



UNIVERSIDADE DE GRANDE RIO - UNIGRANRIO
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA - PROPEP
ESCOLA DE CIÊNCIAS, EDUCAÇÃO, ARTES, LETRAS E HUMANIDADES
Programa de Pós-Graduação em Humanidades, Cultura e Artes
Mestrado Acadêmico em Humanidades, Cultura e Artes

Rosemeri da Silva Paixão

OS TRILHOS QUE CORTAM UMA CIDADE:

a formação urbana da cidade de Duque de Caxias ao longo da ferrovia

Duque de Caxias

2017

Rosemeri da Silva Paixão

OS TRILHOS QUE CORTAM UMA CIDADE:

a formação urbana da cidade de Duque de Caxias ao longo da ferrovia.

Dissertação apresentada à Universidade do Grande Rio “Prof. José de Souza Herdy”, como parte dos requisitos parciais para obtenção Título de Mestre em Humanidades, Culturas e Artes

Área de Concentração: Educação, Linguagem e Cultura.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Rosane Cristina de Oliveira.

Duque de Caxias

2017

CATALOGAÇÃO NA FONTE/BIBLIOTECA - UNIGRANRIO

P149t Paixão, Rosemeri da Silva.

Os trilhos que cortam uma cidade: a formação urbana da cidade de Duque de Caxias ao longo da ferrovia / Rosemeri da Silva Paixão.- Duque de Caxias, 2017.

96 f.: il.; 30 cm.

Dissertação (mestrado em Humanidades, Culturas e Artes) – Universidade do Grande Rio “Prof. José de Souza Herdy”, Escola de Educação, Ciências, Letras, Artes e Humanidades, 2017.

“Orientadora: Profa. Dra. Rosane Cristina de Oliveira”.

Bibliografia: f. 89-96.

1. Educação. 2. Ferrovias. 3. Transporte urbano. 4. Formação urbana. 5. Duque de Caxias. I. Oliveira, Rosane Cristina de. II. Universidade do Grande Rio “Prof. José de Souza Herdy”. III. Título.

CDD – 370

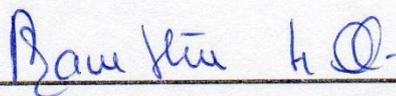
Rosemeri da Silva Paixão

**Os trilhos que cortam uma cidade: a formação urbana da Cidade de Duque de
Caxias ao longo da ferrovia.**

Exemplar apresentado para avaliação pela banca examinadora em

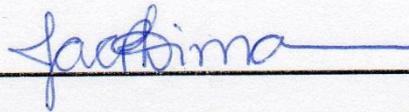
21/08/2017

Aprovado pela banca examinadora:



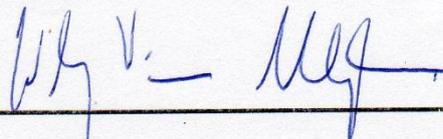
Prof^ª. Dr^ª. Rosane Cristina de Oliveira
Orientadora

UNIGRANRIO



Prof^ª. Dr^ª. Jacqueline de Cassia Pinheiro Lima
Examinador Interno

UNIGRANRIO



Prof. Dr. Wolney Vianna Malafaia
Examinador Externo

CPII

RESUMO

O presente estudo considera a cidade como espaço urbano e que necessita, para a sua formação, de transporte público coletivo de qualidade, e a possibilidade de estudar os efeitos da ferrovia sobre a formação urbana, pareceu ser fascinante, visto que as histórias da chegada das ferrovias se confundem com as histórias da formação de muitas cidades. Como caso deste estudo está a ferrovia na Região Metropolitana Estado do Rio de Janeiro e suas concessões, que ao longo dos anos foi alterando a paisagem dos municípios que nela estão inseridas. Neste sentido, delimitando o estudo, esta dissertação apresenta a formação urbana do município de Duque de Caxias em volta da ferrovia que corta três distritos (Duque de Caxias, Campos Elíseos, Imbariê) e como essa ferrovia influenciou, e ainda influencia, o comércio, as indústrias e até mesmo o comportamento da população que se localiza próximo às estações de trem e às vias férreas. O intuito é apresentar os impactos da ferrovia no município através do referencial teórico e de uma breve pesquisa e demonstrar como o poder público não prioriza a estrada de ferro e o seu entorno como um elemento que poderia beneficiar não só a população local, mas também um país.

Palavras-chaves: Ferrovia; Formação Urbana; Duque de Caxias.

ABSTRACT

The present study considers the city as an urban space and requires, for its formation, quality collective public transport, and the possibility of studying the effects of the railroad on the urban formation, seemed to be fascinating, since the stories of the arrival of the railroads are confused with the stories of the formation of many cities. As the case of this study is the railroad in the Metropolitan Region of Rio de Janeiro and its concessions, which over the years has changed the landscape of the municipalities that are inserted there. In this sense, delimiting the study, this dissertation presents the urban formation of the municipality of Duque de Caxias around the railroad that cuts three districts (Duque de Caxias, Campos Elíseos, Imbariê) and how this railroad influenced and still influences the commerce, the industries and even the behavior of the population that is located near the train stations and the railroads. The intention is to present the impacts of the railroad in the municipality through the theoretical reference and a brief research and demonstrate how the public power does not prioritize the railroad and its surroundings as an element that could benefit not only the local population, but also a parents.

Keywords: Railroad; Urban Formation; Duque de Caxias.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	6
1.1. Cidade, sociabilidade e identidade	11
1.2. Planejamento urbano, o direito à cidade e à mobilidade urbana	17
CAPITULO II - AS ESTRADAS DE FERRO: História, Memória e Transformação Urbana	28
2.1. Ferrovias: conceitos e memória	28
2.2. As ferrovias no mundo	31
2.3. A ferrovia no Brasil.....	37
2.4. A ferrovia na RMERJ	42
2.4.1 – Transformações urbanas e culturais ao longo da ferrovia na RMERJ	48
2.5. A ferrovia na Baixada Fluminense	53
CAPITULO III - A ESTRADA DE FERRO QUE CORTA O MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS	57
3.1. O município de Duque de Caxias	57
3.2. Atual formação urbana ao longo da ferrovia e das estações de trem.	67
3.2.2 – Condições do entorno das vias férreas	74
3.5. As formas de travessia da linha utilizadas pela população	78
3.5.1 – Passagens de nível	79
3.5.2 – Passagens de nível clandestinas.....	80
3.5.3 – Viadutos.....	81
3.5.4 – Passagens subterrâneas	82
3.5.5 – Passarelas e mezaninos.....	83
CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
REFERÊNCIAS	89
PESQUISA EM SITE	96

INTRODUÇÃO

O direito de ir e vir é constitucional e na formação urbana de uma cidade há a necessidade de se pensar em como os moradores se locomovem de suas casas para seus afazeres do dia-a-dia: como ir ao trabalho, ao médico, ao lazer etc. Pensar em um meio de transporte público coletivo¹ eficiente e de qualidade é uma das obrigações daqueles que estão gerindo uma Cidade ou um Estado. Entretanto, pensar como este meio de transporte pode interferir na vida das pessoas que moram próximas às vias férreas é uma questão fundamental no que concerne a sociabilidade e o impacto econômico que atinge a população. Como todos os outros meios de transporte, o trem tem suas vantagens e desvantagens, principalmente quando se pensa no espaço público, daí surge a ideia de se pensar quais seriam estas vantagens e desvantagens para os moradores próximos à linha férrea.

O trem como meio de transporte terrestre, seja ele de transporte público coletivo ou de transporte urbano de cargas², ainda é o mais rápido se compararmos com as rodovias no Estado do Rio de Janeiro, já que nas vias férreas não observamos, em geral, os mesmos problemas das vias rodoviárias como engarrafamentos e acidentes. O impacto ambiental também é menor do que os das rodovias que poluem mais em decorrência da queima dos combustíveis utilizados pelos veículos automotores. Segundo Vasconcellos (2013, p. 2) “o transporte coletivo consome menos energia e emite menos poluentes que as viagens de transporte individual. O custo médio por habitante das viagens no transporte coletivo é muito inferior ao custo da viagem no transporte individual”. E o trem é este meio de transporte coletivo que polui menos e tem um baixo custo para os usuários que necessitam dele para trabalhar, para o lazer, para ir ao médico etc.

Neste sentido, é importante salientar o aspecto da formação urbana a partir da construção de sociabilidade e relações econômicas ao longo das ferrovias. No meio urbano os trilhos perpassam por inúmeros bairros e, dessa forma, é comum uma

¹ “Serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (Lei nº. 12.587 de 3 janeiro de 2012, art. 4º. Inciso VI).

² “Serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias” (Lei nº. 12.587 de 3 janeiro de 2012, art. 4º. Inciso IX).

série de transformações urbanas ao longo destas vias. Assim, a intenção desta dissertação pautou-se na análise da formação urbana do município de Duque de Caxias através da ferrovia, na visão daqueles que moram próximos a ela.

As ferrovias, em geral, apresentam problemas estruturais, oriundos de políticas públicas para a área de transportes que não foram bem institucionalizadas. Um bom exemplo são alguns ramais ferroviários destinados à Baixada Fluminense. Nesta localidade, ao longo de sua história, houve uma perda considerável de sua extensão quando se compara às últimas décadas do século XX, com trechos ferroviários abandonados, terminais e estações destruídos. Estas informações fazem parte dos acervos e demais pesquisas realizadas pela Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem³.

A linha férrea pode criar barreiras limitando o direito de ir e vir das pessoas, transformando em um deserto as ruas paralelas (principalmente à noite), provocando problemas de segurança e sanitarismo público, pode deteriorar a paisagem urbana através do seu abandono, mas também pode ser referência para os moradores que residem próximos à linha férrea, valorizar casas devido à proximidade das estações e, com o volume de passageiros que embarcam e desembarcam, pode alavancar o comércio local. Neste sentido, este trabalho pretende compreender a história das ferrovias em Duque de Caxias, com o intuito de analisar e interpretar de que forma a cidade duque-caxiense, devidamente “cortada” pela ferrovia, sofreu e sofre a influência social e cultural advindas desta realidade. Além disso, pretende-se compreender o processo de construção da identidade local da população que habita ao longo dos trilhos que cortam a cidade de Duque de Caxias.

O objetivo principal da pesquisa é compreender a formação do município de Duque de Caxias no Estado do Rio de Janeiro junto à ferrovia que perpassa por três distritos deste município (Caxias, Campos Elíseos e Imburiê) e analisar o comportamento das pessoas que moram em torno da via férrea e como estas pessoas se adaptaram à sua travessia para que possam se locomover para estes dois lados

³ A Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, é uma entidade civil, de caráter cultural e instrutivo, sem fins lucrativos, fundada em 7 de novembro de 1992 no Rio de Janeiro, RJ, destinada à pesquisa da história das Ferrovias e a guarda e divulgação das informações. Fonte: <http://www.trem.org.br/>

da linha utilizado as passarelas, passagens de nível e até atravessando a linha quando nem mesmo há muros, para demonstrar a população quais são os limites delas e da via do trem.

A metodologia tem caráter exploratório, descritivo e qualitativo, com base em estudos bibliográficos de livros, revistas e jornais (impressos ou de redes eletrônicas) referentes a renomados autores que dão base aos conceitos desta dissertação, de historiadores da Baixada Fluminense e de outros autores em que suas pesquisas analisaram a formação urbana das cidades, a Baixada Fluminense e a ferrovia como temas principais de seus estudos. Os trabalhos publicados pela Associação de Professores e Pesquisadores de História (APPH-CLIO) e a Revista Pilares da História da Associação de Amigos do Instituto Histórico, contribuíram para a pesquisa histórica da formação da Baixada Fluminense e do município de Duque de Caxias. Assim como alguns artigos de jornais eletrônicos que irão trazer para os dias atuais as realidades vividas pela população duque-caxiense. Também foi elaborado um questionário através do Google Formulários e distribuída nas redes sociais, que analisou a visão de 55 voluntários, anônimos, sobre as vantagens e os incômodos em morar próximo a ferrovia e as estações do município de Duque de Caxias.

Destaca-se que o tema da pesquisa tem caráter interdisciplinar entre: antropologia, arquitetura, história, geografia, sociologia e administração pública, pois a discussão sobre cidade consiste sempre em abordagens diferentes sobre o assunto, com o objetivo de construir um entendimento maior sobre o tema relacionando a narrativa e realidade com os problemas da formação de uma cidade e os impactos da ferrovia. Do ponto de vista teórico, são fundamentais para nossa pesquisa, as discussões conceituais em torno do Direito à Cidade, questão urbana e mobilidade urbana. Neste sentido, alguns autores são fundamentais, entre os quais destacamos David Harvey no livro “Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana” e Henri Lefebvre com o livro “O direito à cidade”, onde os autores proporcionam um debate crítico sobre a urbanização.

E para a análise do direito de ir e vir em relação as vias férreas, a Jane Jacobs, em seu capítulo intitulado “A maldição das zonas de fronteira desertas”, relata como as zonas de fronteiras criam bairros decadentes e que a linha férrea é um exemplo clássico de fronteira. E para traçar a formação da Cidade de Duque de Caxias a visão

histórica conforme a Marlucia S. de Souza e Stélio Lacerda que há anos pesquisam sobre a história da Baixada Fluminense e especificamente a Cidade de Duque de Caxias. Auxiliando a pesquisa sobre a formação da estrada de ferro no Rio de Janeiro, Helio Suêvo Rodriguez, traz fatores históricos resgatando a memória dos trens no Estado. Também as pesquisas deste estudo se fazem através das Revistas Pilares da História que contém textos sobre a História de Duque de Caxias e da Baixada Fluminense com divulgação conjunta do Instituto Histórico da Câmara Municipal de Duque de Caxias e a Associação dos Amigos do Instituto Histórico. Auxiliando nos dados para a formação deste estudo há a observação individual e da vida real do autor que nasceu há mais 40 anos na cidade pesquisada e que sempre residiu próximo há estação ferroviária participando das transformações ocorridas durante os anos.

O estudo está dividido em três capítulos. No primeiro capítulo: **A cidade, a sociabilidade, a identidade, o planejamento urbano e o direito a cidade: questões conceituais**, realiza-se às questões conceituais sobre a formação da cidade, o homem como ser social que pertence à cidade e que sobrevive nela, também será analisado o conceito de identidade e tentar entender o homem sendo este pertencente à cidade e à sua identificação com ela. O homem nem sempre se sente pertencente à cidade, podendo este apenas ser visto como uma engrenagem do capitalismo industrial, daí a análise sobre a sociabilidade e identidade. Referenciando a necessidade de um planejamento urbano eficiente e eficaz para as soluções de problemas advindos do crescimento desordenado das cidades, onde há a alusão das obras de David Harvey e Henri Lefebvre, dois grandes pesquisadores da reflexão sobre o espaço urbano e a urbanização e o direito à cidade, visando apresentar a importância de um planejamento urbano igualitário, onde não haja discriminação contra qualquer classe. Tendo como estudo teórico a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, para a análise da conurbação, questões urbanas e planejamento urbano.

Já o segundo capítulo: **As estradas de ferro: história, memória e transformação urbana**, relata sobre as estradas de ferro sua história, memória e a construção das primeiras estradas de ferro no mundo, onde o homem, que antes carregava suas mercadorias, passa a transportá-la por meio dos animais (cavalo e boi), e estes animais passam a ser usados para a tração de carroças e vagões. Com o advento das necessidades do uso do carvão na Revolução Industrial, foi inventada

uma forma mais rápida de transportar esse minério, o trem, que passa a ser visto como um meio de transporte que mesmo com um alto custo na sua construção, seja ainda o mais vantajoso, principalmente quando se fala da rapidez e da união de povos de várias cidades. É mencionado no capítulo a história da primeira estrada de ferro no Brasil, especificamente no Estado do Rio de Janeiro, e, depois as construções no restante do país e também as concessões no Rio de Janeiro que transformaram os trechos no Estado, sua infraestrutura e a formação urbana em torno da ferrovia. Destacando neste capítulo está Hélio Suêvo Rodriguez, que resgata a memória da origem das ferrovias no Rio de Janeiro através da primeira estrada de ferro do Brasil e, para corroborar, o site “Estações Ferroviárias” que tem mais de 15 anos, onde Ralph Mennucci Giesbrecht, disponibiliza as suas pesquisas de mais de 20 anos e que é citado em diversos trabalhos sobre as ferrovias no Brasil, irá contribuir com seus relatos históricos e descreve, de maneira sucinta, a formação urbana do município de Duque de Caxias, perpassando antes pela formação urbana da Baixada Fluminense (também chamada de Grande Rio), pertencente à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, e de sua mutação do rural ao urbano, o crescimento populacional e as carências do município de Duque de Caxias.

O terceiro capítulo: **A estrada de ferro que corta o município de Duque de Caxias**, trata da formação urbana em volta das estações de trem e ao longo da ferrovia no município de Duque de Caxias onde se limitou a dez estações que perpassam o município, sendo seis delas via aérea elétrica para tração da locomotiva e as outras quatro estações com a locomotiva puxada ainda a óleo diesel. Analisando as mudanças que ocorreram diante da ocupação em torno da via férrea e a como a população reage diante dos eventos trazidos pelas travessias da linha nas suas diversas formas: viadutos, passagens de nível, passarelas, mezaninos, passagem subterrânea e as travessias que põem em risco a vida da população, como as travessias clandestinas, feitas pela população local para que possa diminuir o tempo e a distância das travessias convencionais.

Este trabalho é uma viagem histórica, mas também irá levar à reflexão da importância de um planejamento urbano adequado que atenda, principalmente, às necessidades básicas da população e consiga ser um instrumento de gestão pública de excelência.

CAPÍTULO I - A CIDADE, A SOCIABILIDADE, A IDENTIDADE, O PLANEJAMENTO URBANO E O DIREITO A CIDADE: Questões Conceituais

*“A cidade enlouquece sonhos tortos
Na verdade, nada é o que parece ser
As pessoas enlouquecem calmamente
Viciosamente, sem prazer”
(Lobão)*

Para apresentar este capítulo é preciso mencionar Lefebvre e seu livro *O Direito a Cidade*⁴, onde o autor expõe que a “problemática urbana” tem origem no processo de industrialização iniciada na Inglaterra e depois para resto do mundo. As grandes transformações econômicas no final do Século XVIII com a Revolução Industrial, fizeram com que as cidades se rendessem ao capitalismo modificando-as e fazendo-nos refletir sobre o que são as cidades hoje. Este capítulo apresenta as teorias sobre a cidade, sociabilidade e identidade e, em uma segunda parte, apresenta as teorias e a legislação sobre o planejamento urbano, o direito a cidade e a mobilidade urbana. Fazendo refletir sobre como as cidades podem ser vistas pelos seus moradores e como o planejamento urbano a transforma para o uso do capital.

1.1. Cidade, sociabilidade e identidade

As cidades surgiram há centenas de anos, quando os homens passaram a viver em grupos maiores para que pudessem se sentir seguros “ao redor de fortalezas, mosteiros, templos, cemitérios, mercados, fontes de água ou lugares fortificados longe do alcance dos inimigos e predadores” (CAMPOS, 2009, p. 62). Para Rech (2007, p.13) “a cidade antropológicamente nasceu da necessidade de segurança e convivência do homem, que se reuniu primeiro nas cavernas”.

O nascimento das cidades se dá com o surgimento de pequenas aldeias, às margens dos rios e com o intuito de fortificação e divisão de trabalho. As pessoas passam a negociar entre elas através das trocas, desenvolvendo, a partir daí a

⁴ LEVEBvre, Henri. **O direito à cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

comercialização. Com o crescimento das cidades surgem as divisões dos trabalhos, os templos, os setores de defesa, de obras, as ruas etc.

É possível encontrar várias análises filosóficas sobre a cidade, segundo Lefebvre (2001, 35) “os filósofos pensaram a Cidade; trouxeram a vida urbana para linguagem e para o conceito”. O que pode ser visto na obra *Política*⁵ de Aristóteles que afirma que “a sociedade que se formou da reunião de várias aldeias constitui a Cidade” e que “a Cidade está na natureza do homem [...] se o homem existisse sem nenhuma pátria seria um “indivíduo detestável”, e “[...] assim como o homem civilizado é o melhor de todos os animais, aquele que não conhece nem justiça nem leis é o pior de todos”. A cidade passa a ser um local de direitos e deveres, já que cidadãos deveriam viver de forma sinérgica, equitativa e em harmonia.

Ainda para Aristóteles as sociedades domésticas e os indivíduos são partes integrantes da Cidade, sendo estes subordinados a ela com distinção de hegemonias. Mas os “poderes”, em muitos casos, transformam o objetivo principal da cidade que é o de conservar a existência como também buscar o bem-estar dos cidadãos. Segundo Rech (2007, p. 21) “a cidade ideal é substituída pela luta e conquista de poder [...]. O líder da cidade, historicamente, ao invés de se preocupar com o bem-estar dos seus cidadãos, buscou ampliar o poder, conquistando novas aldeias e cidades vizinhas”. Sendo assim, ainda hoje muitos políticos deixam em segundo plano o projeto de cidade e as mesmas crescem sem planejamento e de forma desordenada.

As cidades, ao longo do tempo, vêm se transformando e seus dois períodos históricos marcantes são na Idade Média no sistema feudal europeu e no final do Século XVIII com a Revolução Industrial (OLIVEN, 2010). Segundo Lefebvre (2001, p. 36) a “cidade resulta geralmente de um *sinecismo*, reunião de várias aldeias ou tribos estabelecidas num território”. Com a Revolução Industrial e uma grande concentração de pessoas, a cidade vai criando zonas residenciais, comerciais e industriais, através da urbanização. Esta unidade permite o desenvolvimento da divisão do trabalho e da propriedade mobiliária (dinheiro) [...]”. De acordo com o IBGE⁶ (2015, p. 13) “historicamente, a noção de cidade tem sido atribuída à concentração

⁵ ARISTÓTELES, **Política**. Coleção a obra-prima de cada autor. São Paulo: Martin Claret, 2006.

⁶ IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

populacional e à existência de um ambiente de trocas, de ligações, de transferências materiais e imateriais; portanto, um ambiente que envolve fluxos, circulação e escalas variadas”.

Com o advento da Revolução Industrial, as pessoas passam a migrar dos campos para as cidades em busca de trabalho nas indústrias. Para Singer (2012, p. 12) “a constituição da cidade é, ao mesmo tempo, uma inovação na técnica de dominação e na organização da produção”. No início do século XIX, “o crescimento da cidade industrial”, devido ao capitalismo com uma “constituição de uma infraestrutura física que suporte o crescimento industrial – sistema de transporte e comunicação, redes elétricas, sistemas de água e esgoto, entre outros fatores -, bem como o atendimento à população que nela se estabelecem” (CARVALHO, 2009, p. 47).

Essa infraestrutura física existente nas cidades “não combate os problemas advindos desse crescimento”, já que há também uma migração de trabalhadores do campo para a cidade sem que haja algum controle, sendo assim, o crescimento desordenado de algumas cidades industriais demonstra a “contradição de uma estrutura econômica capaz de combater os problemas advindos desse crescimento” (CARVALHO, 2009, p.47).

No campo, as pessoas/famílias vivem mais dispersas umas das outras, mas nas cidades, devido a aglomeração de pessoas, os espaços entre elas se tornam cada vez menores. Singer (2012, p. 138), diz que “por mais que variem as definições do que constitui uma ‘cidade’, a maioria delas concorda num ponto: trata-se de uma aglomeração humana, de conjunto de pessoas vivendo próximas umas das outras”. Para Rech (2007, p. 106) “o conceito de cidade deve ser ampliado, no sentido de ter cuidado e a preocupação com os povoados”.

Para Park (1967, p. 25), a cidade vai muito além, para ele:

(...) a cidade é algo mais do que um amontoado de homens individuais e de conveniência sociais, ruas, edifícios, luz elétrica, linha de bonde, telefones etc. algo mais do que uma mera constelação de instituições e dispositivos administrativos – tribunais, hospitais, escolas, polícia e funcionários civis de vários tipos. Antes a cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes e transmitidos por essa tradição. Em outras palavras, a cidade não é meramente um

mecanismo físico e uma construção artificial. Está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana (PARK, 1967, p. 25).

Para Lefebvre (2001, p.12) “a partir do sobreproduto crescente da agricultura, em detrimento dos feudos, as Cidades começam a acumular riquezas: objetos, tesouros, capitais virtuais”, tudo para o alcance dos objetivos do capital, que vai se tornando o sistema econômico de muitas cidades, devido ao aumento das indústrias e do comércio. Esse acúmulo de riqueza é o que atrai as pessoas que estão nos campos para as cidades, sem que haja planejamento de infraestrutura.

A visão em relação às pessoas desprovidas de recursos financeiros gera uma controvérsia entre os autores que estudam a pobreza no mundo. Singer (1978, p. 33) argumenta que “a cidade capitalista não tem lugar para os pobres”, entretanto, para Harvey (2014, p. 134) “a cidade é o lugar onde pessoas de todos os tipos e classes se misturam, ainda que relutante e conflituosamente, para produzir uma vida comum, embora perpetuamente mutável e transitória”. Nem todos têm o mesmo direito às riquezas da cidade e apesar da heterogeneidade de classes sociais existentes, “todos querem estar dentro da cidade, sentir-se dignos e poder participar, não do mesmo culto, como nas antigas cidades, mas do mesmo espírito, do bem-estar e da segurança” (RECH, 2007, p.15).

