

AS PRÁTICAS PATRIMONIALISTAS E O ORDENAMENTO URBANO: UMA ANÁLISE HISTÓRICA E GEOGRÁFICA SOBRE OS MODAIS DE TRANSPORTE COLETIVO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Aline Rozenthal de Souza Cruz¹
Universidade Federal Fluminense – UFF
alinecruz@live.com

RESUMO:

Os processos de urbanização e produção do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, analisados, principalmente, sob o viés da mobilidade urbana, evidenciam históricas práticas patrimonialistas, entre Estado e empresas privadas, capazes de influenciar no ordenamento urbano, nos valores das tarifas e na espoliação do trabalhador. Uma retomada no tempo e no espaço dessas dinâmicas, apoiada em levantamento bibliográfico de autores como Faoro (1993, 2000), Matela (2014), Silva (1992) e Santos (1934), bem como uma pesquisa em dados secundários conseguidos em sites da internet, revelaram monopólios espaciais conseguidos pelas concessionárias de transporte. Além disso, este trabalho busca contribuições da geografia para novas abordagens teóricas e metodológicas, visto que ao dialogar a dialética lefebvriana com a sociologia crítica weberiana, intenta traçar um perfil mais característico do modo de produção capitalista do espaço urbano no Brasil.

Palavras-chave: Patrimonialismo; Transporte coletivo; Ordenamento Urbano.

GT – 9: “A produção do urbano: abordagens e métodos de análise”

I. INTRODUÇÃO

A caracterização histórica e geográfica das relações entre Estado e companhias de transporte na cidade do Rio de Janeiro demonstra, que através da promoção de licitações e concessões, estão em jogo além das disputas por apoio político-eleitoral, também os monopólios empresariais e espaciais² (SILVA, 1992), que não somente agravam as condições de mobilidade urbana (LÉVY, 2002; BARBOSA, 2014), mas respondem pelo controle do preço da terra.

¹ Doutoranda e orientanda do Professor Doutor Márcio Piñon de Oliveira, membro do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense - UFF.

² Os monopólios espaciais para Silva (1992) são a fusão dos capitais fundiários, produtivos e espoliativos, de modo a efetuar mecanismos de dominação no entorno dos modais de transporte coletivo. Já David Harvey discute a relação entre monopólios e geografia em três importantes livros: “A produção capitalista do espaço” (2006), “Os limites do capital” (2013) e “17 contradições e o fim do capitalismo” (2016).

Assim, esse artigo objetiva desvendar historicamente os laços invisíveis que permeiam a ordem distante³, ou seja, entender as relações entre poder público e empresas privadas de transporte coletivo, de modo a dialetizá-las com a ordem próxima⁴, com o cotidiano do usuário. Dito de outra forma, o que se almeja aqui é investigar como essas coalisões de poder influenciam no ordenamento urbano-territorial e, conseqüentemente, na reprodução da força de trabalho.

Para tal, o presente estudo, apesar de se basear na teoria da ordem patrimonialista, que já foi amplamente discutida no pensamento social, na geografia, essa ainda não encontrou seu aporte de maneira a verificar suas conseqüências espaciais. Desta forma, esse artigo, em termos gerais, procura trazer um diálogo entre a perspectiva crítica de estudos urbanos, embasada em Henri Lefebvre (2005, 2006, 2008), e o pensamento social brasileiro, que se inspirou em larga medida nas ideias de Max Weber (2004). Com isso, se visa englobar a totalidade espacial e as especificidades políticas e econômicas que ocorreram no Rio de Janeiro. Mas, cabe ressaltar que, apesar do estudo ser local, este abarca uma análise de variadas escalas de poder, podendo servir de base teórica para pesquisas em outras cidades do país. Já em se tratando especificamente da relação entre o sistema de transportes coletivos e a evolução urbana da capital, autores como Maurício de Almeida Abreu (2013), Maria Laís Pereira da Silva (1992), Elisabeth Von der Weid (1997) e Noronha Santos (1934), deram suporte a pesquisa.

Assim, esse artigo se estrutura, primeiramente, em torno de um debate teórico que almeja traçar a relação entre patrimonialismo e espaço urbano, ou seja, intenta apresentar as práticas patrimonialistas, inerentes a produção do espaço, como influenciadoras históricas no ordenamento urbano-territorial do Rio de Janeiro. E, em seguida, descreve e analisa como os modais de transporte coletivo são instrumento e resultado dessas práticas patrimonialistas, que visam o controle econômico e espacial da cidade.

II. AS PRÁTICAS PATRIMONIALISTAS E O ORDENAMENTO URBANO

³ Ordem distante é um conceito lefebvreano do âmbito da dominação, e, portanto, se refere aos valores de troca e como estes são, de certa forma, são estipulados pelo Estado e pelo mercado. Desta maneira, a ordem distante apresenta invisibilidades (LEFEBVRE, 2005, 2006, 2008).

⁴ Ordem próxima é um conceito lefebvreano do âmbito da apropriação, e, portanto, diz respeito aos valores de uso e como estes são vivenciados no cotidiano dos trabalhadores (LEFEBVRE, 2005, 2006, 2008).

O pensamento social brasileiro apresenta uma vasta influência do conceito de patrimonialismo, bem como diferentes interpretações a partir da formulação original do mesmo, que foi elaborado por Max Weber (2004). Dentre os autores que se debruçaram sobre o conceito, pode-se destacar Sérgio Buarque de Holanda (1995), Simon Schwartzman (1988), e os que são considerados aqui, como principais referências sobre o assunto, Raymundo Faoro (1993, 2001) e Florestan Fernandes (2006).

