

**ENTRE A SUPERLOTAÇÃO DOS TRENS E OS INVESTIMENTOS NO
METROPOLITANO: A REVOLTA DOS SUBURBANOS NA METRÓPOLE DO RIO
DE JANEIRO (1974- 1978)**

**BETWEEN SUBURBAN TRAINS OVERCROWDING AND INVESTMENTS
IN THE SUBWAY: THE SUBURBAN REVOLT IN THE METROPOLIS OF RIO DE
JANEIRO (1974- 1978)**

**ENTRE LA SUPERPOBLACIÓN DE LOS TRENES Y LAS INVERSIONES EN
EL METROPOLITANO: LA REVUELTA DE LOS SUBURBANOS EN LA
METRÓPOLE DE RIO DE JANEIRO (1974- 1978)**

Aline Rozenhal de Souza Cruz

Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós-graduação em Geografia, Niterói,
Brasil

alinecruz@live.com

RESUMO

Durante a ditadura militar no Brasil, uma série de revoltas nos trens do subúrbio carioca ocorreram motivadas pela má conservação, a superlotação e o elevado número de acidentes nos mesmos. Assim, esse artigo se propõe, através principalmente de levantamentos feitos em jornais da época, analisar esses acontecimentos, que abalaram a estabilidade política do governo federal, responsável pela administração da Rede Ferroviária Federal (RFF) na metrópole do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: revoltas urbanas; mobilidade urbana; gestão do sistema de transporte.

ABSTRACT

During the military dictatorship in Brazil, a series of revolts in the trains of carioca suburbs occurred due to bad conservation, overcrowding and the high number of accidents in them. Thus, this article proposes, mainly through surveys made in newspapers of the period, to analyze these events, which unsettled the political stability of the federal government, responsible for the administration of the Federal Railroad Network (RFF) in the metropolis of Rio de Janeiro.

Key words: Urban revolts; urban mobility; management of the transport system.

RESUMEN

Durante la dictadura militar en Brasil, una serie de revueltas en los trenes del suburbio carioca ocurrieron motivadas por la mala conservación, superpoblación y el elevado número de accidentes en los mismos. En este sentido, el artículo se propone, a través principalmente de levantamientos hechos en periódicos de la época, analizar esos acontecimientos, que sacudieron la estabilidad política del gobierno federal, responsable de la administración de la Red Ferroviaria Federal (RFF) en la metrópolis de Río de Janeiro.

Palabras clave: revueltas urbanas; movilidad urbana; gestión del sistema de transporte.

INTRODUÇÃO

O presente artigo resulta dos trabalhos realizados para o desenvolvimento da dissertação de mestrado em geografia intitulada “Revoltas urbanas e transporte coletivo: um olhar para a urbanização da metrópole do Rio de Janeiro” defendida em Nov/2017 na Universidade Federal Fluminense – UFF. No ano de 1964 houve a eclosão do golpe militar que representou um retrocesso nas dimensões política e civil do Direito no Brasil, devido a inexequibilidade dos direitos sociais para uma população de maioria urbana. Assim, vários ativismos começaram a surgir nas cidades, tanto pelo enfraquecimento dos movimentos sindicais, como pelo “boom” de crescimento urbano, que provocou uma intensificação das problemáticas urbanas, sobretudo nos âmbitos da habitação e do transporte. Como consequência, se teve a “Revolta dos Suburbanos” (1974-1984), quando houve quebras em trens e estações das periferias do país, principalmente, das metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro, na qual residirá o enfoque deste artigo.

Patrão, o trem atrasou¹

*Patrão, o trem atrasou
Por isso estou chegando agora
Trago aqui um memorando da Central
O trem atrasou, meia hora
O senhor não tem razão
Pra me mandar embora!
O senhor tem paciência
É preciso compreender
Sempre fui obediente
Reconheço o meu dever
Um atraso é muito justo
Quando há explicação
Sou um chefe de família
Preciso ganhar meu pão
E eu tenho razão*

Roberto Paiva (1941)

Fonte: <https://www.lettras.mus.br/roberto-paiva/1333025/>

¹ O samba “Patrão, o trem atrasou”, de Artur Vilarino e Estanislau da Silva Paquito, foi gravado para o carnaval carioca de 1941 por Roberto Paiva. “Esse samba data de meados da fase histórica aberta em 1930, quando o Estado, no Brasil, praticamente inicia a sua intervenção na economia com o objetivo de criar as condições infra estruturais requeridas para o avanço, em base nova, do capitalismo. Mostra que o problema de atrasos de trens de subúrbios (e dos transportes coletivos em geral) é bem mais antigo – e estrutural – do que a experiência” (MOISÉS E MARTINEZ-ALIER, 1978, p.57) das referidas décadas de 1970 e 1980 levariam a crer.

OS GOVERNOS MILITARES E AS TENSÕES SOCIOESPACIAIS NO RIO DE JANEIRO

A conjuntura brasileira entre as décadas de 1960 e 1980 era de constante tensão, pois após o golpe militar em 1964, chegou ao poder o Marechal Costa e Silva (1967-1969), que deu início aos chamados “Anos de Chumbo” (1968-1978).

Durante os primeiros anos de governo de Costa e Silva, alguns eventos marcantes ocorreram no Rio de Janeiro. Em 1968, uma série de protestos estudantis contra o autoritarismo tiveram palco no Estado da Guanabara, então governado por Francisco Negrão de Lima (PTB/PSD). Dentre estes se destaca o do dia 21 de junho que ficou conhecido como “Sexta-feira sangrenta”, visto que um confronto entre manifestantes e a Polícia Militar provocou a morte de 28 pessoas.

Por isso, no dia seguinte, a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) suspendeu as aulas por tempo indeterminado e o governador decretou férias escolares antecipadas. Mas, foi o dia 26 de junho de 1968 que teve maior repercussão nacional devido a ampla adesão popular conseguida. O protesto organizado pelo movimento estudantil contra a repressão e a censura, contou com a autorização do poder público e um acordo de não violência. A marcha teve a participação de intelectuais, operários, profissionais liberais e religiosos, que empunharam cartazes e faixas, e, picharam ruas e prédios com críticas ao governo. Conforme Lamarão (2009), a “Passeata dos Cem Mil” não resultou em uma abertura política, mas sim, em seu acirramento, pois houve um aumento no número de estudantes presos e torturados, bem como de confrontos entre universitários e policiais, culminando no Ato Institucional N°5 (AI-5)² em dezembro do mesmo ano.

