

A Light e os transportes coletivos no Rio de Janeiro: roteiro de questões*

Light and public transport in Rio de Janeiro: a roll of issues

Américo Freire

Historiador e Professor Associado do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

americo.freire@fgv.br

RESUMO:

A Rio-Light, principal concessionária dos serviços urbanos na cidade do Rio de Janeiro durante grande parte da primeira metade do século XX, levou adiante, por duas décadas, um projeto de caráter monopolista em torno da unificação dos transportes coletivos na então Capital Federal brasileira sob sua administração. O tema será examinado por meio do estudo de três questões correlatas: o papel dos transportes coletivos no âmbito da empresa; as estratégias da Rio-Light para viabilizar o projeto em tela; as razões que teriam levado a empresa a abandonar suas proposições de cunho monopolista.

Palavras chave: Rio-Light; transportes coletivos; projeto monopolista; história urbana do Rio de Janeiro.

SUMMARY:

The Rio-Light company owned the main franchises for urban services in the city of Rio de Janeiro during most of the first half of the 20th century. For two decades during this period, it was to instigate a project with a strongly monopolistic character seeking to unify public transport in the former Brazilian Federal Capital it “served”. The subject will be studied from the aspect of three correlate issues: the role of public transport within the scope of the company; the strategies used by Rio-Light to render the project feasible overall; the reasons that led the company to relinquish its monopolistic aims.

Key words: Rio-Light; public transport; monopolistic project; urban history of Rio de Janeiro

* Este texto foi apresentado no Simpósio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930 *Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos. O evento foi promovido pela Universidade de Barcelona, entre os dias 23 e 26 de janeiro de 2012.

A história urbana do Rio de Janeiro, na primeira metade do século XX, confunde-se com a da Light. Principal responsável por operar a maior parte dos serviços públicos da cidade, a empresa dedicou especial atenção a um projeto em particular, em meio a muitos outros: o de exercer o controle exclusivo do setor de transportes coletivos na então capital brasileira. Com vistas a examinar esse tema por meio de uma abordagem que priorize a perspectiva política, ou seja, levando em consideração a maneira pela qual os diferentes agentes públicos e privados lidaram com esse projeto, propõe-se neste artigo o seguinte roteiro analítico. A primeira questão a ser tratada diz respeito ao peso e à importância do setor de transportes para a empresa. Nesse caso, é interessante verificar tanto aspectos econômico-financeiros – relativos aos percentuais do setor para a renda líquida da empresa ao longo do tempo –, como também os que se referem mais diretamente à construção simbólica da Light como empresa “eficiente” e “moderna”. Uma segunda questão está relacionada diretamente às estratégias que foram acionadas pela Light no sentido de monopolizar o setor. Finalmente, o foco da análise irá recair nas razões pelas quais o projeto monopolista foi abandonado em meio à retirada paulatina da empresa do setor.

A Light nos transportes coletivos: estabelecimento e políticas

Para os limitados fins deste artigo, creio que podemos deixar de lado o conhecido tema das disputas e das polêmicas que se deram em torno do desembarque e do início das operações da Light no Brasil, nos primeiros anos do século anterior.¹ Especificamente quanto ao ingresso da empresa no setor de transportes no Rio de Janeiro, a Light seguiu o *script* de sempre: à fase da assinatura de contratos de exclusividade para os carris da empresa, seguiu-se a de aquisição de companhias concorrentes objetivando o domínio do mercado.² Em meados dos anos de 1910, a então Rio-Light, por meio das suas três empresas de carris, já havia consolidado sua posição como principal responsável pelo transporte de passageiros nas áreas urbanas da cidade, posição essa que se manteve nas duas décadas seguintes, como se pode verificar na Tabela 1 anexa.³

Nos anos 1920, entrou em cena um novo ator político no panorama dos transportes coletivos no Rio de Janeiro até então sob o domínio incontestado dos carris e dos trens suburbanos: as pequenas empresas independentes de ônibus, as quais, sob supervisão e proteção dos poderes políticos municipais, passaram a exercer concorrência direta com os carris da Light nas áreas centrais da cidade. De pronto, a Light reagiu da seguinte maneira: ao lado de adquirir seus concorrentes, promoveu a criação da Viação Excelsior – uma grande e moderna empresa de ônibus com o intuito de demarcar claramente sua posição no serviço de ônibus. *Pari passu* – não por acaso – a Light aproveitou a oportunidade favorável para avançar no sentido de propor um serviço integrado de transportes na cidade, sob o seu controle, no qual passaria a responder pelos carris, ônibus e um “transporte rápido”, ou

seja, um metropolitano que ligaria as áreas urbanas do Rio (as zonas Sul e Norte), cortando a área central de serviços.