Há muitas pessoas que mesmo estando nas cidades não participam de tudo que ela oferece, são os chamados “exilados”, aqueles que estão nas periferias⁷ e subúrbios, que conforme Rech (2007, p. 15) são os condenados “a construir fora do perímetro urbano”. Vistos como não dignos por não estarem “à altura urbanística da cidade moderna” é como se não pertencessem àquele lugar, à cidade.

O desenvolvimento de infraestrutura urbana fez com que as cidades crescessem, recebendo mais pessoas que passam a trabalhar e a morar nela. O campo vai ficando em segundo plano, com poucos investimentos para a população

⁷ A definição de periferia é utilizada indiscriminadamente para designar, numa visão geográfica, os espaços que estão distantes do centro metropolitano e na faixa externa da área urbanizada e, numa visão sociológica, os locais onde a força de trabalho se reproduz em péssimas condições de habitação. Aparentemente, é consenso que as duas definições estão falando da mesma coisa; no entanto, este uso indiscriminado do termo leva a uma série de imprecisões. (BONDUKI; ROLNIK, 1982, p. 147).

que lá reside e trabalha para o sustento das cidades. Sendo, preferência de algumas pessoas para viver, a cidade passa a ser o símbolo do poder, mas ainda, um lugar onde as pessoas podem viver em sociedade.

Sobre o significado de sociedade, Simmel (2006, p. 43) diz que:

Mas não é desprovido de significado o fato de que, em muitas — talvez em todas — línguas europeias, “sociedade” signifique exatamente “convivência sociável”. Uma sociedade mantida por alguma finalidade consciente, seja ela estatal ou econômica, é “sociedade” no sentido amplo do termo.

Como ser social, o homem entra em contato com vários contextos e grupos sociais, ao qual, ele irá fazer sua interpretação dando um significado particular ao mundo social, onde ele poderá participar ou criar outros grupos. O primeiro contato social começa na infância, através do convívio com a família, mas depois outros agentes sociais influenciarão, através do convívio social, o comportamento do indivíduo, ou seja, esse ser social é moldado pelo processo de socialização e de acordo com a realidade ao qual ele vive. Esses diversos convívios sociais nas cidades, formarão uma imensa diversidade de grupos e que podem dar uma identidade às cidades, isto porque, estes grupos demonstrarão diversos gostos, necessidades, habilidades etc.

Outra questão importante a ser discutida é a identidade, as cidades constroem as identidades de acordo com a interação das pessoas, pois os sujeitos que transitam e habitam as cidades, estão, também, configurados a partir do sentimento de pertencimento (ou não) àquele determinado espaço urbano. Para Bauman (2012), a identidade pode ser vista como o “pertencimento”, desde que o indivíduo seja livre para pensar e lutar pelo que pensa, e ainda, segundo o autor:

Não se pensa em identidade quando o “pertencimento” vem naturalmente, quando é algo pelo qual não se precisa lutar, ganhar, reivindicar e defender; quando se “pertence” seguindo apenas os movimentos que parecem óbvios simplesmente pela ausência de competidores. Essa pertença, que torna redundante qualquer preocupação com a identidade, só é possível, como vimos, num mundo localmente confinado: somente quando as “totalidades” a que se pertence, antes mesmo de se pensar nisso, para todos os fins práticos, forem definidas pela capacidade da “massa cinzenta”. Nesses “minimundos”, estar “aqui dentro” parece diferente de estar “lá fora”, e a passagem do aqui para o lá dificilmente ocorre, se é que chega a ocorrer. (BAUMAN, 2012, p. 28)

A identidade está em constante mutação, já que, o homem está em constante interação com a sociedade em que vive, criando a sua própria identidade. A identidade é formada ao longo do tempo por processos inconscientes e através com a interação com outros indivíduos. Daí a ideia de identidade social, onde o indivíduo tem o sentimento de pertencer ao um determinado grupo social possibilitando o seu reconhecimento social. Mas, “[...] o pertencimento e a identidade não têm a solidez de uma rocha, são garantidos para toda a vida, são bastante negociáveis e revogáveis, e de que as decisões que o próprio indivíduo toma, os caminhos que percorre, a maneira como age” (BAUMAN, 2005, p. 17).

Segundo Guareschi (2008, p. 8) “o ser humano como sujeito de relações, não como algo pronto, mas como em contínua construção”. Simmel (2006, p. 62), diz “que para Kant, a identidade dos ‘eus’ resulta na identidade de seus mundos, e também é aí que se encontra arraigada a liberdade”, que segundo Guareschi (2008, p. 8) “na medida em que tomamos consciência do que fizeram de nós, nos libertamos, pois é a verdade que liberta” sendo assim o homem tenta “buscar a si mesmo como se ainda não se possuísse” (SIMMEL, 2006, p. 71), mas quando se pensa nesse homem social e que depende dos outros e que tem papéis sociais a seguir, esse “eu” pode se limitar a tal liberdade.

a identidade pessoal confere significado ao ‘eu’. A identidade social garante esse significado e, além disso, permite que se fale de um ‘nós’ em que o ‘eu’, precário e inseguro, possa se abrigar, descansar em segurança e até se livrar de suas ansiedades (BAUMAN, 2012, p. 29)

A cidade se torna o lugar visto pelo homem como um lugar seguro onde o “eu” passa a se relacionar com outro através de tudo aquilo que a cidade proporciona, tratando o homem como mercadoria e objeto da cidade. Nestas condições, segundo Harvey (2014, p. 49) “os ideais de identidade urbana, cidadania e pertença, de uma política urbana coerente, já ameaçados pelo mal-estar da ética neoliberal individualista, torna-se muito mais difíceis de manter”, isso se dá pela transfiguração identitária, pelo espaço compartilhado com outros.

Segundo Lefebvre (2001, p. 20) “o núcleo urbano torna-se, assim, produto de consumo de uma alta qualidade para estrangeiros, turistas, pessoas oriundas da periferia, subúrbios. Sobrevive graças a este duplo papel: lugar de consumo e

consumo de lugar”, onde tudo é consumido, até mesmo o ser humano, mas “é claro que as massas urbanas foram eficientemente manipuladas através de políticas paternalistas que tinham como finalidade mantê-las dóceis e sob controle” (OLIVEN, 2010, p. 35).

Esse controle social pode ser observado nas cidades, onde as pessoas vivem em sociedade com direitos e obrigações que servem para regulamentar as relações sociais. Para Lefebvre (2001, p.13) “a sociedade no seu conjunto, compreendendo a cidade, o campo e as instituições que regulamentos suas relações, tende a se constituir em rede de cidades, com uma certa divisão de trabalho”. Segundo Carvalho (2009, p. 42) “a diferença entre a metrópole e as cidades que a precederam não é apenas de quantidade, uma cidade mais populosa, mas reflete uma mudança em sua identidade”. Já que a designação de cidade hoje é muito complexa devido ao seu crescimento e relações com outras cidades, podendo também se chamar metrópole ou região metropolitana.

1.2. Planejamento urbano, o direito à cidade e à mobilidade urbana

O planejamento urbano surge como uma proposta para as possíveis soluções as deficiências das cidades. A sua eficiência e eficácia é fundamental para que o direito à cidade seja, como nas primeiras ideias de cidade, o lugar do bem-estar dos cidadãos. Por isso, as cidades precisam ser bem planejadas, “para que se tornem lugares seguros e agradáveis para viver, incluindo as oportunidades de desenvolvimento social, cultural e econômico” (DUARTE, 2012, p. 14), sendo assim, o autor afirma que o planejamento urbano é interdisciplinar, se abrindo para vários “conhecimentos e metodologias como o da sociologia, da economia, da geografia, da engenharia, do direito e da administração” (DUARTE, 2012, p. 25).

Para Ribeiro (2015), o Brasil passou pelo processo urbanístico do capitalismo também devido a Revolução Industrial, onde a migração da força de trabalho sai do campo e vai para a cidade, mas que também se faz de forma desordenada e isso é visível quando se analisa os problemas sociais existentes em algumas cidades brasileiras, principalmente em suas periferias. As cidades são constituídas primeiro pela civilização agrário-mercantil, mas que consagra as tradições da Europa pré-

industrial. Apesar de ter sido de forma lenta, o Brasil acompanha as tendências de Europeias de transformações urbanas, mas quando esse desenvolvimento capitalista cresce de forma acelerada, o Brasil perde o controle do desenvolvimento urbanístico.

O processo de urbanização no Brasil começa no início do Século XX, com o processo de industrialização, mas por volta de 1950 iniciam as chamadas “Políticas Nacional de Desenvolvimento Regional” promovidas por Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek. Segundo Cano (1988, p. 70) “é também o momento em que o Brasil deixa de ser uma sociedade basicamente rural passando a ser predominantemente urbana com uma população rural perfazendo ainda cerca de 33% em 1980” e está urbanização já começa de forma desordenada em muitas cidades brasileiras. O acelerado processo de urbanização entre as décadas de 1950 e 1980, no Brasil, não possibilitou um planejamento eficiente e a inexistência de investimentos gerais agravou o problema.

O avanço da tecnologia produtiva acaba transformando todo o modo de ser, pensar e agir, provocando uma sequência de alterações nas sociedades brasileiras, mas para Oliven (2010, p. 35) “o gradual deslocamento da economia brasileira de um eixo agrário para um eixo industrial não ocorreu em oposição aos interesses rurais, sendo ao contrário frequentemente associado a eles” já que as relações capitalistas começam no campo, mudando também as classes sociais que passaram a ser tipicamente urbanas.

Segundo Oliven (2010, p. 37) “a urbanização, entretanto, apresenta um padrão diferente da industrialização. A primeira se torna muitas das vezes relativamente independente do desenvolvimento regional” e ainda segundo o mesmo autor “o crescimento das cidades menos industrializadas apresenta um ritmo quase tão intenso como o das cidades mais industrializadas”.

Segundo Silva (2012, p. 27) “a modernização conservadora promoveu profundas transformações sociais, políticas, econômicas, culturais, mas acentuou elementos históricos da heterogeneidade estrutural do Brasil” mas nem todas as pessoas tinham acesso a estas transformações, isso porque as regiões brasileiras ainda estavam, no início do Século XX, vivendo comercialmente da agricultura (açúcar, café, algodão, gado), sendo assim, “a debilidade do desenvolvimento

socioeconômico periférico não poderia, assim, gerar uma importante urbanização” (CANO, 1988, p.3).

O ambiente urbano é muito complexo, e segundo Oliveira, et al (2011, p.20) “a complexidade que o ‘urbano’ impõe às relações sociais, entre outras questões, chama para o centro das discussões os responsáveis pelo planejamento do espaço urbano”. A interdisciplinaridade entre estes diversos conhecimentos está relacionada também a qualificação dos gestores públicos, que acabam influenciando na visão estratégica e nos processos administrativos. Já que os desafios relacionados ao que já existe e o que ainda precisa ser criado, para o bem-estar da sociedade urbana precisa ser bem planejado.

Quando o planejamento urbano é inexistente, o capitalismo o adapta para a sua comodidade fazendo da cidade o espaço propício para a fabricação e comercialização de bens e serviços. De acordo com Lefebvre (2001, p. 6), “a industrialização caracterizava a sociedade moderna”. E esta sociedade moderna industrial precisava de invenções mecânicas que pudessem aumentar a produção, diminuir os custos, a distância e o tempo. Harvey (2014, p. 32) diz que “as invenções definem novos desejos e necessidades e reduzem o tempo de giro de capital e a fricção da distância”.

É preciso entender não só a cidade como também a forma como as pessoas se socializam e como se concebe o planejamento urbano dando direito às pessoas de usufruírem da cidade. “Afinal, o princípio básico da cidade é o de ser um organismo vivo, isso porque provoca suas próprias transformações internas, bem como pelo fato de se alterar em função das relações que têm com o exterior, em diferentes escalas” (DUARTE, 2012, p. 32).

A Lei nº. 10.257 de julho de 2001, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, em seu Art. 2º da lei diz que “a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana”, mediante 28 diretrizes (BRASIL, 2015), que se fossem vistas como essenciais mesmo, pelos gestores dos municípios, haveriam cidades muito melhores para se viver.

Neste contexto não se pode esquecer do direito à cidade, que foi discutido por

Lefebvre e depois por Harvey, referente ao direito coletivo, configurando este direito sobre os processos de urbanização, já que segundo Harvey (2014, p. 59) houve uma desapropriação das massas urbanas de todo e qualquer direito à cidade”. Quando se analisa a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro - RMERJ, é visível a diferença urbana, principalmente quando se compara a cidade do Rio de Janeiro e as cidades da Baixada Fluminense, que recebem poucas ou quase nenhuma melhorias sociais, os pontos turísticos na cidade do Rio de Janeiro são os mais privilegiados, junto com os bairros mais ricos.

Segundo Singer (1978, p. 33) “o funcionamento normal da economia não assegura um mínimo de renda a todos”, fazendo com que boa parte da população acabe morando em periferias. Daí a importância da execução de uma política urbana eficiente que pode ser essencial para a regulamentação do uso da propriedade urbana, visto que auxilia no entendimento da participação de todos para o desenvolvimento das cidades.

Os excedentes produzidos pelo capitalismo criam as classes sociais, já que uns tem “pouco” e outros tem “muito”, e onde o “muito” acaba ficando nas mãos de poucos. Ainda segundo o Harvey (2014, p.61) a reivindicação do direito a cidade deveria ser:

“maior controle democrático sobre a produção e o uso do excedente. Uma vez que o processo de urbanização é um dos principais canais de uso, o direito à cidade se configura pelo estabelecimento do controle democrático sobre a utilização dos excedentes na urbanização”

Os excedentes podem ser absorvidos por meio da transformação urbana, muitas vezes utilizados para obras que implicam na desapropriação das massas urbanas, perdendo está todo e qualquer direito à cidade (HARVEY, 2014, p. 49-59). Como exemplo, na mobilidade urbana que pode usar estes excedentes para o alargamento de estradas e a construção de estradas de ferro, que desapropriam os moradores de suas casas, mas tudo pautado em uma legislação que visa o “bem comum”.

A população pode se beneficiar ou não com as transformações urbanas para a mobilidade. Em alguns casos, os moradores que podem perder suas casas não são indenizados e perdem seus direitos e em outros casos, os moradores locais podem

não se beneficiar com tais transformações urbanas que visam principalmente o crescimento dos lucros dos empresários através do encurtamento do tempo em relação a entrega de mercadorias.

As estimativas do IBGE em 2014 atingiram aproximadamente 112 milhões de pessoas em unidades territoriais urbanas, o que corresponde mais da metade da população do país, esse expressivo contingente populacional se distribui de maneira bastante desigual entre eles e também entre os municípios que as compõem. No Estado do Rio de Janeiro não é diferente, nem todos se beneficiam de tudo que as cidades oferecem mesmo com um bom gasto público para o processo de urbanização. Os problemas econômicos do Estado do Rio de Janeiro começam com o “esvaziamento da Guanabara”, já que:

A transferência da capital federal para Brasília significou para o Rio de Janeiro a perda de serviços administrativos que a cidade ‘exportava’ ao resto do país. A renda que deixou de fluir para o Rio de Janeiro pode ter acarretado uma redução do mercado para atividades de consumo local, tornando a cidade menos atraente para novas indústrias, que exportariam parte da produção. (SINGER, 2006, p. 149)

Após a transferência da Capital Federal Brasileira para Brasília em 1960 o Estado e a Cidade do Rio de Janeiro, passam a receber menos financiamentos do Governo Federal, e isso traz alguns prejuízos financeiros passando o Estado do Rio de Janeiro a apresentar expressiva perda de participação no PIB nacional (SOBRAL 2015, p.10). Começa a se pensar então em outros meios de sustentar as cidades. Sendo assim, a ligação das regiões na formação de uma Metrôpoles une as forças para a volta da riqueza econômica para as cidades, com o escoamento de mercadorias e também a locomoção das pessoas de casa para o trabalho e do trabalho para casa, passa a ser analisado pelos governantes que necessitam de um meio de locomoção rápido.

O transporte público de carga e coletivo passam a ser preocupação dos gestores das cidades, já que tanto o escoamento das mercadorias como a transporte de pessoas perpassa pela Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro devido à sua extensão, “constituiu-se um poderoso circuito de acumulação urbana cujo fundamento foi a apropriação de diversos tipos de renda urbana” ressaltado por Ribeiro (1998 apud Silva, 2012).

Segundo Singer (2012, p.23) “quando a fábrica não surge já na cidade, é a cidade que se forma em volta dela”. Outras cidades também se beneficiam das infraestruturas, empresas e pessoas de outras cidades, conseqüentemente há um crescimento geográfico gerado pela conurbação, que segundo Villaça (2001, p. 49) a expressão conurbação é a fusão de áreas urbanas, quando cidades se unem formando a região metropolitana. Nesse sentido, pode-se também pensar na região metropolitana, como uma região onde um conjunto de cidades exercem a influência econômica, administrativa e social sobre as cidades menores da mesma área.

A metropolização gerada pela expansão industrial sob a hegemonia monopolista também se expressou pela constituição de ordem urbana condizente com a forte concentração do poder econômico, social, político e cultural das classes possuidoras da renda, da riqueza e das oportunidades e o vasto e heterogêneo mundo do trabalho constituído pela mobilização da força de trabalho realizada mediante intensiva migração campo-cidade. (RIBEIRO, 2015, p. 17).

O fenômeno da metropolização acontece em todo o Brasil com regiões de diversos tamanhos de extensão e quantidade populacional; sendo difícil definir o conceito de região metropolitana, já que não há uma dimensão específica para a sua definição. Mas “a magnitude da urbanização brasileira reforça a importância do conhecimento renovado das principais formas de estruturação da organização urbana do País” (IBGE, 2015, p. 9). Ainda não é possível conceituar o tamanho de uma região metropolitana, mas segundo BRAGA & CARVALHO (2004, p.08), in FREITAS (2012, p. 47):

Uma região metropolitana é um aglomerado urbano composto por vários municípios administrativamente autônomos, mas integrados física e funcionalmente, formando uma mancha urbana praticamente contínua [...]. O conceito de região metropolitana deve ir além da mera definição legal. Para Santos (1998), o fenômeno da metropolização corresponde à macroubanização e apenas as aglomerações urbanas com mais de um milhão de habitantes deveriam merecer tal denominação.

Recentemente, a orientação é o incentivo para que as indústrias e a agricultura se desenvolvessem tecnologicamente com equipamentos de última geração, capacitando-se para concorrer no mercado internacional (POLETTTO, 2008, p. 18). Sendo assim, há preocupação na formação das regiões metropolitanas que existem ou que passam a ser criadas. Segundo Freitas (2012, p. 48) a Constituição Federal de 1988, a partir do artigo 25, dá aos Estados o poder de criar regiões metropolitanas, conforme abaixo:

Constituição Federal, Art. 25, § 3º: “Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (BRASIL, 1988).

Não fica muito claro na legislação esse responsável em responder sobre as regiões metropolitanas, pois não há no artigo da Constituição Federal “uma figura jurídica responsável por cada região metropolitana, sendo que a autonomia continua a ser de cada município”, criando assim, interesses distintos de municípios que estão na mesma região.

O desafio para o aumento do bem-estar urbano nas metrópoles brasileiras é desafiador, mas o pontapé necessário, segundo o “Observatório das Metrópoles⁸”, seria a implementação do Estatuto da Cidade e uma política urbana em escala metropolitana. Em um “mundo globalizado” este poderia ser um diferencial para as exportações das Regiões Metropolitanas, já que “o mundo é urbano” e o “Brasil é urbano” (DUARTE, 2012, p. 43). Mas cada cidade pensa, independentemente, as suas decisões, sem pensar nessa união que o nome Metrópole dá a Região do entorno.

Há várias regiões metropolitanas no Brasil, isso se dá por ser um país com uma enorme extensão territorial de 8.515.767,049 km² de acordo com os dados do IBGE⁹ e conforme o levantamento da pesquisa realizada pelo Observatório das Metrópoles, sobre as “Unidades Territoriais Urbanas”, até março de 2015, foi visto que:

O Brasil conta atualmente com 71 regiões metropolitanas (RM's), três regiões integradas de desenvolvimento econômico (RIDE's) e quatro aglomerações urbanas (AU's), totalizando 78 unidades territoriais urbanas institucionalizadas. Por sua vez, essas unidades estão compostas por 1308 municípios, sendo que desses, a grande maioria - ou 1.209 municípios - compõem RM's distribuídas por 24 unidades da federação nas cinco grandes regiões do país. (RIBEIRO, 2015b, p. 5)

A criação da RMERJ, também conhecida por Grande Rio, conforme a Lei Complementar nº 20, de 1º de julho de 1974, art. 19, é vista como “estratégia política”

⁸ Observatório das Metrópoles: <http://www.observatoriodasmetrololes.net/>

⁹ Publicado no DOU nº 118 de 22/06/2016, conforme Resolução Nº 02, de 21 de junho de 2016. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_area.shtm

visando a “mera mercantilização” dos “interesses do capital mercantil” (imobiliário-construtor e empresas de transporte público)” principalmente nas periferias da RMERJ (SOBRAL, 2015).

Em 1974 a RMERJ constituía-se de 14 municípios (Rio de Janeiro, Niterói, Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Magé, Maricá, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, São Gonçalo, São João do Meriti e Mangaratiba), e com a criação de alguns municípios e saída de outros, a RMERJ foi se transformando.

Segundo o CEPERJ¹⁰, hoje, constitui-se de cerca de 21 municípios, sendo eles (conforme pode ser visto na Figura 1): Rio de Janeiro, Belford Roxo, Cachoeira de Macacu, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Rio Bonito, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica, Tanguá e Duque de Caxias.

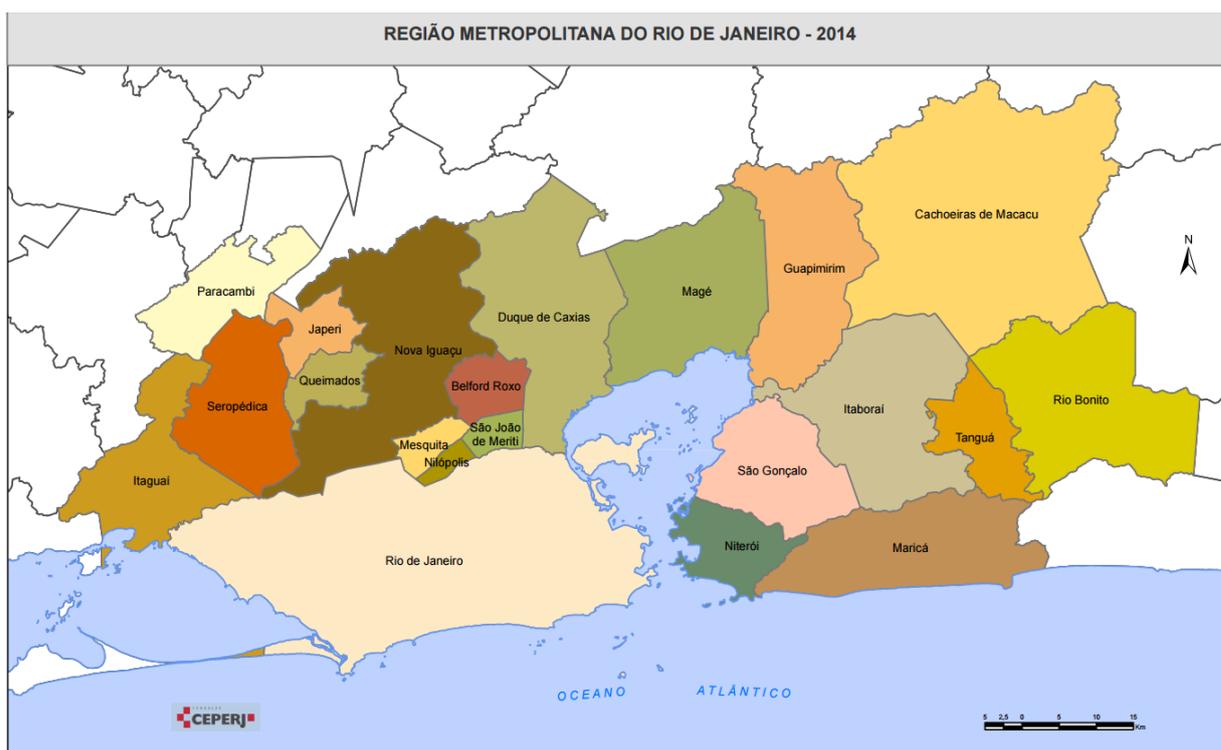


Figura 1: Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Fonte: http://www.ceperj.rj.gov.br/ceep/info_territorios/RMRJ2013.pdf

O Rio de Janeiro/RJ está sendo representado com seu caráter metropolitano: em 2014, aproximadamente 74,3% da população residia na Região Metropolitana do

¹⁰ Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro – CEPERJ.

Estado do Rio de Janeiro, e 99% dos trabalhadores está ocupado em atividades não agrícolas (RIBEIRO, 2015b, p. 15). O que de fato, é possível de se visualizar, quando vemos a aglomeração de pessoas nas cidades, principalmente nos transportes públicos lotados e rodovias engarrafadas, diferente da paz peculiar das zonas agrícolas. Para Rech (2007, p. 19) o que também é visível no Rio de Janeiro “são ocupações desordenadas sobre morros, local onde surgiram as primeiras cidades como forma de se protegerem dos malfeitores” e o que se vê hoje segundo o mesmo autor é a força selvagem exercendo um poder paralelo.