Até hoje, a ideia de patrimonialismo continua sendo central para o entendimento das relações que perpassam a formação da sociedade e do Estado brasileiros, tanto que permanece vastamente explorada. Entretanto, isso acabou por levar a distorções e aplicações equivocadas do conceito, inclusive suscitando dúvidas quanto a sua validade, como nos trabalhos de Jessé de Souza (2015) e Werneck Vianna (1999). Assim, se impõe a necessidade de discutir e analisar profundamente o modo como o patrimonialismo assumiu e assume na sociedade, e, no caso, nas alianças que corroboraram para a estruturação do sistema de transporte coletivo do Rio de Janeiro ao longo do tempo.

O conceito da sociologia weberiana é um subtipo da dominação tradicional, e que inclui também o patriarcalismo e a gerontocracia. Esse, por estar relacionado aos estudos sobre a formação social brasileira, é visto por Faoro (2001) como advindo de uma mescla entre as heranças do patrimonialismo português e do impacto do capitalismo liberal inglês. Assim, para o autor, pelo patrimonialismo ser regido por uma racionalidade material, este obedece a valores políticos que não limitam o poder público, mas sim, o orientam politicamente, de modo a controlá-lo e fomentá-lo, fazendo “da economia um apêndice do poder público” (FAORO, 1993, p.17). Portanto,

[p]ara que haja o patrimonialismo é necessário que os recursos econômicos e administrativos (em sentido amplo) dependam do poder soberano ou do poder público, que atua por meio de concessões, estímulos, subsídios e autorizações. A empresa é, dessa forma, uma iniciativa particular viável por meio da dádiva pública, obtida por meios legais ou ilícitos (FAORO, 1993, p.17).

Em suma, para Faoro (2001) o Estado brasileiro continuou a ser guiado essencialmente por interesses particularistas, pois “[a] progressiva conformação de uma sociedade nacional, moderna, teria surtido pouco efeito no sentido de alterar essa realidade fundamental” (JUNIOR, 2012, p.22).

Diferentemente de Faoro (2001), para Fernandes (2006) não haveria um patrimonialismo estatal, ou seja, a burocratização da dominação patrimonialista não se estenderia a todos os âmbitos do Estado. Na verdade, ocorreria uma espécie de dualidade estrutural entre as formas de dominação tradicional e a maneira como o poder se efetiva pela ordem legal. Assim, o poder central do Estado seria atingido indiretamente pela dominação patrimonialista (JUNIOR, 2012).

Já em se tratando do patrimonialismo urbano, de acordo com Matela (2014), pela cidade ser o “locus privilegiado da acumulação do capital nacional”, foi capaz de gerar um padrão de regulação estatal fortemente calcado em relações patrimonialistas de lógica liberal, que garantiram privilégios a “frações do capital nacional predominantes nos circuitos de acumulação que envolviam obras públicas, mercado imobiliário e serviços urbanos (especialmente os de transporte)” (MATELA, 2014, p.17-18). Assim, pelo patrimonialismo urbano apresentar o laço entre Mercado e Estado como sendo inerente a produção do espaço, esse seria, segundo Faoro (2000), de natureza estruturante, pois:

Num estágio inicial, o domínio patrimonial, [...] apropria as oportunidades econômicas de desfrute dos bens, das concessões, dos cargos, numa confusão entre o setor público e privado, que, com o aperfeiçoamento da estrutura, se extrema em competências fixas, com divisão de poderes, separando-se o setor fiscal do setor pessoal. [...]. O patrimonialismo pessoal se converte em patrimonialismo estatal, que adota o mercantilismo como a técnica de operação da economia. Daí se arma o capitalismo político, ou capitalismo politicamente orientado, não calculável nas suas operações. [...]. Enquanto o sistema feudal separa-se do capitalismo, enrijecendo-se antes de partir-se, o patrimonialismo se amolda às transições, às mudanças em caráter flexivelmente estabilizador do modelo externo, concentrando no corpo estatal os mecanismos de intermediação, com suas manipulações financeiras, monopolistas, de concessão pública de atividade, de controle do crédito, de consumo, de produção privilegiada, numa gama que vai da gestão direta à regulamentação material da economia (FAORO, 2000, v.2, p.367).

A essas ações, que vão além da ideologia liberal, e porque não dizer neoliberal, são o que chamamos aqui de práticas patrimonialistas, aquelas que se opõem ao discurso econômico, e privilegiam a “cordialidade” (HOLANDA, 2015). Ou seja, a gestão pública alcança a administração privada das empresas, e interfere nas licitações, concessões e no ordenamento do espaço urbano.

Assim, se elabora uma complexa e diferenciada dialética entre Estado e sociedade civil no Brasil, já que a elite desta se fundiu de tal modo as organizações estatais, sendo capazes de conseguir tão significativo controle de terras, rotas, produtos, bens e serviços, que esses agentes

só podem ser entendidos em termos de práticas patrimonialistas. Dito de outra forma, por não haver uma separação clara entre o que foi promovido pelo público ou pelo privado no cerne das coalizões de poder, é somente através da análise da dialética entre os espaços concebido e percebido, bem como do desvelamento das práticas espaciais, que é possível compreender a forma com que se dá o patrimonialismo urbano, ou a produção capitalista politicamente orientada do espaço.

Entender isso é fundamental para analisar a formação social brasileira, a evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro, e as relações entre empresas concessionárias de transporte coletivo e o Estado, pois conforme Abreu (2013) apontou:

Quando se pretende estudar a evolução da sociedade no tempo, a categoria modo de produção logo se revela ao pesquisador como ponto de partida fundamental. Entretanto, quando o objetivo da investigação passa a ser mais particularizado, referindo-se a espaço de tempo relativamente curto e a uma área geográfica específica, faz-se necessário usar uma categoria que se refira, não a realidade pura e abstrata do modo de produção, mas a uma realidade concreta, impura, caracterizada por vários tipos de relação de produção. Esta categoria teórica é a formação social. [...]. Toda formação social, como todo modo de produção, compõe-se de uma estrutura econômica, uma estrutura jurídico-política (ou institucional) e uma estrutura ideológica. [...]. A evolução não sincronizada das estruturas que compõem a formação social tem papel importante no seu desenvolvimento. É exatamente essa a responsável por alterações importantes na organização social, por transformações na divisão social do trabalho. [...]. A cada novo momento de organização social, determinado pela evolução diferenciada das estruturas que a compõem, a sociedade conhece então um movimento importante. E o mesmo acontece com o espaço. Novas funções aparecem, novos atores entram no cenário, novas formas são criadas e formas antigas são transformadas (ABREU, 2013, p. 16).

