

Mercantilização da mobilidade urbana e exclusão socioespacial no contexto dos megaeventos do Rio de Janeiro

Lucas da Silva Pacobahyba¹

Resumo: Este artigo pretende trazer o debate sobre a mobilidade urbana sob o ponto de vista da sua mercantilização enquanto serviço público operado pela iniciativa privada. Os “megaeventos” esportivos no Rio de Janeiro serviram de cenário para a reorganização do sistema de transporte público desta metrópole enquanto atividade econômica, o que impactou no aumento da exclusão socioespacial dos usuários deste sistema. A cidade recebeu, em 10 anos, alguns dos principais eventos esportivos do mundo. A estratégia da requalificação e da expansão urbana foi utilizada em todas as macrorregiões de “clusters” nos quais os eventos esportivos aconteceriam. Desta forma, a mobilidade urbana e o transporte de passageiros, enquanto atividade econômica e braço de infraestrutura da cidade, também iriam se utilizar deste cenário de modo a se reorganizar e a ampliar sua margem de lucro. Para tanto, as empresas operadoras deste sistema, aliadas ao Estado, implementaram uma série de medidas de reorganização operacional do sistema, se utilizando, principalmente, dos eventos esportivos como justificativa destas ações. Implementação dos Bus Rapid Transit (BRTs), corte e racionalização das linhas de ônibus, aumento das tarifas, disputas internas entre os grupos empresariais e terceirização e enxugamento da mão-de-obra trabalhadora dos sistemas foram algumas das principais medidas que impactaram diretamente no aumento da exclusão socioespacial da população.

Palavras-chave: Mercantilização; Mobilidade Urbana; Urbanismo; Marxismo; Exclusão Socioespacial

Mercantilization of urban mobility and socio-spatial exclusion in the context of the mega-events of Rio de Janeiro

Abstract: This article intends to bring the debate on urban mobility under the point of view of its commercialization as a public service operated by private initiative. The sporting "mega-events" in Rio de Janeiro served as a scenario for the reorganization of the public transport system of this metropolis as an economic activity, which impacted on the increase in the socio-spatial exclusion of the users of this system. The city has received, in 10 years, some of the major sporting events in the world. The strategy of requalification and urban expansion was used in all macro-regions of clusters in which sporting events would take place. In this way, urban mobility and passenger transport, as an economic activity and infrastructure arm of the city, would also use this scenario in order to reorganize and increase its profit margin. To this end, the operating companies of this system, allied to the State, implemented a series of measures of operational reorganization of the system, mainly using the sports events as justification of these actions. Implementation of Bus Rapid Transit (BRTs), cutting and streamlining of bus lines, raising tariffs, internal disputes between business groups, and outsourcing and downsizing of the system's workforce were some of the main measures that directly impacted the increase of the socio-spatial exclusion of the population.

¹ Graduando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e bolsista CNPq de iniciação científica pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB) da UFRJ.

Keywords: Commercialization; Urban mobility; Urbanism; Marxism; Socio-spatial Exclusion

1. Introdução

Entre os anos de 2007 e 2016, a cidade do Rio de Janeiro foi palco de três importantes eventos esportivos mundiais, que ficaram conhecidos como “megaeventos”: os Jogos Pan-Americanos de 2007; a Copa do Mundo de 2014; e as Olimpíadas de 2016. Dentre todas as infraestruturas urbanas que foram envolvidas na preparação da cidade para sediar estes eventos, a mobilidade urbana se destacou por ter sofrido alterações que afetaram grande parte da população que se desloca pela cidade de transporte público. Estas alterações foram possíveis não apenas diante do cenário de otimismo econômico pelo qual a cidade passou durante a preparação destes eventos, mas também pelo alinhamento do executivo político nas esferas de governo municipal, estadual e federal.

Em paralelo às transformações na mobilidade urbana decorrentes da preparação dos megaeventos, uma série de medidas foram tomadas na gestão dos transportes públicos na cidade, afetando os principais modais de deslocamento. Primeiramente, em 2008, o contrato de concessão com a Metrô Rio (empresa operadora do metrô), que terminaria em 2018, foi prorrogado pelo Governo do Estado até 2038, e foi construída a linha 4. Já no início de 2010, este mesmo governo prorrogou a concessão da Supervia (empresa operadora dos trens metropolitanos) por mais 25 anos, estendendo o fim do contrato de 2023 para 2048. No fim de 2010, a Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) realizou a licitação das linhas de ônibus da cidade e implantou, entre 2010 e 2016, corredores de Bus Rapid Transit (BRT) na cidade. Em 2016, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) também foi introduzido na cidade na região central. Todos estes episódios merecem atenção especial e de forma separada, pois aconteceram sob determinadas condições de viabilidade econômico-financeira e afetaram diretamente os usuários destes sistemas. Embora outros serviços também façam parte do setor de transporte do estado, como as barcas e o Sistema de Transporte Público Local (STPL), as modificações neste setor tiveram pouca relevância do ponto de vista econômico e da relação com os megaeventos.

A combinação das preparações para os megaeventos com as políticas públicas de mobilidade urbana implementadas no período entre 2007 e 2016 tiveram impactos

sociais e econômicos que dialogam diretamente com as teorias marxistas sobre trabalho, margem de lucro, sobre-trabalho e com o conceito de mercantilização. Elas ajudam a explicar as consequências destas medidas para população: o encarecimento das tarifas de transporte público, o aumento da precarização dos trabalhadores dos sistemas de transporte (notadamente do sistema por ônibus), a redução de oferta de transporte e o aumento da exclusão socioespacial da população. Essas teorias serão pontuadas ao final deste artigo, de modo a conferir a lógica dos acontecimentos no período aqui estudado.

2. Os megaeventos

Os três eventos esportivos já mencionados tiveram impactos de diferentes escalas na cidade do Rio de Janeiro. O Pan-Americano, por ser um evento voltado apenas ao continente americano mas ser inteiramente sediado em uma única cidade, possuiu um volume tal de demandas que exigiu alterações de infraestrutura concentradas em uma única região da cidade, a Barra da Tijuca. Já a Copa do Mundo foi um evento global e que envolveu a participação de várias cidades do país, mas que, por outro lado, também demandou alterações de infraestrutura concentradas em uma outra única região do Rio de Janeiro, a do Maracanã. Por último, os Jogos Olímpicos foram um evento global e sediado em uma única cidade, tendo sido o evento que mais demandou transformações na infraestrutura da cidade e atingindo, em maior ou menor escala, todas as regiões da cidade.

A escala de influência destes eventos sobre a mobilidade urbana da cidade foi diretamente proporcional à escala dos eventos esportivos. Desta forma, o que irá merecer especial atenção deste artigo são os Jogos Olímpicos, pois ele reúne a maior quantidade do que o Caderno de Políticas Públicas da Prefeitura do Rio de Janeiro considera como “legados” (incluídas aí as de mobilidade urbana). Entretanto, de forma contraditória, este documento passa a ideia de que este legado não é resultante do fato de a cidade do Rio de Janeiro ter sediado as Olimpíadas:

“São obras de infraestrutura e projetos de mobilidade e renovação urbana que não estão exclusivamente relacionados à organização e realização do evento olímpico, mas são importantes para a população e estão sendo concretizados graças à realização dos Jogos” (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2016, p.21).

	ANTIGAS PROMESSAS	LEGADO ANTECIPADO	LEGADO AMPLIADO
 BRT TRANSOESTE	✓	✓	✓
 BRT TRANSCARIOCA	✓	✓	✓
 BRT TRANSOLÍMPICA	✓		✓
 LINHA 4 METRÔ	✓		✓
 COR		✓	✓
 CICC		✓	✓
 PORTO MARAVILHA	✓	✓	✓
 AMPLIAÇÃO SAMBÓDROMO	✓	✓	
 CTR SEROPÉDICA	✓	✓	
 CONTROLE DE ENCHENTES	✓	✓	
 REDE HOTELEIRA		✓	✓

Imagem 01: Exemplos de projetos já entregues antes dos jogos olímpicos e/ou ampliados em relação ao prometido no dossiê olímpico de candidatura. Dos 11 legados, 4 tratam exclusivamente da mobilidade urbana. Fonte: PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2016.

Entre as obras de mobilidade, uma que não está diretamente citada é a do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), pois ele está inserido no rol de projetos do Porto Maravilha, (ver imagem 01). Ele será mencionado posteriormente, pois a sua implantação dependeu de medidas que foram tomadas em conjunto com as medidas dos ônibus da cidade. A seguir, cada modal será exposto separadamente, de modo a facilitar o entendimento e a relevância de cada um deles no contexto do deslocamento da população carioca.