Dito isso, passemos agora a lidar com a primeira das questões referidas anteriormente. Um rápido passar de olhos nas tabelas 2 e 3 (anexas), relativas à renda líquida da empresa nas décadas de 1920 e 1930, nos dá o seguinte quadro. Os serviços responsáveis pela produção de eletricidade sempre apresentaram índices superiores aos dos serviços de transporte, sendo que essa tendência consolidou-se na década de 1930, quando os resultados alcançados pelos primeiros invariavelmente estiveram acima dos 80%. Em sentido inverso, os serviços de transporte só fizeram cair nas décadas em tela, passando de 40% da renda líquida da empresa em 1922 para cerca de 7% em 1939.

Ao se desagregar os dados relativos aos serviços de transporte, verifica-se ainda que enquanto as companhias de carris apresentam resultados líquidos positivos para a empresa durante todo o decênio, as de ônibus mostram números positivos apenas nos anos 20, já na década seguinte os prejuízos são recorrentes. As tabelas 2 e 3 registram também a ampla prevalência dos carris frente às companhias de ônibus, as quais nunca chegaram a representar 1% da renda líquida da Rio-Light.

Essa breve análise de dados nos coloca a par, portanto, do caráter secundário que os serviços de transporte assumiriam no plano econômico-financeiro para a empresa ao longo do tempo, em particular na década de 1930. (Cabe observar que essa tendência declinante manteve-se nas décadas seguintes). Tal situação, acredito, não deve ser lida apressadamente como a única razão pela qual a empresa foi reduzindo relativamente sua participação no setor de transportes públicos, chegando até a situação de abandoná-los na segunda metade do século XX. Quando se examina as fontes produzidas pela empresa – seja os relatórios anuais, seja os impressos de divulgação dirigidos aos funcionários e ao público em geral – é possível sugerir outras hipóteses de forma a melhor enquadrar a política da empresa quanto à questão dos transportes coletivos.

Um aspecto interessante nesse sentido pode ser observado quando se coloca o foco da análise na conjuntura acima apontada: os anos finais da década de 1920, quando a empresa movimenta-se com desenvoltura em torno do objetivo de exercer o controle sobre o setor de transportes coletivos da cidade. Nesse caso, haja vista um propósito político-empresarial mais amplo, era *mister* adotar medidas no sentido de mostrar aos poderes públicos e à população em geral sua capacidade gerencial de responder por todo o setor. Para isso, a empresa preocupa-se em elaborar um discurso e apresentar propostas para diferentes públicos e ocasiões. Às classes médias emergentes, responde com a entrada em operação dos confortáveis ônibus da recém-criada Viação Excelsior, que cortavam as áreas nobres da Capital Federal, ligando o centro de negócios aos bairros burgueses que se formavam na orla da Zona Sul. Para o público em geral, trata de investir na divulgação de reclames nas

revistas que fixem a imagem da empresa moderna e eficaz. Finalmente, ao poder público, a empresa apresenta um amplo memorial cujo conteúdo diz respeito ao estabelecimento de um sistema integrado de transportes que deveria ter como espinha dorsal os carris e os trens suburbanos⁴. Dada a importância do documento para um melhor entendimento das estratégias da empresa para o setor de transportes, cabe aqui examiná-lo mais detidamente.

Sob o controle da Light⁵

O memorial da empresa divide-se em três partes. Na primeira discorre sobre as razões do congestionamento na cidade, apresentando sugestões de reformulação. Na segunda, analisa a situação dos carris e suas dificuldades; e finalmente apresenta, sucintamente, as principais propostas de reformulação nos transportes na cidade, inclusive a do metropolitano.

Segundo a Light, o congestionamento do tráfego no Rio de Janeiro resultava de dois fatores: o insuficiente espaço das ruas e o uso impróprio do espaço disponível. O primeiro decorria da topografia especial da cidade, estrangulada entre o mar e a montanha. Em consequência, existiam poucas entradas e saídas para a zona comercial⁶. Como a cidade tinha sido projetada em uma época em que não existiam bondes ou automóveis, grande parte das ruas eram estreitas, especialmente no centro comercial.

O trânsito de passageiros ampliara-se consideravelmente no período (década de 1920) acompanhando o ritmo de expansão da cidade, assim como crescera o número de automóveis. Havia, em 1926, 11.155 automóveis licenciados e a empresa previa para o ano de 1930 a expedição de 25.000 licenças para tais veículos. O espaço, além de insuficiente, era cada vez mais ocupado pelos automóveis. Estabelecendo comparações entre os bondes, ônibus e automóveis particulares, a Light chegou aos seguintes números:

O bonde transporta em média 46,6 passageiros; o ônibus apenas 24,4.

