

BRT e mobilidade urbana:

narrativa ou solução?

BRT and urban mobility:
is just a narrative or a solution?

RONALDO PIMENTA DE CARVALHO JUNIOR

Doutor e Mestre em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Bacharel e Licenciado em Geografia pela Universidade Federal Fluminense (UFF), Professor D 402, da Rede Federal de Educação Básica (Colégio Brigadeiro Newton Braga)
ronaldopcarvalhojr@gmail.com

RESUMO: O objetivo principal do artigo é problematizar a narrativa de alguns agentes sociais (nacionais e internacionais) envolvidos no processo de formação de um consenso que subsidiou a gestão pública do Município do Rio de Janeiro a adotar o modelo de transporte denominado BRT como, ao mesmo tempo, solução de mobilidade urbana e legado olímpico.

PALAVRAS-CHAVE: BRT. Mobilidade urbana. Agentes sociais.

ABSTRACT: The main objective of this article is to problematize the narrative of some social agents (national and international) involved in the process of forming a consensus that subsidized the public management of the city of Rio de Janeiro to adopt the transportation model called BRT as, at the same time, urban mobility solution and Olympic legacy.

KEYWORDS: BRT. Urban mobility. Social agents.

Introdução

Ao longo da segunda década do século XXI, o Brasil esteve no centro da atenção midiática global com a realização de dois megaeventos esportivos: a Copa do Mundo da Federação Internacional de Futebol Associado (FIFA), disputada em 2014, e realizada em 12 cidades brasileiras (das quais nove são metrópoles [IBGE, 2007]); e os Jogos Olímpicos de Verão do Comitê Olímpico Internacional (COI), realizado em 2016 e quase que totalmente disputado na cidade do Rio de Janeiro. Para os propósitos do presente artigo, o evento objeto de análise são os Jogos Olímpicos.

A organização e a operacionalização de um evento com forte apelo midiático como os Jogos Olímpicos (BOURDIEU, 1997) exigem um nível de comprometimento político, econômico e financeiro que une, de um lado, gestores públicos de diferentes esferas governamentais (no caso do Brasil, os níveis Federal, Estadual e Municipal) e, de outro lado, entidades esportivas, empresários de diferentes ramos e agentes financeiros (públicos e privados), dentre outros agentes sociais, que estruturam uma coalização de poder para fazer frente às inúmeras exigências que devem ser atendidas para que a cidade seja escolhida como sede do evento.

Tal arranjo organiza-se em um contexto de governança urbana caracterizado pelo empreendedorismo urbano (HARVEY, 1989; HACKWORTH, 2007) que se relaciona, inicialmente, à ascensão do neoliberalismo nos países centrais do capitalismo, caracterizando o que se pode chamar de governança neoliberal das cidades (HARVEY, 1989).

No entendimento de Harvey (1989), a governança neoliberal das cidades caracteriza-se por três elementos fundamentais: 1) as Parcerias público-privadas (PPP); 2) a promoção de atividades empreendedoras por parte da coalização de poder e da parceria público-privada, subordinadas ao mercado; e 3c) pelo enfoque do empreendedorismo urbano estar centrado em parcelas específicas da cidade e não no conjunto do território.

Esse é o contexto que emoldura e embasa o denominado “urbanismo olímpico” que impõe um conjunto de transformações urbanas seletivas, necessárias à satisfação dos interesses mercadológicos presentes, também, em tais eventos.

Nesse sentido, a existência de uma rede de transportes públicos de massa é um dos requisitos básicos fundamentais para a escolha de uma cidade como sede dos Jogos. Caso não disponha, ou disponha de um sistema precário ou insuficiente, os gestores proponentes da candidatura se comprometem, em um exíguo prazo de tempo, em implantar tal rede, uma vez que a *mobilidade urbana* é considerada, pelos organizadores detentores dos direitos privados dos Jogos, como um dos pilares estratégicos de sucesso do evento.

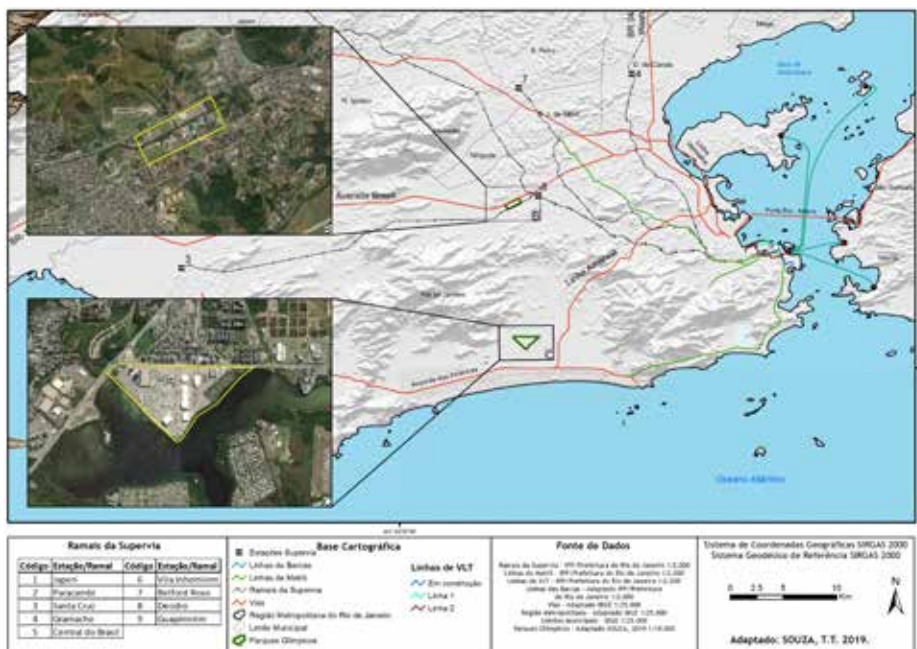
Para que se tenha uma ideia da importância da rede de transportes no evento, nos Jogos Olímpicos do Rio, em 2016, estiveram presentes cerca de onze mil atletas, suas respectivas comitivas esportivas e outras milhares de pessoas dentre jornalistas, turistas e a própria população da cidade. Dever-se-ia, portanto, ser capaz de possibilitar o deslocamento de milhares de pessoas para que as inúmeras e simultâneas agendas fossem cumpridas sem atropelos.

Cumprir ainda destacar que a *mobilidade urbana* é componente estratégico do chamado “legado olímpico”, amplamente utilizado pelos agentes envolvidos na realização dos Jogos como um argumento de força a fazer crer, e convencer, que o evento é, antes de tudo, um “benefício” para todos os cidadãos da cidade.

Nesta perspectiva, a cidade do Rio de Janeiro deveria realizar, em cerca de oito anos, o que não houvera realizado nas últimas décadas. Além disso, dois dos principais locais de realização de eventos dos jogos ou não dispunham de um serviço de transportes público de massa (como o caso do Parque Olímpico, na Baixada de Jacarepaguá) ou dispunham do serviço, porém precarizado e sem receber investimentos há muitas décadas (como o Parque Olímpico de Deodoro, no subúrbio de mesmo nome) (Figura 1).

De todo modo, ambos os centros onde se realizariam os eventos olímpicos não se conectavam por meio de uma rede de transportes públicos de massa. Esta era a tarefa a ser realizada, implantar efetivamente uma **rede** (grifo nosso) de transportes públicos de massa, posto que, no território do município e de seu entorno metropolitano, o que se tinha (ou tem?) era (ou é?) uma **rede radial** (grifo nosso) de transportes públicos de massa, com corredores expressos rodo-metro-ferroviários ligando as periferias (Zona Oeste, Baixada Fluminense e Leste Metropolitano) ao Centro do município sem, no entanto, conexão entre si. A exceção deste sistema radial era o corredor expresso rodoviário Avenida Governador Carlos Lacerda (Linha Amarela)¹, que liga a Baixada de Jacarepaguá à Ilha do Fundão, sem, no entanto, articular os dois Parques Olímpicos.

FIGURA 1: Rede de Transportes do Município do Rio de Janeiro e Parques Olímpicos



Fonte: Adaptado: Souza, T.T., 2019.