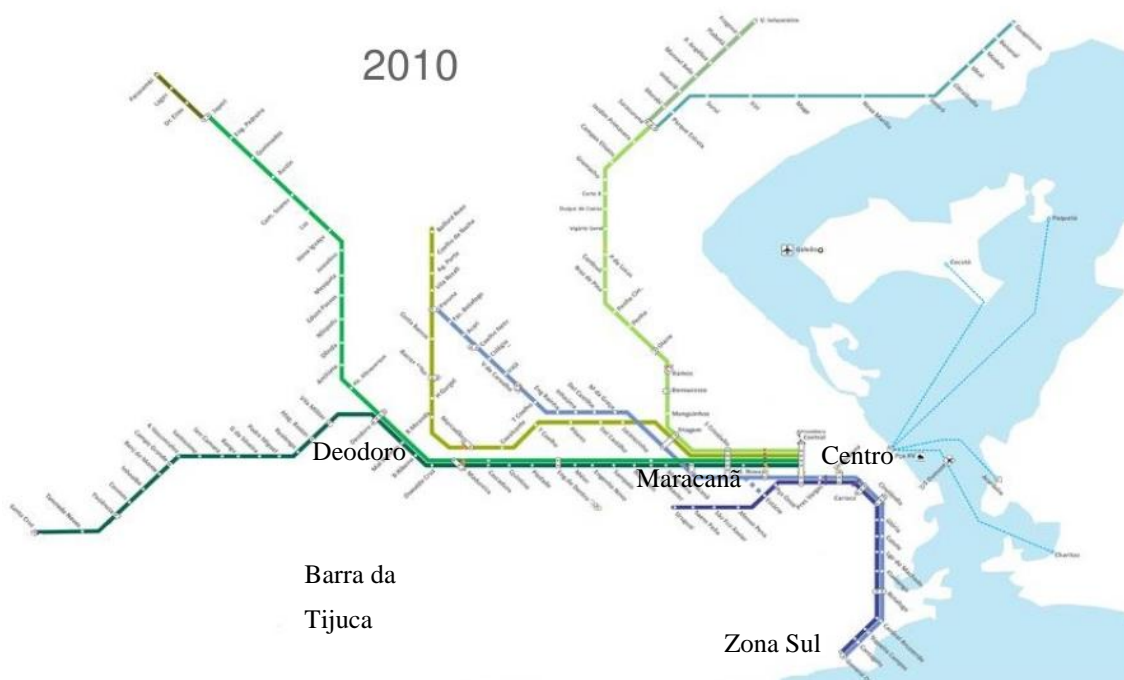


Imagem 02: Mapa do transporte público da Região Metropolitana do Rio de Janeiro em 2010 e a localização dos clusters dos megaeventos. Fonte: LINDAU, 2013. Imagem modificada pelo autor.

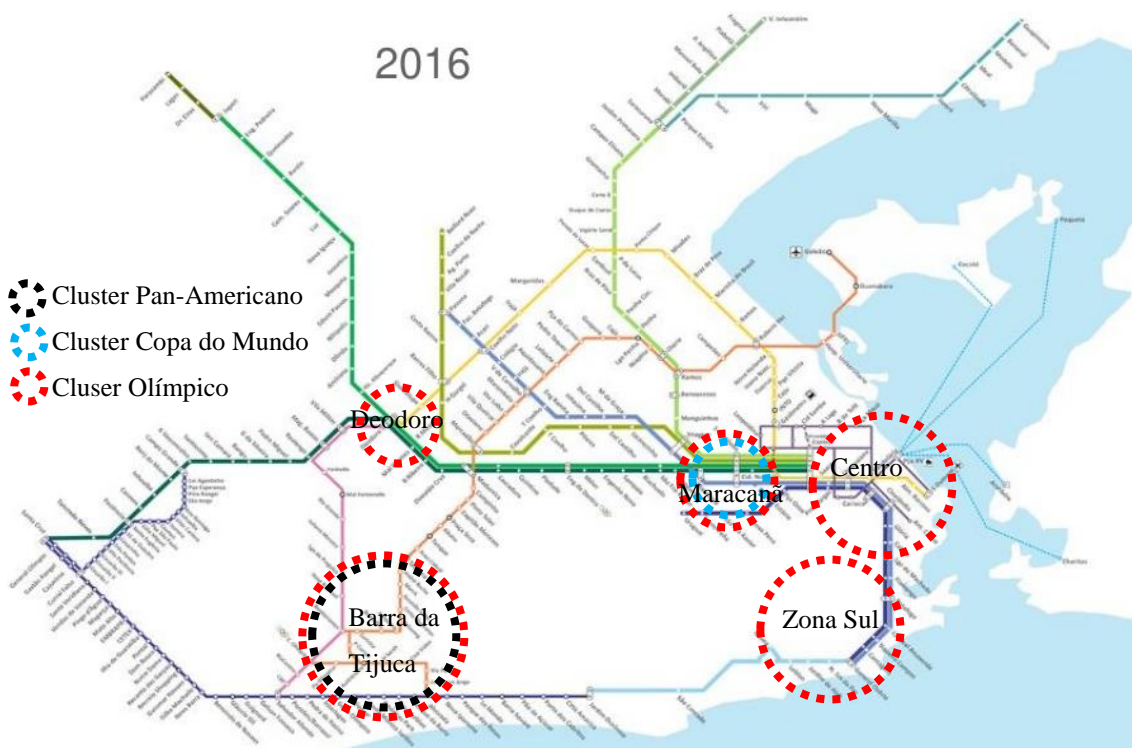


Imagem 03: Mapa do transporte público da Região Metropolitana do Rio de Janeiro em 2016 e a localização dos clusters dos megaeventos. Fonte: LINDAU, 2013. Imagem modificada pelo autor.

Os mapas acima ajudam a evidenciar que a evolução da infraestrutura de transporte na cidade acompanhou a localização dos “clusters” dos megaeventos. O momento de organização social em torno destes eventos permitiu uma aceleração econômica e um aumento de investimentos na cidade no período estudado, pois a cidade aumentou sua competitividade num cenário global de cidade-negócio a partir dos atrativos evocados pelo poder público na candidatura da cidade para sediar estes eventos esportivos. Os investidores na área de mobilidade urbana e no transporte de passageiros também iriam se utilizar deste cenário de modo a se reorganizar e a ampliar sua margem de reprodução do capital.

3. Metrô

Ao ser privatizada em 1997 sob o governo Marcello Allencar, a concessão do metrô ficou a serviço do Metrô Rio, cujos principais acionistas eram a Citigroup Venture Capital (CVC), Investidores Institucionais Fundo de Investimento em

Participações (IIFIP) e Fundação Vale do Rio Doce de Seguridade Social (Valia). Em 2008, a Invepar, consórcio formado pela construtora OAS e pelos fundos de pensão dos funcionários do Banco do Brasil (Previ), da Caixa Econômica Federal (Funcef) e da Petrobras (Petros), comprou o controle da concessão do Metrô Rio por 1 bilhão de reais (KOMATSU, 2008). Atualmente, o presidente do Metrô Rio é o ex-presidente das Barcas S/A.

A aceleração econômica decorrente do momento de organização social em torno dos megaeventos permitiu que o governo do estado tomasse duas importantes medidas na gestão e operação do metrô da cidade: a prorrogação do fim do contrato de concessão de operação do Metrô Rio e a construção da linha 4.

3.1. Prorrogação do fim do prazo de concessão de operação do Metrô Rio

Com relação à primeira ação, o governo do estado decidiu, em 2007, pouco antes do Metrô Rio ser adquirida pelos novos acionistas, que o contrato de concessão poderia ser estendido por mais 20 anos, se encerrando em 2038 ao invés de 2018. Esta medida, entretanto, seria aprovada mediante uma série de medidas a serem tomadas pelo Metrô Rio conhecidas como “Metrô no Século XXI”, cujo investimento seria de 1 bilhão e meio de reais, desembolsados pela própria empresa (METRÔ RIO, 2007).

Entre as medidas, constava a execução de um projeto que não apareceu anteriormente em nenhum projeto de expansão da rede metroviária: a extensão da linha 2 como “linha 1A”, que passou a partilhar os trilhos da linha 1 entre o Centro e a Zona Sul da cidade, construiu uma nova estação de metrô em frente à Prefeitura e permitiu um aumento de passageiros a um custo inferior do que o investimento para a conclusão da linha 2 no Centro, entre Estácio e Praça XV (METRÔ RIO, 2017).

Entre 2008 e 2016, a quantidade de passageiros transportados subiu de 600 mil por dia para 800 mil por dia a um custo de investimento de 1 bilhão e meio de reais. Por outro lado, caso houvesse sido feita a finalização da linha 2 entre Estácio e Praça XV, o aumento de passageiros previsto seria de 400 mil ao invés dos 200 mil anteriores, mas a um custo maior do que o dobro realizado para a realização da linha 1A, e sem a prorrogação do fim do contrato de concessão por mais 20 anos (FLEIGNER, 2015).

3.2 Construção e alteração do traçado da linha 4 do metrô para as Olimpíadas

Já com relação à construção da linha 4, a sua execução se baseou numa licitação realizada em 1998. O traçado licitado começaria no Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, e terminaria se conectando à linha 1 pela Estação Morro de São João (a ser finalizada), em Botafogo. Entretanto, em 2008, já sob controle dos novos acionistas, o traçado da linha 4 foi alterado em função de um estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV), encomendado pelo Governo do Estado em nome da Companhia Estadual de Transporte Sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro (Riotrilhos). O estudo apontou que “cerca de 50% dos passageiros que embarcariam no Jardim Oceânico desceriam na Zona Sul, entre a Gávea, o Leblon e Ipanema²”, e que, desta forma, a integração da linha 4 com a linha 1 deveria acontecer na Estação General Osório, e não mais na Estação Morro de São João (COPPE, 2010).

O novo traçado não foi precedido de nova licitação, pois segundo o secretário estadual de transportes da época, Rodrigo Vieira, não haveria tempo hábil para a realização de uma nova licitação de modo que o metrô ficasse pronto a tempo de atender os Jogos Olímpicos. Como consequência disto, ocorreram 16 aditivos contratuais em função de alterações projetuais do traçado da linha 4, que passou a se ligar à linha 1 na Estação General Osório, reduziu seu trajeto ao encerrar-se na Estação Jardim Oceânico, bem como não possibilitou a finalização da Estação Gávea (NOGUEIRA, 2016).