Isso posto, entende-se que pelas concessões de transporte coletivo terem sido, desde meados do século XIX, historicamente direcionadas por acordos entre Estado e companhias no Rio de Janeiro, independentemente dos momentos de ruptura política e mudanças nas coalizões de poder, o esforço de pesquisar a permanência e influência de práticas patrimonialistas no ordenamento urbano da cidade se faz primordial. Estudos como os de Weid (1997), que apontou o monopólio da empresa canadense Light and Power sobre os bondes e o fornecimento de energia elétrica na capital, e Silva (1992), quem se debruçou sobre as disputas pelo trajeto do metropolitano nos anos 1970, reforçam a hipótese e dão validade a argumentação aqui exposta.

Todavia, cada modal de transporte detém peculiaridades históricas e geográficas, daí a necessidade de se fazer uma trajetória pelos últimos 100 anos, e tentar encontrar características

comuns entre as práticas patrimonialistas de cada tempo, buscando-se evitar cair em anacronismos, e tentando promover análises transdutivas.

III. UMA ANÁLISE HISTÓRICA E GEOGRÁFICA SOBRE OS MODAIS DE TRANSPORTE COLETIVO

O Rio de Janeiro foi a primeira cidade da América Latina a organizar um sistema de transporte coletivo sobre trilhos, o que ficou conhecido como “Revolução dos Transportes”, ocorrida em fins do século XIX. Sendo assim, nas palavras de Abreu (2013), mesmo que a partir desse período a cidade já experimentasse uma significativa mudança no modo de produção e no regime político, vistos, principalmente, através da multiplicação de fábricas em detrimento do esgotamento do sistema escravista e da atividade cafeeira, é somente no início do século XX, com a chegada dos motores a combustão, da eletricidade, da industrialização de base e de grandes reformas urbanas, que a capital experimenta um vertiginoso crescimento populacional, a levando a adquirir status de metrópole já nos anos 1940. Nos dizeres de Abreu (2013):

Já na década de 1920 estavam, pois, lançadas as bases para a formação da Área Metropolitana do Rio de Janeiro. Sua estrutura urbana também já se cristalizava, assumindo cada vez mais uma forma dicotômica: um núcleo bem servido de infraestrutura, onde ação pública se fazia presente com grande intensidade e onde residiam as classes mais favorecidas, e uma periferia carente dessa mesma infraestrutura, que servia de local de moradia às populações mais pobres, e onde a ação do Estado era praticamente nula. Esta carência caracterizava, inclusive o próprio transporte ferroviário, essencial para a reprodução da própria força de trabalho (ABREU, 2013, p.82).

Em suma, de 1906 a 1930 houve uma expansão notável do tecido urbano do Rio de Janeiro. Entretanto, os últimos anos desse período já apresentavam mudanças no regime político devido à crise da República Velha, e conseqüentemente, no espaço urbano da metrópole que se consolida, cada vez mais desigual e contraditória. Ainda de acordo com Abreu (2013), o período de 1930-1964, foram marcados pela Revolução de 30, os anos Vargas, e o período populista, o qual devido a inflação, provocou não apenas

... [a] baixa do salário real do proletariado. Levou também a uma valorização crescente do solo urbano, afetando bastante o processo de expansão física da metrópole. No intuito de valorizá-los, muitos proprietários de terrenos na periferia resolveram mantê-los vagos, como reserva de valor. [...]. É importante observar, entretanto, que o Estado contribuiu bastante para o sucesso dessa estratégia. Em primeiro lugar, devido à ausência de uma política de uso do solo que desestimulasse a retenção de terrenos pelos proprietários; em

segundo, devido ao estímulo dado ao transporte rodoviário – subsídio ao combustível – que, ao baratear a tarifa de ônibus, viabilizou uma série de empreendimentos imobiliários localizados a grandes distâncias dos principais eixos de comunicação (ABREU, 2013, p.115).

Além disso, esse grande espraiamento urbano da capital, em parte explicado também, por condicionantes físicos, provocou o “aumento das distâncias entre local de trabalho e residência, exigindo deslocamentos cada vez mais maiores da força de trabalho” (ABREU, 2013, p.94), que devido a uma mudança significativa no modelo de mobilidade urbana da cidade, passa a se deslocar através do sistema viário, circular cada vez mais de carro, ônibus, lotação. Os baixos incentivos ao transporte sobre trilhos levaram a extinção dos bondes e ao sucateamento dos trens, transformando a maneira como se vive o espaço urbano, e comprometendo o desenvolvimento dos transportes de massa.

Os anos que se seguiram após o Golpe Militar de 1964 levaram a efeitos significativos sobre a articulação entre Estado e Mercado, e, por suposto, sobre a evolução da forma urbana carioca. De acordo com Abreu (2013), resultou em dois processos: de remoção de favelas, principalmente da zona sul, e especulação imobiliária em direção aos novos vetores de expansão urbana, São Conrado e Barra da Tijuca, graças a construção de túneis e vias expressas da zona sul para a nova zona oeste.