A solução encontrada para atender às exigências e, assim, satisfazer interesses diversos, foi implantar um sistema de transporte sobre pneus, denominado *BRT²*, que fazia algumas décadas vinha sendo trabalhado pela indústria automobilística e sua cadeia produtiva associada para ser uma solução de *mobilidade urbana* vendida como rápida, barata e de alta capacidade de transporte de passageiros (CARVALHO JR., 2018).

Assim, o objetivo do presente trabalho é problematizar a narrativa de alguns agentes sociais que formulam um entendimento que considera o sistema de transportes conhecido como BRT como um modal de transporte de passageiros de alta capacidade, de rápida implantação e de baixo custo de implantação e menor custo operacional. Face aos limites deste trabalho, optou-se por apresentar uma fração do material de pesquisa que foi levantado e resultou na elaboração da tese de doutoramento do autor.

A construção da narrativa do BRT como solução de mobilidade urbana

A implantação de um sistema de transportes nos moldes de um BRT exige uma série de medidas institucionais, políticas, econômicas e operacionais (GOMIDE; ORRICO FILHO, 2004; MATELA, 2015), que possibilitem ao transporte por ônibus (um modal de baixa capacidade de transporte de passageiros) um ganho de performance que sob determinadas condições pode alçá-lo à condição de transporte de média capacidade. Estas condições envolvem um conjunto de intervenções técnicas e operacionais que, dentre outras, visam a circulação prioritária de ônibus em vias urbanas exclusivas e segregadas, que possuam embarque e desembarque em nível (estações), veículos especiais (articulados ou biarticulados), recolhimento antecipado de tarifa, prioridade semaforica, alinhamento central de canteiros, Centro de Controle Operacional (CCO) e o uso de ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte)³.

Paralelamente às questões técnico-operacionais, existem aspectos de cunho político e econômico que concorrem para o reforço desse entendimento. Em um contexto global de modelo econômico de viés neoliberal, onde a expansão de Parcerias Público-Privadas (PPPs) é um arranjo político e institucional incentivado e presente em governos municipais ao redor do mundo, conforme alertara Harvey (1989) e Hackworth (2007), ter uma modalidade de transporte padronizada, testada, baseada em um setor produtivo ícone do individualismo dependente do modo capitalista de produção, na qual importantes agentes econômicos encontram-se dispostos a financiar para ser oferecida como “solução de mobilidade barata e eficaz”, torna-se um trunfo auspicioso para gestores⁴ e agentes econômicos⁵. Nesta perspectiva, portanto, a ideia de uma modalidade de transporte sob o epíteto BRT se constitui em importante elemento de apoio a projetos neoliberais de governança.

Para esse projeto ir adiante, contudo, inúmeros obstáculos precisam ser removidos uma vez que a narrativa que o defende como solução de mobilidade não se sustenta sem que requisitos mínimos sejam implantados. Esse é o ponto, ao mesmo tempo, forte e frágil da narrativa. Caso os requisitos mínimos sejam implantados, nos moldes apresentados anteriormente, o sistema ganha em performance e eficiência e pode ser comparado a outros sistemas de média capacidade de transporte de passageiros como o VLT ou os bondes, não obstante seus defensores alegarem que o sistema pode concorrer com trens e metrô. Caso não implante os requisitos mínimos, a

narrativa não se sustenta e o projeto malogra. Em suma, há uma narrativa que transforma as possibilidades de soluções de engenharia de transportes agrupadas na ideia de um BRT em uma mercadoria bem-acabada, chance-lada tecnocraticamente, nos termos propostos por Lefebvre (1972), e que pode ser comercializada e vendida para “gestores” municipais mundo afora. Assim, a mercadoria BRT transforma-se em uma modalidade de transporte com atributos e identidade própria. É como se existissem o trem, o metrô, o avião, as embarcações, o VLT, o BRT e o ônibus, cada um representando modalidades de transporte distintas.

Uma das estratégias levadas adiante pelos agentes defensores do BRT como solução de mobilidade é ganhar o apoio de tecnocratas que atuam nos serviços e agências públicas de transportes para que o sistema seja adotado⁶. O apoio técnico é fundamental, pois respalda e fortalece a decisão. Aqui se percebe claramente o tautismo⁷ presente na narrativa: a indústria⁸ e seus representantes apresentam aos técnicos o sistema BRT, os técnicos, premiados por limitações orçamentárias e de necessidades prementes de tomada de decisão (com problemas concretos a resolver em suas tarefas e atribuições cotidianas decorrentes de uma morfologia urbana favorável ao automóvel (GORZ, 2012), veem no sistema uma excelente oportunidade de “resolver problemas” e indicam aos gestores a adoção de tal solução. O gestor vislumbra a possibilidade de deixar um “legado político” e adota o modelo. A indústria recebe encomendas da “melhor solução custo-benefício”. No curso de tal processo, a narrativa ganha o apoio do senso comum via reportagens nos meios de comunicação⁹ que mostram todas as vantagens que tal modalidade oferece (a tecla de ser mais barata é batida à exaustão), mostrando que o “mundo moderno” caminha nessa direção, salientando que a “mobilidade urbana” é o grande legado social de tal iniciativa. Aliás, esse é um desdobramento importante de uma tal narrativa, a de fazer crer que o BRT é uma solução de mobilidade urbana, barata, eficaz e de rápida implantação, ideal para projetos políticos de curto prazo e sem compromisso de Estado ou sociais, mas de governo, portanto, efêmeros.

Mas como se constrói uma narrativa? De onde ela surge? Por que se afirma que se trata de uma narrativa? Quem a elabora? A resposta ou as respostas para tais indagações não é direta e tampouco objetiva e seus desdobramentos se estendem no tempo e no espaço, havendo momentos de expansão e outros onde pode ocorrer uma retração. Não há um personagem único que condense e proponha tal interpretação milimetricamente estruturada. O que se processa é uma convergência de interesses de diferentes agen-

tes sociais, não necessariamente articulados entre si, mas cuja cosmovisão e interesses comuns se reforçam mutuamente. Nesse sentido, a elaboração de uma narrativa favorável ao sistema BRT como “solução, indica que um conjunto de diferentes agentes sociais¹⁰ produzem entendimentos, estudos e projetos que convergem na direção de identificar que a modalidade em questão possui características e atributos que se tornam uma vantagem competitiva em relação a outras soluções ou modalidades.

Assim, entende-se que a utilização da categoria de análise “agentes sociais” permite que se identifique, se caracterize e se contextualize os responsáveis pela produção do espaço urbano (PIRES, 2014), auxiliando na desconstrução dos elementos fetichizantes do mesmo.

Identificar agentes sociais comprometidos com uma narrativa não constitui um trabalho que tenha como preocupação revelar ou descobrir alguma teoria conspiratória, ao contrário. O que se pretende ao identificar os principais grupos que atuam na formulação de entendimentos, de análises, de propostas, de recomendações, de orientações, de avaliação e mesmo de defesa explícita da utilização do sistema BRT como a “melhor solução” para a mobilidade urbana em cidades de quaisquer tamanhos, de qualquer parte do mundo, é expor que tais “consensos” ou entendimentos não representam uma “verdade absoluta” ou a “melhor opção técnica”. Antes de tudo, esses “consensos” representam uma dentre várias abordagens e soluções possíveis, e não necessariamente a mais adequada à resolução dos problemas em tela. Entretanto, como representam uma ação resiliente e constante de grupos de pressão, seu entendimento sobre a questão acaba por prevalecer sobre outros entendimentos. Como isso ocorre? Esses grupos dispõem de recursos vultosos, tanto materiais quanto humanos, e de uma rede política influente e com efetivo poder político, os quais ratificam e emplacam o seu “produto” como a única solução viável. Quando os estudos técnicos apontam que o seu “produto” não é a melhor solução, acabam por indicar que é o que cabe no orçamento dos combalidos cofres públicos, atendendo, desta forma, às demandas da sociedade sem que se cometa “crime de responsabilidade fiscal” casando novamente com o projeto neoliberal que tem na dita “responsabilidade fiscal” o seu mantra de governança.