Além disso, a licitação de 1998 previa que o custo da obra entre Botafogo e Barra da Tijuca seria de 2,9 bilhões de reais, dos quais 45% seriam financiados com recurso público. Entretanto, após os aditivos e alterações contratuais, o valor final ficou estimado em 10,4 bilhões de reais, dos quais 90% foram pagos com recurso público – isto é, apenas o recurso público foi aumentado, enquanto o privado manteve-se o mesmo. Embora o Tribunal de Contas do Estado (TCE) tenha aprovado as contas na época, foi recomendado pelo próprio tribunal que “o governo deveria ter realizado nova licitação em função da alteração “radical” do projeto” (NOGUEIRA, 2016).

A linha 4 foi inaugurada, em julho de 2016 de modo a atender exclusivamente os participantes e torcedores dos Jogos Olímpicos. Em setembro, ao fim dos jogos, a linha 4 foi aberta para toda a população. Após 10 meses de operação, o carregamento de passageiros está mais do que 50% abaixo do esperado – 140 mil passageiros por dia, ao invés dos 300 mil esperados. Alega-se a falta de integração tarifária com outros modais

² Afirmação proferida por Heitor Lopes de Souza Júnior, gerente da Rio Trilhos na época.

de transporte e a duplicação do Elevado do Joá, que aumentou em 35% a capacidade viária da via e reduziu a atratividade de potenciais usuários que ainda preferem se deslocar com o próprio veículo (MAGALHÃES, 2017).

Não foi mencionado, em momento algum, que as alterações projetuais de traçado da linha 4 tenham contribuído para a falta de passageiros na linha 4, que ficou com menos 6 quilômetros e com uma das estações do trecho executado sem ser inaugurada. Além disso, foi criada uma parceria entre o Consórcio BRT e o Metrô Rio para a criação de uma integração tarifária de 7 reais para os deslocamentos com metrô e BRT na Estação Jardim Oceânico, mas que não aumentou o carregamento do sistema, apenas evitou que o número de passageiros fosse ainda menor. Não há integração tarifária com linhas de ônibus convencionais, embora, após a redução do traçado da linha 4, era esperado que 65% dos passageiros que ingressassem no metrô viriam de outros modais de transporte (PELEGI, 2017).

4. Trem

4.1 Privatização e prorrogação do fim do prazo de operação

A privatização definitiva da operação dos trens na Região Metropolitana do Rio de Janeiro ocorreu em 1998, num momento de grave crise do sistema, quando em 1996 chegou a carregar apenas 145 mil passageiros – no ano de 1984 chegou a carregar mais de 1 milhão de passageiros por dia. A aquisição pela Supervia, empresa criada para gerir a operação privada dos trens, custou 280 milhões de reais, dos quais apenas 30 milhões foram de fato a sua compra – o restante seria investido em manutenção da malha ferroviária e das composições (COMISSÃO DIRETORA DO PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO, 1998).

Em 2010, a Odebrecht comprou 60% das ações da Supervia, passando a ser sócia majoritária da empresa. No mesmo ano, o contrato da Supervia foi prolongado pelo governo do estado, em aprovação pela Agência Reguladora de Transportes Públicos (AGETRANSP), por mais 25 anos, passando o fim do contrato de 2023 para 2048. Para isto, foi firmado um acordo de que haveria um investimento de 2,5 bilhões de reais, sendo metade desembolsado pela própria Supervia, e a outra metade pelo poder público. A empresa havia firmado, na época da privatização, que faria investimento de 1

bilhão de dólares até 2001, mas até 2010, apenas 545 milhões haviam sido investidos (DIAS, 2010).

4.2 Tarifação e subsídios no transporte de trens metropolitanos

A viabilidade econômica da operação de trens é feita mediante a tarifa, que, entre 1998 e 2017, subiu de 60 centavos para 4 reais e 20 centavos – um aumento de 700% em relação ao preço original. Já a quantidade de passageiros subiu de 150 mil em 1996 para 700 mil em 2016 – um aumento de 500% no carregamento. Estima-se que a inflação no período 1996-2016 tenha sido de 200%. Um novo cálculo para se determinar o aumento do valor anual da tarifa iniciou sua vigência em 2010, logo após a entrada da Odebrecht como sócia majoritária da Supervia. Este novo cálculo amplificou a porcentagem de aumento da tarifa em relação ao período anterior de 1998-2010. O novo cálculo considera apenas a variação do IGP-M, cuja variação é dado por um estudo anual da Fundação Getúlio Vargas (FGV), e nunca foi objeto de contestação ou investigação de instituições reguladoras do setor (GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2014).

Foi também a partir de 2010 que a Supervia focou seus investimentos nas áreas de maior rendimento financeiro e piorou ou extinguiu serviços menos lucrativos. Trens do serviço semidireto e *boosters* foram realocados para o ramal Deodoro, encerrando estes dois tipos de operações especiais, que funcionavam nas horas de pico do serviço de trens. Além disso, o ramal Belford Roxo, que vem enfrentando uma grave situação de carregamento de passageiros em função de problemas sociais que ocorrem ao longo do seu leito e vem enfrentando forte concorrência com a linha 2 do metrô, tem sido sistematicamente sucateado pela Supervia, de modo a alegar falta de retorno financeiro do ramal. Nos fins de semana, os intervalos chegam a 60 minutos, e o último trem parte às 14h da central aos domingos neste ramal. Além disso, foram encerrados também os serviços gratuitos de ônibus-trem no centro expandido da cidade à época das obras de implantação do VLT, e a integração ônibus-trem, cujo valor do desconto era dividido igualmente entre a Rio Ônibus e a Supervia, foi extinta em 2017 (O DIA, 2017).

A Supervia chegou a operar, entre 2011 e 2016, o teleférico do Morro do Alemão, cujo trajeto se inicia na estação de trem de Bonsucesso. A operação foi passada

para a Supervia sem licitação, o que levou o Tribunal de Contas do Estado a questionar a medida e a bloquear parte do valor do contrato por alegação de sobre-preço (G1, 2017). A operação era subsidiada pelo governo do estado, que inteirava o valor da tarifa. Entretanto, por falta de pagamento, o subsídio foi suspenso e a Supervia saiu da operação em 2016, quando então o consórcio Rio Teleféricos, responsável pelo teleférico do Morro da Providência, passou a gerir o teleférico do Alemão. Entretanto, a operação do teleférico do Alemão segue suspensa por tempo indeterminado (G1, 2016).

No início de 2015, uma dívida que a Supervia possuía com a Light (empresa fornecedora de energia elétrica) de 39 milhões de reais foi paga pelo governo do estado. A medida foi aprovada na Assembleia Legislativa (ALERJ) por 30 votos a favor e 21 contra. A medida também visava impedir o aumento de 30 centavos da passagem, que visava cobrir o aumento do custo com energia elétrica, que havia subido 89% em cerca de 8 meses (SCHMITT, 2015). Entretanto, em fevereiro de 2016, a passagem subiu 40 centavos, passando para R\$3,70.

4.3 Investimentos para os megaeventos

De modo a atender às exigências de acessibilidade dos megaeventos, houve em 2014 uma alteração no contrato de 2010, responsável pela prorrogação da concessão até 2048. Desta forma, a alteração no plano de investimentos se deu no sentido de a Supervia não mais precisar reformar 41 trens e adquirir 10 novos trens até 2020 – meta do plano de investimentos do contrato de 2010 –, mas sim que fossem reformadas 6 estações de trem consideradas como “fundamentais” para a ocorrência dos Jogos Olímpicos (GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2014).

Como estes 51 novos trens que entrariam em operação não mais seriam incorporados ao material rodante da empresa, o Estado, através da alteração contratual de 2014, ficou obrigado a adquirir 22 novos trens até 2016. Isto representou, na prática, uma redução de 29 trens em circulação para a população do Estado do Rio de Janeiro (cerca de 12% a menos de oferta de lugares). É importante pontuar que, embora a reforma das estações já estivesse prevista no contrato de concessão de 1998, isto não foi levado em consideração como um débito pendente da Supervia a ser cumprido, mas sim como:

“novas prioridades na prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros no Estado do Rio de Janeiro, em especial

diante dos eventos esportivos que serão sediados na Capital do Estado” (GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2014, p.3).

5. Ônibus

5.1 *Situação do sistema por ônibus antes do contrato de concessão de 2010*

Antes de 2010, a prefeitura do Rio de Janeiro não havia realizado nenhuma licitação integral de todo o sistema por ônibus da cidade, de modo que cada empresa era responsável pela sua frota e linhas. As 47 empresas eram representadas por um único sindicato patronal, a Rio Ônibus, e o sistema de bilhetagem eletrônica, conhecida como Rio Card, foi criado em 2005 e é gerenciado pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor).

Sabe-se que os anos 2000 foram marcados por um aumento na aquisição de carros particulares pela população carioca, o que aumentou a quantidade de deslocamentos por este modal e resultou na diminuição do carregamento de passageiros no transporte por ônibus da cidade – ao contrário do carregamento dos trens e metrô, que aumentaram ao longo dos anos 2000, conforme já foi mencionado anteriormente. O aumento de veículos particulares também impactou no aumento dos congestionamentos, refletindo ainda mais nos custos de operação do setor de transporte por ônibus pelo aumento no uso do combustível e viagens mais longas para os motoristas e cobradores (AZEVEDO, 2015).

Desta forma, uma série de medidas vieram a ser tomadas pelo setor de ônibus, representado pela Rio Ônibus, Rio Card e Fetranspor, de modo a não haver prejuízos na arrecadação do serviço. Houve um aumento da idade média da frota de ônibus e uma redução no quadro de cobradores das empresas através da adoção de ônibus de menor porte, que não possuem a obrigatoriedade da presença do cobrador (DIÁRIO OFICIAL, 2009). Os “midi-ônibus” ou “micrões”, como ficaram conhecidos, reduziram a oferta de lugares por unidade de ônibus da cidade através da substituição de ônibus maiores por ônibus menores em diversas linhas. A não obrigatoriedade do cobrador só foi possível

devido à implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, pois tanto esta quanto os midi-ônibus foram ações que ocorreram, uma após a outra, no ano de 2005. A redução no quadro de funcionários das empresas através da implantação de novas tecnologias foi uma constante entre 2005 e 2017, permitindo que a quantidade de funcionários do setor caísse em mais de 10% entre 2005 e 2017 (FETRANSPOR, 2013; RIO ÔNIBUS, 2017).

