forma construída de tal conceito, mas de mostrar como este tem sido construído e sob que estruturas políticas e relações de poder/saber” (ibid, p. 24).

Cumprindo sublinhar que, a ação política supracitada, almejando “a liberdade e a reflexão autônoma como manifestações coletivas e individuais nas sociedades contemporâneas” (ibid, p. 1), deve ser permeada pelas mais diversas escalas, adotando estratégias transescalares que compreendam as escalas sociais e dos indivíduos, responsáveis pela produção de espaços de dominação e/ou de resistência.

descabida de explicação universal, e sim apenas que se está diante de uma ‘perspectiva teórica’ (...) muito abrangente e aberta”.

Finalmente, conforme SOUZA (1996, p. 18),

uma teoria do desenvolvimento sócio-espacial precisa ser, em um sentido essencial, ambiciosa. Se quiser ultrapassar os parcialismos analíticos ancorados na Epistemologia positivista, produtores de visões monodimensionais do desenvolvimento – por exemplo, o conceito de ‘desenvolvimento econômico’ – é necessário compreender a sociedade como um todo indivisível, constituído não de instâncias, estruturas ou sistemas autônomos (economia, política...), mas de dimensões interdependentes, onde cada dimensão, embora distinta das demais, não pode ter sua própria dinâmica apreendida se a desconectarmos, ‘por pragmatismo’, das demais.

Retomando a tríade políticas públicas - desenvolvimento sócio-espacial - planos de expansão do metrô-RJ, conclui-se que cabe ao poder público local o delineamento de instrumentos de intervenção sobre o sistema de transportes urbanos capazes de distribuir a acessibilidade de forma equilibrada pelo espaço urbano em questão, diminuindo as distorções vigentes no que diz respeito ao quadro sócio-espacial deste recorte espacial. Todavia, a adoção de uma perspectiva múltipla de desenvolvimento faz-se necessário para romper com a utilização deste termo somente em favor de legitimar as intervenções pontuais almeçadas pelos grupos sociais hegemônicos, sobretudo a classe média e o setor imobiliário.

Cumprido sublinhar que qualquer desequilíbrio em relação ao sistema de transportes de um dado espaço urbano compromete a consecução de um planejamento urbano democrático, isto é, em conformidade com os ideais de justiça social e de direito à cidade (Lefebvre, 2001), os quais culminariam na harmonização das cidades para o amplo leque de grupos sociais que convivem neste cenário.

Infelizmente, o que se observa pela análise histórica das políticas públicas brasileiras sobre os sistemas de transportes metropolitanos e a concepção de desenvolvimento disseminada pelos planos de implementação do metrô-RJ é justamente o oposto. De fato, o poder público local tem empregado o planejamento urbano dos transportes urbanos em prol dos interesses sociais de alguns grupos sociais, ampliando as disparidades sócio-espaciais anteriormente mencionadas e dificultando o pleno direito à cidade, uma vez que a acessibilidade do espaço urbano não é igualmente distribuída pelo espaço geográfico em tela.

Além disso, as diferentes áreas da RMRJ têm recebido tratamento diferenciado no que se refere à alocação de investimentos públicos em serviços públicos (tais como o metrô), bem como em equipamentos urbanos, ampliando as

contradições sócio-espaciais a partir do privilégio dado a localidades previamente dotadas de condições relativamente satisfatórias de transportes urbanos.

Ainda que apresentando problemas de transportes, tais localidades, de uma maneira geral, já estão atendidas por meios de transportes urbanos adequados às suas reais necessidades quando comparadas às condições vigentes em outras áreas da metrópole. Isto fica evidente se analisarmos o descompasso de acessibilidade disponível entre o núcleo metropolitano e aquela que pode ser utilizada por sua periferia imediata (subúrbio do Rio de Janeiro e Baixada Fluminense, principalmente).

Com efeito, as políticas públicas de transporte podem contribuir para a democratização do referido espaço urbano, cabendo ao poder público a distribuição de investimentos governamentais de forma a equilibrar as contradições desencadeadas pelo processo de afirmação e reprodução do capital, minimizando seus impactos a partir de ações intervencionistas mais justas socialmente ao longo do tecido urbano desta metrópole.

Somente desta forma o Estado atuaria de maneira diversa ao que foi historicamente implementado pelos planos governamentais de transportes até o presente momento. Logo, os planos de expansão do metrô-RJ devem priorizar áreas da metrópole fluminense que apresentam maiores dificuldades na circulação de indivíduos, especialmente em relação aos municípios que cercam o núcleo metropolitano, os quais foram tradicionalmente relegados pelas políticas públicas de ampliação da rede metroviária local, conforme será melhor enfatizado no capítulo III.

Estas são as linhas gerais que culminariam no estabelecimento de uma perspectiva de desenvolvimento sócio-espacial compatível com as peculiaridades da RMRJ, rompendo com a visão clássica de desenvolvimento adotada tradicionalmente pelas políticas públicas de transportes urbanos e de expansão do metrô, as quais atendem apenas os interesses de atores sociais específicos em detrimento do interesse social coletivo, legitimando as intervenções espaciais suscitadas pelos primeiros.

Neste contexto, cumpre a Sectran e a Riomobil, órgão responsável pelos planos de implantação do metrô da RMRJ, o estabelecimento de uma nova maneira de pensar o traçado das linhas projetadas na atualidade, adequando a distribuição das mesmas em conformidade com as áreas que atravessam maiores problemas cotidianos de acessibilidade.

Por conseguinte, há de se alterar as prioridades dadas a algumas das linhas projetadas, as quais, apesar de inegavelmente úteis ao sistema de transportes da metrópole fluminense, atendem áreas de circulação de populações mais abastadas, retardando-se novamente as soluções para os problemas de transportes de grupos sociais desfavorecidos.

Isto posto, no capítulo que se segue, partindo-se do pressuposto que o Estado constitui um dos palcos de enfrentamento entre os diversos grupos sociais que coexistem em um dado contexto urbano, reflete-se sobre os próprios critérios adotados pelo poder público na delimitação das linhas projetadas do transporte metroviário na RMRJ e na escolha do traçado das mesmas, tratando também sobre a forma pela qual a evolução urbana atua como condicionante do planejamento urbano, utilizando-se o referencial do transporte metroviário.

Na verdade, os objetivos norteadores do próximo capítulo consistem em dois aspectos fundamentais: a) comparar quais foram as principais alterações verificadas entre o plano de implementação e expansão delineado pelo Estudo de Viabilidade do Metrô de 1968 e os planos atuais delineados de ampliação da rede metroviária da RMRJ, presentes no PDTU (2003); b) operar a análise da rede existente do Metrô-RJ e dos estudos de viabilidade das linhas projetadas, dissecando os critérios que culminaram na elaboração das linhas projetadas pela Riomilhos e dispostas no mais recente plano diretor de transportes urbanos (PDTU) desenvolvido pela Secretária de Transportes do Estado do Rio de Janeiro (Sectran). Certamente, no decorrer da análise de cada linha, serão enfatizados os interesses em jogo e os embates fomentados entre os diversos grupos sociais que se inserem nas discussões sobre a expansão do metrô na metrópole do Rio de Janeiro.

CAPÍTULO III

O METROPOLITANO CARIOCA: UM EXEMPLO EMPÍRICO

“O metrô tem se mostrado, em todo o mundo, como a melhor solução para o transporte de passageiros em grandes cidades, sendo comum a sua presença na maioria delas, não só pela existência de corredores de alta demanda, mas também por oferecer um serviço potencialmente atrativo para usuários de outras modalidades, como ônibus e carro, retirando veículos das vias públicas. Nesse sentido, contribui para melhorar o desempenho do tráfego e minimizar suas externalidades“ (CARMO, 2002).

Neste capítulo III, traça-se, primeiramente, um quadro-resumo da situação de transportes na metrópole fluminense, considerando-se o último plano diretor de transportes da metrópole (PDTU) a fim de que seja possível estabelecer as principais problemáticas vivenciadas pela população local no seu cotidiano. Neste ponto (tópico 3.1.) ficará nítido a pouca participação do metrô no cenário do transporte urbano fluminense face às políticas públicas que beneficiam o uso de transportes rodoviários coletivos (ônibus), bem como os transportes individuais (automóveis).

Além disso, executa-se um histórico da implementação do transporte metroviário na RMRJ, desde as primeiras discussões sobre sua implementação ainda no Plano Agache até o presente momento, caracterizado pela grande demanda por melhorias no sistema de transportes públicos urbanos nesta metrópole (tópico 3.2.).

Adiante, enfatizando a obra de Abreu (1997), formula-se um estudo exclusivamente dedicado ao estabelecimento de uma síntese sobre a estrutura urbana da Metrópole do Rio de Janeiro na década de 1960 e sua evolução urbana até a presente época (tópico 3.3.), com o intuito de não somente fornecer ao leitor uma contextualização do recorte escolhido, mas, sobretudo, apurar a possível influência do referido processo de evolução urbana na concepção dos planos atuais de expansão do Metrô-RJ.

Para a consecução de tal objetivo, serão confrontados o plano original de implantação do metrô de 1968 com os traçados atualmente propostos pela Riotrilhos para as linhas metroviárias, o que permitirá a visualização das modificações introduzidas no planejamento da rede metroviária da RMRJ.

Finalmente, opera-se a análise da rede existente do Metrô-RJ e dos estudos de viabilidade das linhas projetadas (tópico 3.4.). Neste momento, esta dissertação cumpre seu objetivo maior, ao dissecar sobre os critérios que culminaram na elaboração das linhas projetadas pela Riotrilhos.

No decorrer do presente capítulo, reconhecendo a posição privilegiada do poder público enquanto principal protagonista na delimitação das linhas projetadas do transporte metroviário na RMRJ, reflete-se sobre os próprios critérios adotados pelo Estado na escolha do traçado das linhas de metrô e sobre a forma pela qual a evolução urbana atua como condicionante do planejamento urbano, utilizando-se o referencial do transporte metroviário.

3.1. A situação atual dos transportes públicos na RMRJ

A Metrópole do Rio de Janeiro, assim como as principais regiões metropolitanas do mundo, apresentam problemas relativos ao transporte urbano, os quais podem ser exemplificados pelos intensos congestionamentos e pelas longas jornadas dispensadas pela população no trajeto residência-local de trabalho.

No entanto, o caso em particular do Rio de Janeiro distingue-se dos demais tendo em vista a implantação tardia do metrô no cenário urbano da Metrópole Fluminense associada à rápida expansão da malha urbana carioca em direção à Zona Oeste e a outros municípios como Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Niterói e São Gonçalo.

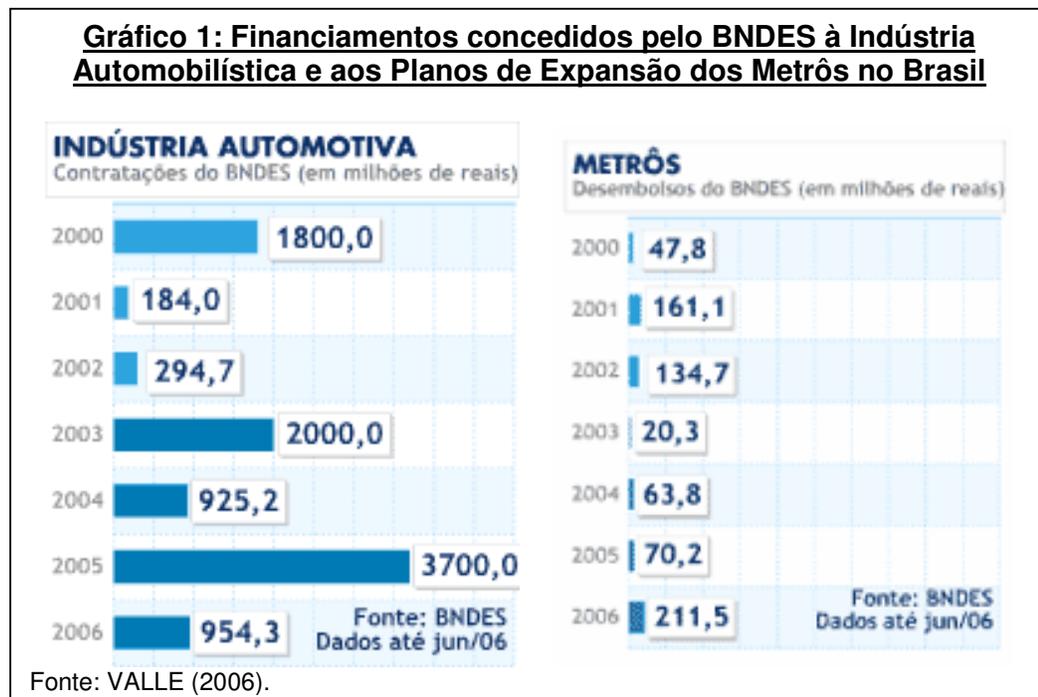
Cumprir mencionar que o alto custo de implementação das obras, sobretudo em função das características geomorfológicas e geológicas do sítio urbano carioca, associado à burocracia estatal e às questões de cunho político, retardaram o cronograma de implementação do metropolitano fluminense.

Historicamente, os meios de transporte no Rio de Janeiro constituíram importantes elementos na organização espacial da cidade, sobretudo no que tange ao processo de segregação espacial. Os bondes e trens implementados no século XIX permitiram a consolidação dos alicerces das feições que a urbe carioca apresentaria futuramente, sendo considerados, conforme Abreu (1997), como indutores do desenvolvimento urbano carioca.

A partir da década de 1920, contrariamente ao verificado nas maiores metrópoles globais, a matriz dos transportes públicos no Rio de Janeiro passou a estruturar-se sobre o modal rodoviário em detrimento dos demais modais de transporte, particularmente o metroviário. No entanto, de acordo com Deak (1999), estudos recentes comprovam que um sistema de transporte adequado às regiões metropolitanas deveria ser estruturado a partir do eixo metroviário, utilizando-se dos demais como alimentadores do primeiro.

Hodiernamente, a problemática dos transportes urbanos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro tem se agravado acentuadamente, haja vista que desde a década de 1950 verifica-se o desenvolvimento de políticas públicas de transporte urbano voltadas para a construção de uma infra-estrutura viária, privilegiando, inclusive, o transporte particular em detrimento do transporte coletivo a fim de atender às demandas de uma classe média em formação.

Comprovando a permanência deste quadro de favorecimento do modal rodoviário e do transporte individual pelo poder público federal, o gráfico 1 denota as discrepâncias entre as atuais políticas de financiamentos concedidos pelo BNDES à indústria automobilística em comparação com os valores destinados aos planos de expansão do transporte metroviário no Brasil nos últimos sete anos.



Contudo, o tratamento não equânime das políticas públicas de transportes urbanos aos diversos modais possíveis se insere em um contexto histórico de gestão urbana das cidades brasileiras, devendo ser analisado no âmbito das condições da modernização capitalista brasileira. Neste processo, as classes médias transformaram-se nos agentes econômicos mais influentes em termos do delineamento das políticas urbanas de transportes urbanos.

Assim, os investimentos públicos no sistema de circulação apoiaram principalmente a reprodução adequada das classes médias, como parceiros preferenciais da modernização capitalista conservadora, enquanto mantinham as classes trabalhadoras submetidas a condições inadequadas de transporte.

Neste íterim,

dadas às transformações no espaço urbano, às más condições dos sistemas públicos de transportes e às boas condições de circulação e estacionamento, o automóvel transformou-se na tecnologia mais

apropriada para atender convenientemente a nova rede diária de atividades da classe média (VASCONCELLOS, 2001: 189).

Conseqüentemente, agravando a problemática de transportes na RMRJ, à medida que a cidade ia crescendo, poucos investimentos⁴⁰ foram realizados em transporte de massa. Paralelamente, assim como se verificou em grande parte das cidades latino-americanas, a metrópole do Rio de Janeiro tornou-se dependente dos operadores privados de ônibus, possuindo sistemas precários de transporte sobre trilhos, como o metrô (VASCONCELLOS, 2001).

Seguindo esta linha de abordagem, em decorrência do crescimento desordenado da RMRJ e das deficiências do sistema de ônibus, os automóveis passaram a ocupar parcelas crescentes do espaço disponível à circulação, gerando disparidades profundas no que se refere às condições de transporte e acessibilidade, especialmente entre aqueles providos de transporte particular e os carentes de tal possibilidade. Com efeito, o aumento do fluxo de veículos nas vias de circulação tornou caótica a situação do transporte da Metrópole Fluminense, ampliando a quantidade de horas desperdiçadas pela população em congestionamentos (ilustrados pela fotografia 2) e, conseqüentemente, prejudicando sobremaneira a qualidade de vida dos indivíduos submetidos a um alto grau de poluição atmosférica e sonora, bem como a situações de stress continuado.

Acrescido aos problemas supracitados, as linhas de ônibus da RMRJ são distribuídas desigualmente pelo tecido intra-urbano, concentrando a maior parte dos ônibus em áreas centrais e em bairros de classe média. Deste modo, os usuários de áreas periféricas são alijados de um atendimento satisfatório no que tange aos serviços de transportes coletivos.

Notadamente, mesmo quando as periferias empobrecidas são atendidas por linhas de transporte público, estas normalmente realizam a conexão com o núcleo metropolitano, particularmente sua área central. Assim, a acessibilidade dos usuários residentes na periferia habitada por populações menos favorecidas à totalidade da metrópole fica comprometida, uma vez que nem todos dispõem de transporte privado, dificultando o atendimento do que Lefebvre (2001) denomina de “direito à cidade”.

⁴⁰ Segundo Fagnani, (1986) entre 1965 e 1975, aproximadamente 75% de investimentos federais foram destinados à construção de infra-estrutura viária, dentre os quais destacavam-se o fomento de grandes sistemas viários urbanos para facilitar a circulação de automóveis nos centros urbanos.

Fotografia 2: Os Congestionamentos Diários da RMRJ



Fotos em seqüência: Avenida Brasil, Avenida Brasil 2, Linha Vermelha, Ponte Rio-Niterói, Presidente Vargas, Radial Oeste, Visconde de Pirajá e Lagoa.

Fotos tiradas por Fernando Heide (Agosto de 2006).

Neste ínterim, aproveitando-se da notória deficiência do sistema de transporte existente, evidencia-se um expressivo incremento do transporte alternativo representado por vans e kombis. Obviamente, o agravamento da crise econômica nacional e do desemprego nas metrópoles brasileiras contribuem fundamentalmente para o desenvolvimento do referido transporte irregular.

Como é possível perceber, a questão do transporte urbano abarca não somente questões de cunho funcional das áreas urbanas, mas compreende variáveis de diversas naturezas, especialmente aquelas de cunho sócio-econômico, tais como o desemprego e o poder aquisitivo da população, a qual nem sempre é capaz de arcar com as tarifas cobradas por determinados modais, como é o metrô na cidade do Rio de Janeiro.

Dito isto, a escolha dos modais de transporte a serem utilizados pelos indivíduos no cotidiano depende não apenas do custo de transporte, mas também de suas necessidades de deslocamento em relação aos condicionantes econômicos e de tempo, bem como face ao desempenho dos vários modais disponíveis. Cumpre sublinhar que,

... considerando as grandes distâncias encontradas nas maiores cidades e o padrão de distribuição de renda, a maioria das pessoas não tem alternativa a não ser usar o transporte público (ou andar), o que torna os modelos de escolha modal sem sentido (VASCONCELLOS, 2001, p. 120).

Resumidamente, a ineficácia das políticas públicas de transporte urbano reflete-se nas acentuadas disparidades entre os grupos sociais no que tange à acessibilidade do espaço urbano. Por sua vez, Vasconcellos (2001, p. 41) chama este quadro de distribuição desigual dos meios de circulação como uma verdadeira *iniquidade de acessibilidade*, considerando-a como fruto do consumo desbalanceado do espaço por aqueles que têm acesso ao transporte particular.

Por conseguinte, o monopólio acentuado do transporte motorizado criou uma nova forma de iniquidade, dando aos grupos dominantes outros meios para exercer o poder sobre o espaço. Neste sentido, o planejamento urbano, particularmente aquele voltado para a racionalização dos sistemas de transportes, tem sido empreendido enquanto um instrumento essencial para a ampliação das contradições políticas, econômicas e sócio-espaciais inerentes ao cenário da sociedade brasileira.

Este é o pano de fundo que justifica as condições adversas vivenciadas pelos usuários de transporte público e a não adoção de políticas de transportes públicos

adequadas ao cenário sócio-espacial e geográfico da RMRJ, o qual deveria priorizar a estruturação de um sistema de transportes urbanos integrado em torno dos modais sobre trilhos (trens urbanos e metrô), bem como articulado com o modal hidroviário.

Finalizando esta problematização geral da situação dos transportes públicos em grandes metrópoles de países periféricos, tal qual é o caso da RMRJ, fica notório que,

apesar de toda a gama de intervenções, as condições gerais de transporte e trânsito continuam insatisfatórias para a maioria das pessoas, especialmente para aquelas que não têm acesso ao transporte privado: as grandes cidades dos países em desenvolvimento apresentam baixos níveis de serviço dos transportes públicos, distribuição desigual de acessibilidade, altos índices de acidentes de trabalho, congestionamento, poluição ambiental e invasão dos espaços habitacionais e de vivência coletiva por tráfego inadequado (VASCONCELLOS, 2001, p. 12).

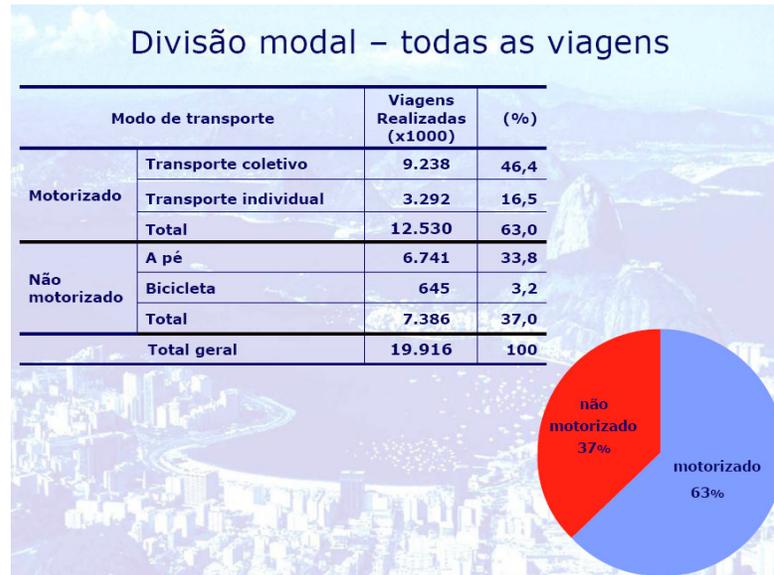
Concluída esta breve contextualização sobre os fatores que culminaram nas caóticas condições de transportes da RMRJ, a presente dissertação parte para uma análise mais apurada sobre o atual Plano Diretor de Transportes Urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDTU) elaborado sob a supervisão da Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro (Sectran) a partir de 2002 e concluído em 2006.

Resumidamente, os objetivos primordiais da formulação do PDTU (2006) foram definidos em torno de dois aspectos fundamentais: O primeiro deles disse respeito à realização de um diagnóstico do sistema de transportes da RMRJ, contando com o emprego de uma pesquisa de campo com cerca de 40 mil domicílios situados no recorte metropolitano e a realização de aproximadamente 99300 entrevistas. A partir do panorama observado, em um segundo momento, foi concebido um conjunto de ações para a racionalização dos meios de transportes urbanos da metrópole em questão.

Formulando um quadro geral da situação de transportes da RMRJ (disposto resumidamente na tabela 1), o PDTU (2006) apurou que são realizadas por volta de 19,9 milhões de viagens diárias, das quais 12,5 milhões são feitos por meios motorizados⁴¹ (63%) contra 7,4 milhões (37%) relativos aos meios não motorizados.

⁴¹ Segundo o PDTU (2006: 9), considerando o modo motorizado, encontram-se em operação na atual rede, os sistemas rodoviário, metroviário, ferroviário, hidroviário, bonde, transporte alternativo, automóvel particular, táxis, motocicletas, transporte escolar, transporte fretado, caminhão e outras

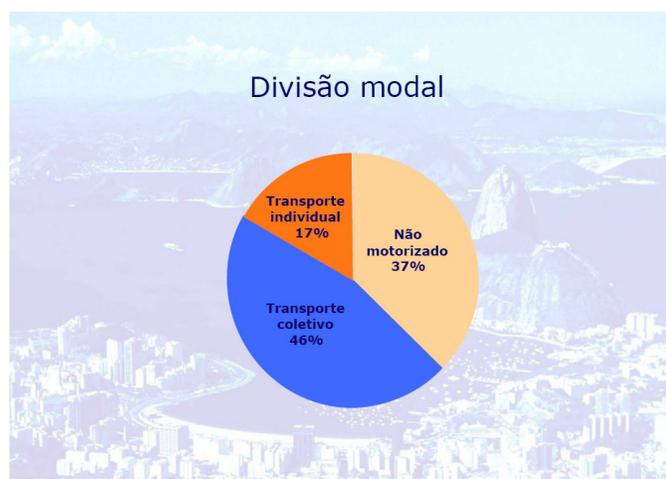
Tabela 1: Divisão Modal das Viagens na RMRJ



Fonte: PDTU (2006).

