



**INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

**MOBILIDADE URBANA NA BAIXADA FLUMINENSE: O CASO DO RAMAL
VILA INHOMIRIM**

PABLO HENRIQUE MENDES DA SILVA

2021

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

MOBILIDADE URBANA NA BAIXADA FLUMINENSE: O CASO DO RAMAL
VILA INHOMIRIM

PABLO HENRIQUE MENDES DA SILVA

Sob a orientação do Professor

Vinicius Ferreira Baptista

Monografia submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Bacharel em Administração Pública**, no Curso de Graduação em Administração Pública, Área de concentração em Políticas Públicas.

Seropédica, RJ
Dezembro de 2021.

AUTOR

Monografia submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel, no Curso de Graduação em Administração Pública, na área de concentração em Políticas Públicas.

MONOGRAFIA APROVADA EM 07/12/2021

Assinatura

Prof. Dr. Vinicius Ferreira Baptista

Orientador – Presidente

Membro Interno

UFRRJ

Assinatura

Prof. Dr^a Vera Regina Ramos Pinto

Membro Interno – Examinadora

UFRRJ

Assinatura

Prof. Dr. Aldenilson dos Santos Vitorino Costa

Membro Interno – Examinador

UFRRJ

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

dm da Silva, Pablo Henrique Mendes, 1999 Mobilidade Urbana na Baixada Fluminense: o caso do Ramal Vila Inhomirim / Pablo Henrique Mendes da Silva. - Rio de Janeiro, 2021.
68 f.

Orientador: Vinicius Ferreira Baptista. Trabalho de conclusão de curso(Graduação). -- Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Administração Pública, 2021.

1. Mobilidade Urbana. 2. Transporte Público. 3. Transporte Ferroviário. 4. Baixada Fluminense. I. Baptista, Vinicius Ferreira, 1987-, orient. II Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Administração Pública III. Título.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço ao meu querido orientador, Vinicius Ferreira Baptista, que possibilitou a realização desse trabalho com muita capacidade, conhecimento, atenção, debates, disponibilidade e paciência para comigo. Meu obrigado também à professora Deise Luce de Souza Marques, que iniciou comigo as conversas que mais tarde resultaram nessa pesquisa e a todos os docentes do Departamento de Administração Pública da UFRRJ.

A minha família, em especial meus pais, Bruna Mendes dos Santos da Silva e Alexsandro da Silva, que lutaram incansavelmente para me dar uma educação de qualidade desde meus primeiros anos e a minha tia, que foi também minha segunda mãe neste período de graduação, Elaine da Silva, que me recebeu em sua casa para eu poder estudar na Rural com todo suporte e atenção.

A todos meus amigos e amigas, mas em especial a Marcella Martins do Nascimento, Lucas Fernandes Tavares e Fernanda dos Santos da Silva Filgueira, três incríveis amizades que conservo desde minha infância e a Aline Gutemberg Freitas Mariano, presente que a Rural me deu e minha parceira na graduação desde os primeiros períodos.

Às minhas supervisoras no estágio, Marcia Silva Pieroni e Rosemeire Moraes da Silva, que contribuíram enormemente para minha evolução pessoal e profissional, me dando a oportunidade de poder estagiar no Centro de Ressocialização Chagas Freitas, da Companhia Estadual de Água e Esgotos (CEDAE), experiência que vou levar pra vida toda.

E por último, mas não menos importante, ao pequeno Pablo Henrique, que queria ser “motorista” de trem e já cultivava o amor pela mobilidade urbana desde seus primeiros anos, movido pela curiosidade incansável e que não deixou esse amor morrer. E também ao já crescido e formando Pablo, que não desistiu e conseguiu seguir em frente na realização de seus sonhos e objetivos, apesar de tudo.

DEDICATÓRIA

A todos aqueles que lutam e lutaram por uma cidade mais democrática.

Em memória à Marielle Franco, mestra em Administração Pública, LGBT+, cria da Maré, defensora dos Direitos Humanos e vereadora pelo PSOL-RJ, assassinada covardemente em 14 de março de 2018.

EPÍGRAFE

“As cidades têm condições de oferecer algo a todos apenas porque, e apenas quando, são criadas por todos” - Jane Jacobs

RESUMO

SILVA, Pablo Henrique Mendes da. **Mobilidade Urbana na Baixada Fluminense: o caso do Ramal Vila Inhomirim**. 2021. 68p. Monografia (Bacharelado em Administração Pública). Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2021.

A Mobilidade Urbana nas grandes metrópoles está cada vez mais em foco. Não envolvendo só transporte público, mas também diversas outras áreas que estão interligadas e em constante mudança. A Baixada Fluminense, inserida nesse contexto, é um pertinente estudo de caso contemporâneo acerca das políticas públicas. O presente estudo propõe realizar um levantamento histórico e uma análise do funcionamento do ramal Vila Inhomirim da SuperVia, sua relação com seu entorno, dificuldades de serviço e suas origens e suas perspectivas de futuro mediante orientação analítico-descritiva de pesquisas, reportagens, artigos, teses, dissertações e a própria vivência de usuário do ramal do autor. O objetivo, portanto, convém construir análise empírica das problemáticas associadas ao processo de uso deste meio de transporte no contexto de sua dimensão pública. Dessa maneira, como resultado, temos um ramal que incorpora a situação crítica que se encontra parte da mobilidade urbana na Baixada Fluminense, com estrutura precária e tecnologia do século passado, que ainda resistem no presente.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Baixada Fluminense; Transporte Público; Políticas Públicas; Vila Inhomirim.

ABSTRACT

SILVA, Pablo Henrique Mendes da. **Urban Mobility in the Baixada Fluminense: the case of Ramal Vila Inhomirim**. 2021. 68p. Monograph (Bachelor of Public Administration). Institute of Applied Social Sciences, Federal Rural University of Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2021.

Urban Mobility in large cities is increasingly in focus. Not only involving public transport, but also several other areas that are interconnected and constantly changing. The Baixada Fluminense, inserted in this context, is a relevant contemporary case study about public policies. This study proposes to carry out a historical survey and an analysis of the operation of the Vila Inhomirim branch of the SuperVia, the relationship with its surroundings, service difficulties and its origins and its future perspectives through analytical-descriptive research, reports, articles, theses, dissertations and the author's own extension user experience. Therefore, the objective is to build an empirical analysis of the problems associated with the process of using this means of transport in the context of its public dimension. Thus, as a result, we have a branch that incorporates the critical situation that is part of urban mobility in the Baixada Fluminense, with precarious structure and technology from the last century, which still resist in the present.

Keywords: Urban Mobility; Baixada Fluminense; Public transportation; Public policy; Vila Inhomirim.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Ação de Urbanismo Tático na Rua Dragão do Mar – Fortaleza – antes e depois.	27
Figura 2. Mapa da Baixada Fluminense.....	32
Figura 3. Distribuição geográfica de trabalhadores.....	34
Figura 4. Autor ao lado da réplica da locomotiva Baroneza, a primeira do Brasil. Ao fundo, a primeira estação ferroviária do país.	40
Figura 5. Ruínas do Cais de Mauá (Magé), na Estação de Guia de Pacobaiba.....	41
Figura 6. Criança pescando Siri nas ruínas do cais para vender.	41
Figura 7. Locomotiva GE U12C que atende o Ramal Vila Inhomirim.	43
Figura 8. Mapa do Ramal Vila Inhomirim.	44
Figura 9. Mapa reduzido de Imbariê, Santa Lúcia e Parada Angélica com suas respectivas estações. Destaque para a Vila Getúlio Cabral.....	47
Figura 10. Fezes humanas na parte posterior da Estação de Piabetá.....	49
Figura 11. Entulho e lixo na parte posterior da Estação de Piabetá	50
Figura 12. Crianças impedindo o fechamento das portas do vagão.	53
Figura 13. Criança vendendo doces no Ramal.	54
Figura 14. Reclamações feitas em 2020 sobre o funcionamento do Ramal Vila Inhomirim.	60

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Primeiras ferrovias construídas no Brasil	23
Quadro 2. Linha do Tempo da inserção do automóvel no Brasil	24
Quadro 3. Perda acumulada de passageiros da SuperVia.	35
Quadro 4. Estrutura metodológica da pesquisa	39
Quadro 5. Linha do Tempo da Estrada de Ferro Mauá.....	42
Quadro 6. Tempo de deslocamento em perspectiva comparada entre ramais.....	56
Quadro 7. Análise de relatórios AGETRANSP	58

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGETRANSP - Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

ANPTRLHOS - Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

CENTRAL - Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística

CNI - Confederação Nacional das Indústrias

DOI/CODI-RJ – Departamento de Operações Internas – Centro de Operações de Defesa Internas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBOPE – Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística

INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ISP – Instituto de Segurança Pública

MDB – Movimento Democrático Brasileiro

PCB – Partido Comunista Brasileiro

PCBR – Partido Comunista Brasileiro Revolucionário

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

PPA – Plano Plurianual

PSB – Partido Socialista Brasileiro

PSD – Partido Social Democrata

RFSA – Rede Ferroviária Federal S.A

SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SuperVia – SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.

VLT - Veículo Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
1. DESENVOLVIMENTO TEÓRICO.....	16
1.1 A legislação brasileira sobre mobilidade urbana e seus contextos no Brasil... 18	
1.1.1 Marco Legal.....	18
1.1.2 A herança maldita	21
1.2 Mobilidade Urbana na Baixada Fluminense	28
1.2.1 Caracterização socioeconômica da Baixada Fluminense	28
1.2.2 A estrutura de mobilidade na Baixa Fluminense	32
2 METODOLOGIA DE PESQUISA.....	38
2.1 Instrumentos	38
2.1.1 Coleta de dados	38
3 O CASO DO RAMAL VILA INHOMIRIM.....	40
3.1 Um VLT na Baixada Fluminense?	50
3.2 No balé de Vila Inhomirim – um relato antropológico.....	52
3.3 Resultados e discussão	56
4 CONCLUSÃO	61
REFERÊNCIAS.....	63

INTRODUÇÃO

O tema da presente monografia recai sobre o estudo de mobilidade urbana em Duque de Caixas, no Estado do Rio de Janeiro, a partir do estudo de caso do Ramal Ferroviário de Vila Inhomirim, que se trata do nosso objeto. Tecnicamente, a SuperVia define esse Ramal como “Extensão”, levando em conta que ele não tem uma ligação direta entre a Central do Brasil e seu início, sendo uma extensão do Ramal Saracuruna. Porém, nesta pesquisa, decidimos elevar a Extensão Vila Inhomirim a Ramal Vila Inhomirim, colocando-o em igualdade aos demais.

A observação do tema desta pesquisa teve início em 2017, quando o autor deste TCC passou a utilizar o Ramal Vila Inhomirim diariamente nas idas e voltas do curso preparatório para o ENEM, superando a observação primária que tinha, que era exclusivamente externa. Contato que foi essencial para despertar mais ainda o interesse pelo Ramal e pelas questões de Mobilidade Urbana que estão articuladas ao funcionamento dele, ao restante SuperVia e por toda forma de movimento que é feita na cidade.

O problema de pesquisa, neste contexto, é responder: de que forma a estrutura de transporte ferroviário que atende pelo Ramal Vila Inhomirim, em Duque de Caxias/RJ, é capaz de atender aos princípios e diretrizes norteados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e às políticas públicas aplicadas pelo Estado?

Partimos do axioma de que a mobilidade urbana por intermédio do transporte público é uma área estratégica para a administração pública em duas frentes, com as quais nos deparamos no trabalho. Em primeiro, por seus impactos na qualidade de vida e organização social, em questões como tempo, lazer, acesso à cidade, usufruto de espaços públicos e mobilidade. Em segundo, por suas derivações na dinâmica da gestão pública, notadamente para com a fiscalização de prestação de serviços em concessões públicas, assim como a devida atenção constitucional de garantia de direitos básicos.

O objetivo geral desta pesquisa é investigar a aplicabilidade dos princípios e diretrizes norteados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) na estrutura de transporte ferroviário que atende pelo Ramal Vila Inhomirim, em Duque de Caxias/RJ.

Os objetivos específicos, neste contexto, procuram atender aos seguintes aspectos:

1. Pesquisar literatura referente à mobilidade urbana, políticas públicas de mobilidade urbana, assim como os documentos normativos que regem a estrutura de mobilidade urbana no Brasil e em Duque de Caxias/RJ;

2. Investigar a estrutura de mobilidade urbana na Baixada Fluminense que passa por Vila Inhomirim, tendo em vista sua correlação com as condições socioeconômicas locais;
3. Recuperar a história do Ramal Vila Inhomirim;
4. Pesquisar dados, via pesquisa de campo, acerca das condições de mobilidade do Ramal Vila Inhomirim e relacionar a aplicabilidade dos princípios e diretrizes norteados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

No Capítulo 1, realizamos um resgate histórico e explicativo sobre o início do transporte público no país, iniciado em 1817, sendo ponto de partida até chegarmos ao Ramal Vila Inhomirim. Junto a isto, é apresentada as conceituações acerca do tema da Mobilidade Urbana que servirão de ponto de partida para outros tópicos, como a inserção do automóvel no país e as consequências dessa escolha, tanto para a Baixada Fluminense, nosso foco, como para o país.

No Capítulo 2, abordamos as legislações acerca da Mobilidade Urbana no Brasil, incluindo princípios norteadores e direitos consolidados que vão nortear esta pesquisa, servindo de referência para serem aplicadas às nossas análises, como seu cumprimento ou não de aspectos que serão abordados. Adiante, também realizamos um resgate histórico sobre o que chamamos de “a herança maldita”, em referência ao foco que o Estado brasileiro escolheu ter em modais automotivos e rodoviários e, junto a isso, deixando projetos de expansão de sistemas ferroviários sem continuidade. Por fim, chegamos à Baixada Fluminense, onde exploramos o entendimento de desvalorização desse território periférico junto à noção de Direito à Cidade, seu histórico de presença de ferrovias junto ao funcionamento atual da SuperVia, levando também em conta o impacto da pandemia de COVID-19.

No Capítulo 3, é explorada a essência deste trabalho: o Ramal Vila Inhomirim. Neste, realizamos uma linha do tempo de sua construção, destacando sua importância histórica para o país, possuindo ainda duas estações que fizeram parte da primeira ferrovia do Brasil, construída pelo Barão de Mauá em 1856, destaque que também é estendido a todas as outras estações que atendem o Ramal. A partir disso, abordamos aspectos sociais presentes na região que se relacionam fortemente com a presença da ferrovia, como o domínio do tráfico de drogas e o histórico de ocupação popular margeando seu traçado. Por fim, a proposta de revitalização do Ramal propondo a troca do sistema atual, datado de 1961, por um sistema elétrico, com uso de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) é abordada, encerrando com uma análise etnográfica de uma viagem no Ramal.

Entendemos que todos os pontos abordados se unem a um contexto maior que apenas o contexto local, construído há séculos de escolhas e não escolhas sobre o futuro que iria levar a Mobilidade Urbana brasileira, envolvendo tanto o governo federal, como os estaduais e os municipais. E, também, procuramos entender os motivos por trás da precariedade do ramal associando a cidade como uma mercadoria, uma mercadoria que varia de preço e valor, de acordo com a lógica capitalista que rege nossas cidades e cotidiano.

Como em todo Trabalho de Conclusão de Curso, tivemos muitos desafios e entraves. O mais presente dele foi a escassa literatura sobre o Ramal além de poucas reportagens e breves passagens em outros trabalhos mais abrangentes. O que se estendeu também aos meios públicos de acesso à informação, como os portais governamentais, que muitas vezes também não atenderam por completo nossas dúvidas e questionamentos, em destaque para às informações históricas.

Para o futuro, seria ótimo termos trabalhos mais complementares a este, indo além do aspecto histórico e estrutural, colocando o passageiro(a) em mobilidade pendular mais em foco e todas as dinâmicas sob este. E levando em conta que a proposta de revitalização abordada nesta pesquisa saia do papel um dia, teremos muito conteúdo de análise num sistema e projeto de revitalização que propõe um novo modelo de mobilidade urbana de impacto microrregional que será pioneiro para regiões metropolitanas de todo país.

Dentre as contribuições à Administração Pública, temos um dos poucos trabalhos acadêmicos que se volta ao Ramal Vila Inhomirim por completo, não apenas parte dele ou simples citação de sua existência ou indicação num mapa. O trabalho se junta ao esforço de muitos outros acadêmicos e acadêmicas que, anteriormente a mim, exploraram o tema da Mobilidade Urbana na Baixada Fluminense, seja na História, no Direito, na Geografia, na Antropologia, nas Engenharias e, agora, na Administração Pública.