Em 2007, o resultado destas medidas começaram a surtir efeito: a quantidade de passageiros voltou a crescer e a idade média da frota de ônibus voltou a ser reduzida, fazendo com que em 2010 a quantidade de passageiros e a idade média da frota voltassem a um patamar muito próximo da situação no início dos anos 2000 (AZEVEDO, 2015).

5.2 Licitação e contrato da concessão dos ônibus municipais em 2010

Em novembro de 2010, foi lançado o edital da concessão do serviço por ônibus do município do Rio de Janeiro. Todas as empresas que venceram a licitação já atuavam na cidade, mesmo aquelas que tiveram que mudar de razão social em função de pendências que as invalidavam de participar do edital. As empresas vencedoras foram distribuídas em 4 consórcios, divididos por Área de Planejamento (APs) da cidade. Desta forma, criou-se uma nova instância na interlocução entre concessionária e poder público, uma vez que, a partir de então, os consórcios é que passaram a responder pelas empresas.

Além disso, a não contemplação de algumas normas que eram vigentes antes da licitação permitiram duas mudanças na operação dos ônibus após 2010. A primeira delas foi a não determinação de obrigatoriedade de que as linhas executivas devessem ter seus trajetos submetidos aos das linhas regulares que deram origem ao serviço executivo. Desta forma, linhas executivas ficaram passíveis de terem trajetos exclusivos, o que, sendo uma opção mais cara do que a linha regular, tendem a encarecer o custo do passageiro para trajetos em que somente operam linhas executivas. A segunda brecha foi a não permissão de inclusão de nenhuma nova empresa nos consórcios após o início da vigência da concessão de 2010 (SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, 2010). Antes desta data, algumas empresas, ao criarem ou absorverem linhas muito diferentes de suas áreas de atuação, criavam novas empresas a partir da empresa-matriz – ação conhecida como “cisão” –, de modo que

cada empresa pudesse concentrar seus investimentos de modo mais individualizado. O impedimento de novas cisões não impede a falência de empresas já atuantes, mas impede a criação de novas empresas, de modo que isto fez com que empresas remanescentes e em momento de crescimento “inflexíveis”, tendendo à formação de monopólios em determinadas regiões da cidade, e à oligopólios de diferentes grupos empresariais no sistema como um todo (MAGALHÃES, 2013).

Esta última questão agrava a relação da disputa de mercado entre as empresas de ônibus pertencentes a diferentes grupos empresariais. Empresas que, antes de 2010, já vinham com problemas administrativos e tiveram sua falência decretada, costumam ter suas linhas e até funcionários absorvidos por empresas remanescentes do setor. Entretanto, com a não resolução dos problemas judiciais, cria-se uma “bola de neve” na qual uma sucessão de falências de determinadas empresas, de um lado, cria problemas para empresas independentes. Estas acabam por também fechar as portas ao absorverem os problemas das empresas antigas, tornando as empresas remanescentes de grandes grupos empresariais, que possuem maior resiliência econômico-financeira por fazerem parte de grandes grupos, ainda maiores (PORTAL FLUMIBUSS RJ, 2016).

Este fenômeno aconteceu particularmente com um grupo empresarial, que já possuía problemas administrativos antes da licitação, precisou mudar de razão social para participar da licitação e chegou a contar com 6 empresas e cerca de 15% da frota operante na cidade; atualmente este grupo possui apenas 1 empresa restante, que é a “empresa-mãe”. Este é o grupo conhecido como o “Grupo Breda”, representado pelo empresário Álvaro Rodrigues. Por outro lado, outros grupos empresariais, atuantes há mais tempo na cidade do que o Grupo Breda, acabaram crescendo ao absorver as linhas, e até frotas e funcionários de empresas falidas, dentre as quais as do Grupo Breda. É o caso do Grupo Guanabara, pertencente à família do empresário Jacob Barata e atuante em todos os consórcios da cidade, do Grupo Real, que atua na Zona Sul e Barra da Tijuca, e do Grupo Redentor, este pertencente ao empresário Avelino Antunes e operante em Jacarepaguá, Barra da Tijuca e outras localidades da Zona Oeste (ALVES, 2013). Este assunto será retomado no item 5.4 deste capítulo, pois isto explica, em parte, as razões das racionalizações de linhas de ônibus que ocorreram entre 2010 e 2015 no setor.

5.3 Tarifação, padrão de viagem e racionalização do sistema de ônibus

Um dos benefícios da concessão de 2010 foi a introdução do Bilhete Único Carioca, que permitiu ao passageiro o embarque em até 2 ônibus pelo preço de 1 em um período de até 2 horas. A introdução deste benefício não veio acompanhada de ressarcimento do poder público pelas baldeações, de modo que as empresas de ônibus é que deveriam arcar com eventuais quedas na receita em função das transferências que antes eram pagas nos dois trechos de embarque, e a partir de então seriam cobradas somente no primeiro embarque.

O controle da bilhetagem eletrônica pela Rio Card permitiu às empresas identificar padrões de viagem dos passageiros, com detalhes de suas origens, destinos e trajetos. Isto possibilitou uma série de estudos visando a “racionalização” de linhas de ônibus, que acabaram por ocorrer em locais estratégicos da cidade, como os clusters olímpicos do Centro, Zona Sul e Barra da Tijuca. Estas racionalizações serão analisadas em seguida, separadamente, nos capítulos deste artigo destinados a cada um destes modais.

5.4 Racionalizações de linhas de ônibus na Zona Sul

Para integrar as empresas da concessão de 2010, o Grupo Breda realizou a troca de razões sociais das empresas de seu grupo que não estavam aptas à participação do edital em função de problemas administrativos e jurídicos. Foi o caso da Transportes Amigos Unidos, que teve seu nome alterado para Transportes Translitorânea. Esta empresava operava linhas que ligavam o Centro à Zona Sul e à Barra da Tijuca, e repassou os problemas financeiros e jurídicos para a nova empresa. Em 2014, em decorrência da não resolução destes problemas, a empresa entrou em grave situação financeira e perdeu o direito de operar as linhas entre Centro e Zona Sul. Estas linhas passaram a ser operadas em “pool” (isto é, divididas com outras empresas do mesmo consórcio), em caráter emergencial. No início de 2015, a empresa decretou falência (ALBUQUERQUE, 2015).

Logo em seguida, foi apresentado um plano de racionalização dos ônibus que circulavam entre a Zona Sul e o centro da cidade, pouco mais de 1 ano antes das Olimpíadas acontecerem na cidade. O objetivo seria o de tornar os deslocamentos mais rápidos nos corredores de ônibus e reduzir a sobreposição de trajetos das linhas que passam por esta região da cidade – das quais 54% teriam trajetos sobrepostos em mais de 50% de seus trechos. A meta era a redução de 35% de ônibus circulando na Zona Sul

e Centro. Além disso, foi identificado pela Secretaria Municipal de Transportes que apenas 2% dos passageiros deste trecho realizavam baldeações, e que poucos passageiros iam da Barra da Tijuca ao centro da cidade nos ônibus cujo caminho era a Zona Sul (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2017).

O que ocorreu, de fato, foi a redução da cobertura de transporte em áreas de menor carregamento de passageiros – como Laranjeiras, Cosme Velho e Flamengo – e na área a ser atendida pelo Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na Região Portuária, no Centro da cidade. Além disso, a medida também seccionou as linhas que vinham da Barra da Tijuca e Jacarepaguá em direção ao centro, via Zona Sul, fazendo-as terminar em Botafogo em função da afirmação de que os passageiros que vinham da Barra e Jacarepaguá não iam até o centro nestas linhas. Das 51 linhas internas da Zona Sul e que ligavam a Zona Sul ao Centro, restaram apenas 8, e foram criadas outras 12. Além disso, mais de 90% das cerca de 30 linhas diametrais, que ligavam a Zona Norte à Zona Sul (i.e., das áreas menos abastadas às áreas mais abastadas) tiveram seu trajeto seccionado, reduzido ou modificado, em função de um estudo de carregamento das linhas, que apontavam um carregamento abaixo de 15% na parte final de seus trajetos na Zona Sul (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2017).

Além disso, as linhas que foram distribuídas entre as empresas remanescentes ficaram divididas entre empresas dos principais grupos empresariais da cidade (Grupo Guanabara, Grupo Real e Grupo Redentor) e empresas independentes (São Silvestre, Vila Isabel e Estrela Azul). A mudança nas linhas impactou diretamente a receita das empresas independentes, que atualmente estão enfrentando crises financeiras, enquanto que as empresas pertencentes a grupos maiores (Guanabara, Real e Redentor) estão melhor adaptadas às mudanças do sistema (O DIA, 2017).

Após a implantação das mudanças, a agilização da viagem nos corredores exclusivos foi de apenas 10% no corredor de Copacabana (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2017), o que põe em cheque o custo-benefício da medida. O que ocorreu, de fato, foi uma maior quantidade de baldeações – justificadas pelo poder público pela possibilidade de integração com o Bilhete Único Carioca –, o que aumenta o tempo de viagem dos passageiros e desconsidera o aumento do custo para passageiros que já realizavam baldeações anteriormente e não foram considerados nos dados que demonstram a baixa quantidade de baldeações antes da racionalização. Estes passageiros precisaram, a partir de então, pegar 3 conduções até o seu destino.