Neste íterim, em relação à totalidade dos deslocamentos intrametropolitanos, o transporte coletivo responde por 46,4% dos fluxos, o transporte individual engloba 16,5% destes, enquanto o transporte não motorizado é responsável por 37% das viagens (vide gráfico 2).

Gráfico 2: Participação do Transporte Motorizado (Coletivo e Individual) X Não Motorizado

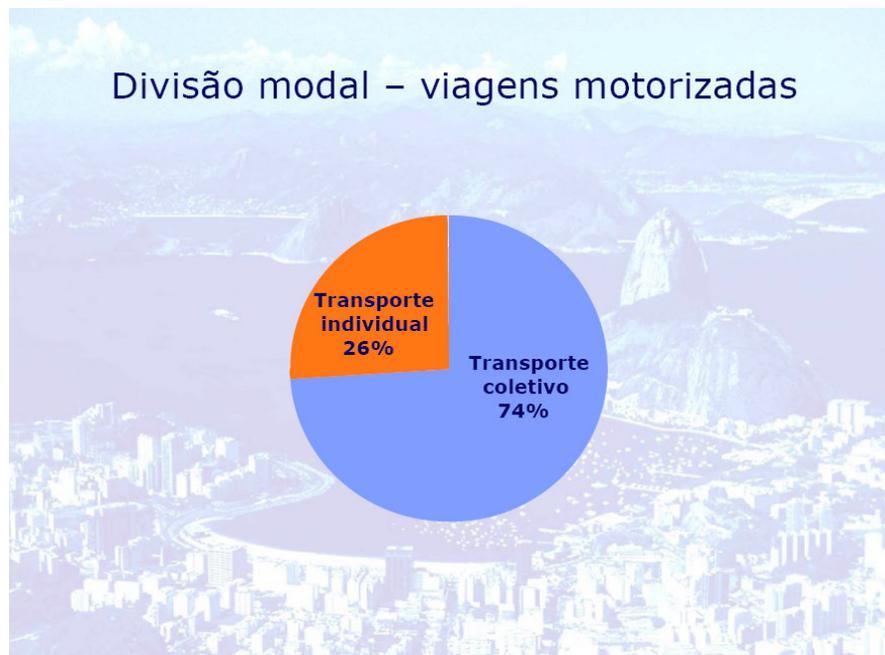


Fonte: PDTU (2006).

opções não convencionais. No modo não motorizado são considerados os deslocamentos a pé e por bicicleta.

De acordo com o PDTU (2006), dentre os meios motorizados, a participação do transporte coletivo é predominante, compreendendo 74% dos deslocamentos motorizados, enquanto o transporte individual responde por 26% dos mesmos (ilustrado pelo gráfico 3). Contudo, apesar do índice de participação do transporte individual ser bem inferior ao disposto pelos transportes coletivos, seu patamar no contexto da RMRJ é extremamente elevado quando comparado aos parâmetros ideais de uma metrópole.

Gráfico 3: Divisão Modal das Viagens Motorizadas na RMRJ



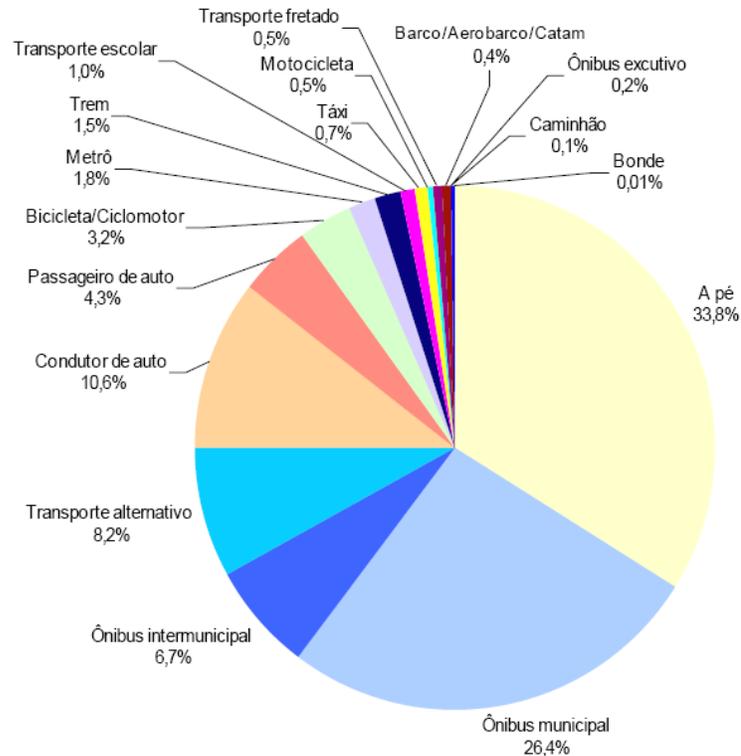
Fonte: PDTU (2006).

Analisando a participação de todos os modos de transportes no total de viagens da RMRJ (ver gráfico 4), observa-se que os principais meios de circulação empregados pela população são concretizados através de ônibus e a pé, ambos representando 67% das viagens diariamente empreendidas na RMRJ.

De fato, o grande número de deslocamentos a pé justifica-se em virtude do alto custo de transporte para grande parte da população que não dispõe de poder aquisitivo suficiente para arcar com as tarifas cobradas comumente pelos diversos modais motorizados, bem como para adquirir um meio de transporte individual. Além disso, a maior proximidade do trabalho e dos serviços, bem como a própria

dinamização da periferia também justificam a predominância dos deslocamentos a pé neste contexto.

Gráfico 4: Participação dos Modos de Transportes no Total de Viagens da RMRJ



Fonte: PDTU (2006).

Considerando-se ainda os dados do gráfico acima, fica notória a grande utilização dos transportes alternativos (vans e kombis) pela população metropolitana, estando em quarto lugar na preferência da população da RMRJ. Segundo o PDTU (2006), os transportes alternativos já contam com 13400 veículos no atual sistema de transportes metropolitano (dos quais apenas cerca de 6 mil são legalizados), transportando em torno de 18% da demanda total de viagens do transporte coletivo da metrópole (1.630.985 viagens por dia).

Estes dados comprovam a precariedade do planejamento de transportes feito pela Secretaria de Transportes em prover meios de transportes adequados às demandas da população em seu cotidiano, uma vez que os modais coletivos disponibilizados pelo poder público são distribuídos de forma irregular pela

metrópole, concentrando os serviços em dadas porções espaciais em detrimento de outras, as quais ficam obrigadas a utilizar-se dos modais alternativos para seus deslocamentos.

Em se tratando da distribuição de viagens pelos municípios de origem (tabela 2), a cidade do Rio de Janeiro apresenta-se como a maior responsável pelo número de viagens diárias (58,8% das viagens originadas na metrópole), o que se justifica em função da maior parte da população residir no núcleo metropolitano, gerando, conseqüentemente, maiores quantidades de viagens. Os demais municípios mais participativos na dinâmica de circulação da RMRJ são, sucessivamente, São Gonçalo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Niterói.

Tabela 2: Distribuição das Viagens por Município da RMRJ (X1000)

Viagens totais por município (x1000)					
Município de origem	Viagens		Município de origem	Viagens	
	Quantidade	%		Quantidade	%
Rio de Janeiro	11.720	58,8	Queimados	161	0,8
São Gonçalo	1.491	7,5	Mesquita	155	0,8
Duque de Caxias	1.424	7,1	Itaguaí	130	0,7
Nova Iguaçu	996	5	Japeri	118	0,6
Niterói	962	4,8	Seropédica	98	0,5
Belford Roxo	703	3,5	Guapimirim	78	0,4
S. João de Meriti	670	3,4	Paracambi	59	0,3
Magé	404	2	Mangaratiba	43	0,2
Itaboraí	306	1,5	Tanguá	32	0,2
Nilópolis	176	0,9	Externo	18	0,1
Maricá	171	0,9	Total	19.916	100

Fonte: PDTU (2006).

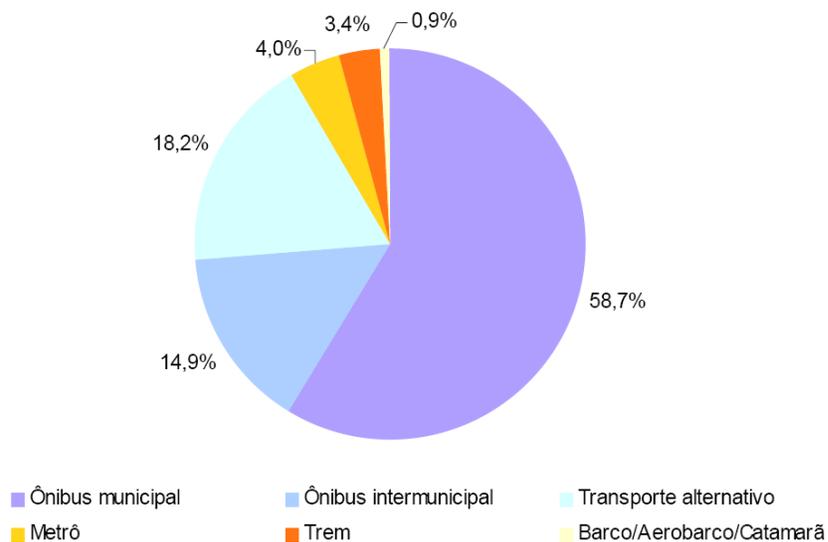
Neste contexto, torna-se crescente a necessidade em dotar os referidos municípios de transportes coletivos baseados em modais sobre trilhos, o que melhoraria significativamente as condições sócio-espaciais destes municípios, sobretudo em função das maiores possibilidades de acessibilidade aos demais espaços intrametropolitanos.

Enfocando os transportes coletivos do sistema de transportes da RMRJ (conforme trata o gráfico 5), verifica-se que a demanda total por estes tipos de

transporte chega a 9,2 milhões de viagens/dia (incluindo-se o transporte alternativo). No entanto, o grande problema deste sistema de modais coletivos não é sua magnitude, mas a prioridade do planejamento urbano estatal em prol do modal rodoviário (ônibus municipal e intermunicipal), o qual representa 73,6% dos deslocamentos efetivados pelo referido sistema de modais (58,7% relativos aos ônibus municipais e 14,9% inerentes aos ônibus intermunicipais).

Em contrapartida, os modais sobre trilhos transportam apenas 7,4% dos usuários de meios coletivos da RMRJ, sendo 4% passageiros de metrô e 3,4% de trem (conforme retrata o gráfico 5). Talvez seja este o principal problema da gestão de transportes da metrópole fluminense, haja vista que o sistema de transportes do recorte em questão é todo baseado em modais rodoviários, tanto de transportes coletivos (ônibus), quanto de transportes individuais (sobretudo o automóvel).

Gráfico 5: Distribuição de Viagens entre os Principais Modais Coletivos



Fonte: PDTU (2006).

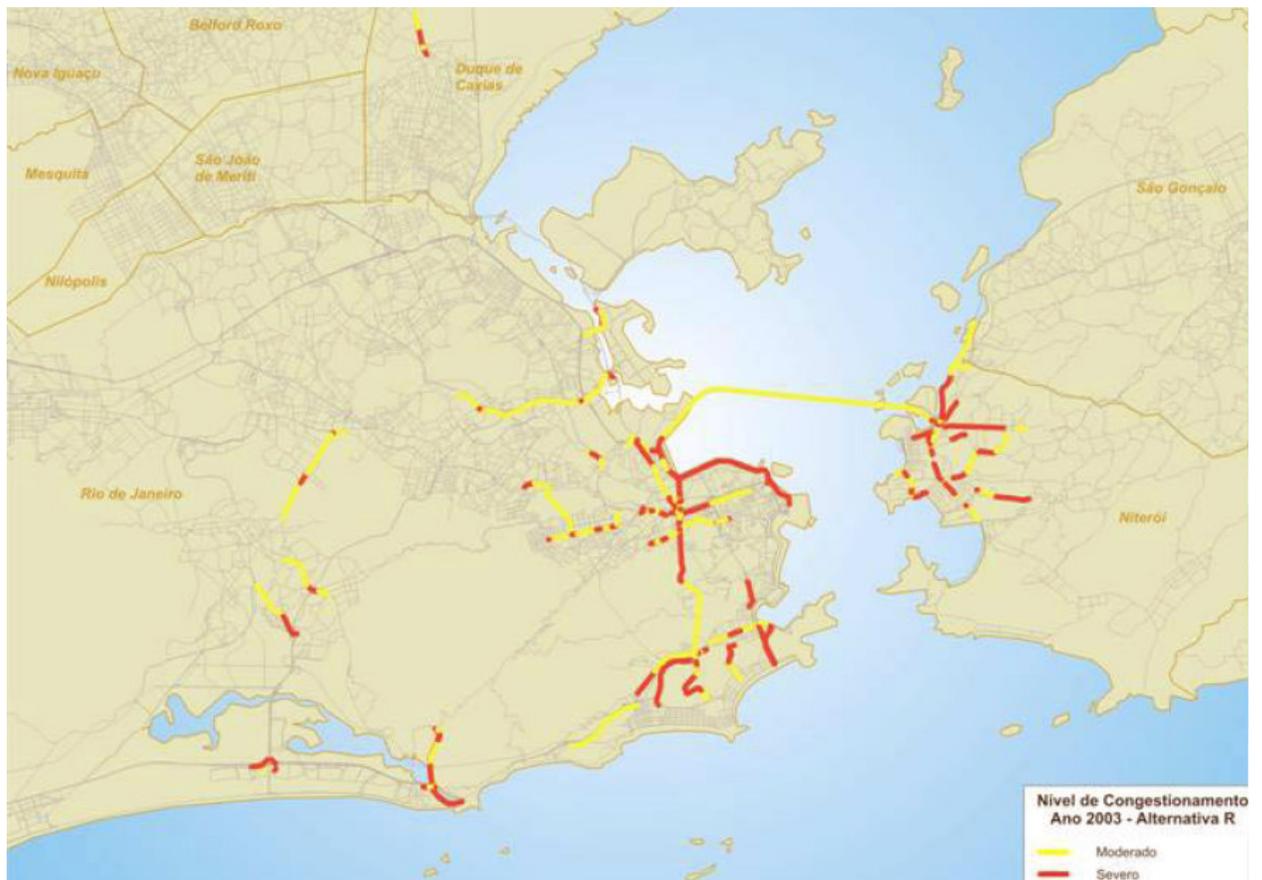
Neste contexto, a participação do transporte metroviário no sistema de transporte da Metrópole Fluminense ainda é irrisória diante da predominância do transporte rodoviário realizado pelos ônibus e da expansão do transporte alternativo em vans e kombis, responsáveis em grande parte pelos problemas do sistema de transporte da RMRJ.

Para agravar a problemática em tela, o alto índice de utilização de transportes individuais acarreta congestionamentos que chegam a atingir 55 km de extensão. Obviamente, face à forte centralidade do Rio de Janeiro sobre a periferia metropolitana, as áreas que enfrentam os maiores problemas de congestionamentos da RMRJ se concentram ao longo dos eixos radiais⁴² que se destinam ao núcleo metropolitano, sobretudo em direção à área central do Rio de Janeiro.

A figura 1 retrata os eixos rodoviários mais prejudicados dentro desta dinâmica de circulação intrametropolitana, comprovando a tendência de congestionamentos nas vias que se destinam à porção central do Rio de Janeiro, bem como nas vias que partem da porção oriental da Baía de Guanabara para o núcleo metropolitano.

⁴² A construção de traçados radiais a partir da área central do Rio de Janeiro foi concebida face às peculiaridades do cenário geográfico da RMRJ, culminando em um processo de expansão do núcleo metropolitano em direção ao seu entorno delineado em função dos eixos naturais pré-existentes. Portanto, os principais corredores de circulação, que se sucederam desde a implementação das ferrovias, surgiram ao longo dos vales delineados pela topografia particular da metrópole fluminense.

Figura 1: Níveis de Congestionamento em 2003



Fonte: PDTU (2006).

Previendo um cenário tendencial (conforme a figura 2) para a hipótese de não concretização das intervenções mínimas propostas, o PDTU calcula que as taxas de congestionamentos diários poderão alcançar o patamar de 108 km em 2013. Dentro deste quadro crítico, os congestionamentos permaneceriam concentrados nas vias do núcleo metropolitano, mas se espalhariam para as demais porções da cidade, sobretudo para a Zona Oeste.

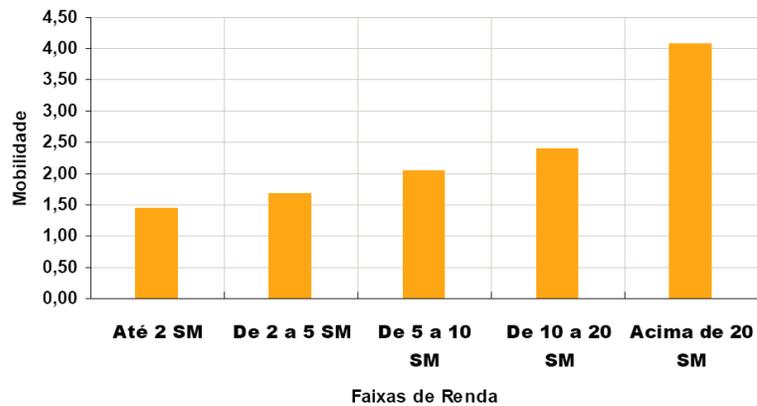
Figura 2: Níveis de Congestionamento Previstos para 2013 (Cenário Tendencial)



Fonte: PDTU (2006).

Outro aspecto crucial no âmbito de discussão do PDTU retrata o quadro desigual na distribuição da acessibilidade pelo tecido urbano desta metrópole. Neste ínterim, estudando-se os dados relativos às condições de acessibilidade da RMRJ, chega-se à conclusão de que a população de maior renda tem maiores índices de mobilidade pela metrópole, enquanto as áreas habitadas por populações de grupos sociais menos favorecidos são as que apresentam os menores índices de circulação intrametropolitana. O gráfico 6 evidencia de forma segura esta situação de desproporção no que tange às possibilidades desiguais de deslocamento por esta metrópole.

Gráfico 6: Índice de Mobilidade por Faixas de Renda



Fonte: PDTU (2006).

Em uma média geral, os índices de mobilidade da RMRJ correspondem a 1,77 viagens/habitante/dia. Contudo, as taxas de mobilidade variam conforme a realidade sócio-econômica de cada município. Na maioria dos casos, os municípios mais dinâmicos em termos sócio-econômicos apresentam os melhores percentuais de circulação, segundo mostra a tabela 4:

Tabela 4: Índices de Mobilidade por Município da RMRJ

Município	Viagens	%	Habitantes	%	Índice de mobilidade
Belford Roxo	846.412	4,2	472.458	4,2	1,79
Duque de Caxias	1.496.651	7,5	814.954	7,2	1,84
Guapimirim	79.769	0,4	41.966	0,4	1,90
Itaboraí	318.059	1,6	197.816	1,8	1,61
Itaguaí	138.715	0,7	90.641	0,8	1,53
Japeri	137.510	0,7	90.128	0,8	1,53
Magé	405.038	2,0	218.888	1,9	1,85
Mangaratiba	47.771	0,2	27.725	0,2	1,72
Maricá	169.592	0,9	87.166	0,8	1,95
Mesquita	201.859	1,0	161.927	1,4	1,25
Nilópolis	202.481	1,0	158.744	1,4	1,28
Niterói	861.934	4,3	467.461	4,1	1,84
Nova Iguaçu	1.053.215	5,3	801.310	7,1	1,31
Paracambi	56.796	0,3	41.766	0,4	1,36
Queimados	175.215	0,9	130.872	1,2	1,34
Rio de Janeiro	11.114.630	55,8	5.983.804	53,0	1,86
São Gonçalo	1.692.199	3,9	933.324	8,3	1,81
São João de Mereti	777.767	0,5	457.618	4,1	1,70
Seropédica	103.200	8,5	73.049	0,6	1,41
Tanguá	37.141	0,2	28.173	0,2	1,32
Total geral	19.915.954	100,0	11.279.789	100,0	1,77

Fonte: PDTU (2006).

Cumpra mencionar que esta tendência de maior circulação das classes superiores se apresentam em grande parte dos espaços urbanos do mundo. Contudo, as elites urbanas se deslocam mais freqüentemente pelas urbes não apenas em função dos deslocamentos residência-local de trabalho, mas especialmente em virtude de disporem de maior capacidade de consumo e de usufruto das opções de lazer disponíveis.

Em contrapartida, o índice de imobilidade na metrópole do Rio de Janeiro (vide tabela 5) é equivalente a 46,6% da população total, ou seja, quase metade da população metropolitana não se desloca diariamente, permanecendo em sua residência ao longo de todo o dia e, conseqüentemente, não utilizando qualquer meio de deslocamento existente.

Tabela 5: Taxa de Imobilidade na RMRJ



Imobilidade	
População total (x 1000)	11.280
Pessoas que realizaram viagem (x 1000)	6.028
Pessoas que não realizaram viagem (x 1000)	5.252
Taxa de Imobilidade	46,6%

Fonte: PDTU (2006).

Comprovando a estreita relação entre acessibilidade e renda, já retratada por ocasião das análises sobre os índices de mobilidade, os maiores índices de imobilidade encontram-se nos municípios com maiores problemas de caráter sócio-espacial como mostra a tabela 6.

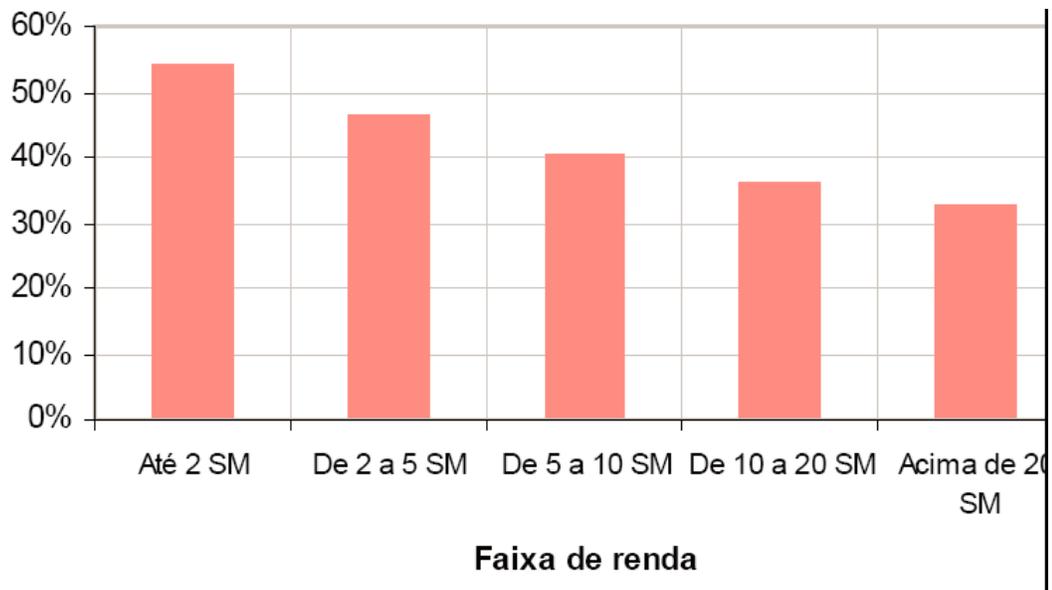
Tabela 6: Índices de Imobilidade por Município da RMRJ

Município	Taxa de imobilidade (%)	Município	Taxa de imobilidade (%)
Belford Roxo	43,5	Nilópolis	54,9
Duque de Caxias	48,	Niterói	40,5
Guapimirim	51,6	Nova Iguaçu	57,4
Itaboraí	53,3	Paracambi	51,9
Itaguaí	44,2	Queimados	49,8
Japeri	43,6	Rio de Janeiro	45,3
Magé	52,4	Seropédica	59,2
Mangaratiba	59,6	São Gonçalo	41,4
Maricá	35,1	São João de Meriti	48,1
Mesquita	55,8	Tanguá	60,2
		Total	46,6

Fonte: PDTU (2006).

Por conseguinte, se a mobilidade tem um crescimento diretamente proporcional em relação ao aumento de renda, com a imobilidade ocorre justamente o contrário: ela diminui à medida que a renda cresce. Comprovando esta afirmação, o gráfico 7 denota claramente a tendência de desigualdade supracitada no que tange aos valores de imobilidade em relação às respectivas faixas de renda.

Gráfico 7: Taxa de Imobilidade por Faixa de Renda na RMRJ



Fonte: PDTU (2006).