Assim, a partir do levantamento bibliográfico inicial e o posterior desenrolar da pesquisa que embasou este trabalho, chegou-se à identificação de diferentes agentes sociais que atuam no plano mais abrangente de defesa do sistema BRT como uma solução “mais eficiente” no enfrentamento dos problemas de trânsito e mobilidade das cidades.

Os agentes foram divididos em 4 grupos: (a) Agentes Governamentais, que reúnem as instituições governamentais e seus respectivos programas científicos que realizam estudos, projetos e programas experimentais, desenvolvem produtos, estabelecem normas técnicas, fixam diretrizes e produzem relatórios técnicos sobre o tema e suas abrangências. Esse grupo é composto por instituições norte-americanas; (b) Agentes Acadêmicos, compõe-se de professores, pesquisadores e instituições acadêmicas e suas publicações científicas que realizam estudos e projetos, fixam diretrizes e produzem artigos científicos sobre o tema e suas abrangências, em sua maioria pesquisadores estrangeiros e empresas de consultoria; (c) Agentes *Think Tanks*, agrega ONGs e instituições privadas (fundações corporativas ou pessoais) que prestam assessoria, elaboram manuais, realizam monitoramento e processamento de dados, publicam artigos, criam formas de avaliação do sistema, realizam conceituações sobre o tema e suas abrangências; e (d) Agentes Classistas, engloba os fabricantes de veículos e suas respectivas associações e institutos representantes de seus interesses, associações representativas de classe de operadores rodoviários, profissionais da área e usuários.

Contudo, em função das características da estrutura institucional e acadêmica norte-americana, onde os financiamentos privado e estatal se fundem e se misturam em uma complexa rede de fomento e normatização técnica, por um lado, e face ao modo como os principais *Think Tanks* incentivadores do BRT compõem seu quadro dirigente, não de forma idêntica, mas valendo-se de estratégia semelhante à rede institucional-acadêmica, ou seja, ter um corpo dirigente composto de pessoas egressas dos mais variados campos de atuação (estratégia política de cooptação de possíveis opositores e de aliados políticos importantes), se decidiu abordar os agentes sociais em dois grupos distintos: a rede institucional-acadêmica norte-americana, e; os *Think Tanks*. Os dois grandes grupos operam de forma complexa e articulam os quatro grupos de agentes sociais que foram identificados. A interação, muitas vezes assimétrica, entre os diferentes agentes, resulta na formulação de uma narrativa favorável à utilização do sistema BRT, na forma de um epíteto, construído para representar o sistema BRT como uma modalidade de transporte distinta do ônibus. É essa interação entre os dois grupos que será, resumidamente, apresentada a seguir.

A rede Institucional-acadêmica norte-americana responsável pela formulação de conceitos de BRT

A elaboração de políticas públicas e de normas técnicas para o setor de transportes, nos EUA, envolve uma complexa rede institucional que articula órgãos e departamentos públicos, associação de profissionais e de usuários, universidades e seus departamentos, empresas de consultoria (muitas delas tendo à frente pesquisadores de destaque no meio universitário), associações científicas federais e a indústria dos setores envolvidos.

Nesse complexo sistema, além de dotação orçamentária direta do governo federal, qualquer pessoa física ou jurídica pode contribuir (através de doação) pecuniariamente com os projetos em andamento ou em processo de estruturação. É aqui que as indústrias do setor aportam recursos significativos na busca de soluções para seus respectivos segmentos produtivos. Há também chamadas públicas que patrocinam projetos apreciados e aprovados.

No que concerne ao transporte rodoviário, pode-se mencionar dois programas patrocinados por órgãos federais: o *National Cooperative Highway Research Program* (NCHRP)¹¹, mais voltado à infraestrutura física das autoestradas, e; o *Transit Cooperative Research Program* (TCRP)¹², dedicado ao debate de soluções de transportes.

Ambos os programas estão abrigados na *Cooperative Research Programs Division*¹³, divisão do *The Transportation Research Board* (TRB)¹⁴, responsável pela administração de diversos programas de pesquisa desenvolvidos por outras organizações. O TRB é um dos sete programas do *National Research Council*¹⁵, o qual é administrado pelas *National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine*¹⁶.

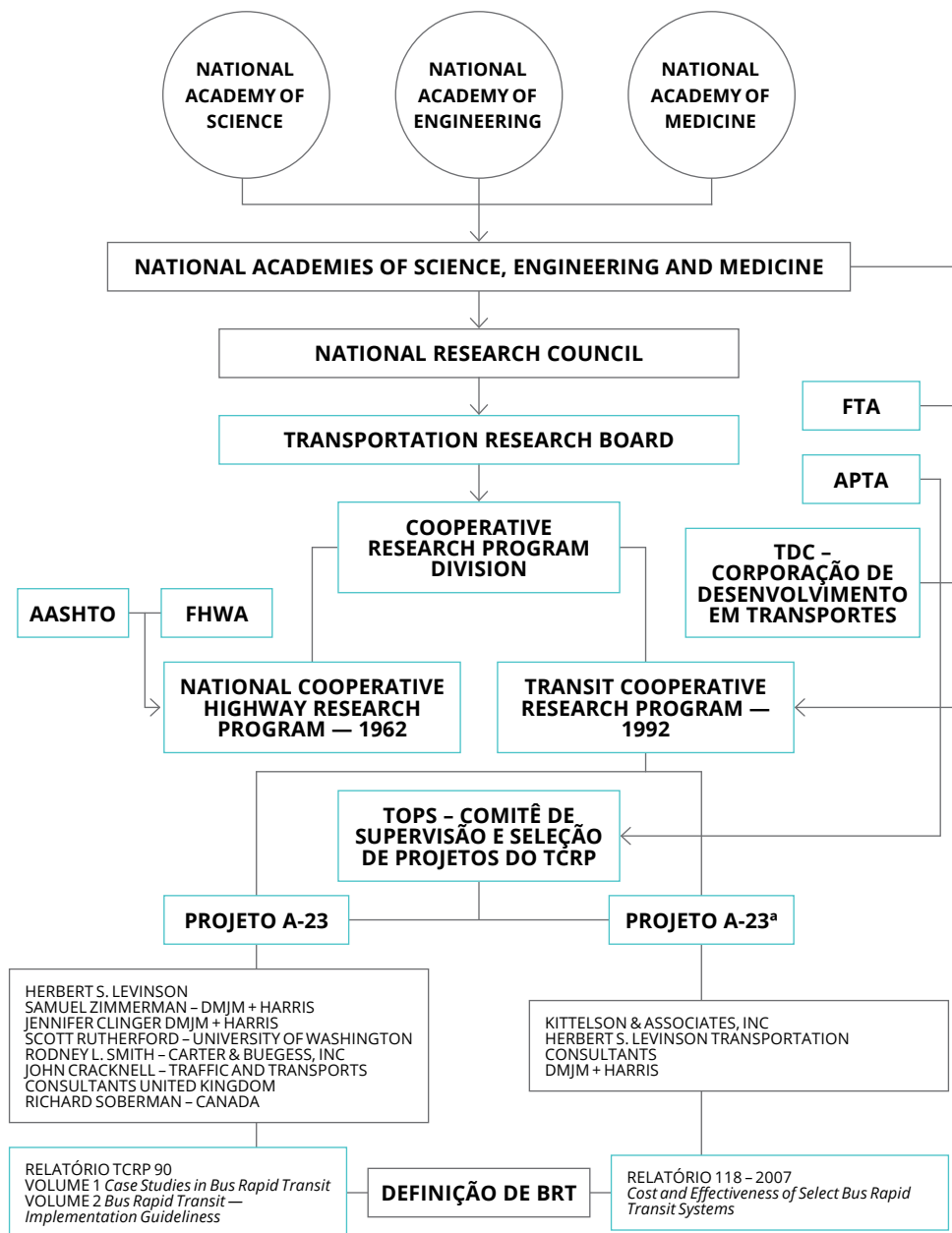
O NCHRP foi criado em 1962, com o intuito de constituir-se em um programa de pesquisas na área de autoestradas, de alcance nacional, criado e mantido pelos membros da Associação Norte-Americana de Especialistas Rodoviários e de Transporte (AASHTO)¹⁷, com apoio e suporte da Administração Federal de Estradas de Rodagem (FHWA)¹⁸. A experiência acumulada nesse programa resultou na criação do TCRP¹⁹.