O automóvel, particular ou de aluguel, transporta somente 2,37 passageiros, em média, inclusive o chauffeur.

O bonde ocupa em média 30 metros quadrados sobre a superfície da rua, transportando, assim, 1,55 passageiros por metro quadrado ocupado. Daí resulta que cada passageiro de bonde ocupa 0,64 m.q. de superfície de rua (os bondes do tipo fechado economizam espaço bem sensível em comparação com os abertos).

O ônibus ocupa em média 20 m.q. e transporta 1,22 passageiros por m.q. Cada passageiro de ônibus ocupa, assim, 0,82 m.q. de superfície de rua, ou 28% mais do que o passageiro de bonde.

O automóvel, ocupando em média 8,5 m.q., transporta 0,28 pessoas por m.q. Cada passageiro ocupa, portanto, 3,57 m.q. de superfície de rua, espaço 5,5 vezes maior do que o ocupado pelo passageiro de bonde.⁷

Esses dados comprovavam que o principal responsável pelos problemas do trânsito não eram os bondes e sim os automóveis particulares e de aluguel. Em uma defesa enérgica

dos bondes, respondendo aí as constantes críticas, a Light afirmava que o futuro do desenvolvimento da cidade estava no transporte sobre trilhos.

Qualquer que seja a diretriz seguida para a regularização do tráfego, é ao bonde que se deve dar a primazia. O congestionamento na Avenida Rio Branco, ao lado do Municipal, não seria melhorado se se substituíssem as 3.273 viagens de bondes por 6.635 viagens de ônibus ou por 51.222 viagens de automóveis, que seriam teoricamente equivalentes, (...). Mas o congestionamento seria sem dúvida minorado, se as 1.847 viagens de ônibus e as 21.778 viagens de automóveis fossem substituídas por 2.322 viagens de bondes. Tal solução, está claro, não poderia ser sugerida, porque importaria em eliminar o automóvel, mas o fato serve para mostrar a causa do congestionamento atual (...).⁸

Defendidos os bondes e localizado o responsável pelo congestionamento, a empresa passava a expor suas sugestões para minorar o problema. Havia apenas duas possibilidades: ou conseguir mais espaço abrindo novas ruas, ou, com menor dispêndio, construir um sistema de “Transporte Rápido” que:

atrasse o centro da cidade, - o que dará meio certo e permanente de transporte, permitindo, ao mesmo tempo, que se suprimam as linhas de bonde em muitas ruas centrais, para destiná-las apenas ao tráfego de automóveis.⁹

Pela proposta da Light o “Transporte Rápido”, o Metropolitano, seria construído pela municipalidade e administrado por ela seguindo o exemplo das cidades norte-americanas e europeias. A linha sugerida pela empresa teria 12 quilômetros ligando a Praia de Botafogo ao Colégio Militar.

Na segunda parte do memorial, a Light examinava a situação dos bondes na cidade. O texto ganhava densidade e a defesa dos bondes era aprofundada. Inicialmente, remontava aos contratos assinados entre a municipalidade e as companhias de carris. Relembrava que no contrato assinado com a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, a Light possuía o privilégio exclusivo para os transportes de passageiros e cargas sobre trilhos, ou outros meios de transporte, na Zona Sul da cidade, até 1960. No caso do sistema unificado, reunião de antigas companhias de carris (Carris Urbanos, Vila Isabel, São Cristóvão), o privilégio exclusivo terminaria em 1940. Quando a Prefeitura concedeu licenças para o tráfego de auto-ônibus a diversas empresas, anulou, na prática, a cláusula de exclusividade obtida anteriormente. Vejamos os argumentos da Light na defesa de seu monopólio:

Quando foram feitas as concessões para os bondes, foi dado a cada linha privilégio exclusivo dentro da sua própria zona. Na subsequente eletrificação dessas linhas, as obras basearam-se nesta condição vital de exclusividade. Se em 1907 o auto-ônibus já fosse um meio prático de transporte coletivo, sem dúvida teria sido incluído expressamente no “privilégio exclusivo”. Foi esta indubitavelmente a intenção do contrato da Jardim Botânico, à qual foi dado, em 1900, “privilégio exclusivo para o serviço de transporte de cargas e passageiros sobre trilhos, ou outros meios semelhantes dentro de sua zona”. Como a companhia deixa de existir com a

terminação de sua concessão, e a única razão de ser de sua existência é a exploração desta, depreende-se que outro meio de transporte se tinha então em vista, como se vê bem claro na reforma dos Estatutos da Companhia, publicada no Diário Oficial de 15 de maio de 1912, emendando os Estatutos originais aprovados em 18 de fevereiro de 1862, reforma essa que estabeleceu o seguinte:

‘f) a exploração da locomoção para o transporte de passageiros e cargas por automóveis ou outros quaisquer meios, em adição aos que já emprega a companhia.’