A redução de linhas de ônibus também permitiu que houvesse um maior controle policial de linhas com maior histórico de problemas sociais e de segurança, ligados a roubos e furtos na Zona Sul (KREZNINGER, 2017). Isto traz, como consequência, uma limitação de acesso à população que se desloca de locais mais afastados da cidade, aumentando-se assim a exclusão socioespacial da população.

Desta forma, é possível concluir que a racionalização seguiu uma lógica de mercado, pois dividiu as linhas da falida empresa entre as empresas já atuantes na mesma região, reduziu a cobertura de transporte em áreas com menor carregamento de passageiros, e limitou o acesso de linhas mais longas aos destinos finais na Zona Sul a fim de se aumentar o número de baldeações e aumentar a receita das novas linhas criadas (RODRIGUES e BASTOS, 2015). É importante pontuar que a racionalização antecipou a acomodação de passageiros de transporte público, em função da implantação do VLT no centro e da linha 4 do metrô entre a Zona Sul e a Barra da Tijuca. Houve, dessa forma, uma compensação na diminuição da oferta de lugares no transporte por ônibus em função do aumento de oferta de lugares no VLT e no metrô – e isto não foi explicitado enquanto uma das razões da racionalização. Outra consequência não explicitada foi a criação de uma aparente “ordem social” nos principais locais de visibilidade da cidade em decorrência dos megaeventos, notadamente os jogos olímpicos.

5.5 Jornadas de Junho e seus desdobramentos

Em junho de 2013, as passeatas que ocorreram em todo o Brasil por conta dos reajustes nos preços de tarifas de transporte público trouxeram alguns ganhos para a população carioca. O aumento da passagem, à época, foi revogado, e pouco mais de 6 meses depois das manifestações, foi instaurado o Bilhete Único Universitário no rol de gratuidades no transporte por ônibus no município. Além disso, uma CPI foi iniciada em agosto do referido ano para averiguar a legalidade dos aumentos de passagens de ônibus, mas encontra-se suspensa desde 2014 na câmara dos vereadores (BARREIRA, 2014). Além disso, a Secretaria Municipal de Transportes ficou encarregada de criar o Portal da Transparência no site da Prefeitura, contando com informações sobre custos, arrecadação e dados quantitativos e qualitativos sobre as linhas, frotas, empresas e consórcios do sistema de ônibus da cidade. (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE

JANEIRO, 2017). Boa parte dos dados apresentados neste artigo foram extraídos desta fonte.

5.6 Olimpíadas: lei do ar condicionado e fim da obrigatoriedade de cobradores

Em 2014, uma medida foi tomada visando o melhoramento da imagem do transporte por ônibus na cidade para as Olimpíadas: a obrigatoriedade de ar condicionado nos novos ônibus integrantes da frota operacional da cidade (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2014). A medida teve como objetivo climatizar toda a frota de ônibus da cidade até o fim de 2016, de modo que, a cada ano, fosse incorporado 1/3 da frota refrigerada necessária. Esta medida foi utilizada como argumento para aumentar a passagem acima do critério que consta no contrato de licitação, com a justificativa de que isto possibilitaria a renovação da frota mais rapidamente (G1, 2015).

Neste mesmo ano, uma medida que era válida somente para ônibus alimentadores do sistema BRT foi estendida às linhas regulares da cidade: o uso de duas roletas, em substituição ao cobrador (SMTR, 2013). A medida foi implantada como justificativa de que a roleta dupla permitiria o embarque mais rápido de passageiros e, de acordo com a Rio ônibus, eliminaria a necessidade do cobrador nas linhas em que pelo menos 70% dos passageiros utilizassem o Rio Card como forma de ingressar no veículo. Entretanto, o Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Coletivo (Sintraurb) informou que o acúmulo da dupla função dos motoristas não veio acompanhado de aumento nos salários, e que as viagens tornaram-se mais lentas em função dos motoristas não poderem dar o troco com o veículo em movimento (FREITAS, 2014 e RIBEIRO, 2015).

Ao final de 2016, após as Olimpíadas, viu-se que o acordo da frota 100% climatizada não foi cumprido: apenas 70% das viagens (e não da frota) está climatizada. Este percentual inclui os ônibus executivos e as viagens em BRT. Por outro lado, mais de 80% da frota já está sem a presença do cobrador, que se tornou facultativa em decorrência da dupla roleta nos ônibus (CORRÊA, 2016).

6. Bus Rapid Transit (BRT)

6.1 O conceito de mobilidade do BRT e as mudanças no padrão de viagem

A introdução do sistema de BRT na cidade teve como premissas principais a redução do tempo de viagem dos passageiros, a redução dos custos com a operação e a introdução de uma maior porcentagem de passageiros viajando em transportes de maior capacidade. Embora o BRT tenha sido anunciado como transporte “de massa”, existem diferentes capacidades (baixa, média e alta) de carregamento, e o BRT se encaixa na capacidade considerada média, assim como o VLT. Uma das diferenças entre estes modais é o custo e o tempo de implantação, que é menor no BRT mas garante carregamento semelhante ao do VLT (OLIVEIRA e ROSA, 2013).

Entretanto, a implantação dos BRTs ocorreu em regiões da cidade já atendidas por linhas de ônibus, cujos trajetos se assemelhavam totalmente ou parcialmente com o do corredor a ser implantado. Desta forma, foram feitas extinções e reduções destes trajetos operados por linhas regulares de ônibus, de modo que o passageiro que realizava a viagem em apenas 1 condução, passaria a utilizar 2 ou 3, das quais uma passaria a ser, obrigatoriamente o BRT, e os outros poderiam ser uma linha alimentadora do sistema e uma linha comum. Desta forma, o Bilhete Único Carioca sofreu uma alteração para atender a este padrão de viagem, de modo que, a partir de então, seria permitido embarcar em até 3 coletivos pagando apenas o valor de 1 tarifa, na condição de que um ônibus deveria ser comum ou alimentador, o segundo deveria ser um ônibus do BRT, e o terceiro seria alimentador ou comum. Desta forma, para a integração com 3 ônibus ocorrer, cada ônibus deveria ser de um sistema (BRT RIO, 2014).

6.2 “Legado” dos megaeventos: BRTs e as racionalizações

Na introdução do primeiro corredor de BRT da cidade, o Transoeste, foram extintas 5 linhas diretas que ligavam a Barra da Tijuca (AP4) à Santa Cruz, Guaratiba, Campo Grande e Paciência (AP5), e outras 21 linhas foram encurtadas ou se tornaram alimentadoras do sistema (O DIA, 2012). As obras ficaram prontas em 2012, pouco antes das eleições para a prefeitura. Posteriormente, em 2013, foi inaugurado um trecho extra, entre Santa Cruz e Campo Grande, e em 2016, em virtude do encurtamento do trajeto da linha 4 do metrô, o Transoeste foi estendido até o jardim Oceânico, substituindo por BRT o trecho que seria operado por metrô entre o Terminal Alvorada e o Jardim Oceânico.

Já a inauguração do BRT Transcarioca fez parte do encargo de obras da Copa do Mundo de 2014, por prever a ligação da Barra da Tijuca e Jacarepaguá (AP4) com o aeroporto internacional da cidade, passando por Madureira e Penha (AP3) (AMORIM, 2014). Por passar em áreas de maior densidade populacional e mais consolidadas, a quantidade de linhas modificadas foi considerável: 12 linhas foram eliminadas e 39 linhas foram seccionadas, reduzidas ou modificadas para integrar o sistema alimentador (SANSÃO, 2014). Embora a maior parte das linhas alteradas tivessem como origem, destino ou trajeto a região de Madureira, a região de Jacarepaguá foi a mais afetada pelas alterações, em função da oferta de transporte ser historicamente menor nesta região do que em Madureira (RODRIGUES, 2016). É importante pontuar que, para o Grupo Redentor, original e atuante da região de Jacarepaguá, a racionalização das linhas de ônibus da região foi simultânea e conveniente à expansão do grupo nas linhas da Zona Sul e na aquisição de linhas das empresas de ônibus que foram extintas, cujos motivos foram explicados no capítulo anterior (DIÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO, 2016).

Por último, o BRT Transolímpico é o mais recente em operação, inaugurado em 2016 como parte do encargo das obras de mobilidade para as Olimpíadas. Este corredor ligaria Deodoro, local de parte dos eventos esportivos e de integração com o futuro Transbrasil, ao BRT Transoeste no Recreio, passando pelo Parque Olímpico e pela Vila dos Atletas. A diferença deste corredor de BRT em relação aos anteriores é que ele foi acompanhado pela construção de uma via nova, expressa, na cidade. Por conta disso, pouquíssimas linhas foram alteradas em função da sua implementação, mas a sua utilização está abaixo do esperado. Entretanto, a previsão era de que 70 mil passageiros diários utilizassem o corredor, mas o carregamento está em torno de apenas 29 mil (MAGALHÃES e RODRIGUES, 2017). Embora isto não seja explicitado, o corredor não está integrado à Deodoro, de modo que ele se encerra na Vila Militar. Isto impede a ligação da Transolímpica com outros 2 ramais de trem da Supervia, uma vez que a Vila Militar é atendida somente pelo ramal de Santa Cruz.

Por fim, não houve ainda uma contrapartida tarifária para os passageiros do BRT: embora a média do índice de passageiros por quilômetro (IPK) nos corredores exclusivos seja 70% acima da média do sistema de ônibus regular da cidade (SAMPAIO, 2017), e embora a redução do custo de operação do sistema BRT seja de 30% em relação aos ônibus convencionais (PELEGI, 2017), não existe ainda uma tarifa mais baixa para os BRTs. Isto está previsto no contrato de concessão de 2010, mas

ainda não foi implementado (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2017).

7. Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT)

Enquanto projeto de revitalização da região central como legado dos jogos olímpicos, o Porto Maravilha possuiu, no seu rol de projetos de mobilidade urbana, a introdução do VLT no centro da cidade. Este modal passou a fazer a conexão da rodoviária com o aeroporto Santos Dummont, ambos no Centro. Além disto, a implementação do VLT previu o fechamento parcial da Avenida Rio Branco, alterando a rota de 82 linhas de ônibus (PORTO MARAVILHA, 2016). Além disso, o período de obras no centro da cidade, entre 2010 e 2015, reduziu e alterou o trajeto de outras 180 linhas de ônibus na região central da cidade, encurtando o trajeto de linhas troncais cujas origens são as zonas mais afastadas da cidade (G1, 2016).

O grupo VLT Carioca, que ganhou a licitação de construção e operação do VLT, é composto, entre outros, pela empreiteira Odebrecht (que também administra os trens da Supervia) e pelos consórcios Invepar (que também administra o Metrô Rio), CCR, e Riopar, formado pelos grupos de empresas de ônibus da capital (PORTO MARAVILHA, 2012). De modo a garantir uma mínima viabilidade de sua operação, foram cortadas e racionalizadas diversas linhas de ônibus que passam pelas regiões central e portuária, muitas delas que atendiam a populações socialmente e historicamente mais vulneráveis.

O custo-benefício desta operação de substituição de modal (do ônibus para o VLT) é, por hora, questionável, visto que o atual carregamento de trinta mil passageiros por dia do VLT é inferior ao das linhas de ônibus mais rentáveis da cidade, e seu custo de construção de mais de 1 bilhão de reais para menos de 13 quilômetros foi equivalente à construção do BRT Transcarioca – que carrega mais de 200 mil pessoas por dia num trecho de 40 quilômetros (FLEGNER, 2016 e BRT RIO, 2017).

8. Tarifação do transporte público e a sua relação com os esquemas de corrupção no setor do transporte público fluminense

8.1 Período pós megaeventos e a crise financeira do Estado

Após os jogos olímpicos e a consolidação da “crise fiscal” pela qual os governos estadual e municipal vem passando, houve uma redução no subsídio das integrações tarifárias do setor de transporte público proporcionadas pelo poder público. Além disso, houve redução de passageiros circulando no transporte público, o que acarretou em queda da receita das empresas. Isto fez com que as integrações tarifárias que foram acordadas entre as empresas, sem subsídio do poder público, também ficassem comprometidas.

O Bilhete Único Intermunicipal, cujo valor era de R\$5,90 em 2015 e a diferença do valor das tarifas integrais é pago pelo governo estadual às concessionárias, passou para R\$6,50 em 2016 e em 2017 subiu para R\$8,00, além de ter passado a ser restrito para usuários cuja renda mensal é de até 3 mil reais (RIOCARD, 2017). A integração ônibus-trem, cujo valor era de R\$6,60 em 2017 e era um acordo, sem subsídio do poder público, entre a Supervia e a Fetranspor, foi extinta em junho deste ano (BAZANI, 2017). Isto representou um aumento de 1,40 (21%) no custo diário deste tipo de deslocamento. Também em junho este ano, a segunda integração do Bilhete Único carioca entre ônibus regular, BRT e ônibus alimentador foi extinta em decorrência da queda na arrecadação das empresas de ônibus (BAND NEWS FM RIO, 2017). Desta forma, ao invés de R\$3,80, os passageiros que se deslocam neste tipo de viagem estão, a partir de então, gastando o dobro deste valor (R\$7,60). As integrações que não sofreram extinção ou aumento acima da média dos aumentos anteriores são as integrações entre o metrô e o BRT nas estações Jardim Oceânico e Vicente de Carvalho (R\$7,00) e as integrações ônibus-metrô (R\$5,55) (RIOCARD, 2017).

8.2 Investigações de esquemas de corrupção no setor de transporte fluminense

Os desdobramentos da Operação Lava-Jato no Rio de Janeiro levaram a operações específicas no setor de transporte público do estado. A primeira delas se refere à apuração de irregularidades nas obras da linha 4 do metrô, e a segunda se refere ao setor de ônibus.

Com relação às obras da linha 4 do metrô, a operação “Tolypeutes” prendeu o ex-diretor da Riotrilhos, Heitor Lopes de Souza Júnior, e o secretário de turismo Luiz Carlos Velloso, que à época do esquema era subsecretário de transportes do governo

estadual. Ambos, em conjunto com o ex-governador Sérgio Cabral, faziam parte de um esquema de corrupção que favoreceu que determinadas empreiteiras vencessem a licitação da linha 4 do metrô, mediante o adiantamento de 1% do valor do contrato. A cada aditivo no contrato, o que alterava o escopo técnico da obra, os operadores do esquema recebiam um novo valor de propina. Este valor era pago pela Carioca Engenharia, uma das empresas integrantes do Consórcio Rio Barra, que foi responsável pela execução das obras. O valor final da obra ficou 350% superior ao valor inicial de 1998, passando de R\$2,9 bilhões de reais para R\$10 bilhões de reais (OTAVIO e GRILLO, 2017).

Com relação ao setor de ônibus, em uma de suas fases da Lava-Jato, a operação “Quinto do Ouro” prendeu, em março de 2017, 5 dos 7 conselheiros do Tribunal de Contas do Estado (TCE) a partir da delação do ex-presidente do TCE, Jonas Lopes de Carvalho. Os conselheiros são acusados de receber propina mensal de 60 mil reais entre 2013 e 2016, tanto para que processos relacionados aos setor de ônibus do estado tivessem a ter análises mais favoráveis às empresas associadas da Fetranspor, quanto para suspender a CPI dos ônibus, iniciada em 2013 e suspensa em 2014, conforme já foi mencionado anteriormente (OTAVIO E BIASETTO, 2017). Um dos presos desta operação também foi o doleiro Álvaro José Novis, que também fez parte dos esquemas de corrupção do ex-governador Sérgio Cabral Filho, preso em 2016 por esquemas de corrupção ligadas à obras para a Copa do Mundo, da área da saúde, da linha 4, entre outras (OTAVIO e BIASETTO, 2017).

A delação de Novis, que era operador do esquema de corrupção no setor, levou, em julho deste ano, à expedição de 30 mandados de prisão pela Operação Ponto Final no estado do Rio de Janeiro. Os mandados levam em consideração o valor de R\$ 500 milhões de reais em propina, que foi paga pela Rio Ônibus a pessoas ligadas ao setor de transporte do estado. Dos 30 mandados, alguns deles estão ligados a pessoas ligadas ao setor de transporte: Rogério Onofre, ex-presidente do Departamento de Transportes Rodoviários do RJ (DETRO); Lélis Teixeira, presidente da Fetranspor; José Carlos Lavoura, conselheiro da Fetranspor; Marcelo Gonçalves, presidente da Rio Ônibus; Otacílio Monteiro, vice-presidente da Rio ônibus; Enéas Bueno, diretor da Rio ônibus; Jacob Barata Filho, empresário de ônibus do Grupo Guanabara; José Augusto Monteiro, sócio de Jacob barata e presidente do conselho da Rio ônibus; e Carlos Miranda (em nome do ex-governador Sérgio Cabral), cujo valor da propina chega a R\$ 122 milhões e era recebida há mais de 25 anos pelo ex-governador (G1, 2017 e GUIMARÃES, 2017).

O esquema de corrupção visava à entrega de propina, por parte do sindicato das empresas de ônibus, aos representantes de instituições ligadas à fiscalização do setor de transporte. Em troca da propina, as empresas receberam diversos benefícios financeiros no período entre 2010 e 2016, dentre os quais isenções fiscais de IPVA dos coletivos, de ICMS do óleo diesel, além dos reajustes tarifários anuais. Além disso, mesmo quando decisões do Tribunal de Contas do Estado apontaram para a redução do preço das tarifas praticadas pelo setor, isto nunca foi colocado em prática pelas empresas (SEARA, 2017). Como, no caso do Bilhete Único Intermunicipal, a diferença tarifária entre o valor integral das passagens e o valor com o Bilhete Único era subsidiada pelo governo estadual, quanto maior o valor das tarifas integrais, maior seria o subsídio dado pelo governo do estado às empresas de ônibus. Isto explica, em parte, porque, recentemente, o valor do Bilhete Único Intermunicipal subiu consideravelmente nos últimos anos, visto que o orçamento do Governo Estadual diminuiu consideravelmente e impactou inclusive os subsídios pagos às empresas de ônibus.

9. Intensificação do processo de mercantilização da mobilidade urbana do Rio de Janeiro segundo as teorias marxistas

É possível traçar relações entre o processo de acumulação capitalista da qual Karl Marx tratou no Século XIX e o *modus operandi* das empresas do setor de transporte público no Rio de Janeiro. Relações de sobre-trabalho, produção de mais-valia, acumulação de capital e margem de lucro podem ser observadas em diversos aspectos analisados ao longo do presente artigo (CAFIERO, 2010).

A acumulação da dupla função dos motoristas-cobreadores em razão do avanço tecnológico remonta à relação de subordinação do homem diante da máquina (a dupla roleta), que representa a redução do custo de recursos humanos (menos um funcionário) e do tempo (embarque “mais rápido”). Se em 2005, o motorista-cobrador era permitido apenas nos ônibus menores (com capacidade de até 70 passageiros), atualmente mesmo nos ônibus grandes (que carregam até 90 passageiros) este funcionário está permitido. Se for levado em conta que, nos veículos do BRT, é possível carregar até 270 passageiros, percebe-se que o preço do sobre-trabalho do funcionário é muito mais baixo, uma vez que o seu salário não é três vezes superior por estar carregando três vezes mais passageiros em um mesmo veículo. A mais-valia, no entanto, é ainda maior.