O sucessor de Costa e Silva, Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) continuou as políticas repressivas e governou o país durante o chamado “Milagre Econômico”, que teve seu auge entre os anos de 1972 e 1974. Em seguida, quem assume é Ernesto Geisel (1974-1978), que para tentar amenizar o início de uma recessão, devido ao aumento da inflação e da dívida interna, optou por promover um desenvolvimento econômico baseado na construção de grandes obras como a Ponte Rio-Niterói (1974), a Transamazônica, e, as hidrelétricas de Tucuruí e Itaipu, por exemplo. Dentre outras ações da referida gestão, se destacam mudanças espaço-territoriais como a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara em 1975 e a

² O AI-5 resultou na suspensão das garantias constitucionais e direitos políticos, outorgando, inclusive, na institucionalização da tortura. Além disso, se permitiu a censura prévia a imprensa, a música, ao cinema, ao teatro e a televisão.

criação do estado do Mato Grosso do Sul em 1977. Além dessas medidas, Geisel iniciou o processo de abertura política, o que arrefeceu em parte a censura e a repressão.

Entretanto, com o agravamento da crise econômica, política e social, associado a um certo amortecimento do autoritarismo, os movimentos populares³ começaram a ganhar mais representatividade na luta por melhorias nos serviços urbanos de transporte, pelo direito à habitação e contra a carestia. Dentre os movimentos sociais de destaque que emergiram nesse período, se destacam: o Movimento Custo de Vida (MCV) ou Movimento Contra a Carestia (MCC)⁴, as Comunidades Eclesiais de Base (CEB)⁵ e as associações de moradores.

Além disso, deve-se destacar uma nova expressão sindical no Brasil, chamado por Almeida (1996) de sindicalismo de confrontação. Um dos sinais desta movimentação está no fato de que entre 1978 e 1986 foram registradas, segundo Fernandes (2004), “3264 greves no país, em seu meio urbano, nos setores industriais, da construção civil, assalariados de classe média (funcionários de estatais, professores e servidores públicos) e trabalhadores de base em serviços, tais como motoristas e cobradores de ônibus” (FERNANDES, 2004, p.75).

Após Geisel é eleito o General João Batista de Oliveira Figueiredo (1978-1985), que revoga o AI-5 em outubro de 1978. Em 1979 é lançada a “Anistia” como um caminho para a redemocratização. Além disso, ao propor uma reforma partidária, colocou-se fim ao bipartidarismo entre o Movimento Democrático Brasileiro (MDB) e a Aliança Renovadora Nacional (Arena).

Nessa gestão a efervescência social se manteve e, em alguns aspectos até se intensificou. O governo de Figueiredo foi uma espécie de transição para a democracia, e sendo assim, foi permeado por manifestações pelas eleições presidenciais diretas ou as

³ De acordo com Fernandes (2004), do total de associações civis existentes de 1920 a 1986, foram criadas, entre 1970 e 1980, cerca de 68% das organizações. Já no Rio de Janeiro, segundo o mesmo autor, de 1971 até 1987 constituíram-se 65% das associações civis existentes no município.

⁴ Deve-se dar destaque ao Movimento Custo de Vida (MCV) ou Movimento Contra a Carestia (MCC) como um dos grandes movimentos que surgiram nos anos 1970 e 1980 no Brasil, sendo capaz de unir “diversas mobilizações populares que atuavam na esfera da reprodução, subsumindo as reivindicações pontuais numa expressão mais geral: a carestia ou custo de vida” (NUNES, 1987). Essa mobilização se caracterizou pela participação de mulheres da periferia, da Igreja Católica em sua ala mais progressista e de muitos intelectuais da época. Lutaram pela diminuição do custo de vida urbano, em especial sobre as tarifas de transportes urbanos, com destaque ao fato de que os bens e serviços são mais dispendiosos nas periferias pobres, e, também, pelo reajuste salarial perante as constantes altas inflacionárias. Sobre isso ver os trabalhos de DOIMO, Ana Maira. *A voz e a vez do popular: movimentos sociais e participação política no Brasil pós-70*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, ANPOCS, 1995. ou EVERS, Tilman. *Os movimentos sociais urbanos: o caso do Movimento do Custo de Vida*. In: MOISÉS, J. et al. *Alternativas populares da democracia: Brasil, anos 80*. Petrópolis: Vozes/Cedec, 1982. p.74-98.

⁵ São comunidades ligadas principalmente à Igreja Católica, que obtiveram grande participação política nas décadas de 1970 e 1980 no Brasil. Além disso, lutavam contra a miséria e à injustiça.

chamadas “Diretas Já”. Esse movimento nacional, apesar de não ter alcançado seu objetivo, levou milhares de pessoas aos comícios, principalmente nas ruas do Rio de Janeiro e de São Paulo, entre janeiro e abril de 1984. Os manifestantes pediam ao Congresso Nacional a aprovação da emenda constitucional Dante de Oliveira, o que permitiria eleições diretas para presidente. Assim, a manifestação foi capaz de unir diversas parcelas da sociedade brasileira, que viam nisso uma possibilidade não só de maior participação política ao retirar os militares do poder e findar a ditadura, mas também de estabilidade econômica e melhorias nos serviços públicos urbanos, ao se ampliar os direitos sociais à habitação, ao transporte, à saúde e à educação.

Entretanto, o fracasso das “Diretas Já”, de certa forma, enfraqueceu os movimentos populares, que ao direcionarem todos os seus esforços para tal, foram incapazes de construir uma alternativa para a continuidade da luta. Desta forma,

[c]abe, então, perguntar por que e como foi possível que uma série de movimentos populares, que chegaram a obter importantes conquistas durante o regime militar (e não apenas ao nível dos chamados "efeitos urbanos", mas também no sentido de introduzir elementos novos na cultura política do país) e a serem reconhecidos em todas as grandes cidades, se mostraram incapazes de comparecer com o mesmo vigor numa conjuntura mais democrática. Pensamos que a resposta repousa em parte no caráter que assumiu a transição brasileira e, por outro lado, ao caráter da participação popular nesse processo político. [...]. É que a total impunidade e irresponsabilidade dos agentes da repressão favoreceram que sua ação fosse dirigida pelos interesses pessoais, transformando os aparelhos de Estado em coisa privada, associando-se à corrupção. Neste período, o poder da Presidência da República de governar o país empalideceu face à ação de algo muito parecido a um bando de gangsters. A violência compareceu não como a "parteira da história", mas como a promotora da "ordem do garrote e da paz dos cemitérios", isto é, como sua assassina (NUNES, 1987).

