

**XVI** SEMINÁRIO  
DE INTEGRAÇÃO

**25 E 26**  
**OUTUBRO**  
*de 2017*

**DO GLOBAL AO LOCAL: O PODER DAS ESCALAS SOBRE O TERRITÓRIO**



**Usuário: Ator Ausente da Política de Transporte Fluminense.  
Estudo das Políticas e dos Conflitos nas Cidades  
do Rio de Janeiro e de Campos dos Goytacazes**

Hernán Armando Mamani<sup>1</sup>

Grupo de Trabalho: ST2. Cidades, Política Urbana e Processos Sociais

**Resumo**

Este trabalho busca compreender como as políticas de transporte público das cidades do Rio de Janeiro e de Campos dos Goytacazes, no estado do Rio de Janeiro, permanecem fechadas à participação, reivindicações e demandas de usuários, mesmo quando recorrentes conflitos, às vezes violentos, envolvendo o transporte marcam a rotina de ambas cidades, e a lei 12.587, estabelece, a partir de 2013, a participação de usuários no planejamento e fiscalização de políticas de transporte em cidades com mais de duzentos mil habitantes. Supomos, aqui, que tal fechamento deve-se a dificuldades de tomada de voz por parte dos usuários, dado que constitui um público frágil e, à configuração de públicos e arena públicas ocultos das instâncias político administrativas - restritas, em termos dos atores legítimos da mobilidade urbana, sendo orientados por quadros pautados em princípios de grandeza industrial.

**Palavras-chave:** Política Urbana. Metropolização. Transporte.

---

<sup>1</sup> Universidade Federal Fluminense, <hernan\_a\_mamani@yahoo.com.br>

## **Introdução**

O transporte coletivo - incorporado à noção de mobilidade urbana - é um tema importante na agenda pública das principais cidades brasileiras há várias décadas. Considerada, ora, como elemento fundamental da competitividade urbana, ora como um recurso social primário - objeto de conflitos democráticos -, a mobilidade tende a ser tratada mediante abordagens conflitantes, como ilustram os conflitos ocasionados pelas políticas de mobilidade, adotadas nas mais importantes cidades brasileiras no marco da promoção dos “Megaeventos” - como as Olimpíadas (2016), a Copa do Mundo (2014) e os Jogos Pan-americanos (2007) -, nos quais o transporte recebeu vultosos investimentos em equipamentos modernos, ao mesmo tempo em que os conflitos e as críticas relativos ao sistema de transporte aumentam e tornaram o transporte público pivô dos massivos protestos, conhecidos como Jornadas de Junho de 2013.

A mesma ambivalência aparece na legislação vigente a partir da vigência da Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Ao instituir a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece como seu principal objetivo "contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização [...] dos objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema" (Lei 12.587, Art. 2). A frase sugere que os recursos concentrados na cidade são considerados uma sorte de bens comuns, cujo desfrute pode ser garantido mediante a participação de usuários no planejamento e na fiscalização. Alude, assim, a objetivos defendidos durante décadas pelo Movimento pela Reforma Urbana. Mas aquilo que à primeira vista apresenta-se como uma sorte de direito à cidade, descaracteriza-se nas definições e

encaminhamentos subsequentes.

A mobilidade é definida "como condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano" e o acesso, como "facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados" (Art. 4, I), sendo a participação da sociedade civil um direito dos usuários (Art. 15). Mas a definição quem, da forma de representação e das ocasiões em que acontece, varia em cada município.

Se consideramos os modos em que o transporte se relaciona à morfologia de cada cidade, as condições de acesso e mobilidade propiciadas, bem como relações entre empresas e estado, as relações de produção e de trabalho e as relações com os usuários, antes de falar de sistema brasileiro de transporte, parece-nos mais adequado considerar a vigência de sistemas locais de prestação do serviços transportes; a participação, nesse caso, estaria marcada grandemente pelas características das arenas públicas locais. Nesse sentido, buscamos aqui propor vias analíticas que permitam compreender como as políticas de transporte público das cidades do Rio de Janeiro e de Campos dos Goytacazes, ambas no estado do Rio de Janeiro, estabelecem a participação e em que mediada são receptivas a reivindicações e demandas de usuários.

A questão da falta de participação nas arenas públicas do transporte, da distribuição desigual do acesso e da mobilidade e, em consequência, das possibilidades de uso dos recursos da cidade não são preocupações novas nas Ciências Sociais brasileiras; são temas tratados desde os anos 70. Naquela época, apontava-se que o transporte coletivo das cidades brasileiras, e do Rio de Janeiro, em particular, era controlado pelas empresas de ônibus que monopolizavam o sistema e impunham seus interesses às políticas urbanas em um fenômeno próximo ao insulamento burocrático de Cardoso (1978). Quarenta anos depois, permanecem sem resposta questões como, em que termos, quem e em que instâncias se definem os critérios e as características do serviço de transporte urbano, quais conflitos são aceitos como válidos, quem, como e quando se negocia.

Como então buscamos afastar-nos de explicações muito gerais, como as que atribuem as características dos sistemas à lógica do capital, à ação dos atores

hegemônicos ou a mudanças gerenciais tendentes à promoção da fluidez regime de acumulação flexível, ou, ainda, ao neoliberalismo. Com tais abordagens, confere-se aos dispositivos um sentido previamente estabelecido. Em contrapartida, consideramos que o transporte coletivo constitui um "problema público": "um tema de debate e conflito, nas arenas públicas, sobre as formas de ver os fenômenos", sobre suas causas, sobre as instituições responsáveis e as formas adequadas de tratá-lo. Destacamos, mediante esta abordagem, o caráter cultural e político destes conflitos, nos quais disputam-se modos de interpretar os problemas – que Gusfield (2009, p. 11). Por último, ao relacionar municípios distantes na rede urbana numa mesma pesquisa para além de além de comparar casos particulares do possível interessa-nos acompanhar a influência das arenas metropolitana e as periféricas.

## **Contexto**

O transporte vem sofrendo intervenções significativas a partir de 2009 tanto na cidade do Rio de Janeiro quanto na cidade de Campos dos Goytacazes.