Além disso, embora o setor de transporte passe a imagem de “crise” financeira, a margem de lucro tem sido constantemente elevada em função de aumentos de tarifa cujos critérios levam em consideração fatores fixados, mas que são variáveis ao longo do tempo. É o caso da tarifa de ônibus municipal, que leva em conta o valor do IPK fixado de 2010, mas que, ao longo dos anos posteriores, foi maior mas não refletiu na diminuição da tarifa (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2017). Isto também se aplica no caso da elevação da tarifa para a introdução dos ônibus refrigerados, que vem ocorrendo desde 2014. Se apenas 70% das viagens estão refrigeradas, significa que 30% das viagens não-refrigeradas estão obtendo, adiantadas, um lucro acima do esperado.

Por fim, a acumulação histórica do setor empresarial de transporte permite que a sua reprodução ocorra, inclusive, através de medidas que se utilizam do próprio recurso público (como os subsídios às tarifas) para garantir a manutenção do lucro privado. Os esquemas de corrupção apenas explicitam o que, historicamente, ocorre na relação tênue entre capital e poder, na medida em que não há uma separação clara entre os setores detentores dos meios de produção (os empresários de ônibus e da construção civil, como foi mostrado neste artigo) e o Estado, garantidor da manutenção do sistema capitalista.

10. Conclusões finais

Este artigo buscou entender como os megaeventos esportivos na cidade do Rio de Janeiro serviram de cenário para a intensificação do processo de mercantilização da mobilidade urbana enquanto atividade econômica, bem como buscou explicar de que forma este processo impactou diretamente no aumento da exclusão socioespacial da população e dos passageiros deste setor. Esta problemática ainda merece estudo mais abrangente, na medida em que os limites inerentes à produção deste artigo permitiram apenas uma análise ainda preliminar sobre o contexto estudado.

A partir desta análise, entretanto, já é possível concluir que o serviço de transporte público, operado pela iniciativa privada, tira partido da condição inalienável de deslocamento da população que depende deste serviço para garantir a acumulação e a reprodução do capital acumulado pelo setor empresarial não só do ramo do transporte, mas também da construção civil e de outros setores produtivos. Se os megaeventos foram o cenário do período 2007-2016 para a introdução de medidas que aumentaram a

mercantilização da mobilidade urbana do Rio de Janeiro, o atual contexto de “crise” também será subvertido no sentido de contemplar a lógica capitalizada de acumulação e reprodução do capital deste setor – vide a já extinção de algumas das integrações tarifárias entre os modais de transporte.

O estágio de acumulação histórica do setor empresarial de transporte chegou ao patamar dos consórcios, oligopólios e capilarização nos mais diversos serviços públicos, o que torna difícil o controle social e econômico do funcionamento deste serviço. Desta forma, é importante salientar que políticas públicas que venham a priorizar a mobilidade urbana sejam precedidas de medidas que aumentem o controle social do setor de transporte público, de modo que a sua priorização enquanto política pública não se mescle com o aumento de poder do empresariado deste setor.

Referências

AGETRANSP. *Nota Técnica N°. 006/2010-CAPET*. Rio de Janeiro: AGETRANSP, 2010. Disponível em: <<http://www.agetransp.rj.gov.br/documents/10181/54873/Nota+T%C3%A9cnica+N+006-10+CAPET+-+Supervia+-+Reajuste+anual+-+01-12-2010.pdf/dd80ce57-90fe-4ac8-af0c-7beea1753cbd>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

AMORIM, K. *Única obra de mobilidade urbana para a Copa, BRT Transcarioca é inaugurado no Rio de Janeiro*. PINI, Infraestrutura Urbana, 2014. Disponível em: <<http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/Transporte/unica-obra-de-mobilidade-urbana-para-a-copa-brt-transcarioca-313025-1.aspx>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

AZEVEDO, J. *Mobilidade Urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Um estudo dos últimos 50 anos à luz dos dias atuais*. 2015. Dissertação de mestrado. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/13515/Mobilidade%20Urbana%20na%20Regi%C3%A3o%20Metropolitana%20do%20Rio%20de%20Janeiro%20-%20Um%20estudo%20dos%20%C3%BAltimos%2050%20anos%20%C3%A0%20luz%20dos%20dias%20atuais.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

BANDNEWS. *Segunda integração do Bilhete Único Carioca é suspensa*. 2017. Disponível em: <<http://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/segunda-integracao-do-bilhete-unico-carioca-e>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

BARREIRA, G. *Justiça do Rio mantém CPI dos Ônibus suspensa por unanimidade*. Rio de Janeiro: G1, 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/03/justica-do-rio-mantem-cpi-dos-onibus-suspensa-por-unanimidade.html>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

BAZANI, A. *Supervia anuncia fim da integração pelo Bilhete Único Carioca*. Diário do Transporte, 2017. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/05/16/supervia-anuncia-fim-da-integracao-pelo-bilhete-unico-carioca/>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

BIASETTO, C. e OTÁVIO, C. *Lava-Jato no Rio abre 'caixinha preta' da Fetranspor*. Rio de Janeiro: O Globo, 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/lava-jato-no-rio-abre-caixinha-preta-da-fetranspor-21546386?loginPiano=true>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

BRT RIO. *Conheça o BRT*. 2016. Disponível em: <<http://www.brtrio.com/conheca>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

BRT RIO. *Nove novas linhas alimentadoras do BRT Rio começam a circular*. 2014. Disponível em: <<http://www.brtrio.com/noticia/nove-novas-linhas-alimentadoras-do-brt-rio-comecam-a-circular>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

CAFIERO, C. *Uma leitura popular do capital de Karl Marx*. 2010. Disponível em: <<http://geobronx.blogspot.com.br/2010/05/uma-leitura-popular-do-capital-de-karl.html>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

COMISSÃO DIRETORA DO PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO. *Edital de licitação: licitação PED/ERJ/Nº02/98-METRÔ*. 1998. Disponível em: <<http://www.agetransp.rj.gov.br/documents/10181/54881/Edital+de+licita%C3%A7%C3%A3o+-+Rio+Barra+-+08-10-1998.pdf/63bc8b47-cd55-4371-a870-84db33c929b8>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

COPPE UFRJ. *Especialistas criticam traçado da Linha 4 do Metrô*. 2010. Disponível em: <<http://www.pet.coppe.ufrj.br/index.php/component/content/article/34-demo-category/189-especialistas-criticam-tracado-da-linha-4-do-metro>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

CORRÊA, D. *Justiça manda climatizar toda a frota de ônibus do Rio até o fim do ano*. Rio de Janeiro: Agência Brasil, 2016. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-07/justica-manda-climatizar-toda-frota-de-onibus-do-rio-ate-o-fim-do-ano>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

DIÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO RJ. *Moradores pedem retorno de linhas em Jacarepaguá*. 2016. Disponível em: <<https://diariodotransportecoletivo.wordpress.com/2016/03/19/moradores-pedem-retorno-de-linhas-em-jacarepagua/>>. Acesso em 16 jul. 2017.

DIAS, M. *Trens: SuperVia e governo acertam investimentos de R\$ 2,5 bilhões*. Rio de Janeiro: Extra, 2010. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/trens-supervia-governo-acertam-investimentos-de-25-bilhoes-382931.html>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

FETRANSPOR. *Relatório de atividades Fetranspor 2012*. 2013. Disponível em: <<http://www.fetranspordocs.com.br/downloads/RAF2013.pdf>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

FLEIGNER, A. *Sobre a conclusão da Linha 2 do Metrô do Rio*. 2015. Disponível em: <<http://urbecarioca.blogspot.com.br/2015/09/linha-2-do-metro-noticias-e-artigo.html>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

FREITAS, F. *Passageiros de ônibus dizem que sistema de roleta dupla tem dificultado o embarque*. Rio de Janeiro: O Globo, 2014. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/passageiros-de-onibus-dizem-que-sistema-de-roleta-dupla-tem-dificultado-embarque-13982333>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

G1 RIO. *Diretor da Rio Ônibus antecipava informações para empresários, diz MPF*. Rio de Janeiro: G1, 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/diretor-da-rio-onibus-antecipava-informacoes-para-empresarios-diz-mpf.ghtml>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

_____. *Ônibus do Rio ficam mais caros e passam a custar R\$ 3,40 neste sábado*. Rio de Janeiro: G1, 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/01/onibus-do-rio-ficam-mais-caros-e-passam-custar-r-340-neste-sabado.html>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

_____. *Reabertura da Av. Rio Branco altera itinerário de 180 linhas de ônibus*. Rio de Janeiro: G1, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/05/reabertura-da-av-rio-branco-altera-itinerario-de-180-linhas-de-onibus.html>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

_____. *TCE-RJ determina bloqueio de R\$ 5,8 milhões em contrato com a SuperVia*. Rio de Janeiro: G1, 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/tce-rj-determina-bloqueio-de-r-58-milhoes-em-contrato-com-a-supervia.ghtml>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

_____. *Teleférico do Alemão, no Rio, é fechado por falta de pagamento*. Rio de Janeiro, G1, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/10/teleferico-do-alemao-no-rio-e-fechado-por-falta-de-pagamento.html>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. *9º Termo Aditivo Contrato Concessão*. Rio de Janeiro: AGETRANSP, 2014. Disponível em: <<http://www.agetransp.rj.gov.br/documents/10181/54873/9o+termo+aditivo++SuperVia++25-08-2014.pdf/d5cae114-f160-49dd-bfc6-6055f27dabce>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