Para Rodrigues (2015a, p. 276) as diferenciações de classes sociais fazem com que a sociabilidade seja dificultada pela hierarquia dos diferentes grupos sociais existentes na RMERJ. Segundo Singer (2012, p.8) “a cidade é, via de regra, a sede do poder e, portanto, da classe dominante”, já que “a origem da cidade se confunde, portanto, com a origem da sociedade de classes”, o que indo além de Singer, nas eleições municipais para vereadores e prefeitos das cidades no Brasil em 2016, houveram vários assassinatos de candidatos, com ênfase no Estado do Rio de Janeiro. O que se pode analisar que a hegemonia nas cidades vai além das sociedades de classe, mas também de um poder paralelo.

A geografia física, as vantagens e desvantagens naturais, inclusive meios de transporte, determinam com antecedência o esboço geral da planta urbana. Crescendo a cidade em população, as influências de simpatia, rivalidade e necessidade econômica mais sutis tendem a controlar a distribuição da população. Comércio e indústria buscam localizações vantajosas circundando-se de certas partes da população. Surgem bairros de residências elegantes, dos quais são excluídas as classes mais pobres em virtude do aumento do valor da terra. Crescem então cortiços que são habitados por grandes números das classes pobres incapazes de se defenderem da associação com marginais e viciados. (PARK, 1967, p. 29).

A RMERJ é carente de um planejamento urbano onde todos possam ter direitos iguais, acessos a saúde, educação e transporte de qualidade, estes deveriam ser um direito de todo o cidadão, já que é uma região com grande potencial de avanço na sua infraestrutura. É possível observar este descaso dos gestores públicos, quanto ao que deveria ser um direito de todos e um privilégio de poucos, “portanto, ainda é grave a falta de investimento na universalização desses serviços. Esse problema soma-se a um rol de demandas sociais urgentes” (SOBRAL, 2015, p. 28).

Na realidade, o que vai se constatar é que as leis que deveriam

disciplinar o crescimento das cidades, ao longo da História, não existiram, e as que foram editadas não nasceram de uma investigação científica, nem preocupadas com o bem-estar de todos, mas apenas com uma elite dominante. (RECH, 2007, p. 20).

É possível analisar através do IBEU¹¹, que tem o foco de avaliação e formulação de políticas urbanas para o país, o bem-estar usufruídos pelos cidadãos brasileiros, demonstrando desses índices a desigualdades urbanas existentes. Daí a importância do exercício da democracia para com os direitos que dignifiquem a vida humana, segundo Rech (2007, p. 89), “a democracia diz respeito à cidadania e pressupõe uma participação do homem de forma direta e permanente nas questões do Estado”, e ainda, para o mesmo autor, “isso só é plenamente possível apenas em âmbito municipal, lugar onde, de fato, o cidadão reside e necessita garantir direitos” e essa possibilidade se dá através de um planejamento urbano.

A mobilidade urbana¹² é definida como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, “promovendo a inclusão social à medida que proporciona acesso amplo e democrático ao espaço urbano” (DUARTE, LIBARDI e SÁNCHEZ, 2007, p. 12). Também pode reduzir a distância e diminuir o tempo, quando a mobilidade urbana é pensada para ser rápida e segura. “A necessidade de movimento dos cidadãos depende de como a cidade está organizada territorialmente e vincula funcionalmente com as atividades que se desenvolvem no espaço urbano” (DUARTE, LIBARDI e SÁNCHEZ, 2007, p. 11). Os meios de transporte público também fazem parte da responsabilidade dos gestores públicos e como tais, também devem ser planejados para o conforto das pessoas que os utilizam.

Segundo Duarte (2012, p. 157) “o fato é que somos pedestres, estamos em qualquer outro modo de deslocamento. Assim, pensar as redes de mobilidade é a alternativa mais adequada para pensarmos todas as possibilidades de deslocamento urbano e como elas se articulam”, ou seja, pensar nas calçadas, nas ruas e nos meios viários como um todo. Segundo Vasconcellos (2013a, s/p) o sistema viário democrático e equitativo é “o mais poderoso mito lançado para justificar a expansão

¹¹ Índice de Bem-estar Urbano – IBEU (<http://ibeu.observatoriodasmegacidades.net/>)

¹² Lei nº. 12.587 de 3 janeiro de 2012, art. 4º. Inciso II.

discriminada do sistema viário”, que poderia ser, principalmente nas grandes cidades, onde a necessidade de utilização das vias é muito mais complexo, devido à quantidade de pessoas que as utilizam no seu dia-a-dia, pensando não só na classe trabalhadora, mas também na vida social.

Para que haja um direito à mobilidade urbana, é preciso que haja uma lei que democratize este direito, de acordo com a Lei nº. 12.587 de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, os usuários têm o direito de participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana. Infelizmente, boa parte da população talvez desconheça esta lei e acabam não participando das discussões relacionadas a mobilidade urbana de sua cidade.

As políticas públicas não vêm sendo distribuídas igualmente entre as pessoas em relação à distribuição do espaço e do custo para o usuário dos transportes viários, isso porque, segundo o mesmo autor “a expansão urbana descontrolada foi acompanhada de projetos viários prejudiciais à economia da sociedade e a equidade no uso de recursos públicos, originando um sistema viário cara e de baixa produtividade” (VASCONCELLOS 2013a, s/p). Boa parte das pessoas que utilizam o transporte público no Brasil, são pessoas que classe social baixa e, essa maioria da população brasileira, sobrevive desprovidas de um sistema viário eficiente.

A melhoria do sistema viário é de grande importância para a mobilidade urbana e o direito de ir e vir dos cidadãos. Para Vasconcelos (2013b, p. 212), a participação da sociedade é primordial para o desenvolvimento de políticas públicas relacionadas à mobilidade principalmente sobre os “impactos negativos da mobilidade” (a insegurança no trânsito e a deterioração do meio ambiente). Sendo assim, uma maior observância na lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pode ser um incentivo para estimular a eficiência e a eficácia dos serviços de transporte público coletivo.

CAPÍTULO II - AS ESTRADAS DE FERRO: História, Memória e Transformação Urbana

*"Nem o homem sábio nem o corajoso se deita nos trilhos da história para esperar que o trem do futuro o atropеле".
(Dwight D Eisenhower)*

Este capítulo irá apresentar o transporte ferroviário através de sua história, demonstrar como esse meio de transporte surgiu no mundo e no Brasil, especificamente no Rio de Janeiro, sua importância como meio de locomoção de pessoas e cargas e como sua construção e presença transforma a vida urbana. Demonstraremos que há um resgate de pessoas em relação à memória das ferrovias e à transformação urbana que este sistema de locomoção de pessoas e cargas provocou ao longo de sua história.

2.1. Ferrovias: conceitos e memória

O trem é um tipo de transporte, composto por uma locomotiva que pode utilizar diversos sistemas de propulsão¹³ para se locomover. A locomotiva, também chamada popularmente de "máquina", puxa diversos vagões ligados entre si, que são utilizados para transportar cargas ou pessoas, se movimenta através de dois trilhos paralelos que direcionam o trem ao seu destino, passando os trens por uma extensão própria e permanente, chamado de via férrea.

Ao longo dessas vias, há terminais que são paradas para carga e descarga de mercadorias ou estações que são paradas para embarque e desembarque de passageiros. "As ferrovias diferem dos outros meios de transporte por não possuir mobilidade quanto à direção que o veículo tomará, portanto, uma ferrovia é um sistema autoguiado" (ROSA, 2016, p. 1) pelos trilhos. De acordo com Duarte:

Além dessa diversidade modal, importam as articulações entre os diferentes modos. Os pedestres, os carros e os trens não fazem parte de um mesmo sistema, pois têm características distintas de suporte, função e desempenho. Diferença de suporte, pois, por exemplo, enquanto os trens precisam de trilhos, estes, por sua vez, impedem o

¹³ Os sistemas de propulsão se classificam como: a vapor, diesel-mecânico, diesel-elétrico, diesel-hidráulico, diesel-hidrostático, gás turbina-elétrico, elétricas e levitação magnética. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Locomotiva>

deslocamento dos carros; diferença de função, uma vez que os carros vão potencialmente de ponto a ponto, enquanto os trens apenas podem parar em estações espaçadas e em regiões com maior afluxo; diferença de desempenho, porque, se o incremento na velocidade dos carros é importante para os motoristas, pode ser perigoso para os pedestres. (DUARTE, 2012, p. 158).

As estações são compostas por plataformas laterais, paralelas aos trilhos. Há estações que possuem uma única plataforma, onde a mesma fica no meio e os trens, que vêm em direções opostas, para cada um de um lado da plataforma. Outras estações têm duas plataformas para os trens que vem de lados opostos. As entradas e saídas das estações se fazem por meio subterrâneo, ao lado das plataformas ou por mezanino.

Hoje, as cobranças de passagens são feitas nas estações. E, no Rio de Janeiro, por meio dos Cartões da Fetranspor¹⁴ ou Cartões da Supervia. As estações também servem de passagem para que a população possa passar de um lado ao outro da via férrea. Há várias modalidades de transporte público terrestre, mas o trem se destaca pela grande quantidade de pessoas que ele pode transportar, sendo ainda utilizado por vários países no mundo.

Mas o que se observa ao longo dos anos é uma história sendo sustentada por alguns órgãos filantrópicos que tentam resgatar a memória das ferrovias, o que abrange também as transformações urbanas das cidades, que podem ser vistas por fotos publicadas em vários meios de comunicação “a curiosidade pelos lugares de onde a memória se cristaliza e se refugia está ligada a este momento particular da nossa história” (NORA, 1993, p.7). As memórias das ferrovias demonstram o quanto essa grande tecnologia de sua época, trouxe transformações nas sociedades que acreditavam ser a maior invenção do mundo.

Segundo Candau (2012, p.) há vários conceitos de memórias, mas “o consenso existe igualmente em reconhecer que a memória é acima de tudo, uma reconstrução continuamente atualizada do passado, mais do que uma reconstrução fiel do mesmo” e ainda segundo o autor, memória e identidade estão indissolúvelmente ligadas. Para Nora (1993, p. 3) “a memória é um fenômeno sempre

¹⁴ Fetranspor – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro - <https://www.fetranspor.com.br>

atual, um elo vivido no eterno presente; a história, uma representação do passado”. Já Delgado (2007, p.9) diz que “a memória é uma construção sobre o passado, atualizadas e renovada para o tempo presente”.

“A memória é a vida, sempre carregada de grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações. (NORA, 1993, p. 3).

Segundo Candau (2012, p. 31), a memória social é tida como “um conjunto de lembranças reconhecidas por um determinado grupo” e a memória coletiva como “um conjunto de lembranças comuns a um grupo”. O historiador deve ter cuidado nas narrativas das lembranças dos sujeitos da história, pois estes são de origens diversas, com inúmeros ideais. Já que:

“A memória propriamente dita ou de alto nível, que é essencialmente uma memória de recordação ou reconhecimento: evocação deliberada ou invocação involuntária de lembranças autobiográficas ou pertencentes a uma memória enciclopédica (saberes, crenças, sensações, sentimentos etc). A memória de alto nível, feita igualmente de esquecimento, pode beneficiar-se de extensões artificiais que derivam do fenómeno geral de expansão da memória. (CANDAU, 2012, p. 22).

A memória falada ou escrita pode auxiliar na construção da história, um exemplo é da Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem que, aborda não só a literatura sobre as ferrovias, mas também utilizam de pesquisas de campo, relacionadas a fatos históricos contados por aqueles sujeitos que viveram a história das ferrovias. Assim, como no blog “Estações Ferroviárias do Brasil”, que resgata a memória das ferrovias com a parceria de pessoas que viveram a história, ou filhos e netos daqueles que vieram a história da ferrovia no Brasil. Segundo Delgado (2010, p. 26) “o mergulhar nas águas do passado é procedimento ativo de real importância para o reconhecimento de interesses convergentes ou divergentes, que integram a vida humana em constante movimento, em permanente construção histórica”.

Foram muitas as transformações nas ferrovias brasileiras, e que deixaram um riquíssimo acervo, proporcionando uma valorização do antigo para entendermos o novo. Segundo Le Goff (1990):

Com a expansão das cidades, constituem-se os arquivos urbanos,

zelosamente guardados pelos corpos municipais. A memória urbana, para as instituições nascentes e ameaçadas, torna-se verdadeira identidade coletiva, comunitária.

A preservação da memória é importante para a sociedade, para Le Goff (1990, p. 25), cabendo aos profissionais da memória “a luta pela democratização da memória social um dos imperativos prioritários da subjetividade científica”, para o autor “a memória, onde cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir o presente e o futuro. Devemos trabalhar de forma a que a memória coletiva sirva para a libertação e não para a servidão dos homens”, onde os mesmos poderão pensar sobre a influência do passado no presente e quem sabe, até a sua influência no futuro. Daí a mérito de se investigar as ferrovias e analisar a sua importância para a sociedade brasileira.

2.2. As ferrovias no mundo

As ferrovias no mundo atendem ao transporte urbano de cargas, ao turismo e o transporte público coletivo. Sua história remonta do Século XVI, na Europa, quando serviam para o transporte de carga como carvão e minério de ferro, mas naquele contexto os vagões eram puxados pelos homens ou pelos cavalos, pois puxar os vagões pelos trilhos se tornava mais leve do que puxar pelo chão de terra.

De acordo com Herderson (1979, p. 50) por volta de “1700, muitos trilhos tinham sido assentados em minas de carvão, sendo o carvão normalmente transportado em vagões puxados por cavalos”. O carvão era muito importante para o avanço da industrialização sendo este explorado por alguns magnatas do carvão, como o Henry Cort (1740-1800), inventor de importantes processos de fundição de ferro e pai da indústria britânica do ferro.

No início da Revolução industrial, o carvão já era um dos minérios mais utilizados em sua época, para Hobsbawn (2015, p. 73), “Em 1800, a Grã-Bretanha deve ter produzido perto de 10 milhões de toneladas de carvão, ou cerca de 90% da produção mundial. Seu competidor mais próximo, a França, produziu menos de um milhão”, já que o custo do transporte de carvão era muito caro e o uso das tecnologias, da época, como as máquinas móveis, eram vistas como mais lucrativas para o deslocamento entre as minas e a cidade. Segundo Rodriguez (2004, p.12):

um dos primeiros precursores da locomotiva a vapor foi um veículo autopropulsor idealizado por idealizado em Pequim, no ano de 1681, pelo jesuíta francês Ferdinand Verbiest. Em 1769, Joseph Cugnot, militar francês, construiu em Paris um veículo a vapor destinado ao transporte de munição.

Segundo Santos (2011, p.1) “no início do século XIII, algumas empresas de mineração de carvão da Inglaterra começam a revestir os trilhos de madeira com tiras metálicas a fim de torná-los mais duráveis”. Assim os cavalos poderiam puxar não só uma carroça sobre os trilhos, mas vários vagões, dando início a construção de vagões de ferro. A substituição da força humana e dos cavalos se dá por volta de 1769, quando James Whatt, engenheiro escocês, aperfeiçoou o evento de Thomas Newcomen e patenteou a máquina a vapor.

Já no Século XIX, precisamente em 1804, o inventor inglês Richard Trevithick expôs um modelo criado por ele, que aproveitaria a alta pressão do vapor, uma locomotiva a vapor de aproximadamente 5 toneladas chamada "*London Steam Carriage*", era a primeira locomotiva mais bem-sucedida no mundo, depois todos os outros inventores seguiam seu exemplo. Em 1812 o inglês John Blenkinsop construiu “uma locomotiva que dispunha de dois cilindros verticais movimentando dois eixos unidos a uma roda dentada e se deslocava sobre dois trilhos de ferros fundido. Essa roda acionava uma cremalheira, que corria entre os trilhos” (RODRIGUEZ, 2004 p. 12).

Segundo Santos (2011, p. 15), o inglês e “engenheiro George Stephenson, que, em 1803, com apenas 22 anos, já era superintendente da Killingworth Colliery, soube adequar as necessidades das minas de carvão às experiências realizadas por diversos inventores” e em 1823 e 1825 projetou a “*Blucher*” que puxava 30 toneladas de carga em uma velocidade de 6km/h, uma locomotiva destinada ao transporte de carvão que passava por uma linha férrea, daí surge a “*Locomotion*” a locomotiva que pela primeira vez se locomoveu na primeira estrada ferroviária pública.

Nas chaminés das locomotivas a vapor saía uma fuligem devido a queima do carvão e por causa da nuvem de fumaça, no Brasil apelidaram a locomotiva de “Maria Fumaça”. Ainda hoje é possível ver no Brasil essas “máquinas” funcionando em lugares que mantiveram conservadas as ferrovias como patrimônio cultural para fins turísticos e históricos das cidades.

A expansão de caminhos-de-ferro cresce na Europa, principalmente na Inglaterra, Áustria, Bélgica e na França (OTTONI, 1859, p. 2), “os governos dos países europeus empregavam vários experientes a fim de iniciarem e apressarem o progresso da industrialização. Procuravam fornecer um meio tão favorável quanto possível à expansão da empresa industrial” (HENDERSON, 1979, p. 65).

Ao verem o trem sobre os trilhos levando passageiros e cargas de uma forma muito mais rápidas que as carroças o trem se torna uma grande paixão e “a razão para expansão rápida, imensa e de fato essencial estava na paixão aparentemente irracional com que os homens de negócio e os investidores atiravam-se à construção das ferrovias” (HOBBSAWM, 2015, p. 73), principalmente depois da “*Locomotion*”, que por sua honra na história “a expansão das ferrovias foi contínua, principalmente em razão do apoio financeiro que começou a receber em todos os países que assistiam, naquele momento, ao começo da Revolução Industrial” (RODRIGUEZ, 2004 p. 13), Sendo que “a construção de caminhos-de-ferro foi provavelmente o fator mais importante na produção do progresso econômico europeu nos anos de 1830 e 1840” (HENDERSON, 1979, p. 19).

A França na época estava crescendo economicamente, mas caminhava a passos lentos quando se pensava nas ferrovias, segundo Ottoni (1859, p. 6) os “caminhos-de-ferro europeus demonstravam uma triste inferioridade da parte da França”, segundo ainda o mesmo autor “na poderosa França” havia apenas 434 quilômetros em comparação com a Inglaterra que já havia 3.843 quilômetros de linha férrea construída e em serviço. Segundo Henderson, (1979, p. 21) “na França, a construção dos caminhos-de-ferro foi retardada por motivos políticos”, mas “Napoleão III compreendeu a importância das comunicações na promoção do desenvolvimento industrial e resolveu equipar a França em um sistema de caminho-de-ferro eficiente”. (HENDERSON, 1979, p. 78).

Os trens produzidos por Stephenson evoluem cada vez mais e passam a estar presentes em muitos países, fazendo com que haja uma padronização das bitolas (espaço entre cada linha) e assim, “a expansão do setor ferroviário para a América ocorreu, primeiramente, para os Estados Unidos que, após 1834, passaram a fabricar suas próprias locomotivas” (SILVEIRA, 2002, p. 65) e assim “a construção de ferrovias difundiu-se rapidamente da Inglaterra para o continente europeu e aos Estados

Unidos” (SANTOS, 2011, p. 12).

A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. (HOBSBAWM, 2015, p. 75).

A partir da Revolução Industrial na Inglaterra, o capitalismo alavancou a construção de ferrovias que levassem produtos em todo o continente europeu, pois “crescimento contínuo da população, a extensão das redes de caminho-de-ferro na Europa e nos Estados Unidos [...] beneficiou o comércio internacional” (HENDERSON, 1979, p. 76). Antigos filmes de “faroeste” americano, retratam o bem a chegada da ferrovia e o desenvolvimento das cidades do Velho Oeste Americano e os problemas relacionados ao “jogo de interesses” da época, já que a exploração da ferrovia poderia ser um meio de enriquecimento e poder.

Apesar dos custos na construção das estradas de ferro, locomotivas, vagões, estações, destruição da paisagem etc., ainda assim, havia uma vantagem principal, pois, “sua capacidade para abrir países até então isolados do mercado mundial pelos altos custos de transporte, assim como o enorme aumento da velocidade e da massa de comunicação por terra que possibilitou aos homens e as mercadorias” (HOBSBAWM, 2015, p. 73).

No início das construções dos caminhos-de-ferro, as elites da época financiavam algumas obras que pareciam irracionais que praticamente “agentes financeiros, especuladores e outros se saíam muito bem, mas não o investidor comum”, isso porque as “primeiras duas gerações da revolução industrial foram das classes mais ricas” que acumulavam renda e utilizavam os seus excedentes em estilos luxuosos e caros. “De fato, o capital encontrou as ferrovias, que não podiam ter sido construídas tão rapidamente e em tão grande escala sem essa torrente de capital, especialmente na metade da década de 1840” (HOBSBAWM, 2015, p. 80).

Gradativamente, os engenheiros foram aumentando a potência e a velocidade das locomotivas a vapor. No final do século XIX, muitos trens já atingiam facilmente velocidades entre 80 km/h e 100 km/h, e a potência das locomotivas a vapor passava dos 2.000 cavalos-vapor (CV). Os engenheiros, ainda nesse mesmo período, projetaram as

locomotivas elétricas. (SANTOS, 2011.p. 4)

Muitos projetos tiveram que ser discutidos como o aumento da velocidade dos trens, padronização das bitolas e o tamanho dos vagões que dificultavam a inserção dos trens nas curvas mais fechadas, já que na época haviam muitos acidentes. Já a utilização da eletricidade para a atração dos trens começa com a invenção de Robert Davidson em 1842, com um chassi montado sobre quatro rodas girando por uma corrente elétrica produzida por baterias. As locomotivas elétricas foram se desenvolvendo, mais ainda assim tinham um custo muito alto em colocar eletricidade em toda a via férrea. No final do século XIX foram inventados a gasolina e o diesel por Nikolaus A. Otto e Rudolph Diesel, mas esses combustíveis não foram de imediato utilizados na tração das locomotivas.

Em 1896, Hornsby construiu a primeira locomotiva movida a óleo diesel com transmissão mecânica. “As locomotivas movidas a óleo diesel são na realidade, verdadeiras usinas de energia móvel. O motor a diesel movimenta um gerador, o qual, por sua vez, alimenta os motores de tração por meio de uma corrente elétrica” (SANTOS, 2011, p. 37). Essa corrente elétrica alimenta os motores da atração que comandam as engrenagens que giram as rodas da locomotiva. Ainda hoje é possível ver trens movidos a óleo diesel utilizados nos cargueiros (transporte urbano de cargas pesadas) e também para o transporte público coletivo.

Em 1879 foi construída a primeira estrada de ferro eletrificada criada por Siemens & Halske, que transportou visitantes da Exposição de Berlim. “Em 1882, Thomas Edison fez diversas experiências com uma pequena locomotiva sobre uma via de 0,90 m de bitola, também alimentada por um trilho central, com o retorno de corrente feito através dos próprios trilhos da ferrovia” (SANTOS, 2011, p. 24).

Atualmente, com a evolução da tecnologia, os trens se modernizaram no mundo e principalmente nos países da China, Japão, Alemanha, Espanha, França, Coreia do Sul, Itália, Inglaterra, Bélgica, Rússia, Estados Unidos, Turquia e Uzbequistão. Estes países utilizam os trens mais rápidos do mundo, os chamados “Comboio de Alta Velocidade” ou popularmente falando o “Trem-Bala”, este termo “bala” refere-se à velocidade com que a bala sai do revólver.

O intuito do trem-bala é reduzir o tempo de viagem carregando um grande número de pessoas, em uma velocidade de aproximadamente 250 km/h à 500 km/h. “O Japão foi o pioneiro, com o Shinkansen, na rota entre Tóquio e Osaka, em 1964, à velocidade de 210 km/h” (LACERDA, 2008, p. 61). Na Europa por exemplo, dá para atravessar vários países apenas utilizando o trem como meio de transporte, diferente do Brasil que está na contramão da ampliação das ferrovias, já que ao longo dos anos a malha ferroviária foi reduzida. Percebesse também que os investimentos em ferrovias no Brasil são pequenos se comparados com os investimentos em rodovias. “Os trens-bala atualmente em operação estão concentrados em países de maior renda per capita, porque essa modalidade de transporte tem altos custos de implantação e suas tarifas são caras” (LACERDA, 2008, p. 61).

Mesmo assim, esses custos são cobertos pelas pessoas que utilizam este meio de transporte, pois “o público-alvo principal são usuários com níveis de renda média ou alta e pessoas que viajam por motivo de negócios ou trabalho” (LACERDA, 2008, p. 61). Ainda segundo Lacerda (2008, p. 62) “cidades afastadas tornam-se bairros da capital, e grandes transformações acontecem no uso e no valor do solo nas áreas beneficiadas pela nova tecnologia”.

Quando se pensa na evolução da comunicação e tecnologia “as ferrovias abriram as portas do mundo ao comércio e à colonização. Em meados do século XIX, o Oeste norte-americano, a Argentina e o Brasil experimentaram uma fase de acelerado desenvolvimento” (SANTOS, 2011, p. 3). De acordo com Rodriguez (2004, s/p), “As ferrovias de capital britânico exercem no Brasil um papel muito significativo, tanto político-econômico, como no processo de desenvolvimento social”.

Neste momento o investimento na mobilidade urbana se engrandece com a ferrovia, que na ocasião auxiliava no transporte de cargas e de pessoas, sendo um meio de transporte rápido e para aqueles que tinham uma melhor renda, até confortável. Mas com o tempo a ferrovia, em boa parte do mundo, se estagniza com a construção de rodovias, deixando para trás um meio de transporte que poderia continuar revolucionando ainda muito mais.