Por haver concordado em manter em suspenso o seu direito de assentar linhas de trilhos onde é hoje a Avenida, foi-lhe dada a licença para trafegar ônibus desde a Praça Mauá até o Palácio Monroe. Esses ônibus elétricos começaram a funcionar nesse itinerário em 1918. Mais tarde, foi dada licença a outros ônibus em concorrência com os da Jardim Botânico, embora esta, se não a rede Unificada, incluísse em seu privilégio exclusivo outros meios de transporte que não sobre os trilhos.”¹⁰

Os ônibus, assim, como quaisquer outros meios de transporte nas zonas respectivas das companhias, deveriam, por direito, como o texto anterior demonstra reiteradas vezes, ser operados pela Light.

Para a empresa, a política da municipalidade em conceder licenças sem limitações para os ônibus agravava as condições das companhias de bondes, já com dificuldades econômicas em razão da baixa tarifa (132 réis, em média, em 1927) e da ampliação dos custos com material e mão de obra obra. A falta de fiscalização fazia com que os ônibus operassem livremente, modificando seus itinerários semanalmente e atuando em competição direta com os bondes nas artérias principais. Das críticas ao sistema de ônibus carioca, que acusava também de não atender a áreas não servidas pelos bondes, a Light passava a questionar o papel desse meio de transporte em uma grande cidade como o Rio de Janeiro.

Para a Light, segundo o memorial, o ônibus, mesmo com sua flexibilidade, não possuía condições de substituir os bondes por que: 1) em ruas de grande movimento sua velocidade é menor do que a dos bondes; 2) sua liberdade de movimentos se torna reduzida quando as ruas ficam cheias e são obrigados a andar em filas; 3) a incerteza do serviço prejudica a estabilidade comercial e o desenvolvimento urbano; 4) por não suportar a superlotação, não dá conta das necessidades de uma grande cidade; 5) são precisos cinco ônibus de dois andares para fazer o serviço de três bondes; 6) a duração de um ônibus é muito menor do que a de um bonde, que pode chegar a 20 anos, enquanto o ônibus chega a três ou quatro anos; 7) a segurança em um ônibus é inferior à de um bonde moderno¹¹.

A frágil argumentação da empresa contrasta com o restante do memorial, bem mais articulado. As críticas, por exemplo, não previam possíveis modificações nos ônibus (aumento da capacidade, maior segurança) e melhorias na sua organização, diminuindo dessa forma a “incerteza do serviço”. Outro elemento a destacar refere-se à enorme distância entre a imagem de rapidez, conforto e segurança difundida nas propagandas da Excelsior e a imagem depreciativa apresentada no memorial.

De qualquer forma, para a empresa, os ônibus teriam lugar no transporte urbano. Serviriam como transporte complementar a uma rede de bondes ou subterrâneos; como serviço de luxo, adicional ao serviço comum; no tráfego das grandes avenidas onde não convém que haja trilhos de bondes e em algumas outras situações. Deveria estar, no entanto, em coordenação e nunca em concorrência com os bondes. Para tal, é fundamental a direção única do sistema de transportes:

Para uma utilização adequada, e para evitar desperdício de dinheiro, tanto em passagens que o público paga por um serviço desarticulado, imperfeito e incerto, como em concorrências inúteis entre empresas de ônibus e de bondes, é preciso que os ônibus e os bondes, assim como outros serviços equivalentes, estejam debaixo de uma direção única.”¹²

O discurso estava definido e baseava-se em dois argumentos centrais. Inicialmente, o legal: o serviço de ônibus surgiu ilegalmente com o beneplácito da municipalidade. E depois, o operacional: os ônibus representavam uma das principais causas da ruína das companhias de carris, além de não atenderem às necessidades de transporte da população. Em ambos a solução apontada era a mesma: a crise apenas seria resolvida com a “direção única” dos transportes na cidade do Rio de Janeiro, assim como já ocorria em várias cidades norte-americanas e europeias.