A dificuldade de construção de uma nova forma de representação e a necessidade de associação entre os populares e os partidos políticos de oposição ao regime, também pode estar entre os motivos do fracasso das “Diretas Já”.

E, foi nesse contexto, que entre 1974 e 1984, ocorreu a chamada Revolta dos Suburbanos no país. De acordo com Nunes e Jacobi (1984), no período houve cerca de 71 quebra-quebras nos trens periféricos de São Paulo e Rio de Janeiro, podendo ser divididos em dois momentos distintos: o primeiro com predomínio de ações no Rio, de 1974 a 1978, e com destaque para um certo recrudescimento ocorrido nos anos de 1977 e 1978, diante de medidas emergenciais para melhorias no sistema de trens. E, o segundo, de 1979 a 1984, quando os quebras se deram mais nos trens paulistanos. Mas, nesse intervalo entre fins da década de

1970 e início de 1980, ocorreram também, ações revoltosas contra ônibus em outras capitais do país, como Belo Horizonte- MG, Salvador- BA, Brasília- DF, João Pessoa- PB e São Luís- MA (NUNES e JACOBI, 1984).

A REVOLTA DOS SUBURBANOS NO RIO DE JANEIRO (1974-1978)

Antes de se iniciar o relato da Revolta dos Suburbanos⁶ (1974-1978) na metrópole do Rio de Janeiro, é necessário ponderar que alguns quebra-quebras já haviam ocorrido entre as décadas de 1950 e 1970. E, os motivos para tal se mostram semelhantes aos das décadas seguintes: má conservação do sistema de trens urbanos, superlotação e elevado número de acidentes.

Na década de 1950, por exemplo, quando as ferrovias já eram eletrificadas e haviam sido estatizadas por Getúlio Vargas, cabe destaque a quatro acontecimentos, conforme tabela a seguir (tabela 1):

Tabela 1 – Incidentes nos trens da Central do Brasil
Fonte: elaborado pela autora com fontes de periódicos⁷

| Ano | Local do incidente | Mortos e feridos | Consequências | Medidas do poder público |
|------|-----------------------------------|------------------|---|--|
| 1953 | Linha Matadouro, ramal Santa Cruz | Alguns feridos | Conflito pelo atraso dos trens entre usuários e a Polícia Ferroviária. Danos à infraestrutura da estação. | Diretor da Central providenciou a chegada dos trens e aumentou o policiamento nos dias seguintes. Mas, os atrasos se mantiveram, fazendo com que comprassem novas locomotivas à Diesel puxando composições de 12 carros. |
| 1957 | Próximo à São Cristóvão | --- | Descarrilamento do “Trem Mineiro” causou a obstrução | Intervenção das radiopatrulhas. |

⁶ O termo “Revolta dos Suburbanos” foi desenvolvido, inicialmente, pelos sociólogos Moisés e Martinez-Alier (1978), mas outros pesquisadores, como, por exemplo, Nunes e Jacobi (1984), também realizaram estudos sobre a temática.

⁷ Pesquisa nos trabalhos de Silva (1992) e Moisés e Martinez-Alier (1978). Consulta aos periódicos: Revista Veja (23/07/1975), Jornal do Brasil (03/01/1953), Jornal do Brasil (03/06/1958), Jornal do Brasil (02/02/1971), Jornal do Brasil (02/02/1973) e Jornal do Brasil (10/10/1973). Deve-se ponderar que a pesquisadora não conseguiu levantar todos os incidentes ocorridos nessas décadas, as pequenas perturbações cotidianas, infelizmente, não puderam ser apreendidas em sua totalidade.

| | | | | |
|-------------------|--|--------------------------|---|---|
| | | | do tráfego. Multidão depredou estações e invadiu ônibus. | |
| Março de 1958 | Próximo à estação Paciência | 56 mortos e 50 feridos | Falta de sinalização e chuva de granizo, levou ao choque entre composições. Atribuição da responsabilidade do acidente ao maquinista. | A Rede Ferroviária Federal lamenta o ocorrido e se responsabiliza pelo sepultamento das vítimas. |
| Junho de 1958 | Próximo à estação Mangueira | 130 mortos e 200 feridos | Acidente causado por falha no telefone da Central do Brasil. | Quebra-quebra na estação e lotação nos ônibus. |
| 1965 | Próximo à estação Olinda (atual Praça Onze) | 33 mortos e 78 feridos | --- | --- |
| 1968 | Próximo à estação Campos Elíseos | 50 feridos e 10 mortos | --- | --- |
| 1971 | Próximo à estação Nilópolis | 14 mortos e 20 feridos | Trem da Central atropela ônibus repleto de passageiros. Cancela não foi fechada. | Central do Brasil culpa os motoristas. |
| Fevereiro de 1973 | Próximo à estação Barão de Mauá | 8 mortos e 38 feridos | --- | Substituição dos vagões de madeira por carros de aço da linha Guapimirim à estação Barão de Mauá. |
| Outubro de 1973 | Próximo à estação Sampaio | 8 mortos e 100 feridos | Freio do trem não foi usado. Maquinista é indiciado. | Adoção do Cab Signal Speed Control para reduzir as falhas humanas. |
| Outubro de 1974 | Entre as estações Augusto Vasconcelos e Santíssimo | --- | O enguiço e paralisação dos trens faz com que cerca de 3 mil passageiros ateiem fogo em 3 vagões e apedrejem outros 12. | Intervenção da Polícia Ferroviária. <u>Início da Revolta dos Suburbanos no Rio de Janeiro.</u> |

Nos anos 1960 são registradas novas ocorrências nos trens da Central do Brasil (tabela 1). Mas, é a partir da década de 1970 que os acidentes, atrasos e lotação levam os usuários a um cotidiano de constante tensão, no qual foi preciso encontrar subterfúgios aos problemas. Para não se atrasar para o trabalho e evitar a superlotação dos vagões: o surgimento dos

surfistas de trem ou pinguelas⁸. Para protestar contra a demora e os incidentes: os quebra-quebras. As arriscadas medidas populares, advém de uma necessidade de extravasamento de sua espoliação diária, bem como são alternativas criadas diante da precariedade dos serviços de transporte coletivo.

Um dos primeiros exemplos da onda de manifestações populares se deu no dia 15 de outubro de 1974, quando houve o enguiço e paralisação dos trens entre as estações de Augusto Vasconcelos e Santíssimo, na Baixada Fluminense, o que gerou revolta nos passageiros que atearam fogo em 3 vagões e apedrejaram outros 12. O protesto só se cessou com a intervenção da Polícia Ferroviária (REDAÇÃO DO JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO, 16/10/1974).