2.3. A ferrovia no Brasil

No Brasil, em 1835, já se cogitava a construção da primeira ferrovia, mas não havia dinheiro para o financiamento. Sendo assim, o regente Diogo Antônio Feijó promulgou o Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835¹⁵ que autorizava o Governo a conceder a uma ou mais companhias, que fizessem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, com o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos, para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, mas na ocasião não houve interesse de nenhum investidor.

A primeira ferrovia do Brasil começou a ser construída pela Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, no Estado do Rio de Janeiro, por volta de 1852, mais de vinte cinco anos após a ferrovia ter sido inventada na Inglaterra. Irineu Evangelista de Souza (O Barão de Mauá – 1813-1889), empresário idealista que dizia que iria colocar o “Brasil nos trilhos”, financiou a ligação da Cidade do Rio de Janeiro com a Cidade de Petrópolis. De acordo com Junior (2013, p. 6):

O surgimento do transporte ferroviário está ligado à busca da sociedade por transportar pessoas e valores materiais em uma velocidade mais rápida e em maior quantidade. O início da trajetória do sistema ferroviário brasileiro remonta aos tempos de Império com a construção e a operação da Estrada de Ferro Rio – Petrópolis, inaugurada pelo Barão de Mauá no ano de 1854.

Sob o comando de engenheiros ingleses, a primeira estrada de ferro foi construída por aproximadamente 200 homens, tendo sido inaugurada em 30 de abril de 1854 pelo Imperador Dom Pedro II (1825-1891). Puxado pela locomotiva a vapor chamada de Baronesa, em homenagem à esposa do Barão de Mauá, Dona Maria Joaquina, utilizava 4 vagões em uma viagem de 30 minutos, em um trecho de aproximadamente 14 quilômetros que saía de um cais beira da Baía de Guanabara, na Estação Guia de Pacobaíba, no município de Magé, e ia até Raiz da Serra (atualmente chama-se Inhomirim). “Os nove restantes quilômetros serra acima, seis dos quais em cremalheira, necessários para atingir Petrópolis de trem, só foram construídos entre 1881 e 1883, trecho este pomposamente intitulado Estrada de Ferro

¹⁵ Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>

Príncipe do Grão-Pará” (BOITEUX, p.14).

A maior parte deste trecho se encontra abandonado desde 1962, apenas sendo utilizado o trecho que vai de Piabetá à Vila Inhomirim com aproximadamente 4,5 km. Segundo Boiteux (2014, p. 6) a primeira estrada de ferro do Brasil “tem importância unicamente histórica”, pois para ter importância econômica a estrada de ferro deveria ser a Rio de Janeiro/São Paulo. Mas após a construção da primeira estrada de ferro, o Barão de Mauá também auxiliou na construção de outras estradas da estrada de ferro, como a Santos-Jundiaí, utilizada para o escoamento da exportação de café, inaugurada em 1867, em sociedade com Eduardo Guinle e Candido Gafrée.

O cais da Estação Guia de Pacobaíba foi destruído pelo tempo e por vândalos como podem ser vistas as imagens 1 e 2, mas há a intenção de alguns políticos e populares de restaurarem a estrada de ferro e o trem para fins turísticos.

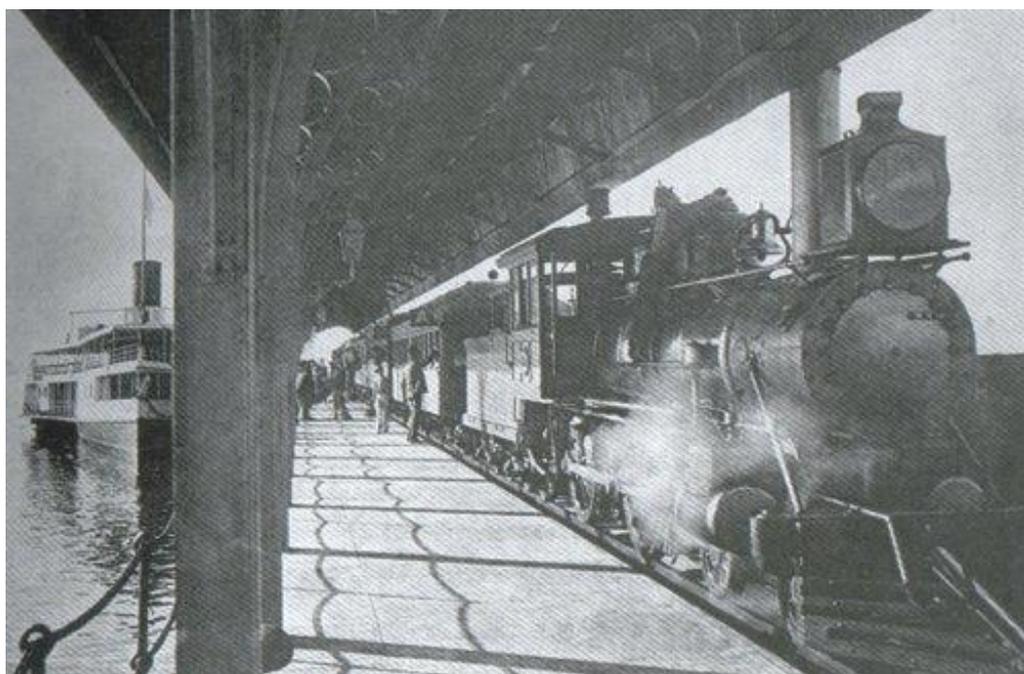


Imagem 1 - O Cais da Estação Guia de Pacobaíba em 1854, do lado esquerdo o barco a vapor e do lado direito o trem. **Fonte:** INEPAC

A imagem acima demonstra como era o cais da Estação Guia de Pacobaíba em 1854: do lado esquerdo o barco a vapor na Baía de Guanabara, vindo da Cidade da Guanabara (atual Rio de Janeiro), e do lado direito, o trem a vapor Baronesa (Maria Fumaça). O cais tinha aproximadamente 250 metros de comprimento com cobertura para proteger os nobres das chuvas.

Já na imagem 2 é possível ver que após 150 anos o cais está destruído, restando um monte de ferro enferrujado, com pedaços soltos, mas que ainda é utilizado pelos pescadores da localidade que desafiam o perigo. Ainda há a estação que foi tombada e preservada apenas a sua estrutura, pois dentro da estação só restaram as paredes e algumas peças quebradas que resistem ao tempo.

Muitas pessoas que moram na localidade e que poderiam ainda se beneficiar com a primeira estrada de ferro do Brasil, e muitos órgãos não governamentais lutam pela volta da ferrovia como ponto turístico e de cultura no Estado. Segundo Rodriguez (2004, p. 9) “a ferrovia teve seu lado negativo quando foi usada como um eficiente instrumento de domínio, sob o jugo do imperialismo econômico”.



Imagem 2 - O Cais da Estação Guia de Pacobaíba em 8 de janeiro 2014. **Fonte:** arquivo pessoal do autor.

Cristiano Benedito Ottoni (1811-1896) foi membro do conselho de sua Majestade o Imperador do Brasil e presidente da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, inaugurada em 29 de março de 1858, que se limitava no seu primeiro trecho entre Campo (atual dom Pedro II) e Queimados no Rio de Janeiro. Ele se preocupava com o atraso do Brasil em relação aos “caminhos-de ferro”, pois ele achava que poderíamos ficar como a França, que em 1938 estava apenas com um considerável trecho construído e em serviço se comparado com a sua vizinha Inglaterra. Cristiano Benedito Ottoni achava que em alguns anos Argentina pudesse estar à frente do Brasil em relação à construção de estradas de ferro.

De acordo com Setti (2008, p. 19) a partir da primeira ferrovia, a malha ferroviária no Brasil começa a crescer e são inauguradas, entre aos anos de 1858 a 1872, as estradas de ferro de Recife ao São Francisco (PE), Bahia ao São Francisco (BA), Santos a Jundiaí (SP) e Companhia Paulista (SP). Sendo assim:

nas regiões consideradas agro-exportadoras (grande parte da área tropical e de topografia plana), os sistemas ferroviários formaram verdadeiros corredores de exportação, tendo os traçados ferroviários quase sempre uma direção interior-litoral (sistema longitudinal). Já no Sul (clima temperado, topografia mais acidentada e com importantes vales férteis) se estabeleceu a pequena produção mercantil e os principais núcleos produtores (produção essencialmente para o mercado interno) foram mais bem servidos pelas ferrovias (sistema radial). As ferrovias no Sul exerceram a função de agrupar (várias ferrovias e trechos regionais) e exportar (através da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande) sua produção, primeiramente para o mercado consumidor emergente do Sudeste, nas áreas em urbanização e industrialização e, secundariamente, para o próprio mercado do Sul e para a exportação. (SILVEIRA, 2002, p. 66)

Nestes trajetos, árvores foram derrubadas, morros cortados, exploração de mão-de-obra e muitas doenças que assombravam os projetos das ferrovias no Brasil. Desde o início, havia dificuldades financeiras em dar continuidade nas construções das linhas férreas, e muitas hoje se encontram desativadas, um enorme trabalho que custou muito caro para o país. A desativação de algumas linhas férreas levou muitas localidades ao empobrecimento, tornando difícil o uso do patrimônio deixado para trás.

Segundo Boiteux (2014, p. 11) “é certo que na dita Era Ferroviária abriram-se no Brasil ferrovias a torto e a direito, sem maiores estudos quanto à compensação entre custo e benefício”. Houve algumas concessões com no prazo de até 80 anos, que davam o direito à iniciativa privada de explorar as ferrovias e, assim, segundo Santos (2011, p.3), “previam a isenção de impostos para importação de locomotivas e vagões durante os cinco primeiros anos, além de cessão da faixa de domínio das terras pertencentes ao império e direito de desapropriação”.

Em 1852, houve também incentivos a novos empreendedores, oferta de utilização de mão escrava e dispensa no serviço militar para quem trabalhasse na construção das ferrovias; dando ao Barão de Mauá a possibilidade da construção da ligação do Rio de Janeiro à cidade de Petrópolis. Em 1857, o mesmo Barão de Mauá, segundo Santos (2011, p. 4), “em parceria com os ingleses, construiria a primeira estrada de ferro na Província de São Paulo, que ligava Jundiaí ao porto de Santos

pela São Paulo Railway, denominada Inglesa, para o escoamento das crescentes safras de café”.

Após o declínio da produção de café no Brasil, por volta da década de 1920, a malha ferroviária começa a entrar em decadência. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em 1922, “existia no Brasil um sistema ferroviário com, aproximadamente, 29.000 quilômetros de extensão”, em 1928, o presidente da época, Washington Luiz Pereira de Souza, com o lema “Governar é abrir estradas”, inaugurou, a primeira rodovia asfaltada do país, a Rio-Petrópolis (com trecho que atravessa a Baixada Fluminense), assim, dá-se início a construção de mais rodovias no país. Durante a presidência de Juscelino Kubitschek em 1950, aumentam os projetos e modernizações das estradas de rodagem no Brasil.

Entre 1935 e 1950, o Governo passa a controlar as ferrovias e, em 1957, nasce a Rede Ferroviária Federal. A partir da década de 1960, as ferrovias começaram a perder sua extensão, devido ao desinteresse dos nossos governantes. Ainda na década de 1950, a ferrovia envelhecia e a população da cidade ia aumentando devido ao processo de industrialização e urbanização; as ferrovias passaram a ficar em segundo plano e o Governo a investir mais no transporte rodoviário com a abertura de créditos para a construção de estradas de rodagem que ligassem as Capitais a quaisquer Estados, conforme Lei 1453, de 30 de dezembro de 1905¹⁶.

Com a atenção voltada para as rodovias, as ferrovias, a partir de 1970, ficam com muito pouco investimento, começa aí o declínio das ferrovias no Brasil. Segundo Villaça (2001, p. 106), “com ou sem indústrias, os setores ferroviários foram, então, ocupados pelas camadas de mais baixa renda. A busca por uma proximidade ao emprego industrial ao longo da ferrovia explica apenas em parte o fato de os setores ferroviários serem predominantemente ocupados por tais camadas”. Isso porque as pessoas procuravam utilizar os trens para chegarem aos seus trabalhos devido ao custo mais baixo da passagem, a agilidade e o tempo em comparação as rodovias, por exemplo. “No Brasil, diante das péssimas condições das ferrovias até a década

¹⁶ Lei 1453, de 30 de dezembro de 1905. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1900-1909/lei-1453-30-dezembro-1905-777265-publicacaooriginal-141482-pl.html>

de 1990, o transporte rodoviário tomou conta da maior parte do mercado de transporte” (ROSA, 2016, p. 3).

A ferrovia sai da decadência quando as concessões administrativas das iniciativas privadas passam a administrar algo em torno de 8.000 km de extensão de ferrovias, conseguiram recuperar uma parte das ferrovias brasileiras para a exploração do turismo, transporte público coletivo diário e transporte urbano de cargas.

A partir de 1995 tem início o processo de desestatizações das ferrovias federais (RFFSA, Ferronorte, Norte-Sul e outras) e estaduais (Fepasa – Ferrovia Paulista S/A e Ferropar – Ferrovia Paraná S/A), concedidas à empresas privadas, gerando forte processo de reestruturação (compra de locomotivas e vagões no mercado internacional, melhora nos sistemas de logística e de comunicações, desativação de trechos antieconômicos e formação de oligopólios) no setor ferroviário brasileiro. (SILVEIRA, 2002, p. 67).

As concessões no Brasil acontecem depois A Lei nº 8.031/90, de 12/04/90, e suas alterações posteriores, instituiu o Programa Nacional de Desestatização, e o processo de desestatização do setor ferroviário foi iniciado em 10/03/92, a partir da inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA no PND, pelo Decreto nº 473/92. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)¹⁷, o Plano Nacional de Desestatização, relativamente à modalidade ferroviária, tem como principais objetivos: desonerar o estado; melhorar a alocação de recursos; aumentar a eficiência operacional; fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes; e melhorar a qualidade dos serviços.

2.4. A ferrovia na RMERJ

A Estrada de Ferro Mauá, oficialmente denominada Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, foi a primeira empresa a administrar as ferrovias no Brasil. Em 1883, foi inaugurada a Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará, interligando Raiz da Serra, no Município de Magé, ao Alto da Serra e se incorporando a Estrada de Ferro Mauá.

¹⁷ Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4751/Ferrovias.html>

Em 1888, a Estrada de Ferro Mauá passa a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil, devido à queda da monarquia, a nova administração uniu as ferrovias no Rio de Janeiro e geria também as ferrovias de São Paulo e Minas Gerais. Em 1957, a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), empresa estatal, responsável pelo transporte ferroviário em todo país, com sede no Rio de Janeiro, passa a administrar as ferrovias no país e durante a sua administração houve poucos investimentos.

Na Cidade do Rio de Janeiro, em 1943 é inaugurada a nova Estação Central do Brasil, cujo símbolo ferroviário está no relógio de quatro lados acima do seu prédio, que mais parece o Relógio Big Ben de Londres, seu objetivo era de prestar um serviço de utilidade pública não só para os usuários, mas para grande parte da população, e ainda hoje, este é um grande símbolo de referência da Estação Central do Brasil no Rio de Janeiro.

O transporte de passageiros é transferido para a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), através do Decreto-Lei nº. 89.396/84¹⁸, “com o objetivo de modernizar, expandir e implementar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos no país”¹⁹. Já no mandato do Presidente Fernando Henrique Cardoso, são iniciadas as privatizações no transporte urbano de cargas.

Em 1994, a unidade do Rio de Janeiro passa para as mãos do Governo Estadual através da Lei Estadual 2.143/93²⁰, que permitia ao Governo do Estado do Rio de Janeiro criar a Companhia Fluminense de Trens Urbanos (FLUMITRENS), da qual, durante o período de operação, recebeu milhões em investimentos, mas ainda tinha uma frota de trens envelhecida, que, devido ao desgaste da linha férrea, afetou a pontualidade, confiabilidade e segurança das viagens.

A FLUMITRENS foi desativada no ano de 1998 e o Consórcio Bolsa 2000 (atual SuperVia) ganhou a licitação para a concessão da exploração dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros do Estado do Rio de Janeiro, visando

¹⁸ Decreto nº 89396 de 22 de fevereiro de 1984 - <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-89396-22-fevereiro-1984-439846-publicacaooriginal-1-pe.html>

¹⁹ CBTU <http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/a-cbtu/a-companhia/historico>

²⁰ Lei Estadual/RJ nº 2143, de 27 de julho de 1993.

<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/e9589b9aabd9cac8032564fe0065abb4/6b236ebe75f7a5d30325651b00520ba1?OpenDocument>

melhorar toda a infraestrutura da ferrovia, através da prestação de um serviço com elevada qualidade, maior segurança e confiabilidade, ampliando o número de usuários.

Em janeiro de 2011, a organização brasileira Odebrecht, através de sua empresa com foco em mobilidade urbana, Odebrecht TransPort, assumiu o controle acionário da SuperVia. Em 2015, a Odebrecht TransPort associou-se à Mitsui e criou a Odebrecht Mobilidade, grupo do qual a SuperVia faz parte. Com a aquisição de 60% da Supervia pela Odebrecht, o contrato de concessão da SuperVia foi prorrogado por mais 25 anos, sendo válido até 2048, prazo este concedido pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro.

A tabela seguinte demonstra, de forma mais clara, os órgãos que já administraram as ferrovias no Estado do Rio de Janeiro e seus períodos:

ÓRGÃO	SIGLA	PERÍODO DE GESTÃO	
		INÍCIO	FIM
Estrada de Ferro Mauá	EFM	1854	1888
Estrada de Ferro Central do Brasil (E. F. Leopoldina)	EFCB	1888	30/09/1957
Rede Ferroviária Federal S/A	RFFSA	30/09/1957	21/02/1984
Cia. Brasileira de Trens Urbanos	CBTU	22/02/1984	21/12/1994
Cia. Fluminense de Trens Urbanos	FLUMITRENS	22/12/1994	05/2001
	Concessão SUPERVIA	01/11/1998	Até a presente data
	Odebrecht	01/2011	Até a presente data

Tabela 1 - Adaptado da Fonte: <http://www.central.rj.gov.br/acentral.html>

Nesses anos de concessão da SuperVia, pode-se analisar, visualmente, as mudanças nas estações reconstruídas ou remodeladas, os muros em torno da via foram reformados, sai a Polícia Ferroviária Federal e entram os seguranças contratados pela própria empresa, o uso dos cartões de passagem da SuperVia e da Fetranpor, a compra de novos trens chineses, as frotas com ar-condicionado, uso das redes sociais como forma de se comunicar com os usuários, a integração com o teleférico do Alemão, modernização do sistema de áudio das estações e da

sinalização etc.²¹

De acordo com os dados de 2017, da SuperVia, sua média é de 600 mil passageiros por dia útil no Estado do Rio de Janeiro, atendendo onze municípios (Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim). No 8º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão SuperVia de 29 de novembro de 2010, Guapimirim aparece como sendo administrada pela SuperVia, mencionando nele as possíveis inclusões e exclusões de estações ou paradas. O terminal do Ramal Saracuruna passa a ser a Estação Central do Brasil e a Estação Terminal Barão de Mauá é desativada.

Nem toda a ferrovia, com administração da SuperVia, recebeu a modernidade existente em alguns ramais. O trecho de linha eletrificada, por exemplo, passa ser da Estação Central do Brasil à Estação Saracuruna, onde há baldeação para os trechos Vila Inhomirim e Guapimirim, que permanecem até hoje em bitola estreita não eletrificada, com os vagões sendo puxados pela Locomotiva GE U12C²². Algumas estações permanecem com a mesma estrutura há mais de 80 anos.

O Ramal Saracuruna, que é o foco deste estudo, liga o Centro da Cidade do Rio de Janeiro aos municípios de Duque de Caxias, Magé e Guapimirim, e que no contrato de concessão abrangia o trecho entre o Terminal Barão de Mauá e o Terminal Vila Inhomirim, o trecho com sentido a Guapimirim não aparecem no contrato inicial²³ da concessão. Neste Ramal, a linha eletrificada ia da Estação Terminal Barão de Mauá até a Estação de Gramacho, e até o Terminal da Vila Inhomirim o trecho era em bitola estreita não eletrificada, sendo assim, os passageiros faziam baldeação em Gramacho, trocavam de trem e seguiam viagem. A figura 2 mostra os ramais de concessão da SuperVia na RMERJ até o ano de 2017, através de uma malha ferroviária de 270 km dividida em cinco ramais, três extensões e 102 estações:

²¹ Disponível em: <http://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/historia-da-supervia>

²² A locomotiva GE U12C é uma locomotiva diesel - elétrica produzida pela GE Transportation entre 1956 e 1961, sendo utilizada até hoje nos trechos Estação Saracuruna a Estação Vila Inhomirim e Estação Guapimirim. (BUZELIN & SETTI, 2001).

²³ Os contratos da concessão podem ser analisados no site da AGETRANS, no site: http://www.agetransp.rj.gov.br/contratos?_contratos_WAR_agetranspportlet_concessionaria=Supervia

O Estado do Rio de Janeiro tem interesse no projeto para o “Comboio de Alta Velocidade”, Trem Bala ou “Trem de Alta Velocidade (TAV) entre Rio de Janeiro e Campinas, considerado obra prioritária pelo Governo Federal e em vias de licitação, é um caso clássico de má qualidade da gestão de investimentos públicos”. (MENDES, 2010, p. 3).

Enquanto Portugal estuda a melhor forma de haver a participação das pessoas na construção do trem-bala, no Brasil não mais se vê nos jornais a discussão sobre a previsão deste meio de transporte. Estava previsto para a Copa do Mundo de 2014 a conclusão do trem-bala, depois apareceu nos jornais que a conclusão seria para 2020²⁴, mas com a recessão econômica de 2016, este projeto pode ficar ainda um bom tempo engavetado. Segundo Mendes (2010, p. 5), “no caso brasileiro causa estranheza o fato de se eleger como prioridade a melhoria de um transporte interestadual que, apesar de suas limitações tem funcionamento aceitável, quando há enormes problemas de mobilidade dentro das metrópoles”.

Com o objetivo de conhecer a opinião dos brasileiros quanto ao projeto da construção do trem-bala que ligará São Paulo ao Rio de Janeiro, o IBOPE, em 2013, fez uma pesquisa na qual constatou-se que “79% concordam que o trem-bala é necessário para modernizar o transporte ferroviário de passageiros no país”. Há uma preocupação dos brasileiros quanto aos custos deste projeto que poderia gerar um gasto de milhões de reais para os cofres públicos, principalmente em um momento difícil que o Brasil passa em relação à economia nacional, “o investimento em infraestrutura é uma peça central para uma estratégia de crescimento econômico. Se for realizado de forma a oferecer acesso à população de baixa renda também é eficaz na redução da pobreza”. (MENDES, 2010, p. 5) e, ainda segundo o autor, tudo vai depender de “quão capaz é a administração pública”.

Os investimentos ocorridos nos últimos anos, foram apenas de revitalização de estações e frotas (na rede eletrificada, todos possuem ar-condicionado) e compras de algumas frotas. Mas ainda há os problemas relacionados às plataformas, com trens

²⁴ Previsto para a Copa de 2014, trem-bala será concluído apenas em 2020. Disponível em: <http://esportes.estadao.com.br/noticias/futebol,previsto-para-a-copa-de-2014-trem-bala-sera-concluido-apenas-em-2020,1145413>

diferentes em relação à altura e à largura, fabricados no Brasil e em diversos países como China, França e Coreia do Sul, fazendo com que a diferença do espaço entre os trens e as plataformas seja muito perigoso, com distâncias que chegam a ter mais de 30 cm, ocasionando vários acidentes e processos no Ministério Público e multas da Agetrans²⁵.

Apesar das diversas advertências, não houve mudanças significativas neste cenário, já que, em abril deste ano, uma jovem de 19 anos morreu por ter ficado presa, entre o trem e a plataforma, quando tentava embarcar em um trem para ir a faculdade. Algumas estações foram revitalizadas nos últimos anos, mas apenas para satisfazer a Copa 2014 e principalmente as Olimpíadas de 2016, em estações estratégicas para atender os lugares onde foram promovidos estes eventos.

2.4.1 – Transformações urbanas e culturais ao longo da ferrovia na RMERJ

As ferrovias transformam uma paisagem, pois elas estão ali, fazendo parte do urbanismo gerando melhorias e transtornos a uma cidade. As pessoas utilizam o transporte ferroviário para aquilo que mais convém e quanto mais próximas elas estão das ferrovias, mais elas utilizam este meio de transporte público coletivo.

Analisando as 102 estações, administradas pela SuperVia, é possível perceber, através do volume de passageiros que desembarcam nas estações, a importância da ferrovia. Fica visível nos mapas aéreos, como o Google Maps, por exemplo, uma maior concentração de casa e comércios próximos às estações de trem, isso se dá pela comodidade para chegar e sair de casa, evitando assim utilizar mais de um meio de transporte para chegarem aos seus destinos. Em todo território nacional e principalmente na RMERJ, casas foram construídas em torno das ferrovias que pertenciam à extinta Rede Ferroviária Federal S/A, que as construía para abrigar os antigos funcionários em volta da linha.

Estas construções passam a ser uma preocupação, hoje, do Governo Federal

²⁵ Agência de Máquinas e Transportes.

que promulgou o Decreto nº 7929/2013, de 18 de fevereiro de 2013²⁶ referente à avaliação da vocação logística dos imóveis não operacionais da extinta Rede Ferroviária Federal S/A. Algumas casas foram invadidas e outras estão com os descendentes destes antigos funcionários, o que tem sido um caso para discussão, pois os limites do espaço construído estão se ampliando e atrapalhando o desenvolvimento dos projetos das ferrovias ou simplesmente invadindo as áreas da ferrovia.

