



GT – 05: Crise e crítica: a urbanização contemporânea e os limites da reprodução social

OS LAÇOS INVISÍVEIS DA CIDADE FINANCEIRA-EMPREENDEDORA CARIOCA:

As desestatizações dos modais de transporte coletivo e o jogo urbano-territorial

Autor(01): Aline Rozenthal de Souza Cruz¹

Filiação institucional: Universidade Federal Fluminense
e IFSULDEMINAS – Campus Poços de Caldas

E-mail: alinerozenthal@gmail.com

RESUMO: As implementações do Pacto Federativo e do neoliberalismo no Brasil promoveram a complexificação das associações entre as esferas de poder, em especial no ramo de transportes urbanos, no qual passaram a predominar dinâmicas de desestatização. O estado e a cidade do Rio de Janeiro se tornaram emblemáticos em tal processo, pois os contratos firmados entre o poder público e as concessionárias, privilegiaram o controle de grandes empresas nacionais sobre a circulação urbana. Para a investigação, utilizou-se como arcabouço teórico-metodológico o marxismo-weberiano e técnicas de pesquisa baseadas em levantamento bibliográfico, documental e jornalístico. O artigo visou, assim, demonstrar que a burocracia-administrativa e o discurso neoliberal serviram como facilitadores ao aprofundamento da dominação patrimonialista no jogo político-territorial de produção social do espaço urbano.

Palavras-chave: Produção social do espaço; Transporte coletivo urbano; Monopólios espaciais.

¹ Orientada na pesquisa de doutoramento pelo Professor Doutor Márcio Piñon de Oliveira. Esse artigo é parte dos argumentos apresentados na tese *Os laços invisíveis entre o público e privado: uma investigação da ordem patrimonialista sobre os modais de transporte coletivo da cidade do Rio de Janeiro*, defendida em junho de 2024 no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF.

1. INTRODUÇÃO

A efetivação do Pacto Federativo² e a implementação do Plano Real³, em associação ao avanço das políticas-econômicas neoliberais⁴ a partir da década de 1990, favoreceram o crescimento econômico brasileiro, sobretudo pela maior estabilidade macroeconômica, do controle inflacionário, da disciplina fiscal e da redução do tamanho do Estado, devido aos incentivos às privatizações e concessões de empresas públicas.

A reestruturação burocrático-administrativa se mostrou contraditória, pois ao passo que discursivamente defendia uma menor participação estatal nos processos produtivos, por meio de iniciativas, como a Lei 8.666/1993⁵, a Lei nº 8.987/1995⁶ e a Lei nº 9.491/1997⁷, nos leilões das empresas nacionais, na verdade, ocorreu a prevalência de consórcios vencedores compostos, geralmente, por *holdings* de influentes famílias brasileiras e fundos de pensão de estatais, com o apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)⁸.

Nota-se assim, o aumento do poder do Estado sobre os rumos produtivos, uma vez que esse se utilizou de recursos legislativos e burocráticos para favorecer determinados grupos nacionais. Tal postura significou um afastamento dos ideais sociais-democráticos, para se alinhar a um programa neoliberal à brasileira, que via nas privatizações e concessões estratégias de acumulação enraizadas em preceitos patrimonialistas e na necessidade de construção de amplas e heterogêneas coalizões de poder para o funcionamento do presidencialismo.

As mencionadas leis de licitação, privatização e concessão federais, embora prevalecentes sobre a realidade nacional, apresentavam brechas e precisaram ser adequadas aos

² De acordo com a Constituição de 1988, a República Federativa do Brasil é composta pela parceria indissolúvel de estados, municípios e distrito federal. A organização político-administrativa brasileira compreende a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios, todos autônomos, nos termos da Constituição (Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/entenda-o-assunto/pacto-federativo>>. Acesso em: 02/08/2024).

³ Pensado por um grupo de economistas ligados a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, o Plano Real visou, ao estabelecer uma nova moeda, o equilíbrio macroeconômico do país.

⁴ Idealizadas nos EUA na segunda metade do século XX e implementada nos países Latino-Americanos, principalmente a partir do Consenso de Washington, no qual foram estabelecidas as diretrizes para a regulação econômica e o equilíbrio das contas públicas pela menor intervenção do Estado nos rumos produtivos.

⁵ Regulamenta as licitações e contratos no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

⁶ Dispõe sobre os regimes de concessão e permissão na prestação de serviços públicos, conforme previsto no Art. 175 da Constituição Federal.

⁷ Possibilitou um boom de privatizações em variadas escalas do poder, pois alterou os procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização e revogou a Lei nº 8.031, de abril de 1990.