No ano seguinte, 1975, de acordo com Moisés e Martinez-Alier (1978) houve um aumento significativo das revoltas, pois no período de apenas um mês ocorreram 5 quebra-quebras na Região da Baixada Fluminense⁹. Em 22 de maio de 1975, por exemplo, segundo o Jornal do Brasil, houve o choque de um trem lotado contra outro estacionado na estação de Deodoro, provocando a morte de um passageiro e deixando quase 200 feridos. Uma falha no sistema de sinalização emitido pela cabine de controle do tráfego motivou o ocorrido, e, conseqüentemente, insuflou a revolta dos usuários, que apedrejaram a estação e a respectiva cabine em resposta. Foi necessária a intervenção do Exército e da Polícia Militar, pois a Polícia Ferroviária foi insuficiente para conter a multidão (REDAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL, 23/05/1975) (figura 1).

⁸ Consiste na arriscada prática de viajar em cima dos vagões dos trens urbanos.

⁹ A chamada Baixada Fluminense é composta pelos municípios de Belford Roxo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Queimados, Mesquita, Japeri e Nilópolis.



Figura 1 - Recorte do Jornal do Brasil de 23 de maio de 1975

Fonte: <https://news.google.com/newspapers?nid=0qX8s2k1IRwC&dat=19750523&printsec=frontpage&hl=pt-BR>

Acessado em: 08/02/2017

Em julho do mesmo ano foram registradas duas outras graves ocorrências. A primeira no dia 9, quando na madrugada anterior dois acidentes obrigaram os trens a serem desviados para a Linha Auxiliar, causando congestionamento, e, a consequente, paralisação de todas as composições nos ramais Santa Cruz e Japeri. Isto somado ao enguiço de um trem às 6h 35min na estação Tomás Coelho e a superlotação dos demais, provocou revolta nos usuários (REDAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL, 10/07/1975) (figura 2).



Figura 2 - Recorte do Jornal do Brasil de 10 de julho de 1975

Fonte: <https://news.google.com/newspapers?nid=0qX8s2k1IRwC&dat=19750710&printsec=frontpage&hl=pt-BR>

Acessado em: 08/02/2017

Em consequência dos problemas no sistema, iniciou-se um quebra-quebra. Foram registrados incêndio em um trem e em arquivos da ferrovia, além de depredações nas estações de Magno, Madureira, Engenheiro Leal e Comendador Soares. A ação da polícia foi dispersar a multidão a golpes de cassetete. “E, como informa o presidente da RFF, general Milton Gonçalves, ‘a única medida a ser tomada a curto prazo é o reforço da segurança, uma vez que nada pode ser feito para melhorar o serviço’” (MOISÉS e MARTINEZ-ALIER, 1978, p.36). Ainda segundo Moisés e Martinez-Alier (1978), vários passageiros foram presos e nos dias subsequentes as estações amanheceram ocupadas por paraquedistas, soldados do Exército e da Polícia Militar. Mas, apesar do aumento do efetivo de segurança novos tumultos e depredações foram registrados em algumas estações, sendo 8 pessoas presas.

Na semana seguinte, conforme o Jornal do Brasil, ocorreu mais um grave acidente na estação Magno, que resultou em 14 mortos e aproximadamente 370 feridos. Em decorrência disso, mais de 10 mil pessoas ficaram sem trens para ir ao trabalho. Assim, o então Presidente da República, Ernesto Geisel, realiza uma visita surpresa à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), acompanhado dos ministros dos Transportes e da Justiça, do presidente da RFF, do governador do Estado da Guanabara, e dos comandantes do I Exército e do I Distrito Naval (REDAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL, 19/07/1975). Imediatamente, algumas medidas são

anunciadas como a indenização de vítimas, uma melhora nos serviços em médio prazo e soluções emergenciais para garantir segurança e pontualidade aos usuários (figura 3).



Figura 3 - Recorte do Jornal do Brasil de 19 de julho de 1975

Fonte: <https://news.google.com/newspapers?nid=0qX8s2k1IRwC&dat=19750719&printsec=frontpage&hl=pt-BR>

Acessado em: 08/02/2017

De acordo com Silva (1992), em fevereiro de 1976 fica pronto o Plano Diretor de Remodelação e Modernização do Sistema Ferroviário de Subúrbios do Grande Rio, que previu investimentos e compra de novos trens japoneses, os quais começariam a trafegar a partir de maio de 1977.

Isso resultou em uma diminuição dos protestos nos anos de 1977 e 1978. Porém, apesar de todas as medidas, em setembro de 1977, uma locomotiva descarrilou na estação D. Pedro II, interrompendo 5 linhas. Com isso, o novo trem japonês ficou avariado e impedido

de rodar, levando a depredações na estação D. Pedro II, e sendo a segurança da rede acionada e o Presidente da República alertado (REDAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL, 09/10/1977).

Em 1978 foram registradas duas ocorrências. A primeira em agosto, quando houve paralisação dos trens do ramal Leopoldina devido a um curto-circuito na rede elétrica. Isso levou, aproximadamente 3 mil pessoas a saltarem dos trens e procurarem por ônibus para chegarem em casa. Ocorreu um quebra-quebra com o apedrejamento de 3 coletivos e agressão a um motorista, até a Polícia Militar conter a multidão (REDAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL, 03/08/1978). E, a segunda, em novembro de 1978, quando a paralisação do tráfego ferroviário por cerca de duas horas, induziu a quebra-quebras nas estações de Nilópolis e Anchieta. Trens foram apedrejados e houve intervenção das Polícias Ferroviária e Militar até o funcionamento do Ramal Japeri ser restabelecido (REDAÇÃO DO JORNAL O GLOBO, 24/11/1978).