1. DESENVOLVIMENTO TEÓRICO

Passados mais de dois séculos desde o primeiro serviço de transporte público do Rio de Janeiro, muita coisa mudou. Os cavalos e as mulas que moviam esses primeiros modelos foram aposentados e hoje fazemos qualquer um destes antigos trajetos em bem menos tempo. Mudanças históricas, econômicas, geográficas e tecnológicas que foram e são cruciais para o desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro e de qualquer outra cidade. De acordo com Bergman e Rabi (2005, p.11), isso garantiu “maior eficiência e dinamismo das funções urbanas, com maior e melhor circulação de pessoas e mercadorias, fatores que se refletiram diretamente na valorização do espaço público, na sustentabilidade e no desenvolvimento da cidade”.

A Revista Ônibus (2004) relata bem o contexto histórico e como se deu o funcionamento desse primeiro modal de transporte público:

Quando D. João começa a ocupar o espaço da Quinta da Boa Vista, sente a necessidade de realizar a cerimônia do beija-mão. Promulga, em 18/8/1817, o decreto-régio que concede, a Sebastião Fábregas de Suriguê, Sargento-mor da Guarda Real e barbeiro de D. João VI, a concessão da exploração de duas linhas de transportes de pessoas. É o primeiro transporte no estilo ônibus, com itinerário, tarifa, horário, origem e destino predeterminados. Essas duas linhas eram: Praça XV – Quinta da Boa Vista e Praça XV – Fazenda de Santa Cruz. (REVISTA ÔNIBUS, 2004 p. 25)

Por conta de sua complexidade e impacto, a mobilidade urbana necessita de um significado e entendimento mais amplo e complexo, ultrapassando sua definição mais difundida de apenas se locomover pelo espaço. Há de se ter o entendimento que mobilidade urbana também se relaciona ao Direito à Cidade (LEFEBVRE, 2011), e ao exercício da cidadania de cada um(a), passando a ser compreendida como um instrumento que deve favorecer a plena realização das funções sociais da cidade e de justiça social, se relacionando diretamente com habitação, saneamento básico, emprego, educação, saúde, cultura, dentre outras áreas.

A mobilidade urbana é uma característica das cidades que serve de referência às condições das movimentações de pessoas e bens no espaço urbano, envolvendo a utilização ou não de veículos, vias e toda a infraestrutura necessária. Não se relaciona apenas ao transporte urbano e outros serviços associados, mas principalmente à interação entre os deslocamentos realizados e a cidade.

Pelo entendimento do então Ministério das Cidades à época¹, a mobilidade urbana também pode ser definida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras. Nesse contexto, as cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições adequadas de mobilidade para as pessoas (Ministério das Cidades, 2006).

Neste sentido, a mobilidade urbana tende a ser pensada, assim, também sob o aspecto de que cidade se quer produzir (e como) uma cidade coletiva, mais democrática, integrada e menos desigual. Conceitos que na maioria das vezes são ignorados e que resultam numa mobilidade urbana totalmente contrária a essa concepção e função básica do transporte, deixando de integrar áreas urbanas em seus aspectos espaciais, econômicos, sociais e recreativos (BARAT & BATISTA, 1973). E, ademais, focada no transporte individual: carros e mais carros.

Jane Jacobs, estadunidense e ativista urbana, em sua obra “Morte e vida de grandes cidades” nos provoca sobre a mobilidade urbana que escolhemos construir: focada nesse transporte rodoviário e individual, atolada de carros, em detrimento do transporte público e da relação da cidade com o pedestre:

Imaginemos que os automóveis nunca tivessem sido inventados ou tivessem sido deixados de lado e que utilizássemos no lugar deles um transporte de massa eficiente, cômodo, veloz, confortável e motorizado. Sem dúvida economizaríamos um dinheiro enorme, que poderia ter um fim melhor. Mas não foi assim. Suponhamos que também tivéssemos reurbanizado, expandido e reorganizado as cidades à imagem do plano e de outros ideais antiurbanos do planejamento convencional (JACOBS, 1961, p. 226).

Wilheim (2013) destacou a definição de carro do dramaturgo italiano Luigi Pirandello (1867-1936) como uma "invenção do diabo". Que, “com efeito, o “diabo”, empregando a estratégia da sedução, atrai o ser humano oferecendo-lhe um objeto bonito, sensual, portador do atributo de se mover quando o desejar, com quem e para onde quiser, em uma euforia de conforto e liberdade” (WILHEIM, 2013, p. 18).

Para Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011), essa escolha política por um modelo urbano voltado ao transporte rodoviário particular sofria forte influência dos ideais norte-americanos. Tal política impõe uma das piores iniquidades - a da acessibilidade, que decide quem pode e quem não pode se mover pela sua própria cidade. Assim, cria-se dois tipos de

¹ Extinto em 2019 no governo de Jair Bolsonaro, se fundiu com o Ministério da Integração Nacional para formar o atual Ministério do Desenvolvimento Regional.

cidadãos, uns sendo mais livres que outros: aqueles que possuem automóvel, e aqueles que não possuem e dependem do transporte público, muitas vezes caro, incerto e precário (NETO, 2004).

Pode parecer um cenário totalmente utópico, porém, este desejo não era e nem é exclusivo da autora e ativista política nem deste autor que vos escreve. A 9ª Pesquisa sobre Mobilidade Urbana feita em 2015 pelo IBOPE na cidade de São Paulo afirma que 83% dos paulistanos que utilizam automóvel para o deslocamento diário deixariam o carro em casa se houvesse transporte alternativo de qualidade, principalmente por conta dos congestionamentos e o tempo que se perde parado diariamente (IBOPE, 2015).

Ou seja, além dos problemas do sistema de transporte coletivo, faz-se necessário a presença de ações políticas que atuam no sentido de superar essas ineficiências para atrair estes usuários em potencial, tais como desconforto, lotação, irregularidade de horários, falta de acessibilidade, estações em péssimas condições estruturais, poluição atmosférica, insegurança, entre outros. Tendo como ideal um transporte coletivo que: a) atenda grande parte do território urbano e sua população b) seja oferecido a preços acessíveis e c) ofertado de forma contínua mesmo nos horários de baixa demanda.

Entretanto, antes de observar as políticas públicas e os contextos de mobilidade, convém destacar o arcabouço legal que os orienta.

1.1 A legislação brasileira sobre mobilidade urbana e seus contextos no Brasil

1.1.1 Marco Legal

Tratando especificamente da legislação nacional, o conceito de mobilidade urbana é definido pela Lei Nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012), instituindo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) que abrange as condições nas quais ocorrem as movimentações de pessoas e mercadorias no espaço da cidade. Essa lei, aprovada depois de quase duas décadas de tramitação no Congresso Nacional, é um ponto importante para a gestão das cidades brasileiras, com o objetivo de aperfeiçoar a gestão pública sob a mobilidade urbana no país. (FERNANDES, 2015)

Avançando para os níveis de poder, A PNMU especifica as atribuições básicas dos entes federativos quanto à Mobilidade Urbana.

É competência da União prestar assistência técnica e financeira aos projetos estruturantes e a capacitação de agentes e entidades públicas. Aos Estados, compete promover a integração dos serviços em aglomerados urbanos e regiões metropolitanas e promover política tributária de incentivos. Os Municípios devem planejar e executar a Política, prestar direta ou indiretamente os serviços de transporte público e capacitar os agentes (FERIANCIC, 2013, p. 2)

A PNMU está fundamentada nos seguintes princípios firmados em seu Art. 5º:

- I. Acessibilidade universal;
- II. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A PNMU possui os seguintes objetivos, firmados no Art. 7:

- I. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

A PMNU ainda define os seguintes direitos dos usuários em seus Arts. 14 e 15, como:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos);
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis n.º 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

Outro ponto importante é uma alteração recente da PNMU feita pelo governo federal por via da Lei nº 14.000, de 19 de maio de 2020, que modifica alguns de seus regramentos e prazos:

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios:

I. com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes;

II. integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes;

III. integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e

períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo.

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

- I. até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;
- II. até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

Acerca deste último, ainda em Feriencic et.al, (2013, p. 5)

O Plano de Mobilidade Urbana consiste na definição de um conjunto de propostas (intervenções, medidas, projetos) estabelecido através do diagnóstico da mobilidade dentro de determinada área urbana. No diagnóstico são analisadas as condições de deslocamento em todos os seus níveis – dentro do Município e deste para as áreas externas a ele –, para todas as pessoas (moradores e visitantes) e utilizando todos os modos disponíveis: automóveis, ônibus, sistemas de média capacidade, trens, motos, bicicletas e a pé.

Este é um ponto importantíssimo, principalmente para as prefeituras de pequeno porte, sem muito corpo técnico e arrecadação. Tratando-se de políticas urbanas, é bem corriqueiro cidades com esse perfil, majoritariamente no interior do país, contratarem assessorias para a formulação de planos como esse incluindo também seus planos diretores. O resultado se dá em várias cidades com trechos idênticos em seus planos urbanísticos, sem atenção para suas particularidades e capacidades de gestão. Afetando, assim, o compromisso e o reconhecimento que a Administração Pública dá a essas políticas.

É a partir dessa legislação que inúmeras cidades elaborarão seus respectivos planos de mobilidade, o que não é coisa simples. Planos de mobilidade influenciam na forma como a população se desloca diariamente, na saúde das cidades, no transporte de cargas, na educação para a sustentabilidade, na acessibilidade para pessoas com deficiência e na promoção de ambientes de lazer, por exemplo.

1.1.2 A herança maldita

Como já citamos, o Brasil teve uma escolha passada: focar grande parte de sua infraestrutura urbana no transporte individual automotivo e não no transporte público de

massas, como o ferroviário e o metroviário. Tal decisão não foi criada da noite para o dia ou num estalar de dedos, mas foi se consolidando a cada governo e ação que visava esse modelo. Uma herança difícil de ser desfeita, com muitas consequências e que requer bastante diálogo e investimento para ser superada.

De acordo com Gomide e Galindo (2013, p. 28)

O processo de urbanização acelerada e desorganizada resultante da industrialização por substituição de importações - aprofundada pelos governos autoritários pós-1964 - refletiu-se nos problemas de transporte urbano, sobretudo na década de 1970. À época, a maior parte da população trabalhadora era dependente dos meios coletivos de transportes, a despeito do crescimento da indústria automobilística. Grosso modo, o crescimento das taxas de deslocamentos urbanos apresentava taxas duas vezes maiores do que o próprio crescimento urbano, que já era alto.

Ou seja, esse cenário indicava um enorme mercado consumidor que poderia ser aproveitado e que ainda não era totalmente atendido. Essa conjuntura não gerou impactos apenas na indústria e no setor automobilístico e no seu crescimento. De acordo Confederação Nacional de Indústrias – CNI, o Brasil tem praticamente a mesma malha ferroviária desde 1922: são 28,2 mil quilômetros de ferrovias, sendo que cerca de 30% se encontram inadequados para uso e os raros projetos que contemplam o transporte de massa em longas distâncias não são executados (CNI, 2018). Um exemplo é a ferrovia de alta velocidade proposta pelo governo federal para a Copa do Mundo de 2014, que conectaria as duas maiores cidades brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo. Fatos e casos que são consequências da prioridade que o Brasil dá ao modal rodoviário em detrimento do ferroviário e de outros modais desde o início do século passado, como já dito anteriormente.

Todavia, nem sempre o Brasil teve essa visão e deixou esses modais de lado. Num curto momento da nossa história, soubemos reconhecer o poder que as ferrovias poderiam ter e as mudanças que poderiam causar no nosso território e nas dinâmicas das nossas cidades, seus ganhos sociais e econômicos. Tínhamos projetos e sonhos firmados sobre trilhos - que se descarrilharam em algum momento -.

As ferrovias integravam projetos e sonhos de uma construção nacional que pretendia articular as diversas regiões viabilizando a interiorização do desenvolvimento e a ocupação do território. Afirmava-se que a constituição de uma rede ferroviária viabilizaria o país do futuro, materializaria as possibilidades de desenvolvimento contidas na sua natureza. As cidades emergiriam como marcos, que consolidariam a ocupação, ou por povoarem o país imenso ou por aglutinarem e estimularem o desenvolvimento da produção, seja a voltada para o mercado interno seja para exportação. (LANNA, 2019, p. 22).

Dentre estes primeiros projetos estão:

Quadro 1. Primeiras ferrovias construídas no Brasil

Ferrovía	Data de Inauguração
Estrada de Ferro Mauá	30/04/1854
Recife ao São Francisco	08/02/1858
D. Pedro II	29/03/1858
Bahia ao São Francisco	28/06/1860
Santos a Jundiá	16/02/1867
Companhia Paulista	11/08/1872

Fonte: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>.

Marcos que foram constantes no início da história do transporte ferroviário no país, que perpassa o tema desta pesquisa e que veremos adiante, possibilitando o avanço inicial desse progresso.

É no fim da década de 1920 que as rodovias e o automóvel começam, aos poucos, a se tornar prioridade de políticas públicas, ainda que seu uso ainda fosse restrito a uma minoria. O presidente Washington Luís (1926 – 1930) tinha como slogan “Governar é abrir estradas”, demonstrando que esse foco não era disperso nem necessitado de uma liderança para impulsioná-lo, muito pelo contrário. Foi em seu governo que foi criado o Fundo especial para a construção e conservação de estradas de rodagem federais (BRASIL, 1927). Fundo que faz parte de uma das primeiras iniciativas institucionais para a implantação de uma política rodoviária no país.(PEREIRA, LESSA. 2011)

De acordo com Pereira e Lessa (2011, p.28), foi

Com base nessa legislação, que criaram-se os projetos rodoviários que seriam custeados por recursos internos, priorizando a construção, a pavimentação e a conservação de rodovias, como as obras das rodovias Rio – São Paulo, Rio de Janeiro – Petrópolis, entre outras. Os investimentos nessas obras de infraestrutura rodoviária começaram a despertar interesses do empresariado em explorar o transporte rodoviário no Brasil.

Cenário que é completamente o oposto de países com proporções territoriais semelhantes ao Brasil, como a China, que possui o maior sistema de trens de alta velocidade do planeta, com 27 mil quilômetros de ferrovias e os EUA, onde é possível atravessar o país sobre os trilhos (ROCHA et al, 2019).

Posteriormente, o governo de Getúlio Vargas também deu continuidade a essa política. Juscelino Kubistchek, famoso por dar grande destaque ao setor automobilístico em

seus “50 anos em 5”, manteve esse movimento, facilmente identificável nas grandes avenidas de Brasília, uma grande amiga dos automóveis.

Abaixo, podemos identificar os anos que foram marcos históricos da relação do Brasil com os automóveis e como se deu essa evolução rápida em menos de uma década:

Quadro 2. Linha do Tempo da inserção do automóvel no Brasil

1951	Os automóveis vinham integralmente do exterior, sejam completos ou em peças a serem montadas no país, com baixíssimo grau de nacionalização.
1952	Vargas proíbe a importação de peças quando em caso de existir similar nacional e dá o primeiro impulso à indústria de autopeças que até então era incipiente.
1953-55	Vargas proíbe a entrada de veículos completos. Instalam-se no Brasil as montadoras Mercedes Benz e Volkswagen, para competir com a Ford, a GM e a Studebaker, que já estavam instaladas.
1956	Juscelino Kubitschek toma posse em 31 de janeiro. Entusiasta do automóvel desde os tempos de prefeito de Belo Horizonte, JK trabalhou rápido para atrair investimentos estrangeiros das montadoras, ao mesmo tempo em que buscava aumentar o índice de nacionalização da indústria.

Fonte: elaboração própria a partir de BALBIM, 2016

Balbim et al (2016, p. 140) destaca esse o quadro econômico encontrado por Juscelino Kubitschek ao tomar posse.

Naquele ano, Kubitschek inauguraria a linha de montagem de caminhões da Mercedes Benz – em 28 de setembro de 1956 – e veria o Romi-Isetta ser fabricado em Santa Bárbara do Oeste, com 70% de nacionalização. Dois meses depois, em novembro de 1956, uma festa no Copacabana Palace comemorava o lançamento da camioneta DKW, da Vemag, com 60% do seu peso em peças nacionais. Nos anos seguintes, a produção de automóveis e caminhões com índice de nacionalização acima de 70% passaria a ser a fatia dominante do mercado brasileiro.