O crescimento das comunidades em torno das ferrovias da RMERJ traz alguns transtornos para os passageiros dos trens, pois é muito comum haver tiroteios nas comunidades do Jacarezinho (Ramal Belford Roxo), Parada de Lucas e Vigário Geral (Ramal Saracuruna), Senador Camará (Ramal Santa Cruz) etc. Em abril de 2016 foi publicado em jornais a possibilidade de suspensão do Ramal Belford Roxo²⁷ devidos aos tiroteios constantes na comunidade do Jacarezinho. Também há o acúmulo de lixo gerado por essas comunidades que acabam gerando problemas sanitários e que prejudica a própria comunidade e aqueles que circulam em torno das vias.

Os programas do Governo Federal, como o programa “Minha Casa Minha Vida”, transformou a vida das muitas famílias no Brasil e também Rio de Janeiro, transferiu várias famílias que viviam em áreas de riscos e principalmente aqueles que moravam próximos à linha férrea e embaixo dos viadutos transversais às linhas férreas. Algumas dessas moradias do Governo Federal, foram construídas próximas às vias, mas com garantia dos padrões mínimos de segurança do tráfego ferroviário exigidos pela legislação vigente.

Um exemplo deste projeto foi a implosão dos antigos galpões da Cooperativa Central dos Produtores de Leite (CCPL)²⁸, realizado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro no dia 8 de janeiro de 2012, para retirar de pessoas que viviam de maneira

²⁶ Decreto nº 7929/2013, de 18 de fevereiro de 2013. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D7929.htm

²⁷ Tiros fecham ramal Belford Roxo e Supervia estuda suspender serviço. Disponível em:

<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/04/tiros-fecham-ramal-belford-roxo-e-supervia-estuda-suspender-servico.html>

²⁸ Governo do Estado implode quatro antigos galpões da CCPL. Disponível em: <http://www.rj.gov.br/web/imprensa>

desumanas próximas à linha férrea perto da estação de Triagem. Neste local foram construídas casas populares que passaram abrigar as pessoas que já moravam neste local, mas de maneira digna. Este projeto diminuiu a quantidade de usuários da droga “pedra de crack” na beira da linha férrea, mas não de maneira definitiva, mas inibindo os usuários que, em geral, preferem lugares isolados onde não haja tanto movimento de público.

Devido às concessões das ferrovias, a contratação de pessoas para trabalharem em diversas áreas que envolvem o transporte ferroviário cresceu muito nos últimos anos. Também houve um aumento na produtividade das indústrias que fornecem equipamentos ferroviários, visto que em um sistema capitalista, há a necessidade de aquecer a economia.

A geração de trabalho e até mesmo emprego pode ser vista em 2016, devido às Olimpíadas sediadas na Cidade do Rio de Janeiro, seis estações de trem foram reformadas, assim como algumas passarelas próximas as estações, mas nada foi feito na Baixada Fluminense, que ainda sofre com a acessibilidade²⁹ em torno da ferrovia.

A SuperVia ainda caminha com passos muito pequenos, pois as melhorias que houve durante o seu tempo de concessão, ainda não atenderam a população como um todo, principalmente na Baixada Fluminense que está em volta da via férrea, já que é visível o lixo, o esgoto a céu aberto, os muros quebrados que podem ser vistos durante todo o percurso do trem. Muitos dos problemas são ocasionados pelos moradores em torno da linha férrea, sendo assim, é importante conhecer não só os passageiros que utilizam os trens, mas também conhecer os moradores em torno da via.

A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer. (GOMIDE, 2006, p. 244).

Alguns eventos culturais são próximos ao trem, que fazem dele o meio de

²⁹ “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (Lei nº. 12.587 de 3 janeiro de 2012, art. 4º. Inciso III)

transporte escolhido em épocas de eventos que irão mobilizar uma quantidade significativa de pessoas como, por exemplo, na Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. O conselho para as pessoas é que elas utilizassem o transporte público coletivo e principalmente o trem como meio de locomoção, já que os carros particulares poderiam causar um grande transtorno no trânsito.

Há vários “lugares incríveis” que podem ser visitados de trem e alguns deles são listados abaixo:

- O Museu Aeroespacial próximo à Estação Deodoro sendo este o maior e mais importante museu de aviação do Brasil, o local possui um acervo que conta a história da aviação no país. O Museu está no Berço da Aviação Militar, em Campo dos Afonsos;
- As quadras das escolas de samba como: Portela próximo à Estação Oswaldo Cruz Fundada em 1926, conhecida por ser uma das fundadoras do Carnaval Carioca; Acadêmicos do Grande Rio próximo à estação de Duque de Caxias; a Estação Primeira de Mangueira (leva esse nome por ser a primeira escola de samba com acesso a uma estação de trem) e que localizada entre as estações: Mangueira/Jamelão e São Francisco Xavier; Beija-flor em Nilópolis; Império Serrano em Madureira; Caprichosos em Pílares; Imperatriz Leopoldinense em Ramos; Mocidade em Padre Miguel e muitas outras quadras de escolas de samba ou blocos de carnaval pois, grande parte das quadras das escolas de samba da RMERJ, ficam próximas às ferrovias;
- O Parque Madureira próximo à Estação Madureira que foi inaugurado em 2012, tendo uma grande área verde e oferece atividades recreativas, esportivas e culturais através das quadras poliesportivas, tênis de mesa e uma das melhores pistas de skates do país. Atrai muitas pessoas, principalmente em eventos promovidos por órgãos públicos ou privados, devido a sua localização estratégica. Ainda em Madureira, há as escolas de samba Império Serrano, Portela e Acadêmicos de Madureira e para as compras populares há o Mercado de Madureira, tudo próximo à estação de trem.
- A Quinta da Boa Vista próxima à Estação São Cristóvão, um local histórico da cidade do Rio de Janeiro que já abrigou a Família Real no Século XIX e hoje possui diversas atrações, como o Jardim Zoológico da cidade, o Museu Nacional e o Museu da Fauna

(um dos maiores parques urbanos da cidade);

- O Museu do Trem na Estação Olímpica de Engenho de Dentro que foi reaberto em 2013, o Museu resgata a história da ferrovia no Brasil. O local possui um acervo riquíssimo com peças como a primeira locomotiva a trafegar em solo brasileiro e o carro imperial que serviu a família de Dom Pedro II;

- O Centro Cultural na Praça do Pacificador, em Duque de Caxias, composto pela Biblioteca Municipal Governador Leonel de Moura Brizola e Teatro Raul Cortez com capacidade para 450 lugares, onde há uma porta metálica atrás do teatro que se abre para que possa permitir que os eventos no teatro possam ser exibidos para o público externo chamado de “Boca pra Fora”. Também ao acesso à Feira Livre Nordestina localizada em torno da ferrovia, o jornalista Santos Lemos (1950) foi um grande frequentador da feira e dizia que “(...) a feira de Duque de Caxias, aos domingos, do outro lado da linha, na Av. Presidente Vargas, era uma das maiores do país” e completava dizendo que “parecia que estava em Recife ou em Salvador”. (Apud LACERDA, 2001, p. 139-140). O capítulo 3, dará mais ênfase a esta feira.

O trem dá a possibilidade aos moradores que moram próximos às estações (devido ao baixo custo em relação aos outros meios de transporte urbano coletivo) de poderem utilizar este transporte como meio de locomoção para áreas de lazer da Cidade do Rio de Janeiro e para a Baixada Fluminense, esta última ainda com poucos investimentos públicos e é carente de áreas de lazer.

Os deslocamentos para o lazer e visitas aos parentes e amigos também são prejudicados pelos mesmos motivos. Além disso, nos fins de semana a oferta de serviços de transporte coletivo se reduz significativamente. As atividades de lazer e integração social são essenciais para o bem-estar das famílias, apoiando a rede de solidariedade e ainda de contatos pessoais, fundamentais para se conseguir uma colocação no mercado de trabalho. Toda pessoa necessita permanecer integrada à comunidade, para preservar seu senso de valor. A segregação espacial, na medida em que impede o desenvolvimento das capacidades humanas e provoca a desigualdade de acesso às oportunidades entre os grupos sociais, colabora na perpetuação do círculo vicioso da exclusão social. (GOMIDE, 2006, p. 244).

A insegurança à noite e a falta de iluminação (ou iluminação inadequada) também são problemas trazidos pelas ferrovias, especialmente ao atravessar de um lado ao outro por meio de passarelas, viadutos, passagens de nível ou mesmo

“buracos” criados para evitar as subidas nas passarelas. E quando se fala das fronteiras criadas pela ferrovia, percebesse que a noite esses lugares se tornam um deserto.

Já houve ideias de criação de projetos que pudessem ligar os dois lados que são divididos pela ferrovia, mas nada que pudesse ter saído do papel, já que os custos seriam muito altos e muitas estações hoje, construídas pela SuperVia foram de baixo custo devidos aos problemas financeiros do Estado do Rio de Janeiro. Esses problemas relacionados à acessibilidade de um lado ao outro das vias férreas serão discutidos no capítulo 3, onde se fará um panorama dos problemas relacionados às passarelas, viadutos e passagens de nível, passagens subterrâneas e passagens clandestinas.

2.5. A ferrovia na Baixada Fluminense

Para começar a falar sobre a formação urbana da Cidade de Duque de Caxias é preciso primeiro falar, mesmo que seja breve, sobre a Baixada Fluminense, um local que antes era uma grande área rural e hoje é uma grande periferia urbana, com aproximadamente 3,73 milhões de habitantes

Os franceses, no século XVI, estavam explorando o pau-brasil na região, e influenciaram os índios tupinambás para ajudá-los nesta exploração, com a chegada dos portugueses, os franceses foram expulsos e muitos índios mortos. As áreas do recôncavo da Guanabara foram doadas em sesmarias (lotes extensos de terra), onde aqueles que as possuísem deveriam fazer com que fossem produtivas para atender as demandas da Capital.

A chegada dos portugueses à região foi também exploratória, onde usavam os rios para que pudessem transportar as mercadorias, principalmente ouro, vindos do Estado de Minas Gerais. Daí o chamado “Caminho do Ouro”, onde seu porto ficava no Pilar Iguaçu, localizado hoje na cidade de Duque de Caxias e que ainda mantém a antiga Igreja do Pilar.

Antes de sua urbanização, a Baixada Fluminense foi um grande produtor de café, laranja e canavial, mas acabou cedendo ao capitalismo à sua forma de produção

industrial. Houve algumas transformações nos rios da Baixada Fluminense, foi preciso assorear os rios para que eles perdessem um pouco de suas curvas e se tornassem mais retos e chegassem mais rápido à Baía de Guanabara, eliminando os espaços pantaneiros existentes. Assim, facilitaria a urbanização local. A paisagem é uma das primeiras coisas a se modificar nesta formação urbana com a vinda de fábricas, aumento do comércio, o alargamento das ruas, as vias férreas, os prédios e tudo mais que retire daquele local o ar rural que existia antes.

A história dos trilhos perpassa pela história da Baixada Fluminense na sua urbanização, segundo Alves (2003), “na Baixada, a reocupação populacional, a reincorporação loteadora e as transformações econômicas se processarão, dentro dos moldes urbanos, no período entre o início dos anos de 1930 e o início dos anos 1960”.

Segundo Almeida (2013, p. 156) “A região da Baixada Fluminense, localizada na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro (RMERJ), é reconhecida por uma representação hegemônica de violência, miséria e descaso social”; geograficamente, abrange as cidades de Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaguaí, Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São João de Meriti e Seropédica. Conforme pode ser visto na figura 3, com seus respectivos anos de emancipação:



Figura 3 – Municípios da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro.
Fonte: <http://www.oriodejaneiro.com/wp-content/uploads/2014/11/baixada-1.jpg>

A formação demográfica da Baixada Fluminense se dá por imigrantes de todas as regiões do Brasil e no mundo, mas se destacam os portugueses, franceses, africanos, refugiados da Primeira Guerra Mundial (alemães, italianos, judeus, poloneses, romenos) e os brasileiros dos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais e principalmente do Nordeste, que vinham procurar empregos na Cidade do Rio de Janeiro e buscar residência na Baixada Fluminense no início do Século XX.

Apesar de seu histórico de riqueza, por ter sido considerada o “Caminho do Ouro”, hoje tem vivido em pleno abandono, com ruas mal pavimentadas, desordem urbana, comunidades violentas, mas apesar de sua aparente pobreza ainda é possível ver um contraste de construções habitacionais de pessoas que possuem um grande poder aquisitivo. Para Silva e Oliveira (2009, p. 59),

Assim é caracterizada a Baixada Fluminense, uma região cada vez mais afetada por práticas políticas que provêm de distintas forças e poderes, sendo estes relacionados, muitas vezes, à práticas sociais assistencialistas na forma de despotismo declarado ou subsumido pela legalidade. Tais ações aumentam a dependência, a pobreza, a fome e a degradação ambiental, gerando gestões malsucedidas e complexas. Outras vezes, porém, o poder é vivenciado sob a forma de autoridades reconhecidas (instituintes) e de acordos políticos que legitimam uma gestão articulada através dos municípios e de outras escalas administrativas (estado e federação).

O grande impulso econômico da Baixada Fluminense começa com a criação da Estrada de Ferro Mauá e a Estrada de Ferro Dom Pedro II, que, conforme a fala do historiador Ney Alberto (em vídeo no YouTube), sobre as pessoas que construíam suas casas próximas aos rios e depois próximas às estradas de ferro, “as povoações vão saindo das beiras dos rios para dentro da ferrovia, vão saindo de perto do barco para perto do trem” (CARDOSO, 2011). E assim também aconteceu com o comércio, que vai migrando junto com as residências, com a construção de praças e igrejas católicas para o entorno das ferrovias.

Os primeiros trens irão servir para o transporte urbano de cargas, que vinham principalmente do Norte Fluminense, e depois a sua importância favorecendo as pessoas que residiam na Baixada para que elas pudessem se locomover e principalmente chegarem nos seus locais de trabalho, muitos localizados na Cidade do Rio de Janeiro que estava em constante crescimento comercial e industrial e que

também, a necessidade de empregados domésticos que ajudassem nos afazeres do lar.

Os trens da Supervia, que transportam passageiros, abrangem grande parte da Baixada Fluminense, já os municípios de Itaguaí e Seropédica, não são beneficiados com trens de passageiros, apenas há cargueiros (trens de carga) da empresa MRS Logística S/A. Mas a expansão da ferrovia para o transporte de passageiros para esses municípios têm sido alvo de discussão, no evento promovido pela Firjan sobre o futuro da Baixada Fluminense em março de 2013³⁰, foi discutido sobre a expansão do ramal ferroviário de Santa Cruz até Itaguaí.

Com a falência do Estado do Rio de Janeiro, neste ano de 2016, este projeto pode não se tornar realidade tão cedo como os moradores de Itaguaí desejariam, mesmo sendo de grande interesse para o Estado, visto que Itaguaí estava em expansão em relação à grande produção de *off-shore* de petróleo no Brasil. Assim como no município de Duque de Caxias, o petróleo pode também promover na urbanização de uma outra cidade na Baixada Fluminense.

Nos últimos anos, a via ferroviária da Baixada Fluminense não recebeu, praticamente, nenhuma transformação significativa, que melhorassem os acessos de travessia da ferrovia, sendo assim, é visível a degradação ao longo da ferrovia, onde em alguns trechos é possível ver os problemas gerados pela falta de um planejamento público para não só aqueles que são usuários do trem, mas também para as pessoas que moram em torno da via.

³⁰ Jornal O Dia: Ramal de trens de Santa Cruz pode voltar a Itaguaí. <http://odia.ig.com.br/portal/o-dia-24-horas/ramal-de-trens-de-santa-cruz-pode-voltar-a-itagua%C3%AD-1.563583>

CAPÍTULO III - A ESTRADA DE FERRO QUE CORTA O MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS

*“A plataforma dessa estação. É a vida desse meu lugar.
É a vida desse meu lugar. É a vida”. (Milton Nascimento)*

A história da ferrovia da cidade vem antes de sua emancipação, através da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina Railway, onde a estrada de ferro cortou a Baixada Fluminense da Estação São Francisco Xavier (Rio de Janeiro) chegando a Duque de Caxias, o que, segundo Souza (2014, p. 80), a expansão econômica cafeeira no Norte Fluminense “atraiu investimentos de modernização dos transportes para facilitar a circulação do porto com o planalto”.

Após o declínio da venda do café um outro marco acontece; famílias que passavam dificuldades financeiras, em outras localidades, e principalmente do Nordeste no Brasil, passam migrar para residir na Cidade de Duque de Caxias e a trabalhar na Cidade do Rio de Janeiro, que no início do Século XX estava em um amplo crescimento, “sua primeira linha, inaugurada em 1886, entre São Francisco Xavier e Merity (atual Duque de Caxias), interligou uma série de núcleos urbanos já existentes, que passaram a se desenvolver em ritmo acelerado”³¹.

3.1. O município de Duque de Caxias

O município de Duque de Caxias está inserido na Baixada Fluminense e a Baixada Fluminense na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro ou simplesmente Grande Rio, mas antes, segundo Simões (2015, p. 22), “entre 1846 a 1891, a parte norte do que é hoje Duque de Caxias pertenceu ao extinto município de Estrella”, depois retorna a Iguassú”, que hoje é chamado de Nova Iguaçu.

O município leva o nome de “Duque de Caxias”, em homenagem a Luiz Alves de Lima e Silva, “o Duque de Caxias”, “filho ilustre” que nasceu na cidade, em 25 de agosto de 1803, quando ela ainda era chamada de “Estrella”. Até 1930, a estação

³¹ Referência do site do Governo do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=220530>. Acesso em 3 ago. 2016.

ferroviária da cidade era chamada de “Meriti”, mas a população arrancou a placa e trocaram o nome para “Duque de Caxias”, já que a cidade estava progredindo e o antigo nome não condizia mais com os novos tempos. De acordo com Almeida (2013, 161), “A partir de 1940, o crescimento populacional multiplicar-se-ia nos bairros periféricos da região e o crescimento econômico e social das décadas seguintes aumentaria [...]”.

“O processo de ocupação do território da Baixada Fluminense, particularmente de Duque de Caxias, foi desenhado a partir dos interesses dos grupos dominantes locais subordinados aos núcleos centrais de poder e dos interesses dos grupos que detinham o controle do aparelho burocrático e políticos do poder central”. (SOUZA, 2014, p. 19)

O Decreto Estadual nº 2559, de 14/03/1931, institui Duque de Caxias ao 8º distrito de Nova Iguaçu, mas a partir de 31/12/1943, iniciou-se o processo de fragmentação de Nova Iguaçu com o surgimento do município de Duque de Caxias. Com o tempo, outros municípios também se emanciparam, como: São João de Meriti e Nilópolis (1947), Queimados e Belford Roxo (1990), Japeri (1991) e Mesquita (1999). Segundo Braz e Almeida (2010, p. 63), “em dezembro de 1943, através do decreto estadual nº. 1.055, o distrito de Duque de Caxias alcançou sua autonomia política, tornando-se o município de Duque de Caxias”. Merity antes distrito de Duque de Caxias se emancipa a partir de 1947, se tornando o município de São João de Meriti.

Segundo Simões (2015, p. 23), “os primeiros núcleos urbanos, com populações significativas, vão aparecer, quando ocorre a construção de caminhos que partiam de portos fluviais como Pilar e Estrela”, que serviam para o escoamento do ouro do Estado de Minas Gerais. Os portos fluviais foram os primeiros a ganhar destaque nas atividades econômicas da Baixada com o cultivo de laranjas, cana-de-açúcar, feijão, arroz, milho. Também há o destaque para as plantações de café instaladas do Vale do Paraíba e que intensificou as viagens fluviais, mas:

O assoreamento dos rios, causados pelo desmatamento e a falta de manutenção adequada das estradas e a insegurança causada pela presença de quilombos nos brejos e alagados faziam com que o transporte por esses rios se tornasse cada vez menos eficientes, gerando perdas de mercadorias e atrasos, que causavam grandes prejuízos aos cafeicultores e exportadores. (SIMÕES, 2015, p. 25)

A partir da construção das ferrovias em 1854, as vias fluviais são abandonadas dando início ao transporte de mercadorias através dos trens, o que também acaba impactando na conservação e limpeza dos rios e canais. Segundo Braz e Almeida (2010, p. 29) “os aterros necessários para os assentamentos dos trilhos represavam o curso natural das vias fluviais que atravessavam”, o desmatamento para a extração de lenha piora a situação dos rios fazendo aparecer os pântanos, brejos e o aumento das doenças, que causam um pequeno de impacto na população que vai saindo das beiras dos rios (devido às epidemias) para dar preferência em morar mais próximos às ferrovias, auxiliando, no início, o desenvolvimento local. Segundo Lacerda (2001, p. 17), o município desde a década de 1940 “experimentava um intenso crescimento populacional e desordenada expansão urbana”.

“Procurando facilidade de transporte entre residência e o local de trabalho, os recém-chegados iam edificando suas moradias em áreas próximas à Estrada Rio- Petrópolis e à Ferrovia especialmente de suas estações, como foi o caso de Gramacho, Campos Elíseos Jardim Primavera, Saracuruna, Imbariê e Parada Angélica. (LACERDA, 2001, p. 20).

Duque de Caxias é formada por uma população mestiça, com pessoas vindas de vários lugares do Brasil e do mundo. Segundo Braz e Almeida (2010, p. 9), o município de Duque de Caxias é formado por “gerações de imigrantes que se sucederam desde as primeiras décadas do século XX”, principalmente de pessoas vindas do Nordeste do Brasil e que buscavam empregos na Cidade do Rio de Janeiro e que utilizam o município de Duque de Caxias como, popularmente chamada, a “Cidade Dormitório”, ou seja, as pessoas residem em Duque de Caxias, mas trabalham fora do município.

A periferização dos assentamentos humanos e dos industriais e a especulação imprimiram importantes modificações no processo de urbanização. A principal foi o surgimento da conurbação e da subsequente metropolização, fazendo surgir inclusive as chamadas “cidades-dormitórios”, dando um caráter de maior complexidade institucional à urbanização” (CANO, 1988, p. 90)

A manutenção do estigma de “cidade-dormitório” na periferia da RMRJ se reflete em uma segregação ampliada da força de trabalho e seguindo o Censo Demográfico de 2010 31,96% dos trabalhadores se deslocaram por mais de uma hora na periferia da RMRJ, e os piores resultados foram nos municípios fluminenses incluindo o município de Duque de Caxias (SOBRAL, 2015, p. 27).

Na década de 1920 estavam lançadas as bases para a formação da área metropolitana do Rio de Janeiro. O caminhar da urbanização e da ocupação humana apontava nessa época a direção inexorável do crescimento do Rio. Três vetores básicos fletiam em três diferentes direções onde décadas mais tarde, situar-se iam os municípios componentes da Região Metropolitana. O primeiro vetor apontava para a direção norte-noroeste, no sentido da Baixada Fluminense, e tendo como suporte os quatro eixos ferroviários que haviam ajudado constituir os subúrbios. Na esteira vetor de expansão urbana formam-se os municípios de Nilópolis, São João de Meriti e Duque de Caxias. (RODRIGUEZ, 2004, p. 167).

Com as várias ações do Governo Federal para a melhoria do saneamento público e o aumento da ocupação fizeram com que fossem criados os primeiros bairros entre os anos de 1940 e 1950, para Santos e Silveira (2008, p.31), “o desenvolvimento urbano era uma consequência imediata da combinação de dois fatores principais: a localização do poder político-administrativo e a centralização correspondente dos agentes e das atividades econômicas”.

Conforme Souza (2014, p. 86), “pós-30, Caxias tornou-se ainda um lugar impactado pelos projetos ‘modernizantes’ do Governo Vargas, remodelando rapidamente o desenho da região”. Vargas criou a Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, para a melhoria do saneamento básico da região e da instalação de água encanada.

O processo de ocupação do território da Baixada Fluminense, particularmente de Duque de Caxias, foi desenhado a partir dos interesses dos grupos dominantes locais subordinados aos núcleos centrais de poder e dos interesses dos grupos que detinham o controle do aparelho burocrático e políticos do poder central. (SOUZA, 2014, p. 19)

Alguns prefeitos tentaram melhorar a urbanização da cidade, mas pouco fizeram. Apenas na administração do Prefeito José Camilo Zito dos Santos Filho (Zito), em 1997 que houve uma melhoria significativa no município como asfalto, saneamento básico, praças e escolas; o dinheiro utilizado foi de um programa chamado “Baixada Viva” do Governo Estadual. Este programa gerou prestígio para o prefeito que foi reeleito em 2004, mas o segundo mandato não foi uma administração tão representativa como o primeiro.

No Governo de Anthony Garotinho em 1999, e ainda no primeiro mandato de Zito como prefeito, o Governo Estadual criou outro programa chamado “Nova

Baixada”, que:

O Programa seria implantado em três fases, correspondendo cada uma delas a três grupos de bairros em graus diferentes de desenvolvimento. A intervenção implica em licitação das obras e dos projetos executivos, obras de projetos básicos de urbanização integrada. Mais especificamente, rede de esgoto sanitário, ligações domiciliares de esgoto, drenagem de esgoto, recalques e tronco coletor principal de esgoto, pavimentação das partes altas, rede de drenagem pluvial, captação de rios, sub-adutoras, complementação de reservatórios, rede de abastecimento de água, complementação das redes de abastecimento de água, ligações domiciliares de água, pavimentação, construção e complementação de obras de equipamentos sociais, construção de postos de apoio à limpeza urbana, reformas de praças, construção de postos de saúde, reforma ou construção de elevatórias. (SILVA, 2010, p. 7).