Assim, pode-se fazer uma cronologia dos quebra-quebras, e conseqüentemente da Revolta dos Suburbanos, no sistema de trens urbanos da metrópole do Rio de Janeiro, conforme tabela a seguir (tabela 2):

Tabela 2 – Quebra-quebras em trens do Rio de Janeiro durante a Revolta do Suburbanos
Fonte: Elaborado pela autora a partir de periódicos¹⁰

| Data | Local | Incidente | Conseqüências | Medidas do Poder Público |
|------------|---|------------------------------------|---|---|
| 15/10/1974 | Entre as estações de Santíssimo e Augusto Vasconcelos | --- | Cerca de 3 mil pessoas incendeiam e depredam carros suburbanos. | --- |
| 22/05/1975 | Estação de Deodoro | Trem elétrico atinge outro parado. | Um morto e 192 feridos. | Apenas registram o quinto acidente com gravidade ocorrido no ano. |
| 09/07/1975 | Estação de Tomás Coelho | --- | Depredação de um trem. | --- |
| 10/07/1975 | Várias estações | --- | Depredações em diversos trens. | A RFF ressalta nas explicações públicas a má educação dos usuários. |
| 17/07/1975 | Estação de Magno | Acidente ferroviário. | 13 mortos e 200 feridos. | Visita surpresa do Presidente Geisel. |
| 18/07/1975 | Geisel e equipe visitam a Rede Ferroviária Federal. O Ministro Armando Falcão anuncia um novo líder para o subúrbio. | | | |
| 21/07/1975 | Promessa de plano de emergência de investimentos. Assume o Coronel Carlos Aloísio Weber a Divisão Especial de Subúrbios do Grande Rio. | | | |

¹⁰ Jornal do Brasil, 09/10/1977; Jornal do Brasil, 03/08/1978; e, Jornal O Globo, 24/11/1978.

| | | | | |
|-------------------|--|---|--|---|
| 30/07/1975 | Estação Del Castillo | Trem de manutenção bate em trem elétrico. | 2 mortos. | --- |
| 21/08/1975 | --- | Dois trens elétricos pegam fogo. | --- | --- |
| 03/08/1975 | Estação Benjamim do Monte | --- | 1 morto e oito feridos. | --- |
| Fevereiro de 1976 | Finalizado o Plano de Remodelação e Modernização do Sistema Ferroviário de Subúrbios do Grande Rio. Fez-se diagnóstico do sistema com grande falha: deixaram de fora as linhas com bitola estreita, tratando apenas do subúrbio eletrificado. | | | |
| 29/03/1976 | Estação Comendador Soares | Acidente. | 2 mortos. | --- |
| 22/04/1976 | Estação Tomás Coelho | Acidente. | 176 feridos. | --- |
| 06/05/1977 | Estação Comendador Soares | Acidente. | 11 mortos e mais de 60 feridos. | --- |
| 11/05/1977 | Novos trens japoneses começam a circular na linha Deodoro- Pedro II, cumprindo horários rígidos. Isso atrai mais passageiros, que totalizam quase 200 mil, somente nesse trajeto. | | | |
| Junho de 1977 | Revisão do Plano Diretor passa a incluir as linhas de bitola estreita. Ministério dos Transportes garante aos 14 milhões de usuários anuais que não subirá o valor da passagem, na ordem de Cr\$ 1,00, até que o serviço melhore. | | | |
| 27/09/1977 | Estação Pedro II | Locomotiva descarrila interrompendo 5 linhas. | Novo trem japonês com excesso de lotação fica avariado. | Seguranças se movimentam temendo depredações e a Presidência da República é alertada. |
| 03/08/1978 | Ramal Leopoldina | Curto-circuito na rede elétrica paralisa os trens. | 3 mil pessoas saltam do trem e procuram por ônibus. Apedrejamento de três coletivos e agressão a um motorista. | Polícia Militar tenta conter a multidão. |
| 23/11/1978 | Ramal Japeri | Paralisação do tráfego ferroviário por cerca de duas horas. | Quebra-quebra nas estações Anchieta e Nilópolis. Trens foram apedrejados. | Intervenção das Polícias Ferroviária e Militar. |

Mas, após 1977, de acordo com reportagem do Jornal do Brasil, a falta de continuidade de um programa de investimentos por parte do Governo Federal, comprometeu as ações da Rede Ferroviária Federal enquanto empresa. Os seus sérios problemas financeiros, a cada dia aumentavam mais, visto que sua verba mal conseguia custear a operação do sistema de trens (REDAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL, 09/10/1977). Nos anos seguintes o governo federal comprou novos trens, porém esta medida foi insuficiente para solucionar todos os problemas estruturais presentes neste meio de transporte, embora, deve-se admitir, contribuiu para controlar a onda de quebra-quebras no Rio de Janeiro.

Só em 1984 foi criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), o que representou um avanço, já que esta ficou responsável pelo transporte de passageiros, enquanto a RFFSA encarregada somente do transporte de cargas, sendo ambas subordinadas ao Ministério dos Transportes. No mesmo ano, o número de passageiros transportados nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro chegou ao máximo já atingido, cerca de 1 milhão (SUPERVIA). Nos anos subsequentes constantes quedas são registradas¹¹, talvez pela falta de investimentos no setor e pelo crescimento nas linhas de ônibus, como se pode notar no gráfico abaixo (gráfico 1):

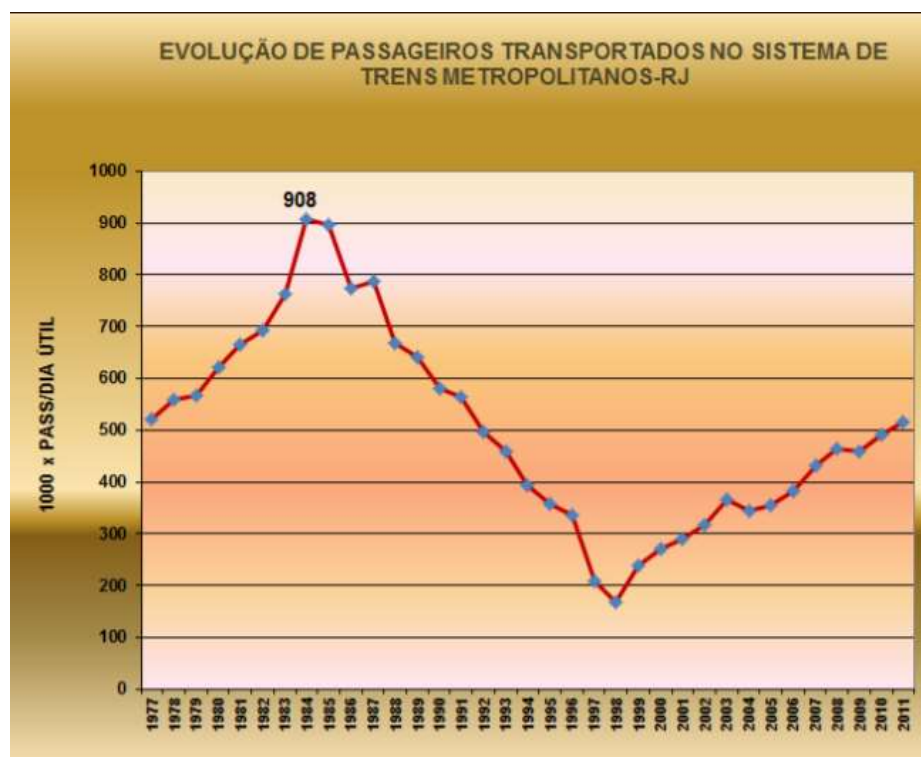


Gráfico 1 – Passageiros transportados no sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro
Fonte: Anexo I do parecer técnico do sistema viário, p.15

Concomitantemente as ações nos trens urbanos, que caracterizaram primariamente a chamada Revolta dos Suburbanos, quebra-quebras também foram registrados em ônibus. Longos congestionamentos, frequentes assaltos, aumento no preço das passagens¹², calor e superlotação estão entre as causas da revolta não só nos passageiros, mas também nos

¹¹ Hoje são transportados, aproximadamente, 600 mil passageiros por dia (SUPERVIA).