Identificados os principais problemas que afetavam os bondes, o documento apresentava uma série de sugestões da empresa para a ampliação e a melhoria dos serviços de transporte na cidade, desde que se processasse uma revisão imediata das concessões para que se pudesse garantir à cidade um serviço moderno. Satisfeita essa condição básica, a empresa estaria disposta a substituir os bondes abertos por carros fechados; ampliar em cerca de 40 quilômetros as linhas dos carris, especialmente em Irajá e Inhaúma; trafegar auto-ônibus em coordenação e não em concorrência com os bondes; cooperar com a municipalidade no estabelecimento de uma linha de “Transporte Rápido” e outra de bondes subterrâneos; abandonar e suprimir, depois de completadas as linhas do “Transporte Rápido”, linhas de bonde em ruas do Centro da cidade¹³.

A terceira parte do estudo apresenta um detalhado tratamento financeiro desse conjunto de propostas. Em suma, em uma análise política do documento, deixando de lado os inúmeros e importantes aspectos técnicos, pode-se considerá-lo como a mais consistente resposta aos desafios que se apresentavam à empresa naquela conjuntura. Como uma “metralhadora giratória”, o memorial, simultaneamente,:

1. respondia as críticas dos que responsabilizavam os bondes pelos congestionamentos; além do insuficiente espaço físico, o problema estava no uso inadequado do espaço, tomado pelos automóveis, que eram os verdadeiros responsáveis;
2. responsabilizava a política municipal e o serviço independente de ônibus pelos problemas enfrentados pelos bondes; a primeira, pois, além de não reajustar adequadamente as

tarifas, terminara com a exclusividade dos serviços de transportes; e quanto aos ônibus, promoviam verdadeira “sangria” nos cofres das companhias de bondes;

3. propunha uma reorientação geral nos serviços de transporte, inclusive com a criação do “Transporte Rápido”, antecipando-se à divulgação das propostas de Agache, que, como tudo indicava na época, interferiria nos interesses da empresa.

O projeto apresentado pela Light era o espelho de um momento muito rico no debate sobre os destinos da cidade do Rio de Janeiro. Havia expectativas reais de que o poder público poderia adotar profundas mudanças urbanísticas, fazendo com que os agentes, de alguma forma envolvidos nesse processo, tratassem de se posicionar. Como veremos a seguir, o novo momento político do país nos anos seguintes iria frustrar essas expectativas.

Os novos desafios e a saída do setor de transportes coletivos

Os anos 1930 e 1940 na América Latina e no Brasil, assim como em vários países europeus, foram marcados pela crise das estruturas liberal-oligárquicas de poder e pela afirmação de governos de cunho nacionalista e centralista de diferentes matizes. No caso brasileiro, o governo de Getúlio Vargas, que se estendeu por quinze anos, fixou diretrizes no sentido de reforçar os poderes estatais diante dos interesses privados e como resposta à crise que teve como epicentro a poderosa economia norte-americana. Como era de se supor, essa nova orientação política terminou por produzir reflexos diretos na maneira pela qual a Light vinha conduzindo seus negócios e sua política para o setor de transportes públicos no Brasil. No que se refere às companhias em operação no Rio de Janeiro, objeto deste estudo, a empresa achou por bem, em um primeiro momento, promover um certo recuo tático no que diz respeito aos seus ousados projetos monopolistas. Cabia agora melhor observar como iriam se conformar as novas estruturas de poder nos planos federal e local. A iniciativa deslocara-se da Light para os poderes públicos.

O nacionalismo de Getúlio Vargas cabe registrar, não se caracterizou pela adoção de políticas agressivas em relação à presença de empresas estrangeiras no Brasil. De uma maneira geral, a nova orientação governamental, fosse ela federal ou municipal, dizia respeito ao interesse dos entes públicos em estabelecer maior controle e, conseqüentemente, maior regulamentação sobre as atividades econômicas que estivessem a cargo de empresas privadas. No setor de transportes públicos, o panorama não foi diferente. Dentre as medidas adotadas que se enquadram nessa lógica, é possível citar duas: a manutenção dos contratos assinados entre o poder público e as companhias de carris pertencentes à Light; o estabelecimento de um novo regulamento para o serviço de transporte por ônibus que fixou restrições à criação de novas empresas, com vistas a uma reordenação geral do setor de transportes na Capital Federal. Subjacente a essas medidas, havia discussões no interior da máquina governamental a respeito da necessidade de se levar adiante a promoção de algum tipo de integração do

setor, fosse ela sob o controle do poder público, fosse por intermédio da maior empresa concessionária, no caso a Light. Para dar consequência a isso, foi constituída, em 1937, uma comissão formada por técnicos da Prefeitura da cidade, sob a coordenação do secretário da Viação, que deveria oferecer subsídios à nova política para o setor de transportes.