Rolnik (2015, p. 272) afirma que “Ao viabilizar a posse do automóvel, o modelo propiciou o aumento da velocidade de deslocamento da classe média. Enquanto esta aumentou as distâncias percorridas e sua velocidade, o usuário de transporte coletivo seguiu preso à mesma alternativa tecnológica e de gestão”. Com isso, quem não tinha e ainda não tem condições de comprar um automóvel, permaneceu estagnado na mesma velocidade e percorrendo distâncias cada vez maiores.

Contudo, mesmo amaldiçoados com essa herança, tivemos avanços consideráveis, principalmente nas cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro com seus respectivos estudos para a implantação de seus sistemas metroviários, no final dos anos de 1960 e início dos anos 1970. Até aquele momento, de acordo com Francisconi e Souza (1976), p. 75 apud Vasconcellos (2006), esses avanços (ou apenas suas tentativas) não passavam de ações

desarticuladas, sem arcabouço teórico suficiente, sem diretrizes claras ou estratégias básicas de ação no meio urbano. O que dificultava bastante possíveis avanços.

Há, também, outro grande obstáculo: a forma de cada cidade, que está totalmente ligada à maneira como sua população se locomove cotidianamente. No caso do Rio de Janeiro, o geógrafo Maurício de Abreu em sua obra “A evolução Urbana do Rio de Janeiro” afirmava uma tendência que permanece atual. Segundo Abreu (1987, p. 12),

O modelo do Rio tende a ser o de uma metrópole de núcleo hipertrofiado, concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercado por estratos urbanos periféricos cada vez mais carentes de infraestrutura à medida em que se afastam do núcleo, e servindo de moradia e de local de exercício de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda.

A leitura que se faz aqui é que a cidade não está restrita às suas fronteiras, ou seja, seus limites geográficos. Mas sim nas suas características que produzem, atraem ou repelem seus fluxos. (RAMOS, 2002).

Enquanto isso, o sistema ferroviário brasileiro permanece há quase um século nos trilhos da estagnação, afetando a saúde de nossa mobilidade e fazendo com que a população gaste horas em congestionamentos por dia, como em São Paulo e no Rio de Janeiro. Situação que vai completamente na contramão da concepção de mobilidade urbana como condição básica para promoção de uma cidade mais acessível, democrática e ambientalmente mais sustentável (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004; GOMIDE, 2008).

Falar de Mobilidade Urbana e seu impacto na vida cotidiana é falar de qualidade de vida, é saber se você consegue ir ao mercadinho da praça à pé, se tem à disposição para se exercitar de bicicleta numa ciclovia segura, se vai ter previsibilidade de chegar ao trabalho dentro do horário, se o museu que você tanto quer ir é atendido por alguma linha de trem. A realidade de muitos, principalmente em territórios periféricos, na maioria das vezes é a negativa dessas possibilidades. Logo, esse cenário afetará diretamente na qualidade de vida da população usuária, que paga por, teoricamente, ter um serviço e ser atendida com qualidade, permitindo, assim, uma democratização do espaço público.

Qualidade essa que deve ser orientada por critérios. Para Júnior (1995), os principais critérios de avaliação da qualidade para o transporte público na visão do usuário são: confiabilidade (intervalo entre veículos, tempo de viagem, cumprimento do itinerário), responsabilidade (substituição do veículo em caso de quebra, atendimento ao usuário), empatia (disposição do motorista e cobrador em dar informações, atenção com pessoas idosas e deficientes físicos), segurança (condução do motorista, assaltos), tangibilidade (lotação,

limpeza, conservação), ambiente (trânsito, condições climáticas), conforto (bancos, iluminação, ventilação), acessibilidade (localização dos pontos de parada), preço (tarifa), comunicação (informação sobre o sistema, relação entre os usuários), imagem (identificação da linha/serviço), momentos de interação (contato com motorista/cobrador).

Somado a todos esses aspectos históricos e analíticos da Mobilidade Urbana, também há de se analisar para complemento os aspectos de habitação. Levando em conta que a distância e as condições de todo percurso partem do local de moradia de cada um, quanto mais afastado do centro, piores condições de mobilidade você terá e, quanto mais próximo, melhores. Logo, esse aspecto é um ponto crucial para se analisar a mobilidade urbana inserida nas regiões periféricas da cidade dentro de uma relação de causa e efeito. Como descreve NETO (2004), esse avanço de desenvolvimento urbano vem acompanhado de rodoviarismo, especulação imobiliária e periferação. Assim, reforça-se a exclusão social dessa população, destinando-lhes moradias precárias em periferias distantes sem a presença de infraestrutura adequada e de equipamentos públicos essenciais.

O que significa que, na ocupação dessa periferia, não há planejamento a priori para orientar e controlar sua ocupação, a regra é a desordem e, depois, a gente dá um jeito. São situações como essa que precarizam cada vez mais a Baixada Fluminense, por exemplo, que será explorada mais adiante. Gomide (2006) explica que esse ordenamento resulta no aumento das distâncias a serem percorridas por essa população e cria-se, nas cidades, áreas com baixo nível de densidade, o que torna todo esse conjunto ainda mais crítico, visto que essas regiões não são lucramente atrativas para a oferta de transporte

Como bem destacou Araújo et al (2011, p. 579) “A organização do sistema de transporte torna ainda mais pobres os que devem viver afastados dos centros urbanos, não só por pagarem mais caro por seus deslocamentos, mas também porque a oferta de serviços e produtos é dispendiosa nas periferias.” Como é o caso da população atendida pelo Ramal Vila Inhomirim, que, como alternativa a este, paga mais que o dobro da passagem de trem utilizando ônibus. Portanto, dotar as cidades de um transporte público barato e de qualidade é um ponto essencial para combater a exclusão dessa população às margens.

Além disso, a administração pública, admite três áreas de intervenção nas questões relativas à mobilidade urbana em nível estadual e municipal: planejamento urbano (uso do solo, sua ocupação e ordenação), transporte (promover a acessibilidade, a racionalização do sistema de transporte e a distribuição dos benefícios entre os agentes socioeconômicos) e circulação (infraestrutura adequada às pessoas e veículos) (SEABRA, 2013).

Logo, verifica-se que nem toda política de Mobilidade Urbana requer grandes investimentos, prazos e transtornos ao seu entorno. É perfeitamente possível gerar grande impacto com iniciativas baratas e dentro da realidade de cada cidade. O Urbanismo Tático é um ótimo exemplo. Trata-se de intervenções urbanas que utilizam materiais de baixo custo e com alta praticidade, como tintas, plantas, obras de arte, desenhos; são artificios relacionados com a autoprodução e democratização do planejamento urbano tradicional, que imaginam novas estéticas de mundo (FARIAS, 2018). Iniciativas como essa tem a capacidade de modificar a relação de seu alvo com o entorno de imediato e com envolvimento da sociedade. Desse modo, essa divisão precisa ser melhor compreendida.

Figura 1. Ação de Urbanismo Tático na Rua Dragão do Mar – Fortaleza – antes e depois.



Fonte: <https://www.unifor.br/web/osv/projeto-cidade-da-gente-revitaliza-o-centro-dragao-do-mar-de-arte-e-cultura>

Com isso, percebe-se que a mobilidade urbana tem como uma de suas principais características institucionais ser intergovernamental. Ou seja, não dependente apenas de um nível de governo, se tratando de uma área que demanda investimento e planejamentos de curto, médio e longo prazo e que, muitas vezes, envolvem recursos contínuos e altos valores de investimento, o que varia com a capacidade de cada nível. Detalhando melhor, de acordo com o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015):

- À União: Cabe, além de apoiar projetos de infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana, garantir que tudo se enquadre à PNMU, com iniciativas de avanço, principalmente, ao transporte público coletivo de grande ou médio porte (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015). São casos, por exemplo, de construções como uma linha de metrô, que demandam investimentos na casa de dezenas de bilhões de reais ou um possível trem bala.

- Aos estados: “Cabem prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, diretamente ou por delegação.” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015). Incluindo, também, os aspectos tributários para o avanço da PNMU e os sistemas de integração de passagens nas áreas de trajetos intermunicipais. É o caso dos ônibus, por exemplo, em sua maioria, feito por delegação na Baixada Fluminense e do sistema ferroviário.
- Aos municípios: “Cabem planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, promover a regulamentação adequada, prestar os serviços de transporte público coletivo urbano, além de capacitar pessoas e desenvolver instituições vinculadas à política de mobilidade urbana local. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015). Neste ponto, percebe-se um disparate. Por se tratar do nível com menos recursos financeiros, nem sempre essas atividades delegadas são possíveis de serem realizadas. Por isto, percebe-se uma atuação municipal predominantemente no nível micro urbano, como manutenção de vias, sinalização, asfaltamento, controle de tráfego, educação no trânsito, ciclovias e ciclofaixas, acessibilidade.

Por fim, é importante destacar que não há proibição, por exemplo, de um governo estadual investir no seu sistema de metrô, como é o caso do estado do Rio de Janeiro. Nesse ponto, é levada em consideração a capacidade fiscal e técnica do ente para verificar se há ou não essa possibilidade, podendo também ter investimentos de vários entes de acordo com a legislação que a Administração Pública permite, como Parcerias Público Privadas, Consórcios e Convênios.

1.2 Mobilidade Urbana na Baixada Fluminense

1.2.1 Caracterização socioeconômica da Baixada Fluminense

A localização tem um preço. E, estando na Baixada Fluminense, o Ramal Vila Inhomirim, nosso foco, se torna uma mercadoria de pouco valor de e para capital. A partir desse entendimento, podemos compreender também como funciona a desigualdade urbana e as consequências que isso acarreta para a cidade. Como bem disse Ermínia Maricato, uma das idealizadoras do extinto Ministério das Cidades e ativista urbana, “A crise de mobilidade tem a ver não apenas com o padrão do transporte, mas com o uso e a ocupação do solo numa cidade” (MARICATO, 2015, p. 13).

Isso também inclui o que dá forma à cidade, seus prédios, casas, estabelecimentos comerciais, seus postes, toda a rede de infraestrutura são mercadorias. Maricato (2015) exemplificou bem esse fenômeno numa palestra de abertura da 10ª edição do Ciclo de Palestras “Quintas Urbanas” promovido pelo Núcleo de Análises Urbanas do Instituto de Ciências Humanas e da Informação da FURG:

Aqui está o centro da cidade (coloca a garrafa de água no centro da mesa) e essa casa está lá. Qual é o preço dela? Vocês não têm nem ideia? Pessoal! Não dá para estudar a cidade sem estudar valores, hein? Quanto custa? R\$ 120.000,00? Tudo isso? Agora ela está aqui (move o copo). Quanto custa? R\$ 400.000,00?! Então ela passou de quanto? De R\$120.000,00 pra R\$ 400.000,00 ou mais?! É a mesmíssima mercadoria! É isso? Vocês pensaram na mesmíssima casa?! No mesmo tamanho de terreno? Que mágica é essa, gente? Que as coisas mudam de preço? Se eu for comprar uma mesma caneta lá e aqui pode ser que eu tenha uma diferença, mas certamente não vai ser tanta diferença. Então o que acontece com essa mercadoria especial? Ela tem um valor de acordo com a localização na cidade. E esse é o grande negócio da cidade (MARICATO, 2015, p. 12)

É por isso que a Baixada tem muitas faces e não pode ser definida com os olhos apenas para uma região. As “Baixadas” são muitas, desde a mais tradicional que conhecemos pela fama de sua violência e pobreza até aos bolsões de riqueza como os bairros de 25 de agosto, em Duque de Caxias, ou o Caonze, em Nova Iguaçu, áreas supervalorizadas nas duas cidades e que também podem ser usados como referências que destoam dos bairros mais afastados dessas áreas centrais.

Tendo esse cenário como introdução, o transporte público nesta e em outras áreas urbanas tem se tornado uma modalidade essencial no novo contexto social devido ao expressivo e desordenado crescimento urbano. Conseqüentemente, a nova realidade sobre o tempo gasto para realizar o deslocamento e a eficiência dos serviços prestados gera discussões a respeito dos fatores que afetam a qualidade de vida dos indivíduos. Sendo assim, as políticas públicas de mobilidade urbana assumem um importante papel na influência significativa do bem-estar social (PERO; STEFANELLI, 2015), que pode ser mensurado pelo Índice de Bem-Estar Urbano, o IBEU.

De acordo com o IBEU, elaborado pelo Observatório das Metrópoles em 2013, entre as 15 regiões metropolitanas do Brasil, a do Rio de Janeiro (inclui-se a Baixada Fluminense) é a que tem a pior avaliação no quesito mobilidade urbana, estando abaixo da média nacional em todas as dimensões analisadas (RIBEIRO & RIBEIRO, 2013).

O IBEU “foi elaborado como um índice compreendido por três dimensões: mobilidade urbana, condições habitacionais e atendimento de serviços coletivos.” (IBEU,

2013). Que, respectivamente, referem-se ao tempo gasto no deslocamento casa-trabalho; às condições de moradia e quantidade de pessoas por dormitório; por último, o acesso ao saneamento básico (água, esgoto, coleta de lixo). A compreensão desse bem-estar urbano decorre do entendimento acerca daquilo que a cidade deve propiciar para as pessoas em termos de condições materiais de vida, não apenas no sentido individual, mas também, no coletivo. (RIBEIRO & RIBEIRO, 2013, p. 9).

O autor deste TCC escreve parte desse texto em setembro de 2021, mês onde a conscientização acerca da prevenção ao suicídio e ao melhor entendimento de transtornos mentais como depressão e ansiedade ficam em foco. Porém, todo esse foco se concentra mais no apoio clínico e pouco nas causas. Nesta primeira semana, um post² “viralizou” nas redes sociais justamente colocando o acesso ao emprego e a renda, comida no prato, acesso à saúde pública e gratuita e acesso à moradia também como fatores que deveriam ser considerados nos debates do “Setembro Amarelo”. Direitos esses que dependem, também, das condições de mobilidade urbana e que afetam significativamente o bem-estar descrito acima e as condições de vida de quem vive na Baixada Fluminense. É muito fácil achar trabalhadores(as) que têm como a rotina de ida e volta do trabalho como mais exaustiva que o próprio trabalho, o que acarreta, além do próprio cansaço físico, também o mental.

A desigualdade na Baixada é bem característica e familiar de quem vive no Rio de Janeiro. De acordo com o Mapa da Desigualdade da Região Metropolitana desenvolvido pela Casa Fluminense em 2020 (CASA FLUMINENSE, 2020), Duque de Caxias e Magé, municípios por onde passam o Ramal Vila Inhomirim, não estão com bons indicadores nesse mapa, com destaque para a última.

Duque de Caxias trata apenas 1,1% de seu esgoto; Magé 4,7%; a capital, 63,5%, e outros 9 municípios não tratam nenhuma porcentagem de seu esgoto. A renda média dos mageenses é a menor da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ): R\$1.797,48, bem atrás dos R\$4.117,35 dos cariocas. Estendendo a análise para outros municípios, 42,5% das mortes causadas por atropelamento ferroviário em 2018 ocorreram na RMRJ. Em Japeri e em Belford Roxo a taxa de empregos formais por 100 habitantes é de 6,4; no Rio, esse número chega a 33,9 (CASA FLUMINENSE, 2020)

Seguindo ainda essa análise, o salário médio dos empregos formais no município do Rio de Janeiro é o dobro dos vizinhos São João de Meriti, Nilópolis e Belford Roxo. A renda

²

Disponível

em:

<<https://m.facebook.com/MidiaNINJA/photos/a.1289900797834729/2328575833967215/?type=3&source=57>>. Acesso em 30 de outubro de 2021.

média dos moradores de Niterói é R\$ 3.114 – 4,5 vezes maior que os R\$ 694 dos moradores de Japeri; Os niteroienses vivem, em média, 12 anos a mais que os moradores de Queimados. Na RMRJ, 79% das vítimas de homicídio por intervenção policial eram negras – quase oito pontos percentuais a mais que a média brasileira. (VALPORTO, 2020).