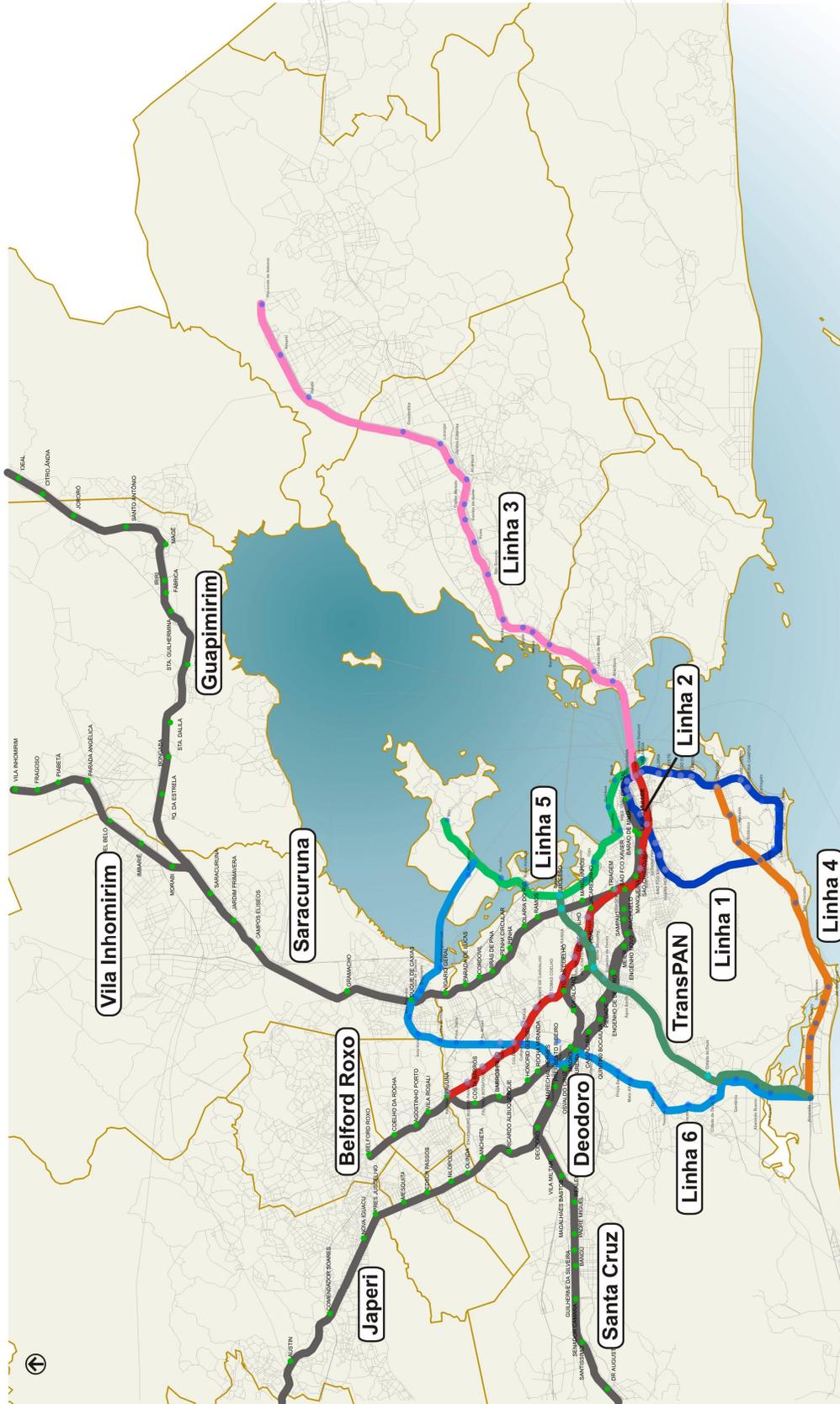
Por outro lado, é preciso ter em mente que a imobilidade relativa aos estratos sociais menos favorecidos relaciona-se principalmente à precariedade da suas condições sócio-econômicas. Por sua vez, a imobilidade nas camadas superiores da sociedade vincula-se, em grande parte, a uma opção dos indivíduos, os quais preferem o isolamento do restante da cidade, como é o caso exemplar dos condomínios situados na Barra da Tijuca e do Recreio dos Bandeirantes, em que seus moradores dispõem de ampla infra-estrutura, o que possibilita esta situação.

Findo este breve diagnóstico do sistema de transportes da RMRJ, o PDTU propôs oito alternativas distintas para a problemática atual vivenciada por grande parte da população da metrópole do Rio de Janeiro. Contudo, para facilitar o objeto de análise, esta dissertação optou por elencar somente os cenários de investimento mínimo e máximo contemplados pelo PDTU (2006), a saber: cenário de investimento máximo e cenário de investimento mínimo.

No cenário de investimento máximo (visualizado na figura 3), o custo de implantação de todas as modificações sugeridas seria estimado em R\$ 23,764 bilhões com uma relação custo/benefício situada em 15,4%. Obviamente, o elevado montante apresentado associado à perpetuação da tradição histórica do planejamento urbano e sua utilização no âmbito do discurso indicam uma forte tendência de não implementação das obras sugeridas.

Neste caso, os movimentos sociais contemporâneos podem desempenhar um papel fundamental em favor do empreendimento de uma verdadeira mudança de postura governamental frente às políticas públicas para que seja possível reverter este quadro de demandas existentes, particularmente no âmbito das ações relativas aos sistemas de transportes, as quais exigem grandes aportes financeiros.

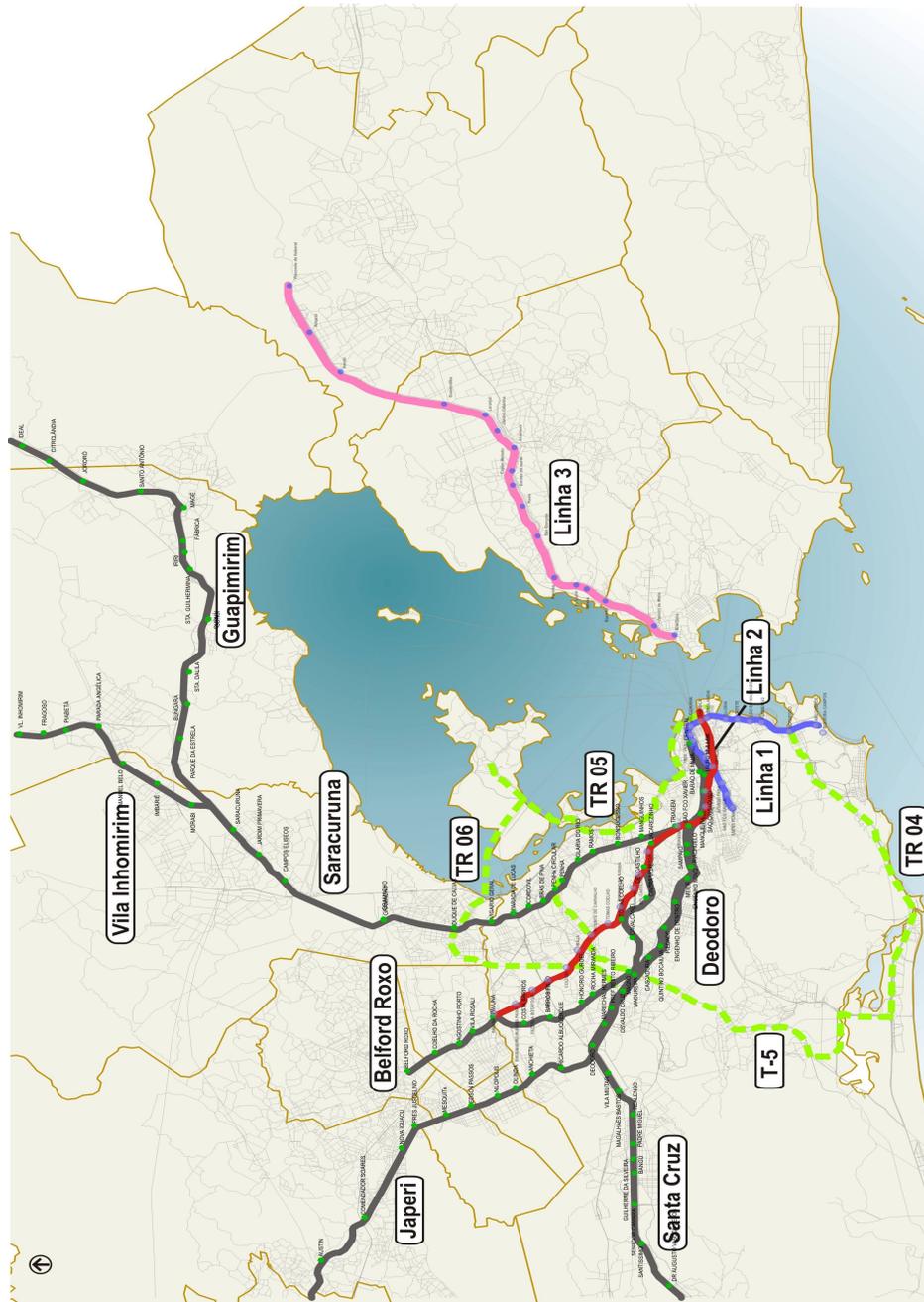
Figura 3: Plano Completo de Investimentos do PDTU



Fonte: PDTU (2006)

No cenário de investimento mínimo (Figura 4), o valor das intervenções atingiria cerca de R\$ 9,50 bilhões, proporcionando uma equação de custo-benefício (avaliação econômica) prevista em 28,43%. Mesmo neste quadro de menor custo para os cofres estatais, também se torna evidente uma grande probabilidade de não conclusão das sugestões propostas, caso o planejamento urbano local continue sendo empregado da forma já mencionada, agravando os problemas diários dos fluxos de circulação da RMRJ.

Figura 4: Plano Mínimo de Investimentos do PDTU



Fonte: PDTU (2006).

De maneira sintética, as intervenções sugeridas pelo PDTU (2006) são direcionadas em favor de uma reorganização operacional do sistema coletivo de transportes da RMRJ com o intuito de promover a redução dos atuais níveis de congestionamentos e, conseqüentemente, dos tempos de viagens gastos pela população.

Por sua vez, esta reorganização seria empreendida a partir da ampliação da participação dos modais sobre trilhos, bem como pelo fomento de corredores de ônibus estruturais operando de forma integrada ao referido sistema de alta capacidade de passageiros. Vale lembrar, contudo, que os principais problemas da gestão de transportes da metrópole fluminense ocorrem justamente pela inexistência de uma maior articulação intermodal entre as ofertas de meios de transportes disponíveis.

De fato, a atual configuração delineada pelo sistema de transportes da RMRJ acarreta uma efetiva competição entre seus modais em relação à captação de usuários, não havendo um sentido de complementaridade na distribuição dos mesmos pelo tecido urbano metropolitano. Por último, refletindo sobre todas as questões suscitadas neste tópico, caso as intervenções delineadas pelo PDTU não sejam postas em prática ao menos em seu cenário mínimo, as condições dos serviços de transportes devem deteriorar-se em ritmo acelerado.

Logo, o cenário contemporâneo aponta para a necessidade de um planejamento de transportes da metrópole fluminense estruturado em prol da reorganização do referido sistema de circulação em torno dos modais sobre trilhos. Somente a partir da ampliação dos índices de participação dos transportes coletivos, sobretudo dos modais sobre trilhos, haveria uma significativa redução dos impactos sócio-espaciais negativos oriundos da atual estruturação da rede de transportes urbanos da RMRJ.

3.2. Histórico de implementação do Metrô-RJ

A questão dos transportes públicos na Cidade do Rio de Janeiro sempre teve papel primordial na definição da dinâmica interna desta, sobretudo em função das características físicas e topográficas que particularizam o sítio geográfico em tela. Por ser dotada de um terreno permeado por maciços rochosos, a expansão da malha urbana carioca e a sua estrutura urbana foram extremamente dependentes do

desenvolvimento dos transportes de massa, principalmente pela introdução dos bondes e trens durante o século XIX.

De fato, o crescimento do Rio de Janeiro foi alicerçado na luta pelo espaço e na necessidade de superação das distâncias geradas por esse crescimento frente às condições especiais de seu meio físico, conforme expõe Abreu (1997). Sendo assim, com a transformação da urbe carioca e a ocupação constante de novas áreas, fica latente a necessidade de introdução de objetos capazes de possibilitar a adequação deste sistema urbano às novas demandas de deslocamento dos fluxos no espaço geográfico.

Neste ínterim, a construção de infra-estruturas de transporte e a adoção de um modal de transporte compatível com um dado contexto histórico e sócio-espacial torna-se fundamental para a articulação de um espaço urbano cada vez mais fragmentado no cenário hodierno.

Por conseguinte, o presente estudo realiza este breve tópico sobre a implantação do metrô no contexto do espaço urbano da RMRJ, uma vez que este meio de transporte público representa uma das principais formas de deslocamento diário das populações das grandes cidades no mundo, sendo o modal mais difundido para o transporte de massa na atualidade.

Em se tratando do uso do transporte metroviário no Rio de Janeiro, embora a concepção do metrô no mundo tenha sido efetivada em Londres ainda no século XIX, as primeiras discussões em favor da sua implantação no cenário da Capital Fluminense somente tomaram lugar a partir do Plano Agache (1926-1930). Desde então, o metrô passou a ser visto como uma alternativa viável na resolução da circulação intra-urbana da outrora Capital Federal.

No entanto, o Plano supracitado já ilustrava a tendência seletiva do planejamento do sistema de transportes do Rio de Janeiro, uma vez que o seu idealizador, Alfred Agache, priorizou o modal rodoviário, deixando o transporte da população residente nos subúrbios locais a cargo dos trens.

No que tange ao papel do metrô no âmbito do Plano Agache, este meio de transporte viria a substituir os antigos bondes, os quais eram tidos como os responsáveis pelos congestionamentos urbanos, facilitando, por conseguinte, o deslocamento das populações mais abastadas de maneira rápida, segura e eficiente (COSTA, 2002).

A partir do Plano Agache, foram propostos diversos outros estudos e projetos, dentre os quais destacaram-se os estudos da Cia. de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro (atual Light) de 1947, as da Comissão Executiva do Projeto do Metropolitano (CEPM) entre 1950 e 1954 e o Projeto da Société Generale de Traction et Exploitation de Paris em 1954. De maneira geral, não obstante se verificaram diferenças quanto às ligações e prioridades de construção, observava-se um consenso em todos os estudos não apenas quanto à necessidade do metrô e sua integração com as demais modalidades, mas também quanto à necessidade e urgência da melhoria do sistema ferroviário urbano (CENTRAL, 2006).

Na década de 1940, a partir de estudos elaborados pela Light (1947), verificou-se uma tentativa mais efetiva em favor da construção de uma linha de metrô no âmbito do Rio de Janeiro. Neste momento, houve, inclusive, a realização de uma encomenda ao Metrô de Paris no que tange a um projeto de transporte metroviário para a Cidade do Rio de Janeiro. Todavia, o mesmo nunca chegou a ser posto em prática.

Durante a década de 1950, a antiga Capital Federal já havia consolidado um sistema de transportes pautado no modal rodoviário, bem como no transporte particular, em detrimento dos modais de transportes coletivos, tais como o metrô. Entretanto, após deixar de ser Capital Federal e constituir o antigo Estado da Guanabara, o então governo Lacerda (1961-1965) foi responsável pela encomenda do chamado Plano Doxiadis (1963-1965), o qual primava pela construção de linhas expressas (dentre as quais as atuais Linhas Vermelha e Amarela) e pela introdução do metrô no sistema de transportes da metrópole em formação. Na verdade, o referido plano pretendia promover uma racionalização técnico-científica do espaço urbano do Rio de Janeiro, atribuindo uma maior funcionalidade ao mesmo (REZENDE, 1980).

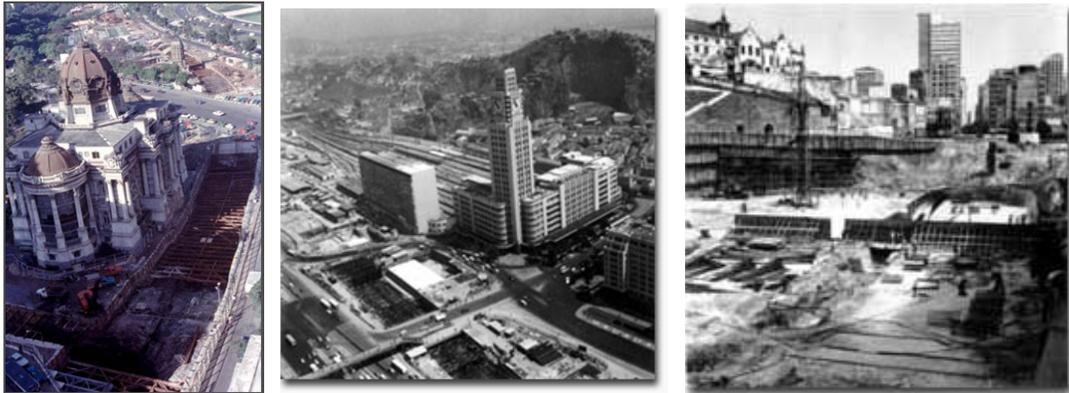
Em 1966, o Governo do Estado da Guanabara determinou a constituição de um grupo de trabalho para elaborar o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do Metropolitano do Rio de Janeiro. Este trabalho foi desenvolvido pelo consórcio brasileiro-alemão, integrado pelas firmas Companhia Construtora Nacional, Hochtief e Deutch Eisenbahn Consulting, tendo sido concluído no fim de 1968.

Segundo o trabalho em questão, haveria a construção de uma Linha Prioritária conectando a Praça N. S. da Paz à Praça Saens Peña, perpassando por Copacabana, Botafogo, centro da cidade e Central do Brasil, com conclusão prevista

para 1975. Era também previsto um prolongamento da Linha Prioritária até Jacarepaguá, via Méier, até 1990. Por último, recomendava-se a construção da chamada Linha 2 que ligaria Pavuna a Niterói, incluindo Estácio e Carioca como estações de transferência (SECTRAN, 2006).

Concebida em 1968 enquanto sociedade de economia mista, a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro - METRÔ, vinculava-se à Secretaria de Estado de Transportes e tinha como finalidade primordial a construção, implantação e operação do sistema metroviário do Rio de Janeiro. Entretanto, haja vista os atrasos nas obras (vide fotografia 3) de construção das linhas e estações de metrô (iniciadas em 1970 e paralisadas entre 1971 e 1974), apenas em março de 1979 teve início a operação comercial do metrô do Rio de Janeiro, durante o governo Chagas Freitas (1975-1982).

Fotografia 3: Obras de Implementação do Metrô na Cidade do Rio de Janeiro



Em seqüência: Palácio Monroe, Central do Brasil e Largo da Carioca.
Fonte: Riotrilhos (2006).

Antes disso, em 1976, como consequência de estudos subseqüentes, a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro publicou um estudo chamado PIT Metrô, o qual consistia em um amplo plano de investimentos no metrô da RMRJ. Cumpre sublinhar que este projeto foi concebido mesmo antes da inauguração das primeiras estações de metrô no núcleo metropolitano.

De fato, apesar da repercussão do PIT Metrô, a rede prioritária prevista por este estudo foi deixada em grande parte de lado, o que pode ser evidenciada pela estagnação da expansão do metrô desde meados da década de 1980 até o fim da

década de 1990, quando se vislumbra uma certa retomada do processo de expansão do metrô (COSTA, 2002).

Logo, apesar do planejamento original da linha prioritária contemplar um trecho bastante abrangente (Ipanema-Centro-Tijuca) até o ano de 1975, somente quatro anos mais tarde foi possível a inauguração do transporte metroviário no Rio de Janeiro e, mesmo assim, apenas cinco estações foram colocadas à disposição da população carioca no horário de 9h às 15h, a saber: Glória, Cinelândia, Presidente Vargas, Central e Praça Onze. No momento da inauguração destas primeiras estações, o traçado metropolitano compreendia tão somente 4,29km de extensão total.

Interessante notar que, dentro dos primeiros dez dias de operação, o sistema apresentou média diária de 60 mil passageiros transportados, sendo a estação Cinelândia responsável por cerca de 1/3 do número de entradas de passageiros na rede metroviária. Naquele dado momento, havia apenas quatro trens (compostos por quatro carros cada) em circulação com intervalos médios de 8 min entre eles. Ainda no ano de inauguração do metrô, o horário de funcionamento foi ampliado até as 23 horas, sendo o serviço posto à disposição dos usuários também aos sábados.

No ano seguinte, em 1980, foram abertas as estações Uruguaiana e Estácio, fato que obrigou o metrô a ampliar o número de carros de quatro para seis por composição de trem. Em 1981, a estação Carioca, responsável pelo maior fluxo de passageiros transportados por dia na atualidade, foi também concluída.

Vale lembrar que, ainda neste ano, foram entregues as estações Catete, Largo do Machado, Flamengo e Botafogo na Linha 1. Além disso, o ano de 1981 também marcou a abertura do pré-metrô (atual Linha 2 do metrô) partindo do Estácio até as estações São Cristóvão e Maracanã.

Em 1982, as estações Afonso Pena, São Francisco Xavier e Saens Peña começaram a operar. Em seguida, no ano de 1983, no eixo da linha 2, foram inauguradas as estações do Pré-Metrô de Maria da Graça, Del Castilho, Inhaúma e Irajá. Em 1984, a linha 2 passa a operar com cinco trens durante os dias úteis, fato que permitiu a concretização do recorde de entradas no sistema em um único dia, até aquele momento, com 490282 passageiros transportados por ocasião da realização do comício das “Diretas Já” na Candelária (METRÔ, 2006).

Em Julho de 1988, é posta em prática a criação do bilhete de integração de Metrô/Trem. Sendo este mês também marcado pela inauguração da estação

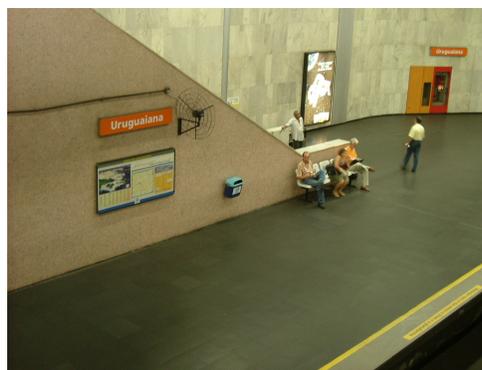
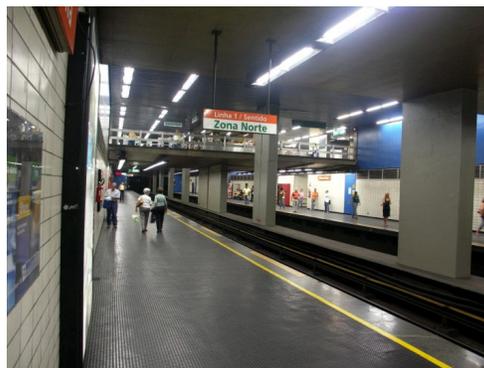
Triagem. Precisamente em 1991, a linha 2 é estendida até a estação Engenho da Rainha, ampliando o sistema total da rede metroviária para cerca de 23 km.

Mais tarde, em 1996, mais duas estações foram concluídas: Tomás Coelho e Vicente de Carvalho, aumentando novamente a malha metroviária para 25,4 km. Neste momento, a linha 2 passou a ser atendida por nove composições, tendo o intervalo entre elas diminuído para cerca de seis minutos (METRÔ, 2006).

Finalmente, em 1998, a operação e manutenção da rede metroviária carioca foram concedidas a Opoptrans Concessão Metroviária S.A. - Metrô Rio, por um período de 20 anos prorrogáveis por igual período. Neste contexto, a propriedade sobre o patrimônio físico permaneceu sob responsabilidade do Estado, o qual ainda dispõe de poder de fiscalização sobre as atividades concedidas. Em contrapartida, a concessionária passou a ser responsável pela operação de todo o sistema, abrangendo as Linhas 1 e 2 (METRÔ, 2006).

Sendo assim, até 1998, enquanto a operação do metrô do Rio de Janeiro permaneceu sob o controle estatal sob a responsabilidade do METRÔ, foram construídas e implantadas 15 estações da Linha 1 (ver fotografia 4), interligando Botafogo até a Tijuca e 9 estações da Linha 2, do Estácio até Vicente de Carvalho (vide fotografia 5).

Fotografia 4: Estações da Linha 1 do Metrô Rio



Fotos em Seqüência: Saens Peña, Afonso Pena, Uruguaiana, Botafogo, Cardeal Arcoverde e Siqueira Campos.
Todas as fotos tiradas por Fernando Heide em 16 de Agosto de 2006, exceto as fotos das estações Afonso Pena e Cinelandia retiradas por Metrô Rio (2006).

Fotografia 5: Estações da Linha 2 do Metrô Rio



Fonte: Metrô Rio (2006).

Fotos em seqüência: Estácio, Maracanã, Triagem, Colégio, Fazenda Botafogo e Pavuna.

Isto posto, como resultado do processo de privatização, foram inauguradas as estações de Cardeal Arcoverde da Linha 1, em Copacabana e as estações de Irajá, Colégio, Coelho Neto, Acari/Fazenda Botafogo, Eng^o Rubens Paiva e Pavuna, da Linha 2, perfazendo um total de 16 estações, passando o sistema a contar com 21,70km. A partir deste momento, o sistema da linha 2 abandonou a concepção de Pré-Metrô, atingindo o mesmo padrão de qualidade das composições da linha 1.