Após essa descrição inicial sobre o processo de urbanização da cidade do Rio de Janeiro, o qual visa auxiliar na compreensão das diferentes fases de estruturação urbana, se adentra a um estudo mais aprofundado sobre a influência dialética dos modais de transporte coletivo sobre o espaço urbano, bem como sobre as práticas patrimonialistas que o configuraram historicamente.

As estradas de ferro, enquanto meio de transporte suburbano, não se fazem sentir na urbe carioca na mesma intensidade que os bondes. Entretanto, de acordo com Silva (1992),

[...] no período que se estende de 1870 a 1910, foram fornecidas em torno de 15 novas concessões, além de ocorrer um sem-número de compras, transferências e incorporações de privilégios, considerando-se somente a área do Distrito Federal. [...]. O processo de formação destas companhias de estrada de ferro apresenta alguns pontos em comum com aqueles verificados no caso dos bondes. A obtenção direta de concessões por parte do capital estrangeiro, ou de forma indireta através de seus representantes, e mesmo a compra dessas concessões através de especuladores nacionais, é fato; também a exemplo dos bondes, um sem-número de concessões caducam – em virtude da falta de capital por parte daqueles que as obtiveram – enquanto, paralelamente, ocorre uma tendência à fusão de empresas e à monopolização em algumas áreas. Por outro lado, alguns aspectos específicos da ferrovia se fazem sentir, levando a características ligeiramente diversas

daquelas já observadas nas companhias de bondes; no caso das ferrovias, o mecanismo de lucro se prende não só ao próprio caráter dos empreendimentos (em parte destinados ao transporte de mercadorias), como também as características legais desse tipo de concessão, que permite a desapropriação de terras e a garantia – concedida pelo poder público – de juros sobre o capital empatado. O pagamento destes juros, por sua vez, é realizado muitas vezes através de empréstimos contraídos pelo próprio Estado, servindo ainda para o eventual pagamento do resgate de ferrovias como ocorre no final do governo de Campos Salles. Ao final do século XIX, a ferrovia é um bom negócio garantido pelas leis e pelo Estado, embora esta situação já viesse se consolidando desde 1830 (SILVA, 1992, p.44-45).

Note-se que, a partir do referido surto ferroviário exposto por Silva (1992), “se estabelece o sistema suburbano das estradas de ferro no Rio de Janeiro, e a ferrovia começa a atuar como ‘poderoso fator de desenvolvimento da cidade’, especialmente para as freguesias mais distantes” (SILVA, 1992, p.47). As ferrovias que já se destacavam no período, conforme Silva (1992), são: Estrada de Ferro de Porto Mauá à Raiz da Serra de Petrópolis, Estrada de Ferro Pedro II (que se tornaria a Central do Brasil), Estrada de Ferro Rio do Ouro (futura Linha Auxiliar da Central do Brasil), e a Estrada de Ferro Leopoldina (posteriormente empresa Leopoldina Railway).

Entretanto, cada uma teve uma formação diferente. A Estrada de Ferro Pedro II, fundada em 1855 e construída pelos ingleses, embora inicialmente tenha sofrido forte disputa de interesses concorrenciais, teve sua organização, concessão e subsídios garantidos pelo poder público. Em 1890, com a Abolição da Escravatura e a Proclamação da República, bem como, com a Revolta do Vintém (1879/1880) e a crise do sistema de transportes do Rio de Janeiro, a Estrada de Ferro Pedro II que já estava em pleno funcionamento, “é comprada pela Central que, juntamente com a Leopoldina Railway, passa a dominar o transporte ferroviário” (SILVA, 1992, p.50).

Já a Estrada de Ferro Leopoldina, organizada com capitais brasileiros e ingleses, consegue, com a aquisição de estradas de ferro e ramais, se tornar a “maior rede ferroviária de Minas e Rio de Janeiro” (SILVA, 1992, p.51). Porém, em 1891, com a crise política e econômica, a companhia passa por dificuldades financeiras e é posta à venda. Somente em 1897, que os ingleses adquirem a referida ferrovia, que passa a ser denominada The Leopoldina Railway Company Ltd., a qual continua a “compra de linhas, ramais e concessões de outras companhias” (SILVA, 1992, p.50), com destaque para a Rio de Janeiro Northern Railway Company, a qual já havia comprado a Estrada de Ferro Mauá e a Companhia de Navegação a Vapor, estendendo seus domínios para a Baía de Guanabara.

Em se tratando do transporte marítimo, apesar de se ter iniciado ainda a época do Reinado de Dom João VI, destacam-se os eventos a partir da fundação da Companhia Cantareira e Viação Fluminense em 1889. Esta que visava, inicialmente, explorar os serviços de abastecimento de água e as linhas de carris urbanos, a partir de 11 de fevereiro de 1890, obtém “a concessão de um terreno nas marinhas do caes Pharoux e, pouco tempo depois, tratou de iniciar, sob novos moldes econômicos, a navegação nas carreiras de Nictheroy e Sant’Anna de Maruhy, aproveitando para isso o antigo material da Companhia Ferry e os velhos empregados” (SANTOS, 1934, v.2, p.230). Apesar de tentativas de concorrência, a referida companhia sempre saía vitoriosa diante da alegação de que detinha o privilégio daquele transporte. Nos anos seguintes a empresa realizou melhoramentos sob a fiscalização do governo federal e o apoio financeiro do Banco da República do Brasil e da Companhia Mercantil e Hypothecaria. Mas, em 1908 a empresa Cantareira passa das mãos de capitalistas nacionais, como o diretor Luiz Felipe Alves da Nóbrega e do gerente Duarte Ferreira Martins, para ser financiada por capitais ingleses, da The Leopoldina Railway Company Limited, como exposto acima. A partir de 1914, com a renovação do contrato de navegação, se expandiu o número de viagens diárias a um total de 62, já que as barcas, ao serem modernizadas, passaram a fazer viagens mais rápidas. Já em 1927, as barcas, com capacidade para 1500 passageiros, faziam cerca de 160 viagens diárias.