### ***Rio de Janeiro***

As mudanças ocorridas no Rio de Janeiro são, sem dúvida, mais conhecidas, principalmente aquelas relacionadas às grandes obras realizadas para sediar a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016: a linha 4 de metrô, as pistas seletivas, os corredores de ônibus rápidos (BRT), os modernos Bondes da área Central (VLTS), os novos túneis e os teleféricos. Mas uma série de pequenas mudanças as antecederam: as licitações das linhas municipais e intermunicipais que ocorreu lentamente entre os anos 90 e 2000, a adoção da bilhetagem eletrônica com a adoção do RIOCARD em 2006, o banimento progressivo do transporte informal, a superação dos obstáculos à implantação das gratuidades para idosos, deficientes e escolares.

Essas mudanças não foram de iniciativa de uma única instância especial de governo nem apenas dos governos, algumas foram consequência da Constituição de 1988, seja pela obrigatoriedade de licitação dos serviços públicos, seja pelas funções atribuídas ao Ministério Público, seja pelo princípio da municipalização de serviços urbanos constitucionais. Não se desvinculam, tampouco, dos conflitos envolvendo o

transporte informal e as gratuidades escolares, para deficientes e idosos.

De igual modo, na esfera metropolitana, gerida pelo estado, houve mudanças que antecederam aos 'megaeventos', como a concessão das barcas e reformulação dos serviços nos anos 2000. Além disso, estimulou-se a modernização dos equipamentos ferroviários, sem contar as sensíveis melhoras nas estradas de acesso ao Rio, bem como o arco metropolitano, promovidos pelo governo federal.

As reformas ligadas à promoção de grandes eventos tendem a ser considerados, pelos principais atores econômicos e políticos da cidade, como benéficos e desejáveis e são associados à defesa do chamado planejamento estratégico. Obviamente, não é possível fazer referência aos megaeventos e ao planejamento estratégico sem destacar a importância que Cesar Maia - prefeito do Rio entre 1993-1997; 2000 -2007 - teve nesse processo.

No início de seu primeiro governo, Maia (10, out. 1993, p. 6) justificou tal política como sendo a via possível de reverter a crise que levou ao “esvaziamento do Rio”. Tratava-se de superar, por iniciativa municipal, décadas de falta “intervenção pública indutora e ordenadora na esfera urbana” - oculta durante muito tempo pelo fato da cidade ser capital federal. Era preciso deixar de lado a tolerância com o uso irregular do solo e do espaço público, tidos, pelos governos anteriores, como compensadores da exclusão e da miséria, mas “que resultavam em “deseconomias externas de locação para empresas e famílias”. Era preciso reabilitar os espaços públicos, criar condições externas de habitabilidade e diminuir as deseconomias tempo-deslocamento; produzir - mediante as políticas municipais - condições capazes de atrair investimentos e famílias, em detrimento de políticas locais de proteção aos mais pobres, que teriam primado no passado. Nesse sentido, a prefeitura do Rio buscou sediar olimpíadas desde antes de 1997, quando foi desclassificada.

De fato, em fevereiro de 1997, o Comitê Olímpico Internacional preteriu a cidade - para as Olimpíadas de 2004 - por considerar deficiente o sistema de transporte e problemático o tráfego<sup>2</sup>. Isto ocasionou o arrefecimento do debate em jornais, entre técnicos e especialistas, que, sinteticamente, concluíram que a crise ou colapso do sistema de transporte tem, nas empresas de ônibus e na omissão do poder público, os

---

<sup>2</sup> Ver O Globo, 23 fev. 1997

principais responsáveis. Apontaram para a necessidade de organizar, sobre novas bases, o sistema de transporte, defendendo a racionalização técnica, a integração intermodal e metropolitana e, além da abertura de novas vias, a modernização ferroviária e expansão do Metrô.

Este retrospecto serve apenas para demonstrar que as mudanças na mobilidade urbana introduzidas no Rio de Janeiro relativas aos mega seguem, de certa forma, um plano no qual a racionalização técnica ocupa um lugar central. Nesse sentido, não parece ser uma mera coincidência que a introdução da participação, pela via do Conselho Municipal de Transporte, tenha como uma de suas principais justificativas a racionalização.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso de suas atribuições legais, e

CONSIDERANDO que a Lei Complementar nº 111, de 1º de fevereiro de 2011, instituiu o Sistema Integrado de Planejamento e Gestão Urbana, com o objetivo de implementar processo contínuo e integrado de planejamento urbano no Município do Rio de Janeiro;

CONSIDERANDO que os Conselhos Municipais têm participação determinante no processo contínuo e integrado de planejamento urbano, atuando como órgãos propositivos e de assessoria na elaboração de políticas públicas;

CONSIDERANDO que o transporte é direito fundamental da pessoa humana e serviço de interesse público e essencial, sendo seu planejamento e monitoramento de responsabilidade do Poder Público, nos termos do art. 393, da Lei Orgânica do Município;

CONSIDERANDO que a concorrência CO 01/2010 deu início à operação do Serviço de Transportes de Passageiros por Ônibus - SPPO;

CONSIDERANDO a criação de novos modais de transporte no ambiente urbano municipal;

CONSIDERANDO a dimensão das obras de mobilidade urbana que vem sendo realizadas na Cidade do Rio de Janeiro, com a implementação de corredores expressos de ônibus (BRTs e BRS) e do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, este último na região portuária e central da Cidade;

CONSIDERANDO a necessidade de se racionalizar as linhas de transportes, dando maior economicidade e fluidez para o sistema;

CONSIDERANDO a necessidade de planejamento e o constante interesse da administração pública em proporcionar mais transparência às suas ações,

DECRETA:

Art. 1º Fica criado, na estrutura da Secretaria Municipal de Transportes - SMTR, o Conselho Municipal de Transportes - CMTR, órgão de representação paritária e deliberativa do Poder Público e da Sociedade Civil e de assessoramento da Administração Pública, no que diz respeito à Política Municipal de Transportes e de Mobilidade Urbana.

Quanto ao conselho, é composto por:

Art. 3º O CMTR será composto por vinte e cinco membros, sendo doze representantes da sociedade civil e doze representantes do Poder Público,

todos nomeados pelo Prefeito, cabendo a Presidência ao Secretário Municipal de Transportes.