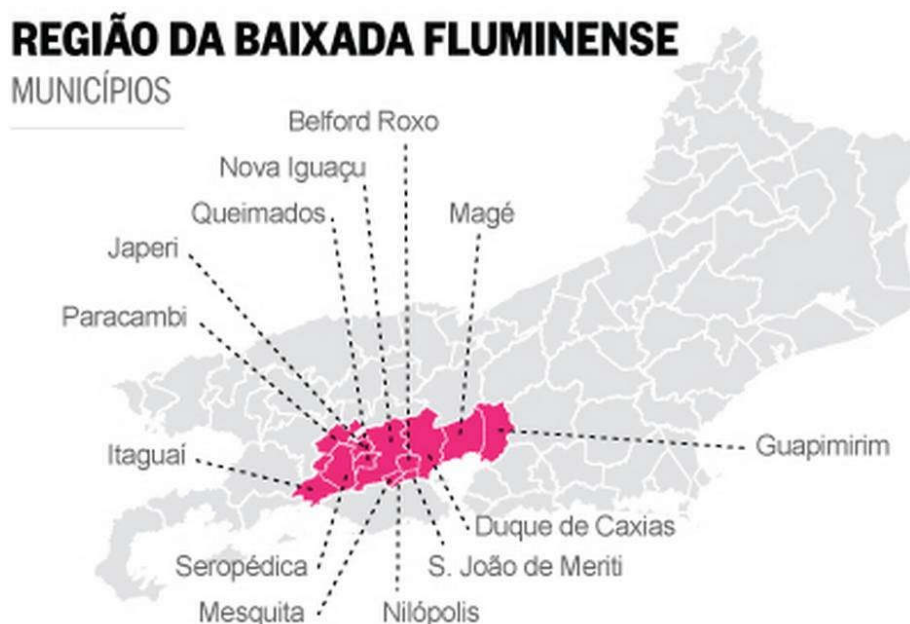
De acordo com os estudos da professora Lúcia Helena, uma das pioneiras nos estudos sobre a Baixada Fluminense, a região foi ocupada

por uma população religiosa (católico, evangélico e religiões de matrizes africanas) e trabalhadora, mas que tem profunda desconfiança na atuação do Estado, talvez isso explique em parte a violência. A imagem de lugar pobre, violento e carente de tudo, principalmente pela ausência do Estado, esta sim a maior violência, hoje começa a ser desconstruída. Esta desconstrução não significa o abandono da ideia de uma identidade territorial, ao contrário, parte do conhecimento desse processo para ratificar a necessidade de construção de novas redes de significados (SILVA, 2013, p. 61-62).

Histórico de formação que pode explicar as condições de hoje e as ações que tentam superar essa carga. Hoje, 2021, percebe-se uma mudança que não faz jus à fama de terra arrasada. Novos empreendimentos econômicos e imobiliários estão surgindo, novos polos culturais, novas lideranças políticas, novas atividades de cultura e lazer. Ainda longe do ideal, mas há uma semente promissora plantada que não vai deixar de crescer.

Composta por 13 municípios localizados ao norte da capital fluminense, na região antigamente conhecida como Baixada da Guanabara e 3,73 milhões de habitantes (IBGE, 2010), a Baixada Fluminense faz parte da segunda maior região metropolitana do país, atrás apenas da região metropolitana da cidade de São Paulo.

Figura 2. Mapa da Baixada Fluminense.



Fonte: GALDO, 2014.

1.2.2 A estrutura de mobilidade na Baixa Fluminense

De acordo com Simões (2007), a ocupação inicial das terras da Baixada Fluminense relaciona-se com a fundação da cidade do Rio de Janeiro, em 1585, assim como a distribuição de sesmarias na Baía de Guanabara aos nobres e militares portugueses. Contudo, seu foco de ordenação foi outro:

Fisicamente, a Baixada tem como principais características uma planície fluvio-marinha rasa, desenvolvendo-se entre o sopé da Serra do Mar e o Oceano Atlântico, interrompida por colinas e maciços costeiros. Desse modo, a história ambiental da Baixada Fluminense configurou-se meio à expansão desordenada da população, que ocupou a região no primeiro momento para a agricultura e, posteriormente, veio a indústria (PLACIDO; QUEIROZ, 2014, s.p).

O termo “Baixada” foi utilizado para designar toda a extensão dessa planície formada por brejos, aparecendo inclusive nas documentações de órgãos do Império, principalmente depois dos anos de 1870. Essa geografia, inclusive, dificultava o funcionamento das primeiras vias férreas instaladas na região, que, por conta do terreno alagado, exigiam constante manutenção. “O local passaria a ser visto como sertão, lugar de doenças e fronteira econômica que precisava ser explorada.” (SILVA, 2013, p. 55). Essas dificuldades só foram solucionadas satisfatoriamente com a criação do Serviço de Saneamento da Baixada

Fluminense, em 1936, “realizando grandes obras de drenagem e recuperação da maior parte da região. Isso tornou possível a incorporação das planícies e mesmo das baixadas dos rios principais à área urbanizada” (SOARES, 1962, p. 159).

Dentre estas antigas ferrovias, estão a Estrada de Ferro Barão de Mauá (inaugurada em 1854), Central do Brasil (1856), Rio Douro (1883), Leopoldina (1886) e Auxiliar (1898), que “desde o final do XIX passaram a transportar passageiros de forma sistemática, permitindo que os habitantes ocupassem suas margens, tal como tinha acontecido com os subúrbios cariocas nas décadas anteriores.” (SILVA, 2017, p. 9).

Ocupação que foi se firmando ao longo de décadas e que, claro, está bem mais desenvolvido do que era no século XIX. Com essa população de baixa renda consolidada e se desenvolvendo nessas franjas, o caminho natural foi estar dependente da região central, seja por motivos de trabalho ou estudo (principalmente), ou de lazer, cultura, acesso à serviços. Movimentos que, quando feitos diariamente, recebem o nome de “migração pendular” e determina a dinâmica de muitas cidades.

O movimento migratório pendular se relaciona com múltiplos territórios promovendo interações espaciais, interações que não devem ser vistas friamente apenas como um deslocamento, pois como já vimos, desde a partida até a chegada há uma infinidade de relações com o entorno que tornam esse processo bem mais complexo do que aparenta ser. Fato que torna a mobilidade urbana crucial para discutirmos áreas como o mercado de trabalho, que pode ser uma questão determinante para o empregador. É bem comum vermos vagas de trabalho localizadas na capital que colocam um raio de distância partindo do local de trabalho e que, se ultrapassado pela moradia do candidato(a), poderá afetar as chances de alguém conseguir uma oportunidade de emprego.

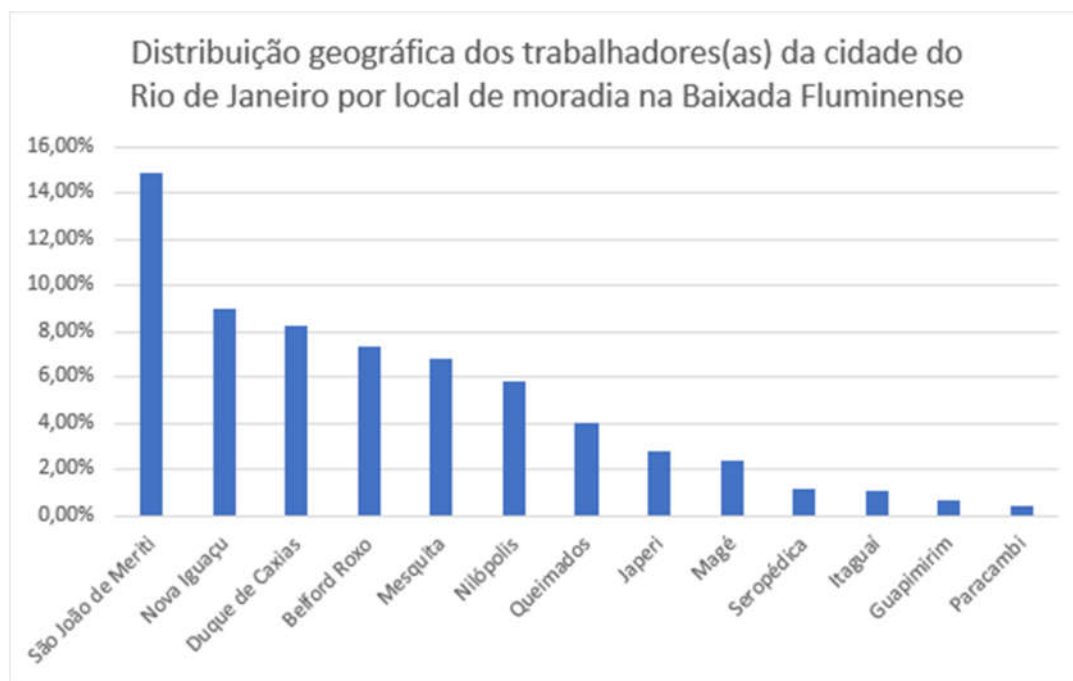
A partir disso, Melchior (2013) destaca as consequências que esse(a) migrante pendular enfrenta e afirma que

As atividades econômicas estão sempre em desenvolvimento, aperfeiçoando suas técnicas, suas máquinas, seu modo de produção. No entanto, os trabalhadores, por estarem à margem do sistema, não acompanharam esse avanço tecnológico e, por isso, não possuem as qualidades necessárias para se inserirem nos padrões que a economia solicita, tendo estes de procurar outras formas de inserção no sistema. O migrante pendular, portanto, é excluído dos equipamentos urbanos mais sofisticados, sendo levado a residir nas periferias da metrópole. (MELCHIOR, 2013, s.p).

O gráfico a seguir explicita a migração pendular por município de origem de grande parte dos(as) trabalhadores(as) da cidade do Rio de Janeiro, fenômeno que pode representar

um grande obstáculo para quem mora longe dos locais mais centrais da cidade do Rio, seja devido ao tempo do trajeto ou ao custo das passagens. O transporte eficiente e sua disponibilidade, portanto, podem também interferir na oferta de trabalho para a população de determinada localidade, na medida em que se reduz as distâncias, e, conseqüentemente, o tempo de deslocamento casa-trabalho.

Figura 3. Distribuição geográfica de trabalhadores.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Censo Demográfico de 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/>

Esse fator de proximidade explica, por exemplo (ver Figura 3), a maior participação dos(as) trabalhadores(as) de localidades como São João de Meriti e a menor participação para outras localidades como Guapimirim, Paracambi e Magé.

E, claro, toda essa migração necessita de infraestrutura adequada. A SuperVia, Concessionária de Transporte Ferroviário S/A é a concessionária responsável por operar os trens urbanos do Rio de Janeiro desde 1998 e tem contrato firmado até 2048 e opera em 6 ramais eletrificados e 2 extensões não eletrificadas: Belford Roxo, Deodoro, Japeri, Paracambi, Santa Cruz, Saracuruna e Vila Inhomirim e Guapimirim, possuindo 104 estações. Essas linhas interligam onze municípios da região metropolitana do estado, além da capital — Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Japeri, Paracambi, São João de Meriti, Queimados, Belford Roxo, Nova Iguaçu, Nilópolis e Mesquita.

Desde 2018, a empresa possui 270km de malha ferroviária e 201 trens em operação, sendo 189 deles com ar condicionado. A média de passageiros transportados por dia útil já chegou a ser de 600 mil em seu auge no ano de 2016, nos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro. (SUPERVIA, 2018).

No entanto, essa marca foi passageira e hoje o título do que deveria ser a contagem de passageiros(as) por dia nos portais da concessionária, recebe o nome de “Perda acumulada de passageiros”, refletindo as consequências da pandemia de Covid-19, como mostra a tabela abaixo.

Quadro 3. Perda acumulada de passageiros da SuperVia.

Perda acumulada de passageiros tendo como referência a semana anterior da pandemia de Covid-19 no Brasil (06/03/2020 a 12/03/2020) até 27/08/2021			
	Referência	Realizado	Perda
Total	3.364.157	1.759.252	-1.604.905

Fonte: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/perda_acumulada_de_passageiros_covid-19_2021-08-31.pdf

Analisando a semana anterior às paralisações por conta pandemia (6 a 12 de março de 2020), o total de passageiros transportados foi de 3.364.157. Na última semana registrada e publicada pela SuperVia até o momento, datada de 21 a 27 de agosto de 2021, o somatório de passageiros foi de 1.759.252. Ou seja, por conta da pandemia, a SuperVia está deixando de transportar 1.604.905 passageiros por semana, uma perda de receita considerável para a concessionária e que demonstra o impacto social e econômico da pandemia, um ano e sete meses depois da primeira paralisação, mesmo num contexto de expressiva melhora da pandemia. Logo, essa perda já foi muito maior em meses anteriores.

Nesse cenário ferroviário, a Baixada Fluminense possui 44 estações em seu território. Ou seja, 42% das estações da SuperVia se encontram na Baixada. Equilíbrio que é inexistente quando analisamos o sistema metroviário, que tem sua última estação (Pavuna) apenas a 300m de entrar nos limites de São João de Meriti, como se houvesse um impeditivo que afastasse os grandes investimentos em mobilidade urbana de chegarem à Baixada Fluminense, deixando toda a região não atendida pelo metrô.

Esse suposto impeditivo recebe o nome de “Efeito Barreira”, que caracteriza uma descontinuidade na estrutura urbana e de seus serviços e que afetam diretamente as pessoas nas áreas em que vivem (ANDRADE e LINKE, 2017). Esse efeito também pode ser aplicado no início do Ramal Vila Inhomirim, na estação de Saracuruna, onde um sistema elétrico mais

eficiente não ousa avançar os limites daquela estação. Para seu complemento, além desse sistema ferroviário, a Baixada Fluminense é atendida por 445 linhas de ônibus³, o que dá uma média de 34 linhas por município.

Retornando aos(as) migrantes pendulares usuários(as) desses serviços e à mercê da dinâmica de mercadoria da terra que dificulta e até torna impossível o acesso de melhores condições de descolamento, é preciso entender o que se resulta disso:

Provoca-se uma maior procura pelo solo mais central, procura esta que gera acentuado aumento no preço dos terrenos. A valorização do solo a partir da acessibilidade pode causar o fator segregação-gradiente: empurra-se o indivíduo de baixa renda para a periferia, o qual se instala nessas localidades por falta de alternativa (COSTA & SANTOS, 2006 apud ARAÚJO et al, 2011 p. 578).

De modo geral, “a necessidade de movimento dos cidadãos depende de como a cidade está organizada territorialmente e vinculada funcionalmente com as atividades que se desenvolvem no espaço urbano” (DUARTE, LIBARDI & SÁNCHEZ, 2007, p. 12). Cenário que força a população periférica, localizada à margem da economia urbana, a percorrer maiores distâncias e, conseqüentemente, com um transporte mais caro. “Quanto ao habitante de rendas média e alta, ao adquirir seu imóvel é beneficiado com um aspecto a mais na transação: a acessibilidade” (BARAT & BATISTA, 1973, p. 578). Assim, moradia também é uma questão de mobilidade urbana que precisa ser pensada nesse contexto.

Neste sentido, para acomodar e transportar todo esse ganho populacional diário, questões relativas ao planejamento da mobilidade urbana e acessibilidade são cruciais, não apenas como garantia de inserção ao mercado de trabalho, mas também como garantia de qualidade de vida. Proporcionando, também, a gozação de diversos outros direitos relacionados à cidade, que não devem excluir as pessoas de classes de renda mais baixas que acabam sofrendo mais com a desarticulação, precarização e a inadequação do sistema de transporte público como um todo.

Neto (2004) afirma que a produção de transporte urbano no Brasil se dá com altos níveis de ineficiência e irracionalidade. Araújo *et al* (2011) complementam que

O que temos observado nas últimas décadas é a transformação das maiores cidades brasileiras em espaços eficientes para o automóvel. A frota de automóveis cresceu substancialmente, alardeada como única alternativa eficiente de transporte para as populações de níveis de renda mais alto. O

³ Dado de 22 de junho de 2021 extraído da plataforma e-sic do governo estadual sob o protocolo 19086.

sistema viário sofreu ampliações e adaptações, órgãos públicos foram implantados para garantir boas condições de fluidez para o automóvel. (ARAÚJO *et al.*, 2011, p. 578)

A utilização desenfreada do automóvel modificou a distribuição modal do transporte urbano, ocasionando a deterioração dos transportes públicos (Gomide, 2006). Mesmo numa metrópole onde há certa infraestrutura de transporte público disponível, é perceptível a segmentação injusta no cotidiano de uso das vias, que é mais usada por carros que por esses veículos coletivos, o que destaca essa disparidade do uso democrático da cidade (Costa & Santos, 2006). Cenário que beneficia uma minoria e implica a deterioração da qualidade de vida dos não-proprietários de veículos (BARAT & BATISTA, 1973).