O TCRP foi criado cerca de 30 anos depois, em 1992, resultado de uma tríplice cooperação entre a *Federal Transit Administration* (FTA)²⁰, a *Transit Development Corporation* (TDC)²¹ e a *National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine*²². A expectativa institucional com o Programa era fazer com que “a indústria dos transportes desenvolva inovações para problemas

operacionais de curto prazo bem como ajustar apropriadamente novas tecnologias e abordagens para que sejam incorporadas ao sistema público de transportes da nação”²³. Da forma como está escrito, pode-se inferir que o Programa serviu, e ainda serve, também, como laboratório experimental da indústria. Isto se explica pelo papel estratégico da APTA na escolha de quais projetos serão contemplados com recursos para seu desenvolvimento. Entidade privada constituída por centenas de personalidades jurídicas, instituições de pesquisa, agências governamentais e profissionais autônomos com 136 anos de existência, a APTA mantém o TCRP *Oversight and Project Selections Committee* (TOPS)²⁴, que é o responsável pela escolha dos projetos que serão financiados e que se auto define como “[...] organização internacional que tem representado a indústria dos transportes por mais de 100 anos, desde 1882”²⁵. Assim, cumpre destacar a importância da APTA em todo o processo de pesquisa e busca de soluções para os assuntos de transportes uma vez que a entidade participa efetivamente da seleção de projetos (via TOPS) e foi fundadora do TCRP (via TDC). Portanto, patrocinar a APTA é estratégico e essencial no complexo institucional-científico norte-americano para o setor de transportes. Os recursos para financiamento são decorrentes de contribuições de entidades públicas e privadas²⁶. Não obstante asseverar que “nós salvaguardamos as conclusões e deliberações dos comitês de quaisquer influências dos patrocinadores”²⁷, seria ingenuidade não admitir a influência da indústria e de setores econômicos correlatos e afins nas deliberações estabelecidas.

Dos trabalhos produzidos pelo TCRP, o presente trabalho destaca dois: o *Project A-23 (Implementation Guidelines for Bus Rapid Transit Systems)*²⁸ e o *Project A-23A (Cost and Effectiveness of Selected Bus Rapid Transit Components)*²⁹. O Projeto A-23 e o Projeto A-23A produziram, respectivamente, os Relatórios 90 (*Bus Rapid Transit, Volumes 1 & 2*) e 118 (*Bus Rapid Transit Practitioner's Guide*). Ambos integralmente dedicados ao estudo e análise de sistemas de Transporte Rápido por Ônibus. O processo institucional descrito anteriormente pode ser visualizado na Figura 2.

FIGURA 2: Cooperação Institucional Público-Privada



Fonte: Elaboração própria.

Os dois relatórios se tornaram referência nos estudos sobre a implantação e escolha do Transporte Rápido por Ônibus como solução de transporte urbano. A razão para a relevância dos referidos relatórios, além da importância conceitual, técnica e operacional, é o fator político, uma vez que são publicações chanceladas pelos órgãos reguladores e normatizadores do sistema de transportes estadunidense e que, invariavelmente, vão ser a base técnica e conceitual de inúmeros artigos científicos publicados após 2003 sobre temática BRT.

Como afirmado no início deste item, há uma complexa teia que articula instâncias governamentais ao meio acadêmico no processo de elaboração e concepção de normas e soluções para o sistema de transportes. Uma expressão desta complexa teia é a Universidade do Sul da Flórida (USF)³⁰. Em 1988, a USF criou o *Center for Urban Transportation Center* (CUTR), com o objetivo de pensar “[...] soluções inovadoras [...] em diferentes modais de transporte”³¹. Em 2001, em parceria com a *Federal Transportation Administration* (FTA), criou o *National BRT Institute* (NBRTI), dedicado à publicação, avaliação e difusão de trabalhos e iniciativas que envolvam a utilização de soluções de transporte urbano com utilização de princípios de BRT, dentro de certos padrões de exigência, como já mencionado.

O CUTR publica uma revista eletrônica internacional, o *Journal of Public Transportation* (JPT), que se dedica à publicação de artigos científicos e estudos de caso em áreas que abrangem, dentre outras, engenharia, planejamento, economia, geografia, políticas públicas, ciências políticas. Porém, a ênfase reside na “identificação de soluções inovadoras para problemas de transportes públicos”³². Dentre vários artigos publicados sobre o tema BRT, o JPT disponibilizou, em 2002, o volume 5, nº 2³³, uma edição inteiramente dedicada a estudos sobre BRT, com oito artigos, dezenove autores e cento e oitenta e nove páginas. Nesta edição, o BRT aparece como uma solução barata, moderna e de rápida implantação a solucionar os problemas de congestionamentos das grandes cidades norte-americanas e mundiais. Chama atenção que o primeiro artigo deste volume, *Bus Rapid Transit: An Overview*, foi escrito pelos mesmos autores que, no ano seguinte, assinariam o Relatório 90 (*Bus Rapid Transit, Volumes 1 & 2*), realizado pelo TRB, sob os auspícios da FTA.

A atuação de *Think Tanks*

Apesar dos investimentos materiais, intelectuais e institucionais engendrados para a sedimentação de uma ideia de BRT como um modal de transporte rodoviário equiparado ao ferroviário, sua implantação, nos EUA, não prosperou como se esperava, provocando certo desapontamento nos entusiastas por sua adoção.

Muito desse “insucesso” pode ser atribuído à banalização do uso do termo BRT em muitas iniciativas de transportes sobre pneus, empreendidas nos EUA, que não tinham qualquer preocupação com os rigores técnico-operacionais que se buscava estabelecer para que um sistema de circulação prioritária de ônibus em vias urbanas recebesse a chancela BRT.

[...] uma nova classe de sistemas BRT surgiu na América Latina, Ásia e África que demonstrou que o BRT pode prover níveis de velocidade e capacidade comparáveis ao metrô. À medida que o BRT se torna um fenômeno mundial, as cidades americanas começam a considerá-lo como uma alternativa viável em seus planos de transporte. Infelizmente, ainda não há um consenso do que seja um sistema BRT. Como nos EUA a noção do potencial pleno de um sistema BRT é limitada, diversas cidades promoveram melhorias modestas em seus sistemas de ônibus e as chamaram de BRT, manchando sua marca. Como resultado, no início da segunda década do século XXI, o público da maioria das cidades norte-americanas permanece ignorante ou apático do pleno potencial que o BRT pode oferecer³⁴ (WEINSTOCK et al., 2011, p. 15).

No texto acima, o lamento dos autores pela banalização do uso do termo BRT revela que, para eles, o termo não pode ser empregado em quaisquer intervenções de transportes de passageiros sobre pneus. O que chamam de “falta de consenso do que seja um sistema BRT” é o intento em somente considerar BRT um tipo específico de intervenção. Ao reprovar essa denominação para medidas que não representem o modelo tecnicamente mais avançado, o fazem para tentar vender o BRT como um sistema de alta capacidade, o que, exageradamente, pode ser comparado a um metrô, porém, com menor custo e de mais rápida implantação. É essa a narrativa (BRT como epíteto de um modal de alta capacidade) que alguns *Think Tanks* vão assumir e defender para apresentar esse modal ao redor do mundo.

O BRT, enquanto epíteto, é baseado na experiência pioneira do modelo de Curitiba, tem o modelo operacional e institucional do sistema colombiano³⁵ e as bases conceituais são as que constam dos Relatórios 90 e 118. Portanto, o mínimo que se exige é que o sistema seja dotado de embarque e desembarque em nível, recolhimento antecipado de tarifas, veículos especiais, uso de ITS, prioridade semaforica, com alinhamento em canteiros centrais, Centro de Controle Operacional e vias de rolamento segregadas, dentre outras características.