§ 1º A representação da sociedade civil dar-se-á da forma mais heterogênea possível, garantindo-se a indicação pelos diferentes segmentos da área de transportes e mobilidade urbana.

Art. 6º Poderão participar, a convite e sem direito a voto, das reuniões do CMTR, técnicos, especialistas, representantes de órgãos públicos, representantes de entidades da sociedade civil e outras pessoas envolvidas com as matérias em discussão, com o objetivo de prestar esclarecimento ou manifestar sua opinião sobre elas.

O primeiro conselho compôs-se de representantes das secretarias municipais de Transporte, Meio Ambiente, Urbanismo, Conservação e Serviços Públicos, Pessoas com Deficiência, Envelhecimento Saudável e Qualidade de Vida, da Guarda Municipal, da CET- rio, da Empresa Olímpica Municipal, da Secretaria Estadual de Transporte, do Sindicato de Motoristas e Cobradores e Ônibus (SINTRAURB), do Conselho regional de Engenharia e Arquitetura, do Instituto dos Arquitetos do Brasil, das Universidades UFRJ e PUC, do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDS) e das ONGs Rio como Vamos, Transporte Ativo e Instituto de Política de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) (ALBUQUERQUE, 2016).

Não é possível estabelecer quais foram os critérios que orientaram a escolha, contudo, chama a atenção a ausência de empresas de transportes e de usuários. No caso das empresas, a ausência não constitui um obstáculo à vocalização, dado que, além de uma forte organização sindical (Rio Ônibus), fazem-se ouvir com frequência na imprensa além de disporem de grande capacidade de pressão, dado que prestam um serviço cujos problemas são rápida e facilmente percebidos.

Quanto às mudanças no transporte introduzidas com as Olimpíadas, fizeram-se notar nos meses que antecederam ao seu início, quando a racionalização foi, de fato, implantada. Diminuíram, então, o número de linhas e aumentou o número de baldeações nos deslocamentos mais longos. Assim, por exemplo, como na Zona Oeste foram extintas 11 linhas (O DIA, 03 out. 2015), e as viagens aos Centro foram interrompidas, tendo que fazer baldeação em Botafogo (VEJA RIO, 12 mar. 2016). Já, no caso da Zona Sul, a extinção atingiu 35% da frota circulante (VEJA RIO, 19 ago.2015). Desde o ponto de vista da fluidez, este aumentou nas áreas nobres da cidade e diminuiu em termos de poluição sonora, objetivo explícito da prefeitura (RIO DE JANEIRO, 2016). Aumentou, contudo, o tempo de duração das viagens, a superlotação

dos veículos e, progressivamente, o descontentamento dos usuários, registrados na imprensa.

É verdade que parte desta mudança englobou o estado, que gere trens, metrô e teleféricos e barcas, e que, sem ser obrigado a ter uma política participativa, articula suas políticas em torno da Secretaria Estadual de Transporte (SETRANS), que tem como um de seus principais objetivos - além de

definir a política de transportes do estado, incentivar o aprimoramento de mecanismos institucionais, objetivando a implantação de um plano diretor integrado de transporte que discipline os investimentos públicos no setor de transporte, e indique soluções para a integração harmônica de suas modalidades, tendo em vista a indispensável articulação entre sistemas transportes a níveis estaduais municipal existentes. (SETRANS, 2017).

Quando se trata do planejamento, da integração e da coordenação do sistema atua o Conselho Estadual de Transportes - órgão colegiado auxiliar - sobre o qual, lamentavelmente, não é possível estabelecer sua composição nem agenda. Seja como for, a integração encontra-se, parada, por falta de recursos estaduais (SODRÉ & RODRIGUES, 6 jun. 2016, p. 6).

Quanto aos conflitos posteriores aos grandes eventos, não se verificam conflitos de grande magnitude como os que antecederam.

### **Campos**

Em Campos, maior cidade extra-metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, antes de 2009, os problemas - raramente tornados públicos - eram falta de licitação das linhas de ônibus e precariedade dos serviços em termos de condições físicas de veículos, falta de serviço noturnos e, nos finais de semana, a demora. Além disso, a concorrência com o transporte informal - cujo auge de expansão ocorreu entre 2006 e 2007 (MAMANI, 2011) - foi um ponto forte do debate que, em 2008, levou Rosângela Mateus (Rosinha Garotinho) à prefeitura depois de ter sido governadora do estado (2004 - 2007). Sem dúvida, foi a partir de sua posse que as maiores mudanças, recentes, tiveram lugar na cidade, como a adoção do Programa Campos Cidadão e a regulamentação do transporte informal.

O Programa Campos Cidadão - conhecido popularmente por "ônibus por um real", e pela regulamentação do Transporte Informal. Nos anos subsequentes, ocorreu a



licitação de todas as linhas da cidade (2013 e 15) e licitação das linhas e relançamento do Programa Campos Cidadão com a lei ordinária 8577/2014, na qual cria-se o Conselho Municipal de Transporte.

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Município de Campos dos Goytacazes, o Programa Campos Cidadão, que assegurará aos munícipes usuários do serviço convencional de transporte coletivo municipal, devidamente cadastrados, a concessão de benefício tarifário para pagamento de valor único de R\$ 1,00 (um real), para utilização de qualquer linha de ônibus e em qualquer trecho situado no território municipal.

Parágrafo Único - O benefício tarifário concedido aos munícipes será subsidiado pelo Município no equivalente à diferença entre o valor pago pelo usuário e o valor da tarifa a ser arbitrada pelo Chefe do Poder Executivo Municipal mediante decreto específico.

O Programa atua como um subsídio à passagem, concedido a todo aquele que se cadastrar, e inclui, além da subvenção, gratuidades a deficientes e escolares. Os fundos desse subsídio municipal são geridos pelo Conselho Municipal de Transporte.