Fernandes (2015) destaca que para superarmos essa realidade é preciso que haja a integração de diferentes políticas públicas em resposta aos diferentes impactos que essa realidade é capaz de causar, com foco, principalmente, nos mais pobres, promovendo o acesso dessa população aos espaços públicos e a seus direitos.

Por fim, deve-se atender também à nova direção que o mundo deverá seguir para mitigar as consequências da emergência climática, já atuais e com previsão de piora, tendo como alvo a descarbonização econômica, o que inclui também a Mobilidade Urbana. Nas primeiras semanas da pandemia de COVID-19, na Índia, seu horizonte virou notícia mundial⁴ depois que, sem a poluição cotidiana de seu caótico trânsito, foi possível observar as cordilheiras do Himalaia, o que não acontecia há décadas. É de extrema importância que o Estado seja o direcionador dessa mudança, que não pode depender nem se resumir a apenas hidrelétricas e poucos painéis solares em telhados, mas sim de todo seu conjunto, e as cidades são um ótimo ponto de início.

⁴ Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/com-poluicao-reduzida-durante-quarentena-himalaia-volta-a-ser-visivel-na-india/>>. Acesso em 30 de outubro de 2021.

2 METODOLOGIA DE PESQUISA

2.1 Instrumentos

2.1.1 Coleta de dados

Esta pesquisa se classifica como de natureza aplicada, por se desenvolver a partir de conceitos já produzidos no âmbito da mobilidade urbana para leitura da realidade a partir de dados empíricos disponíveis. Igualmente, se orienta pela abordagem quali-quantitativa, procurando situar análises qualitativas e quantitativas em uma realidade complexa que demanda dados e interpretações sobre os mesmos.

Partimos de objetivos descritivo e analítico, tendo em vista que o fenômeno assume caracteres subjetivos e próprios, que o diferencia quando associado à determinantes socioeconômicas e territórios distintos, ao mesmo tempo em que a multiplicidade de dados permite correlações e análises distintas quando se conjugam variáveis. Quanto aos procedimentos, temos o suporte de pesquisa bibliográfica, documental e empírica por intermédio de bancos de dados, documentos, reportagens publicadas, dados públicos, dentre outras fontes de informação e tratamento de dados. As principais referências metodológicas são contidas em Richardson *et al* (2007) e Vergara (2009). Veja no quadro a seguir a proposta metodológica aplicada à este trabalho.

Quadro 4. Estrutura metodológica da pesquisa

Natureza	Abordagem	Objetivo	Procedimentos	Técnicas (Coleta de dados)	Fontes	Tratamento dos Dados
Aplicada	Quantitativa	Descritivo	Bibliográfica	Bancos de dados	e-sic.gov, Ministério das Cidades, Ministério dos Transportes, jornais, revistas	Análise histórica
	Qualitativa	Analítico	Bibliográfica	Artigos científicos, teses, dissertações, livros	Scielo, Google Acadêmico	Fichamentos
			Documental	Leis	Política Nacional de Mobilidade Urbana; Estatuto da Cidade	Fichamentos
				Programas públicos	Governo Federal, Governo do Estado do Rio de Janeiro, Prefeitura de Magé, Prefeitura de Duque de Caxias;	Fichamentos
				Pesquisa de Campo	Observação	Experiência prévia de usuário

Fonte: elaborado pelo autor.

A partir de todo este arcabouço, foi possível colocar nestas páginas a percepção dos usuários, de maioria de baixa renda (lembrando que é um ramal gratuito por não ter estrutura adequada para realizar a cobrança), dos vendedores ambulantes, da má limpeza e conservação dos vagões, da poluição sonora e atmosférica (que é bem maior de quem observa de fora), dos atrasos e da incerteza se ele virá ou não, do desconforto que o assento causa na coluna, do vão livre entre os vagões, sem nenhuma proteção, entre outros aspectos.

Presenciar esses aspectos edifica a ideia do que poderia ser um Ramal ideal e responsável para com seus usuários. Ao mesmo tempo que mostra a dura realidade de infraestrutura urbana da Baixada Fluminense, que se torna pior numa Linha não lucrativa.

3 O CASO DO RAMAL VILA INHOMIRIM

Para chegarmos até aqui, há muito trilho pelo caminho. Isso porque o Ramal não pode ser colocado apenas como “mais um” no mapa da SuperVia sem o destaque histórico que merece. Parte do Ramal percorre um trecho do que foi a primeira ferrovia construída no país pelo Barão de Mauá, em 1854.

Irineu Evangelista de Souza foi um símbolo dos capitalistas empreendedores brasileiros. Realizou uma economia às avessas do Império com seus ideais liberais de industrialização e independência econômica para o Brasil, ainda que ele vivesse em um país agrário. Souza foi um homem que vislumbrou além da realidade do seu tempo e, devido a sua influência nacional e internacional, lançou-se como empresário. (BRITO, s.d, p. 1).

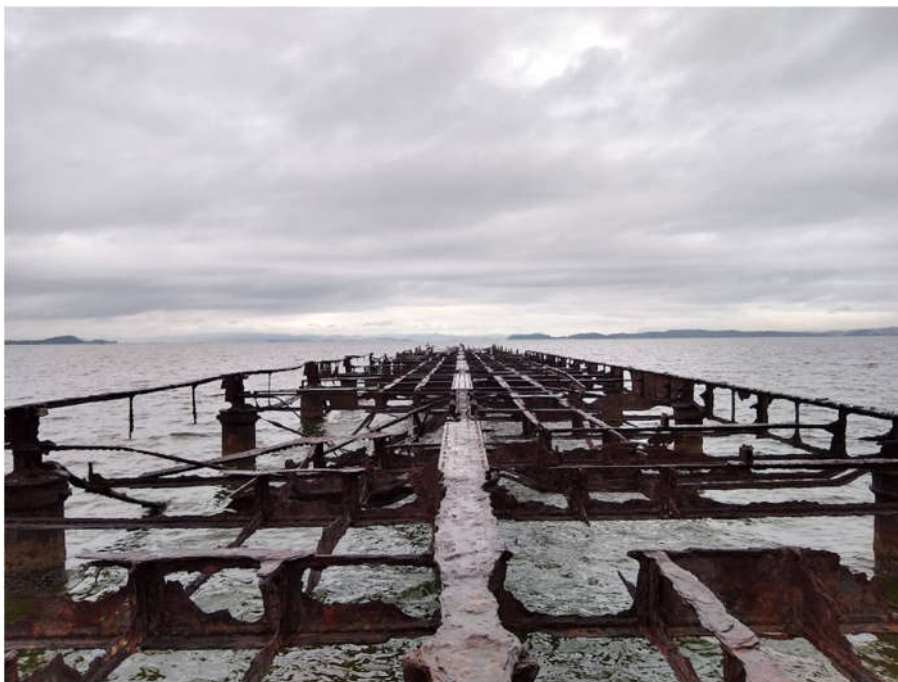
As estações entre este trecho – Fragoso e Vila Inhomirim – conservam boa parte de sua estrutura original até hoje e fizeram parte da Estrada de Ferro Mauá, que ligava o porto de Mauá (Guia de Pacobaíba) à estação de Raiz da Serra (Vila Inhomirim). Hoje, ainda é possível visitar a antiga estação, ainda em bom estado de conservação e as ruínas do cais do porto. Ver figuras a seguir.

Figura 4. Autor ao lado da réplica da locomotiva Baroneza, a primeira do Brasil. Ao fundo, a primeira estação ferroviária do país.



Fonte: Acervo pessoal. Foto tirada em 31/10/2021

Figura 5. Ruínas do Cais de Mauá (Magé), na Estação de Guia de Pacobaiba.



Fonte: Acervo pessoal. Foto tirada em 31/10/2021

Figura 6. Criança pescando Siri nas ruínas do cais para vender.



Fonte: Acervo pessoal. Foto tirada em 31/10/2021

Durante todo o tempo que o autor permaneceu no local, foi visto apenas um funcionário da Prefeitura de Magé, que permaneceu poucos minutos na casa da antiga estação. Não há nenhum informativo histórico, folheto, placa, guia, cartaz ou qualquer coisa do tipo no local para os visitantes. Nas ruínas do Cais, não há nenhum aviso de perigo ou nenhum impeditivo de acesso, como confirmado pelos registros. Como resultado,

pescadores, visitantes e até crianças se aventuram se equilibrando em suas ferragens já fragilizadas pela ação do tempo.

Este trecho, claro, não foi definido pelo acaso, mas sim pelo propósito de escoamento da produção de café no Vale do Paraíba até Mauá e, de lá, seguiria de barco até o Porto do Rio, na Praça XV. Além disso, também encurtava a viagem da família imperial no seu deslocamento até a cidade de Petrópolis que, antes de ser a cidade de veraneio da corte, era também passagem do “Caminho do Ouro” que ia até Minas Gerais.

Abaixo, os marcos temporais dessa primeira ferrovia do Brasil.

Quadro 5. Linha do Tempo da Estrada de Ferro Mauá.

PERÍODO IMPERIAL (1854 - 1889)	1854 - Inaugurada a primeira Estrada de Ferro do Brasil, tendo como estação final Fragoso.
	1856 - A linha chega a Raiz da Serra
	1883 - A linha se estende até Petrópolis
PERÍODO PRÉ RFFSA	1954 - Trecho ferroviário até Fragoso considerado Monumento Histórico Nacional e foi tombado pela, à época, Secretária do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN). A locomotiva Baroneza também foi incorporada ao patrimônio nacional.
PERÍODO RFFSA - CRIADA EM 16 DE MARÇO DE 1957 ENVOLVENDO A CONSOLIDAÇÃO DE 18 FERROVIAS REGIONAIS (RFFSA, S.D.A.).	1957 - Trecho ferroviário até Fragoso passa a fazer parte da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).
	1962 - Tráfego suspenso no percurso de Mauá para Bongaba
	1971 - Proposição da criação de um museu ferroviário na Estação Guia de Pacobaíba pelo Jornal Correio da Manhã
	1974 - Estação Guia de Pacobaíba e a Casa do Agente (datada de 1916) começam a ser restauradas pela RFFSA. Em 30 de setembro é instalado o Museu Guia de Pacobaíba no local com a locomotiva número 51, construída em 1880, da Estrada de Ferro Leopoldina, representando a histórica locomotiva Baroneza*.
	1977 - Museu Guia de Pacobaíba foi fechado e o acervo foi levado para o pátio ferroviário de Engenho de Dentro, onde em 1984 foi criado o Museu do Trem.
SITUAÇÃO ATUAL	2010 - Bens de declarado valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 (Terreno da Antiga Estação de Guia de Pacobaíba (I), Museu Ferroviário e Casa do Agente) foram inscritos em 19/01/2010 (d)
	2018 - Município de Magé tem o prazo de cinco anos, prorrogáveis pelo mesmo período, para dar uso com fins culturais e que valorizem a memória ferroviária a primeira estação ferroviária do país (e)

Fonte: elaborado pelo autor a partir de BORGES *et al*, 2020.

Hoje, além de possuir essa riqueza histórica em seu trecho de 167 anos que compreende duas de suas oito estações, o Ramal possui inúmeras peculiaridades. Fato sustentado, por exemplo, pela linha ser uma das duas linhas não eletrificadas da SuperVia em operação (a outra linha é a que atende ao município de Guapimirim) e que ainda opera com uma locomotiva que parou de ser fabricada em 1961, movida à diesel. Veja na figura a seguir a locomotiva em operação.

Figura 7. Locomotiva GE U12C que atende o Ramal Vila Inhomirim.



Fonte: acervo pessoal. Foto tirada em 08/09/2021

Apesar de toda riqueza histórica da região e da linha, os bairros cortados pelo ramal não contam com nenhum equipamento público, informativo ou qualquer outro programa cultural que comunique aos passageiros(as) e vizinhos(as) da ferrovia toda essa história. Situação que, conseqüentemente, contribui para a não preservação histórica e cultural de um momento tão importante da história do país e que passa despercebido todos os dias.

Neste ponto, é importante frisarmos mais um desmembramento do direito à cidade: o direito à memória e à história. Não tem como cobrar reconhecimento, respeito e pertencimento de uma população que não se vê nem se reconhece na história de sua própria região de moradia, não há sentimento coletivo de pertencimento, orgulho ou qualquer outro fator de mobilização, há apenas um trem barulhento que passa por aqui, e mais nada. Não dá pra defender algo que não se conhece e o primeiro passo pra quebrar essa barreira, é justamente a partir desse reconhecimento.

Ferreira (2020) destacou bem quando afirmou que o patrimônio cultural – material e imaterial – é obra da humanidade e a ela pertence. E que, nesse sentido, o alijamento de qualquer ser humano em relação ao patrimônio é um ato de desumanização. Reivindicar o

reconhecimento desse patrimônio é tarefa cotidiana contra os inúmeros processos de exclusão aqui já citados e que tanto marcaram e ainda marcam as políticas relacionadas ao patrimônio histórico e à cultura.

E esse não reconhecimento também se estende aos governos e à concessionária. Há falta de interesse, de visão, de pioneirismo, de valor, mesmo quando as possibilidades apontam para o lucro numa possível revitalização. Ramos (2010) lembrou que o Ramal Vila Inhomirim não havia sido incorporado à concessão inicial pela SuperVia por ser considerado não lucrativo. Só após grande pressão da população local, do sindicato dos ferroviários e de movimentos sociais, a concessionária foi levada a assumir essa administração.

Figura 8. Mapa do Ramal Vila Inhomirim.



Fonte: SuperVia (2020)

Localizado na Baixada Fluminense, o Ramal atende aos moradores do 3º Distrito de Duque de Caxias e do 6º Distrito de Magé com oito estações distribuídas em pouco mais de 15km:

1. Vila Inhomirim – Inaugurada em 16/12/1856, preserva parte de sua antiga estrutura. A estação também foi reformada em 2014. Tem estimativa de receber 164 passageiros por dia. Está localizada no município de Magé. (e-SIC.RJ Protocolo 13943)
2. Fragoso – Inaugurada em 16/12/1854, foi por dois anos a parada final da Estrada de Ferro Barão de Mauá. Foi revitalizada em 2014 e tem estimativa de receber 197 passageiros por dia. Está localizada no município de Magé (e-SIC.RJ Protocolo 13943)
3. Piabetá – Inaugurada em 01/04/1888, a estação também preserva seu prédio original. Não possui estimativa de passageiros por dia pela SuperVia por não

- possuir catracas. Está localizada no município de Magé; (e-SIC.RJ Protocolo 13943)
4. Parada Angélica – Também sem data de inauguração conhecida. Não possui estimativa de passageiros por dia pela SuperVia por não possuir catracas. Está localizada no município de Duque de Caxias. (e-SIC.RJ Protocolo 13943)
 5. Manoel Belo – Localizada em Santa Lúcia, a estação não possui registros históricos pela SuperVia e não possui estimativa de passageiros por dia por não possuir catracas. Está localizada no município de Duque de Caxias; (e-SIC.RJ Protocolo 13943)
 6. Imbariê – Inaugurada em 01/04/1888. A estação ainda preserva seu prédio original. Não possui estimativa de passageiros por dia pela SuperVia por não possuir catracas. Está localizada no município de Duque de Caxias; (e-SIC.RJ Protocolo 13943)
 7. Morabi – Sem registros de data da inauguração pela SuperVia, a estação foi inaugurada com o nome de “Anhangá”, nome dado pelos Tupiniquins ao protetor das selvas, um veado branco com os olhos vermelhos que perseguia àqueles que não tratavam a mata com o devido respeito. Não possui estimativa de passageiros por dia pela SuperVia por não possuir catracas. Está localizada no município de Duque de Caxias. (e-SIC.RJ Protocolo 13943)
 8. Saracuruna – Inaugurada em 02/12/1926 com o nome de Rosário. Funciona como estação terminal / transferência. Está localizada no município de Duque de Caxias. (e-SIC.RJ Protocolo 13943)

Como já vimos, uma análise exclusivamente estrutural da Linha seria uma análise incompleta. Ademais, a ferrovia engloba nos distritos, principalmente no distrito de Imbariê (Duque de Caxias) não só o transporte de passageiros, mas também a demarcação de comunidades dominadas pelo tráfico de drogas, gerando conflitos entre as facções e o aumento da violência na região.