Quanto ao serviço de transporte marítimo para as Ilhas de Paquetá e do Governador começou a melhor se estruturar a partir de 1899. Com a autorização do prefeito para abrir concorrência, foi aceita a proposta de Julio C. Magalhães para a Ilha de Paquetá, e de Visconde de Moraes, presidente da Companhia Cantareira e Viação Fluminense, para a Ilha do Governador. Porém, na vigência do contrato de Julio Magalhães, a Companhia Cantareira e Viação Fluminense se manteve no serviço particular de transporte para Paquetá. Até que, “[e]m concorrência pública, que se realizou a 17 de março de 1905, teve preferência a proposta da Companhia Cantareira e Viação Fluminense, que desde 1903 fora autorizada a manter, em caráter provisório, o serviço da navegação” (SANTOS, 1934, v.2, p.245). A referida companhia se manteve em operação nesses trajetos até o início dos anos 1920, quando em março de 1922, em virtude de condições estabelecidas em decretos anteriores,

[...] effectuou-se a lavratura de contracto com a Companhia Cantareira e Viação Fluminense, pelo prazo de vinte anos, para a navegação, por meio de barcas e lanchas, entre as iolhas do Governador e de Paquetá. As passagens, sob idénticas tarifas, seriam, indistintamente, para qualquer desses logares: em primeira classe – 600 réis, e em segunda – 400 réis. [...]. O contracto de 29 de março de 1922, afóra a navegação regular, estabeleceu carreiras de lanchas a vapor para o transporte de passageiros destinados ao

Galeão (em frente ao continente, no distrito de Inhaúma) e às praias da Bica (nas proximidades da ponta do Mattoso) e das Frecheiras (que confronta com o litoral de Irajá, onde desagua o rio deste nome) (SANTOS, 1934, v.2, p.255).

Já os bondes começaram a se eletrificar a partir de 1890 devido a uma cláusula de contrato para a renovação das concessões entre as companhias e a prefeitura. Esta ideia, de acordo com Weid (1994),

[...] tinha origem numa experiência realizada pela Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico em 1887, utilizando o sistema de "acumuladores Julien", que eram aparelhos elétricos acumuladores de força e luz. [...]. Entretanto, apesar do sucesso do momento, o sistema não teve continuidade, pois foi abandonado pouco depois na Europa e nos Estados Unidos, e não durou muito tempo aqui. Animada com a experiência, a Companhia do Jardim Botânico procurou outro processo, decidindo por um sistema de produção de eletricidade por meio de uma usina a vapor, já em uso em algumas cidades americanas. Em 1892, a empresa inaugurou a tração elétrica em seus veículos. O bonde partiu do centro, próximo à Carioca, sob os aplausos do povo, e deslizou suavemente em direção à rua do Passeio, às praias do Russel e do Flamengo, indo até a rua Dois de Dezembro, onde ficava a usina elétrica que alimentava o sistema (WEID, 1994, p.18-19).

O projeto deu certo e motivou as outras empresas a se eletrificarem, sendo a Companhia Ferro-Carril Carioca em 1896, e em 1898 a Estrada de Ferro da Tijuca que passou a desenvolver um projeto de eletrificação, já que sua concorrente direta, a Companhia São Cristóvão possuía tração elétrica e carros de luxo. Assim, “[e]m 1900, todos os contratos tiveram novas cláusulas em que as exigências de eletrificação tinham seus prazos reduzidos com promessas de ampliação dos prazos das concessões quando as obras estivessem terminadas” (WEID, 1994, p.19).

A chegada da eletricidade provocou um ímpeto de desenvolvimento e atraiu capitalistas interessados em produzir em maior escala, pois a mesma estava sendo gerada através de pequenos empreendimentos já nas mãos de concessionários. A exemplo, Weid (1994) explica que

Este era o caso dos transportes ferro-carris, distribuídos por várias empresas, e da iluminação pública e privada, privilégio da Societé Anonyme du Gaz. A produção de energia elétrica através da força hidráulica era, por certo, o empreendimento mais econômico e produtivo. Sua aplicação, entretanto, ficava reduzida no Rio de Janeiro ao fornecimento de força motriz para a indústria e os serviços em geral. Mesmo assim, nos últimos dias do século XIX, foi concedido ao inglês William Reid o privilégio de estabelecer usinas produtoras de energia elétrica gerada por força hidráulica. O contrato definitivo de Reid com a Prefeitura foi assinado já em 1900 (WEID, 1994, p.20).

Entretanto, nos anos seguintes esse cenário sofrerá intensa transformação, porque após se estabelecer em São Paulo, a Light and Power Co. Ltd. vislumbra no Rio de Janeiro um grande potencial para atuar. Sendo assim, os principais dirigentes da empresa canadense, Frederick S. Pearson e Alexandre Mackenzie, decidem agir no mercado carioca. Assim, a empresa travou uma dura batalha, ao custo de muitas barganhas, para adentrar nos setores de energia e transporte da capital, pois segundo Weid (1994), o monopólio conseguido em São Paulo alertou o poder público a tentar evitar essa tendência “através do decreto nº 1001, assinado pelo prefeito Pereira Passos em 1904, proibindo privilégios exclusivos para produção e distribuição de energia elétrica no Distrito Federal, o que permitia a concessão de licenças para mais de uma pessoa ou empresa” (WEID, 1994, p.21).

Mas, Mackenzie aos poucos ia obtendo concessões complementares para garantir o futuro monopólio, comprando ativos com maioria acionária, e adquirindo as empresas de bondes, gás e iluminação, até que a “The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd. teve autorização para funcionar no Brasil em 30 de maio de 1905” (WEID, 1994, p.24).