Art. 18 Fica criado o Conselho Municipal de Transportes - COMUT, órgão colegiado de caráter permanente, deliberativo e paritário, formado por 09 (nove) membros, assim composto:

I - Presidente do IMTT;

II - 01 (um) membro da Procuradoria do Município;

III - 01 (um) membro da Secretaria Municipal de Fazenda;

IV - 01 (um) membro do CIDAC;

V - 01 (um) membro da Guarda Civil Municipal;

VI - 01 (um) membro do Poder Legislativo Municipal;

VII - 01 (um) membro da Polícia Militar;

VIII - 01 (um) membro do Sindicato das empresas de transporte de passageiros;

IX - 01 (um) membro do Sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviários.

Este conselho, formado por nove membros, não conta com a participação de trabalhadores nem de usuários ou qualquer outro representante da sociedade civil. Seus fins são muito precisos e delimitados: avalia as políticas, sugere investimentos, coloca-se eventualmente diante de reclamações de usuários e discute a política tarifária.

Art. 21 Compete ao Conselho Municipal de Transportes:

I - exercer o acompanhamento e a avaliação por pareceres periódicos da polícia municipal de transportes e do sistema viário no Município;

II - propor critérios para a programação e para a execução financeira e orçamentária do Fundo Municipal de Transportes - FUMTRANS, e acompanhar a movimentação e a aplicação dos recursos;

III - promover discussões entre seus membros, representantes da Administração Municipal,

técnicos, e demais pessoas que julgar necessário ao bom funcionamento das polícias de transporte público no Município de Campos dos Goytacazes;  
IV - participar das discussões sobre as políticas tarifárias dos serviços de transportes públicos municipais;  
V - emitir pareceres sobre eventuais reclamações de usuários do sistema municipal de transporte e sobre demais questões submetidas à sua apreciação;  
VI - elaborar e promover modificações em seu regimento interno, estabelecendo as normas para o seu funcionamento.

Esta política, que começou em 2009, foi renovada depois, dados os grandes conflitos que envolveram os empresários e a prefeitura em torno do valor da subvenção e da adequação dos repasses, e envolveu, nos momentos mais críticos o Ministério Público Estadual. A licitação subdividiu as linhas em três eixos, que foram concedidos a consórcios formados pelas mesmas empresas que antes prestavam serviço.

A concessão foi simultânea à renovação e a uma leve modernização da frota de veículos e a um redesenho das linhas. Isto afetou muitas localidades, porque os ônibus deixaram de passar no local ou porque a frequência diminuiu significativamente. Deste modo, os conflitos - que antes envolveram os usuários na disputa entre empresas e prefeitura -, a partir de 2016, mobilizaram usuários de localidades afastadas que protestam pela falta de serviços ou pela demora.

#### **Protesto por falta de ônibus**

Moradores de Morro Grande e Batatal fecharam a estrada principal de acesso a Lagoa de Cima, na manhã desta terça-feira (1), em protesto pela redução de horários de ônibus nas localidades, o que estaria prejudicando a comunidade, principalmente os estudantes. O problema, segundo os moradores, persiste desde o início das aulas. (FOLHA DA MANHÃ, 5/03/2016).

As notícias de 2016 sobre o transporte marcam uma escalada dos conflitos em Ibitioca ou Baixada Campista. A forma de protesto que se difunde é o fechamento de estradas.

Mas esse conflito põe em evidência uma outra dimensão do transporte subvencionado, que convive com o sistema alternativo, com uma frota legalizada de 30 % da frota de ônibus. De fato, uma matéria da Folha da Manhã (01 mar. 2016), intitulada "Uma hora de espera por ônibus é queixa", ao inventariar o problema do transporte na cidade, explica que a falta de ônibus favorece as vans, que não recebem subvenção. Vale dizer que quem tem pressa paga o que não implica na prestação de um serviço diferencial com maior conforto. O sistema de transporte criado pela política de ônibus por um Real não somente relega o transporte coletivo para os pobres senão

que entre estes elimina, na prática, as subvenções aos passageiros na mediada em que aqueles que trabalham pagam mais caro.

Os conflitos neste sistema manifestam-se tanto na relação entre empresas e prefeitura - nos conflitos que envolvem a regulamentação das vans, aumento do subsídio, valor das passagens e periodicidade dos repasses - quanto nas ruas, o que envolve discussões e escaramuça ônibus e vans no trânsito e nos pontos, tensões nas ruas dado que os ônibus dificultam a circulação de idosos, e escaramuças entre motoristas e cobradores, fiscais e usuários nos pontos. Tais conflitos têm-se agravado nos últimos meses após a posse do novo prefeito, Rafael Diniz, que bloqueou pagamentos do governo anteriores e suspendeu os programas sociais. Isto multiplicou os conflitos ao longo do ano.

O Programa Campos Cidadão retornou em junho de 2017 a R\$ 2,00 e suscita o debate sobre a importância das subvenções na economia municipal. Com efeito, o questionamento das contas do governo anterior, em nome da transparência e da gestão eficiente em tempos de crise, põe em questão o efeito dos programas sociais sobre a economia local, com afirmado no Jornal Ururau, por Ranulfo Vidigal.

Rafael:150 dias

Tende ao acirramento o debate sobre a luta política legítima, pela apropriação do fundo (orçamento) público municipal pressionado por uma forte crise social e financeira. O poder público é hoje uma família cuja renda caiu pela metade e terá que fazer um ajuste rápido e desgastante politicamente. Um exemplo são os projetos de lei, já tramitando no legislativo, que modificam o programa da tarifa social nos transportes municipais. A tendência é mexer no bolso de 300 mil usuários. Outra intenção é promover uma expressiva redução nas transferências sociais às famílias mais vulneráveis da sociedade, rechaçada com veemência pelo Conselho Municipal de Assistência Social. O detalhe é que o transporte representa 10% do gasto corrente dos trabalhadores na cidade. Outro ponto crucial é o poder de multiplicação do gasto social. Para cada 100 reais que chegam ao bolso de uma família de baixa renda, isso gera outros 100 reais de renda no comércio e serviços. Nesse contexto, o recuo do papel do poder público precisa ser debatido com a sociedade civil organizada e adequadamente planejado para não aumentar o efeito multiplicador negativo na atividade produtiva da cidade, já combatida por um desemprego de 30 mil trabalhadores em idade ativa. A Prefeitura pode contribuir para a melhoria do quadro econômico do município, com seu orçamento enxuto respondendo por 6% da demanda agregada na cidade, posto que é responsável por uma grande fatia do consumo das famílias, na forma do pagamento dos salários para os 20 mil servidores municipais. Portanto, sua maior contribuição no momento é ajustar suas contas e viver dentro dessa nova realidade.