¹² Em 1977 ocorre o aumento das passagens de ônibus, cerca de 18% nos comuns e 25% no frescão. O aumento abrangeu 343 linhas de ônibus comuns e 37 especiais, além de 207 seções. Circulares do Centro custavam Cr\$1,60; os da Zona Sul – Centro variavam entre Cr\$ 1,60 e Cr\$ 2,30; e, as auxiliares Sul eram quase todas no valor de Cr\$1,70. A linha mais cara era a Mauá – Sepetiba que custava Cr\$14,70 e a mais barata a Anchieta – Pompéia que custava Cr\$0,60 (REDAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL, 01/09/1977, p.5).

motoristas e cobradores dos coletivos, como se pode notar pela manchete e fotos do Jornal do Brasil a seguir (figura 4):



Figura 4 – Estresse cotidiano dos motoristas pode gerar problemas psicológicos e a um aumento de acidentes de trânsito

Fonte: Jornal do Brasil, 09/01/1975, 1º caderno

Esses fatores levaram a greves de motoristas e cobradores de ônibus, com recorrentes paralisações do serviço por toda a cidade do Rio de Janeiro. Os trabalhadores exigiam aumento salarial, que era recusado pelos empresários das concessionárias, caso não houvesse novo reajuste no preço das passagens (REDAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL, 15/10/1985). O aumento da tarifa atingiria negativamente a população que utilizava cotidianamente os coletivos para se deslocar pela metrópole. Isso gerou tensões e alguns quebra-quebras em ônibus durante os anos de 1980.

UMA ANÁLISE SOBRE AS POSSÍVEIS CAUSAS DA REVOLTA DOS SUBURBANOS

Uma análise dentre as possíveis causas da Revolta dos Suburbanos aponta, primeiramente, os baixos investimentos na Rede Ferroviária Federal ao longo dos anos diante do rápido crescimento da população, e, além disso, conforme reconhecido pelos próprios técnicos da Central do Brasil na época, está o fato de que

os trens são poucos para o número de pessoas que precisam deles. Nos últimos 10 anos, foram reduzidos de 116 a 92, enquanto que o número de usuários aumentou

em 400 por cento. Por isso, os vagões estão levando gente pendurada do lado de fora e até sobre a cobertura. Cada composição deveria levar 1500 pessoas, mas leva 5000”. Além da superlotação, e, provavelmente, em parte como causa dela, os trens estão sempre parando por causa de curtos-circuitos nos painéis das locomotivas ou problemas com o sistema de sinalização dos ramais. [...]. No ano passado, os trens da Central pararam 1702 vezes, além das paradas normais (MOISÉS e MARTINEZ-ALIER, 1978, p.24).

Outro fator para essa defasagem nos trens urbanos do Rio de Janeiro e a revolta da população se deve aos altos investimentos financeiros federais feitos na elaboração do metropolitano em detrimento do sistema ferroviário. Para complicar ainda mais a conjuntura da época, a construção do metrô, além de demandar elevados gastos, necessitou, ao mesmo tempo em que se utilizou da remoção¹³ de muitos imóveis, moradias e famílias.

Isso ampliou a segregação socioespacial na metrópole, bem como os monopólios espaciais (SILVA, 1992) conseguidos com a empresa do metropolitano, pois as demolições e/ou desapropriações de imóveis foram feitas, principalmente, em áreas consideradas degradadas pelos planejadores, como o entorno da estação Uruguaiana ou da estação Catete. Ou seja,

ao mesmo tempo em que os grupos populacionais de baixo poder aquisitivo são removidos das áreas outrora ‘nobres’, ou simplesmente em processo de ‘renovação urbana’, situadas no Centro e na Zona Sul do núcleo metropolitano, o poder público estabelece e facilita as ligações viárias para as áreas oeste e sudoeste do estado – especialmente a orla oceânica – onde, com a implantação do plano da Barra da Tijuca¹⁴, se pretende garantir uma ocupação destinada, principalmente, a uma demanda de classe média alta (SILVA, 1992, p.98-99).

Somado a isso, o relatório do Estudo de Viabilidade do Metropolitano do Rio de Janeiro (1968), propunha uma linha prioritária que seguiria do bairro de Ipanema à Tijuca, de maneira a visar somente o descongestionamento das zonas centrais e sul da metrópole, e conseqüentemente, deixando em segundo plano a população da periferia. Em suma, “às zonas nobres se destina um transporte rápido, tecnologicamente avançado, que teria, no máximo, alguns pontos de contato com a ferrovia suburbana, enquanto essa permanecia com os mesmos problemas crescentes de funcionamento” (SILVA, 1992, p. 101).

¹³ Foram desapropriados por volta de 1444 imóveis para a implantação das linhas 1 e 2 e do pré-metrô 1. Além disso, cerca de 299 famílias foram removidas somente da Linha 1 (IBAM, agosto de 1978).

¹⁴ Contratado pelo governador Negrão de Lima, o urbanista Lúcio Costa elaborou o Plano-Piloto para a Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. Se almejava para a região a construção de um Distrito Central Financeiro (DCF) devido a um certo potencial de conversão dos fluxos da metrópole para a área, enquanto, paradoxalmente, por outro lado, se visava o controle da expansão urbana e preservação das características naturais do lugar. Entretanto, na verdade, o que ocorreu, foi um esgotamento das habitações na zona sul e a continuidade da expansão e valorização imobiliária em direção à zona oeste (SILVA, 2004).