É exatamente este modelo que é defendido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP)³⁶, entidade internacional, com sede em Nova York e escritórios no Rio de Janeiro e em outras cidades do mundo, que, sem exageros, poderia ser considerada como a grande divulgadora e incentivadora da adoção do sistema de BRT como “solução de mobilidade” para as cidades do mundo, principalmente as cidades do chamado “mundo subdesenvolvido”.

A história do ITDP inicia-se em 1985 quando seu fundador, Michael Replogle, funda o instituto com o objetivo de ser uma organização de suporte para apoiar “iniciativas de paz e desenvolvimento” ao redor do mundo, sendo um dos mais efetivos apoiadores do movimento “Bicicletas sim, bombas não”, surgido em 1984, tendo embarcado centenas de bicicletas para a Nicarágua. No ano seguinte ao de sua fundação, Replogle publica um artigo, “Transporte Sustentável” que “estabeleceu os princípios do ITDP”³⁷ e obteve, em seguida, financiamento do TRB (um dos sete programas mantidos pela *National Research Council*, dos EUA) para implementar novo projeto de envio de veículos não-motorizados para “países em desenvolvimento”. O instituto seguiu com a pauta ambientalista e chegou a mandar 10.000 bicicletas para a Nicarágua, em 1989. A partir da atuação na área ambiental, o instituto construiu uma articulação política com representantes de segmentos importantes do cenário político nacional e internacional, como o Congresso dos EUA, o Banco Mundial e o Banco Europeu de Investimentos que resultou em sua participação, em 1996, no encontro do Programa Habitat da ONU (HABITAT II), que teve lugar em Istambul, Turquia, sobre transportes. Foi no encontro de Istambul que Walter Hook, então Diretor-Executivo, semeou a ideia de adoção de medidas que “enfrentem” o problema “ambiental” dos transportes urbanos ao divergir da proposta do Banco Mundial, que entendia que o problema da má qualidade dos serviços de transportes urbanos residia na gestão pública dos mesmos e a solução deveria ser pela sua privatização. Hook entendia que o problema estava nos transportes motorizados. No ano

seguinte ao do encontro em Istambul, o ITDP pressionou o Fundo Global para o Meio Ambiente para rever as diretrizes de seu programa de transporte e, assim, liberar milhões de dólares para projetos de BRT e transportes não-motorizados (ITDP, 2008). Daquele ano até os dias de hoje, o ITDP se tornou um dos grandes lobistas internacionais do BRT.

Por que se afirma isso? Porque o que se observa nas propostas do ITDP para a solução de transportes ou de mobilidade é a recomendação do sistema BRT como o modal chave, estruturante e de alta capacidade, para solucionar problemas de congestionamento de trânsito das grandes metrópoles. A “sustentabilidade” aparece no incentivo a transportes não-motorizados, como bicicletas ou riquixás (estes nos países asiáticos) e na adoção do sistema BRT, pois, ao priorizar o transporte coletivo, retira-se veículos particulares de circulação, diminuindo-se, em sua narrativa justificatória, a emissão de poluentes motorizados. Não que o uso de transportes não-motorizados não seja importante (o deslocamento a pé e de bicicleta são expressivos no Brasil, por exemplo), mas o que se constata é a proposição de instalação de ciclovias ou de ciclofaixas nas áreas centrais das cidades, sem proposta de estruturação de uma rede de ciclovias nas áreas onde são mais utilizadas. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, a população que mais faz uso da bicicleta em seu cotidiano como um meio de transporte é a população de mais baixa-renda e que habita nas áreas mais distantes do centro, onde não existe nenhuma proposta de uma rede de ciclovias.

Toda essa trajetória, por sua vez, somente se faz com muita articulação política. Nesta perspectiva, a estratégia global do instituto é ter, em seus quadros, principalmente em seu Conselho de Diretores, profissionais que sejam membros ou egressos de organizações internacionais de destaque no cenário corporativo internacional. Além do Banco Mundial (instituição estratégica nas ações globais do instituto), o Conselho de Diretores possui representantes de diferentes corporações que, na perspectiva apresentada acima, de composição de um ambiente urbano corporativo, expõe a complementaridade e a “sinergia” entre os interesses das diferentes empresas e os projetos apresentados pelo instituto.

Depreende-se, portanto, que há uma convergência de *expertises* voltadas à transformação seletiva e parcial da morfologia urbana, na perspectiva de um processo de governança neoliberal das cidades (HARVEY, 1989; HACKWORTH, 2007) pautado por reestruturações espaciais destinadas à produção do espaço e reprodução do capital (SOJA, 1993), onde atores e agentes hegemônicos de uma ordem e estrutura anterior, se ressignificam, alterando

apenas a forma e a embalagem de seus produtos, mas mantendo o controle e permanência de suas ações. Por isso a solução BRT, enquanto epíteto de uma modalidade de transporte de alta capacidade, é um produto incentivado e desejado por tais agentes, ele faz girar o mecanismo de uma cadeia produtiva (a automotiva), reforçando a hegemonia sobre pneus, ao mesmo tempo em que articula processos seletivos de reestruturação espacial.

Além disso, nota-se, também, a representação de interesses geopolíticos, geoeconômicos e geoestratégicos dos Estados Unidos, atuando efetivamente na gestão do Instituto, na figura do Vice-Presidente Joseph Ryan. O Vice-Presidente do ITDP representa a entidade de sugestivo nome SAFE, acrônimo para *Securing America's Future Energy*³⁸. A SAFE expõe claramente, em sua página na Internet, ser o petróleo vital para economia norte-americana, estabelecendo que a segurança energética é segurança nacional, e impedir interrupções no fornecimento de petróleo para a economia estadunidense custa às forças armadas americanas entre US\$67,5 bilhões à US\$83 bilhões de dólares anualmente. Uma provável justificativa para que essa entidade esteja representada no Conselho de Diretores do ITDP pode ser a defesa de políticas de melhoria da eficiência energética nos transportes e de diversificação da matriz energética dos transportes, bandeiras empunhadas pela organização. Por outro lado, pode, também, representar influência e articulação política em países produtores de petróleo (ou com países com relações próximas destes produtores) como estratégia não militar de garantia do fornecimento de petróleo. Ou ambas.

Com tamanha articulação internacional, reproduzir a estratégia de representação política presente no Conselho de Diretores da matriz não foi tarefa difícil para o escritório brasileiro. Neste, o Conselho Diretor tem personagens que ocupam ou já ocuparam cargos de relevo na administração pública brasileira nas diferentes esferas. Portanto, não é de se estranhar a força e influência do ITDP no Rio de Janeiro, tanto no município quanto no estado. A entidade se faz presente e atuante na formulação e gestão de políticas públicas para a área que chamam de mobilidade. Esse papel pode ser percebido a partir da consideração dos aspectos que se seguem: (a) teve assento no Conselho Municipal de Transporte da cidade do Rio de Janeiro; (b) assessorou graciosamente a prefeitura na estruturação do sistema BRT da cidade; (c) influenciou a Secretaria de Estado de Transportes (SETRANS), em reuniões com técnicos do alto escalão — o instituto era mencionado como entidade parceira e que deveria ter assento no Conselho Estadual de Transportes e Logística (CETL) que se encontrava em discussão —; (d) participou da Câmara

Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro³⁹; (e) participou da elaboração, como apoio, do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro (PMUS); (f) fez parceria com a Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana (SeMob) e com o Ministério das Cidades, traduzindo do inglês para o português o Manual de BRT (de autoria do próprio ITDP); e (g) parceria com a SeMob, o Ministério das Cidades, o WRI BRASIL e o Instituto de Meio Ambiente (IEMA), desenvolvendo uma “cartilha da mobilidade” que foi distribuída para mais de 5.000 municípios brasileiros onde o BRT é recomendado como solução de mobilidade urbana.

Enfim, há uma efetiva participação no debate e na implantação de políticas públicas de mobilidade no Brasil e no mundo. O nível de articulação global do instituto pode ser medido pelo informe⁴⁰ do próprio instituto de que o ITDP e parceiros assumiram o compromisso, durante a conferência Rio+20, em aplicar, junto com bancos de desenvolvimento, US\$175 bilhões (cento e setenta e cinco bilhões de dólares) durante 10 anos em políticas de mobilidade e transportes sustentáveis. Recursos vultosos capazes de alimentar a “sustentabilidade” desses setores produtivos.