A nota identifica o debate e valoriza a política de racionalização dos gastos do

prefeito em da saúde econômica lida como bem do município, mas aponta para uma mudança na forma de pensar a política municipal legítima de redução da pobreza ao equilíbrio das contas.

Como no Rio de Janeiro, em que o novo prefeito abandonou a racionalização do transporte e deixa de investir nos grandes planos olímpicos, em nome da crise, em Campos, em nome do equilíbrio fiscal tende a se deixar de lado políticas contra a pobreza, entre elas a subvenção do transporte.

As instâncias participativas instituídas de ambas as cidades excluem os usuários, mas, sem dúvida, delimitam uma ação política na qual o modo em que se define o bem urbano e o lugar do transporte nele orienta a seleção de quem participa e os termos dos debates públicos. Neste caso, a oposição entre políticas para pobres e políticas racionalizadas tecnicamente parecem definir o âmbito em que as duas cidades definem suas políticas nos últimos 25 anos. A participação dos usuários ocorre de forma ocasional, sendo pontual e direta: protestos, muitas vezes violentos, contra aspectos concretos. Quanto às empresas, defendem a rentabilidade e são atores fundamentais na definição da forma e qualidade da prestação de serviços e modo que afetam os usuários.

## **Revisão Bibliográfica**

### ***Problemas, arenas públicas e participação***

Consideramos que o transporte coletivo constitui um "problema público". Isto é, "um tema de debate e conflito, nas arenas públicas, sobre as formas de ver os fenômenos", sobre suas causas, sobre as instituições responsáveis e as formas adequadas de tratá-lo. Destacamos, mediante esta abordagem, o caráter cultural e político destes conflitos nos quais, antes de políticas ou programas, disputam-se a hegemonia de modos de interpretar os problemas. Nesta perspectiva, a questão da publicização, de como as questões tomadas como relevantes à vida coletiva são tornadas públicas, difunde-se e é tratada por instituições e grupos específicos e assume grande relevância. Implica, metodologicamente na prioridade da análise de situações e

atores em situações concretas, do que do uso de teorias abstratas, ou de atribuir um sentido prévio às categorias e fenômenos (CEFAI, 2009, 16).

Se bem a noção de arena pública e de público em Ciências Sociais apontam, de um lado, para uma dimensão altamente institucionalizada - e questionada -, na qual a deliberação pública orienta a ação dos de instâncias administrativas, ela pode ser também tomada como espectador; esta ambiguidade é para nós constituinte e desejável, dado que consideramos a vida pública como não restrita à esfera estatal reconhecendo sobre a tênue das fronteiras entre o político e o restante da vida social (CEFAI & PASQUIER, 2003, p. 50 ).

Nesse sentido, a definição do que sejam problemas e de sua natureza exige o trabalho de construí-lo e de manter a atenção pública. Para fazê-lo emergir, é preciso atribuir as responsabilidades: uma interpretação convincente das causas e apontar quais instituições e pessoal têm 'obrigação de se preocupar com o problema e das perspectivas adequadas para fazê-lo" (GUSFIELD,2006, p.16). Uma vez definido o problema, adota-se "uma certa estrutura de pensar e de ação, implicando grupos e instituições, exclui de ofício estruturas alternativas" (GUSFIELD, 2006, p.17). Por tal motivo, "a maior parte dos problemas públicos emerge durante muito tempo" (GUSFIELD, 2006, p 9) e suas definições - "processos congelados no tempo" (GUSFIELD, 2006, p.17 - influenciam de forma durável as atitudes cotidianas relação ao problema.

Os problemas públicos têm uma estrutura que implica uma dimensão cognitiva e moral. A dimensão cognitiva consiste numa crença a propósito da factualidade da situação e dos eventos que compõem o problema, [...] A dimensão moral permite qualificar a situação como penoso, ignóbil ou imoral. (GUSFIELD, 2006, p.17).

Mas a capacidade de criar ou orientar a definição pública de um problema depende da 'propriedade', do grau de reconhecimento que encontram no debate público, que depende do poder e da influência do grupo que o formula (GUSFIELD, 2006, p.18). O poder e a autoridade que os grupos e as instituições reúnem condicionam a possibilidade de acender à arena pública, de manter-se longe ou evitar participar dela ou ainda de negar o caráter público do problema. (GUSFIELD, 2006, p.19)

A existência de um conflito aberto e de um debate explícito torna manifesto o caráter político de um problema. A ausência de um tal conflito e um tal debate poderia esconder os traços mesmos da estrutura que daria conta da ausência de formas de consciência de oposição. Estes traços da estrutura contribuem a "isto que todo mundo sabe", o caráter do "senso comum" ou "dá por sentado" que indexa a produção do mundo objetivo na experiência vivida. (GUSFIELD, 2006, p.20).

Mas a cristalização das formas de ver e a falta de debate explícito não implicam em imobilismo e falta conflito senão na manutenção da definição do problema público por parte dos atores, grupos e instituições responsáveis.

Mesmo em uma burocracia, regida por regras [...], a criação de uma rotina normal envolve constante negociação, regras de improvisação, cujos membros não percebem o caráter improvisado, uma atividade incansável para corrigir uma realidade desordenada cujos membros não reconhecem a desordem. Estes reconhecem que não sabem se compartilham com os outros da comunidade entendimento [...]: eles se asseguram criando pontos em comum referência e se apoiando sobre ele num fórum público. (ELIASOPH, 2003, p. 261)

Isto autoriza-nos a pensar em uma pluralidade de modos, momentos e possibilidades de formação de arenas públicas. O uso mais frequente da noção Arena Pública corresponde aos momentos de conflitos abertos e debates explícitos, nos quais

as lógicas de ação ultrapassam os mercados, os campos ou os setores em que estão geralmente contidas, passando por cima de suas fronteiras, por meio de um fenômeno que as teorias do comportamento coletivo qualificavam de contágio ou propagação (CEFAÏ, 2009, p 16).