Com isso, foram criados estigmas entre os bairros “do lado de cá” da linha e “do lado de lá” da linha por conta das dificuldades que o bairro dominado pelo tráfico enfrenta, como a coleta de lixo irregular que é feita apenas em poucos pontos e serviços postais que não atendem ao bairro por conta da presença de barricadas construídas pelas facções criminosas. Em 2014, o Instituto de Segurança Pública (ISP) chegou a registrar um crescimento de 67%

e 15% de roubos e homicídios dolosos, respectivamente, na região. Já em 2019, o registro de roubos chegou a 1112 de janeiro a maio.

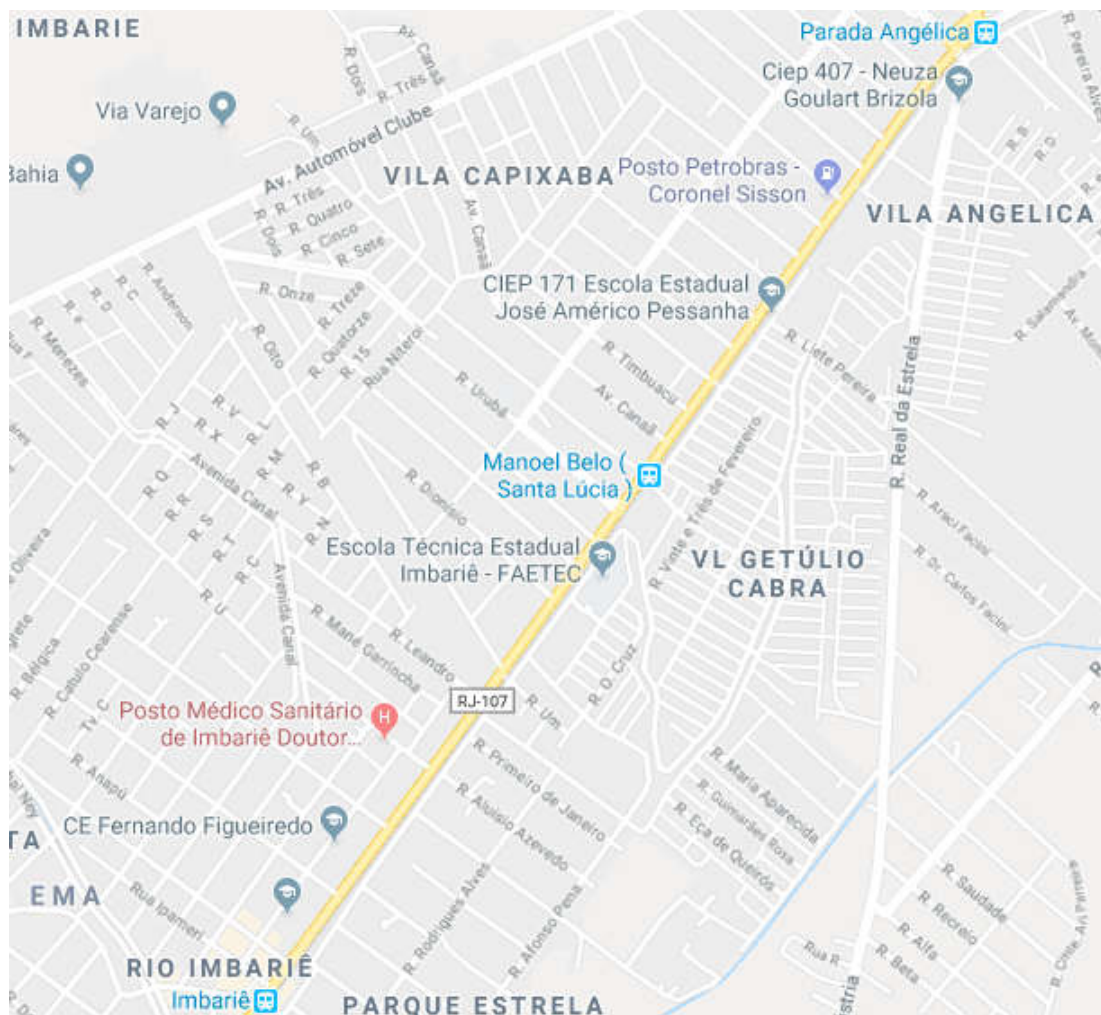
Essa divisa entra no entendimento de Raquel Rolnik que “a violência, assim como o medo, não apenas incidiu sobre as formas de organização social, como também impactou na reestruturação física das cidades gerando novas formas de segregação espacial e discriminação social” (ROLNIK, 2015, p. 273)

A Vila Getúlio Cabral, uma importante comunidade de Santa Lúcia (outro bairro do terceiro distrito) por onde a linha passa, reflete bem essa situação e ainda tem um histórico que a agrava. A Vila surgiu de um loteamento a partir da ocupação por cerca de 800 famílias, de uma fazenda experimental desativada do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), em fevereiro de 1992, tendo o traçado da linha férrea, um dos limites da ocupação (GERÔNIMO; DELECAVE, 2012).

O nome da Vila homenageia o dirigente regional do PCB (Partido Comunista Brasileiro) e, mais tarde, chefe do Grupo de Fogo do PCBR (Partido Comunista Brasileiro Revolucionário), que residiu no bairro de Parada Angélica. Getúlio Cabral foi torturado e assassinado pela ditadura militar em 29 de dezembro de 1972, aos 30 anos, no Departamento de Operações Internas – Centro de Operações de Defesa Internas, o DOI/CODI-RJ, seu irmão e sua família residem até hoje na região (SIQUEIRA, 2014).

Em abril de 1992, o então governador Leonel Brizola visitou a área e reconheceu a legitimidade da ocupação, determinando a regularização fundiária da área ocupada. Com esse apoio do governo do estado e da segurança de que a população não seria expulsa, a ocupação continuou crescendo, na tentativa de alojar mais famílias que chegavam diariamente pela estação Manoel Belo. Meses depois, em 21 de julho do mesmo ano, Brizola volta à ocupação com o então presidente Collor, que assina o termo de transferência da área pertencente à União para o governo do estado do Rio de Janeiro, destinando-o, assim, ao uso habitacional de interesse social. Hoje, quase três décadas depois, a comunidade ainda sofre com as condições dos serviços básicos prestados na região, como asfaltamento de ruas e iluminação pública, que não chegam a todos (GERÔNIMO; DELECAVE, 2012).

Figura 9. Mapa reduzido de Imbariê, Santa Lúcia e Parada Angélica com suas respectivas estações. Destaque para a Vila Getúlio Cabral



Fonte: Google Maps.

No mapa (vide figura acima), é possível ver 3 estações do Ramal (Imbariê, Manoel Belo e Parada Angélica) e a Vila Getúlio Cabral, na região central. É possível identificar que suas características de urbanização são diferentes dos demais bairros ao redor, que tiveram seu auge de ocupação nos anos 70. Seus lotes são menores e suas ruas são mais estreitas, resultado de uma ocupação tardia e não ordenada em questões de planejamento urbano e que necessita de adequações.

Sobre isso, Leitão e Delecave (2012, p. 64) destacam que a saída da ocupação foi tomar pra si esse papel de planejamento e gestão urbana a fim de garantir a permanência de todas as famílias e destacam que, na RMRJ, “a partir da segunda metade da década de 1990, não há registro de ocupações de terras urbanas, com as características semelhantes a esta”.

Uma ocupação que conseguiu mobilizar governos estadual e federal, medir forças, identificar oportunidades e terem completo êxito no final, colocando adversários políticos lado a lado em um só propósito.

No final de 2016, ainda no governo de Alexandre Cardoso (PSD), à época no PSB, a prefeitura de Duque de Caxias realizou a construção de uma ciclovia beirando a ferrovia, ligando os bairros de Imbariê, Santa Lúcia e Parada Angélica, até a divisa com Magé. Tal obra, mesmo recente, apresentava forte degradação, que vão da falta de ações de jardinagem e arborização até o sistema de drenagem da água da chuva, que foi feito apenas em poucos pontos, situação que mudou com a total reconstrução da ciclovia no começo de 2020, no atual governo de Washington Reis (MDB), onde essas carências foram sanadas. Investimento que beneficiou bastante a região, que agora pode transitar entre os bairros em segurança, contando também com uma calçada para pedestres, onde muitos moradores(as) se exercitam diariamente.

Outro ponto crítico que afeta a linha é sua sinalização e conservação. Ao longo de todos os cruzamentos com passagem de veículos, há apenas uma placa indicando “cruzamento férreo”. Fora isso, o alerta vem da buzina do trem, o que acaba por provocar um problema de poluição sonora. A exceção são os cruzamentos de Piabetá e Imbariê que, por serem os mais movimentados, contam com sinais luminosos e sonoros, além da placa padrão. Por isso, o ramal tem um histórico de acidentes fatais que poderiam ser evitados com uma sinalização mais eficiente, como cancelas ou controladores de trânsito e uma inadequada manutenção, envolvendo limpeza e pequenos reparos, incluindo até fezes humanas e entulho. Veja as figuras a seguir.

Figura 10. Fezes humanas na parte posterior da Estação de Piabetá



Fonte: Acervo pessoal – foto tirada em 11/01/2019

Figura 11. Entulho e lixo na parte posterior da Estação de Piabetá



Fonte: Acervo pessoal – foto tirada em 11/01/2019

3.1 Um VLT na Baixada Fluminense?

Partindo desse todo exposto, é possível sustentar a necessidade de uma completa revitalização do Ramal, e ela já existe: o VLT, o Veículo Leve sobre Trilhos. Descartamos a eletrificação padrão da linha, nos moldes dos outros ramais, por conta do entorno desordenado da região. Uma obra de eletrificação teria um impacto considerável nos bairros por onde a linha passa porque boa parte do comércio e até alguns barracos de Imbariê e de Parada Angélica estão construídos alinhados à ferrovia, consequências do crescimento sem controle e da falta de fiscalização da prefeitura. Situação que leva a concluirmos que o sistema de VLT seria o tipo de modal mais adequado de revitalização da Linha Inhomirim, já que o sistema reaproveitaria a malha ferroviária já existente e não teria necessidade de instalações elétricas aéreas nem de muros de proteção, se adequando bem à realidade presente da região e evitando a segregação entre as comunidades e os bairros próximos (SILVEIRA, 2017).

De acordo com a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), o VLT é uma modalidade de transporte que apresenta alta qualidade sem emissão local de poluentes e gases de efeito estufa e que permite o reordenamento

urbano, com conforto, previsibilidade e acessibilidade junto ao conjunto de medidas de descarbonização urbana que estão em foco. Gerando, assim, um impacto positivo na região onde é instalada e com os modais que se integra. Além disso, os projetos de VLT repensam a concepção de mobilidade nas áreas urbanas e centros históricos, deixando os bairros mais convidativos e visualmente mais bonitos, o que impulsiona sua atividade socioeconômica (ANPTrilhos, 2017).

Neste ponto, é bem fácil imaginar possíveis campanhas publicitárias de turismo feitas pela concessionária ou pelas prefeituras de Duque de Caxias e de Magé. O Ramal revitalizado, que funcionava com uma locomotiva maria fumaça à diesel e que agora tem um VLT, um sistema moderno que se destina às primeiras estações ferroviárias do país, uma viagem do moderno ao histórico.

São características como essas que o VLT se torna uma ótima opção para o Ramal e, além de renovar por completo esse sistema, colocar a mobilidade num lugar central da região que ultrapassará apenas o deslocamento em si e influenciará a dinâmica local em aspectos econômicos, sociais e culturais. E, cabe frisar, não estamos falando de um projeto mirabolante, utópico, fora da realidade, mas sim de um projeto totalmente possível e que vem sendo pauta de movimentos organizados da região.

Um estudo produzido pelo Sindicato dos Engenheiros do Rio de Janeiro (SENGERJ), o Projeto Central, em 2010, afirma a viabilidade técnica e financeira para a implantação do VLT no ramal de Guapimirim, ao custo de R\$ 122 milhões de reais. O que serve de comparação para sustentar a implantação do VLT no ramal de Inhomirim que, por ser menor, teria um investimento mais baixo. Para efeito de comparação, o teleférico do Alemão (hoje parado) custou R\$ 210 milhões. O que traria benefícios para os bairros cortados pelo ramal, que teriam no VLT um indutor para o desenvolvimento urbano sustentável, econômico e social, interligando investimentos em moradia, serviços públicos e fortalecer a economia local (SILVEIRA, 2017).

Destarte, o desafio se encontra no fato da linha não ser lucrativa e estar localizada num distrito pobre de Duque de Caxias e Magé, o que não torna o ramal muito atrativo para receber investimentos como essa revitalização, mesmo se esta indicar um possível lucro. Essa possibilidade, inclusive, foi levantada em 2015 pelo chefe executivo da SuperVia, Carlos José Cunha e pelo então governador do estado, Luiz Fernando Pezão (MDB) (ALENCAR, 2015). Contudo, até 2021, não há indício de que esse investimento será levado à frente.

A SuperVia, quando perguntada sobre esse projeto no portal e-sic.gov.rj nos dias 22/12/2020 e 07/01/2021, sob o protocolo 15497 e 15725, respectivamente, afirma que “Está

prevista pela Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (CENTRAL) a contratação de uma consultoria internacional, com recursos do Banco Mundial, para avaliação do sistema de transporte ferroviário como um todo. Nesta avaliação o ramal de Vila Inhomirim está inserido e serão avaliadas as possibilidades para este ramal”. E complementa que “ainda não há um cronograma estabelecido para esta atividade, ainda não existem valores atribuídos para esta atividade e não temos mais informações a divulgar pois ainda faremos licitação pública.

3.2 No balé de Vila Inhomirim – um relato antropológico

No dia 8 de setembro de 2021, depois de mais de 4 anos longe dos vagões do Ramal, resolvi pegar o trem para uma Pesquisa de Campo percorrendo o trecho entre as estações de Santa Lúcia, onde moro, e Vila Inhomirim. Com certeza o Pablo de agosto de 2017 recém aprovado na universidade não tinha a mesma visão que tem o Pablo de 2021, prestes a concluir seu curso. Para isso, pesquisei acerca do uso etnográfico nas mobilidades urbanas e apliquei esse exercício no Ramal usando algumas pesquisas da área, além de revisitar também os materiais de Antropologia Social, matéria que cursei no primeiro período.

De acordo com Dutton (2012), a realização deste percurso ou qualquer outro não pode ser reduzida apenas a um deslocamento de um ponto a outro em um determinado espaço. O passageiro que entra numa estação, caminha pela plataforma ou que percorre o interior de um vagão, o faz com seu corpo, que vê, que sente, que cheira, que toca e, a partir de sua cultura, interfere e é afetado pelo ambiente. Como se fosse uma dança, envolvendo tudo de si, um balé. Uma dança que tem sua beleza, encanto, harmonia, mas que também sabe machucar os pés e rachar as unhas de quem a pratica.

A partir dessa noção, Brum e Azevedo apud Carvalho (2015, p. 1934) exploram o balé-do-lugar, apresentada pelo geógrafo David Seamon no final da década de 1970, em sua obra *A Geography of Lifeworld* que o

configura como um valioso instrumento na compreensão desses diversos movimentos, fluxos e itinerários que compõem o espaço geográfico. Influenciado em larga escala pela fenomenologia existencialista de Merleau-Ponty, Seamon propõe um entendimento experiencial dos movimentos cotidianos, enfatizando o deslocamento humano como elemento fundamental na criação dos lugares, imprimindo a estes uma coreografia característica e única.

Ademais, Brum e Azevedo (2015, p. 1932) afirmam que “essa relação entre movimento e lugar pode ocorrer em diferentes escalas e contextos, produzindo lugares dinâmicos, marcados pelo entrecruzar de temporalidades, ritmos e percursos.” Ou seja, essa relação é carregada e depende de cada fenômeno do mundo vivido, de cada íntima relação entre sujeito, nesse caso, o passageiro(a), e o objeto, como pegar um trem e como isso afeta seu ser-estar geograficamente no mundo.

Tendo isso em mente, cheguei à estação Manoel Belo antes das 9h00 da manhã. Poucas pessoas estavam esperando o trem, me afastei um pouco e sentei na plataforma mesmo, aproveitando a sombra de uma Mangueira, já que a estação tem apenas dois bancos de concreto e que já estavam ocupados. Reparei que um dos muros de proteção da estação não existe mais e a sujeira continua a mesma, tanto nos trilhos, quanto no espaço rebaixado atrás da plataforma.