Assim, a despeito do decreto 1001, a Light conseguiu hegemonia no mercado, inviabilizando uma possível concorrência, unificando em 1907 as três principais companhias (São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos), estreitando laços com a Jardim Botânico, e conseguindo garantir os privilégios de zona até 1940 e da concessão até 1970. Somente uma empresa na Ilha do Governador conseguiu resistir ao monopólio da Light tendo uma existência independente do sistema (WEID, 1994).

Um dos meios de transporte que merece destaque no referido processo, apesar de não poder ser considerado de massa, é o ônibus. O auto-omnibus foi inaugurado em 1908 pelo Dr. Octavio da Rocha Miranda, e fazia regularmente o percurso da praça Mauá ao Passeio Público. Porém, somente em 1911, que a empresa Auto Avenida, gerida pelos doutores Octávio da Rocha Miranda e Octavio Mendes de Oliveira Castro, firmaram termo de contrato com a prefeitura, “obrigando-se a estabelecerem um serviço definitivo entre a Avenida, canto da rua do Hospício, e a Praia Vermelha” (SANTOS, 1934, v.2, p.121). O segundo termo data de 1913, e foi estabelecido entre a prefeitura e Francisco Nilmar, a fim de fazer a ligação entre a Avenida e a praça Tiradentes. Assim, aos poucos foram surgindo empresas de ônibus, sendo em 1927 que o grupo Bento, Lopes & Freitas, ao incorporarem a Empresa Nacional Auto Viação Limitada inauguraram as primeiras linhas para os arrabaldes. Com isso, ocorreu uma espécie de vulgarização do transporte e expansão

da cidade, sob o comando do capitalista Manoel Lopes Ferreira, bem como, um enorme desenvolvimento do setor, que saltou de quatro para dezoito empresas em apenas um ano. Todavia, “[a]s empresas Nacional Auto Viação Ltd. e a Light, com os carros da Excelsior, disputavam a primazia no tráfego” (SANTOS, 1934, v.2, p.127).

A década de 1940 marca o início do processo de metropolização da cidade do Rio de Janeiro, e também, a transição de um modelo ferroviário (bondes e trens) para o rodoviário (lotações, ônibus e automóveis), que se tornaria predominante nos anos 1960 devido ao processo de industrialização, a autonomia de rotas, a expansão do sistema viário e aos baixos investimentos nos trens e bondes. Todavia, a partir de 1945, com o enfraquecimento da Light and Power no setor e o fortalecimento das empresas de ônibus com legitimidade frente ao Estado, o sindicato das empresas de ônibus passa a deter maior poder sobre as políticas de transporte (MATELA, 2013).

Assim, de 1958 em diante, com o estabelecimento do regime de permissões para o serviço, o poder público passa atuar de forma mais ativa na regulação do sistema de transporte coletivo de modo a promover a hegemonia das empresas de ônibus, desde que estas apresentassem números mínimos para operação. Entretanto, no regime permissionário não há prazos definidos de duração de contrato (MATELA, 2013), bem como não estão claramente definidos os direitos e obrigações das empresas.

Isso levou a proibição definitiva dos lotações em 1963, a extinção dos bondes em 1964, e a maiores cobranças das empresas de ônibus, que a partir de 1967 com a exigência de uma frota mínima de 60 carros para operar, e visando uma redução de 121 para 54 empresas, se provocou uma onda de fusões e aquisições, principalmente entre pequenas companhias de lotações ou cooperativas de motoristas. Como estratégia para promover as adaptações necessárias, as novas empresas de ônibus se utilizaram de capitais oriundos de atividades comerciais, o que, de certa forma, influenciou o estilo de condução dos negócios, tanto administrativamente, quanto nas estratégias de expansão (MATELA, 2013). Com isso ocorreram barreiras a livre concorrência e a efetivação de monopólios espaciais pela delimitação de área de atuação de cada empresa (MATELA, 2013; SILVA, 1992). Entretanto, note-se que tudo ocorreu com o aval do poder público municipal, que preferia estabelecer articulações com grupos de capital mercantil local do que com a Light ou o governo federal, que administrava o sistema de trens da Central do Brasil (MATELA, 2013).

Portanto, na década de 1960, com a transferência da capital federal para Brasília, a cidade do Rio de Janeiro perdeu importância econômica e influência política, levando a mudanças na sua infraestrutura e dinâmica urbanas, intensificadas ainda pelos incentivos ao transporte rodoviário. Outro fator significativo na época foi o Golpe Militar, pois conforme Silva (1992):

Note-se que, após 1964, à rearticulação das facções no poder, segue-se uma série de modificações nos instrumentos e formas de ação do estado, no sentido de “viabilizar” a nova política adotada. As regras do jogo começam a ser redefinidas. [...]. Note-se, entretanto, que, como resultado da ação pública em vigor, as tendências de conformação urbana da cidade permanecem e se reforçam, com uma intensidade que relembra, alguns períodos de início de século. Assim é que se intensificou o processo de deslocamento da população proletária para a periferia do núcleo metropolitano, motivada, entre outros fatores, pela ação do poder público, especialmente através da política habitacional, dos programas viários, e de renovação urbana. [...]. Por outro lado, 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 implementação do Plano da Barra da Tijuca, se pretende garantir uma ocupação destinada, principalmente, a uma demanda de classe média alta. Assim é que, do ponto de vista das condições para o transporte, é incrementada, sobremaneira, a política rodoviária, já agora através de grandes conjuntos de viadutos e túneis, segundo duas direções: a primeira com o propósito oficial de liberar os acessos a Presidente Vargas e a avenida Brasil, concluindo as ligações com os túneis que facilitam o tráfego para a ligação norte-sul da cidade (no caso, as obras viárias são implantadas sobre áreas de ocupação antiga, periféricas ao Centro da cidade e densamente povoadas, que representam para a população residente uma possibilidade de localização habitacional próxima a locais de trabalho e serviços); a segunda, facilitando a extensão da Zona Sul através da abertura de auto-estradas e túneis, propiciando o acesso à vasta área litorânea, de pouca densidade e com outra estrutura de ocupação (SILVA, 1992, p. 96-99).