Estas arenas abertas, formadas por novos atores, novas vozes e a formulação de novas questões correspondem a um ideal democrático virtuoso de construção renovada do público. Em contraposição, quando o debate permanece restrito às instituições, a atores tidos como legítimos, que evitam participar de um debate mais amplo remetendo-se apenas a referentes conhecidos, como no caso citado por Eliasoph, é possível falar, como Ribeiro (2013), de arenas fechadas ou arenas ocultas no caso da Política Urbana.

decidida através de uma decisão técnica fechada, em arenas ocultas à revelia das formas de organização da sociedade que conduziu à subordinação da política urbana ao interesses econômicos imediatos e às necessidades dos segmentos sociais dominantes (RIBEIRO, 2013, p. 315).

O fechamento e a abertura de arenas dependem do poder dos atores e a dinâmica dos conflitos internos à arena e as próprias conjunturas e da mesa cultura cívica. Neste sentido, não seria a institucionalização de instâncias participativas, locais, condição suficiente nem necessária para garantir ganhos democráticos e aproximar a esfera política das experiências vividas.

De fato, a participação nem sempre significa o resultado concreto de conquistas sociais. Pode significar, ao contrário, um esforço de adaptação da ação social a arenas distantes do aprendizado socialmente acumulado [...]. Além disso, a participação implica, dependendo do seu ritmo e teor (RIBEIRO, 1998, p.121).

Não se trata, somente, da institucionalização de novas arenas políticas, associadas a ganhos democráticos na gestão das políticas públicas [...] mas, também, da posição ocupada pelo social nas relações Sociedade – Estado. [...] a vivacidade das práticas sociais [...] perde correspondência com propostas institucionais abrangentes e com ganhos estáveis de democracia nas relações societárias (RIBEIRO, 1998, p. 117).

Nas quais definição do público e seus sentidos e da cultura cívica estão em permanente construção e não se deixam apreender, necessariamente pela introdução de espaços participativos associados a instituições e políticas.

Quando refletimos sobre as razões pelas quais as pessoas estão politicamente desengajadas, o senso comum responde logo para conservar as crenças, pensamentos, os sentimentos e as idéias das pessoas. Mas os eu percebi que essas pessoas expressam crenças muito diferentes de um contexto para outro, o paradoxo é que quanto mais se amplia a circulação de idéias políticas, mais o seu escopo público tende a se estreitar. Por uma mudança do regime de discurso, o que é dito em voz alta sistematicamente torna-se menos compreensivo, menos interrogativo, menos aberto ao debate público e menos orientado para o bem público do que o que é sussurrado, murmurada ou oculto (ELIASOPH, 2003, p. 226)

A participação não é, portanto, uma prática que possa ser instituída sem uma experiência cívica prévia e um ajustamento institucionais às práticas envolvidas. Caso contrário, a participação pode existir tanto uma recusa à participação - públicos frágeis - como um impedimento à participação - arenas fechadas.

### ***Transporte, Política e Conflitos Urbanos***

A interrogação sobre as razões pelas quais as políticas urbanas permanecem distantes de seus habitantes não constitui uma questão nova, principalmente no caso do transporte. De fato, no Brasil, grande parte dos trabalhos sobre o transporte na área

de Ciências Sociais focaram sua atenção na conflitividade, na formulação das políticas e seus critérios. Nesta perspectiva, a primeira e mais antiga das abordagens, datada dos anos 70, focou sua atenção sobre os frequentes quebra-quebras do transporte coletivo - ações violentas de massa contra o transporte e seus equipamentos - e reivindicou para eles o estatuto de movimentos sociais (MOISÉS & ALLIER, 1978).

Para eles, o processo de urbanização brasileira caracterizar-se-ia pela ausência e/ou desatenção das autoridades, sendo o transporte mais negligenciado por depender de decisões do Estado. O transporte coletivo constituiria um fator de estrangulamento, dado que a política estatal priorizou o transporte individual e a infraestrutura rodoviária” (MOISÉS & ALLER, 1978 p. 49). As explosões violentas ocorriam quando as "classes populares" eram submetidas a condições demasiadamente adversas para a manutenção de um nível aceitável de vida, formulada segundo padrões socialmente compartilhados no contexto da ditadura militar. Nessas explosões, contrariamente à opinião corrente, a fúria popular não era cega.

As classes populares urbanas identificam o Estado como alvo a ser atingido pela pressão reivindicatória. [...] O Estado, apesar de tentar preservar a sua imagem ideológica de provedor do conjunto da sociedade, não está em condições de resolver esses problemas. [...] O desenvolvimento recente do capitalismo [...] impôs novas exigência de acumulação de capital e deu lugar a uma utilização cada vez mais intensa das grandes metrópoles. (MOISÉS & ALLIER, 1978, p. 52).

Este trabalho inaugura uma forma particular de tratamento da problemática urbana, associada a um aspecto específico da urbanização brasileira: a periferização pobre que pautou durante muito tempo a sociologia urbana brasileira e ainda marca de forma quase paradigmática quando se trata de conflitos envolvendo transporte coletivo. Mas a vigência deste modelo não se dá, entretanto, sem críticas. A atribuição do “quebra-quebra” à periferização e às camadas populares em condições de insatisfação, necessidades ou de agravamento das condições de transporte tem sido já bastante questionada.

Nesse sentido, Silva (1992) lembra que os “quebra-quebras” no Rio constituem uma forma de manifestação, muito anterior à periferização, não se restringindo aos pobres e remontando ao século XIX e a alguns momentos das décadas de 40 e 50. Para este, os transportes representam um ponto sensível da vida metropolitana, dada a



importância do transporte haveria tolerância com “o desconforto físico da locomoção; porém, apenas, até certo ponto” (SILVA, 1992. p.136). Quando superado esse ponto, ocorreriam os “quebra-quebras”. Silva não se aprofunda, contudo, na demarcação desses limites, sonda as causas do mau serviço provocadas pela conjunção de monopolização das empresas de transporte e desatenção do poder público.