O trem chegou por volta das 9h10. O chão estava sujo, com o revestimento emborrachado rasgado e com algumas partes molhadas, nada muito diferente de 2017 também. Reparei apenas duas senhoras e eu usando máscara. Consegui um lugar para sentar ao lado de algumas crianças desacompanhadas que impediram o fechamento de uma das portas do vagão. Veja figura a seguir.

Figura 12. Crianças impedindo o fechamento das portas do vagão.



Fonte: acervo pessoal. Foto tirada em 08/09/2021

Momentos depois, percebi que duas delas carregavam alguns pacotes, um de uma balinha de eucalipto que adoro, e outro de jujubas, que não sou muito apegado, além das vermelhas e roxas. O trabalho infantil não é exclusividade deste Ramal que está sendo explorado, nem está exclusivo às dependências da SuperVia. Veja a figura a seguir.

Figura 13. Criança vendendo doces no Ramal.



Fonte: acervo pessoal. Foto tirada em 08/09/2021

Chegando na estação de Piabetá, todos saíram, eu fiquei esperando que a viagem seguisse, mas as portas se fecharam e o trem não continuou o caminho, coloquei a cabeça pra fora da janela e perguntei a um senhor o que tinha acontecido. Assim, descobri que a estação de Piabetá está sendo agora a estação final do Ramal por conta de algum problema estrutural numa passagem suspensa entre Fragoso e Vila Inhomirim. Fiquei preso por uns 10 minutos sozinho rindo um pouco da situação esperando a locomotiva fazer a manobra para mudar de direção.

Queria muito entrevistar um empregado da SuperVia que trabalhasse no Ramal, esse era justamente o principal motivo da viagem, inclusive. Queria saber quais suas condições de e se já presenciaram alguma situação atípica por conta da infraestrutura precária ou da

violência. Andei um pouco pelo vagão, ainda preso, e encontrei um funcionário do lado de fora, vestindo um colete amarelo com o logo da concessionária. O chamei, me apresentei e fiz a proposta que foi recusada prontamente: “tem poucas pessoas que trabalham por aqui, mesmo mudando nome e características é fácil de identificar quem foi, daí depois pega justa causa e fica difícil...”, disse. Agradei a atenção e voltei ao assento desconfortável.

A locomotiva terminou sua manobra e as portas se abriram e mais passageiros entraram, seguindo agora em direção à estação final de Saracuruna. Nesse meio tempo, dois senhores entraram conversando sobre o dia de ontem. O feriado de 7 de setembro foi marcado por manifestações de cunho golpista e antidemocrático inflamadas pelo presidente Bolsonaro (sem partido). Comecei a ouvir a conversa com mais atenção, até que a conversa passou a ser direcionada para o vagão inteiro, em voz alta. Durante essa fala, não consegui segurar alguns risos, e tive até a companhia de outros passageiros, que também não conseguiram se segurar frente à tanta teoria da conspiração. A buzina alta foi acionada para dar sinal à partida do trem, seguido de risos por causa do susto que deu em todos e o senhor se calou.

Desci na próxima estação, Parada Angélica, minutos depois. A estação fica quase ao lado de um cruzamento, apertei o passo para tentar tirar mais uma foto da locomotiva. Assim que o trem deu partida, percebi que um menino vinha pendurado na porta, com um braço e uma perna para o ar, pensei na hora que daria uma ótima foto. Porém, não esperava que ele ameaçaria um chute em mim, brincando com a cara desse estranho tirando foto do trem. As fotos ficaram horríveis, diferente da gargalhada dele.

Cris Shore (2010, p. 33) reconhece a importância desse exercício etnográfico afirmando que “Esta aproximación empírica es ideal para generar conocimiento interno y una “descripción densa” de alta calidad que nos permite meternos “debajo de la piel” de las complejidades socioculturales que deseamos comprender”

A partir disto, aponto uma necessidade no campo de estudo da Administração Pública e de todo o Campo de Públicas: o nível da rua. Claro que estudarmos conceitos consolidados nos estudos de Políticas Públicas é de extrema importância. No entanto, uma análise sob estas não pode se resumir a apenas tabelas, planilhas, cálculos, números e gráficos dentro de um escritório com ar condicionado. Falta humanidade, empatia, sentimento e coloco essa percepção como dever de todo Administrador(a) Público. A Antropologia aplicada à Administração Pública, nessa necessidade, torna-se importante aliada, que não pode continuar presente apenas nos estudos da própria área e de Ciências Sociais.

3.3 Resultados e discussão

Em consequência de todos esses cenários abordados até aqui, temos o quadro de desempenho abaixo que nos mostra a real qualidade do serviço que é prestado no Ramal Vila Inhomirim comparado com outros ramais da SuperVia, no que se refere ao tempo de viagem. Como vimos, um ponto importante a ser considerado num modal que está sob análise em questões de Mobilidade Urbana.

Quadro 6. Tempo de deslocamento em perspectiva comparada entre ramais.

RAMAL	TRAJETO	DISTÂNCIA	PARADAS	TEMPO DE VIAGEM - GOOGLE MAPS
Ramal Vila Inhomirim	Saracuruna – Vila Inhomirim	15km	7	47 min
Ramal Guapimirim	Guapimirim - Jd. Nova Marília	14km	7	38 min
Ramal Deodoro	Deodoro - São Francisco Xavier	15km	13	27 min
Ramal Japeri	Comendador Soares - Ricardo Albuquerque	15km	8	25 min
Ramal Belford Roxo	Belford Roxo - Mercado de Madureira	14km	9	24 min
Ramal Santa Cruz	Santa Cruz - Augusto Vasconcellos	15km	7	23 min
Ramal Gramacho	Saracuruna - Duque de Caxias	15km	5	20 min
MÉDIAS		14,7KM	8	29 minutos

Fonte: elaborado pelo autor em 2019.

A aferição das distâncias foi feita pelo Google Maps no dia 31 de agosto de 2019, com o instrumento de “medir distâncias”, fazendo um traçado sobre as linhas férreas. Assim, temos por cada trecho de 15 quilômetros (a extensão completa do Ramal Vila Inhomirim) de 7 ramais da SuperVia uma média de 8 paradas (estações) e um tempo de viagem de 29 minutos. Logo, um cenário que esteja fora desse padrão, principalmente no tempo de viagem, será um cenário considerado a receber atenção por sua ineficiência. Veja quadro acima.

E um cenário fora desse padrão é justamente o Ramal Vila Inhomirim. Temos como resultado o maior tempo de viagem pra percorrer um trecho de 15km do sistema ferroviário do Rio. O que não é surpresa, claro que uma locomotiva de seis décadas (ou mais) de idade, seria bem menos eficiente que o modelo moderno comprado há poucos anos pelo governo

do estado e que está em funcionamento nos outros ramais, com exceção ao de Guapimirim, que se junta nessa condição do nosso objeto.

De carro, esse trecho entre as estações de Saracuruna e Vila Inhomirim seria de 39 minutos, e de trem, 47 (Google Maps), algo que desacorda com o sentido do modal ferroviário, que deve ser mais eficiente que o rodoviário.

Avançando também na esfera municipal, no Plano Plurianual (PPA) de Duque de Caxias⁵, nos tópicos referentes ao transporte ferroviário, temos registrada apenas uma Ação de construção de “bicicletários nas estações de trem da SuperVia”, com orçamento de R\$10.000,00. Ação que não foi realizada e claramente com um orçamento bem inferior do que o necessário, levando em conta o porte dos bicicletários presentes em algumas estações. No PPA, não há sequer o nome do bairro de Santa Lúcia e Parada Angélica. Imbariê é citado apenas uma vez devido à Ação de “Reforma e revitalização da Casa Brasil de Imbarie, um espaço dedicado a esporte, educação e lazer.

No âmbito regulatório, se levarmos em consideração os relatórios de fiscalização da Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSP), também podemos verificar uma situação que acompanha o desempenho no tempo de viagem, como mostrado acima, com inúmeras inconformidades encontradas nas estações registradas pela Agência em abril de 2019:

⁵ Disponível em: < http://duquedecaxias.rj.gov.br/arquivos/PLANO_PLURIANUAL_2018_2021.pdf >. Acesso em 17 de outubro de 2021.

Quadro 7. Análise de relatórios AGETRANSP

RELATÓRIOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA - AGETRANSP - ABRIL DE 2019							
INCONFORMIDADES / ESTAÇÕES	PARADA MORABI	IMBARIÊ	MANOEL BELO	PARADA ANGÉLICA	PIABETÁ	FRAGOSO	VILA INHOMIRIM
Ausência de sonorização							
Ausência de extintores para incêndio							
Ausência de funcionários da concessionária							
Ausência de gradil de fechamento da estação							
Ausência de piso tátil para portadores de necessidades especiais							
Cobertura parcial contra intempéries na plataforma							
Corrosão na base do gradil e guarda corpo da escada de transferência entre plataformas							
Deficiência de limpeza							
Guarda corpo apenas no acesso à plataforma							
Irregularidades no piso da plataforma, acessos e escadas							
Rampa de acesso com inclinação acentuada							
Sistema de iluminação parcial							
TOTAL DE INCONFORMIDADES	5	5	3	7	8	Não foram observadas inconformidades	Não foram observadas inconformidades

Fonte: AGETRANSP (2019).

Analisando essas inconformidades encontradas nos relatórios de fiscalização da AGETRANSP, é possível concluir que nem todos os princípios e direitos firmados pela PNMU em seu Arts. 5, 14 e 15 são devidamente atendidos pela SuperVia, pois:

Em relação aos princípios:

- Não há acessibilidade universal em todas as estações do Ramal Vila Inhomirim visto que foi identificada a carência de pisos táteis para pessoas com deficiência visual e rampas de acesso para pessoas com dificuldade de locomoção e cadeirantes;
- O Ramal não contribui com o desenvolvimento sustentável da região, como já vimos os aspectos relacionados à poluição atmosférica e sonora;

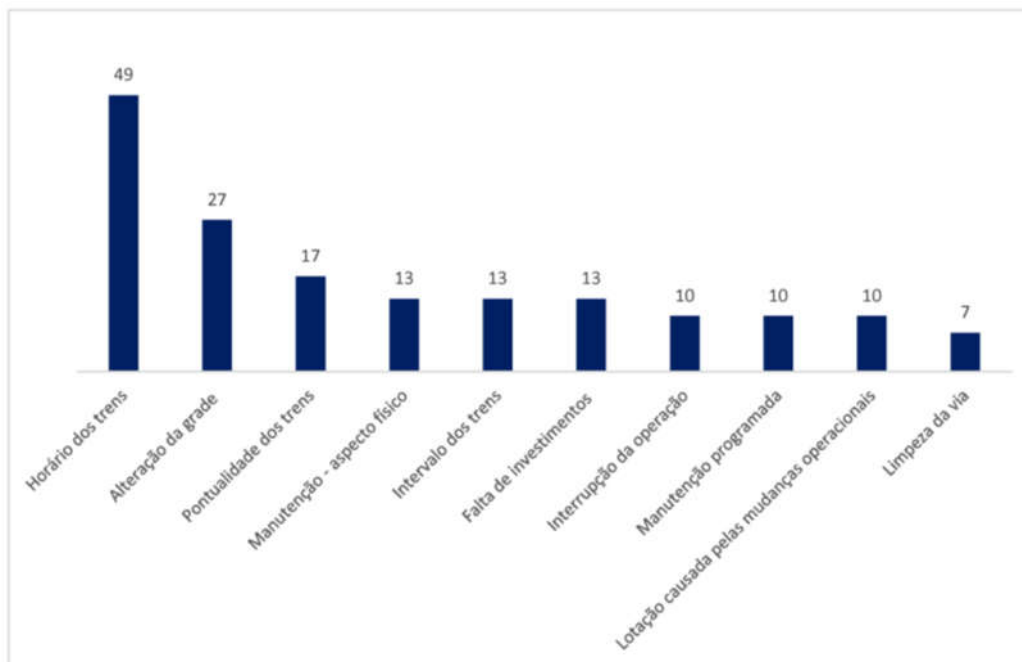
- Não há gestão democrática e controle social do planejamento e funcionamento do Ramal. Fora os portais de atendimento ao passageiro da concessionária, não há um meio mais efetivo;
- Não há segurança plena no descolamento dos usuários;
- Não há estrutura de proteção adequada contra intempéries numa região com clima tropical caracterizado por fortes chuvas e temperaturas que ultrapassam os 40°C no verão.

Em relação ao cumprimento dos direitos do usuário avaliados em pesquisa de campo:

- Não há participação popular no planejamento do funcionamento do Ramal;
- Há informativos (não eletrônicos) sobre o itinerário e horários nas estações do Ramal;
- Não há informação aos usuários sobre seus direitos e responsabilidades nas estações do Ramal;
- Não há informação aos usuários sobre os direitos e obrigações dos operadores de serviço nas estações do Ramal;
- Há meios disponíveis aos usuários para a realização de reclamações no portal da SuperVia

Este último, foi utilizado para a realização da análise abaixo e traz os registros de reclamações feitas em 2020 sobre o funcionamento do Ramal, foram 169 reclamações registradas em dez categorias pela concessionária. Veja a figura seguinte.

Figura 14. Reclamações feitas em 2020 sobre o funcionamento do Ramal Vila Inhomirim.



Fonte: SuperVia, 2020

Registros que quando analisados sob à luz dos principais critérios de avaliação da qualidade para o transporte público na visão do usuário, abordados no início deste trabalho (JÚNIOR, 1995) não têm um bom desempenho. De acordo com as reclamações registradas em 2020, 93 pessoas (a soma dos três principais registros) avaliaram a confiabilidade do Ramal como o pior quesito de funcionamento, que engloba o intervalo entre veículos, tempo de viagem e o cumprimento do itinerário. É possível afirmar que esse é o tópico mais sensível da avaliação pois é o que mais se torna perceptível para o usuário.

No critério de tangibilidade - lotação, limpeza e conservação - houve um registro de 33 reclamações (a soma dos registros de Manutenção - aspecto físico, Manutenção programada e Lotação causada pelas mudanças operacionais).

No critério de conforto, colocamos a experiência autoral feita em pesquisa de campo como negativa: os assentos são desconfortáveis, não anatômicos; nem todas as janelas funcionam devidamente, problema que fica mais evidente em dias chuvosos; quem fica nos primeiros vagões sofre com a poluição sonora vinda da buzina da locomotiva e, dependendo do vento, respirando fumaça de diesel.

4 CONCLUSÃO

Como vimos, o Ramal Vila Inhomirim, nosso foco, encontra-se em desacordo com inúmeros princípios e diretrizes da PNMU, além de não atender, também, os direitos dos seus usuários. Estado que vai além da percepção de passageiros(as) que utilizam o Ramal. Há material na imprensa, há reconhecimento da SuperVia, há envolvimento de Sindicato, há envolvimento de organizações civis, há relatórios de fiscalização da AGETRANSP, há proposta de revitalização pronta, há um TCC.

Esse trabalho nos dá indicativos de que tratar a questão da mobilidade urbana na baixada fluminense tratando suas peculiaridades, como é o caso do Ramal Inhomirim, é primordial para a melhoria da qualidade de vida de quem mora na região, sobretudo no contexto de grandes extensões territoriais como o Rio de Janeiro. Para garantir maior mobilidade, no entanto, é necessário ampliar, melhorar e interligar os modais e a malha de transporte público, principalmente o ferroviário e metroviário, não só na metrópole, começando pelas já existentes.

Os investimentos aumentaram nessa área na alçada dos grandes eventos, entretanto, concentrados na capital, enquanto o problema mais grave que se encontra é metropolitano. Logo, colocar a Baixada Fluminense como alvo de novos investimentos e de estudos acadêmicos como este é primordial para melhorar todo esse cenário. Investimentos e estudos que não abordem apenas as áreas mais centrais dessa periferia, mas que inclua também a “periferia da periferia”.

Reafirmamos aqui a importância da implantação de um sistema de VLT como projeto de revitalização do Ramal, a fim de recuperar o serviço e dinamizar todo seu entorno, tanto na sua própria qualidade como nos impactos sociais, econômicos, culturais e históricos que esse investimento pode causar. Para isto, falta uma gestão estadual e da SuperVia compromissada com o desenvolvimento da Baixada Fluminense e uma maior mobilização popular como propulsora desse movimento. Neste ponto, fica no ar o questionamento de até quando o Ramal Vila Inhomirim funcionará nessas condições. Este autor espera, um dia, voltar a se debruçar sobre o assunto sem uma locomotiva sexagenária e fumaça de diesel no caminho.