Em 2001, o governador Anthony Garotinho determinou a criação da Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - Rio Trilhos,

tendo esta empresa a função de continuar o trabalho de planejamento e estudo das linhas de expansão do metrô do RMRJ, vinculando-se atualmente à Secretaria Estadual de Transportes (SECTRAN, 2006). Por outro lado, a gestão das linhas atualmente implementadas ficou sob a responsabilidade da Concessionária Metrô-Rio de caráter privado.

Em março de 2003, a estação Siqueira Campos foi entregue à população. Por último, em dezembro de 2006, inaugurou-se a estação Cantagalo, culminando o processo de expansão do metrô em Copacabana e iniciando o processo de expansão da rede metroviária para Ipanema e para a Zona Sul como um todo.

3.3. Caracterização da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e os impactos da sua evolução urbana a partir da década de 1960 nos traçados atuais planejados para o Metrô-Rio

A compreensão da atual organização espacial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro⁴³, assim como de qualquer outra metrópole, depende essencialmente da elaboração de uma perspectiva histórica sobre o recorte espacial delimitado.

Com efeito, conforme aponta Silva (1981:360),

a organização espacial intra-urbana, produto de um processo evolutivo da cidade como um todo, se vê transformado por decisões locacionais de hoje que se tornam condicionantes do processo espacial do futuro.

Inserido neste contexto,

é necessário que um trabalho geográfico, visando analisar o processo de evolução de qualquer cidade, relacione, a cada momento, a organização interna da cidade com o processo de evolução da formação social. Só assim, será possível integrar padrão e processo, forma e função, espaço e tempo (ABREU, 1997:11).

Deste modo, a abordagem da evolução urbana da Metrópole Fluminense a partir da década de 1960 justifica-se em função de que este momento histórico

⁴³ Sob uma perspectiva jurídica, “as regiões metropolitanas são entidades administrativas, instituídas pelos estados, mediante lei complementar, envolvendo diversos municípios que apresentam continuidade urbana em torno de um pólo comum, visando à integração, a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (PINHO, 2003: 48). Portanto, as regiões metropolitanas foram concebidas para equacionarem problemas comuns a diversos municípios que não podem ser resolvidos de forma isolada por cada um deles, carecendo de uma ação conjunta e a fixação de uma política única.

representa o período imediatamente anterior aos projetos formulados em 1968 e à implementação do metropolitano no decorrer da década de 1970, havendo necessariamente uma correlação entre a estrutura urbana da década de 1960 e os projetos empregados para a concretização de tal empreendimento.

Isto posto, segundo aponta Abreu (1997), a evolução urbana da área conurbada do Rio de Janeiro a partir de 1960 reforçou a forte tendência de consolidação de um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, no qual o núcleo urbano agregou a maior parte dos recursos disponíveis e a periferia tornou-se cada vez mais abandonada e carente de serviços públicos adequados. Tal problemática pode ser corroborada utilizando-se o exemplo do traçado delineado do transporte metroviário.

Ao longo da década de 1960, verifica-se no Rio de Janeiro o estabelecimento de políticas públicas estreitamente vinculadas aos interesses das classes dominantes, interferindo diretamente na estruturação interna da cidade através da concentração de investimentos estatais em áreas privilegiadas e já dotadas de serviços públicos satisfatórios, conforme verificado na zona sul carioca.

Paralelamente à alocação desigual de recursos estatais, observa-se no período histórico supracitado uma política pública de remoção de populações de classes inferiores em áreas consideradas atraentes pelo capital privado, o que favoreceu a expansão da urbe carioca em direção à zona oeste da cidade e a outros municípios fronteiriços da Baixada Fluminense, sobretudo Nova Iguaçu, Duque de Caxias e São João do Meriti.

Além disso, o forte movimento migratório destinado a centros urbanos como Rio de Janeiro e São Paulo contribuíram para a ampliação da malha urbana dos referidos espaços e, conseqüentemente, para a formação de áreas metropolitanas significativas em torno dos mesmos.

Posteriormente, na década de 1970, além dos fluxos de deslocamentos anteriormente identificados na escala intra-urbana do Rio de Janeiro e aqueles oriundos de movimentos migratórios externos, vislumbra-se o fortalecimento do eixo de expansão da RMRJ em direção à Niterói e São Gonçalo, haja vista a inauguração da Ponte Rio-Niterói em meados dos anos 70.

Simultaneamente, na porção oeste da cidade, a ocupação da Baixada de Jacarepaguá começa a despontar com taxas significativas de crescimento,

chegando a atingir 56,3% de crescimento demográfico no período 1970-1980, segundo dados fornecidos por Paranhos (1988).

Seguindo esta contextualização histórica, percebe-se nas últimas duas décadas a consolidação da Barra da Tijuca como uma área de expansão das classes elitizadas provenientes da zona sul e atraídas pelos serviços altamente diversificados e especializados que o bairro oferece atualmente.

Hodiernamente, a estruturação urbana da RMRJ⁴⁴ caracteriza-se pela existência de um espaço urbano altamente segregado e estratificado, constituindo o produto de um longo período de atuação desigual por parte do Estado no que tange à aplicação dos recursos públicos.

Neste contexto, a atual RMRJ (mapa 2) destaca-se das demais regiões administrativas do Estado do Rio de Janeiro, haja vista o seu papel hegemônico na atração populacional e de investimentos. Em comparação aos demais estados que possuem regiões metropolitanas, o Estado do Rio de Janeiro é o único estado a apresentar tamanha disparidade entre a metrópole e o interior. Um outro descompasso situa-se entre o próprio núcleo metropolitano e sua periferia, fruto da implementação de políticas públicas espacialmente desiguais (vide o caso do metrô-RJ).

⁴⁴ A metrópole fluminense é composta pelos municípios, a saber: Rio de Janeiro, Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Japeri, Magé, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Mesquita, Paracambi, Queimados, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá. Lembrando que Itaguaí, Mangaratiba e Maricá já não integram a RMRJ na atualidade, estando os dois primeiros municípios situados na Costa Verde e o último nas Baixadas Litorâneas.

Sabidamente, desde o início do processo de ocupação do atual Estado do Rio de Janeiro verifica-se um claro processo de concentração (de recursos econômicos e demográficos) no entorno da cidade do Rio de Janeiro, culminando em um descompasso entre a atual RMRJ e o interior fluminense⁴⁵. Refletindo esta afirmação no que se refere aos aspectos populacionais, a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro congrega aproximadamente 75% da população estadual, totalizando 10894156 habitantes (IBGE, 2000).

Além disso, os municípios mais populosos do Estado encontram-se no âmbito da metrópole em análise, corroborando a relevância da mesma no cenário estadual. De fato, os sete primeiros municípios em termos populacionais (Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, São Gonçalo, Duque de Caxias, Niterói, São João de Meriti e Belford Roxo) situam-se na metrópole fluminense.

Reafirmando o fato de que tal processo de concentração não se restringe apenas às disparidades existentes entre a metrópole fluminense e a escala do Estado do Rio de Janeiro, mas também se mostra perceptível no que se refere ao núcleo metropolitano em relação ao seu entorno, vislumbra-se uma efetiva concentração demográfica no núcleo metropolitano, o qual agrega 53,77% da população da metrópole e 40,70% da população de todo o estado. O quadro 1 ilustra adequadamente este processo de concentração, enfatizando os aspectos de distribuição populacional no âmbito da RMRJ.

⁴⁵ No entanto, esta tendência concentradora na cidade do Rio de Janeiro e seu entorno imediato tem se esvaziado a partir da década de 1980, especialmente a partir da expansão da extração do petróleo no litoral norte fluminense e da maior dinamização das demais regiões em função do incremento da atividade turística e do aumento da diversificação econômica destas.

Quadro 1: Distribuição da população dos municípios integrantes da Região Metropolitana Fluminense – 2000

	Total	Participação em relação à Região Metropolitana (%)	Participação em relação ao Estado (%)
Estado	14.391.282		100,0
Região Metropolitana Fluminense	10.894.156	100,0	75,70
Rio de Janeiro	5.857.904	53,77	40,70
Nova Iguaçu	920.599	8,45	6,39
São Gonçalo	891.119	8,19	6,19
Duque de Caxias	775.476	7,12	5,39
Niterói	459.451	4,22	3,19
São João de Meriti	449.476	4,12	3,12
Belford Roxo	434.474	3,99	3,01
Magé	205.830	1,89	1,43
Itaboraí	187.479	1,72	1,30
Nilópolis	153.712	1,41	1,07
Queimados	121.993	1,11	0,85
Japeri	83.278	0,76	0,58
Itaguaí	82.003	0,75	0,57
Maricá	76.737	0,70	0,53
Seropédica	65.260	0,60	0,45
Paracambi	40.475	0,37	0,28
Guapimirim	37.952	0,35	0,26
Tanguá	26.057	0,24	0,18
Mangaratiba	24.901	0,23	0,17

Fonte IBGE: Censo Demográfico 2000

Abordando a questão econômica, os dados de distribuição do PIB entre os municípios da RMRJ denotam a concentração econômica em torno da cidade do Rio de Janeiro, a qual dispõe de 77,68% do PIB inerente a RMRJ e 54,94% do PIB estadual (quadro 2).

Quadro 2: Produto Interno Bruto dos municípios integrantes da Região Metropolitana Fluminense-2000

	PIB Valores absolutos (R\$ 1000)	Participação em relação à Região Metropolitana (%)	Participação em relação ao estado (%)
Estado	159.050.437		100,0
Região Metropolitana Fluminense	112.497.291	100,0	70,73
Rio de Janeiro	87.392.625	77,68	54,94
Duque de Caxias	6.200.927	5,51	3,89
Niterói	4.127.865	3,70	2,59
São Gonçalo	3.667.637	3,26	2,30
Nova Iguaçu	3.502.201	3,11	2,20
São João de Meriti	1.624.403	1,44	1,02
Belford Roxo	1.480.340	1,31	0,93
Itaboraí	783.601	0,69	0,49
Magé	630.198	0,56	0,39
Nilópolis	608.540	0,54	0,38
Itaguaí	525.195	0,46	0,33
Queimados	460.067	0,41	0,29
Mesquita	385.181	0,34	0,24
Maricá	305.548	0,27	0,19
Seropédica	244.560	0,22	0,15
Mangaratiba	214.284	0,19	0,13
Paracambi	169.290	0,15	0,10
Japeri	162.472	0,14	0,10
Guapimirim	149.469	0,13	0,09
Tanguá	133.742	0,12	0,08

Fonte CIDE (2002).

Em se tratando da visualização deste cenário de concentração no âmago da distribuição dos serviços de transportes na RMRJ, vislumbra-se que o cenário contemporâneo é fruto da relação entre o processo histórico de expansão do núcleo metropolitano atrelado ao fomento de políticas públicas de transportes urbanos que privilegiaram determinados espaços em detrimento de outros, gerando distorções sócio-espaciais expressivas em termos de acessibilidade ao longo do tecido intrametropolitano.

Neste íterim, analisando-se a evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro em seu processo de metropolização, percebe-se que os meios de transporte desempenharam um papel primordial na dinâmica de expansão da malha urbana supracitada. De fato, é possível afirmar-se, inclusive, que os diversos modais de transportes gradualmente introduzidos na RMRJ foram os principais agentes atuantes na modelagem da estruturação sócio-espacial vigente neste recorte espacial.

Contudo, apesar de reconhecer a relevância dos meios de transportes urbanos na organização espacial contemporânea da metrópole fluminense, o enfoque que este estudo pretende conduzir, a partir deste momento, é delineado justamente em sentido inverso ao tradicionalmente fomentado pelos estudos geográficos para uma análise sobre meios de transportes urbanos.

Neste sentido, esta dissertação propõe-se a refletir sobre os impactos da evolução urbana da RMRJ a partir da década de 1960 sobre o planejamento das linhas de metrô. Para a consecução de tal objetivo, serão confrontados o plano original de implantação do metrô de 1968 com os traçados atualmente propostos pela Riotrilhos para as linhas metroviárias. Não há, portanto, uma preocupação por parte deste trabalho científico em analisar as conseqüências da implantação do metrô na estrutura intrametropolitana.

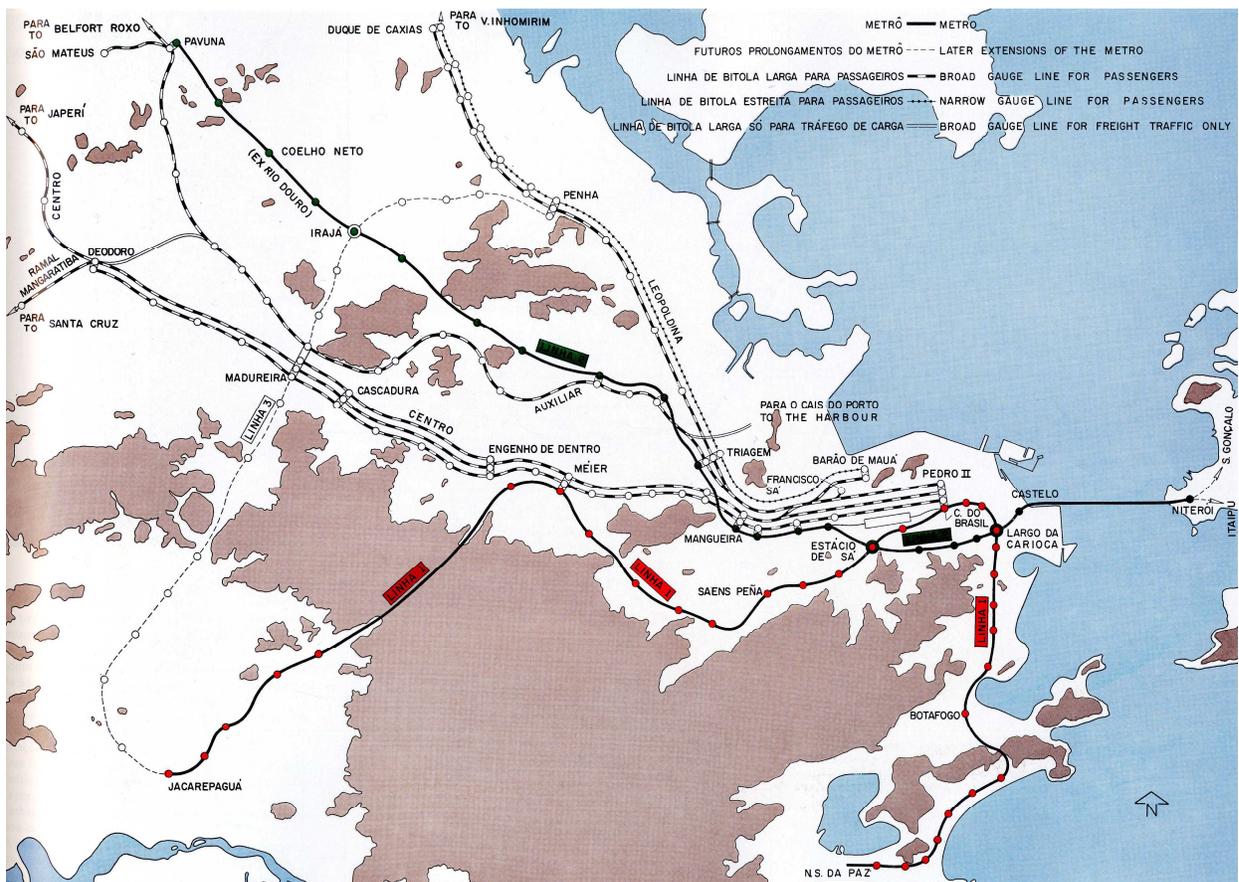
Sendo assim, a adoção desta metodologia de estudo permitirá a visualização das modificações introduzidas no planejamento da rede metroviária da RMRJ, cabendo a análise em curso uma reflexão sobre os princípios norteadores destas alterações no delineamento das linhas metroviárias sugeridas. Destarte, serão perceptíveis as tentativas de adequação do planejamento urbano da metrópole fluminense às novas demandas sócio-espaciais em termos de acessibilidade.

Obviamente, no cerne deste processo decisório das políticas públicas do sistema de transportes metropolitano, serão privilegiados os interesses de alguns

atores sociais específicos, principalmente do setor imobiliário e dos grupos sociais pertencentes a estratos mais elevados da sociedade.

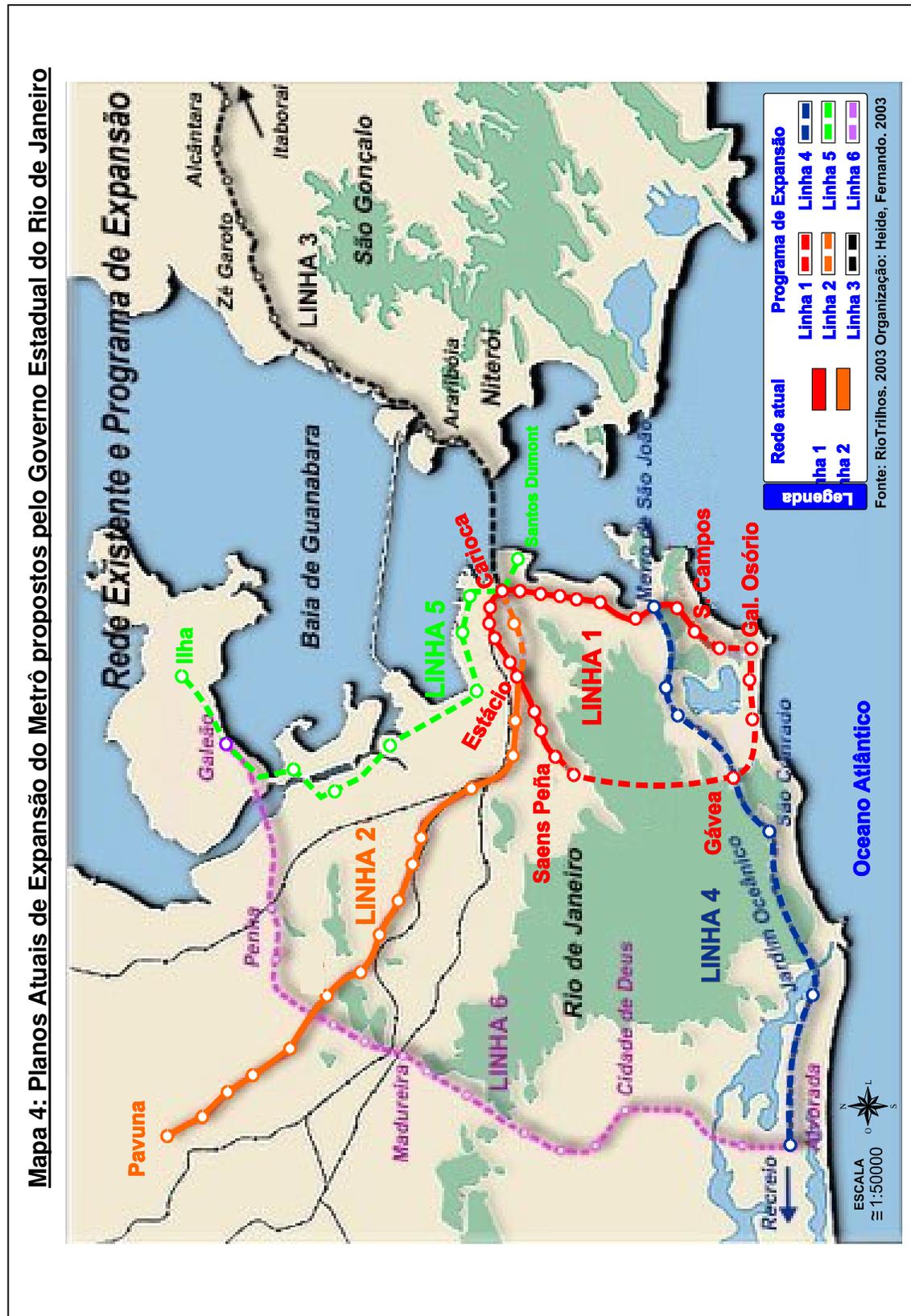
Partindo para a comparação entre os planos supracitados, cabe a este tópico a formulação de uma breve apresentação dos planos supracitados. Primeiramente, em se tratando do plano de 1968 (ver mapa 3), este previa basicamente a construção de três eixos metroviários, restringindo a rede metroviária planejada basicamente ao núcleo metropolitano, com exceção da previsão de ligação com o Município de Niterói.

Mapa 3: Planos de Implementação do Metrô de 1968



Fonte: Metro Rio (1968).

Em contrapartida, os planos atuais desenvolvidos pela Riometrô contemplam seis traçados distintos, delineados em consonância com o mapa 4:



As maiores semelhanças entre os traçados de ambos os planos são notórias nos seguintes trajetos:

- A existência de uma linha integrando as Zonas Norte e Sul da cidade através do centro da cidade (Linha 1 em ambos os casos).
- A constituição de um eixo metroviário idêntico no curso Pavuna-Carioca (atendido pelas linhas 2 dos planos em tela).
- A inclusão de uma conexão com Niterói (outrora concebido como extensão da linha 2 e atualmente previsto como parte da Linha 3 que segue até Itaboraí).
- A previsão de construção de um trecho metroviário na Baixada de Jacarepaguá, com traçado semelhante no trajeto entre o bairro de mesmo nome e a Penha (antes previsto como linha 3 do metrô e hodiernamente contemplado no eixo da linha 6).

Por outro lado, as modificações mais relevantes acrescentadas ao planejamento original de 1968 pela Riotrilhos em seu conjunto de linhas propostas para o cenário contemporâneo são destacadas nos aspectos abaixo:

- Introdução dos bairros do Leblon e da Gávea na área planejada do Metrô Rio como continuidade da Linha 1, bem como a possibilidade de construção de um anel metroviário no referido curso.
- Ampliação da integração metroviária com Niterói, bem como a extensão de seu curso até Itaboraí, perpassando por São Gonçalo (Linha 3).
- Previsão de ligação da rede metroviária a partir do centro do Rio de Janeiro em direção a Barra da Tijuca (Linha 4), atravessando São Conrado, Gávea e Laranjeiras.
- Elaboração de um traçado entre os aeroportos da cidade (Linha 5).
- Sugestão de construção da Linha 6 a partir da ampliação do antigo projeto da Linha 3 de 1968 (Jacarepaguá-Penha) em seus dois extremos: de um lado, conectando-se com a Linha 4 na Barra da Tijuca (Terminal Alvorada) e, de outro lado, estendendo-se até a Ilha do Governador.

A única supressão em relação às linhas concebidas em 1968 é notada a partir da não inclusão de uma ligação entre a Tijuca até Jacarepaguá através da extensão da Linha 1 a partir do primeiro bairro no sentido do Grajaú e do Méier até chegar à chamada Baixada de Jacarepaguá. Em decorrência da retirada deste trecho, foram também suprimidas algumas estações neste último bairro, tais como Três Rios e Freguesia.

Finda esta comparação entre os projetos de 1968 e os atuais planos de expansão do Metrô Rio, cumpre a esta dissertação o estabelecimento de uma correlação entre a evolução urbana da RMRJ a partir da década de 1960 e suas repercussões no que dizem respeito às modificações apontadas entre os planos estudados.

Neste ínterim, as mudanças elencadas anteriormente no planejamento da rede metroviária fluminense podem ser justificadas pelo fortalecimento de alguns vetores de expansão do núcleo carioca em seu processo de metropolização.

O primeiro vetor de expansão da urbe carioca direcionou-se no sentido norte/noroeste seguindo os cursos das linhas ferroviárias até a Baixada Fluminense, levando-se a consolidação dos municípios de Nilópolis, São João de Meriti, Duque de Caxias e Nova Iguaçu.

Um segundo vetor de ampliação da malha urbana carioca foi desenvolvido em direção a Zona Oeste da cidade, também sobreposto ao eixo do ramal ferroviário da Central do Brasil até Santa Cruz.

Outro vetor localizado na margem leste da Baía de Guanabara, originalmente relacionado às linhas ferroviárias do ramal Leopoldina ganhou maior repercussão a partir da inauguração da Ponte Rio-Niterói, permitindo rápido crescimento dos municípios de São Gonçalo e, posteriormente, de Itaboraí.

Por último há de se acrescentar a existência de uma expansão ao longo da faixa litorânea empreendida pelas elites provenientes da Zona Sul Carioca até a Barra da Tijuca e, em um momento posterior, até o Recreio dos Bandeirantes.

Como é possível perceber, os referidos vetores de expansão da cidade do Rio de Janeiro em direção à sua periferia repercutiram diferentemente no que tange ao tratamento dado pelo poder público estadual à elaboração de novas linhas metroviárias para a RMRJ.

De fato, houve uma clara desproporção no tratamento dado pela Secretaria Estadual de Transportes aos vetores de expansão supracitados. Observando-se

atentamente o delineamento das políticas públicas de expansão do modal metroviário na metrópole fluminense, fica evidente que a maior preocupação do poder público se dirigiu ao atendimento das novas demandas impostas pelo vetor de crescimento desencadeado pela classe média e alta em direção a Barra da Tijuca. Este eixo de expansão da cidade justificou a inclusão de uma linha metroviária (linha 4) nos planos de expansão do Metrô Rio.