Além do fim dos bondes e dos lotações, anteriormente descritos, se destaca o serviço de transporte marítimo pela baía de Guanabara. Com a Revolta das Barcas ocorrida em 1959, o transporte aquaviário deixou de ser concessão e retornou a gestão do poder federal. Dentre as principais motivações da referida insurgência estava o enriquecimento dos donos da concessionária, a família Carreiro, enquanto a empresa tinha seus funcionários com salários atrasados, e barcas superlotadas e malconservadas. Todavia, a administração do transporte coletivo pelo poder público, não foi garantia de maior eficiência, visto que os trens da Rede Ferroviária Federal, que englobava as linhas da Central do Brasil, estavam a cada dia se deteriorando mais, e o número de passageiros aumentando, de modo a tornar a superlotação um grave problema. No período, ainda se destaca a formação da comissão para implantação do metrô, nas palavras de Silva (1992):

Em 22 de agosto de 1967, o Estudo de Viabilidade do Metropolitano do Rio de Janeiro é efetivamente contratado, tendo o consórcio CCN-HOCTIEF-DECONSULT – que trazia o know-how alemão para a análise do problema carioca de transporte – vencido a concorrência. No ano seguinte (em 11 de junho de 1968) foi entregue o relatório preliminar e, no dia 12, aprovada a proposta da “linha prioritária” que seguiria de Ipanema até a Tijuca. A divulgação do projeto, por sua vez, provoca uma série de controvérsias e críticas da Assembléia Legislativa, e dos meios técnicos, que durante todos esses anos não deixaram de discutir o problema. [...]. Nesse momento já está constituída a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro (lei 1736), sob a forma de sociedade mista e vinculada à Secretaria de Serviços Públicos do Estado da Guanabara; seu capital inicial estava consignado em cem milhões de cruzeiros (SILVA, 1992, p.99-100).

Nos anos 1970 são inaugurados os primeiros trechos do metropolitano, associado a muitas remoções e desapropriações. Em 1974 é inaugurada a ponte Rio-Niterói, e em 1975 são fundidos os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro. Entretanto, com o direcionamento dos investimentos públicos para as referidas obras, a crise nos trens tem seu auge com a Revolta dos Suburbanos, uma sequência de quebra-quebras ocorridos, principalmente, entre 1974 e 1978 no Rio de Janeiro (MOISÉS e MARTINEZ-ALIER, 1978). Isso levou o poder federal a realizar mudanças no trajeto inicial proposto para o metrô, de modo a beneficiar mais a Zona Norte da cidade, bem como empreender melhorias no sistema de trens, comprando novos vagões e locomotivas, e aprimorando o monitoramento para reduzir o número de acidentes.

Ao longo dos anos 1980 se vislumbra mais uma etapa de transição caracterizada pela crise política e econômica, e a abertura do regime. E isso se refletiu nos transportes do Rio de Janeiro:

- O metropolitano, apesar do trecho inicial ter sido inaugurado ainda em 1979, as expansões, inauguração da Linha 2, e estruturação deste meio de transporte se deram ao longo da década de 1980 (METRORIO);
- As barcas, que durante os anos 1960 e 1970 permaneceram sob a gestão federal, nos anos 1980 são transferidas para o âmbito estadual. Dentre os motivos dessa mudança está a unificação dos estados do Rio e da Guanabara;
- Por fim, em 1984 foi criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), responsável pelo transporte de passageiros, enquanto a RFFSA ficou encarregada somente do transporte de cargas. Porém, apesar do mencionado avanço administrativo, nos anos subsequentes foram registradas constantes quedas no número de passageiros transportados, talvez pela falta de investimentos no setor e pelo crescimento nas linhas de ônibus.

Em fins da referida década, a elaboração da Constituição Federal de 1988 provocou ainda uma reorganização das coalizões de poder, desta vez, aparentemente, rumo a uma tendência de menor intervenção do Estado no Mercado. Porém, conforme Nunes (1987),

[é] possível que, no fim do túnel, constataremos 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 (NUNES, 1987).

Assim, se adentra aos anos 1990, as políticas públicas de viés neoliberal, e as licitações, privatizações e concessões nos transportes coletivos do Rio de Janeiro numa tentativa de diminuir os custos e a ação do Estado. Entretanto, conforme exposto nos trabalhos de Matela (2013) e Lazzarini (2011), isso, na verdade, intensificou a monopolização no mercado e as práticas patrimonialistas. Outro autor que confirma isso, é Martins (1997), quem defende que ao longo da década exposta ocorreu uma mudança de um patrimonialismo tecnoburocrático, característico do período militar, para um de viés político-corporativo, “baseado em alianças político-partidárias perfeitamente encaixadas na prática fisiológica em busca de recursos e influência sobre a administração pública” (MARTINS, 1997). Portanto,

O que estava em jogo era, [...] não apenas a transição política, mas uma transição do poder patrimonial, onde as alianças que suportavam os anéis burocráticos passariam por uma revisão política. Os desafios de resgatar a capacidade da burocracia pública em formular e implementar políticas sociais e direcionar a administração pública para a democracia foram sobrepostos pelo imperativo em tornar a administração pública um instrumento de governabilidade, loteando áreas e cargos em busca do apoio político necessário à superação das dificuldades da instabilidade política da transição (MARTINS, 1997).