O desafio para os próximos anos e décadas é tirar do papel projetos essenciais de mobilidade urbana o quanto antes, retomar obras que estão paralisadas, modernizar sistemas que pararam no tempo e debater junto à sociedade melhores formas de locomoção em todos os seus aspectos, envolvendo usuários, principalmente, administradores públicos, políticos,

geógrafos, urbanistas, engenheiros e especialistas da área. Como explicitaram Sérgio Leitão e Bárbara Rubim (2013, p. 63),

Sem que se mude a forma como se dão os planejamentos e planos, feitos de portas fechadas e de forma isolada, sem considerar as outras áreas que influenciam a questão (como é o caso do uso do solo para a mobilidade), continuaremos a gastar tempo e dinheiro com iniciativas que já nascem fadadas ao fracasso ou à irrelevância.

Não há estalar de dedos ou varinha mágica para problemas complexos nem conquistas políticas sem mobilização. As soluções e estudos, desde as mais básicas às mais complexas, já estão postas à mesa ao alcance dos gestores públicos, basta vontade política para pegá-las, colocá-las em prática e entendermos que essa luta é coletiva e essencial para a cidade.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, p. 147, 1987.

ALENCAR, Emanuel. **Governo discute implementar VLT nos ramais Vila Inhomirim e Saracuruna**. O Globo, 2015. Disponível em: <https://blogs.oglobo.globo.com/blog-verde/post/governo-discute-implementar-vlt-nos-ramais-vila-inhomirim-saracuruna-570062.html>. Acesso em: 10 jan. 2019.

ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse. **Cidades de pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017.

ANTPT [Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos]. **VLT – Mobilidade Sustentável**, 2017. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/vlt-mobilidade-sustentavel/>. Acesso em: 25 abr. 2021.

ARAÚJO, Marley et al. **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida**. Psicologia & Sociedade, v. 23, n. 3, p. 574–582, 2011

BALBIM, Renato; KRAUSE, Leandro; LINKE, Clarisse. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

BARAT, Josef; BATISTA, Maurício. **Transporte público e programas habitacionais**. Pesquisa e Planejamento Econômico, v. 3, n. 2, p. 375-388, 1973. Apud ARAÚJO, Marley et al. **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida**. Psicologia & Sociedade, v. 23, n. 3, p. 574–582, 2011

BORGES, Vera; FRAGA, Carla; BOTELHO, Eloise. **Perspectivas para o turismo ferroviário: estudo histórico sobre a primeira ferrovia do Brasil**. V congresso internacional de história e patrimônio ferroviário “os legados para nosso futuro”, [S. l.]. 10 jan. 2020. Disponível em: https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/ocs/index.php/C_IHF/VIICIF/paper/view/157. Acesso em: 16 abr. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 5.141, de 05 de janeiro de 1927**. Crêa o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gasolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumáticos, câmaras de ar, rodas massiças, motocicletas, bicicletas, side-car e acessórios para automoveis, e dá outras providências. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>. Acesso em: 23 out. 2021.

BRASIL. **Lei nº 14000, de 19 de maio de 2020**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/lei/L14000.htm. Acesso em: 13 ago. 2020.

BRASIL. **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/112587.htm. Acesso em: 13 ago. 2017.

BRITO, Paloma. **Ascensão e queda de um ideal: o Barão de Mauá e seu legado para o sistema ferroviário brasileiro.** Brasília: Ed. Unieuro, 2002. Disponível em: <https://docplayer.com.br/3198530-Ascensao-e-queda-de-um-ideal-o-barao-de-maua-e-seu-legado-para-o-sistema-ferroviario-brasileiro.html>. Acesso em: 30 out. 2021

BRUM, Jean; AZEVEDO, Nathalia. **No balé da Central: Mobilidade e lugar nos trens urbanos do Rio de Janeiro.** XI Encontro Nacional da ANPEGE, 2015. Disponível em: <https://1library.org/document/z3lj919z-central-mobilidade-lugar-trens-urbanos-janeiro-nathalia-azevedo.html>. Acesso em: 11 out. 2021

CARVALHO, Roberta. **O “Balé do Lugar” na cidade do Rio de Janeiro: a cultura como instrumento de resignificação espacial.** Anais do XXIX Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação (online). Brasília, 2006. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2006/resumos/R1275-1.pdf>. Acesso em: 11 out. 2021

CASA FLUMINENSE. **Mapa da desigualdade: Região Metropolitana do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Casa Fluminense, 2020. Disponível em: <https://casafluminense.org.br/mapa-da-desigualdade/>. Acesso em: 22 set. 2021.

CNI [Confederação Nacional da Indústria]. **Transporte Ferroviário: colocando a competitividade nos trilhos /** Confederação Nacional da Indústria. – Brasília: CNI, p. 42, 2018.

COSTA, José; SANTOS, Valdemir. **O transporte coletivo urbano em Aracaju.** In: H. M. Araújo, J. W. C. Vilar, L. L. Wanderley, & R. M. Souza (Orgs.). O ambiente urbano: visões geográficas de Aracaju. São Cristóvão: Departamento de Geografia UFS, p.163-180, 2006. Apud ARAÚJO, Marley et al. **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida.** Psicologia & Sociedade, v. 23, n. 3, p. 574–582, 2011

CRUZ, Juliana. **Transporte ferroviário urbano em questão: análise das políticas públicas em pauta e as consequências para os Trabalhadores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.** Iniciação Científica; (Graduando em Serviço Social) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, 2011. Disponível em: https://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2011/Relatorios/CSS/SER/SER-Juliana%20Duarte%20da%20Silva%20Cruz.pdf. Acesso em:

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à Mobilidade Urbana.** Curitiba: Juruá, p. 108, 2007.

DUTTON, Rafael. **Estratégias e táticas nos trens da Supervia.** Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Sociologia e Política, p. 99, 2012.

FARIAS, Ana Carolina. **Taxonomia do Urbanismo Tático: Uma Proposta para Leitura, Compreensão e Articulação das Táticas Urbanas Emergentes**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Goiás, Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade, p. 273, 2018.

FERIANCIC, Gabriel *et al.* **Plano de Mobilidade Urbana, o Novo Instrumento de Gestão Pública**. 19º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, 2013.

FERNANDES, Gilmar. **Impactos da mobilidade urbana na região metropolitana do rio de janeiro**. Monografia (Administração Pública do Instituto de Ciências Humanas e Sociais) - Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda - RJ, p. 97, 2015. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/bitstream/1/1875/1/Gilmar%20Soares%20Fernandes.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2020.

FERREIRA, José. **A cidade como espaço de educação patrimonial: O direito à história e à memória**. Brazilian Journal of Development, Curitiba, v. 6, n. 3, p. 13802-13816, mar. 2020.

FRANCISCONI, Jorge; SOUZA, Maria. **Política nacional de desenvolvimento urbano: Estudos e proposições alternativas**. Brasília: Instituto de Planejamento Econômico e Social, Instituto de Planejamento, 1976. Apud VASCONCELLOS, Eduardo. **Transporte e meio ambiente: Conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Annablume, 2006. 199p.

GALDO, Rafael. **Baixada Fluminense: os dilemas de uma população numerosa e carente de serviços básicos**. O Globo - Política, 2014. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/baixada-fluminense-os-dilemas-de-uma-populacao-numerosa-carente-de-servicos-basicos-13968398>. Acesso em: 15 jul. 2019.

GOMIDE, Alexandre. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. Políticas sociais: acompanhamento e análise, v. 12, p. 242-250, 2006.

GOMIDE, Alexandre; GALINDO, Ernesto. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi**. Estudos Avançados 27 (79), 2013. **Histórico das ferrovias no Brasil**. DNIT – Coordenação Geral Ferroviária. [S. l. s. d.] Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em: 15 jul. 2019.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2010**. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/resultados.html>. Acesso em: 10 ago. 2020.

IBOPE. **9ª Pesquisa sobre Mobilidade Urbana: semana da mobilidade 2015**. São Paulo: Ibope, 2015. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/pesquisas/mobilidadeurbana2015.pdf>. Acesso em: 4 set. 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. 3 ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JÚNIOR, Orlando. **Qualidade em serviços de transportes: conceituação e procedimentos para diagnóstico.** Tese (Doutorado) – Escola Politécnica, Departamento de Engenharia de Transportes, Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 215, 1995. Apud RODRIGUES, Marcos; SORRATINI, José. **A qualidade no transporte coletivo urbano.** *In:* XXII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2008, Fortaleza, CE. Panorama nacional da pesquisa em transportes 2008: XXII ANPET. Rio de Janeiro, RJ: ANPET - Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, p. 1081-1092, 2008.

LAGO, Luciana. **Trabalho, moradia e (i)mobilidade espacial na metrópole do Rio de Janeiro.** Cadernos metrópole, 2008. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8738/6485>. Acesso em: 15 jul. 2019.

LANNA, Ana Lucia. **Ferrovias no Brasil: o território e as cidades.** TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, v. 38, p. 18-41, 2019.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade.** 5ª. ed. São Paulo: Centauro, 2011.

LEITÃO, Gerônimo; DELECAVE, Jonas. **A luta pelo acesso à moradia na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: a Vila Getúlio Cabral.** Sapiens Research, v. 2, n. 2, p. 58-64, jun. 2012.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana.** [S. l.] Expressão Popular, p. 112, 2015.

MELCHIOR, Lirian. **Mobilidade pendular na nova divisão territorial do trabalho metropolitano do Rio de Janeiro-Brasil.** *In:* 14 Encontro de Geógrafos da América Latina, 2013, Lima - Peru. Anais do 14 Encontro de Geógrafos da América Latina, 2013.

MIHESSEN, V.; MACHADO, D. C.; PERO, V. **Mobilidade urbana e mercado de trabalho na região metropolitana do Rio de Janeiro.** *In:* 42º Encontro Nacional de Economia, 2014, Natal. Anais do 42º Encontro Nacional de Economia. Niterói: ANPEC, v. 1. p. 1-20, 2014.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana.** Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, 2006. Disponível em: https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2010/01/40%20-%20Gestao%20Integrada%20mobilidade%20urbana_MCidades.pdf. Acesso em: 30 out. 2021.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob — Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília: Ministério das Cidades - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2015. Disponível em: <http://planodiretor.mprs.mp.br/arquivos/planmob.pdf>. Acesso em: 30 out 2021.

Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada. Coordenação de Lia Bergman e Nídia Inês Albesa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

NETO, O. L. **Um novo quadro institucional para os transportes públicos: condição sine qua non para a melhora da mobilidade e acessibilidade metropolitana.** In: SANTOS, Enilson; ARAGÃO, Joaquim (Org.). Transporte em tempos de reforma. Estudos sobre o transporte urbano. 2 ed. Natal: EDUFRN - Editora Universitária da UFRN, p. 193-216, 2004. Apud ARAÚJO, Marley et al. **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida.** Psicologia & Sociedade, v. 23, n. 3, p. 574–582, 2011

OLIVEIRA, Antônia *et al.* **O desafio da mobilidade urbana.** Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/acamara/estruturaadm/altosestudios/pdf/desafio_mobilidade_conle.pdf. Acesso em: 10 jul. 2019.

PEREIRA, Luiz; LESSA, Simone. **O Processo de Planejamento e Desenvolvimento do Transporte Rodoviário no Brasil.** Revista Caminhos de Geografia, Uberlândia, v. 12, n. 40, p. 26- 46, dez. 2011.

PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. **A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras.** Revista de Economia Contemporânea, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 366-402, set./dez. 2015. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/rec/article/view/23413/13091>. Acesso em: 21 fev. 2021.

PLÁCIDO, Patrícia; QUEIROZ, Edileuza. **Um breve histórico do território da Baixada Fluminense/RJ: da sua gênese ao sacrifício.** Vitória - Espírito Santo: VII Congresso Brasileiro de Geógrafos, 2014.

SUPERVIA. **Quem Somos.** SuperVia – Trens Urbanos, 2016. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/quem-somos>. Acesso em: 20 dez. 2018

RAMOS, Frederico. **Análise espacial de estruturas intra-urbanas: o caso de São Paulo.** Tese (Mestrado em Sensoriamento Remoto) – São José dos Campos: INPE, p. 139, 2002.

REVISTA ÔNIBUS. **Rio de Janeiro: ÔNIBUS**, v 5, nº: 25, março / abril / maio 2004. Disponível em: <https://www.revistaonibus.com.br/edicoes-virtuais/revista-onibus-no-25/>. Acesso em: 4 nov. 2021

RIBEIRO, Luiz; RIBEIRO, Marcelo. **Ibeu: índice de bem-estar urbano.** 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

ROCHA, Camilo; QUADROS, Thiago; LOPES, Caroline. **Os trens que o Brasil perdeu.** Nexo Jornal, 2019. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/especial/2019/01/30/Os-trens-que-o-Brasil-perdeu>. Acesso em: 6 fev. 2019.

ROCHA, Jorge *et al.* **Projeto Central: aceleração do transporte ferroviário no RJ.** [S. l]. SENGE-RJ - Sindicato dos Engenheiros no Estado do Rio de Janeiro, jan. 2010. Disponível em: <https://www.sengerj.org.br/documents/35>. Acesso em: 27 abr. 2019.

ROLNIK, Raquel, CYMBALISTA, Renato. **Instrumentos urbanísticos contra a exclusão social.** Publicações Pólis. São Paulo: PÓLIS, n.29, 1997.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015. 424 p.

RUBIM, Barbara; LEITÃO, Sérgio. **O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades**. Estudos Avançados, v. 27, n. 79, 2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68702/71282>. Acesso em: 27 jul. 2019.

SEABRA, Luciany; TACO, Pastor; Dominguez, Emilio. **Sustentabilidade em transportes: do conceito às políticas públicas de mobilidade urbana**. Revista dos Transportes Públicos, v. 134, p. 103-124, 2013

SHORE, Cris. **La antropología y el estudio de la política pública: reflexiones sobre la “formulación” de las políticas**. Antípoda, v. 10, 2010. Disponível em: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/abs/10.7440/antipoda10.2010.03>. Acesso em: 28 out. 2021.

SILVA, Lucia. De Recôncavo da Guanabara a Baixada Fluminense: leitura de um território pela história. RECÔNCAVO: **Revista de História da UNIABEU**, v. 3, n. 5, p. 47-63, 2013.

SILVA, Lúcia. **Entre Laranja e Gente: notas preliminares sobre urbanização na Baixada Fluminense (1910/40)**. São Paulo: Anais do XVII ENANPUR, 2017.

SILVEIRA, Henrique. **O dia da Baixada, os trens metropolitanos e a redução de desigualdades no Rio**. Casa Fluminense, 2017. Disponível em: <https://casafluminense.org.br/o-dia-da-baixada-os-trens-metropolitanos-e-reducao-de-desigualdades-no-rio/>. Acesso em: 27 abr. 2019.

SIMÕES, Manoel. **A cidade estilhaçada: reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense**. 1 ed. Mesquita: Editora Entorno, p. 300, 2007.

SIQUEIRA, Giselle. Getúlio Cabral e suas Trajetórias. *In: XVI Encontro Regional de História da Anpuh - Rio: Saberes e práticas científicas*, 2014, Rio de Janeiro. XVI Encontro Regional de História da Anpuh - Rio: Saberes e práticas científicas, p. 1-9, 2014.

SOARES, Maria. Nova Iguaçu: absorção de uma célula urbana pelo grande Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 24, nº 2, abr./jun. 1962. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1962_v24_n2.pdf. Acesso em: 13 out. 2021

VALPORTO, Oscar. **Retrato de um Rio muito desigual onde raça e gênero ampliam disparidades**. Projeto colabora – Desigualdade, 2020. Disponível em: <https://projetcollabora.com.br/ods1/mapa-da-desigualdade/>. Acesso em: 22 set. 2021.

VASCONCELLOS, Eduardo; CARVALHO, Carlos; PEREIRA, Rafael. **TD 1552 - Transporte e Mobilidade Urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. 74p.

WILHEIM, Jorge. 2013. **“Mobilidade urbana: um desafio paulistano”**. *In: Estudos Avançados*, v. 27, n. 79, 2013. p.27-39.