Por outro lado, os demais vetores de expansão permaneceram relegados a um segundo plano, sob a justificativa de que esses municípios já eram servidos de uma rede ferroviária. Todavia, como é sabido pela população, sobretudo por aquela que reside nas periferias metropolitanas, os serviços ofertados pelo modal ferroviário são inferiores aos disponibilizados pelo transporte metroviário.

As diferenças ocorrem não apenas na qualidade das composições entre trens e metrôs, sendo consideráveis em termos de tempo de deslocamento. De todos os outros três vetores de expansão da RMRJ, apenas o eixo que segue em direção à porção leste da Baía de Guanabara foi contemplado nos atuais planos da Riorilhos (linha 3, a qual conectaria o centro do Rio de Janeiro até Niterói, São Gonçalo e Itaboraí).

Cumprido sublinhar, entretanto, que a topografia peculiar da RMRJ, sobretudo de seu núcleo metropolitano, também atuou como condicionante decisivo para o delineamento dos traçados do metrô. Um exemplo claro desta interferência direta do meio físico sobre os planos da rede metroviária se consubstancia particularmente no caso do curso seguido pela linha 1 como aponta Rodrigues (2006).

Finalizando as reflexões delineadas ao longo do tópico em tela, conforme aponta Marafon (2005), a metrópole fluminense constitui um espaço marcado pelas profundas disparidades e contradições sociais, perceptíveis, sobretudo, pela distribuição desigual de serviços (vide o exemplo do transporte metroviário) e equipamentos urbanos, bem como pela existência de outros problemas, tais como aqueles de cunho habitacional, evidenciados através do expressivo processo de favelização.

De fato, observa-se que os atuais problemas intra-urbanos da RMRJ são resultantes de dois aspectos essenciais: De um lado, em função de um processo histórico de evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro, que teve seu ápice a partir da segunda metade do século XX com o rápido incremento populacional do recorte espacial em análise. De outro lado, haja vista a adoção de políticas públicas

que culminaram na ampliação das distorções sócio-espaciais dos espaços da metrópole em análise, como comprova o exemplo dos planos de implantação do metrô.

No próximo tópico, o transporte metroviário é abordado de maneira abrangente, procurando priorizar a análise da rede atual do metropolitano carioca e dos projetos de expansão existentes.

3.4. Análise da rede existente do Metrô-RJ e dos estudos de viabilidade das linhas projetadas

O estudo do metroviário carioca se faz necessário na medida em que a implementação deste modal de transporte representou modificações significativas no espaço urbano da Metrópole Fluminense, alterando as funções das localidades pré-existentes, bem como interferindo diretamente no valor do solo. Em suma, “a consequência básica da introdução de inovações, como a implantação de um transporte de massa diz respeito ao caráter mutável de partes da cidade, através de uma nova configuração do espaço” (SILVA, 1981:359).

Efetivamente, a atratividade do transporte sobre trilhos como trens e metrô em relação aos usuários de automóveis e ônibus tem aumentado nos últimos anos face ao agravamento da problemática de transporte urbano (dentre os quais destaca-se a ampliação dos congestionamentos das vias) e a demanda crescente para melhorar a qualidade e a velocidade dos deslocamentos intra-urbanos. Além disso, a confiabilidade da operação e a qualidade dos veículos do metrô em relação à precariedade dos serviços de transportes prestado pelos ônibus corroboram a necessidade de expansão dos transportes sobre trilhos em regiões metropolitanas como o Rio de Janeiro.

Atualmente, os projetos de expansão do transporte metroviário estão novamente em voga na sociedade carioca, não somente em virtude do agravamento da situação dos transportes previamente descrita, mas, sobretudo, pela realização do Pan Americano de 2007 e tendo em vista as tentativas futuras de candidatura da Cidade do Rio de Janeiro aos Jogos Olímpicos, os quais demandam investimentos significativos na infra-estrutura urbana.

Isto posto, o presente tópico pretende, primeiramente, abordar os principais aspectos da atual rede metroviária do Rio de Janeiro. Em seguida, o estudo em

curso se debruça sobre os critérios que permearam a elaboração de cada linha planejada atualmente pela Riotrilhos.

3.4.1. A rede atual do transporte metroviário carioca

Antes de adentrar-se nas discussões sobre a rede metroviária carioca, é preciso ter em mente o que se entende por transporte metroviário. Neste sentido, segundo o Metrô Rio (2006),

o sistema metroviário caracteriza-se por ser um transporte de massa, transportando um grande número de pessoas com rapidez e segurança, porém em faixa restrita, denominada Área de Domínio da Metrovia. Esta delimitação faz com que não haja interferência com o tráfego rodoviário, pois é construído em vias exclusivas (em túneis ou mesmo a céu aberto). (...) Notadamente, enquanto as ferrovias caracterizam-se pela longa distância que percorrem, os metrô operam nos centros de grande densidade urbana, com curtas distâncias entre suas estações e com um tempo curto de viagem entre a origem e o destino.

Esclarecido o conceito de metrô e partindo para a análise da rede atual do metropolitano carioca, fica evidente que esta ainda não foi completamente consolidada, abrangendo somente pequena porção da cidade do Rio de Janeiro e não se estendendo a municípios importantes da Metrópole Fluminense, dentre os quais encontram-se Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Niterói e São Gonçalo.

De fato, a rede implementada do metrô-Rio estende-se apenas por cerca de 37,1 km de extensão, sendo 15,1 km pertencentes à linha 1 (Saens Pena - Cantagalo) e 22,00 km relativos à linha 2 (Estácio - Pavuna)⁴⁶. Resumidamente, as características gerais da rede metroviária carioca podem ser elencadas conforme o quadro 3:

⁴⁶ Dados obtidos junto ao Metrô Rio (2006) e atualizados com base na soma da quilometragem da rede pré-existente com a distância do trecho implementado entre as estações Siqueira Campos e Cantagalo.

Quadro 3: Características Gerais da Rede Metroviária Carioca

CARACTERÍSTICAS GERAIS	LINHA 1	LINHA 2	SISTEMA
Trecho em Operação	Saens Peña / Cantagalo	Estácio / Pavuna	Total
Extensão da Operação	15,10 km	22,00 km	37,10 km
Número de Estações	18	15	33
* Subterrâneas	18	0	18
* Em nível	0	10	10
* Elevadas	0	5	5
* Transferência	Estácio	Estácio	1

Fonte: Metro Rio (2006).

O horário de atendimento à população estende-se de sexta a sábado entre 05 e 24 horas, bem como aos domingos e feriados entre 07 horas e 23 horas (Metrô Rio, 2006). No entanto, os períodos de maior movimento, denominados horários de pico, são os seguintes: De 06:50 até 9:15 e de 16:30 às 19:30 (Sectran, 2006).

Em se tratando dos intervalos médios entre as composições de metrô, observa-se a partir do quadro 4 o melhor atendimento dos usuários da linha 1 em relação aos passageiros da linha 2.

Quadro 4: Intervalos Médios entre as Composições de Metrô		
	Linha 1	Linha 2
Dias úteis	5 min e 30 seg	7 min e 15 seg
Horários de Pico	4 min	5 min
Sábados	6 min e 50 seg	7 min e 15 seg
Domingos e Feriados	7 min e 40 seg	8 min

Fonte: Metrô Rio (2006).

Por sua vez, os volumes totais de passageiros transportados anualmente (vide quadro 5) apresentaram expressivo incremento a partir da privatização da linha em 1998, principalmente no primeiro ano de gestão inteiramente privada do sistema metroviário do Rio de Janeiro (1999), quando o incremento de usuários do sistema chegou a cerca de 27%.

Quadro 5: Total de Passageiros Transportados (x 1000) por Linha em Operação

Total de Passageiros Transportados (x 1000) pelas Linhas em Operação			
Ano	Linha 1	Linha 2	Total
1998	69.222	14.942	84.164
1999	80.899	25.992	106.891
2000	83.870	29.151	113.021
2001	80.839	29.082	109.921
2002	81.539	29.304	110.843
2003	84.226	29.157	113.383
2004	89.031	31.374	120.405
2005			
Janeiro	6.999	2.435	9.434
Fevereiro	6.849	2.342	9.191
Março	8.564	3.077	11.641
Abril	7.629	2.803	10.432
Mai	7.924	2.874	10.798
Junho	8.181	2.972	11.153
Julho	.	.	.
Agosto	.	.	.
Setembro	.	.	.
Outubro	.	.	.
Novembro	.	.	.
Dezembro	.	.	.
Total	46.146	16.503	62.649

Fonte: Sectran (2006)

Estes números se devem principalmente à abertura de novas estações em 1999, bem como ao aumento do número de trens nas linhas 1 e 2, o que permitiu um menor intervalo entre as composições em ambos os trajetos. Vale lembrar que o ano citado marcou a chegada do metrô a Copacabana (Cardeal Arcoverde) e a abertura de seis novas estações na linha 2 (Irajá, Colégio, Coelho Neto, Engenheiro Rubens Paiva, Acari/Fazenda Botafogo e Pavuna).

Nos últimos três anos, a partir da implementação da integração do transporte metroviário com o modal rodoviário, bem como com a rede ferroviária, as médias diárias de passageiros transportados na rede do metropolitano carioca aumentaram progressivamente, conforme evidencia o quadro 6:

Quadro 6: Média de Passageiros Transportados por Dia Útil (x 1000)

Média de passageiros transportados por dia útil (x 1000) Linhas em Operação			
Ano	Linha 1	Linha 2	Total
1998	265	55	320
1999	307	92	399
2000	320	105	425
2001	309	107	416
2002	310	107	417
2003	322	107	429
2004	333	111	444
2005			
Janeiro	312	100	412
Fevereiro	342	112	454
Março	358	122	480
Abril	349	120	469
Maió	348	120	468
Junho	345	120	465
Julho	.	.	.
Agosto	.	.	.
Setembro	.	.	.
Outubro	.	.	.
Novembro	.	.	.
Dezembro	.	.	.
Média do Ano	342	116	458

Fonte: Sectran (2006).

Atualmente, segundo o Metrô Rio (2006) a média de usuários transportados em dias úteis na rede metroviária atingiu o patamar de 480 mil passageiros, o que mostra a pertinência de um planejamento integrado dos diversos modais que compõem o sistema de transportes de uma metrópole, tal qual é o caso da RMRJ.

Neste sentido, o fomento de um processo de integração intermodal no recorte espacial em tela foi responsável pelo incremento de mais de 150% nas referidas médias de passageiros que se deslocam utilizando a rede metroviária do Rio de Janeiro desde 1998 até o cenário contemporâneo. Naquele ano (1998), o valor médio era de 320 mil passageiros/dia útil.

De fato, a integração da rede metroviária com o transporte rodoviário se consubstanciou através do início das operações das linhas do metrô de superfície, bem como por intermédio da inauguração das linhas de ônibus expressos.

O Metrô de Superfície (fotografia 6) cobre basicamente 2 linhas, a saber: Siqueira Campos – Ipanema (Praça General Osório) e Siqueira Campos – Gávea (passando também pelo Leblon).

Fotografia 6: Ônibus do Metrô de Superfície



Fotos tiradas em 16 de Agosto de 2006 por Fernando Heide.

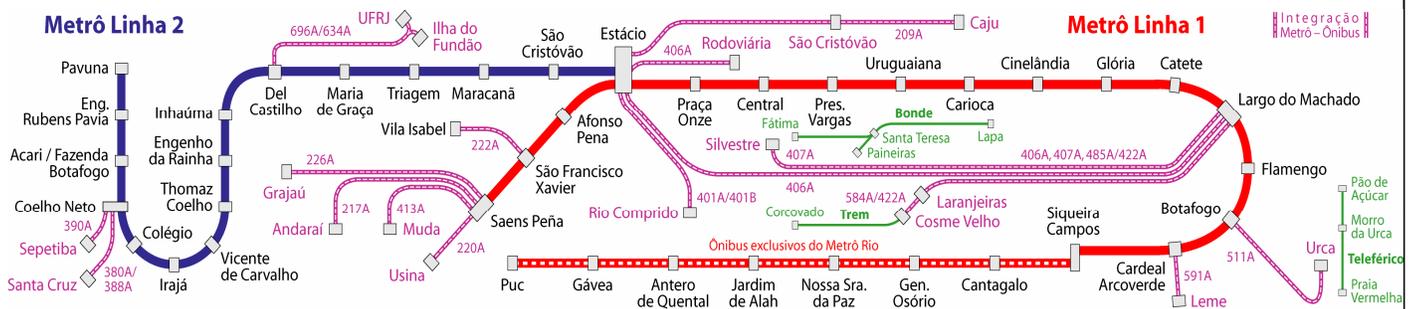
Em se tratando das linhas de ônibus expressos (fotografia 7), estas já compreendem mais de 20 conexões com a rede metroviária, estando presentes em 9 estações, tendo desempenhado papel primordial no aumento da demanda pela rede metroviária nos últimos anos. As principais integrações estão dispostas no quadro 7, detalhado na próxima página.

Fotografia 7: Ônibus Expresso nas Proximidades da Estação Saens Peña



Fotos tiradas em 16 de Agosto de 2006 por Fernando Heide.

Quadro 7: Integrações com Linhas de Ônibus Expressos



Fonte: Metrô Rio (2006).

Em função dos Jogos Pan-americanos, uma linha de integração com a Barra da Tijuca também foi criada, devendo esta conexão permanecer em funcionamento após a realização do evento esportivo, caso haja demanda suficiente para a viabilidade do trajeto (Siqueira Campos – São Conrado – Jardim Oceânico - Downtown – Parque das Rosas - Barra Shopping e Terminal Alvorada). Certamente, a procura deve ser grande e a linha provavelmente continuará atendendo à população do Rio de Janeiro.

As integrações com os ônibus intermunicipais são efetivadas na estação terminal da Pavuna na linha 2, ligando a rede metroviária aos principais municípios da Baixada Fluminense (Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita e Caxias) contando com 5 conexões, a saber:

Quadro 8: Integrações Intermunicipais na Estação Pavuna

- 003: Pavuna – Nova Iguaçu (Via Light)
- 152B: Pavuna – Nilópolis (Via Light)
- 651B: Pavuna – Mesquita – Nilópolis (Via Light)
- 141: Pavuna – Nova Iguaçu – Caxias (Via Light)
- 749L: Pavuna – Nova Iguaçu – Morro Agudo (Via Light)

Fonte: Metrô Rio (2006).

Por outro lado, a integração de bilhetes com a Supervia (modal ferroviário) também permitiu uma razoável ampliação do número de usuários do Metrô Rio. As Estações de integração com os ramais ferroviários são realizados nas estações Pavuna, Triagem, São Cristóvão e Central.

Isto posto, os dados anteriores comprovam que a otimização do sistema de transportes da RMRJ não depende apenas de obras de melhorias no aparelhamento fixo do mesmo, mas carece, sobretudo, de melhorias em termos de gestão dos fluxos intrametropolitanos através de uma maior articulação entre os modais existentes.

Todavia, o grande problema que se visualiza com a atual tendência de ampliação das integrações intermodais no âmbito da gestão dos transportes na

RMRJ diz respeito ao fato de que a Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro parece estar se restringindo somente a este campo de ação.

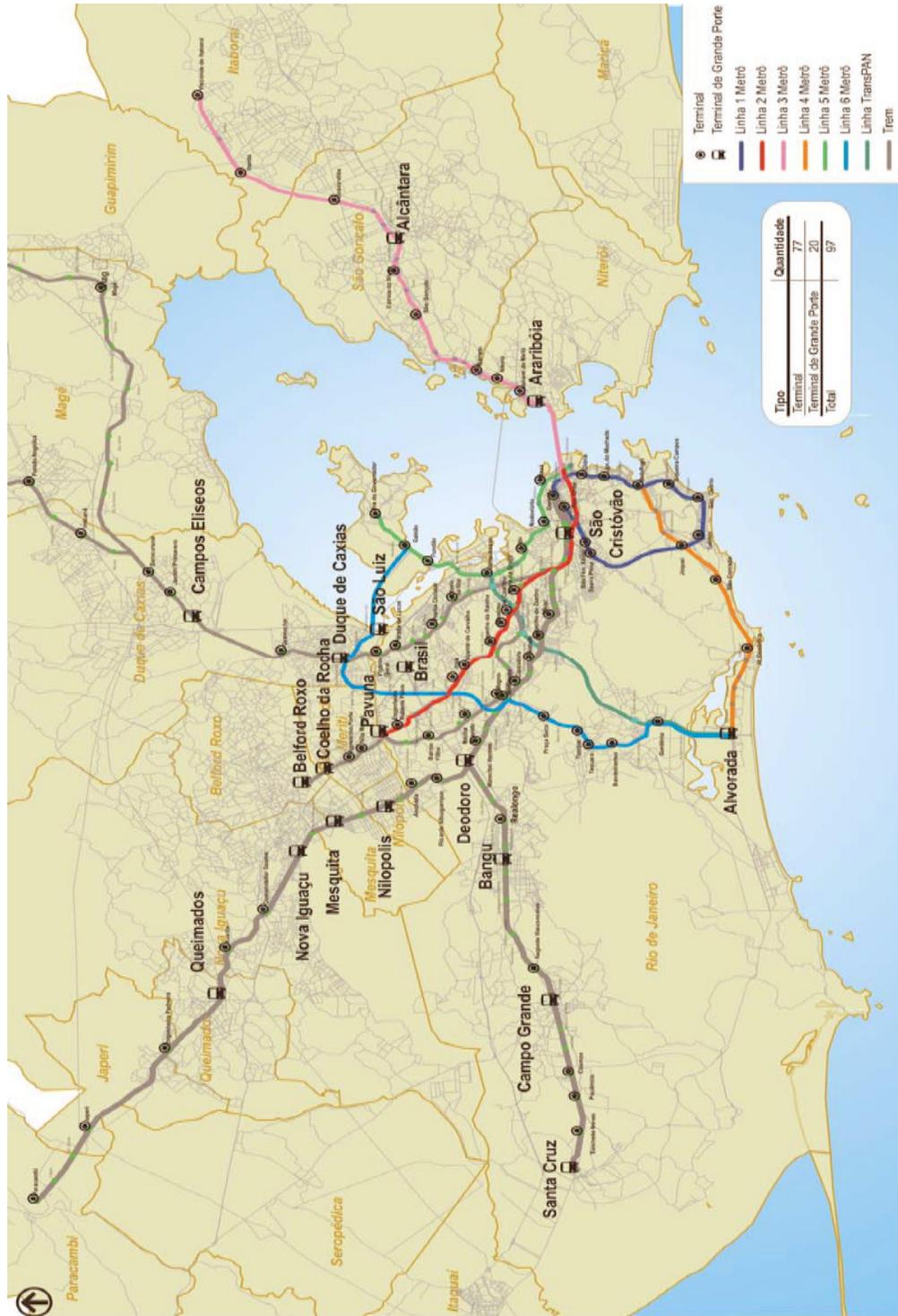
Assim, sob o discurso estatal de que as obras em infra-estrutura de transportes são extremamente onerosas aos cofres públicos e sob o pretexto de uma necessidade de maior vinculação entre as redes de transportes de massa da RMRJ, os planos de expansão e melhorias de vias expressas e, particularmente, dos transportes sobre trilhos, tem sido relegados.

Para concluir, torna-se notório que, a priori, as soluções empreendidas pelo governo estadual realmente melhoraram a utilização da rede metroviária do Rio de Janeiro e permitiram uma maior racionalização do sistema de transportes da metrópole fluminense. Entretanto, a posteriori, caso os planos de expansão e melhoria dos modais sobre trilhos (trens e metrô) não forem implementados paulatinamente, o sistema de transportes da RMRJ tenderá a entrar em colapso.

Com efeito, a ampliação da rede atual de transporte metroviário surge como uma das alternativas indispensáveis à resolução da problemática anteriormente descrita na medida em que a segunda maior metrópole do Brasil carece de investimentos crescentes no setor de transportes públicos. Portanto, cabe ao governo estadual promover a articulação entre as diferentes áreas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro através de uma rede metroviária ampla, moderna e interligada com os outros modais de transporte como a rede rodoviária, ferroviária e hidroviária.

Neste ínterim, os projetos de expansão do metropolitano existentes compreendem a construção de seis eixos metroviários (vide mapa 5), os quais merecerão destaque nos subtópicos a seguir.

MAPA 5: A Rede Atual e os Projetos de Expansão Vigentes do Metrô-Rio



Fonte: PDTU (2006).

3.4.2. Linha 1 (anel circular entre a Zona Norte e a Zona Sul)

A linha 1, a qual consiste na linha prioritária da rede metroviária da RMRJ, foi formulada com o intuito de promover o descongestionamento dos bairros atendidos pela rede, ligando os bairros da zona sul e da Tijuca ao centro da cidade. Apesar de ter sido prevista desde os planos iniciais formulados pelo estudo de viabilidade técnica e econômica em 1968, a mesma ainda não foi plenamente concluída, restando expandir tal eixo para os bairros de Ipanema, Leblon e Gávea, todos situados na porção sul da cidade, além da Estação Uruguai presente na zona norte da cidade.

Desde a concepção original da linha 1, seu traçado praticamente não foi alterado. No cenário contemporâneo, a idéia da Riotrilhos (2006) é constituir um verdadeiro anel metroviário no eixo Tijuca-Centro-Zona Sul, facilitando o fluxo de pessoas neste recorte espacial.

Quando inteiramente concluída, a linha 1 terá aproximadamente 25 km de extensão e compreenderá 23 estações, restando os seguintes terminais para serem construídos: General Osório, Praça Nossa Senhora da Paz, Antero de Quental e Gávea, todas situadas na Zona Sul da cidade, e a estação Uruguai, a ser construída no bairro da Tijuca.

Além disso, o número total de trens nos horários de maior fluxo de pessoas deverá ser ampliado dos atuais quatorze trens para vinte e oito composições e, em um segundo momento, para cinquenta e seis, reduzindo sucessivamente o intervalo entre estes de 4 min e 30 seg para 3 min e, finalmente, 1 min e 30 seg (MAGALHÃES, 2003).

Assim, a partir da conclusão da linha 1, do aumento do número de trens no eixo em questão e da diminuição do intervalo entre as composições, o número atual de passageiros transportados por esta linha, atualmente na faixa 350 mil passageiros/dia útil⁴⁷ (Metrô Rio, 2006), poderia atingir aproximadamente 820 mil passageiros (MAGALHÃES, 2003).

O custo total para a conclusão das obras da linha 1, considerando-se as edificações, equipamentos, sistemas e o aumento do número de composições estima-se em torno de R\$ 2,7 bilhões (MAGALHÃES, 2003).

⁴⁷ Relativos ao mês de junho de 2005.

Atualmente, após a inauguração da estação Cantagalo em dezembro de 2006, o Estado do Rio de Janeiro tem procurado a liberação de recursos do BNDES para levar o metrô até Ipanema, precisamente para a Praça General Osório. De fato, as obras, orçadas em R\$ 308 milhões de reais (SECTTRAN, 2006), tiveram início em abril de 2007 e a primeira estação de Ipanema deverá estar pronta em setembro de 2009, incrementando o número de passageiros da linha 1 em cerca de 50 mil passageiros por dia.

3.4.3. Linha 2 (Carioca - Pavuna)

Ao contrário da linha 1, em que as áreas atendidas apresentam elevado grau de adensamento de edificações, a linha 2 (Estácio - Pavuna) foi concebida a fim de propiciar a ocupação de áreas ainda pouco habitadas naquele dado momento histórico (década de 1960).

Mesmo estando praticamente concluída em relação ao projeto existente, a extensão da linha 2 em direção a Estação Carioca, tornaria o desempenho da rede metroviária mais eficiente. Neste caso, a linha 2 passaria a ser composta por 16 estações, compondo um traçado de cerca de 24,7 km (MAGALHÃES, 2003).

Ao mesmo tempo em que o eixo em análise seria ampliado, o número de trens destinados ao trajeto desta linha nos horários de pico aumentaria de quinze composições para vinte e sete, reduzindo o intervalo entre estes de cerca 5 min para aproximadamente 3 min. Desta maneira, a capacidade média de passageiros transportados na referida linha sairia dos atuais 120 mil passageiros por dia útil ⁴⁸ (Metrô Rio, 2006) para 246 mil passageiros transportados em média (MAGALHÃES, 2003).

Em relação ao custo de complementação das modificações necessárias na linha 2, segundo os planos contemporâneos da Riotrilhos, alcançaria valores em torno de R\$ 1,6 bilhões de reais. Deste valor, a maior parte (R\$ 994,7 milhões) será destinada à aquisição de novos trens para a linha, sendo a menor quantia (R\$ 687,9 milhões) voltada para a conclusão das obras propriamente ditas no traçado em tela (MAGALHÃES, 2003).

⁴⁸ Dado inerente ao mês de junho de 2005.

A maior importância da implantação do trajeto em questão seria contribuir para a redução da demanda reprimida no referido eixo em função da existência da transferência obrigatória na estação Estácio para a linha 1. Segundo a Riotrilhos (2006), a consolidação da Linha 2 até a Carioca incrementaria o número de passageiros do sistema metroviário da RMRJ em cerca de 300 mil usuários por dia.