GRILLO, C. *Diretor da Rio Trilhos e subsecretário de Turismo são presos em mais uma etapa da Lava-Jato no Rio*. Rio de Janeiro: O Globo, 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/diretor-da-riotrilhos-subsecretario-de-turismo-sao-presos-em-mais-uma-etapa-da-lava-jato-no-rio-21055913>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

GUERRA, M.; FERREIRA, A. P. *Copa do mundo 2014: para quem? E para quem?* Um estudo sobre a percepção do brasileiro sobre os principais objetivos e público-alvo envolvidos no planejamento de um megaevento esportivo. Dossiê – Megaeventos e espaço urbano. ed. 40, n. 24, v.1. Logos, 2014. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/logos/article/viewFile/13140/10075>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

GUIMARÃES, A. *Cabral recebeu R\$ 122 milhões de propina de empresas de ônibus, diz MPF*. Rio de Janeiro: G1, 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/cabral-recebeu-r-122-milhoes-de-propina-de-empresas-de-onibus-diz-denuncia-da-lava-jato.ghhtml>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

KOMATSU, A. *Citi vende controle do metrô do Rio por R\$ 1 bilhão*. São Paulo: O Estado de São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,citi-vende-controle-do-metro-do-rio-por-r-1-bilhao,300905>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

KRENZINGER, M. 474: *Linha tênue*. 2017. Disponível em: <<http://justificando.cartacapital.com.br/2017/01/16/474-linha-tenue/>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

LINDAU, L. *EMBARQ Brasil and Rio: A partnership to implement a BRT network for the Olympics 2016*. 2013. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/BRTCoE/2013-0726-embarq-brasil-and-rio-a-partnership-to-implement-a-brt-network-for-the-olympics-2016>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

MAGALHÃES, L.; BERTA, R. *Apenas quatro empresários concentram um terço do transporte rodoviário no Rio*. Rio de Janeiro: O Globo, 2013. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/apenas-quatro-empresarios-concentram-um-terco-do-transporte-rodoviario-no-rio-8417193>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

MAGALHÃES, L.; RODRIGUES, R. *Sistema BRT completa 5 anos sem motivos para comemorar*. 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/sistema-brt-completa-5-anos-sem-motivos-para-comemorar-21439782?loginPiano=true>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

METRÔ RIO. *Resumo das Principais Premissas do “Metrô no Século XXI”*. 2007. Disponível em: <<http://www.revistaferroviaria.com.br/nt2007/palestras/25-Out/Metro%20Rio%20-%20Eli.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

NOGUEIRA, I. *Obra de metrô do Rio usou contratos firmados no século passado*. São Paulo: Folha de São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/poder/2016/07/1792674-obra-de-metro-do-rio-usou-contratos-firmados-no-seculo-passado.shtml>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

O DIA. *Motoristas de ônibus da São Silvestre fazem paralisação na garagem*. Rio de Janeiro: O Dia, 2017. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2017-03-06/motoristas-de-onibus-da-sao-silvestre-fazem-paralisacao-na-garagem.html>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

_____. *Transoeste vai mudar 26 linhas de ônibus comum*. Rio de Janeiro: O Dia, 2012. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/portal/rio/transoeste-vai-mudar-26-linhas-de-%C3%B4nibus-comum-1.444409>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

_____. *Trens da Supervia deixam de aceitar desconto para bilhete único municipal*. Rio de Janeiro: O Dia, 2017. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2017-06-16/trens-da-supervia-deixam-de-aceitar-desconto-para-bilhete-unico-municipal.html>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

OLIVEIRA, G.; ROSA, B. *Comparativo de desempenho de sistemas de transporte público de média capacidade via AHP: estudo BRT x VLT no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Engenharia de Transportes/COPPE. Disponível em: <http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/375_A_C.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2017.

PELEGI, A. *Consórcio BRT diz que secretário desconhece sistema ao citar demanda de Transolímpica*. Diário do Transporte, 2017. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/05/10/nota-do-brt-rio-sobre-materia-do-corredor-transolimpica/>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

PELEGI, A. *Sem integração, Linha 4 do metrô do Rio fica longe de demanda prevista*. Diário do Transporte, 2017. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/04/17/sem-integracao-linha-4-do-metro-do-rio-fica-longo-de-demanda-prevista/>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

PORTO MARAVILHA. *Consórcio VLT Carioca vence licitação*. 2012. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4008/>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

PORTO MARAVILHA. *Novo Passeio Público da Avenida Rio Branco*. 2016. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/FOLHETO_FINAL_HORIZONTAL.jpg>. Acesso em 16 jul. 2017.

PORTAL FLUMIBUSS RJ. *Auto Viação Bangu é comprada pelo Grupo Redentor*. 2016. Disponível em: <<https://flumibussrj.wordpress.com/2016/03/13/auto-viacao-bangu-e-comprada-pelo-grupo-redentor/>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

_____. *Auto Viação Bangu encerra as atividades, após 54 anos de funcionamento*. 2016. Disponível em: <<https://flumibussrj.wordpress.com/2016/05/12/auto-viacao-bangu-encerra-as-atividades-apos-64-anos-de-funcionamento/>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Benefícios ao trânsito*. 2017. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/racionalizacao/beneficios>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

_____. *BRT – Transoeste: terminal alvorada ao jardim oceânico, lote 0*. Disponível em: <<http://amarosas.com.br/wp-content/uploads/2014/08/terminal-alvorada.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

_____. *Cadernos de Políticas Públicas*. 2016. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4379008/4130519/RIO2016_estudos_PORT.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2017.

_____. *Decreto nº 25.405, de 17 de maio de 2005*. Rio De Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de>>

janeiro/decreto/2005/2540/25405/decreto-n-25405-2005-modifica-e-acrescenta-dispositivos-ao-anexo-do-decreto-n-12713-de-01-de-marco-de-1994-regulamento-que-estabelece-padroes-tecnicos-a-serem-observados-para-a-aprovacao-dos-veiculos-utilizados-no-sistema-de-transporte-publico-de-passageiros-por-meio-de-onibus-no-municipio-do-rio-de-janeiro>. Acesso em: 15 jul. 2017.

_____. *Decreto n.º 29.896 de 23 de setembro de 2008*. Rio de Janeiro: Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, 2008, Ano XXII, nº 129. Disponível em: <http://doweb.rio.rj.gov.br/visualizar_pdf.php?reload=ok&edi_id=00000982&page=3&search=29896>. Acesso em: 15 jul. 2017.

_____. *Por que a Prefeitura está racionalizando as linhas do sistema de ônibus do Rio?* 2017. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/racionalizacao/porque>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

_____. *Resolução n.º 2356 de 07 de junho de 2013*. Rio de Janeiro: Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, 2013, Ano XXVII, nº 55. Disponível em: <http://doweb.rio.rj.gov.br/visualizar_pdf.php?reload=ok&edi_id=00002091&page=37&search=obrigados>. Acesso em: 16 jul. 2017.

_____. *Transparência da Mobilidade*. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

RIBEIRO, G. *Só 22% dos passageiros de ônibus do Rio pagam em dinheiro*. Rio de Janeiro: O Dia, 2017. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/noticia/odia-no-coletivo/2015-08-02/so-22-das-passagens-no-rio-sao-pagas-em-dinheiro.html>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

RIOCARD. *Bilhete Único Intermunicipal*. 2017. Disponível em: <<https://www.cartaoriocard.com.br/rcc/paraVoce/produto/Bilhete+%C3%A9Anico+Intermunicipal>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

RIOCARD. *Tarifas*. 2017. Disponível em: <<https://www.cartaoriocard.com.br/rcc/institucional/tarifas>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

RIO ÔNIBUS. *A quem interessa o colapso das empresas de ônibus no Rio?* 2017. Disponível em: <https://i0.wp.com/diariodotransporte.com.br/wp-content/uploads/2017/06/publieditorial_255x29cm_08-06-17-1.jpg?resize=940%2C1069&ssl=1>. Acesso em: 14 jul. 2017.

RODRIGUES, J.; BASTOS, P. *A política de transporte no Rio e seus contrassensos: uma reflexão sobre a racionalização da frota de ônibus*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015. Disponível em: <http://observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1309:uma-reflex%C3%A3o-sobre-os-impactos-sociais-da-racionaliza%C3%A7%C3%A3o-das-linhas-de-%C3%B4nibus-do-rio-de-janeiro&Itemid=180#>. Acesso em: 16 jul. 2017.

RODRIGUES, M. *Após 5 meses, usuários reprovam racionalização de ônibus no Rio*. Rio de Janeiro: G1, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/03/apos-5-meses-usuarios-reprovam-racionalizacao-de-onibus-no-rio.html>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

SAMPAIO, R. *BRT: é possível mentir dizendo a verdade*. 2017. Disponível em: <<https://querometro.com/2017/02/24/brt-e-possivel-mentir-dizendo-a-verdade/>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

SANSÃO, A. *Mobilidade Carioca*. Rio de Janeiro, CAU/RJ. 2014. Disponível em: <<http://www.caurj.gov.br/wp-content/uploads/2014/07/mobilidade-carioca-jul-14.pdf>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

SCHMITT, L. *Apesar da crise, governo aprova subsídio de R\$ 39 milhões à Supervia*. Rio de Janeiro: O Globo, 2015. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/apesar-da-crise-governo-aprova-subsidio-de-39-milhoes-supervia-18303548>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

SEARA, B. *TCE determina a redução do preço das passagens de transporte público*. Rio de Janeiro: Extra, 2017. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/extra-extra/tce-determina-reducao-do-preco-das-passagens-de-transporte-publico-21524366.html>>. Acesso em: 16 jul. 2017.