Tendo hoje uma grande extensão e uma região muito populosa, o município de Duque de Caxias, segundo pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE)³² tem uma população estimada em 2015 que chega a ser de aproximadamente 882.729 habitantes, em uma área territorial de 467,620 km² divididos quatro distritos e quarenta bairros, conforme a tabela 2:

DISTRITOS	BAIRROS
Primeiro Distrito: Duque de Caxias	Jardim 25 de agosto, Parque Duque, Periquitos, Vila São Luiz, Gramacho, Parque Sarapuí, Centenário, Centro, Dr. Laureano, Olavo Bilac, Bar dos Cavalheiros.
Segundo Distrito: Campos Elíseos	Jardim Primavera, Saracuruna, Vila São José, Parque Fluminense, Campos Elíseos, Cangulo, Figueira, Chácara Rio-Petrópolis, Chácara Arcampo, Eldorado, São Bento, Pilar.
Terceiro Distrito: Imbariê	Santa Lúcia, Santa Cruz da Serra, Imbariê, Parada Angélica, Jardim Anhangá, Parada Morabi, Taquara, Parque Paulista, Barro Branco.
Quarto Distrito: Xerém	Xerém, Parque Capivari, Mantiquira, Lamarão, Amapá, Santo Antônio, Meio da Serra, Cidade dos Meninos.

Tabela 2 - Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
(ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2000/Dados_do_Universo/Agregado_por_Setores_Cen_sitarios), 2010.

Na figura 3 pode se analisar através do mapa do município de Duque de Caxias, de maneira mais clara, a localização destes distritos que abrangem o município:

³² <http://cod.ibge.gov.br/4C6>

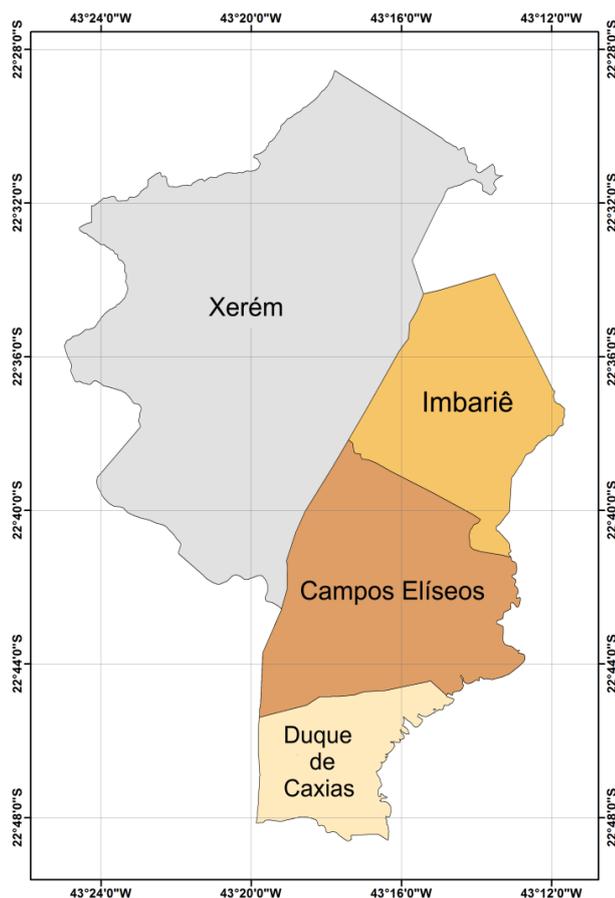


Figura 3 – Mapa do município de Duque de Caxias

Fonte: <http://docplayer.com.br/docs-images/27/11597113/images/22-0.png>

As principais atividades econômicas na cidade são a indústria e o comércio. Conforme o censo do IBGE de 2010, existem cerca de 700 indústrias e 10 mil estabelecimentos comerciais instalados no município e muitos destes estabelecimentos comerciais ficam próximos às estações de trem, onde há um grande volume de pessoas que passam para embarcar ou desembarcar dos trens.

A Refinaria Duque de Caxias (REDUC) que inicia a sua produção em 1961, é uma das maiores do Brasil em capacidade instalada de refino de petróleo e impulsionou o nascimento de um forte polo industrial na região³³. Atualmente, destacam-se outras grandes empresas além da REDUC, como o Parque Gráfico do Jornal O Globo, a Central de Distribuição das Casas Bahia próxima estação de trem Parada Manoel Belo em Santa Lúcia e a Fábrica da Coca-Cola no bairro Taquara, a Seara/Sadia localiza na Chácaras Rio-Petrópolis, a Marcopolo Rio em Xerém, além

³³ Petrobrás – fonte: <http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-duque-de-caxias-reduc.htm>.

do Polo Moveleiro de Duque de Caxias, com várias lojas situadas entre os dois lados da Rodovia Washington Luiz, na Vila São Luiz e as feiras de roupas com enormes galpões e centenas de lojas, localizadas também nesta rodovia entre os bairros Jardim Gramacho e Vila São Luiz.

Para incentivar a geração de emprego na cidade, em 2015 o Prefeito Alexandre Cardoso, sancionou a Lei nº 2.728 de 26/08/2015³⁴ que obriga as empresas a reservar 70% das vagas para moradores da cidade, sendo que deste percentual 15% devem ser reservadas às mulheres. Este projeto é uma exigência antiga do sindicato dos trabalhadores da REDUC que lutam pela reserva de vagas e qualificação profissional das pessoas que residem no município. Mas “sem um planejamento integrado, não haverá geração de poder de arrasto produtivo significativo, nem a requalificação necessária do tecido econômico regional” (SOBRAL, 2015, p. 26).

No cotidiano de Duque de Caxias, os transgressores da lei chamavam atenção e contaminavam a cidade, transformando-a em um território repleto de conflitos e habitantes envolvidos em profundas desigualdades sociais, vivendo e convivendo os já estabelecidos na localidade com imigrantes, sobretudo nordestinos, mulheres e homens e, negros e brancos, envolvidos nas tensões urbanas de uma cidade fragmentada. (ALMEIDA, 2013, p. 163).

O que se vê hoje é uma Duque de Caxias desprovida do bem-estar urbano, que tem uma das maiores rendas per capita do País, mas que vive em situação periférica e com uma população necessitada de condições básicas para uma sobrevivência digna, pois ainda há praças abandonadas e lugares sem saneamento básico. Outros prefeitos vieram, mas suas administrações não foram tão expressivas, visto os protestos que acontecem na cidade, devidos a vários problemas administrativos que podem ser percebidos em toda a extensão do município. “Uma periferia onde as disputas pelo poder recorriam à coerção e os desmandos da classe dominante, refletindo-se nos segmentos da população marcada pela miséria e violência” (ALMEIDA, 2013, p. 167).

O Plano diretor pode ser um diferencial na administração pública, porque “o

³⁴ Lei nº 2.728 de 26/08/2015: Dispõe sobre a obrigatoriedade de contratação de mão de obra local, no âmbito do Município de Duque de Caxias. <http://www.cmdc.rj.gov.br/?p=7880>

plano diretor é o instrumento por excelência do planejamento urbano, principalmente quando se trata da escala municipal” (DUARTE, 2012, p. 84) e o município de Duque de Caxias é uma periferia urbana, e que em sua maioria, são desprovidas de políticas públicas³⁵ consistentes que poderiam melhorar a vida das pessoas e a mobilidade urbana está inclusa no Plano Diretor Urbanístico do Município de Duque de Caxias do ano de 2006 (Lei Complementar nº. 1 de 31 de 2006³⁶), no Art. 6, Inciso IV que em relação a malha ferroviária, fala sobre “melhorar e ampliar as condições gerais de tráfego e transportes, consolidando uma rede eficiente de acessos e mobilidades estratégicas para os deslocamentos nos seus diversos modos, com ênfase na recuperação e modernização da rede viária”, que ainda enfrenta problemas ao longo da via.

A cidade Duque de Caxias é uma área periférica que “passou por um processo de ocupação desordenado, facilitado pela Estrada de Ferro Leopoldina Railway, que ditava novos traçados nos caminhos, modificando por completo as relações comerciais e a ocupação do solo”. (CMDC, 2016).

Foi o início do processo de surgimento de vilas e povoados que se organizaram em torno das estações ferroviárias, origem dos muitos bairros das nossas atuais cidades. Quando a ferrovia atingiu o vale de Meriti, a região começou a sofrer os efeitos da expansão urbana da cidade do Rio de Janeiro. Com a inauguração da Estrada de Ferro Leopoldina, em 23 de abril de 1886, a localidade ficou definitivamente ligada ao antigo Distrito Federal. (CMDC, 2016).

A proximidade da Cidade de Duque de Caxias a Baía de Guanabara a faz uma região pantaneira alagadiça, mas “a partir da década de 1960, tanto a industrialização como a urbanização ignoram o terreno pantanoso [...] a parte pantanosa do município é relativamente pequena se comparada com o terreno seco ao longo do qual foi implantada a ferrovia” (VILLAÇA, 2001, p.95). “O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, para as quais estamos

³⁵ As políticas públicas “são as ações empreendidas ou não pelos governos que deveriam estabelecer condições de equidade no convívio social, tendo por objetivo dar condições para que todos possam atingir uma melhoria da qualidade de vida compatível com a dignidade humana”. (DIAS e MATOS, 2012, p. 12)

³⁶ “Em agosto de 1970 foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Urbanístico Integrado do Município de Duque de Caxias, regulamentado pela Deliberação n. 1.765 de 28/12/1972, que alterou sua denominação para Plano Diretor Urbanístico de Duque de Caxias” (OLIVEIRA & LIMA, 2015).

igualmente utilizando a denominação sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade” (SANTOS & SILVEIRA, 2008 p.21).

Segundo Rodriguez (2004, p. 135), com a construção da REDUC, inaugura-se em 1968 o trecho que ligava Campus Elíseos (São Bento) a Ambaí (bairro da Cidade de Nova Iguaçu no Estado do Rio de Janeiro). Trecho este de transporte de petróleo e seus derivados por trens cargueiros. Na imagem 3 é possível ver os trilhos e ao fundo o terreno onde está sendo construída a REDUC.



Imagem: 3 - Os trilhos do trem em Campos Elíseos na década de 1950 quando ainda estava sendo construída a Refinaria REDUC. **Fonte:** IBGE:
<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/RJ18628.jpg>

O trecho Campos Elíseos e Ambaí, foi desativado e na beira da linha, surgiu uma favela no Bairro de São Bento, que cresce a cada ano. Nesta favela não há transporte público e seus moradores vivem na esperança da construção da Estação São Bento, que ainda no ano de 2016, não saiu do papel. Esta estação ficaria entre as estações de Gramacho e Campos Elíseos. Na imagem 4 é possível ver o início da ligação São Bento-Ambaí, em São Bento, a fotografia foi tirada no sentido Campus Elíseos (Rodriguez, 2004, p. 141). Ao lado esquerdo, atualmente, está localizada a favela Parque São Bento. O Projeto Lei de nº. 1477/2016 autoriza o poder executivo a construir uma estação ferroviária no Bairro São Bento, visando as pessoas que residem nos bairros da Cidade dos Meninos, Pilar, Parque Fluminense, Vila São José, Vila Rosário, Lote XV, entre outros sub-bairros”.



Imagem 4: O ponto de acesso à linha em São Bento, final da década de 1970. O trecho a esquerda foi desativado por volta de 1988. (RODRIGUEZ, 2004, p. 141).

Os Bairros Centro e Vinte Cinco de Agosto, são os bairros mais valorizados comercialmente devido à grande circulação de pessoas no local e à grande concentração de comércio; no Bairro Vinte Cinco de Agosto estava localizada a Prefeitura de Duque de Caxias (hoje a Prefeitura se localiza no Bairro de Jardim Primavera); sendo assim, as pessoas utilizavam e ainda utilizam o trem para se deslocar para o Centro da Cidade de Duque de Caxias.

Caxias era – e é – dividida ao meio pela linha férrea. Do lado direito, ficava o “Ponto do Briga” na Vila São Luís. A casa do prefeito, erguida no alto de um morro, sem arquitetura, bastante caótica, mas curiosa. Deste lado estava o mais novo bairro da cidade – 25 de Agosto – onde as construções eram numerosas e se faziam com grande rapidez. Do outro lado, o esquerdo, estava a Delegacia, o 311, bem próximo à residência do Deputado Tenório, construção frágil demais para merecer o título de “Fortaleza” que lhe deram. Deste lado, já se encontravam o Cemitério do Corte Oito, a Praça do Pacificador, a Praça 23 de Outubro, a Praça da Estação, além da Matriz Santo Antônio, com sua linda e branca fachada, na rua José Alvarenga, do lado direito de quem entra na Av. Nilo Peçanha. Ficava a Prefeitura na Av. Rio - Petrópolis, em frente a um bordel [...]. na Av. Nilo Peçanha, situava-se o maior comércio da cidade, com exceção do da Travessa Manoel Correa [...] sempre movimentada e cheia de gente. (LEMOS, 1967, p 109).

Na imagem 5, dos anos de 1960, pode-se analisar o crescimento dos Bairros do Centro e da Vinte Cinco de Agosto, os trilhos do trem cortam os dois bairros. Mas vale ressaltar que nem todos os bairros tiveram o mesmo privilégio de uma urbanização mais organizada que estes dois bairros, os outros bairros viveram e vivem até hoje em uma desordem e sem uma infraestrutura urbana básica. Santos

Lemos, um repórter e delegado de Caxias, relata em sua obra “Sangue no 331”:



Imagem: 5 - Os trilhos do trem cortando o 1º Distrito da Cidade de Duque de Caxias, anos de 1960.
Fonte: http://www.cmdc.rj.gov.br/wp-content/uploads/2013/05/nossahist_definitiva-g.jpg

Após os anos de 1960, a Cidade de Duque de Caxias cresce e aumenta a necessidade da população por um transporte público de qualidade. Quando se via as casas beirando a ferrovia, elas tinham um formato parecido, eram as vilas ferroviárias, seus moradores eram operários da ferrovia. Hoje poucas casas ainda mantêm o mesmo projeto arquitetônico, outras foram demolidas e algumas delas invadidas para moradia de pessoas vistas como “sem teto”.

Santos Lemos (1967, p.71-72) também relatava a prostituição existente da “cancela antiga, na Av. Plínio Casado”, e que as prostitutas vinham nos trens para o município e que eram motivos de reclamações dos moradores devido a fama local e o perigo que a presença de pessoas desconhecidas na localidade, atraídos pela prostituição local. Ainda é possível ver, ao passar pela rua Almirante Tamandaré, paralela à via férrea, travestis que se prostituem no meio da rua, fazendo da passarela ao viaduto um lugar perigoso para pedestres.

3.2. Atual formação urbana ao longo da ferrovia e das estações de trem.

Com o passar dos anos o trem veio se modernizando, o trem a diesel circulou até o final dos anos de 1990 entre as estações terminais Central do Brasil à Gramacho

e a partir dos anos 2000, o trem “elétrico” circulava entre as estações terminais da Central do Brasil à Saracuruna. Esse trecho é chamado de Ramal Saracuruna, simbolizado pela cor laranja. Ainda hoje, entre os terminais de Saracuruna à Vila Inhomirim há a circulação dos trens a diesel, já que não há previsão de investimento para estas localidades.

Conforme a imagem 4, as estações ferroviárias que perpassam hoje pela cidade são Duque de Caxias (Centro), Corte Oito (Centenário), Gramacho, Campos Elíseos, Jardim Primavera, Saracuruna onde hoje passa o trem elétrico, numa extensão total de aproximadamente 15 km. Em uma extensão mais pobre e mais afastada do Centro da Cidade de Duque de Caxias estão as estações Parada Morabi, Imbariê, Manoel Belo e Parada Angélica (com aproximadamente 8,17 km) que ainda há o trem puxado por uma locomotiva (máquina) que é movida a óleo diesel.



Figura: 4 – Estações localizadas no município de Duque de Caxias

Fonte: <http://www.supervia.com.br/>

O trem na Cidade de Duque de Caxias passa apenas em 3 distritos: o primeiro, o segundo e o terceiro. Mas já passou pelo 4º distrito de Xerém por volta de 1883, através do ramal da Estrada de Ferro Rio D’ouro, que se desenvolvia com a Estrada de Ferro D. Pedro II e ligava Belford Roxo a Xerém. No início esta ferrovia servia para a captação de água no Distrito, visto que no local há importantes mananciais. Depois o trem passou a servir a população local, que vinha morar em torno das estações, sendo assim, o trem contava com dois carros para passageiros e um para bagageiros. Mas em 1969 o ramal é desativado, pois os investimentos do Governo passam a ser aplicados na construção de rodovias.

Segundo Jacobs (2011, p. 285) “as linhas férreas são um exemplo clássico de fronteiras, tanto que passam a significar, há muito tempo, também fronteiras sociais – ‘do lado da linha do trem’” e é possível ver estas diferenças em alguns bairros. No Centro da Cidade, há um lado que é mais voltado para os serviços e o outro mais para

o comércio; aos sábados fecha, o primeiro às 14 horas, enquanto o outro permanece aberto até às 18 horas.

As estações de trem do município de Duque de Caxias geralmente estão localizadas próximas ao comércio, muitas delas têm, pelo menos de um lado, praça e uma igreja católica. As praças servem como lazer para os moradores, mas também como ponto de encontro e local para esperar as pessoas que estão sendo aguardadas nas saídas das estações.

As ferrovias além de servirem como transporte público e de cargas, também servem como ponto de referência, para entrega de mercadorias e correspondências. Através da ferrovia e da estação de trem que se consegue se localizar ou até irem de um bairro a outro. As pessoas indicam como referências de suas casas ou do comércio onde trabalham a linha férrea, a travessia, as passarelas ou as estações.

De um lado da Estação de Duque de Caxias tem a praça do Pacificador, onde hoje estão localizados o Teatro Raul Cortez e a Biblioteca Municipal Leonel Brizola, este espaço há vários eventos que ocorrem durante o ano, como os eventos musicais (Baile Chame, Rock na Biblioteca, Projeto Canto da Cidade), feira de livros.

Do outro lado da Estação de Duque de Caxias, aos domingos, existe a Feira Livre do Centro de Duque de Caxias, com atrações musicais e comidas típicas nordestinas, anexado as barracas com vendas de frutas, legumes, roupas e tudo mais que possa encontrar, é vista como um “shopping a céu aberto”. Não se sabe ao certo quando a feira se iniciou, mas há relatos que ela existe desde a década de 1940. A Lei nº 7623 de 08 de junho de 2017, declara patrimônio cultural imaterial do Estado do Rio de Janeiro a tradicional Feira Livre do Centro de Duque de Caxias.

Hoje a feira começa na Av. Duque de Caxias, em frente à estação de trem, seguindo até a Av. Presidente Vargas e paralela também, à Rua Prefeito José Carlos Lacerda, com cerca de 1600 barracas em uma extensão de aproximadamente 1,5km. O final desta feira, beirando a linha, aos domingos, há venda de animais que vão desde os domésticos até os animais silvestres (proibidos por lei) e que mesmo com a ação da polícia, as pessoas voltam a praticar este tipo de comércio que existe no local há anos.



Imagem 6: Um trecho da Feira Nordestina. Fonte da imagem:
<http://extra.globo.com/incoming/5893085-956-5df/w640h360-PROP/feira.jpg>

A Estação Corte 8 é a mais nova, inaugurada no dia 11/03/2013, não possui comércio forte em torno da estação, apenas residências e o Cemitério Nossa Senhora de Belém, mais conhecido como Cemitério do Corte 8. A Estação fica ao lado de uma rodovia muito importante no município, a Rodovia Presidente Kennedy, que inicia no Bairro do Pilar e vai até o Centro de Duque de Caxias. O nome do Bairro e da Estação Corte 8 advém dos morros que tiveram que ser “cortados” para a passagem da via férrea.

A Estação Gramacho, do lado esquerdo, sentido a Parada Angélica, tem bastante lojas e bancos, não há praça deste lado. Embaixo da passarela da estação há uma feira de hortifrúti ao ar livre; esta feira é permanente e acontece 24 horas por dia, já que em frente a mesma há um ponto para ônibus municipais e intermunicipais. Do outro lado da estação há uma praça, mas o movimento de pessoas e comércio não é tão intenso. Beirando o Rio Sarapuí e a ferrovia há a Comunidade Dique 2, onde os moradores abrem passagem de nível clandestina e crianças que brincam de jogar pedras nos trens.

Seguindo ao longo da via, a Estação Campos Elíseos há uma população que foi formada devido a construção da REDUC no início da década de 1960, muitos trabalhadores que vinham principalmente do Nordeste do Brasil, não tinham onde morar. Para que pudessem trabalhar na construção, faziam seus barracos em torno da refinaria. Alguns acidentes já aconteceram na refinaria, mas o que teve uma maior repercussão foi o que aconteceu no dia 30 de março de 1972, deixando dezenas de

pessoas mortas e feridas. Quem ali vive, corre o risco de acidentes que envolvam a refinaria, mesmo assim, as pessoas vivem como se este risco fosse nulo.

A Estação Jardim Primavera tem um comércio um pouco fraco em torno da Estação, dos dois lados da mesma há uma praça, beirando o muro próximo a cancela há dois espaços que alguns vereadores lutam para que haja um viaduto, mas enquanto isso não se concretiza, um espaço é utilizado pelo bloco de carnaval “Flor da Primavera” e o outro como campinho de futebol, parques e circos que visitam a localidade. Uso dos muros como forma de propaganda e espaço para grafiteiros é também um destaque da localidade.

A Estação Saracuruna é o terminal da locomotiva a energia elétrica e para seguir viagem para as estações Morabi, Imbariê, Manoel Belo e Parada Angélica é preciso fazer baldeação para outra plataforma e utilizar os trens puxados pelas Locomotivas GE U12C, fabricadas entre os anos de 1956 e 1961 pela GE Transportation. Segundo o Plano Diretor Urbanístico do Município de Duque de Caxias do ano de 2006, no artigo X, inciso f, diz que ao “Elaborar o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade de Duque de Caxias, considerando as diretrizes desta Lei e, no que couber, as seguintes: [...] Viabilizar a eletrificação do trecho ferroviário de Saracuruna à Vila Inhomirim”. Mas esse artigo da lei ainda está longe de se tornar realidade.

As estações Morabi, Imbariê, Manoel Belo (Santa Lúcia) e Parada Angélica mantêm a mesma estrutura de mais de 80 anos, são estações sobre o solo, com dois lados. São estações modestas e a forma dos pedestres atravessarem a linha do trem se dá pelas passagens de nível e pelos acessos livres, já que os muros são apenas para proteger estas estações, o restante do entorno não há nada que impeça a travessia, a não ser no momento em que o trem passa, mas seus intervalos podem variar de 6 horas até 12 horas no dia.

O livre acesso entre a ferrovia, existente nestes bairros, pode ser visto na imagem 7, onde os moradores podem atravessar a linha e desfrutar de um campo de futebol de um lado ou pedalar na ciclovia do outro lado da linha férrea, sem que haja uma proteção ou sinalização, em uma distração pode haver um acidente. Algumas pessoas sentam nos trilhos para poderem acompanhar melhor o futebol.



Imagem 7: Campo de futebol, ferrovia e ciclovia entre os bairros de Imbariê e Parada Angélica.
Fonte: Google Maps – Street View – mar. 2016.

Os bairros em Duque de Caxias que abrangem as estações de trem, ainda não tem integração com BRT (*Bus Rapid Transit*), que é um sistema de transporte que utiliza o ônibus em faixas exclusivas e que já é utilizado pela Cidade do Rio de Janeiro e que poderia trazer para mais perto do trem as pessoas que moram distante das estações. “A falta de um programa de mobilidade para Duque de Caxias é, segundo o prefeito Alexandre Cardoso, um dos principais problemas que afeta o morador da cidade” (DUQUE DE CAXIAS, 2014). Este é um projeto referente ao PAC da Mobilidade Urbana³⁷ e que teria início no próximo ano, segundo o artigo, mas ainda nada saiu do papel e com a posse do novo Prefeito Washington Reis, que ganhou as eleições de 2016, estando no seu segundo mandato (o primeiro foi em 2005), ainda não há uma previsão para que este projeto se tornasse realidade.

3.2.1 – Os moradores do entorno da ferrovia

Foi realizada uma pesquisa de campo, através do Google Formulário, no primeiro semestre de 2017, com 55 participantes, voluntários e anônimos. O objetivo principal, foi procurar entender a formação do município de Duque de Caxias junto a ferrovia que perpassa por três distritos do município (Caxias, Campos Elíseos e

³⁷ “Criado em 2007 o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável”. Disponível em <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>. Acesso em 14 nov.2016.

Imbariê) e analisar o comportamento das pessoas que moram em torno da via férrea e como estas pessoas se adaptaram a sua travessia para que possam se locomover para estes dois lados da linha férrea utilizando as passarelas, passagens de nível etc. A pesquisa teve 10 perguntas objetivas e 1 pergunta discursiva sobre: “quais são os maiores problemas, vistos por você, ao longo da ferrovia no município de Duque de Caxias?”