Além disso, segundo a Riotrilhos (2006), a supressão da transferência obrigatória no Estácio permitiria um maior alívio nos horários de pico da linha 1, particularmente no seu curso entre Estácio e Largo da Carioca, melhorando a qualidade dos serviços ofertados aos usuários desta linha. Neste sentido, os benefícios seriam notáveis em toda a rede atualmente em funcionamento.

Isto posto, a Riotrilhos (2006) acrescenta que o trecho de 3 km a ser construído entre Estácio e a Carioca, facilitaria o projeto de revitalização de parte da área central (conforme delimita a figura 5), prevendo, inclusive a construção de uma estação na Praça da Cruz Vermelha, centralidade esta que abarca uma pluralidade de hospitais, tais como o Hospital do Câncer, do IASERJ e de Traumatologia.

Figura 5: Área Suscetível de Revitalização Beneficiada pelo Trecho Estácio-Carioca



Fonte: Riotrilhos (2006).

Cumprе sublinhar a área de influência exercida pela Praça da Cruz Vermelha (fotografia 8), constituindo um fixo de forte atratividade na periferia da área central do Rio de Janeiro, como ilustra o quadro 9.

Fotografia 8: Praça da Cruz Vermelha



Fonte: Riotrilhos (2006).

Quadro 9: A Centralidade da Praça Da Cruz Vermelha em

Números

ÁREA DA CRUZ VERMELHA

Centralidade caracterizada por centros de atividade hospitalar.

14.000 pessoas acessam diariamente esses serviços.

38.000 pessoas embarcam e desembarcam diariamente dos ônibus na localidade em questão.

5.200 pessoas acessam a pé diariamente a Praça da Cruz Vermelha, oriundos da área da Central do Brasil.

Fonte: Riotrilhos (2006).

Na mesma linha de raciocínio, a elaboração de um plano que contemplasse a expansão desta linha em direção ao município de Nova Iguaçu, perpassando também pelos municípios de São João de Meriti e Belford Roxo, representaria uma importante alternativa para a questão dos transportes públicos entre a Baixada Fluminense e o centro da Cidade do Rio de Janeiro.

Acrescido a isto, o custo seria relativamente baixo em relação aos benefícios oriundos de sua concretização efetiva, haja vista que o trecho em tela não se situa em terrenos de difícil perfuração, sendo também de pequena extensão em comparação com as demais linhas a serem implementadas.

Corroborando a pertinência da alternativa proposta pelo estudo em tela, uma reportagem do Jornal “O Globo” (GUIMARÃES, 2006) ressalta as intrínsecas relações entre alguns municípios da RMRJ e a cidade do Rio de Janeiro a partir de dados que retratam o percentual de habitantes dos mesmos que trabalham ou estudam no núcleo metropolitano.

No gráfico 8, elaborado pelo jornal anteriormente citado a partir de dados do Instituto Pereira Passos (IPP), fica claro que alguns Municípios deste eixo poderiam ser atendidos por uma futura extensão da Linha 2 em direção a Baixada Fluminense, sobretudo São João de Meriti, Nilópolis, Belford Roxo e Nova Iguaçu.

Gráfico 8: Índice de Moradores que Trabalham ou Estudam no Município do Rio de Janeiro.



Fonte: Guimarães (2006).

3.4.4. Linha 3 (Carioca - Itaboraí)

A existência de um trajeto de ligação metroviária entre o Rio de Janeiro e o Município de Niterói e sua extensão até as cidades de São Gonçalo e Itaboraí remonta ao projeto inicial de 1968. Desde aquele momento, inúmeras alternativas

foram desenvolvidas a fim de possibilitar uma maior articulação deste eixo de expansão da RMRJ com o núcleo metropolitano.

Apesar da existência de propostas baseadas em soluções alicerçadas na consolidação de corredores rodoviários ao longo do trajeto em tela, a maioria das proposições sugeridas hodiernamente aproveita-se do curso delineado pelo eixo ferroviário que percorre Niterói-Itaboraí, sob responsabilidade da CENTRAL.

A opção contemporânea de introdução do modal metroviário ao longo da localidade em análise decorre da insuficiência dos serviços de transporte ferroviário disponíveis, bem como pela incapacidade do transporte rodoviário em suprir adequadamente sua demanda de passageiros, a qual chega à cerca de 700 mil passageiros/dia (não se incluindo os fluxos intramunicipais), transportados por aproximadamente 1500 ônibus.

Não obstante, face aos intensos congestionamentos na Ponte Rio-Niterói, vislumbra-se a necessidade do desenvolvimento do transporte sobre trilhos neste recorte, bem como a melhoria do transporte realizado pelas barcas com o intuito de desafogar o trânsito por esta via rodoviária e possibilitar uma efetiva melhoria nas condições sócio-espaciais da população residente neste cenário.

Enfatizando a problemática de transportes deste eixo, segundo a Riotrilhos (2006), calcula-se que a média de tempo dispensado por parte da população de Niterói e São Gonçalo em deslocamento até o Rio de Janeiro possa situar-se em torno de 2 horas em cada trajeto.

Há de se ressaltar, neste íterim, que o projeto de expansão da linha 3 da rede metroviária fluminense (Carioca - Itaboraí) adquiriu maior relevância em função da expansão da RMRJ para Niterói e São Gonçalo, sobretudo a partir de meados da década de 70 por ocasião da inauguração da Ponte Rio-Niterói, a qual propiciou um rápido crescimento demográfico de tais municípios.

Em sua totalidade, o projeto planeja a construção de 36 km de linha metroviária, bem como de 17 estações, perpassando os municípios de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí. Estima-se que a linha 3 beneficiaria uma população aproximada de 1,6 milhões de pessoas (RIOTRILHOS, 2006).

O projeto defendido pela Riotrilhos (2006) divide o trajeto em três lotes distintos, como evidencia a figura 6:

Figura 6: Os Lotes de Implementação da Linha 3 do Metropolitano Fluminense



Fonte: Riотrilhos (2006).

O primeiro deles (ver figura 7), tido como prioritário, foi estabelecido entre a Estação Araribóia em Niterói até Guaxindiba em São Gonçalo, abrangendo 14 estações, a saber: Araribóia, Jansen de Melo e Barreto, situadas em Niterói; Neves, Vila Lage, Paraíso, Parada 40, Zé Garoto, Mauá, Antonina, Trindade, Alcântara, Jardim Catarina e Guaxindiba, todas em São Gonçalo.

Figura 7: 1ª Fase de Implementação da Linha 3 (trecho Araribóia -Guaxindiba)



Fonte: Riostilhos (2006).

O segundo, de responsabilidade do governo federal, inicia-se na estação Carioca, passando pela Praça XV e chegando até Araribóia. Neste momento, o trajeto da linha 3 atravessará o leito da Baía de Guanabara (figura 6) em uma profundidade de 75 metros, sendo composto por dois túneis gêmeos com 5,5 km de extensão e 6m de diâmetro (SECTRAN, 2006).

Figura 8: Detalhe do Trecho Subterrâneo da Linha 3 sob a Baía de Guanabara



O trecho subterrâneo, formado por dois túneis gêmeos com 5,5km de extensão e 6m de diâmetro, atravessará a Baía de Guanabara a uma profundidade de 75m.

Esta obra, sem similar nas Américas, será um dos principais marcos na engenharia brasileira e receberá milhões de visitantes do mundo inteiro.

Fonte: Sectran (2006).

Em virtude do elevado custo da obra, este trecho sob a Baía de Guanabara não deve ser empreendido em um curto prazo de tempo. Além disso, a possibilidade de integração física e tarifária do trecho prioritário supracitado com as barcas poderia constituir uma alternativa viável de resolução de grande parte dos problemas de transporte desta porção sócio-espacial.

Por último, o terceiro lote, definido pelo curso entre Guaxindiba e Itaboraí, atravessaria os distritos de Manilha e Venda das Pedras, duas importantes áreas do Município de Itaboraí.

Embora a previsão seja de construção das três fases supracitadas, somente os dois primeiros lotes de implementação da linha 3 do metrô já foram submetidos a um processo licitatório. Assim, em 2002, o governo do Estado do Rio de Janeiro, concedeu à iniciativa privada os trechos delineados entre a Carioca e a estação Araribóia e o trecho entre Araribóia e a estação Guaxindiba, ambos totalizando um custo estimado de R\$ 1,9 bilhões (RIOTRILHOS, 2006).

No trecho Carioca-Araribóia, a concessão ficou a cargo do Consórcio Construtora Metrô Rio, composto pelas empresas Camargo Correa, Andrade Gutierrez, CNO e OAS. Em relação ao custo do referido lote (US\$ 885 milhões), o mesmo deve ser arcado com recursos provenientes da União em seus planos plurianuais, uma vez que o trajeto situado sob o leito da Baía de Guanabara é de responsabilidade do governo federal (RIOTRILHOS, 2006).

Por outro lado, o trecho Araribóia-Guaxindiba ficou sob a tutela do Consórcio Construtor Fluminense, integrado pelas empresas Queiroz Galvão e Carioca Engenharia (RIOTRILHOS, 2006). Neste percurso, a obra deve ser custeada (US\$ 530 milhões) com ativos provenientes do próprio governo estadual obtidos a partir das outorgas referentes à concessão do metrô no trecho a ser construído.

De fato, o trajeto Araribóia-Guaxindiba, realizado em elevado entre Araribóia e Alcântara e em superfície de Alcântara até Guaxindiba, deve ser concretizado antes da construção do túnel subterrâneo situado sob a Baía de Guanabara, uma vez que envolve menor custo de implementação, bem como menor complexidade no andamento das obras, face ao aproveitamento dos leitos ferroviários atualmente subutilizados pela CENTRAL. Desta maneira, ao chegar na estação Araribóia, o passageiro que se destinasse ao Rio de Janeiro, poderia utilizar-se das barcas em caráter temporário, enquanto o lote Carioca-Araribóia não fosse concluído (ver figura 9).

Figura 9: Modelo Esquemático da Estação Praça XV



Fonte: Riотrilhos (2006).

Com o intuito de comprovar a importância de implantação do trecho Araribóia-Guaxindiba, o quadro 9 destaca as principais características do percurso em análise:

Quadro 10: Características do Trecho Araribóia-Guaxindiba

1ª FASE (Linha 3)	
Extensão	22km
Estações	14 (12 elevadas e 2 em superfície) Volume de passageiros suportado por cada estação: 36 mil/hora
Demanda prevista	554 mil passageiros / dia (sem competição com ônibus intermunicipais)
Horário de Operação	De 05:00h às 23:00h
Período da Concessão	25 anos
Tempo de Viagem Araribóia - Guaxindiba	25 minutos
Trens	6 carros metrô com ar condicionado

Fonte: Riотrilhos (2006).

A partir da demanda estimada no trecho em questão (554 mil passageiros/dia), visualiza-se a pertinência da referida obra, sobretudo em função dos custos relativamente baixos para a construção do mesmo em comparação com os benefícios a serem proporcionados à população. Isto posto, em comparação com o custo-benefício de outras linhas de metrô do Rio de Janeiro, pode-se dizer que a linha 3 é uma das mais viáveis economicamente (no que diz respeito ao trecho

Araribóia-Guaxindiba), apresentando os maiores retornos para o sistema de transportes da RMRJ.

No entanto, a prioridade estatal parece estar voltada para a ampliação da rede metroviária em direção a Barra da Tijuca (linhas 4 e 6), uma vez que uma série de agentes locais (classes média e alta, setores imobiliário e comercial), dotados de maior representatividade nas esferas de planejamento urbano da RMRJ, exercem forte influência política no campo decisório das políticas públicas da metrópole.

Acrescido a estes problemas de caráter decisório das ações governamentais, a linha 3 também não teve suas obras iniciadas até o presente momento, uma vez que cerca de R\$ 60 milhões, previstos anualmente nos sucessivos orçamentos da União desde 2003, não foram repassados ao governo estadual do Rio de Janeiro, tendo o Governo Federal liberado cerca de R\$ 400 milhões para outras obras de expansão do metrô pelo Brasil.

Tal fato comprova a existência de um verdadeiro jogo político que permeia a liberação de verbas para a efetivação de obras públicas no Brasil, na qual o governo federal privilegia sua base aliada distribuída pelos diferentes estados com repasses mais volumosos em detrimento de outros entes federativos. Atualmente, em função da posse de Sérgio Cabral Filho como Governador do Estado do Rio de Janeiro e sua estreita relação com o Presidente Lula, é possível que os recursos destinados à linha 3 possam ser liberados para o financiamento inicial das obras.

Em síntese, a linha 3 poderia constituir-se em um instrumento de minimização dos contrastes sócio-espaciais da RMRJ, pois se situa em grande parte em áreas ocupadas por populações de baixa renda, carentes de uma rede de transporte de massa adequada. Além da melhoria do tráfego urbano com redução da circulação de veículos automotores a linha 3, segundo a SECTRAN (2006), deve empreender uma valorização em torno de 50% dos terrenos e imóveis situados no centro de Niterói, podendo superar 100% na periferia, em áreas de influência do Metrô.

Finalmente, não se pode esquecer que a futura construção de uma refinaria da Petrobrás em Itaboraí vai acarretar, certamente, um incremento na demanda por um sistema de transportes mais rápido e eficiente, corroborando a necessidade de construção da linha em análise neste tópico.

3.4.5. Linha 4 (Alvorada – Morro de São João)

Referindo-se à linha 4 (Alvorada - Morro de São João), observa-se que tal projeto permitiria a ligação dos moradores da Barra da Tijuca ao centro da cidade, atendendo a demanda crescente por transportes rápidos, modernos e seguros nesta área de expansão privilegiada da cidade do Rio de Janeiro.

Segundo a Riotrilhos (2006), a concepção da linha 4 surgiu como resposta ao forte crescimento da Barra da Tijuca nas últimas três décadas, tendo este bairro constituído um dos principais vértices de expansão da Zona Sul carioca, altamente saturada em termos de espaço físico. Assim, sobretudo a partir da década de 1980, a Barra da Tijuca passou a receber expressivo fluxo de população proveniente de grupos sociais favorecidos, o que permitiu a concentração de um diversificado setor de lazer, comércio e serviços.

Apesar da Barra da Tijuca ter sido inicialmente planejada para ser um bairro no qual a circulação se faria por intermédio do modal rodoviário, sobretudo do automóvel, o ritmo acelerado de crescimento do bairro nas últimas décadas acarretou um certo colapso no sistema de transportes desta localidade, o que é verificado pelos constantes engarrafamentos nos horários de maior fluxo de veículos, tanto no sentido da Zona Sul, pela Avenida das Américas e pela Auto-Estrada Lagoa-Barra, quanto no eixo em direção à Zona Norte, pela Avenida Ayrton Senna e em seguida na Linha Amarela.

A escolha da introdução do metrô na Barra da Tijuca através da linha 4 é defendida pela Riotrilhos (2006) em função do modal metroviário permitir a superação das limitações topográficas da área (que se separa do Centro pela presença do maciço da Tijuca) sem maiores impactos nas atividades sócio-econômicas locais, além de permitir a implementação das obras com pequenas interferências sobre o trânsito e sobre a estrutura do bairro, uma vez que a introdução do metrô demandaria poucas desapropriações.

A linha 4 foi licitada e concedida à iniciativa privada em 1998, cabendo à Concessionária Rio Barra S.A. (grupo formado pela Construtora Queiroz Galvão S.A., pela Constran S.A. e pela T'Trans Sistemas de Transportes S.A.) o desembolso de 55% do custo da obra (estimada em R\$ 1,3 bilhões) e a gestão da linha por algumas décadas. Para o Estado, cumpre o papel de despendar o restante

dos recursos necessários para a construção deste eixo metroviário, bem como a responsabilidade pela aprovação e acompanhamento das obras.

O trecho submetido à licitação abarca o trajeto entre o Jardim Oceânico (ver figura 10) (Barra da Tijuca), perpassando os bairros de São Conrado, Gávea, Jardim Botânico, Humaitá e Botafogo, onde se integraria a linha 1 na estação Morro de São João. Futuramente, haveria ainda outra integração com linha mencionada na estação Gávea (Praça Sibélius), a ser construída por ocasião da conclusão do anel metroviário (RIOTRILHOS, 2006).

Figura 10: Esquema das Estações Jardim Oceânico e São Conrado



Fonte: Riotrilhos (2006).

A grande questão que se coloca para implementação desta linha seria a conexão desta linha com a linha 1 nas proximidades do Shopping Rio Sul (estação Morro de São João) ou na estação Carioca, bem como o prolongamento do trecho licitado até o Terminal Alvorada na Barra da Tijuca (como delimitado pela figura 11).

Figura 11: Linha 4 do Metropolitano Fluminense e Traçado Alternativo



Fonte: Riотrilhos (2006).

Seguindo um olhar crítico sobre as propostas vigentes, esta dissertação acredita que o traçado alternativo ao anteriormente licitado permitiria a inclusão da Barra da Tijuca e do bairro de Laranjeiras à rede metroriária, ampliando o volume de passageiros a ser beneficiado pela obra.

Acrescido a este argumento, o traçado alternativo não sobrecarregaria de forma acentuada a linha 1 no trecho entre a estação Botafogo e o centro da cidade, uma vez que a maioria das viagens se destinaria à área central. Exemplificando os impactos negativos que o traçado originalmente sugerido para a Linha 4 poderia acarretar para o sistema metroriário da RMRJ, é possível citar as atuais dificuldades enfrentadas pelo Metrô-Rio no que tange à saturação existente entre a estação Estácio e a estação Carioca na Linha 1, representando um entrave à expansão do volume de passageiros transportados nas linhas 1 e 2. Isto comprova a pertinência da

constituição de um traçado alternativo que conecte esta linha diretamente à área central do Rio de Janeiro.

Outro argumento relevante em favor do trajeto proposto após a licitação diz respeito ao fato de que o segundo trajeto tornaria a linha 4 totalmente independente da linha 1, sob responsabilidade da Concessionária Oppotrans, não reprimindo a demanda crescente de passageiros e permitindo futuras expansões em direção ao Recreio dos Bandeirantes.

Se levarmos em conta o trecho licitado (Jardim Oceânico), a linha 4 transportará aproximadamente 118 mil passageiros/dia, incluindo 15,8 km de extensão e cinco estações. Por outro lado, o traçado alternativo terá 26 km de extensão e nove estações, sendo responsável pelo deslocamento de 170 mil passageiros/dia e beneficiando indiretamente outras 800 mil pessoas em 30 bairros distintos (RIOTRILHOS, 2006).

Em comparação com outros eixos metroviários planejados, tais como as linhas 3 e 6, fica claro que a linha 4 é a que apresenta a menor relação custo-benefício, uma vez que o custo da obra é acentuado se analisado em conjunto com o volume de passageiros a serem transportados diariamente. No entanto, face às pressões da Associação de Moradores da Barra da Tijuca, bem como de outros agentes sociais (por exemplo, o setor imobiliário), o poder público estadual deve priorizar a construção desta linha em detrimento de outras obras de circulação mais eficazes no que se refere à melhoria da dinâmica de circulação interna da cidade e de menor custo (como é o caso da conclusão da linha 2 no trecho entre a estação Estácio e a estação Carioca).

Para os estudiosos que priorizam a linha 4, o discurso legitimador da mesma quase sempre é pautado na necessidade de proporcionar à Barra da Tijuca uma infra-estrutura de transporte capaz de credenciar o Rio de Janeiro à realização dos Jogos Olímpicos. Simultaneamente, esta linha permitiria uma efetiva melhora nas condições de transportes do bairro em questão. Contudo, este estudo acredita que outros bairros apresentam um quadro mais alarmante no que tange aos problemas de transportes diários, carecendo de intervenções mais urgentes em suas infra-estruturas de transportes.

3.4.6. Linha 5 (Aeroporto Santos Dumont – Aeroporto Internacional A.C. Jobim)

Apesar de pouco divulgado, cumpre sublinhar a existência de um projeto ligando o Aeroporto Internacional Tom Jobim, situado na Ilha do Governador, ao Aeroporto Santos Dumont, o que constituiria a linha 5. Partindo do Aeroporto Tom Jobim, esta linha passaria também pelo Campus da UFRJ, Avenida Brasil, Rodoviária Novo Rio, Cais do Porto, Praça Mauá, Praça XV e, finalmente, chegaria ao Aeroporto Santos Dumont, onde seria possível a realização de conexões para a linha 3 do metrô (Praça XV - Itaboraí).

Resumidamente, esta linha teria a função de integrar os principais fixos responsáveis pelos maiores fluxos de saída de passageiros da cidade do Rio de Janeiro, integrando os aeroportos construídos e a Rodoviária Novo Rio ao sistema metroviário metropolitano. Em contrapartida, tendo em vista a pouca expectativa de demanda deste trajeto, a implementação desta linha não representa prioridade para o órgão de planejamento do Metrô-Rio (Riotrilhos), não havendo previsão de sua concretização.

Além disso, a conexão entre os aeroportos poderia ser realizada por um custo muito menor através de corredores expressos de ônibus, bem como a construção de terminais de integração no trajeto, o que torna a linha 5 o plano de expansão menos plausível nos próximos anos.

O que pode facilitar a construção futura desta linha, todavia, foi a recente transferência de quase a totalidade dos vôos nacionais do Aeroporto Santos Dumont para o Aeroporto Internacional Tom Jobim, a exceção das viagens que realizam a ponte aérea Rio-São Paulo. Esta mudança na distribuição dos vôos poderá permitir um incremento crescente na demanda de passageiros a serem transportados por uma linha metroviária que integre os referidos fixos, facilitando as escalas entre os aeroportos da cidade, tal como ocorre em várias metrópoles do mundo.

3.4.7. Linha 6 (Alvorada – Aeroporto Internacional A. C. Jobim)

A linha 6 do metrô da RMRJ foi concebida no sentido de estabelecer uma alternativa dinâmica de conexão entre o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro e

a Barra da Tijuca. Seguindo o traçado originalmente concebido esta linha percorreria bairros como Jacarepaguá, Madureira e Penha até chegar ao Aeroporto Tom Jobim.

Conforme evidencia a figura 12, a linha 6 totalizaria aproximadamente 30 km de extensão, disponibilizando 15 estações para a população carioca e atendendo importantes centros comerciais da cidade tais como a Barra da Tijuca e Madureira. Estima-se ainda que o volume de passageiros transportados no primeiro ano de operação da linha 6 atenda cerca de 350 mil usuários/dia (RIOTRILHOS, 2006).

Figura 12: A Linha 6 do Metropolitano Fluminense



Fonte: Riotrilhos, 2006.

O custo de implementação da obra, orçado em torno de R\$ 3,34 bilhões (PDTU, 2006), seria arcado pela iniciativa privada, tendo o Estado que ceder a concessão da exploração da linha por um período de tempo pré-determinado.

Todavia, a principal crítica a este modelo de concessão de linhas de metrô diz respeito ao fato de que cada uma será de responsabilidade de um grupo empresarial diferenciado, o que já permite vislumbrar dificuldades no estabelecimento de uma tarifa integrada entre todas as linhas da rede metroviária ou mesmo a adoção de uma tarifa extremamente onerosa para o poder aquisitivo de grande parte da população.

Uma outra ressalva à concepção original da linha 6, aparentemente solucionada no PDTU (2006), diz respeito ao atendimento do Município de Duque de Caxias ao longo do trajeto da linha 6. Pensando em termos da obtenção de uma integração da RMRJ e do pressuposto no qual o transporte metroviário foi desenvolvido para conectar os principais municípios da metrópole do Rio de Janeiro é inaceitável a inexistência de um traçado que não inclua a articulação de Caxias na rede metroviária fluminense face às intensas interações espaciais entre este município e o núcleo metropolitano, bem como a outras cidades da metrópole em estudo.

No que tange às suas características de construção, a linha em tela deve ser concretizada em elevado no trecho entre o terminal da Alvorada na Barra da Tijuca e a estação do Tanque em Jacarepaguá. Posteriormente, seguirá de forma subterrânea entre a Estação Tanque até a Avenida Brasil, onde voltará a ser construída em elevado até as cercanias do Aeroporto Internacional. Neste ponto, situado no entorno do Aeroporto, a linha será construída novamente de forma elevada (RIOTRILHOS, 2006).

Isto posto, a elaboração deste projeto é justificada pela Riotrilhos (2006) haja vista a carência histórica de ligações transversais no núcleo metropolitano, sobretudo em decorrência das dificuldades topográficas da cidade. O traçado em evidência assemelha-se ao do eixo rodoviário da Linha Amarela, o que contribuiria para desafogar o elevado fluxo de veículos na referida via expressa, a qual encontra-se cada vez mais saturada.

De fato, em conformidade com a Riotrilhos (2006), a existência de um pequeno gargalo entre os maciços da Tijuca e da Pedra Branca prejudica a circulação intra-urbana da cidade do Rio de Janeiro, o que compromete sobremaneira o fluxo de veículos no eixo entre a Barra da Tijuca e Jacarepaguá até a Zona Norte da cidade.

Além dos motivos anteriormente explicitados, a característica transversal da linha 6 em relação aos principais eixos ferroviários (Central, Leopoldina e Auxiliar) e rodoviários (Avenida Brasil e Linha Vermelha) do Rio de Janeiro seria essencial para a melhoria dos fluxos intra-urbanos, possibilitando uma maior articulação com os demais modais de transporte urbano, particularmente o ferroviário.