Em 1939, ao término dos seus trabalhos, a Comissão dos Transportes Coletivos aprovou, por ampla maioria, um relatório que propunha a criação de uma corporação de transportes coletivos do Distrito Federal, a ser administrada pela Prefeitura. Na fundamentação da proposta, foram arrolados argumentos como: 1. Serviço público requer exclusividade e coordenação; 2. Serviço público com exclusividade só encontra justificativa quando sob o mais efetivo e rigoroso controle do Estado; 3. Serviço público exige organização industrial autônoma em nosso país; 4. Serviço público com exclusividade e organização autônoma, sob controle do Estado, requer nacionalização; nesse sentido, o capital deve ser fixado em moeda nacional e a pessoa jurídica da administração deve subordinar-se à mesma jurisdição dos órgãos fiscalizadores; 5. O único meio de controle efetivo é a participação¹⁴.

Outro desafio que colocava em xeque o amplo controle que a Light exercia no setor de transportes dizia respeito ao fortalecimento do serviço independente de ônibus nos anos 1930 e 1940. A despeito da política restritiva por parte das autoridades municipais quanto à criação de novas empresas referida anteriormente, o fato é que essa orientação não serviu de dique para que as empresas que já operavam passassem a ocupar cada vez mais espaços no mercado de passageiros, contando inclusive para tal com instrumentos como aquisições, associações ou mesmo fusões. Esse novo momento do serviço independente encontra-se bem expresso na criação do sindicato da categoria – a União das Empresas de Ônibus –, o qual, com o tempo, terminaria por assumir um papel importante no jogo político dos transportes coletivos da cidade.

Diante desse quadro, senão hostil pelo menos preocupante e indefinido para os negócios da Light, a empresa viu-se diante da decisão de adotar estratégias de menor risco com vistas a garantir os espaços já conquistados. Prova dessa postura foi, por exemplo, a adoção de medidas que tiveram como objetivo a concentração de atividades dos carris em áreas urbanas, abandonando o plano de expansão em direção aos subúrbios que até então vinha sendo implementado¹⁵. Quanto aos ônibus, a nova legislação do poder municipal terminou por manter a posição predominante da Excelsior como principal empresa do setor. Também nesse caso, estavam suspensas quaisquer iniciativas de expansão. Ao lado disso, a empresa não deixava de manter a defesa de seu projeto estratégico de unificação dos transportes sob sua supervisão, para o qual contava com o apoio de importantes quadros da Prefeitura, ainda que minoritários. Finalmente, cabe ainda o registro que bem exemplifica esse novo momento político para a empresa: o anúncio junto às autoridades de que deixaria de operar os ônibus em São Paulo quando do término da concessão, em 1941. Em razão

dos problemas de transporte ocorridos durante a Segunda Guerra Mundial, a empresa foi obrigada a continuar operando com o serviço até 1947.

Na prática, essa atitude defensiva da Light acabou por se voltar contra ela. Ou então fazia parte mesmo de uma estratégia não explícita de abandonar de vez o setor de transportes coletivos. Vejamos.

Em meados de 1945, o Estado Novo varguista foi derrubado na esteira do novo ciclo liberal-democrático aberto pelos resultados da Segunda Guerra Mundial. A nova conjuntura, pelo menos em tese, mostrava-se mais favorável aos interesses da empresa no setor de transportes, já que saía de cena a ameaça de uma unificação do setor pelo poder público, o que poderia colocar em pauta, uma vez mais, o projeto da Light. Na verdade, o ciclo de liberalização política viria acompanhado de uma importante inflexão na maneira pela qual o setor de transportes fora até então gerido na cidade, uma vez que foi implementada pelo poder municipal uma larga política de concessão a um conjunto de novas empresas de ônibus, enfraquecendo sobremaneira as posições da Light no setor. Pela primeira vez na história dos transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro, os poderes públicos viam no serviço de ônibus uma alternativa real e viável ao transporte de massa na cidade, em substituição aos carris da Light. Em 1948, a Light fechou a Viação Excelsior e passou a emitir sinais de que não se interessava mais em manter as empresas de carris após o término dos contratos de concessão que deveriam se expirar no início da década de 1960. O projeto estratégico de unificação estava, portanto, definitivamente abandonado.