Entre os 55 participantes da pesquisa foram 51% sexo masculino e 49% do sexo feminino; com faixas etárias onde 76% entre 25 a 59 anos, 22% entre 16 e 24 anos e 2% entre 60 anos ou mais; Escolaridade onde 47% com ensino superior, 49% com ensino médio e 4% com ensino fundamental e; faixa salarial onde 58% de 1 a 2 salários-mínimos, 27% entre 3 a 4 salários-mínimos; 4% entre 5 a 6 salários-mínimos e 11% acima de 6 salário-mínimos. Dados que podem ser vistos no gráfico 1:

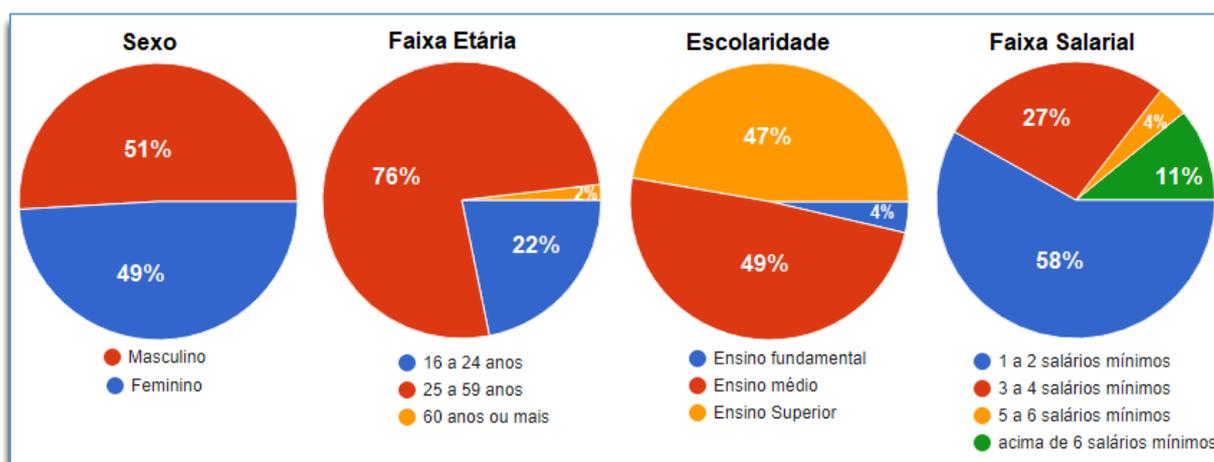


Gráfico 1 – Dados pessoais dos participantes da pesquisa

Os participantes da pesquisa, revelaram morar próximos as estações de trem do município de Duque de Caxias, onde 13% em Duque de Caxias; 11% em Corte 8; 14% em Gramacho; 5% em Campos Elíseos; 31% em Jardim Primavera; 18% em Saracuruna; 4% em Imbariê; 2% em Manoel Belo e 2% em Parada Angélica. Não houve voluntários moradores próximo à estação Morabi. A proximidade das residências dos participantes, perante a ferrovia foi: 0m a 50m: 13%; 50m a 120m: 20%; 120m a 300m: 22% e 300m ou mais: 45%.

As vantagens sobre morar próximo a ferrovia, 67% das pessoas responderam que é vantajoso morar próximo a ferrovia, mas apenas 21% das pessoas dizem ser mais vantajoso se for próximo às estações de trem, mas 52% das pessoas acreditam

que o bairro não fica mais valorizado por causa da ferrovia e 67% das pessoas acham que não há áreas de lazer em torno da ferrovia e 50% pessoas apontam que não há comércio em torno da ferrovia.

Sobre as áreas de lazer e os comércios em torno da ferrovia, a pesquisa tendenciou, para respostas negativas, por que apenas 10% das pessoas, disseram morar próximas a estação de Duque de Caxias, sendo esta área com mais espaços para o lazer e o comércio, onde pessoas se deslocam de outros bairros para o chamado “Centro de Caxias”.

Sobre a ferrovia ser ponto de referência para a residência, 52% das pessoas que moram mais próximos da ferrovia, responderam que sim, mas os 48% que moram mais longe da ferrovia, disseram que não, a ferrovia não é ponto de referência para a residência. E isso poderia ser visto como uma vantagem de quem mora próximo a ferrovia e as estações, já que as mesmas podem servir de orientação para encontrar os endereços.

Áreas de lazer, próximas à ferrovia e que são mais frequentadas são: praças: 58%; feiras livres: 54%; bares: 46%; teatros: 29%; escola de samba/bloco de carnaval e bibliotecas: 13%; clubes sociais: 9%; áreas esportivas: 6%; feiras temáticas: 4%. Já circos, parques de diversão, shoppings e cinema representaram apenas 2% de lugares frequentados pelos voluntários que responderam à pesquisa, isso se dá por serem poucos, até mesmo longe das ferrovias.

3.2.2 – Condições do entorno das vias férreas

Quando a ferrovia se iniciou na região, as pessoas que moravam próximas às hidrovias tinham problemas com as epidemias causadas pelos assoreamentos dos rios e pelos brejos em tona; sendo assim, muitos passaram a morar próximas à ferrovia, mas os problemas parecem que continuam, só que agora em torno da via férrea.

O lixo que é jogado na via férrea é um outro agravante, quando o trem elétrico não tinha ar-condicionado e as janelas se mantinham abertas, os passageiros jogavam lixo na via, mas hoje os trens elétricos ficam com as janelas fechadas e a

vizinhança em torno da via continua jogando o lixo atrás do muro, mesmo havendo a coleta seletiva nas ruas fornecida pela Prefeitura de Duque de Caxias. Em vez de aguardar os dias da coleta, a população em torno prefere jogar o lixo do outro lado do muro. Um problema que faz com que haja água parada atraindo o mosquito *aedes aegypti* causador das doenças dengue, febre amarela, febre zika, chikungunya.

Há também os ratos que são atraídos por esse lixo, um outro animal causador de diversas doenças e que invadem as casas dos moradores em torno da via. Além do lixo vindo das casas dos moradores do entorno, há o lixo daqueles que vêm de longe e que ao passarem próximo aos muros, muitos jogam animais mortos atraindo urubus que permanentemente circulam pela via atraídos pelo odor pútrido dos animais. A preocupação dos moradores em torno da via férrea, pode ser visto no gráfico 2 e na resposta de um dos voluntários “A grande sujeira, muitas pessoas fazem do espaço ferroviário um lixão”:

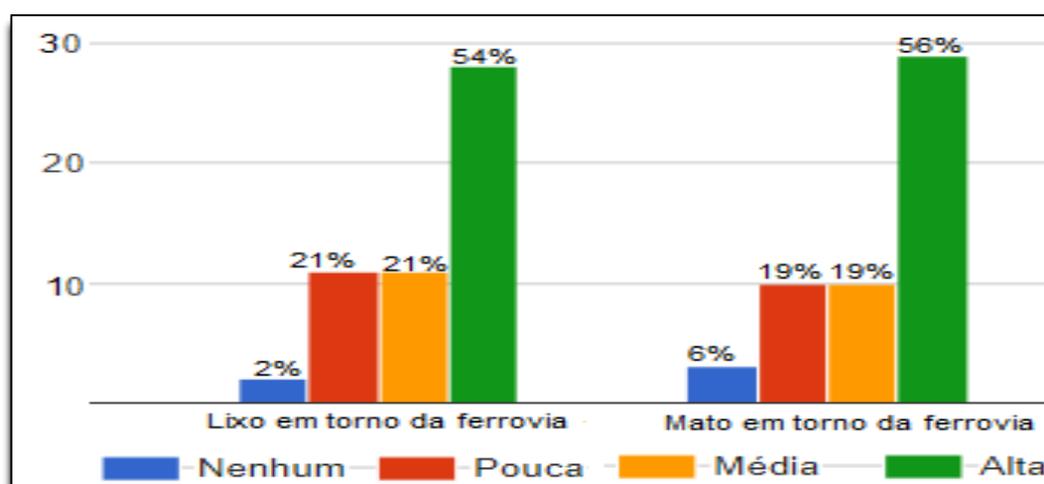


Gráfico 2 – Lixo e mato em torno da ferrovia.

Em alguns trechos da ferrovia, tem mato alto, tanto dentro quanto do lado fora dos muros, e a “favelização”, comentada por 4 voluntários da pesquisa, dificulta a limpeza do entorno da via. A retirada do mato se dá pela administradora (dentro da via férrea) e no entorno, próximo as ruas (do lado de fora da via férrea), pela prefeitura, assim como o lixo em torno da via. Um dos voluntários da pesquisa desabafa sobre os maiores problemas, vistos por ele na pergunta discursiva: “Muita qualidade de lixo, iluminação precário”. Na imagem 8, pode-se analisar a quantidade de lixo, mato e água acumulada, foto é atrás do muro da linha férrea de administração da SuperVia, reportagem de março de 2017.



Imagem: 8 – Lixo em torno da via férrea próximo à estação de Campos Elíseos -

Fonte: <http://extra.globo.com/noticias/rio/de-carcacas-lixo-organico-moradores-jogam-de-tudo-perto-dos-trilhos-da-supervia-21009423.html>

Há também os problemas de iluminação pública em torno da ferrovia, onde geralmente há iluminação, mas é fraca. E este problema foi bastante mencionado pelos voluntários da pesquisa, onde 11% mencionaram o problema na pergunta discursiva. Além da iluminação o asfalto também é um problema, as ruas do entorno são asfaltadas, mas os buracos acabam facilitando os acidentes, um dos voluntários da pesquisa mencionou este problema na pergunta discursiva falando sobre o “Asfalto ruim...”.

Outro problema são os alagamentos em torno da ferrovia, que são isolados, mas em épocas de temporais, alagam as ruas próximas às ferrovias. Isso se dá, pelos problemas relacionados ao lixo e a falta de planejamento para o escoamento da água da chuva. O gráfico 2, abrange esses dois problemas:

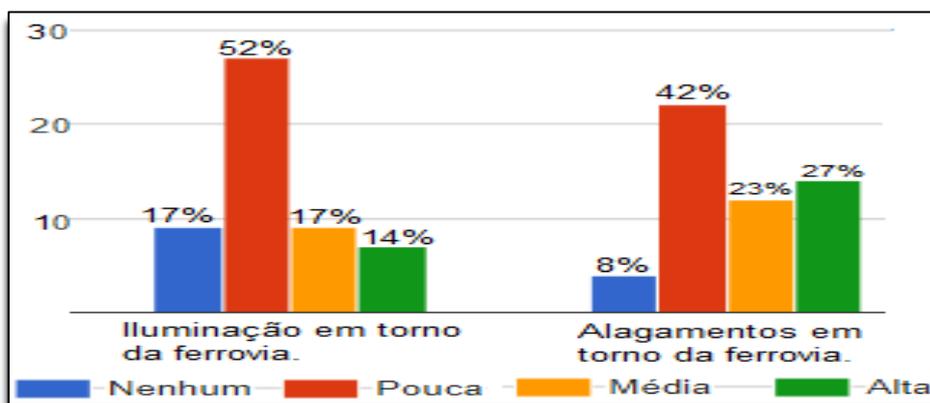


Gráfico 3 – Iluminação e alagamentos em torno da ferrovia.

A reconstrução das estações/mezaninos de Duque de Caxias, Campos Elíseos, Jardim Primavera e Saracuruna trouxeram para suas localidades um visual mais moderno para os bairros, mas com pouco tempo de funcionamento, as estações com estruturas feitas de material pré-construído e zinco, está tendo buracos nos tetos que fazem com que as plataformas se tornem perigosas, já que quando chove, o piso molhado das plataformas se tornam escorregadias, o que pode causar um acidente fatal.

As estações precisam de reformas, mas não há previsão de quando serão feitas. Já a estação Corte 8 foi inaugurada em março de 2013, e mesmo sendo a estação mais nova do município, já foi inaugurada com problemas. Não existe um acesso entre as plataformas, não permitindo assim, que os passageiros possam passar de uma plataforma a outra, a não ser que atravessem a linha do trem, colocando em risco a vida.

Sobre a concessão da SuperVia, 52% das pessoas responderam que o município não se desenvolveu após a concessão da administradora da via férrea e 71% das pessoas responderam os benefícios gerados pela ferrovia foram poucos ou medianos.

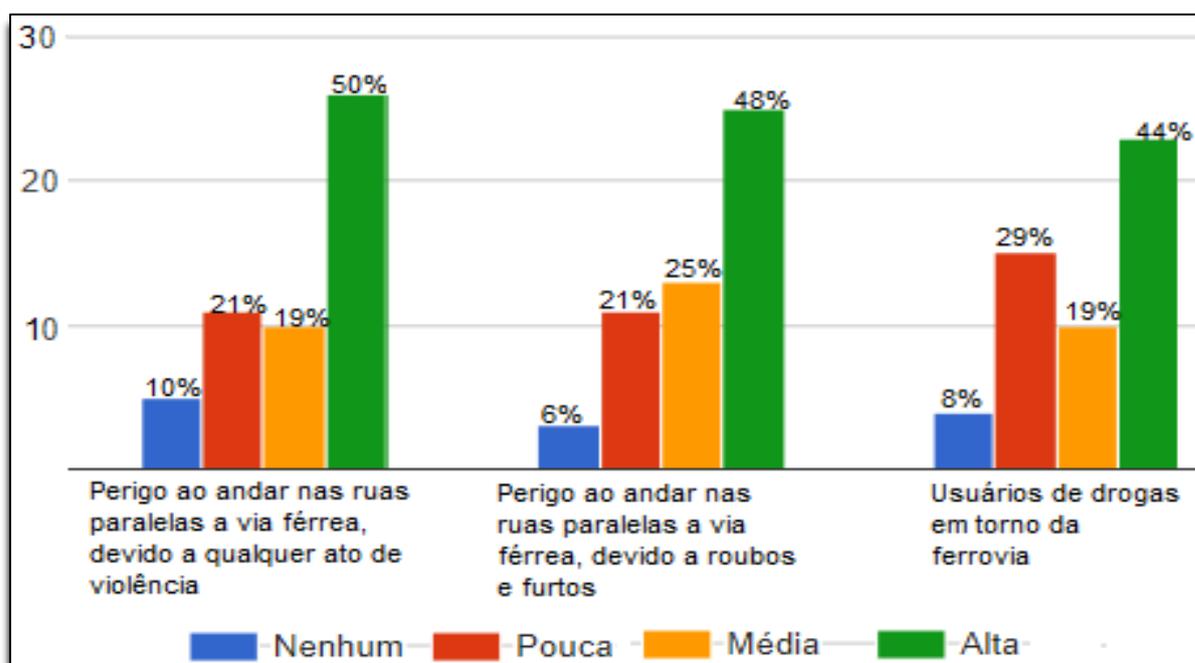


Gráfico 4 – Os perigos em torno da ferrovia

Apesar dos índices de violências³⁸ terem aumentado muitos nos últimos anos no Estado do Rio de Janeiro, o entorno da via férrea tem uma atenção especial, pois é um local onde as pessoas se sentem encurraladas pelos seus muros. Em relação aos muros, em muitos locais ao longo da via, eles são quebrados, criando buracos que são utilizados por todos os tipos de meliantes.

Ainda sobre os impactos da ferrovia, 46% pessoas responderam que a buzina do trem incomoda e 62% das pessoas responderam sobre a vibração do solo durante a passagem do trem. Esses incômodos se dão devido à passagem do trem próximo a residências das pessoas; sobre a buzina, ela é sempre acionada para alertar aqueles que estão atravessando ou irão atravessar as passagens de nível.

3.5. As formas de travessia da linha utilizadas pela população

Mobilidade de travessia de um lado ao outro é comprometida com a via férrea que depende de passarelas, viadutos e passagem de nível e clandestinas (são abertos buracos entre os muros da via férrea). São travessias perigosas, com iluminação precária ou nenhuma iluminação, lixo e mato alto onde a população se obriga a correr riscos de assalto e estupro.

Alguns assassinatos já ocorreram nas vias férreas da cidade, devido à falta de segurança do local, com pessoas assassinadas de diversas formas, até mesmo jogadas vivas na linha férrea para que o trem as mutilassem. O tráfico de drogas em torno da via férrea é mencionado por 11% dos voluntários da pesquisa na pergunta discursiva. A cidade de Duque de Caxias tem muitas histórias de violência relatadas em vários estudos e as vias férreas também é protagonista destas histórias de violência urbana.

Os participantes da pesquisa revelaram que as formas de travessia da linha férrea utilizadas por eles são: passagens de nível: 42%; viadutos: 10%; passarelas: 71%; passagem subterrâneas: 4%; passagem clandestinas: 11% e outros 11%

38 Jornal da Band. Índice de violência no Rio de Janeiro bate recorde - 15/07/2017 - Disponível em: <http://noticias.band.uol.com.br/jornaldaband/videos/16269639/indice-de-violencia-no-rio-de-janeiro-bate-recorde.html>. Acesso em 23 jul. 2017

revelaram que não há muros entre as ruas/casas e a linha férrea, sendo assim a travessia é livre, ou seja, atravessa a linha sem nenhuma barreira. Essas passagens são analisadas separadamente nesta pesquisa.

3.5.1 – Passagens de nível

As passagens de nível são uma abertura entre os muros da via férrea ou apenas uma rua que é transversal à linha do trem; neste local os veículos automotores e pedestres fazem a circulação de um lado para o outro da linha férrea. Um dos transtornos desta travessia se dá pela trepidação devido ao desnivelamento entre a via e a rua. De Gramacho, Campos Elíseos, Jardim Primavera, Saracuruna as passagens de nível possuem sinalização moderna, mas a de Imbariê e Parada Angélica a sinalização é muito precária.

Em relação a travessia, o acidente com animais não foi de visto como “alto” pelas pessoas, apenas 12% responderam ser alto, assim como os acidentes com pedestres, onde apenas 8% pessoas responderam ser alta a frequência. Sobre os acidentes com veículos, 29% pessoas responderam ser alta a frequência de acidentes; um dos voluntários da pesquisa respondeu na pergunta discursiva: “Falta de sinalização e cuidados com calçadas e linhas nas cancelas. Os carros, bicicletas e pedestres dividem o mesmo espaço na travessia e isso causa alguns constrangimentos e acidentes”. E o fluxo de veículos é constante em alguns trechos, conforme pode ser visto na imagem 9:



Imagem 9 – Passagem de nível em Gramacho – Fonte: Google Maps - Street View - jun. 2016.

Lembrando que aqueles que moram mais distantes da ferrovia, podem ficar sem saber quando os acidentes de travessia de via acontecem, pois muitos atropelamentos e/ou suicídios não são divulgados nos meios de comunicação como rádio e televisão, mas alguns são divulgados apenas pelas redes sociais, em páginas específicas para falar sobre as mazelas do município.

3.5.2 – Passagens de nível clandestinas

Há passagens de nível e passagens de pedestres clandestinas, feitas pelos moradores que arrumam uma forma mais rápida de ir para o outro lado da via férrea ou pelos meliantes, já que a violência também é um dos agravantes relacionados à via férrea, pois estes utilizam a via para consumir drogas e cometer delitos como roubos e assaltos. A Supervia, concessionária responsável pelas vias férreas no Estado Rio de Janeiro, em uma nota publicada pelo jornal eletrônico R7³⁹ em 2016 “afirmou que fecha cerca de quatro passagens clandestinas por mês. Ao todo, a malha ferroviária do Estado tem cerca de 180 passagens irregulares”.

As fronteiras criadas pelas vias férreas, que “representam, na maioria das vezes, barreiras” (JACOBS, 2011), e que poderão ser depredadas por vândalos que desprovidos de uma visão social do que seria certo ou errado e que poderiam entender que aquela barreira deveria ser destruída e que eles têm o direito de passar por onde querem ou simplesmente por uma necessidade.

As passagens clandestinas criam problemas relacionados ao tráfico de drogas, estupros e acidentes de carros, motos, pedestres e o trem. Muitos usuários do trem ingressam de forma clandestinas nas estações, como mencionado por um voluntário da pesquisa, estas passagens clandestinas também são destinadas àqueles que não querem pagar a passagem, ou por falta de dinheiro ou simplesmente porque não querem subir as enormes passarelas até os mezaninos, que não possuem escadas rolantes.

³⁹ Avó e neta morrem atropeladas por trem em passagem clandestina na zona norte. Disponível em: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/avo-e-neta-morrem-atropeladas-por-trem-em-passagem-clandestina-na-zona-norte-19082016>. Acesso em: 9 ago. 2017

As passagens clandestinas são formas mais rápidas e com menor distância para realizar a travessia da linha, mesmo que seja inseguro, é melhor que utilizar as passagens regulares. Jacobs (2011), que traz exemplos de lugares com fronteiras, nos Estados Unidos da América, vai dizer que esses lugares acabam sendo abandonados, ou seja, ficam desertos pois nenhum empreendimento quer se estabelecer em lugares que restringem a circulação de pessoas. Mas em se tratando de lugares periféricos, como no município de Duque de Caxias, as pessoas continuaram construindo residências e utilizando de um “jeitinho” para poderem ultrapassar estas barreiras e circularem de um lado ao outro da via férrea.

3.5.3 – Viadutos

Em toda extensão da via ferroviária dentro da Cidade de Duque de Caxias, há apenas quatro viadutos, localizados no leito da via férrea, os dois mais importantes que servem como travessia de bairros, onde há movimento contínuo de pedestres e carros é Viaduto 25 de Agosto é o Viaduto do Centenário, ambos com vários relatos de assaltos já que estão próximos à Comunidade do Lixão e Centenário. Os outros dois viadutos servem mais como contorno na Rodovia Washington Luiz, próximo a REDUC no Bairro Campos Elíseos e o outro na Rodovia Rio Magé, próximo ao Bairro Imbariê.

Em bairros com grande circulação de veículos automotores, bicicletas e pedestres, não há o viaduto que poderia facilitar a travessia, já que a circulação de trens entre Duque de Caxias e Saracuruna se faz entre 20 a 30 minutos. A sinalização existe em alguns bairros, mesmo assim, não impede os acidentes. Um dos voluntários descreve na discursiva que há “falta de viaduto para travessia de veículos”.

Há os Projetos de Lei nº 1478/79/80/81 de 2016 que autorizam o Poder Executivo a construir um viaduto sobre a linha férrea do Ramal de Saracuruna, entre os Bairros Gramacho, Campos Elíseos, Jardim Primavera, Saracuruna, com as seguintes justificativas:

Por uma questão de segurança, necessita-se da construção de um viaduto sobre esta linha férrea, uma vez que ainda há um grande número de acidentes de carros e pedestres, inclusive com mortes,

que cruzam a mesma. Com vistas a encontrar uma solução aos moradores “dos bairros de Gramacho, Campos Elíseos, Jardim Primavera, Saracuruna”, para que cruzem com mais segurança uma linha férrea movimentada, a construção do viaduto mostra-se imprescindível. Além disso, a implantação do viaduto irá melhorar o tráfego na região visto que os automóveis não irão precisar parar antes da linha férrea para cruzar a mesma. A maioria das ruas que segue a margem da linha férrea do segundo distrito de Duque de Caxias são ruas de mão dupla, logo, é gerado um congestionamento pelos automóveis que param, mesmo que momentaneamente, para cruzar a linha férrea.

Segundo o Plano Diretor Urbanístico do Município de Duque de Caxias no Art. 5, Inciso VII, que é o de:

Estabelecer mecanismos para atuação conjunta dos setores público e privado nas transformações urbanísticas da cidade, especialmente para absorção de impactos gerados por empreendimentos de grande porte, bem como para a recuperação e manutenção das áreas de interesse ambiental.

Ainda não foram realizadas estas melhorias, mencionadas pelo Plano Diretor Urbanístico do Município de Duque de Caxias, em torno da linha férrea, já que o trem é um grande empreendimento e causa um grande impacto no município, envolvendo a população que necessita atravessar a via e/ou conviver próxima a ela. O abandono em torno da via férrea e, principalmente, embaixo dos viadutos, pode gerar violência e esses caminhos passam a ser menos utilizados pelas pessoas.

3.5.4 – Passagens subterrâneas

Dentre todo o trecho do Ramal Saracuruna há uma única passagem subterrânea que fica na Estação de Duque de Caxias, o chamado “Mergulhão” que foi uma das solicitações dos comerciantes locais, para que houvesse uma melhor ligação de um lado ao outro da via. Inaugurado em abril de 2009 e com um investimento de aproximadamente R\$ 32 milhões, a passagem subterrânea ainda recebe reclamações pelos problemas relacionados às escadas rolantes.

Dentro da passagem subterrânea de Duque de Caxias, há serviços prestados pelo Detran e dois quiosques que vendem lembrancinhas, flores e plantas, o local é limpo, mas tem problemas estruturais, como por exemplo, em dias de muita chuva, pode ter infiltração na passagem, o que faz com que o teto passe a pingar água.

Depois de sua inauguração a passagem foi fechada várias vezes por causas de alagamentos, hoje estes transtornos parecem não mais acontecer.

A Estação de Duque de Caxias também é a única estação, entre as 10 do município, que têm escadas rolantes, mas a possibilidade de encontrar alguma funcionando é muito rara. Geralmente as mesmas estão paradas por problemas de manutenção, e quando funcionam, as mesmas são ligadas a partir das 5 horas às 21 horas. Ou seja, o direito de ir e vir com mais comodidade é interrompido à noite.

3.5.5 – Passarelas e mezaninos

As passarelas e os mezaninos são outra forma das pessoas se deslocarem de um lado ao outro, passando por cima da via férrea. Na pesquisa 71% dos voluntários disseram utilizar as passarelas como forma de travessia, onde um voluntário questionou sobre este ser um dos maiores problemas ao longo da ferrovia: “Abandono do poder público com a falta de manutenção das vias e falta de passarelas”.