Os autores que se debruçam sobre o tema, no Rio de Janeiro, durante os anos 80, consideraram que a política de transporte pautava-se em critérios comerciais, privados, em detrimento de interesses públicos (ANDRADE, 1989). Tal fato era explicado segundo a noção de entrecruzamentos de anéis burocráticos de Cardoso (1973), que define a identificação de interesses entre a burocracia das empresas e a burocracia do Estado, possível pelo compartilhamento de critérios técnicos. Em última instância, essa era a explicação para o fechamento das instâncias públicas à participação (PEREIRA 1987).

O paradigma do transporte coletivo, que aqui esquematizamos, atribui os problemas do transporte urbano a um compósito de causas que envolvem a expansão da cidade por livre iniciativa sem intervenção ou intervenção fraca do estado; à subordinação do estado aos critérios técnicos econômicos das empresas; e à predominância de explosões diretas e violentas como forma prioritária de ação coletiva num contexto de fechamento institucional à participação.

Esta perspectiva, hegemônica, tem restado atenção de conflitos relativos ao transporte, quando envolveram o transporte Informal (MAMANI, 2004) e as gratuidades (LOURENÇO, 2005). Por outro lado, mostra-se solidária à crítica, emergente, à predominância do transporte automotivo sobre trens e metrô do transporte individual sobre o coletivo (VASCONCELLOS, 1998; SILVA, 2000), que acusam o estado, a grande indústria e as classes médias pela hegemonia do rodoviarismo a partir dos anos 40. Mas principalmente dois elementos do modelo permanecem sem grande reflexão, o que relaciona transporte a expansão urbana e o que relaciona a configuração cotidiana dos serviços.

Quanto à urbanização, o foco na periferização pobre desvia a atenção sobre a escala e heterogeneidade da urbanização contemporânea. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, a mancha urbana expande-se muito além da região metropolitana, como

contínuo no litoral atlântico integra, praticamente, desde Angra dos Reis a Macaé. Já os movimentos pendulares casa-trabalho integram o Centro do Rio a Angra, Macaé, Campos dos Goytacazes. Em cada município, a partir dos pontos da integração com o centro da metrópole, atuam linhas locais (MAMANI, 2004, 2011). É possível pensar, então, como Queiroga (2001), que a expansão do Rio alcança uma escala megapolitana, que é um processo de megalopolização.

Com este padrão de urbanização, a relação entre estado e empresas aparece também como heterogêneas e diferenciadas (MAMANI, 2011). As relações locais entre governo federal, estado, municípios e empresas não podem ser descritas com os grandes e pouco precisos esquemas dos anos 70 e 80. Como mostrado nas páginas anteriores, as formas hegemônicas de considerar o problema público transporte estabelecem justificativas e dispositivos legais e institucionais, bem como predisõem moralmente os atores a aceitar, dentro de certos limites, a solução proposta. Contudo, não é possível estabelecer a relação entre as arenas nacionais, metropolitanas e locais, embora seja evidente que os arranjos locais diferenciam-se.

De todo modo, na medida em que as arenas estabelecem critérios "a partir do qual existe um acordo em relação aos princípios do que é justo para seus membros, em nome de um "bem comum" (FREIRE, 2013, p. 723), nos momentos de conflito, os atores apelam para certos princípios, certos critérios de justiça propor uma ordem (FREIRE, 2013, 723).

Rechaçando a oposição habitual entre uma sociologia do consenso e uma sociologia crítica, nós pensamos que estas ordens legítimas sustentam tanto o *acordo* quanto a *crítica*. Nós as chamamos *cités*, tomando como referência os filósofos políticos clássicos que puseram-se como meta a possibilidade de desenhar uma ordem legítima que repousasse sobre um princípio de justiça. Mas, a diferencia destes filósofos políticos que buscam habitualmente sustentar a ordem social sobre um único princípio, nós consideramos que nas sociedades modernas e complexas, muitos regimes de justificação coexistem dentro de um mesmo espaço social, sendo mais ou menos pertinentes em virtude da situação na qual se encontram invocados; mais concretamente, segundo a natureza dos objetos, materiais ou simbólicos, que são incluídos em cada situação (BOLTANSKI, 2001).

Essas *cités* são esquematizadas por Boltanski e Thevenot (1991) mediante a noção de regimes de ação ou de envolvimento: modos legítimos de conduzir a ação e de evitar conflitos em situação. Considerando o transporte, é possível pensar a vigência de uma *cité* cívica, invocada tanto pela defesa do caráter público dos transportes quanto

pela valorização do transporte coletivo em detrimento do individual e se o concebe como serviço. Paralelamente, vigem princípios da *city* comercial, que valoriza o transporte em função da sua rentabilidade ou rentabilidade urbana que possibilitam, e a ida à *city* industrial, critérios organizacionais justificam a organização do transporte.

Mas, para além das justificações dos atores, das arenas e situações de conflito, resta a experiência diária, marcada por outro tipo de ordem: a da própria organização dos serviços e suas rotinas, nas quais as relações de trabalho e produção afetam o serviço prestado. Assim, Caiafa (2002) demonstra que a organização do trabalho de motoristas e cobradores incide sobre a natureza e qualidade do serviço de ônibus da cidade do Rio de Janeiro, em um processo de subjetivação. Igualmente, embora não da mesma perspectiva, Joseph & Jeannot (1995) valorizam a experimentação do público - formado por serviços e os ofícios públicos - realizada pelos usuários ou passageiros - como chamados no Brasil.

## **Conclusões /Hipóteses**

1) Partimos do suposto que a configuração urbana contemporânea impede tratar dos municípios como todos isolados sem distorção analítica dada a crescente integração e expansão metropolitana. Nesse sentido, o tamanho de públicos e a capacidade de publicização permitem ao município central influenciar os debates dos periféricos. Este suposto aplica-se a muitas políticas além do transporte e não será esgotado nelas. 2) O que interessa, neste caso específico, é que os quadros que orientam as políticas parecem se dispor, ao longo dos últimos 25 anos, na oposição entre racionalização técnica x fins sociais ou serviços bons para os que podem pagar x serviços ruins aos que não pagam, com tendência à difusão da primeira opção. 3) A dificuldade de tomada de voz dos usuários pode ser descrita como correspondendo a arenas ocultas, nas quais o município ou o estado escolhe quem participa e prioriza previamente o que será discutido e negociado. Mas, a mesmo tempo, pode ser pensada de uma experiência e ou cultura cívica que apela mais para a eficácia dos protestos diretos e os contatos personalizados para resolver os problemas do que a participação formal. 4) Por último, que as características assumidas pelos transportes na forma de prestação de serviço,

além dos critérios institucionais, devem ser pensadas como estando pautadas em ordens de grandeza industrial e comercial e condicionadas pela posição ocupada nesses mercados.