Isso endossou os quebra-quebras nos trens suburbanos a ponto de, para evitar maiores desgastes à imagem do regime, a recém-constituída Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, que implementou as obras lentamente até meados da década de 1970, decide ao final do governo de Carlos Chagas (1971-1975), alterar a proposta inicial do metrô. Dentre as mudanças, de acordo com Silva (1992), estão: a antecipação da construção de um trecho da Linha 2 (Estácio à Maria da Graça), porque seria fundamental ampliar os pontos de integração do metrô com a ferrovia e os ônibus; e, a construção de um pré-metrô de Maria da Graça à Pavuna, com a justificativa de atender as populações periféricas com baixo nível de renda, e induzir a ocupação do solo em áreas ainda não densamente ocupadas.

Assim, em março de 1979 foi inaugurado o metrô do Rio de Janeiro com um trecho inicial de 4,3 quilômetros entre 5 estações, sendo elas: Cinelândia, Praça Onze, Central, Presidente Vargas e Glória. Inicialmente, estas eram responsáveis por transportar cerca de 60 mil pessoas por dia. Já em 1980 veio a primeira expansão, as estações Uruguaiana e Estácio foram abertas, obrigando a empresa a aumentar o número de carros de 4 para 6. No ano seguinte foram concluídas as estações Carioca, Catete, Largo do Machado, Flamengo e Botafogo (figura 5), e ainda inaugurada a Linha 2 com apenas 2 estações (São Cristóvão e Maracanã) (METRÔRIO).



Figura 5 - Construção da estação Botafogo nos anos 1970 e 1980
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=560674>
Acessado em: 10/02/2017

Depois, houve mais prolongamentos em direção à Zona Norte, sendo abertas na Linha 1 as estações Afonso Pena, São Francisco Xavier e Saens Peña, e concluída a Linha 2 até Irajá. Em fins dos anos 80, seguindo o cronograma de expansão, foi estabelecida a Estação Triagem (METRÔRIO).

Todas essas medidas do poder público corroboraram não só para protestos da população carioca, mas também para greves de motoristas, cobradores, e dos trabalhadores da construção do metrô, que não tinham suas demandas trabalhistas e salariais atendidas, conforme:

[...] exemplo dos nove quebras ocorridos em canteiros de obras do Metrô carioca, que só eclodiram após tentativas frustradas dos operários no sentido de resolver suas demandas através dos órgãos responsáveis do Ministério do Trabalho e do próprio sindicato, e que resultaram na demissão sumária dos reivindicantes. Assim, tais ações substituem temporária e ocasionalmente a falta de canais institucionais eficazes para a população expressar suas necessidades (NUNES e JACOBI, 1984).

Esses constantes protestos levaram a repercussão nos anos 1970 e 1980 tanto na mídia, quanto no meio acadêmico¹⁵, que apontou que os quebra-quebras raramente são o primeiro recurso das classes populares. Este só é utilizado quando os outros levaram a uma passividade de resoluções por parte do poder público.

Nas palavras de Moisés e Martinez-Alier (1978) pelas viagens nos subúrbios ser parte da jornada de trabalho, a precariedade dos transportes afeta a própria subsistência e reprodutividade da força de trabalho. “Desta forma, uma ação individual ganha logo a adesão da massa e torna-se coletiva. Não existe organização prévia, mas existe uma identidade de condição e de propósito” (MOISÉS e MARTINEZ-ALIER, 1978, p.41). A condição referida é a de força de trabalho precarizada, uma vez que diante dos atrasos muitos recebiam descontos por tempo perdido ou até eram demitidos, pois seus empregadores não compreendiam os problemas do sistema de transportes. O propósito mencionado é o de atingir diretamente o responsável pelos serviços de transporte, o Estado, porém carecendo de meios para tal, “as massas populares manifestam sua revolta depredando aquilo que está ao seu alcance imediato, os trens e estações” (MOISÉS e MARTINEZ-ALIER, 1978, p.33). Assim, as revoltas têm caráter simbólico.

¹⁵ Os quebra-quebras motivaram trabalhos como “A cara nova do movimento popular” de Nunes e Jacobi (1984), “Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro” de Silva (1992), “A Revolta dos Suburbanos ou ‘Patrão, o trem atrasou’” de Moisés e Martinez-Alier (1978) ou o livro “A evolução dos transportes no Brasil” de Josef Barat (1978). Ainda para Weffort (1978): “é preciso avaliar corretamente a significação crítica de estudos como “A Revolta dos Suburbanos”. O simples fato de que sejam realizados significa uma vitória contra o elitismo (e o autoritarismo) que, em diferentes épocas e sob diferentes capas ideológicas, sempre encontraram maneiras de ‘limpar’ a história dos traços deixados pelos movimentos populares. [...] O interesse central de “A Revolta dos Suburbanos” para o público e para os pesquisadores está em seu esforço para entender a lógica dos movimentos mais elementares das massas, ou seja, a formação da consciência popular e dos padrões de ação e de organização que emergem de seus embates diários para sobreviver na cidade” (WEFFORT, 1978, p.10). Assim, tendo esse tipo de estudo tamanha representação crítica, ainda mais pelo contexto em que foram publicados, de forte repressão do regime autoritário, porque a geografia urbana não apresenta muitos estudos sobre a temática? Sem dúvida, esses comportamentos coletivos são de difícil apreensão, mas eles não deixam de ser causa e reflexo de características espaciais historicamente produzidas.

CONCLUSÕES

Portanto, conforme Nunes e Jacobi (1984), no período militar prevalecia uma visão de que os atos revoltosos não seriam responsabilidade das instituições (partidos, sindicatos, aparelhos do Estado e da sociedade civil), sendo tratados como casos de polícia¹⁶¹⁷, quando, na verdade:

[...] essas formas de protesto só aparecem porque as massas populares, cuidadosamente marginalizadas por uma sociedade elitista e pelo autoritarismo do Estado, não encontram nas instituições existentes canais válidos de expressão de seus anseios e reivindicação do atendimento de suas necessidades. Se o trem atrasa e o patrão desconta no salário ou demite; se a recessão desemprega e a fome aperta; se o baixo salário não garante sequer o aluguel de um barraco de favela, a quem pode recorrer o trabalhador pobre se não a ele mesmo? E de que meios efetivos de participação dispõem a não ser das formas de atuação direta, da desobediência e da violência? (NUNES e JACOBI, 1984).

Ou seja,

[...] todas essas mobilizações denunciam a total ineficácia das instituições existentes para garantir as necessidades e a segurança da população, a qual, por isso, muitas vezes volta as costas para o Estado na busca de soluções próprias. Num país em que sempre se buscou soluções no Estado, isso aparece como novidade. Mais que isso, aponta para o contraste entre a necessidade de transformações institucionais que contemplam os anseios populares e a extrema lentidão com que elas são empreendidas pelos órgãos ditos competentes (NUNES e JACOBI, 1984).