Há apenas 15 passagens aéreas entre os 15 km (de Duque de Caxias à Saracuruna) e grande parte delas estão concentradas entre as estações de Gramacho e Duque de Caxias. Nos outros 8,17 km (de Morabi à Parada Angélica), não existem passagens aéreas devido às estações serem no solo e não haverem muros em torno da via. No gráfico 5 é possível analisar como os pesquisados se incomodam com os perigos ao cruzar as passarelas:

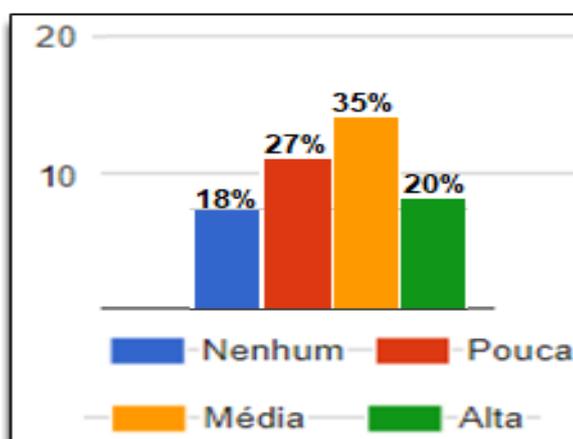


Gráfico 5: Perigo ao cruzar as passarelas devido ao desgaste das mesmas.

Outro problema relacionado às passarelas e dos mezaninos são os camelôs que colocam suas mercadorias (muitas pirateadas), expostas nos caminhos de onde as pessoas precisam passar, fazendo com que o tempo para atravessar as mesmas, seja demorado. E mesmo com a intervenção da guarda-municipal, os mesmos retornam e utilizam estes pontos onde as pessoas necessitam transitar.

O problema se agrava, quando no momento da travessia chega o trem e há o desembarque de pessoas, aumentando assim o volume de pessoas que as utilizam os mezaninos, ou seja, não só os moradores que usaram as passarelas/mezaninos para atravessar como também os usuários dos trens. Um dos voluntários questiona este problema colocado na questão discursiva:

Livre circulação de ambulantes geralmente com mercadorias roubadas. Ponto de encontro para venda e uso de drogas. Problemas de acessibilidade estações e nas plataformas das estações, falta de rampa de acesso, escada rolante e elevador, espaço enorme entre o trem e a plataforma, problemas constantes de atraso, de avaria, problemas no sistema e rede aérea dos trens, como também muita dificuldade na utilização das roletas pelas pessoas com crianças de colo, obesos, idosos e deficientes. (Palavras de um dos voluntários da pesquisa)

As passarelas que não tem a presença do camelô, tem os motoqueiros que atravessam pilotando as suas motos, passando junto aos pedestres, que com sua imprudência, podem gerar acidentes gravíssimos, como pode ser visto na imagem 10:



Imagem 10: “Trânsito livre” nas passarelas da Baixada. Passarela em Gramacho.

Fonte: <https://jornalpopularonline.wordpress.com/2010/09/>

As passarelas, que já são poucas no município, são mal conservadas, sem iluminação e se tornaram críticas não só da população como também dos vários meios de comunicação. Em setembro de 2015, um idoso morreu ao cair de uma passarela mal conservada, um dia antes de uma grade, dessa mesma passarela, ter caído em cima de um trem⁴⁰.

Na imagem 11 pode-se analisar uma passarela abandonada, localizada entre o Fórum de Duque de Caxias e a Comunidade do Lixão. Esta seria uma passarela importante para a travessia daqueles que necessitam ir ao Fórum e agora para a 59ª Delegacia de Polícia, que se mudou recentemente para um local próximo desta passarela.



Imagem 11 - Passarelas abandonadas são um risco para a população que depende delas para fazer travessia - Foto: Ernesto Carriço / Arte O Dia – Fonte: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-09-15/passarelas-de-caxias-sao-um-risco-constante-para-pedestres.html>

⁴⁰ Homem morre após cair de passarela na Baixada Fluminense. Fonte: <https://oglobo.globo.com/rio/homem-morre-apos-cair-de-passarela-na-baixada-fluminense-17464932>

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo mostrou a importância de se fazer um bom planejamento urbano que contemple a sociedade em relação ao direito à cidade, tendo como objetivo específico estudar a influência da ferrovia no município de Duque de Caxias. A mobilidade urbana é fundamentalmente analisada pelo viés capitalista, onde a prestação de serviços sai do direito do cidadão para o direito do capital.

Notou-se durante a primeira fase deste trabalho, as referências de vários autores as quais, nesta dissertação foram sendo de suma importância para as conceituações sobre cidade, sociabilidade e identidade e também estudos sobre planejamento urbano, o direito a cidade e a mobilidade urbana. Essas referências irão reforçar uma possível resposta sobre a problemática das transformações urbanas ocasionadas com a criação das ferrovias que mudam a paisagem da cidade, e que também podem limitar o direito de ir e vir.

Destacou-se, sobretudo, a reflexão referente à mobilidade urbana e de como o seu planejamento poderia ser compartilhado com a sociedade e não deixado nas mãos daqueles que se importam apenas com o capital mercantil, pois este, como já foi visto até aqui, não será o caminho para a dar o direito da cidade para todos, mas, sim um planejamento urbano onde reine os interesses também daqueles que são desprovidos desses direitos básicos sociais e de pertencimento das cidades.

As estradas de ferro, foram durante muitos anos um símbolo de tecnologia e referência para a mobilidade urbana e que ainda em muitos lugares do mundo, continuam sendo uns dos meios de locomoção rápidos e seguros. Aqui no Brasil o trem passa por uma fase um tanto conturbada, pois as rodovias são privilegiadas e vistas como “queridinhas” em investimentos e as ferrovias ficam em segundo plano. As ferrovias foram deixadas de lado dando espaço para as rodovias que poluem mais e são mais caras para os cofres públicos, mas elas ainda existentes são essenciais para a mobilidade urbana, mas também causam transtornos para a população que vive à beira das linhas e das estações.

Sendo assim, é preciso urgente que se olhe pelas periferias, pois estas são as mais esquecidas pelo poder público e este estudo pode alertar sobre os pontos negativos que podem ser melhorados em relação à ferrovia e à sociedade. Mesmo

demonstrando alguns pontos positivos e negativos das ferrovias, o morador de periferia que precisa se locomover de casa para o trabalho e do trabalho para a sua casa, pode ter o trem como um transporte rápido e de qualidade; mas o que se viu ao longo dos anos, foi a redução das vias férreas e o abandono de todo um projeto que poderia ser um dos mais eficientes hoje e que poderia não apenas cortar uma cidade, mas também um país inteiro.

Na RMERJ, após tantos problemas em se manter a ferrovia ainda ativa, mesmo que seja uma pequena parte, a concessionária que ganhou a licitação para administrar as vias férreas fez algumas transformações em sua gestão, mas que ainda não são suficientes para atender a toda a população de usuários e moradores do entorno da via. Nesses últimos anos, apenas algumas estações de trem e o entorno da ferrovia tiveram investimentos, mas que faziam parte dos projetos da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, projetos esses que atenderam apenas parte da população, deixando de lado aqueles que estão na Baixada Fluminense.

A ferrovia na RMERJ também tem em seu entorno cultura e lazer e o trem é o protagonista nestas viagens, que leva os seus usuários às 102 estações administradas pela SuperVia, em diversos lugares para o lazer do trabalhador, o qual tem que enfrentar os trens durante a semana. Mas lembrando que o trem não funciona nos dias de semana como nos finais de semana, pois nos finais de semana, o intervalo de um trem para os outros pode chegar a mais de 40 minutos; isso só demonstra que o trem é mesmo um meio de mobilidade que veio para atender o capital.

A Baixada Fluminense foi palco de grandes transformações geográficas resultando em 13 municípios, formada com pessoas de origens de todos os lugares do Brasil e do mundo; foi explorada para o bem o capital, onde sua população passou e passa por problemas hegemônicos, de violência e ainda por problemas relacionados ao direito de ir e vir, relacionados às zonas de fronteiras criadas pelas ferrovias. Sendo assim é preciso urgente olhar pelas periferias, pois estas são as mais esquecidas pelo poder público.

O município de Duque de Caxias, sendo esta parte da periferia da RMERJ, vive desprovida de um planejamento urbano eficiente e eficaz que atenda a todos os problemas existentes. Apesar de sua riqueza, com um PIB per capita em torno de

R\$32.645,28 (IBGE/2014), recebendo os maiores royalties do petróleo, o município ainda vive com deficiências na sua gestão urbana, o que acarreta transtornos a toda a população. Com seu crescimento desordenado, que remonta ao longo de sua história, o município ainda vive com problemas estruturais como falta de saneamento básico (água e esgoto), problemas com invasões que geram formação de comunidades. No entorno da ferrovia do município de Duque de Caxias vivem moradores com poucas condições financeiras, apesar de alguns pequenos contrastes percebido por casas e prédios luxuosos, na sua maioria vivem moradores que ainda necessitam do trem para se locomoverem para a cidade do Rio de Janeiro, onde conseguem mais empregos do que na Baixada Fluminense.

O planejamento urbano do município de Duque de Caxias, precisará atender também o entorno da ferrovia, que está desprovida de uma acessibilidade que seja capaz de atender a população com qualidade. Fazendo com que a ferrovia seja vista como algo que vem a somar para as pessoas moram próximas a ela. Assim como foi feito no Projeto Porto Maravilha, na Região Portuária da Cidade de Rio de Janeiro. Jacobs (2011), também vê as regiões portuárias como zonas de fronteiras, assim como as ferrovias, mas havendo uma transformação na qual os cidadãos possam fazer parte deste planejamento, tudo poderia mudar e para melhor.

O entorno na ferrovia poderia também ter a sua utilidade para a população, como áreas de lazer, nos lugares onde são mais amplos, ruas onde há mato, ciclovias (como foi feito no trecho entre Santa Lúcia a Parada Angélica). Mas também é preciso investir em educação, para que a própria população não jogue lixo na via férrea. Sendo assim, deveria ser um trabalho em parceria com aqueles que utilizam não só o trem, mas também com aqueles precisam atravessar a via e/ou que moram em torno dela.

A esperança é que este trabalho possa demonstrar aos gestores do município, não só de Duque de Caxias, mas também a outros municípios que têm a via férrea presente em sua paisagem, que pensem em um planejamento urbano que atenda a população como um todo, e que façam com que o entorno deste meio de mobilidade urbana atenda aos requisitos de bem-estar urbano e de utilidade para a população, para que suas travessias não sejam um transtorno para todos aqueles que dela necessitam.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Tania Maria da Silva Amaro de. **Memórias da cidade de Duque de Caxias nas representações literárias de Santos Lemos**. In: LIMA, Jacqueline; ROBERTI, Ângela; SANTOS, Edna. Pensando História: reflexões sobre as possibilidades de se escrever a História através de perspectivas interdisciplinares. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

ALVES, José Cláudio Souza. **Dos barões ao extermínio: uma história da violência na Baixada Fluminense**. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2013.

ALVES, Luiz Roberto. CARVALHO, Marcelo (Orgs). **Cidade: identidade e Gestão**. São Paulo: Saraiva, 2009.

ARISTÓTELES, **Política**. Coleção a obra-prima de cada autor. São Paulo: Martin Claret, 2006.

AUGÉ, Marc. **Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papyrus, 1994.

BAUMAN, Zygmunt. **Ensaio sobre o conceito de cultura**. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

_____. **Identidade: entrevista de Benedetto Vecchi**. Tradução Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

BRASIL. **Lei complementar nº 20, de 1º de julho de 1974**: Dispõe sobre a criação de Estados e Territórios. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp20.htm. Acesso em 13 set. 2016.

_____. **Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001**: Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em 10 out. 2016.

_____. **Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de mobilidade urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 4 fev. 2016.

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

BOITEUX, Paulo. **História das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

BONDUKI, Nabil e ROLNIK, Raquel. **Periferia da grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força do trabalho**. In: MARICATO,

Ermínia. (Org^a). A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial. São Paulo: Alfa-Ômega, 2^a. ed., 1982.

BUENO, Laura Machado de Mello. **Inovações para a concretização dos direitos a cidade:** limites e possibilidades da lei e da gestão. In: BUENO, Laura Machado de Mello; CYMBALISTA, Renato. Planos diretores municipais. Novos conceitos de planejamento territorial. São Paulo, Annablume Editora, 2007.

BUZELIN, José Emílio de Castro H.; SETTI, João Bosco. **Ferrovias Centro-Atlântica:** uma ferrovia e suas raízes. Memória do Trem, 2001.

CAMPOS, Leonildo Silveira. Cidade e região. In: CARVALHO, Marcelo. Cidade metrópole. In: ALVES, Luiz Roberto. CARVALHO, Marcelo (Orgs). **Cidade:** identidade e Gestão. São Paulo: Saraiva, 2009.

CANDAU, Joël. **Memória e identidade.** São Paulo: Contexto, 2012.

CANO, Wilson. **Questão Regional e Urbanização no desenvolvimento econômico brasileiro pós 1930.** In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Anais da ABEP, p.67-99, 1988.

CARDOSO, Flávio. **Rio Iguaçu:** um rio que tem História. Nova Iguaçu: Baixada Cultural, 2011. 27:07 minutos. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=MGi3PASVfNY>> Acesso em: 13 nov. 2016.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo.** São Paulo: FFLCH, 2007.

CARVALHO, Marcelo. Cidade metrópole. In: ALVES, Luiz Roberto. CARVALHO, Marcelo (Orgs). **Cidade:** identidade e Gestão. São Paulo: Saraiva, 2009.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** Rio de Janeiro: Paz e terra, 1983.

CAXIAS. **Diagnóstico situacional do Município de Duque de Caxias /** Departamento Geral de Segurança Alimentar e Nutricional Sustentável. – Duque de Caxias, RJ: DESANS, 2012.

CYMBALISTA, Renato. **Instrumento de planejamento e gestão da política urbana: um bom momento para avaliação.** In: BUENO, Laura Machado de Mello; CYMBALISTA, Renato. Planos diretores municipais. Novos conceitos de planejamento territorial. São Paulo: Annablume Editora, 2007.

CMDC. **Duque de Caxias.** Câmara Municipal de Duque de Caxias. Disponível em: http://www.cmdc.rj.gov.br/?page_id=1155. Acesso em 16 jul. 2016.

CMDC. **Duque de Caxias.** Câmara Municipal de Duque de Caxias. Disponível em: http://www.cmdc.rj.gov.br/?page_id=1155. Acesso em 16 jul. 2016.

DELGADO, Lucília de Neves. **História oral** - Memória, tempo, identidades. Autêntica Editora, 06/2007. [Bookshelf Online].

DeMARIO, Camila Gonçalves; RIBEIRO, Christian Carlos Rodrigues; EMILIANO, Elisamara de Oliveira. **A implementação do estatuto da cidade na região de metropolitana de Campinas.** In: BUENO, Laura Machado de Mello; CYMBALISTA, Renato. Planos diretores municipais. Novos conceitos de planejamento territorial. São Paulo: Annablume Editora, 2007.

DUARTE, Fábio. **Planejamento urbano.** Curitiba: InterSaberes, 2012.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana.** Jurua Editora, 2007.

IBOPE. **Maioria dos brasileiros conhece o projeto do governo federal para a construção do trem-bala.** 2013. Disponível em: <http://www.ibopeinteligencia.com/noticias-e-pesquisas/maioria-dos-brasileiros-conhece-o-projeto-do-governo-federal-para-a-construcao-do-trem-bala/>. Acesso em: 25 out. 2016.

FERREIRA, Álvaro. **Algumas reflexões para ajudar a entender a produção desigual do espaço urbano em Duque de Caxias.** In: NIMA – Núcleo Interdisciplinar de Meio Ambiente. PUC-RJ/Petrobrás. 2009. Disponível em: http://www.nima.pucRio.br/noticias/livro_duque_de_caxias.pdf. Acesso em: 11 jul. 2016.

FREITAS, Ruskin. **Regiões Metropolitanas: uma abordagem conceitual.** REVISTA HUM@NAE, v. 4, n. 1, 2012.

FRÚGOLI, Heitor. **Sociabilidade urbana.** Rio de Janeiro: Zahar, 2007.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas.** IPEA, 2003. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2893/1/TD_960.pdf. Acesso em 11 out. 2016.

GUARESCHI, Pedrinho A. **Ética e relações sociais entre o existente e o possível.** In: JACQUES, MGC, et ai org. Relações sociais e ética [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. ISBN: 978-85-99662-89-2. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HENDERSON, William Otto. **A revolução industrial: 1780-1914.** São Paulo: Verbo/EDUSP, 1979.

HOBBSAWM, Eric. **A era das revoluções: 1789-1848.** Editora Paz e Terra, 2015.

_____. **Condição pós-moderna.** 17ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

_____. **Produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE: 2015.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades** – 3ª. Ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JUNIOR, Humberto Santana. **Transporte Ferroviário no Desenvolvimento do Brasil: os corredores ferroviários bioceânicos**. 2013. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília.

JUSBRASIL. **Projetos de Lei nº 1478/79/80/81 de 2016**. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/110434242/doerj-poder-legislativo-04-03-2016-pg-3>. Acesso em: 23 jul. 2016.

LACERDA, Sander Magalhães. **Trens de alta velocidade: experiência internacional**. Revista do BNDES, v. 14, n. 29, p. 61-80, 2008.

LACERDA, Stélio. **Uma passagem pela Caxias dos anos 60: fragmentos de memória e registros diversos**. Duque de Caxias: ed. do autor, 2001.

LACERDA, Stélio José da Silva; VILLAR, Laury de Souza; SOUZA, Marlúcia Santos de. **A Emancipação Política do Município de Duque de Caxias: uma tentativa de compreensão**. Textos sobre a História de Duque de Caxias e da Baixada Fluminense. Órgão de divulgação conjunta: Instituto Histórico Vereador Thomé Siqueira Barreto / Câmara Municipal de Duque de Caxias e Associação dos Amigos do Instituto Histórico. Revista Pilares da História – Ano II, nº 03, dezembro de 2003. 101p.

LE GOFF, Jaques, **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão [et al.]. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

LEVEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAIA, Doralice Sátyro. **Cidades pequenas: como defini-las? Apontamentos para os estudos sobre as cidades pequenas**. 2005. Disponível em: <http://xa.yimg.com/kq/groups/1624466/1360989163/name/CidadesPequenasComoDefinilas.pdf>. Acesso em: 16 out. 2016.

MARQUES, Sérgio de Azevedo. **Privatização do sistema ferroviário brasileiro**. (1996). Disponível em: <http://hdl.handle.net/11058/1935>. Acesso em: 7 jul. 2016.

MARTINS, Ricardo Silveira; CAIXETA FILHO, José Vicente. **O desenvolvimento dos sistemas de transporte: auge, abandono e reativação recente das ferrovias**. Revista Teoria e Evidência Econômica, v. 6, n. 11, 1998.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: livro 1: o processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MENDES, Marcos. **Trem de alta velocidade**: caso típico de problema de gestão de investimentos. 2010. Brasília: Centro de Estudos da Consultoria do Senado Federal. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td-77-trem-de-alta-velocidade-caso-tipico-de-problema-de-gestao-de-investimentos>. Acesso em 24 out. 2016.

NOGUEIRA, Marcus Antônio Monteiro (org.). **Baixada Fluminense**: memória fotografia. Rio de Janeiro: IPAHB, 2008.

NORA, Pierre et al. **Entre memória e história**: a problemática dos lugares. Projeto História. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História. e-ISSN 2176-2767; ISSN 0102-4442, v. 10, n. 1, p. 7-28, 1993.

OLIVEIRA, Rosane Cristina de; LIMA, Jacqueline de Cassia Pinheiro. **Plano Diretor Municipal e a questão da participação popular na construção do projeto de remodelação urbana na Baixada Fluminense**. Revista Espaço Acadêmico, v. 15, n. 176, p. 15-26, 2015.

OLIVEIRA, Rosane Cristina de, Maria Josefina Gabriel Sant'Anna, Helena Maria Bomeny Garchet, Eli Diniz, Eduardo Rodrigues Gomes, and João Trajano de Lima Sento-Sé. **A Cidade Imaginada**: A Elite Empresarial Carioca E a Construção De Projeto Para a Cidade Do Rio De Janeiro Nos Anos 1990. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2011.

OLIVEN, Rubens George. **Urbanização e mudança social no Brasil**. [Online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein, 2010.

OTTONI, Cristiano Benedito, **O futuro das estradas de ferro no Brasil**. Rio de Janeiro: Tipologia Nacional, 1859.

PARK, Robert Ezra. **A cidade**: sugestões para a investigação do comportamento humano em meio urbano. In: O fenômeno Urbano. Rio de Janeiro: Guanabara, 1967.

POLETTI, Ivo. **A terra e o equilíbrio humano**. In: JACQUES, MGC, et ai org. Relações sociais e ética [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. ISBN: 978-85-99662-89-2. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.

RECH, Adir Ubaldo. **A exclusão social e o caos nas cidades**: um fato cuja solução também passa pelo direito como instrumento de construção de um projeto de cidade sustentável. Caxias do Sul: Educs, 2007.

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro**: a formação e o sentido do Brasil. 2.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Rio de Janeiro**: transformações na ordem urbana. Letra Capital, 2015.

RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

RODRIGUES, Juciano Martins. **Condições de mobilidade urbana e organização social do território**. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana. Letra Capital, 2015a.

_____. **Unidades territoriais urbanas no Brasil**: Regiões Metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico e Aglomerações Urbanas em 2015. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2015b.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Memória do Trem, 2004.

ROSA, Rodrigo de Alvarenga. **Operação ferroviária: planejamento, dimensionamento e acompanhamento**. 1. ed. - Rio de Janeiro: LTC, 2016.

SANTOS, Silvio dos. **Transporte ferroviário**: história e técnicas. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

SANTOS, Milton. SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro, Record, 2008.

SENNETT, Richard. **A cultura do novo capitalismo**. São Paulo: Record, 2006.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil**: um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SILVA, Augusto César Pinheiro da. OLIVEIRA, Rosana Cristine Machado de. **Duque de Caxias, município da região Baixada Fluminense: poder local, gestão do território e política pública no Estado do Rio de Janeiro**. In: NIMA – Núcleo Interdisciplinar de Meio Ambiente. PUC-RJ/Petrobrás. 2009. Disponível em: http://www.nima.pucRio.br/noticias/livro_duque_de_caxias.pdf. Acesso em: 11 jul. 2016.

SILVA, Érica Tavares da. **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrôpoles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.

SILVA, Helio RS. **O técnico, o político e o morador**. Bastidores e cena pública do Programa Nova Baixada. Periferia, v. 2, n. 1, 2010.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Transporte e logística**: as ferrovias no Brasil. **Geosul**, Florianópolis, v. 17, n. 34, p. 63-86, jan. 2002. ISSN 2177-5230. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13658>>. Acesso em: 25 out. 2016. doi:<http://dx.doi.org/10.5007/13658>.

SIMMEL, Georg. **Questões fundamentais da sociologia**. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

SIMÕES, Manuel Ricardo. **Pequeno histórico da ocupação de Duque de Caxias**. In: TENREIRO, André (org.) Duque de Caxias: a geografia de um espaço desigual. Nova Iguaçu: Entorno, 2015.

SINGER, Paul Israel. **Economia política da urbanização**. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2012.

_____. **O uso solo na economia capitalista**. In: MARICATO, Hermínia. A produção capitalista da casa (e a cidade) no Brasil industrial. São Paulo: Alfa Ômega, 1978.

SOBRAL, Bruno Leonardo Barth. **A questão metropolitana em perspectiva: o desafio de tornar a periferia da RMRJ mais densa produtivamente e com melhor infraestrutura básica**. In: OSÓRIO, Mauro (et. al.). Uma agenda para o Rio de Janeiro: estratégias e políticas para o desenvolvimento socioeconômico. Rio de Janeiro: FGV, 2015.

SOUZA, MarluCIA Santos de. **Escavando o passado da cidade: história política da Cidade de Duque de Caxias**. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2014.

TENREIRO, André (org.) **Duque de Caxias: a geografia de um espaço desigual**. Nova Iguaçu: Entorno, 2015.

TORRES, Gênesis (org.). **Baixada Fluminense: a construção de uma história: sociedade, economia, política**. Rio de Janeiro: IPAHB, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana: o que você precisa saber**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013a.

_____. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri: Manole, 2013b.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP Lincoln Institute, 2001.

PESQUISA EM SITE

DUQUE DE CAXIAS, **Caxias terá o maior projeto de mobilidade urbana da Baixada Fluminense**. 2014. Disponível em:

http://www.duquedecaxias.rj.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=1681:mobile&catid=40:noticias-da-servicos-publicos. Acesso em: 14 nov. 2016.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em 7 jul. 2016.

BARBOSA, Caio. **Passarelas de Caxias são um risco constante para pedestres**.

Disponível em: < <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-09-15/passarelas-de-caxias-sao-um-risco-constante-para-pedestres.html>>. Acesso em: 11 jul. 2016.

PENA, Rodolfo F. Alves. **Cidade e Município: qual é a diferença?**; *Brasil Escola*.

Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/cidade-municipio-qual-diferenca.htm>>. Acesso em 10 de janeiro de 2017.

SUPERVIA. **A empresa: quem somos**. Disponível em:

<http://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/quem-somos>. Acesso em 19 jul. 2016.