## Referências bibliográficas

ALBUQUERQUE, R. *Prefeitura do Rio Instala Conselho municipal de transporte*. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=4359384>>. Acesso em: 3 ago. 2016.

ANDRADE, T. P. de. *Encampação das Empresas Privadas de Transporte Coletivo por Ônibus, pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em Dezembro de 1985*. Rio de Janeiro: IPPUR /UFRJ, 1989.

BOERE N. Sinal de que mobilidade não anda bem: intervalos irregulares, calor, desobediência aos pontos de parada são queixas frequentes. *O Globo*, Rio de Janeiro, p.17, 24 set. 2016.

BOLTANSKI, L. ; THEVENOT, L. *De la Justification: les economies de la grandeur*. Paris: Gallimard,1991.

BOLTANSKI, L. Un Nuevo Régimen de Justificación: la ciudad por proyecto. In: GABRIEL NARDACCHIONE. CONFERENCIA NA UNIVERSIDADE DE COLUMBIA, dec. 2001. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/document/205857623/Boltanski-Un-Nuevo-Regimen-de-La-Justificacion-P>>. Acesso em: 22 jul. 2009.

CAIAFA, J. *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

CEFÄI. D. ; PASQUIER, D. *Introcuction. Les sens du public: publics politiques, publics médiatiques*. Aminens: Presses universitaires de France, 2003.

ELIASOPH, N. Faire un public fragile: une ethnographie de la citoyenneté dans la vie associative. In : CEFÄI. D. ; PASQUIER, D. *Les sens du public: publics politiques, publics médiatiques*. Aminens: Presses universitaires de France, 2003, p. 225-268.

FREIRE, J.; JUNIOR, A. G. Tensões e conflitos no transporte coletivo de Campos dos Goytacazes: uma sociologia das filas de espera. *Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, v. 15, n. 45, p. 52-65.

FREIRE, J. Uma caixa de ferramentas para a compreensão de públicos possíveis: um arranjo de sociologias pragmatistas. *Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, v. 12, n. 36, p. 720-736, dez. 2013.

GOFFMAN, Erwin. *Les Cadres de l'Experience*. Paris: Minuit, 1991.

JOSEPH, I. ; JEANNOT, G. *Métiers du public*. Les compétences de l'agent et l'espace de l'usager. Paris: CNRS, 1995.

LOURENÇO, A. *Quem tem direito à cidade ?* Lutas pelo direito de ir e vir na metrópole do Rio de Janeiro (1980-2005). Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - IPPUR/ UFRJ, 2006.

MAMAMI, H. *Transporte informal e vida metropolitana*: um estudo do Rio de Janeiro nos anos 90. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - IPPUR/ UFRJ, 2004.

MAMANI, H. *Economia informal, mercado de trabalho e Políticas Públicas no Norte Fluminense*. Relatório de Pesquisa. Campos dos Goytacazes, 2011.

MOISÉS, J. A. ; ALIER, V. M. A revolta dos Suburbanos ou “ Patrão, o tem atrasou. In.: MOISES, José Avaro et al. *Contradições Urbanas as e Movimentos Sociais*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

MORAES, P. Cariocas sofrem para se adaptar à racionalização de ônibus. *VEJA RIO*, 12 mar. 2016. Disponível em: <<http://vejario.abril.com.br/cidades/cariocas-enfrentam-para-se-adaptar-a-racionalizacao-de-onibus/>>. Acesso em : 2 jun. 2017.

PEREIRA, V. P. B. *Avaliação da Política De Transportes Públicos no Rio de Janeiro: Causas e Conseqüências do Modelo Privado no Transporte por Ônibus*. Brasília: Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, 1987.

PLATONOW, V. Passageiros protestam contra mudanças nas linhas de ônibus do Rio. *Agência Brasil*, 28 abr. 2016. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-04/passageiros-protestam-contra-mudancas-nas-linhas-de-onibus-do-rio>. Acesso em: 5 dez. 2016.

QUEIROGA, E. *A megalópole e a praça*: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - FAU/USP, São Paulo, 2001.

RIBEIRO, A. C. T. *Democratização da vida urbana, cidade e cidadania*. Por Uma

Sociologia do Presente. v 3. Rio de Janeiro: Letracapital, 2013.

RIBEIRO, A. C. T. *Relação Sociedade-Estado: elementos do paradigma administrativo. Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, Ano XII, n. 2, Rio de Janeiro, p. 107-125, 1998.

RIO DE JANEIRO. Decreto nº 37.301. Dispõe Sobre A Criação Do Conselho Municipal De Transportes - CMTR, e dá Outras Providências. Rio de Janeiro, de 25 De Junho de 2013. PMRJ. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2013/3730/37301/decreto-n-37301-2013-dispoe-sobre-a-criacao-do-conselho-municipal-de-transportes-cmtr-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 1 jun. 2016.

RIO DE JANEIRO. Por que a Prefeitura está racionalizando as linhas do sistema de ônibus do Rio? *Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro*, 2016. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/racionalizacao/porque>>. Acesso em: 2 jun 2016.

RIO DE JANEIRO. *SETRANS*. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/setrans/exibecnteudo?article-id+157506>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

SILVA, O. C. *O carro diante dos bois e a imprensa a reboque: o automóvel como vetor de expansão urbana do Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado) - ECO/ UFRJ, Rio de Janeiro, 2000.

PREFEITURA acaba com 33 linhas de ônibus até dezembro. *VEJA RIO*, 19 ago. 2015. Disponível em: <<http://vejario.abril.com.br/cidades/prefeitura-acaba-com/>>. Acesso em: 5 dez 2016.

VASCONCELLOS, E. A. *Transporte Urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Editoras Unidas, 1996.