Considerações finais

O projeto de urbanismo olímpico iniciado em fins da primeira década do presente século, em sua narrativa idílica, sinalizou com a possibilidade de superação de um dos problemas que mais afligem o cotidiano dos moradores da metrópole carioca e, por conseguinte, de seu entorno metropolitano — os congestionamentos de trânsito.

O perfil radial de sua rede de transportes (Figura 1), há décadas esperava por intervenções que construíssem, efetivamente, uma rede com modais de alta capacidade a conectar transversalmente os tradicionais e históricos eixos radiais que ligavam a metrópole e seu entorno à Centralidade metropolitana. Havia um potencial de alteração significativo na maneira e nas direções de como os cariocas e os visitantes da cidade se deslocam sobre o território.

Se esta realidade ainda não havia mudado, não era por falta de estudos ou iniciativas. A pesquisa histórica mostra que planos e projetos, com mais de 50 anos de existência, já haviam proposto o rompimento da lógica radial com a implantação de eixos transversais alterando a lógica dos deslocamentos da metrópole. Contudo, muitos destes planos, que previam a implantação de eixos ferroviários de passageiros, sucumbiram à lógica de uma morfologia

urbana dependente e tributária do automóvel, conforme demonstrado por Gorz (2012), com a construção, em seus trajetos projetados, de vias urbanas prioritariamente utilizadas por veículos automotores individuais.

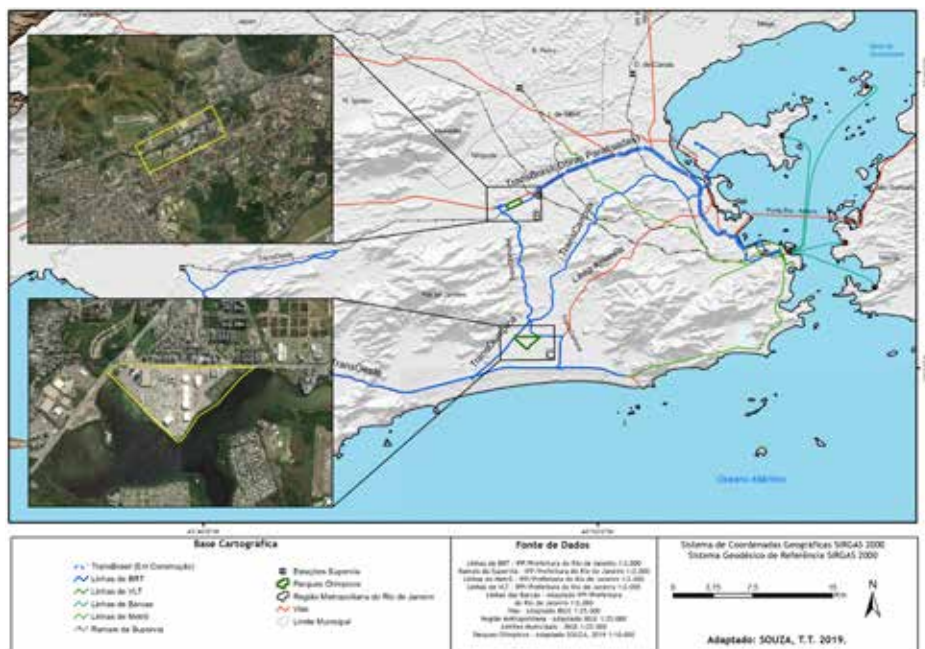
O resultado, portanto, pela característica do transporte automotivo (ou individual ou coletivo de baixa capacidade de transporte) era a permanência dos congestionamentos e a demora nos deslocamentos.

O urbanismo olímpico apresentou-se como capaz de resolver tal situação. Os compromissos assumidos previam a estruturação de uma rede de transportes não mais radial, com eixos articulados em diferentes direções.

Contudo, a solução escolhida recaiu, uma vez mais, na adoção de um modal rodoviário logo, de baixa capacidade de transporte. A novidade, desta vez, era que o modal vinha embalado por uma narrativa cuidadosamente elaborada, cientificamente chancelada, que propalava tratar-se de um sistema “moderno, eficiente e barato”, previamente testado em outros lugares.

Ônibus especiais (articulados ou biarticulados), circulando em intervalos regulares, em vias segregadas e exclusivas com alinhamento central de canteiros, dispondo de modernas tecnologias de transporte resolveriam os históricos problemas e iriam redefinir o mapa da rede de transportes da cidade (Figura 3).

FIGURA 3: Rede de Transportes do Município do Rio de Janeiro Com o Sistema BRT e Parques Olímpicos



Fonte: Adaptado: Souza, T.T., 2019.

Com exceção da rapidez na implantação, de fato a logística técnico-operacional de uma faixa de rolamento é mais rápida e de menor complexidade do que um sistema sobre trilhos. Já os custos mais baixos e a alta capacidade são aspectos, para dizer o mínimo, muito controversos.

Seja em não se computar, por exemplo, todo o investimento pretérito existente em um local que vai receber uma calha segregada, como o próprio loteamento em si, o arruamento, a drenagem, a iluminação pública e a sinalização, seja na mais rápida deterioração das vias e a menor vida útil dos veículos. Uma composição de trem, por exemplo, opera com segurança por mais de 40 anos. Os veículos sobre pneus duram no máximo 12 anos. Contudo, em muitos veículos do BRT, por exemplo, já se nota nitidamente sinais de deterioração muito avançada. A narrativa favorável ao BRT afirmava ser este um fator de vantagem, pois, com menor vida útil,

assegurava-se a “modernidade” da frota em oposição à obsolescência dos trens.

Ainda no que diz respeito ao custo de implantação, em um corredor como o Transoeste, por exemplo, nem a exigência técnica imperiosa de se ter uma faixa de rolamento em concreto foi executada⁴¹. No afã de colocar o corredor pronto antes da Copa do Mundo da FIFA, não se cumpriu uma exigência básica para a pavimentação. O resultado pode ser visto em inúmeras reportagens e relatos que tratam das “crateras” nas vias do corredor. Outrossim, mesmo no Transcarioca, feito quase que na totalidade em concreto, há suspeita de não se ter cumprido os padrões técnicos mínimos necessários. O resultado, também, é a abertura de buracos que, de forma equivocada, têm sido cobertos com lama asfáltica. Mesmo considerando que os problemas existentes sejam decorrentes de falhas ou omissões no processo de implantação e não uma falha inerente ao modal, há de se considerar que um projeto BRT para operar nos moldes de um metrô, por exemplo, deveria ter condições operacionais semelhantes, como, por exemplo, não estar sujeito às paradas causadas por cruzamentos. Isso seria fundamental para que a ideia de se “metronizar”⁴² os ônibus, se efetivasse plenamente.

Não obstante a cuidadosa e bem-sucedida narrativa, cujos princípios básicos foram aqui apresentados, a situação hoje do sistema não é nada boa. O Consórcio sofreu intervenção da prefeitura, o número de passageiros não atingiu o prometido nos estudos de viabilidade técnica, ônibus biarticulados e de maior capacidade de transporte não mais operam e a frota está deteriorada, bem como as estações e embarque e desembarque. Aliás, algumas estão fora de uso.

O legado olímpico, vendido como “moderno, barato e eficaz”, revelou-se caro, precocemente obsoleto e incapaz de resolver os problemas de mobilidade da cidade do Rio de Janeiro.

Notas

1 A Linha Amarela é uma das linhas policromáticas do Plano Doxiádis, que foi construída sobre o traçado originalmente projetado pelo urbanista Lúcio Costa para ser uma linha de metrô a ligar a Barra da Tijuca ao Méier.

2 Do inglês *Bus Rapid Transit*, Transporte Rápido por ônibus. Todas as traduções do presente artigo foram feitas pelo autor.