Considerações finais

O roteiro apresentado neste artigo refere-se exclusivamente à atuação da Light no setor de transportes coletivos em uma grande cidade brasileira, Rio de Janeiro, então Capital Federal. Optou-se por examinar o tema levando em consideração fundamentalmente questões de natureza política, dado que o foco de análise foi concentrado nas relações que foram estabelecidas entre a empresa e os poderes públicos. Por certo, há de se avançar em pesquisas que busquem um exame mais detido e detalhado das decisões da Light no âmbito das estratégias gerais da empresa, de forma a alcançar melhor entendimento das questões aqui levantadas, em particular quanto à sua política em relação à unificação dos transportes coletivos, ou quanto às razões que levaram a empresa a retirar-se do setor. Finalmente, creio que estudos de cunho comparativo são de fundamental importância para se inferir a respeito de um possível padrão de atuação da empresa no setor de transportes coletivos no Brasil e em outros países.

No Rio de Janeiro, como se pôde perceber, a empresa, depois de exercer na prática um monopólio por quase duas décadas, não conseguiu reunir instrumentos políticos e financeiros para garantir suas posições. Ao extinguir a Viação Excelsior e manter em operação as empresas

de carris em condições cada vez mais precárias, a Light terminaria ainda por comprometer sua imagem de empresa “moderna” e “eficiente” que fora construída nas primeiras décadas do século XX.

Anexos

Tabela 1
Cidade do Rio de Janeiro: consolidação da movimentação de passageiros
pelas diferentes modalidades de transporte público - 1870-1930
(em milhões de passageiros/ano e porcentagens do total)

Modalidade de Transporte	1870	1876	1888	1896	1900	1910	1920	1930
Bonde	6,2 (94,0)	14,8 (92,5)	41,7 (96,8)	72,9 (93,2)	112,0 (82,0)	135,8 (81,8)	283,0 (84,3)	456,9 (75,1)
Trens suburbanos	0,4 (6,0)	1,2 (7,5)	1,4 (3,2)	15,3 (6,8)	20,4 (14,9)	25,0 (15,1)	44,5 (13,2)	106,0 (17,4)
Ônibus	-	-	-	-	-	-	0,6 (0,2)	32,5 (5,3)
Barcas	0 (0,0)	0 (0,0)	0 (0,0)	0 (0,0)	4,2 (3,1)	5,1 (3,1)	7,7 (2,3)	13,0 (2,2)
Total	6,6 (100,0%)	16,0 (100,0%)	43,1 (100,0%)	78,2 (100,0%)	136,6 (100,0%)	165,9 (100,0%)	335,8 (100,0%)	608,4 (100,0%)
População da cidade (em milhares)	235	314	447	615	805	870	1.148	1.428
Passageiro/ano/habitante	28,0	50,9	96,5	127,1	169,6	190,6	292,6	426,1

Fonte: BARAT, J. *Estrutura metropolitana e sistema de transportes: Estudo do caso do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975

Tabela 2
Contribuição por Serviço na Receita Líquida (1922/1930) (moeda nacional).
Relatórios anuais da Light-Rio

	1922		1923		1924		1925		
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total
Bondes	26.786	40,87	21.989	29,57	21.941	30,12	13.609	19,01	12.543
Ônibus	92	0,14	101	0,14	13	0,02	59	0,08	233
Light P.	38.668	58,99	53.266	70,29	50.881	69,86	57.912	80,91	55.884
Total	65.546	100	74.356	100	72.835	100	71.580	100	68.600

Fonte: Relatórios Anuais Rio Light

Tabela 3
Contribuição por Serviço na Receita Líquida (1931/1939) (moeda nacional)

	1931		1932		1933		1934		
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total
Bondes	15.653	12,05	14.835	12,90	13.234	11,50	14.381	16,39	13.334
Ônibus	-741	-0,57	-706	-0,61	-2.106	-1,80	-1.316	-1,50	-1.473
Light P.	115.089	88,52	100.812	87,71	103.796	90,30	74.691	85,11	84.672
Total	130.001	100	114.941	100	114.934	100	87.756	100	96.533

Fonte: Relatórios Anuais Rio Light

Notas

1 - Sobre o tema, há vasta bibliografia. Ver, por exemplo, SAES (2008), WEID (2008) e LAMARÃO (1997).

2 - A respeito do ingresso e da atuação da empresa no setor de transportes públicos, conf. estudos fundamentais de SILVA (1979), BARAT (1975) e CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL (1989). Para um estudo geral sobre o papel dos transportes na evolução urbana do Rio de Janeiro, ver trabalho seminal de ABREU (1997).

3 - Os veículos das empresas de carris passaram a ser chamados popularmente de "bondes".

4 - Conferir propostas de mudanças gerais nos transportes no Rio de Janeiro na década de 1920 em MCDOWALL (2008:331-354).