Por outro lado, face à expansão da cidade nas últimas décadas para a Baixada de Jacarepaguá, fica notório a necessidade de atender os bairros da localidade em tela por um sistema de transportes pautado em modais sobre trilhos, uma vez que a construção de linhas expressas não tem suportado a demanda crescente de veículos neste recorte espacial.

Interessante analisar ainda a apropriação do termo “desenvolvimento” na justificativa da Riotrilhos (2006) para a consolidação deste empreendimento. Nas palavras do órgão em questão, “o conceito desta linha tem o desenvolvimento como meta, sendo a linha de metrô um elemento indutor de crescimento...”. Na realidade, o termo desenvolvimento surge mais uma vez em prol da legitimação do discurso dominante do planejamento urbano posto em prática.

Não há, efetivamente, vontade política em construir as linhas de metrô em um curto prazo. Isto ficou cada vez mais aparente após a escolha do Rio de Janeiro para a sede dos Jogos Pan Americanos de 2007, quando a idéia de concretização da linha 6 e de outros trajetos foi novamente colocada em pauta, mas o atraso no cronograma de licitações e os entraves políticos e burocráticos dificultaram até mesmo o começo das obras, originalmente previstas para serem concluídas até a realização do evento.

À guisa de reflexão, estes sucessivos atrasos no âmbito da implantação das linhas de expansão de metrô do Rio de Janeiro servem para corroborar as dificuldades do estabelecimento de um planejamento urbano efetivamente vinculado com a problemática de transportes enfrentada pela população da RMRJ em seu cotidiano.

Em síntese, até o presente momento, a concepção dos planos de expansão das linhas de metrô do Rio de Janeiro desempenhou o papel de criar uma falsa expectativa na resolução dos problemas de circulação da metrópole fluminense, reafirmando a utilização do planejamento urbano no âmbito do discurso, tal qual foi exposto nas proposições do primeiro capítulo desta dissertação.

Logo, o planejamento urbano das linhas da rede metroviária evidencia um verdadeiro descaso do poder público também perceptível nos demais setores da gestão pública, não ficando esta situação restrita ao setor de transportes públicos. O que se percebe no âmbito prático dos planos estatais é a adoção de um planejamento urbano balizado no atendimento de fins particulares inerentes a dados setores da sociedade, havendo um claro descompromisso com os ideais de justiça social e com a conformação de uma gestão pública capaz de amenizar os contrastes sócio-espaciais vigentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

“A reorganização do espaço urbano e o uso crescente do transporte individual representam a implementação vitoriosa de um claro projeto político e econômico: a construção da cidade da classe média, como um novo espaço capaz de acomodar eficientemente seu novo papel econômico dentro da modernização capitalista, ao mesmo tempo em que as classes trabalhadoras permaneceram sujeitas a más condições de transporte” (VASCONCELLOS, 2000: 59).

Considerando-se que os meios de transportes foram extremamente participativos no âmago do processo de evolução urbana do Rio de Janeiro e de sua atual configuração sócio-espacial, o presente estudo procurou tecer uma análise sobre o planejamento governamental das linhas de metrô da metrópole fluminense.

Neste íterim, esta dissertação partiu do pressuposto que os meios de transportes constituíram, historicamente, instrumentos altamente relevantes para o delineamento das feições intra-urbanas de uma cidade ou mesmo de uma metrópole. Sobretudo no caso do Rio de Janeiro, as políticas públicas preconizadas pelo planejamento urbano dos sistemas de transportes agravaram sobremaneira o quadro de distorções sócio-espaciais da metrópole em tela.

De fato, as disparidades contemporâneas na distribuição da acessibilidade pelo tecido urbano da metrópole (analisadas no capítulo 3) são resultantes, concomitantemente, do rápido processo de expansão da malha urbana do Rio de Janeiro a partir de meados do século XX associado a uma atuação estatal que concentrou equipamentos e serviços de transportes em dadas áreas da Metrópole Fluminense em detrimento de outras, as quais permaneceram relegadas pelo poder público local.

Por sua vez, as recentes discussões sobre a necessidade de ampliação da rede metroviária da RMRJ (principalmente a partir da escolha do Rio de Janeiro como sede do Pan Americano de 2007) e o agravamento da problemática de transportes neste recorte, também suscitaram o interesse sobre a elaboração de um estudo mais apurado em relação aos planos de expansão do metrô no Rio de Janeiro.

Desta maneira, face ao agravamento da problemática de transporte urbano nos últimos anos, os modais sobre trilhos, como trens e metrôs, adquiriram maior atratividade em relação aos usuários de automóveis e ônibus, especialmente em função da ampliação dos congestionamentos das vias urbanas e da demanda crescente por meios de transportes que propiciem melhor qualidade e velocidade nos deslocamentos intra-urbanos.

Isto posto, a partir das análises sobre o planejamento urbano das linhas de metrô do Rio de Janeiro, percebe-se que as políticas públicas comumente concebidas pelas diversas esferas de poder no Brasil foram empreendidas para o atendimento de dois objetivos essenciais, a saber: a legitimação de intervenções pontuais no espaço pertinentes aos interesses das elites locais e a criação de uma

falsa expectativa de que os problemas vivenciados por toda a população seriam equacionados em algum momento.

Em se tratando do primeiro objetivo enunciado no parágrafo anterior, o presente estudo considera que a maioria dos planos estatais brasileiros, sobretudo aqueles que se vinculam aos sistemas de transportes metropolitanos, normalmente primaram pelo desenvolvimento de intervenções sócio-espaciais que beneficiassem determinados grupos sociais. Não houve, portanto, uma efetiva tentativa de melhorar as condições de acessibilidade de grande parte da população.

Enfocando o segundo objetivo supracitado, percebe-se que o planejamento urbano brasileiro tem desempenhado, tradicionalmente, um papel central para a manutenção do status quo da sociedade brasileira, sendo dotado de uma acentuada simbologia no campo político-ideológico. Neste sentido, as políticas públicas são utilizadas como instrumentos apaziguadores das demandas sociais oriundas de grupos sociais menos favorecidos.

Cabe ressaltar que, em muitas ocasiões, os referidos planos estatais foram elaborados sem sequer almejamem qualquer intervenção física propriamente dita, restringindo-se a tão somente em forjar a construção de um imaginário popular de que o Poder Público estaria realmente focado na resolução das dificuldades atravessadas por grande parte da população em seu cotidiano.

Resumindo as proposições em tela, o capítulo I retratou como o planejamento urbano brasileiro se afastou da adoção de uma perspectiva democrática de intervenção sócio-espacial, tendo sido empregado ora no âmbito do discurso, como um instrumento político-ideológico de ocultação dos problemas urbanos vivenciados pela maioria da população, ora no sentido de empreender as modificações, em uma dada estrutura urbana, almejadas pelas classes sociais dominantes, abdicando de constituir-se em um meio de implantação de políticas urbanas compatíveis com os ideais de justiça social.

Logo, como foi abordado no capítulo I, este quadro histórico do planejamento urbano brasileiro, distante dos valores democráticos, tem dificultado a melhoria das condições desiguais vigentes no quadro sócio-espacial da RMRJ. Notadamente, refletindo-se sobre a concepção de planejamento estatal, tradicionalmente aplicada aos cenários urbanos nacionais, vislumbra-se a necessidade do fomento de um planejamento urbano verdadeiramente comprometido com a pluralidade de atores sociais que coexistem neste recorte.

Em favor da obtenção de uma melhoria na distribuição da acessibilidade nos espaços urbanos, é preciso ter em mente que uma política pública eficiente em termos de equidade sócio-espacial deveria aplicar os recursos de forma a homogeneizar as distorções entre as diversas áreas de uma metrópole. Contudo, especificamente na RMRJ, os investimentos públicos caminharam em sentido oposto ao que foi explicitado, ampliando as contradições já inerentes ao sistema capitalista.

Cumprir mencionar que o Estado, sobretudo na esfera do governo fluminense, não vem cumprindo sua verdadeira atribuição, atuando como agente especulador, o qual valoriza algumas áreas em detrimento de outras a partir da concentração de infra-estrutura como o metrô. Assim, o traçado escolhido torna-se um instrumento de segregação residencial, interferindo diretamente na organização interna da cidade e na valorização de áreas consideradas atrativas à reprodução do capital imobiliário.

Analisando-se criticamente esta realidade prática consubstanciada pela implementação do transporte metroviário na RMRJ, percebe-se que grande parte dos problemas urbanos resulta de um longo processo histórico no qual o planejamento urbano empregado nesta escala evidenciou a utilização do mesmo enquanto um instrumento de dominação ideológica, concebido a fim de ocultar os problemas urbanos no Brasil.

Ainda de acordo com o que foi tratado no capítulo I, o Estado, a partir do emprego do planejamento urbano na esfera do discurso, procurou manter intacta a hegemonia das elites urbanas e contribuiu para a ampliação da exclusão urbana em função da concentração de investimentos na cidade dita “legal”, expressão alcunhada por Maricato (2000), para designar a porção da cidade atendida pelo planejamento urbano, em detrimento da “cidade ilegal”, desconsiderada pelo planejamento urbano e por suas políticas públicas.

Relembrando as críticas suscitadas neste capítulo aos projetos do transporte metroviário da RMRJ, conclui-se que estes ilustram, atualmente, o colapso do planejamento urbano estatal preconizado pelo modelo modernista decorrente da acentuada disparidade entre o discurso e a prática da gestão urbana, fato que evidencia a crescente incapacidade das elites em prover soluções para a questão urbana.

Portanto, no cenário hodierno, a matriz modernista/funcionalista tem reproduzido tão somente uma característica inata ao próprio capitalismo, isto é, a

ampliação das disparidades sociais em virtude da concentração de renda e de investimentos públicos em dadas porções do espaço intra-urbano, em consonância com o exemplo do transporte metroviário na metrópole fluminense.

Ilustrando satisfatoriamente esta conjuntura hodierna, Maricato (2000) citando Lefebvre, afirma que a imensa maioria da população urbana encontra-se alijada do “direito à cidade”. Para a autora, este direito pressupõe, de forma sintética, o livre acesso de todos os atores sociais a serviços públicos eficientes e distribuição de equipamentos urbanos de forma homogênea ao longo do espaço urbano, o que somente é possível através de uma atuação estatal condizente com os ideais de justiça social e de cidadania.

Paralelamente, o estabelecimento de um novo estilo de vida no contexto das transformações empreendidas pelo capitalismo foi responsável por mudanças profundas nas demandas de deslocamentos nos grandes centros urbanos, exigindo do Estado a realização de intervenções espaciais sobre os sistemas de transportes urbanos. Neste ínterim, houve uma crescente demanda por meios de transportes mais eficientes nas regiões metropolitanas, particularmente por modais sobre trilhos, como o metrô.

Todavia, a elaboração de políticas públicas não equânimes adequou às cidades brasileiras aos anseios das classes médias, firmando o uso do automóvel (transporte privado) enquanto o meio de transporte mais adequado a este grupo social. Por sua vez, a perspectiva do planejamento urbano no caso do transporte público indica que este permaneceu em segundo plano, haja vista que supostamente deveria atender às classes menos favorecidas.

Assim, mesmo quando eram implementadas, as políticas voltadas para os modais de transportes coletivos também favoreceram classes mais abastadas da sociedade. Corroborando esta idéia, os planos de implementação e expansão do metrô na Região Metropolitana do Rio de Janeiro denotam uma clara preocupação estatal com determinadas porções da RMRJ, sobretudo com o núcleo metropolitano representado pela cidade do Rio de Janeiro e alguns de seus bairros.

Por outro lado, contextualizando o planejamento dos sistemas de transportes da RMRJ ao cenário contemporâneo de desenvolvimento do sistema capitalista, observa-se uma crescente demanda pela reorganização dos espaços intra-urbanos a partir de melhorias nas condições de acessibilidade, tornando as metrópoles competitivas e, conseqüentemente, atrativas aos fluxos globais de capitais.

Cumprido sublinhar, todavia, que esta reorganização sócio-espacial fomentada pelas políticas públicas tem sido seletiva, não abarcando a totalidade de espaços que compõem a estrutura urbana da RMRJ. Na verdade, este processo de seleção dos espaços na escala local pelo planejamento urbano tem obedecido à lógica de três atores principais: as elites locais, o poder público local e os anseios hegemônicos globais (EGLER, 2005a).

Neste cenário, um novo padrão de desenvolvimento tem emergido nos últimos anos com o intuito de otimizar os fluxos de capitais pelas diversas escalas geográficas. Contudo, o supracitado padrão de desenvolvimento, que diversifica as atividades, aumenta os deslocamentos no espaço intra-cidadino e acelera a acumulação, carece de um nível compatível de velocidade de circulação, o qual não pode mais ser garantido com a estrutura de transportes vigentes na RMRJ. Destarte, o planejamento urbano do metrô-rj tem constituído uma alternativa à adequação desta metrópole às tentativas de inserção competitiva da mesma no âmbito da globalização, consolidando o Rio de Janeiro enquanto uma cidade turística.

Dito isto, resumindo a problemática dos transportes urbanos, esta pode ser em grande parte justificada face à gestão estatal discrepante no que se refere à distribuição dos serviços de transporte público pelo espaço urbano. Por conseguinte, os contextos políticos, econômicos e técnicos, típicos dos países periféricos, geraram um padrão de distribuição de acessibilidade que favoreceram as necessidades da classe média, priorizando o transporte pautado no uso do automóvel, mantiveram grande parte da população sujeita a péssimas condições de deslocamento (VASCONCELLOS, 2000).

Vale ressaltar que o processo de intervenção sobre o espaço geográfico posto em prática pelo Estado constitui a arena fundamental de um processo político complexo no qual se consubstancia efetivamente a luta de classes. Assim, as questões de cunho político representam aspectos fundamentais no processo decisório das políticas públicas e, conseqüentemente, da ação estatal sobre o espaço urbano. Objetivando a visualização dos agentes sociais que interferem no processo decisório supracitado, esta dissertação preocupou-se, sobretudo nos capítulos I e II (os quais constituíram o arcabouço teórico-conceitual deste trabalho científico), com a necessidade de estabelecimento de uma avaliação crítica das políticas públicas de transportes a fim de apreender o pano de fundo das dinâmicas que permeiam a produção e o uso do espaço urbano.

Seguindo esta linha de raciocínio, no decorrer do capítulo II, nota-se que o desenvolvimento e a modernização capitalista preconizados pelas políticas públicas estatais não almejavam a busca de equidade, privilegiando determinados espaços e atores sociais, em detrimento de outros, configurando um processo de exclusão sócio-espacial denominado por alguns autores como desenvolvimento geográfico desigual. Este processo surgiu a partir da própria dinâmica dialética inerente ao capitalismo em que a produção de riqueza pressupõe a exclusão de grande parte da sociedade.

Como visto neste capítulo II, a partir de intervenções estatais específicas sobre o sistema de transportes urbanos de uma metrópole, as políticas públicas agravaram acentuadamente o processo de desenvolvimento geográfico desigual no âmbito da escala de análise. Neste sentido, se, por um lado, determinadas porções intra-urbanas foram adequadamente dotadas de acessibilidade, integrando-se aos circuitos de reprodução e circulação do capital, de outra forma, grande parte dos espaços citadinos permanecem desarticulados do processo de inserção competitiva das cidades no cenário hodierno.

Enfatizando os planos atuais de implementação do metrô-rj, identifica-se uma notória disparidade espacial no que se refere à distribuição das linhas do metropolitano projetadas até o presente momento para a RMRJ, uma vez que das seis linhas projetadas pela Riotrilhos, cinco perpassam estritamente o recorte definido pelo núcleo da metrópole, representado pela cidade do Rio de Janeiro.

Interessante notar também que o discurso dominante utilizado para legitimar a construção do transporte metroviário na metrópole fluminense quase sempre se baseia no sentido de “potencializar” o desenvolvimento do espaço sócio-econômico da RMRJ. Por conseguinte, diante de uma abordagem histórica do emprego do conceito de desenvolvimento no Brasil, observa-se que o mesmo esteve quase sempre atrelado à temática das políticas públicas urbanas, sendo utilizado em prol da construção de um discurso de “fachada” ideológica.

Neste ínterim, a palavra desenvolvimento foi apropriada pelo discurso do planejamento urbano pátrio com o intuito de justificar algumas políticas públicas desprovidas de qualquer caráter social e de alguma finalidade efetiva em solucionar as problemáticas urbanas. Sendo assim, o paradigma contemporâneo de gestão urbana, aplicado ao estudo das intervenções públicas do Rio de Janeiro, permitiu a

perpetuação das condições locais de reprodução das distorções sócio-espaciais historicamente vigentes.

Infelizmente, a partir do estudo dos planos de expansão do transporte metroviário do Rio de Janeiro, percebe-se um grande descompasso entre as políticas públicas hodiernas e os verdadeiros ideais de um planejamento urbano voltado para a harmonização dos espaços urbanos em congruência com os valores democráticos.

Entretanto, esta dissertação sugere o estabelecimento de uma perspectiva de desenvolvimento sócio-espacial compatível com as peculiaridades da RMRJ, rompendo com a visão clássica de desenvolvimento (estritamente economicista) adotada tradicionalmente pelas políticas públicas de transportes urbanos e de expansão do metrô. Em resumo, o capítulo II mostrou a relevância da promoção de políticas públicas (não apenas aquelas voltadas ao sistema de transportes urbanos) capazes de perceber o desenvolvimento em um prisma multidisciplinar.

Neste contexto, cumpre a Sectran e a Riotrilhos, órgão responsável pelos planos de implantação do metrô da RMRJ, o fomento de uma nova maneira de pensar o traçado das linhas projetadas na atualidade, adequando a distribuição das mesmas em conformidade com as áreas que atravessam maiores problemas cotidianos de acessibilidade. Para a consecução desta nova abordagem de gestão das linhas de metrô, há de se alterar as prioridades dadas a algumas das linhas projetadas, como enfatizado no capítulo III.

Com efeito, este capítulo permitiu a visualização de que as relações entre as políticas de transportes urbanos e o desenvolvimento geográfico desigual são altamente complexas, haja vista que as primeiras foram normalmente responsáveis pelo desequilíbrio das condições de acessibilidade em diversas metrópoles, sobretudo nos países periféricos.

Tal fato agrava a fragmentação dos espaços urbanos, comprometendo drasticamente o chamado direito à cidade defendido por Lefebvre (2001), nas quais grande parte da população não pode usufruir plenamente de sua condição de cidadania. Portanto, a questão da melhoria da distribuição espacial dos meios de transportes urbanos e da acessibilidade nos espaços intra-urbanos de uma metrópole torna-se preponderante para torná-la efetivamente mais democrática, apta a ser desfrutada pela totalidade de seus habitantes.

Retomando o planejamento das linhas de metrô na metrópole fluminense, a inserção deste objeto técnico no sistema urbano em análise foi fruto da demanda crescente de adequação da antiga capital federal brasileira às novas tendências de inserção competitiva das cidades aos circuitos globais de reprodução do capital.

Neste contexto, as novas políticas de expansão do transporte metroviário do Rio de Janeiro surgem como respostas a esta demanda por rápidos deslocamentos na escala intra-urbana, em que há a necessidade de consolidação de um sistema de transportes capaz de articular os diferentes bairros do núcleo metropolitano, bem como o conjunto de municípios da RMRJ.

A maior crítica que este estudo científico traça sobre as políticas vigentes de expansão do transporte metroviário diz respeito aos seus objetivos, os quais não almejam a plena articulação dos espaços da RMRJ, o que facilitaria a redução das disparidades sócio-espaciais. Na realidade, tais planos beneficiam a articulação de espaços considerados relevantes pelos grupos sociais hegemônicos locais em associação com o poder público local. Conseqüentemente, não há o fomento de políticas públicas de transporte efetivamente homogeneizadoras do espaço metropolitano fluminense em termos de distribuição de acessibilidade, mas o delineamento de intervenções que corroboram as perspectivas do desenvolvimento geográfico desigual presente nesta escala.

Seguindo esta linha de abordagem, as análises sobre o PDTU (capítulo III) retrataram o quadro desigual na distribuição da acessibilidade pelo tecido urbano desta metrópole. Estudando-se os dados relativos às condições de acessibilidade da RMRJ, chegou-se à conclusão de que a população de maior renda tem maiores índices de mobilidade pela metrópole, enquanto as áreas habitadas por populações de grupos sociais menos favorecidos são as que apresentam os menores índices de circulação intrametropolitana.

Aprofundando as questões elencadas no capítulo III e atendo-se estritamente à questão das políticas públicas de transportes elaboradas para a Metrópole Fluminense, vislumbra-se que o planejamento do transporte urbano, especialmente o metropolitano, sempre primou pelo desenvolvimento do transporte rodoviário, especialmente do transporte individual, agravando a problemática dos sistemas de transportes da RMRJ.

De fato, observa-se que os atuais problemas intra-urbanos da RMRJ são resultantes de dois aspectos essenciais: de um lado, em função de um processo

histórico de evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro, que teve seu ápice a partir da segunda metade do século XX com o rápido incremento populacional do recorte espacial em análise. De outro lado, haja vista a adoção de políticas públicas que culminaram na ampliação das distorções sócio-espaciais dos espaços da metrópole em análise, como comprova o exemplo dos planos de implantação do metrô.

Com efeito, o aumento do fluxo de veículos nas vias de circulação tornou caótica a situação do transporte da Metrópole Fluminense, ampliando a quantidade de horas desperdiçadas pela população em congestionamentos e, conseqüentemente, prejudicando sobremaneira a qualidade de vida dos indivíduos submetidos a um alto grau de poluição atmosférica e sonora, bem como a situações de stress continuado.

Este quadro problemático do sistema de transportes da RMRJ pode justificar o recente aumento da atratividade do transporte sobre trilhos como trens e metrôs em relação aos usuários de automóveis e ônibus, corroborando a necessidade de expansão dos transportes sobre trilhos em regiões metropolitanas como o Rio de Janeiro.

Defendendo este ponto de vista Deak (1999, p. 332), aponta que uma política de transporte pública eficiente

... deve contemplar naturalmente todos os modos de transporte – não somente todos os públicos -, uma vez que o desempenho de qualquer um deles depende do desempenho de todos os demais. Vale dizer, a escolha de um modo de transporte por qualquer usuário depende, além do nível de serviço e do custo dos demais modos, das mesmas características de desempenho que são alternativos ao primeiro.

Além disso, as políticas públicas de transportes urbanos devem adequar-se a diversas variáveis tais como as dimensões físicas da cidade, sua topografia, suas características sócio-espaciais, bem como as condições do sistema viário existente e a oferta de transporte público. Obviamente, estas políticas devem ser aplicadas no sentido de buscar uma distribuição da acessibilidade equânime pelo espaço urbano, bem como em prol da melhoria da qualidade de vida nas cidades.

Assim, ao considerar as peculiaridades locais de cada cidade / metrópole, os planos governamentais para referidos sistemas de transportes devem optar normalmente por um modal de transporte sobre trilhos (metrô ou trens) como matriz

do sistema, cabendo aos demais modais o papel de complementaridade dentro do sistema de transportes local.

Em contrapartida, apesar de ponderar sobre o alto custo de construção dos modais sobre trilhos e sobre a necessidade de reordenar os demais modais de transporte para atuarem como alimentadores dos primeiros, Eduardo Vasconcellos (2001) destaca que a implementação dos modos pesados é vital para reestruturar o sistema de transportes de uma metrópole. Felizmente, o autor reconhece ainda que os modais sobre trilhos são extremamente úteis quando se congrega a combinação entre alta densidade populacional, longas distâncias a serem percorridas e baixa reserva de capacidade viária, inviabilizando o transporte sobre rodas.

Cabe mencionar que, no caso particular do Rio de Janeiro, o modal hidroviário poderia ser melhor aproveitado para conectar os bairros litorâneos do núcleo metropolitano, como, por exemplo, a Zona Oeste da cidade (Recreio dos Bandeirantes e Barra da Tijuca) e a Ilha do Governador à área central da cidade. Além disso, a existência da Baía de Guanabara facilitaria o transporte entre os municípios banhados pela mesma.

Logo, o presente estudo mostrou que a ampliação da rede atual de transporte metroviário surge como uma das alternativas indispensáveis em favor da melhoria das condições de acessibilidade da RMRJ na medida em que a segunda maior metrópole do Brasil carece de investimentos crescentes no setor de transportes públicos. Neste sentido, cabe ao governo estadual promover a articulação entre as diferentes áreas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro através de uma rede metroviária ampla, moderna e interligada com os outros modais de transporte como a rede rodoviária, ferroviária e hidroviária.

No entanto, a atual configuração delineada pelo sistema de transportes da RMRJ acarreta uma efetiva competição entre seus modais em relação à captação de usuários, não havendo um sentido de complementaridade na distribuição dos mesmos pelo tecido urbano metropolitano. Com o intuito de solucionar esta questão, o PDTU sugere uma profunda reorganização do sistema de transportes da RMRJ a partir da ampliação da participação dos modais sobre trilhos, bem como pelo fomento de corredores de ônibus estruturais operando de forma integrada ao referido sistema de alta capacidade de passageiros.