3 Do inglês *Intelligent Transportation Systems*.

4 Pode-se implantar o sistema no ciclo de uma gestão municipal de quatro anos como é o caso do Brasil.

5 Tanto os diretamente ligados ao setor da cadeia produtiva automotiva quanto empreendedores imobiliários, e respectiva cadeia de negócios, que veem seus ativos valorizarem-se.

6 Técnicos ligados ao setor de engenharia de trânsito, de transportes ou de urbanismo de órgãos públicos das distintas escalas de fragmentação político-administrativa, em diferentes partes do mundo, participam de *workshops*, cursos, palestras e seminários que apresentam o BRT como solução de mobilidade. Invariavelmente com patrocínio ou apoio de entidades que são financiadas pelo segmento automotivo ou mesmo diretamente pelos fabricantes do setor. Nota-se que em muitos trabalhos acadêmicos, o BRT é apresentado como uma das possibilidades de transporte que deve ser conjugada a outras modalidades.

7 Tautismo é um neologismo empregado por Lucien Sfez (2007), obtido pela combinação entre tautologia e autismo, que tenta explicar um modelo de comunicação marcado pela autorreferencialidade, circularidade, impossibilidade de troca e, consequentemente, por totalitarismo.

8 A forma de apresentação feita pela indústria não é direta. Ela se faz na forma de financiamento de projetos que tratam do problema, como será mostrado nos próximos tópicos deste capítulo.

9 Não esquecer que o setor automotivo é um dos principais anunciantes dos meios de comunicação em suas diferentes formas (imprensa, falada e televisionada).

10 Para um melhor entendimento dos usos da categoria “agentes sociais”, ver

Vasconcelos, 2011, p. 86-96 e Corrêa, 2011, p. 41-51.

11 “Programa Nacional de Pesquisa Cooperativa em Rodovias”. Disponível em: <http://www.trb.org/NCHRP/NCHRPOverview.aspx>. Acesso em: 1 mai. 2016.

12 “Programa de Pesquisa Cooperativa em Transportes”. Disponível em: <http://www.trb.org/TCRP/TCRP.aspx>. Acesso em: 1 mai. 2016.

13 “Divisão de Programas de Pesquisas Cooperativas”. Disponível em: <http://www.trb.org/AboutTRB/AboutCooperativeResearchPrograms.aspx>. Acesso em: 1 mai. 2016.

14 “Conselho de Pesquisas em Transportes”.

15 “Conselho Nacional de Pesquisa”.

16 “Academia Nacional de Ciências, Engenharia e Medicina”. Vale destacar que a Academia de Ciências foi fundada no contexto da Guerra Civil Norte-Americana pelo presidente Lincoln, em 1863. Em 1916, no contexto da Primeira Guerra Mundial, foi criado o *National Research Council*, para recrutar cientistas e especialistas para o esforço de guerra, tornando-se permanente. Em 1964, foi fundada a Academia Nacional de Engenharia e, em 1970, o Instituto de Medicina, transformado em Academia Nacional de Medicina em 2015. Disponível em: <http://www.nationalacademies.org>. Acesso em: 1 mai. 2016.

17 Da sigla em inglês: *American Association of State Highway and Transportation Officials*.

18 Da sigla em inglês: *Federal Highway Administration*, equivalente ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, no Brasil.

19 Para mais informações sobre o Programa consultar: <http://www.trb.org/TCRP/TCRPOverview.aspx>. Acesso em: 27 abr. 2016.

20 Administração Federal de Transportes.

21 “Corporação de Desenvolvimento em Transportes”, uma organização educacional sem fins lucrativos mantida pela *American Public Transportation Association – APTA* (Associação Americana de Transportes Públicos), entidade de direito privado que congrega diversos segmentos ligados ao transporte público dos EUA e de suas

possessões, Canadá, México e Porto Rico. Disponível em: <https://www.aptagateway.com/eWeb/DynamicPage.aspx?Webcode=membType&Design=No>. Acesso em: 1 mai. 2016.

22 “Academia Nacional de Ciências, Engenharia e Medicina.

23 Conforme transcrito da página oficial do programa: *transit industry develops innovative near-term solutions to operating problems and adapts appropriate new technologies and approaches to help meet the demands placed on the nation's public transit systems*. Disponível em: <http://www.trb.org/AboutTRB/AboutCooperativeResearchPrograms.aspx>. Acesso em: 1 mai. 2016.

24 Conforme escrito na página oficial do Programa: “Comitê de Supervisão e de Seleção de Projetos do TCRP”. Disponível em: <http://www.trb.org/AboutTRB/AboutCooperativeResearchPrograms.aspx>. Acesso em: 1 mai. 2016.

25 [...] *international organization that has been representing the transit industry for over 100 years, since 1882*. Disponível em: <https://www.apta.com/about/Pages/default.aspx>. Acesso em: 12 jul. 2016.

26 Para consultar patrocinadores do Programa, visite <http://www.trb.org/Finance/JoinSupportTRB.aspx>. Acesso em: 12 jul. 2016.

27 *We shield committee deliberations and conclusions from influence by sponsors*. Disponível em: http://www.nationalacademies.org/brochure/index.html?_ga=2.146899760.648719787.1497270255-141596223.1486144204. Acesso em: 1 mai. 2016.

28 Projeto A-23 – Diretrizes para Implantação de Sistemas de Transporte Rápido por Ônibus.

29 Projeto A-23A – Custo e Eficácia de Componentes Seleccionados de Transporte Rápido por Ônibus.

30 University of South Florida.

31 [...] *developing innovative, implementable solutions for all modes of transportation*. Disponível em: <https://www.cutr.usf.edu/about-us>. Acesso em: 27 mai. 2016.

32 [...] *on the identification of innovative solutions to public transportation problems*. Disponível em: <https://scholarcommons.usf.edu/jpt/about.html>. Acesso em: 27 mai. 2016.

33 Disponível em: <https://scholarcommons.usf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1369&context=jpt>. Acesso em: 10 jul. 2016.

34 [...] *a new world class BRT systems in Latin America, Asia, and Africa have emerged, which have demonstrated that BRT can provide levels of speed and capacity comparable to metro systems. As BRT has become a worldwide phenomenon, American cities have started considering BRT as a viable alternative option in their transit plans. Unfortunately, there is no consensus as to what constitutes a full-fledged or gold-standard BRT system yet. Awareness of BRT's full potential is limited in the United States, and several cities have made modest bus system enhancements and labeled them BRT, tarnishing the BRT brand. As a result, at the start of the second decade of the twenty-first century, the public in most U.S. cities remains unaware or apathetic about BRT's potential*.

35 No ano 2000, a prefeitura de Bogotá, na Colômbia, inaugurou o corredor expresso de ônibus BRT Transmilenio. Abertamente inspirado no modelo implantado em Curitiba, em 1974, o Transmilenio significou uma ruptura nos moldes tradicionais de organização de transporte público de passageiros e passou a ser considerado como uma referência internacional.

Think Tanks norte-americanos prestaram assessoria técnico-consultiva à Prefeitura de Bogotá pra implantar o projeto.

36 Do Inglês *Institute for Transportation and Development Policy*. Além do ITDP, a tese de doutoramento que originou este artigo analisou outros Think Tanks tão importantes e atuantes quanto o ITDP na difusão do BRT como um modal de alta capacidade de transporte de passageiros, apresentado como “a melhor solução de mobilidade urbana” para países ditos subdesenvolvidos (por ser de mais rápida implantação e de menor custo de construção). Entretanto, as limitações editoriais impedem a apresentação dos demais Think Tanks analisados. Optou-se por apresentar apenas o ITDP em função da intensa atuação de seu ex-presidente executivo, Walter Hook, na defesa e implantação do sistema mundo afora, da

participação do Instituto na implantação do Corredor Transmilênio e por ter elaborado um manual técnico de implantação do BRT que é utilizado pelos operadores concessionários do sistema.

37 História do ITDP. Disponível em: <https://www.itdp.org/who-we-are/history-of-itdp>. Acesso em: 5 mai. 2016.

38 “Garantindo a Energia Futura da América”.