5 - Esta seção do texto é baseada em pesquisa mais ampla sobre o tema publicada em FREIRE (2001).

6 - The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co.Ltd. Memorial - O Problema da Viação Urbana

no Rio de Janeiro - Solução Permanente - Meio de Levá-la a Efeito. Apud Prefeitura do Distrito Federal. *Atas da Comissão de Transporte Coletivo*, 1940, p.332.

7 - Idem, p. 329

8 - Idem, p. 331

9 - Idem, p. 334

10 - Idem, p. 338-9

11 - Idem, p. 344-5.

12 - Idem, p. 345.

13 - Idem, p. 347-8.

14 - Idem, p. 185.

15 - CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL, 1989: 299.

1926		1927		1928		1929		1930
%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
18,27	11.557	13,69	14.983	16,29	15.419	15,83	19.183	17,63
0,34	56	0,07	766	0,83	255	0,26	454	0,42
81,39	72.804	86,24	76.224	82,88	81.715	83,01	89.137	81,95
100	84.417	100	91.973	100	97.389	100	89.774	100

1935		1936		1937		1938		1939
%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
13,81	14.500	13,13	12.950	10,13	11.598	8,59	9.584	7,03
-1,52	-1.070	-0,97	-2.329	-1,83	-54	-0,04	1.162	0,85
87,71	97.030	87,84	117.015	91,70	123.504	91,45	125.584	92,12
100	110.460	100	127.636	100	135.048	100	136.330	100

Fontes

BRAZILIAN TRACTION , LIGHT AND POWER, CO.LTD. *Report the President. 1925-1947*

CIA. DE CARRIS, LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO, LTDA. *Auto-Onibus. Legislação e Autorizações*. Rio de Janeiro, 1940

CIA. DE CARRIS, LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO, LTDA. *Exposição de Motivos para a incorporação de uma sociedade anônima para exploração do transporte coletivo no Distrito Federal*. 1944, Arquivo Light.

MEMORIAL "O Problema da Viação no Rio de Janeiro - Solução Permanente - Meios de Levá-la a Efeito". In: PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. *Atas da Comissão de Transporte Coletivo*. 1940.

PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. *Atas da Comissão de Transporte Coletivo*. 1940

THE RIO DE JANEIRO TRAMWAY LIGHT AND POWER CO. LTD. *General Manager's. Annual Report . 1927-1939*.

Referências bibliográfias

ABREU, Maurício de Almeida. (1987). *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio/Zahar.

BARAT, Josef. (1985). *Estrutura metropolitana e sistema de transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES.

CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. (1989). *Relatório final do projeto de pesquisa "A energia elétrica na urbanização brasileira"*. texto de Oswaldo Porto Rocha, Rio de Janeiro, inédito (mimeo).

- DUNLOP, C.(1953). *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ed. Gráfica Laemmert, v. II.
- DUNLOP, C. *Os meios de transporte no Rio Antigo*. (1973) Rio de Janeiro: Grupo de Planejamento Gráfico.
- FREIRE, Américo. (2001). *Guerra de posições na metrópole*. A Prefeitura e as empresas de ônibus no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora da FGV.
- LAMARÃO, Sergio Tadeu de Niemeyer.(1997). *A energia elétrica e o parque industrial carioca*. ICHF, UFF (Tese de Doutorado).
- MC DOWALL, Duncan. (2008). *Light: a história da empresa que modernizou o Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro.
- NORONHA SANTOS, F.A.. (1934) *Meios de transporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Comércio.
- PACHECO, Regina & IBARRA, V. (1990). Analisis Histórico de los Transvías en América Latina IN: *Revista dos Transportes Públicos* 13 (50):107, dez.
- PEREIRA, Vicente Paulo Brito. (1987). *Avaliação da Política de Transportes Públicos no Rio de Janeiro: causas e consequências do Modelo Privado no Transporte por Ônibus*. Brasília: EBTU.
- SAES, Alexandre M. (2008). *Light versus CBE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)*. Unicamp, 2008 (Tese de Doutorado).
- SILVA, Maria Laís Pereira da. (1979) *O Estado e o capital privado na disputa pelo controle e administração dos transportes coletivos*. A resposta dos usuários e a face da cidade. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ (Dissertação de Mestrado)
- WEID, Elisabeth von der. (2008). "O advento da Companhia (1904-1912)". IN: LEVY, Maria B. & LOBO, Eulália Maria L. (coord). *Estudos sobre a Rio-Light*. Rio de Janeiro: Inst. Light/CME.

Enviado em 10/04/2012