Em suma, o que se intentou apontar ao longo do artigo é que o patrimonialismo, se caracteriza não como sendo preponderante em certos momentos de nossa história, como durante a República do Café com Leite (1889-1930), mas sim, como uma forma de dominação estrutural, que somente foi adquirindo uma nova roupagem, sobremaneira no urbano que se tornou o “locus” da acumulação de capital. Além disso almejou demonstrar, que o jogo político de compadrio entre o público e o privado viabilizou a realização do econômico, provocando o esvaziamento da Política

na ordem próxima. Ou seja, ao tempo em que se fortaleceu a realização da ordem distante, se negou a própria cidade.

IV. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A descrição histórica demonstrou além das relações do poder público com as empresas de transporte, o papel preponderante destas na evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro. O referido processo, desde fins do século XIX inclusive, já foi facilitado pela sua associação com companhias imobiliárias e pela presença do capital rentista financeiro, garantido pela bolsa de valores, bancos e pela especulação seja de uso do solo/ renda da terra, seja de ativos/ títulos na bolsa.

Além disso, ressalta-se a participação do capital estrangeiro, sobretudo inglês e canadense nos séculos XIX e XX, nos setores energético e de transportes, embora deva-se ponderar que capitalistas nacionais tiveram um grande peso na expansão do sistema. Outra característica que deve ser levada em consideração é a fusão de companhias, que se expandiram absorvendo empresas menores que atuavam em áreas próximas.

Essas dinâmicas embora tenham mudado de feitio ao longo do tempo, permaneceram nas concessões público-privadas do ramo dos transportes a tendência a monopolização e ao patrimonialismo, pois estes são intrínsecos a produção capitalista do espaço urbano no Brasil. Ou seja, as coalizões de poder procuraram historicamente manter o controle político do mercado nacional, através de estratégias que levem a baixa concorrência e facilitem a execução de acordos unilaterais.

Assim se entende que, o patrimonialismo urbano é dependente dos recursos econômicos e administrativos do poder público, o qual procura agir por meio de concessões, estímulos, subsídios e autorizações para efetivar interesses particularistas de ambos os lados, do público e do privado, fazendo com que seja difícil distinguir as esferas de ação de cada um. Isso leva a pensar na necessidade de maiores discussões na geografia em torno do conceito de patrimonialismo, que mesmo tendo sofrido modificações e adaptações contextuais ao longo do tempo, se mostrou uma abordagem interessante para compreensão da produção do espaço.

V. REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013.
- BARBOSA, Jorge Luiz. *A mobilidade urbana como expressão do Direito à Metrópole*. In: LIMONAD, Ester; CASTRO, Edna (Orgs.). *Um novo planejamento para um novo Brasil?* Rio de Janeiro: Editora Letra Capital, 2014, p. 187-201.
- FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: a formação do patronato político brasileiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora Globo, 2000.
- _____, Raymundo. *A aventura liberal numa ordem patrimonialista*. Revista USP. São Paulo, nº17, 1993, p.14-29.
- FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*. São Paulo: Editora Globo, 2006.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2006.
- _____, David. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.
- _____, David. *17 contradições e o fim do capitalismo*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2016.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2015.
- LÉVY, Jacques. *Os novos espaços da mobilidade*. In: GEOGRAPHIA, Revista da Pós-Graduação em Geografia da UFF. Niterói, ano III, nº6, 2002.
- JÚNIOR, Aristeu Portela. *Florestan Fernandes e o conceito de patrimonialismo na compreensão do Brasil*. Revista PLURAL, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP. São Paulo, nº19, 2012, p. 9-27.
- LAZZARINI, Sérgio Giovanetti. *Capitalismo de Laços: os Donos do Brasil e suas conexões*. Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2011.
- LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Tradução não-oficial da UFMG. Belo Horizonte, 2005.
- _____, Henri. *O direito à cidade*. 6ª ed. São Paulo: Editora Centauro, 2006.
- _____, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.
- MARTINS, Humberto Falcão. *A ética do patrimonialismo e a modernização da Administração Pública Brasileira*. Publicado em Motta, Fernando C. Prestes & Caldas, Miguel P. *Cultura Organizacional e Cultura Brasileira*. Atlas, 1997.
- MATELA, Igor Pouchain. *Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Letra Capital, 2013.



_____, Igor Pouchain. *Reestruturação Urbana Neoliberal e as empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Caderno Metrôpole, São Paulo, v. 16, n. 31, pp. 151-169, junho de 2014.

METRÔRIO. Disponível em: https://www.metrorio.com.br/Empresa/Historia?p_interna=3. Acessado em: 10/02/2019.

MOISÉS, José Álvaro; MARTINEZ-ALIER, Verena. A Revolta dos Suburbanos ou 'Patrão, o trem atrasou'. In: *Contradições urbanas e Movimentos sociais*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, 1978.

NUNES, Edison. *Movimentos populares na transição inconclusa*. Lua Nova [online]. Nº 13, 1987, p.86-94.

SANTOS, Noronha. *Meios de Transporte no Rio de Janeiro*. Jornal do Commercio, 2 volumes, 1934.

SILVA, Maria Laís Pereira. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Divisão de Editoração, 1992.

SOUZA, Jessé. *A tolice da inteligência brasileira: ou como o país se deixa manipular pela elite*. São Paulo: Editora Leya, 2015.

SCHWARTZMAN, Simon. *Bases do autoritarismo brasileiro*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1988.

WEBER, Max. *Economia e Sociedade: Fundamentos da Sociologia Compreensiva (Volume 2)*. São Paulo: Editora UNB, 2004.

WEID, Elisabeth von der. *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. Fundação Casa de Rui Barbosa, 1994.

_____, Elisabeth von der. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. Tese de Doutorado. UFF/ICHF, 1997.

VIANNA, Luís J. Werneck. *Weber e a Interpretação do Brasil*. Novos Estudos CEBRAP, 1999, p.1-15.