Então, a Revolta dos Suburbanos, sob o ponto de vista da Geografia Política adveio além da ausência de participação política ou cidadania, da má conformação e distribuição das densidades institucionais, com uma centralização da gestão dos recursos na esfera federal, em detrimento da estadual, metropolitana ou municipal. Assim, o próprio caráter desigual do sistema político brasileiro corrobora para que as multidões expressem seus desejos e necessidades de maneira revoltosa.

A lógica com que se opera o sistema de transporte coletivo, não só no Rio de Janeiro, mas no Brasil de modo geral, é derivado, materialmente, das contradições existentes entre o capital e o trabalho presentes no processo de produção do espaço urbano. Em outras palavras, no Brasil, “onde vigora um modo de acumulação de ‘base pobre’” (NUNES, 1987), há a ocorrência de uma espoliação cotidiana do trabalhador, sendo, concomitantemente: em âmbito

¹⁶ Ou seja, “claramente, não se trata de mera questão administrativa, mas de uma questão de segurança” (MOISÉS e MARTINEZ-ALIER, 1978, p.39).

¹⁷ As repressoras ações policiais podem ser vistas além de uma mera característica do autoritarismo do governo militar, como pertencentes a um Estado fraco, incapaz de agir com adequado aparato regulador.

mais externo, a expropriação; e, internamente, o confisco e a privação de direitos sociais (FONTES, 2010).

Portanto, as problemáticas relacionadas a má qualidade do sistema de transporte coletivo tem uma causa estrutural e inerente a produção social capitalista do espaço urbano. Ou seja, mesmo com maiores investimentos em transporte, e, avanços sociais e políticos conseguidos com o fim da ditadura e a efetivação da Constituição de 1988 ou Constituição Cidadã, as contradições urbanas tendem a permanecer. Isso se deve ao fato de que o valor de troca tem prevalência sobre o valor de uso, ou a ordem distante prevalece sobre a próxima (LEFEBVRE, 2005).

Concluindo, as mudanças conseguidas com o “novo” sistema político, de base democrática são limitadas, pois conforme análise da época,

[é] possível que, no fim do túnel, constatemos mais uma vez que, como demonstrou José Honório Rodrigues para tantos outros momentos de transição em nossa história, a conciliação entre as elites significará "pequenas e mínimas concessões à grande maioria dos brasileiros", mantendo uma estabilidade institucional excludente e opressora, e inconciliação com os subalternos. Ou, ainda, com Raymundo Faoro, a transformação do Estado no Brasil é uma "viagem redonda", capitaneada pelos "donos do poder", essa minoria impenetrável que, em benefício próprio, mantém perpétua a separação entre a nação e o poder. Se tiver de ser assim, devemos esperar a reposição das penosas condições de dominação e exclusão. Mas, como em toda a contradição que não se resolve, também o recrudescimento do protesto. Desta vez, porém, este se dará entre movimentos convictos de seus direitos, constituídos em sujeitos capazes de lutar e se modificar na luta, e desejamos, já em condições de buscar uma "alternativa positiva" (NUNES, 1987).

Os primeiros anos da década de 1990 foram de forte instabilidade política e econômica, inclusive sendo marcados por uma das maiores manifestações populares da história do país, o impeachment do presidente democraticamente eleito, Fernando Collor de Mello. Já os anos finais do século XX e os primeiros do XXI demonstram as previsões de Nunes (1987). Ocorreu um certo recrudescimento dos protestos sociais, embora tenha havido manifestações contra o aumento das tarifas em muitas cidades brasileiras. E, além disso, os movimentos grevistas mesmo tendo se mantido, apresentaram um poder de negociação a cada dia mais restrito e ineficiente. Pode-se dizer que a conquista da democracia e da estabilidade econômica estão entre os fatores que propiciaram este adormecimento que perdurou até o início da segunda década dos anos 2000. A partir de então, diferentes camadas da população brasileira passaram a sair às ruas novamente, em recorrentes protestos de consideráveis proporções e pautas diversificadas. Mas, o transporte foi o estopim de muitas destas

manifestações destes últimos 27 anos de democracia, com destaque para as Jornadas de Junho de 2013.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, Maria Hermínia Tavares de. *Crise econômica e interesses organizados: o sindicalismo no Brasil dos anos 80*. Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP). São Paulo, 1996.
- IBAM. *Aspectos sócio-econômicos: diagnóstico em subsídios para a ação imediata do governo visando ao impacto do metrô*. Revista de Administração Municipal, Rio de Janeiro, p. 796-799, agosto de 1978.
- FERNANDES, Antônio Sérgio Araújo. *Gestão municipal e participação social no Brasil: a trajetória de Recife e Salvador (1986-2000)*. Editora Annablume. São Paulo, 2004.
- FONTES, Virgínia. *O Brasil e o Capital-Imperialismo: Teoria e História*. Editora UFRJ. Rio de Janeiro, 2010.
- LAMARÃO, Sérgio. *Passeata dos Cem Mil DHBB*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC-FAPERJ, 2009 (verbete).
- LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Tradução não-oficial da UFMG. Belo Horizonte, 2005.
- METRÔRIO. Disponível em: https://www.metrório.com.br/Empresa/Historia?p_interna=3. Acessado em: 10/02/2017.
- MOISÉS, José Álvaro; MARTINEZ-ALIER, Verena. A Revolta dos Suburbanos ou 'Patrão, o trem atrasou'. In: *Contradições urbanas e Movimentos sociais*. 2ª ed. Editora Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea. Rio de Janeiro, 1978.
- NUNES, Edson; JACOBI, Pedro. *A cara do novo Movimento Popular*. Revista Lua Nova. V.1. nº3. São Paulo, 1984.
- NUNES, Edison. *Movimentos populares na transição inconclusa*. Revista Lua Nova. 1987, n.13, pp.86-94, São Paulo.
- SILVA, Maria Laís Pereira. *Os transportes coletivos no Rio de Janeiro*. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro, 1992.
- SILVA, Luciana Araújo Gomes. *Barra Da Tijuca: O Concebido e o Realizado*. Revista geopaisagem (on line) Ano 3, nº 6, Julho/dezembro de 2004
- SUPERVIA. Disponível em: <http://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/historia-da-supervia>. Acessado em: 21/05/2017.
- WEFFORT, Francisco Correia. Prefácio. In: *Contradições urbanas e Movimentos sociais*. 2ª ed. Editora Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea. Rio de Janeiro, 1978.

Fontes de consulta:

- Jornal O Estado de São Paulo
- Jornal O Globo
- Jornal do Brasil
- Revista Veja