Certamente, é cabível a ressalva de que a otimização do sistema de transportes da RMRJ não depende apenas de obras de melhorias no aparelhamento

fixo do mesmo, mas carece, sobretudo, de reformulação em termos de gestão dos fluxos intrametropolitanos através de uma maior articulação entre os modais existentes. Por outro lado, a Sectran tem sinalizado que seu principal instrumento de intervenção consubstancia-se tão somente na ampliação das integrações intermodais no âmbito da gestão dos transportes na RMRJ, o que não será suficiente para o aumento da demanda pelos modais de transportes coletivos.

Insistindo no discurso estatal de que as obras em infra-estrutura de transportes são extremamente onerosas aos cofres públicos e sob o pretexto de uma necessidade de maior vinculação entre as redes de transportes de massa da RMRJ, os planos de expansão e melhorias de vias expressas e, particularmente, dos transportes sobre trilhos, têm sido relegados.

Apesar de reconhecer que, a priori, as soluções empreendidas pelo governo estadual realmente melhoraram a utilização da rede metroviária do Rio de Janeiro e permitiram uma maior racionalização do sistema de transportes da metrópole fluminense, tal campo de ação não deve ser visto como o único meio cabível dentro desta dinâmica de circulação. A posteriori, caso os planos de expansão e melhoria dos modais sobre trilhos (trens e metrô) não sejam implementados gradualmente, o sistema de transportes da RMRJ tenderá a entrar em colapso.

De fato, o que se percebe após a elaboração desta dissertação é que não há, efetivamente, vontade política em construir as linhas de metrô em um curto prazo. Isto ficou cada vez mais aparente após a escolha do Rio de Janeiro para a sede dos Jogos Pan Americanos de 2007, quando a idéia de concretização da linha 6 e de outros trajetos foi novamente colocada em pauta, mas o atraso no cronograma de licitações e os entraves políticos e burocráticos dificultaram até mesmo o começo das obras.

Até o presente momento, a concepção dos planos de expansão das linhas de metrô do Rio de Janeiro desempenhou o papel de criar uma falsa expectativa na resolução dos problemas de circulação da metrópole fluminense, reafirmando a utilização do planejamento urbano no âmbito do discurso, tal qual foi exposto nas proposições do primeiro capítulo desta dissertação.

Isto posto, outro grande problema enfrentado pelo planejamento urbano brasileiro diz respeito à dificuldade em se estabelecer uma política pública comum a uma dada região metropolitana em sua amplitude, em razão das disputas político-partidárias, bem como pelos próprios entraves burocráticos no processo decisório

das políticas públicas. Esta situação dificulta uma ação coordenada em favor da racionalização do sistema de transportes de uma dada metrópole.

Sabidamente, desde a criação das regiões metropolitanas brasileiras tem se verificado estes tipos de problemas de caráter político-institucional na gestão dos projetos comuns inerentes a estes recortes espaciais. Neste sentido, é preciso estabelecer-se uma estrutura político-administrativa que realmente seja capaz de resolver a problemática das regiões metropolitanas brasileiras.

Finda as reflexões sobre a situação atual dos transportes da RMRJ e as soluções plausíveis face às suas particularidades, esta dissertação parte para as principais discussões estabelecidas no tópico 3.3, o qual versou primordialmente sobre as implicações fomentadas pela evolução urbana do Rio de Janeiro a partir da década de 1960 sobre o planejamento atual das linhas de metrô.

Ao aplicar-se esta dinâmica sócio-espacial na análise sobre os planos de implementação do transporte metroviário da RMRJ, evidencia-se que o planejamento urbano deve ser repensado constantemente à medida que a evolução urbana da cidade determina sucessivas alterações em uma dada estrutura metropolitana. Conseqüentemente, este processo sócio-espacial de expansão de um núcleo urbano acaba por modificar as próprias demandas da sociedade. Neste caso, cabe ao Estado o atendimento dessas aspirações através de uma atuação equânime e democrática.

Com efeito, as análises do objeto de estudo demonstram que a formulação inicial dos projetos do metropolitano sofreu algumas transformações entre o projeto elaborado em 1968 até os existentes na atualidade, comprovando as adaptações ocorridas no planejamento da rede metroviária em decorrência da evolução dos condicionantes da organização interna da Metrópole Fluminense.

Todavia, estas adaptações dos planos estatais às novas dinâmicas sócio-espaciais da RMRJ foram empreendidas somente em conformidade com os interesses de poucos grupos sociais (setor imobiliário e classe média, principalmente), deixando de lado as demandas de grande parte da população, alijada de representatividade nos processos decisórios das políticas públicas.

Observando-se atentamente o delineamento das políticas públicas de expansão do modal metroviário na metrópole fluminense, fica claro que a maior preocupação do poder público se dirigiu ao atendimento das novas demandas impostas pelo vetor de crescimento desencadeado pela classe média e alta em

direção a Barra da Tijuca. Este eixo de expansão da cidade justificou, inclusive, o acréscimo de uma linha metroviária (linha 4) nos referidos planos de expansão do Metrô Rio. Por contraposição, os demais vetores de expansão permaneceram relegados a um segundo plano, sob a justificativa de que esses municípios já eram servidos pela rede ferroviária.

Cumprido sublinhar também que a topografia peculiar da RMRJ, sobretudo de seu núcleo metropolitano, também atuou como condicionante decisivo para o delineamento dos traçados do metrô. Um exemplo claro desta interferência direta do meio físico sobre os planos da rede metroviária se consubstancia, sobretudo, no caso do curso seguido pela linha 1, como aponta Rodrigues (2006).

Concluindo este tópico, fica nítido que a evolução urbana da área conurbada do Rio de Janeiro a partir de 1960 reforçou a forte tendência de consolidação de um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, no qual o núcleo urbano agregou a maior parte dos recursos disponíveis e a periferia empobrecida tornou-se cada vez mais abandonada e carente de serviços públicos adequados (Abreu, 1997). Tal problemática pôde ser perceptível utilizando-se o exemplo do traçado delineado do transporte metroviário.

Em se tratando da visualização deste cenário de concentração no âmago da distribuição dos serviços de transportes na RMRJ, vislumbra-se que o cenário contemporâneo é fruto da relação entre o processo histórico de expansão do núcleo metropolitano atrelado ao fomento de políticas públicas de transportes urbanos que privilegiaram determinados espaços em detrimento de outros, gerando distorções sócio-espaciais expressivas em termos de acessibilidade ao longo do tecido intrametropolitano.

Neste íterim, analisando-se a evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro em seu processo de metropolização, percebe-se que os meios de transportes desempenharam um papel primordial na dinâmica de expansão da malha urbana supracitada. De fato, é possível afirmar-se, inclusive, que os diversos modais de transportes gradualmente introduzidos na RMRJ foram os principais agentes atuantes na modelagem da estruturação sócio-espacial vigente neste recorte espacial.

Em relação ao tópico 3.4, o qual trata sobre a rede atual do Metrô Rio e os planos de expansão disponíveis atualmente, há de se destacar o processo de privatização das linhas de metrô. No caso particular do transporte metroviário da

RMRJ, a privatização de cada uma das linhas a concessionárias diferentes já delinea em um horizonte próximo a possibilidade de disputas acirradas para a determinação das tarifas, o que pode onerar a prestação deste serviço público aos usuários que utilizarem diversas linhas em seus deslocamentos diários. Certamente, o Estado enfrentará problemas para resolver a distribuição do valor das tarifas entre as concessionárias, sob pena de comprometer a sustentabilidade de um sistema integrado de transportes urbanos.

Acrescido a esta questão, o capítulo III retrata ainda que a participação do transporte metroviário no sistema de transporte da Metrôpole Fluminense é irrisória diante da predominância do transporte viário realizado pelos ônibus e da expansão do transporte alternativo em vans e kombis, responsáveis em grande parte pelos problemas do sistema de transporte da RMRJ. Ilustrando este quadro, é preciso destacar que os modais sobre trilhos transportam apenas 7,4% dos usuários de meios coletivos da RMRJ, sendo 4% passageiros de metrô e 3,4% de trem (PDTU, 2006). Assim, o sistema de transportes do recorte em questão é baseado em modais viários, tanto de transportes coletivos (ônibus), quanto de transportes individuais (sobretudo o automóvel).

Estes dados comprovam a precariedade do planejamento de transportes feito pela Secretaria de Transportes em prover meios de transportes adequados às demandas da população em seu cotidiano, uma vez que os modais coletivos disponibilizados pelo poder público são distribuídos de forma irregular pela metrôpole, concentrando os serviços em dadas porções espaciais em detrimento de outras, as quais ficam obrigadas a utilizar-se dos modais alternativos para seus deslocamentos.

Deste modo, o cenário contemporâneo aponta para a necessidade de um planejamento de transportes da metrôpole fluminense estruturado em prol da reorganização do referido sistema de circulação em torno dos modais sobre trilhos. Somente a partir da ampliação dos índices de participação dos transportes coletivos, principalmente daqueles relativos aos modais sobre trilhos, haveria uma significativa redução dos impactos sócio-espaciais negativos oriundos da atual estruturação da rede de transportes urbanos da RMRJ.

Infelizmente, o atual plano de transportes urbanos desenvolvido pela Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, apesar de ter sido desenvolvido empregando extensa amostragem de usuários e haver realizado um

profundo diagnóstico da atual situação de transportes na metrópole fluminense, observa-se que o mesmo carece de amplos investimentos públicos em um curto espaço de tempo, o que comprometeria sua viabilidade prática diante da magnitude dos problemas de transportes na RMRJ.

Finalmente, como visto ao longo de toda a dissertação, a ineficácia das políticas públicas de transporte urbano reflete-se nas acentuadas disparidades entre os grupos sociais no que tange à acessibilidade do espaço urbano. Por conseguinte, o monopólio acentuado do transporte motorizado criou uma nova forma de iniquidade, dando aos grupos dominantes outros meios para exercer o poder sobre o espaço.

Neste sentido, o planejamento urbano, particularmente aquele voltado para a racionalização dos sistemas de transportes, tem sido empreendido enquanto um instrumento essencial para a ampliação das contradições políticas, econômicas e sócio-espaciais inerentes ao cenário da sociedade brasileira. Deixando uma reflexão sobre esta temática, a dissertação em tela acredita que as políticas de transportes urbanos cristalizaram distorções na distribuição de acessibilidade intra-urbana, especialmente por intermédio de intervenções que beneficiaram a circulação de automóveis nos tecidos urbanos.

Este cenário crítico, fomentado pela adoção de um planejamento urbano desvinculado dos valores de equidade e justiça social, pode ser visto como o principal responsável pela conformação das atuais disparidades sócio-espaciais que caracterizam os espaços urbanos brasileiros. Neste íterim, esta dissertação procurou, a todo o momento, salientar a acentuada repercussão da gestão dos sistemas de transportes nas dinâmicas intrínsecas aos espaços urbanos, sendo este instrumento de intervenção um dos mais influentes na alteração da organização sócio-espacial de qualquer sistema urbano.

Finalmente, inserido no bojo deste processo, o presente estudo considera primordial o fortalecimento de um planejamento urbano brasileiro condicionado à conscientização e à organização do poder político das classes populares, culminando na elaboração de planos participativos no sentido amplo da expressão. Deste modo, a adoção de uma perspectiva verdadeiramente democrática de políticas públicas tornaria mais plausível a amenização dos principais problemas urbanos, dentre os quais se encontram as dificuldades na universalização da acessibilidade intra-urbana.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de. *Evolução Urbana da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997. 156 p.

ALMEIDA, Josimar Ribeiro de. *Estratégias para o planejamento e gestão ambiental a nível local*. In: ALMEIDA, José Ribeiro de (Org.). *Ciências Ambientais*. Rio de Janeiro: Thex Editora, 2002. 482 p.

ALTVATER, Elmar. *Os Desafios da Globalização e da Crise Ecológica para o Discurso da Democracia e dos Direitos Humanos*. In: HELLER, Agnes et al. *A crise dos Paradigmas nas Ciências Sociais e os Desafios para o Século XXI*. Rio de Janeiro: Contraponto, p.109-154, 1999.

ANDRADE, Myrian Martha Parahyba. *O Metrô no Processo de Renovação Urbana do Bairro do Catete*. Monografia de Graduação – UERJ. Rio de Janeiro, 2001. 81 p.

BOURDIN, A. *Mundialização, Unidade da Cidade e Gestão Urbana*. *Cadernos IPPUR*, ano XII, n.1, p.131-145, 1998.

BRANDÃO, Carlos Antônio. *O Modo Trans-escalar de Análise e de Intervenção Pública*. In: *Anais do X Encontro Nacional da ANPUR*. Belo Horizonte: ANPUR, 2003. Cd-Rom.

CARMO, Maria Rita do (et al). *Uma Heurística Interativa para Geração de Caminhos em Grafos com Restrição de Grau. Aplicação ao Projeto de Sistemas Metroviários*. Disponível na Internet: www.scielo.br/scielo.php. 2002.

CARNOY, Martin. *Estado e Teoria Política*. 10ª Edição. Campinas: Ed Papyrus, 2004.

CASTELLS, Manuel. *Cidade, Democracia e Socialismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980. [13-41].

_____. *O Planejamento Urbano*. In: Problemas de Investigação em Sociologia Urbana. Lisboa: Editorial Presença, 1996 [209-250].

_____. *Local y Global: La Gestión de Las Ciudades en La Era de La Información*. Madrid, Habitat/Taurus, 1997.

_____. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

_____. *A Questão Urbana*. Edição Revisada. Coleção Pensamento Crítico – v. III. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra. 2000.

CASTORIADIS, C. *L'Époque du Conformisme Generalisé*. In: *Lê Monde Morcelé*. Paris: Éditions du Seuil, 1990. [11-24].

CCN BRAZ. *Metrô Rio: Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do Metropolitano do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, 1968.

CENTRO DE INFORMAÇÕES E DADOS DO RIO DE JANEIRO (CIDE). *Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro*. V. 17. Rio de Janeiro: CIDE, 2002.

_____. *Mapa da Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Disponível na Internet: <http://200.156.34.70/cide/> , 2005.

CHAUI, Marilena. *O que é ideologia?* 2a Edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1981.

CHESNAUX, Jean. *Modernidade-Mundo*. Petrópolis: Ed. Vozes, 1996.

COCCO, Giuseppe. *A Cidade Estratégica: Novas e Velhas Práticas no Planejamento do Rio de Janeiro: A impostura do Porto de Sepetiba*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. 144p.

COMPANHIA ESTADUAL DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA (CENTRAL). O Metrô do Rio de Janeiro. Disponível na Internet. <http://www.central.rj.gov.br/010205.asp>. 2006.

COMPANS, Rose. *Empreendedorismo Urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: Ed. UNESP, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato Azevedo. *Interações Espaciais*. In: CASTRO, Iná Elias de (et al). *Explorações Geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. 367 p. [279-318].

_____. *Região e Organização Espacial*. Rio de Janeiro: Ed. Ática, 2002a. 94p.

_____. *O Espaço Urbano*. 4ª Edição. Rio de Janeiro: Ed. Ática. 2002b. 95 p.

_____. *Espaço: Um Conceito-Chave da Geografia*. In: CASTRO, Iná Elias de, et al. *Geografia: Conceitos e Temas*. – 6ª ed – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. [p. 15 – 47].

COSTA, Geraldo Magela. *Teorias Sócio-espaciais: Diante de um Impasse?* Anais do VIII Encontro Nacional da Anpur. Porto Alegre, 1999.

COSTA, Renata Santos da. *A Relevância do Metropolitano Carioca na Redefinição da Centralidade no bairro da Pavuna como Estudo de Caso*. Monografia de Curso de Especialização em Políticas Públicas Territoriais – IGEO/UERJ. Rio de Janeiro, 2002. 85p.

COSTA, Rogério Haesbaert da. *Da Desterritorialização à Multiterritorialidade*. Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR. Ética, Planejamento e Construção Democrática do Espaço. Rio de Janeiro. 28 de Maio a 1 de Junho de 2001. Vol. III, 2001. [p. 1775-1783].

DEAK, Csaba. *Elementos de uma Política de Transportes para São Paulo*. In: DEAK, Csaba, SCHIFFER (ORGs). *O Processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Ed. USP, 1999. 348 p. [313-340].

DEMATTEIS, Giuseppe. *Possibilities and Limits of Local Development*. In: CORI, Bernardo et al (orgs.). *Geographies of Diversity: Italian Perspectives*. Società Geografia Italiana. s/d. [104-114].

DRAIBE, Sônia M. *A Natureza Social de Investimentos em Transporte de Massa: o exemplo da Região Metropolitana de São Paulo* in: *Revista dos Transportes Públicos* número 61. 1993. [37-58].

EGLER, Tamara Tânia Cohen. *Políticas Públicas para o Espaço Global*. In: *Revista Economia, Sociedade e Território*. Nº 17. México, 2005a.

EGLER, Tamara Tânia Cohen. *Políticas Globais e Resistência Social na Zona Portuária*. In: *XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Salvador: ANPUR, 2005b. CD-ROM.

FAGNANI, Eduardo. *Financiamento do Transporte Coletivo no Brasil*. in: *Cadernos Fundap* número VI. 1986. [36-64].

GIDDENS, Anthony. *As Conseqüências da Modernidade*. São Paulo: EdUNESP, 1991.

GOMES. Paulo César da Costa. *A Condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2002. 304 p.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. *Geografia Política e Desenvolvimento Sustentável*. In: *Terra Livre: Geografia, Política e Cidadania*. São Paulo, n.11-12. AGB, 1996.

GOLÇALVES, Raquel Garcia. *Modelos de Planejamento: Uma difusão planejada*. In: XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Salvador: ANPUR, 2005. CD-ROM.

GUIMARÃES, Ana Cláudia; VIEIRA, Maria. *Cidades-dormitório*. Jornal O Globo, Rio de Janeiro, Abril de 2006. Seção Rio.

GUTIERREZ, Maria Del Carmen Sacasa. *O Impacto do Metrô na cidade do Rio de Janeiro: estudo de caso das RA's no percurso da Linha I*. Dissertação de Mestrado – UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995. 105 p.

HALL, Stuart. *The West and The Rest*. In: SCHECH, Susanne e HAGGIS, Jane (eds). *Development, a Cultural studies reader*. Oxford/Malden: Blackwell Publishing Ltd, 2002.

HARVEY, David. *A Justiça Social e a Cidade*. Ed. Hucitec: São Paulo, 1980. 291 p.

_____. *The Limits to Capital*. Eua: University Of Chicago Press, 1982.

_____. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Ed. Loyola. 2ª Edição. 1993. 349 p.

_____. *Do Gerenciamento ao Empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. Espaço e Debates, ano XVI, n.39, p.48-64, 1996.

_____. *Espaços de Esperança*. São Paulo: Ed. Loyola, 2004. 382 p.

IANNI, Octavio. *A Sociedade Global*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1993.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico de 2000*.

LATOUCHE, Serge. *A Ocidentalização do Mundo: Ensaio sobre a Significação e os Limites da Uniformização Planetária*. Petrópolis: Ed. Vozes, 1994.

LEFEBVRE, Henry. *Space: Social Product and Use Value*. In: Freiberg, J. *Critical Sociology: European Perspective*. New York: Irvington Publishers, 1979.

_____. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Ed. Centauro, 2001. 145 p.

MAGALHÃES, Paulo Rogério Campos. *Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas*. Disponível na Internet: www.finame.com.br . 2003.

MARAFON, Gláucio José; RIBEIRO, Miguel Angelo Campos. (Orgs.). *Regiões de Governo do Estado do Rio de Janeiro: uma contribuição geográfica*. Rio de Janeiro: Gramma, 2005.

MARICATO, Ermínia. *As Idéias Fora do Lugar e o Lugar Fora das Idéias: O Planejamento Urbano no Brasil*. In: VAINER, C.B.; ARANTES, O. & MARICATO, E. *A Cidade do Pensamento Único*. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2000.

MASSENA, Rosa Maria Ramalho. *O Impacto do Metrô sobre a Alocação dos Recursos Públicos em Infra-estrutura Urbana no Estado do Rio de Janeiro após a Fusão*. In: *Revista Brasileira de Geografia*. V45. nº1. Rio de Janeiro. Jan/mar 1983. [111-122].

METRÔ RIO. GOVERNO DO ESTADO DA GUANABARA. *Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do Metropolitano do Rio de Janeiro*. 581 p. 1968.

_____. *O Sistema Metroviário*. Disponível na Internet. www.metrorio.com.br , 2006.

MORIN, Edgar. *Por Uma Reforma do Pensamento*. In: PENA-VEGA, Alfredo; ALMEIDA, Elimar Pinheiro. *O Pensar Complexo: Edgar Morin e a Crise da Modernidade*. Rio de Janeiro: Garamond, 1999.

PARANHOS, Alberto Maia da Rocha. *Perspectivas de Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ed. Carvalho Hosken Engenharia e Construções, 1988. 313p.

PINHO, Rodrigo César Rebello. *Da Organização do estado, dos Poderes e Histórico das Constituições*. Coleção Sinopses Jurídicas. Volume 18 - 5ª Edição – São Paulo: Saraiva, 2003.

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO (PDTU). Disponível na Internet: www.central.rj.gov.br. 2006.

REZENDE, Vera Lúcia Ferreira Motta. *Quatro Planos para a cidade do Rio de Janeiro: a questão ideológica*. Dissertação de Mestrado – UFRJ/Programa de Pós-Graduação em Engenharia. Rio de Janeiro: UFRJ, 1980. 257 p.

RIOTRILHOS (COMPANHIA DE TRANSPORTES SOBRE TRILHOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO). Disponível na Internet: www.riotrilhos.rj.gov.br/default.asp. 2006.

RODRIGUES. Hélio Suevo. *Histórico da Transformação da Cidade do Rio de Janeiro no Século XX*. Disponível na Internet: www.central.rj.gov.br/010204asp. 2006.

RUA, João. *Desenvolvimento: Em Busca da Regeneração de um Conceito*. Texto apresentado no Encontro de Geógrafos da América Latina. São Paulo: março, 2005.

SANCHÉZ. Fernanda Ester Garcia. *A Reinvenção das Cidades para um Mercado Mundial*. Chapecó: Ed. Argos. 2003. 588 p.

SANTOS, Milton. *A Cidade e o Urbano como Espaço-tempo*. In: FERNADES, Ana e GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (orgs.). *Cidade e História, Modernização das Cidades Brasileiras nos Séculos XIX e XX*. Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1992. [241-244].

_____. *Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4ª Edição. São Paulo: EdUSP, 2004. 384 p.

SASSEN, Saskia. *As cidades na Economia Mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SECRETARIA DE TRANSPORTES DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (SECTRAN). *Evolução dos Transportes de Passageiros no Rio de Janeiro*. Disponível na Internet: www.sectran.rj.gov.br , 2006.

SILVA, Elisabeth. Di Gesu Vianna. *O Metropolitano e a Renovação Urbana do Catete*. In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro. Ano 43, nº 3, p. 333-454, jul/set. 1981. [359-382].

SMITH, Neil. *Desenvolvimento Desigual, Natureza, Capital e a Produção do Espaço*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 1988.

SOJA, Edward. Uma Concepção Materialista da Espacialidade. In: BECKER, Bertha; COSTA, Rogério Haesbaert da; SILVEIRA, Carmen. *Abordagens Políticas da Espacialidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, Departamento de Geografia / Programa de pós-graduação, 1983.

SOJA, Edward W. *Geografias Pós-Modernas: A Reafirmação do Espaço na Teoria Social Crítica*. Rio de Janeiro: Ed. J. Zahar, 1993. 324 p.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. *A Teorização sobre o Desenvolvimento em uma Época de Fadiga Teórica ou sobre a Necessidade de uma "Teoria Aberta" do Desenvolvimento Sócio-Espacial*. Revista Território. número 1, volume 1. Rio de Janeiro: Relume/Dumará. 1996. [p. 5-22].

_____. *Como Pode o Turismo Contribuir para O desenvolvimento Local?* In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri. *Turismo e Desenvolvimento Local*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1997a.

_____. *A expulsão do paraíso. O "paradigma da complexidade" e o desenvolvimento sócio-espacial*. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). *Explorações Geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1997b.

_____. *Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbana*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2002. 556 p.

VAINER, Carlos Bernardo. *As Escalas do Poder e o Poder das Escalas: O que pode o poder local?* In: IX Encontro Nacional da ANPUR. Subtema 1 – Escalas de Poder e Novas Formas de Gestão Urbana e Regional. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. [140-151].

_____. *Os Liberais Também fazem Planejamento Urbano? Glosas ao "Planejamento Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro"*. In: A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos, Rio Janeiro: Ed. Vozes, 2002. [105-119].

VALLE. Sabrina. Governo Aplica mais no Setor Automotivo do que em Metrô. Jornal O Globo. Rio de Janeiro. 25 de Agosto de 2006. Seção País.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento: reflexões e propostas*. - 3ª Edição – São Paulo: Annablume, 2000. 284 p.

_____. *Transporte Urbano, Espaço e Eqüidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001. 218 p.

VILLAÇA. Flávio. *Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil*. In: O Processo de Urbanização no Brasil. Deak, Csaba; Schiffer, Sueli Ramos (Org.). São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 1999. [169-243].

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)