39 Responsável pela elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – PDUI. Deve-se observar, também, que o Banco Mundial (parceiro do ITDP e que tem como um dos fundadores um diretor aposentado do referido órgão) financiou esse projeto.

40 Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/quem-somos/historia-do-itdp>. Acesso em: 5 mar. 2016.

41 Segundo os técnicos da área, o asfalto quando submetido à tração sempre em um mesmo sentido acaba fazendo “valas” no lugar onde os pneus rodam ininterruptamente, o que causa sua deterioração.

42 O arquiteto Jayme Lerner, quando implantou, em 1974, um sistema de circulação exclusiva de ônibus, em Curitiba (que é considerado o embrião dos modernos BRTs), afirmava que sua intensão era “metronizar” o sistema de transportes por ônibus.

Referências bibliográficas

ABREU, M. A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4ª ed. 1ª Reimp. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

ANDRANOVICH, G.; BURBANK, M. J.; HEYING, C. H. Olympic Cities: lessons Learned from Mega-Events Politics. **Journal of Urban Affairs**, v. 23, p. 113-131. Disponível em: https://www.academia.edu/4424109/Olympic_Cities_Lessons_Learned_from_Mega-Event_Politics?auto=download. Acesso em: 18 nov. 2017.

BOURDIEU, P. **Sobre a televisão seguido de A influência do jornalismo e Os Jogos Olímpicos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997.

CARVALHO JR., R. P. **A narrativa de construção do BRT como solução de mobilidade urbana de alta capacidade de transporte de passageiros**: a experiência dos corredores BRT no município do Rio de Janeiro (RJ). 2018. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

CERVERO, R. **Bus Rapid Transit (BRT)**: An Efficient and Competitive Mode of Public Transport. Berkeley: Institute of Urban and Regional Development, 2013.

CORRÊA, R. L. Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. D.; SPOSITO, M. E. B. **A Produção do Espaço Urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011, p. 41-51.

DIAZ, R. B.; HINEBAUGH, D. **Characteristics of Bus rapid transit for decision-making (CBRT)**. Washington: Federal Transit Administration, 2004.

GOMIDE, A. D. Á.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**, v. 27, São Paulo, p. 27-39, 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300003&lng=en&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 17 dez. 2017.

_____; ORRICO FILHO, R. Concessões de serviços de ônibus urbanos: a necessária introdução de competitividade e o papel das licitações. In: SANTOS, E.; ARAGÃO, J.; (Orgs.). **Transporte em tempos de reforma**: estudos sobre o transporte urbano. Natal-RN: Editora da UFRN, 2004. GONZÁLEZ BUSTAMANTE, R. F. **Transporte público coletivo em Bogotá** — Do sistema tradicional ao Transmilenio: um mercado em transição. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.

GORZ, A. La Ideología Social del Coche. In: GORZ, A. **Ecológica**. Madrid: Clave Intelectual, 2012.

HACKWORTH, J. **The neoliberal city**: Governance, Ideology, and Development in American Urbanism. Ithaca: Cornell University Press, 2007.

HARVEY, D. **Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: HUCITEC, 1980.

- _____. From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. **Geografiska Annaler**. Series B. Human Geography. The Roots of Geographical Change; 1973 to the Present, v. 71, n. 1, Estocolmo, p. 3-17, 1989. Disponível em: <https://pdfs.semanticscholar.org/af08/144fb1dd12b92c88aa20d7bdb497e4da3b03.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2017.
- _____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- LEFEBVRE, H. Los Mitos de la Tecnocracia. In: HENRI, L. **Contra los Tecnocratas**. Buenos Aires: Granica Editor, 1972.
- _____. **A Revolução Urbana**. [1999]. 3ª reimpressão. Belo Horizonte-MG: Editora UFMG, 2008.
- _____. **O Direito à Cidade**. [2008]. 5ª ed., 3ª Reimp. São Paulo: Centauro editora, 2011.
- LEVINSON, H. et al. **TCPR Report 90: Bus Rapid Transit, Volume 1: Case Studies in Bus Rapid Transit**. Washington: TCRP – Transit Cooperative Research Program, 2003.
- _____. et al. **TCPR Report 90: Bus Rapid Transit, Volume 2: Implementation Guidelines**. Washington: TCRP – Transit Cooperative Research Program, 2003.
- _____. et al. Bus Rapid Transit: An Overview. **Journal of Public Transportation**, Tampa, v. 5, n. 2, p. 1-30, 2002.
- _____. et al. **TCRP REPORT 118: Bus Rapid Transit Practitioner's Guide**. Washington: TCRP – Transit Cooperative Research Program, 2007.
- _____. et al. **TCRP Report 118: Bus Rapid Transit: Practitioner's Guide**. Washington: TCRP – Transit Cooperative Research Program 2007.
- MATELA, I. P. A gestão dos transportes: a renovação do pacto rodoviário. In: RIBEIRO, L. C. D. Q. **Rio de Janeiro: Transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, [s./i.]. Disponível em: http://www.observatoriodasmetroles.net/new/images/abook_file/serie_ordemurbana_rio.pdf. Acesso em: 7 set. 2017.
- PIRES, H. F. A mobilidade urbana em questão: políticas públicas para os sistemas de bondes. **Biblio 3W – Revista Bibliográfica de geografia y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. XIX, n. 1073, 5 mai. 2014. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1073.htm>. Acesso em: 20 mai. 2016.
- RICKERT, T. **Bus Rapid Transit Accessibility Guidelines**. Washington: World Bank, 2006.
- SANTOS JUNIOR, O. A. Governança empreendedorista: a modernização neoliberal. In: RIBEIRO, L. C. D. Q. **Rio de Janeiro: Transformações na ordem urbana**, Rio de Janeiro: Letra capital, 2015. Disponível em: http://www.observatoriodasmetroles.net/new/images/abook_file/serie_ordemurbana_rio.pdf. Acesso em: 7 set. 2017.
- SOJA, E. **Geografias Pós-Modernas: a Reafirmação do Espaço na Teoria Social Crítica**. Edição Digital. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.
- VASCONCELOS, P. D. A. A utilização dos Agentes Sociais nos Estudos de Geografia Urbana: Avanço ou recuo? In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. D.; SPOSITO, M. E. B. **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 75-96.
- WEINSTOCK, A. et al. **Recapturing Global Leadership in Bus Rapid Transit: A Survey of Select U.S. Cities**. Washington: ITDP – Institute for Transportation and Development Policy, 2011.

Fontes primárias

- BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília-DF: Imprensa Nacional, 2013.
- BRASIL. Ministério das Cidades; EMBARQ Brasil; IEMA – Instituto de Energia e Meio Ambiente; ITDP – Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob**. Brasília-DF: Imprensa Nacional, 2015.
- BRASIL. Ministério das Cidades; ITDP – Institute for Transportation & Development Policy. **Manual de BRT – Bus Rapid Transit: Guia de Planejamento**. Brasília-DF: Imprensa Nacional, 2008.
- BRASIL. **Lei nº. 12.587, Institui as Diretrizes da Política Nacional de**

Mobilidade Urbana. Brasília-DF: Imprensa Nacional, 2012.
EMBARQ Brasil – WRI Ross Center Brasil.
De Cá Para Lá: Um Guia Criativo de Marketing BRT para Atrair e Cativar Usuários. Porto Alegre-RS: Wri Ross Center Brasil, 2011.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Séries Históricas e Estatísticas.** Disponível em: <https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=PD352&t=carteira-trabalho-assinada-empregados-total-sexo>. Acesso em: 17 jan. 2018.
ITDP – Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Padrão Qualidade BRT.** [s.l.]: [s.n.], 2016.
PMRJ – Prefeitura Municipal do Rio de

Janeiro; Logit; Engenharia Consultiva; Oficina: Engenheiros Consultores. **PMUS – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 2015.
Rio de Janeiro. **PDTU – Plano Diretor de Transporte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Central – Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística, 2016.
WRI – EMBARQ Brasil. **Sete passos:** como construir um plano de mobilidade urbana. Porto Alegre: WRI Ross Center – Programa EMBARQ, 2015.

Recebido: 11/10/2019

Aprovado: 25/03/2020