⁸ Um exemplo é o Grupo Vicunha, uma grande empresa do setor têxtil de propriedade de Benjamin Steinbruch, que ao adquirir os direitos sobre a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), conseguiu superar uma grave crise econômica nos negócios e deter o controle de um setor estratégico.

variados contextos estaduais. Com isso, o estado fluminense conquistou certo pioneirismo, ao criar a Lei Estadual nº 2.470/1995, o Programa Estadual de Desestatização do Rio de Janeiro (PED) e a Lei nº 2.831/1997, que dispõe sobre o regime de concessões e permissões de serviços e obras públicas, previstas no Art. 70 da Constituição Estadual. Assim, o espaço urbano-metropolitano do Rio de Janeiro tornou-se um grande e lucrativo negócio, para uma gestão pública cada vez mais permeada por ideais empreendedores de lógica privada.

Portanto, para se compreender a atual maneira como se produz socialmente o espaço urbano das cidades do país e, em especial da metrópole carioca, deve-se ponderar a determinante participação de um Estado patrimonialista, que se utiliza: da burocracia para estabelecer domínios territoriais e assegurar o controle do processo de produção social do espaço; e, de alianças político-partidárias, de caráter fisiológico, para manutenção da máquina pública. Para buscar a comprovação de tais argumentos, o presente artigo lançou mão de um arcabouço teórico-metodológico marxista-weberiano e de levantamentos bibliográfico, documental e jornalístico.

2. URBANIZAÇÃO NEOLIBERAL NA METRÓPOLE CARIOCA

O setor de transportes coletivos de massa, sem dúvida, foram alvos fundamentais da utilização dos instrumentos burocrático-administrativos e político-corporativos pelo seu potencial de gerar centralização e concentração de capitais, bem como controle sobre os rumos do crescimento urbano. Pelo estado do Rio de Janeiro ter sido pioneiro nas dinâmicas de desestatização dos modais de transporte de massa, as privatizações e concessões ocorridas na Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro (CONERJ), na Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens) e no Metrô do Rio de Janeiro, ao longo dos anos 1990, serviram de baliza para o que viria a se desenrolar em outros locais.

Incluída no PED pelo Decreto nº 21.985, de 28 de novembro de 1995, o serviço aquaviário foi o primeiro modal a ser desestatizado. De acordo com matéria do jornal *Folha de São Paulo*, o leilão da CONERJ foi realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro e durou apenas cinco minutos, pois dos três consórcios esperados, somente um participou. O referido

consórcio foi liderado pela Auto Viação 1001, a RJ Administração e Participações⁹ e pela construtora Andrade Gutierrez, que conseguiram adquirir a companhia pelo preço mínimo de 33 milhões de reais e fundar a Barcas S.A. Já a operadora que respondeu pelo serviço no período foi a empresa inglesa especializada em transporte marítimo, *Wilson Sons*¹⁰. Como condicionante do acordo, estavam a ampliação da frota, a melhoria dos serviços e o ajuste das contas, tendo em vista que, na época, a arrecadação da CONERJ era muito inferior ao seu gasto anual¹¹.

Na ocasião, o processo foi submetido a auditoria e ao crivo “do Tribunal de Contas e da Assembleia Legislativa do Estado, que não apontaram vícios na operação” (SOUTO, 2010, p. 193). Porém, em 2004, o Ministério Público lançou uma liminar, que obrigava o estado do Rio a tomar providências quanto à má qualidade do serviço aquaviário prestado pela concessionária Barcas S.A. O MP diante da omissão do Estado, defendia a instauração de licitação para nova concessão ou, alternativamente, a retomada do serviço ao âmbito público, por rescisão unilateral.

Como consequência, foi instaurada, em dezembro de 2008, na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (ALERJ), a Comissão Parlamentar de Inquérito das Barcas. De acordo com reportagem do site G1, a CPI das Barcas foi presidida pelo deputado estadual Gilberto Palmares e relatada por José Nader, e teve por objetivos: investigar as causas dos acidentes durante o transporte de passageiros e o descumprimento do contrato de concessão, que estipulava, por exemplo, viagens noturnas. Diante das acusações, o então superintendente da concessionária, Luiz Marinho, disse que “Nestes horários o número de passageiros é de dois a 20 por trajeto. A empresa não tem dinheiro para custear esses deslocamentos”¹². As alegações não foram consideradas cabíveis pela ALERJ, que em resposta argumentou que “A empresa tem sido

⁹ Grupo com 110 empresas de ônibus.

¹⁰ Apesar de ter sido fundada em Salvador em 1837, foi somente a partir de 1878, com a unificação de subsidiárias, que a *Wilson Sons & Co.* começa a melhor se estruturar. Durante o século XX abrange sua área de atuação no Brasil, agindo como suporte em obras de engenharia, transporte e armazenamento de mercadorias e conserto e manutenção de embarcações (Disponível em: <<https://www.wilsonsons.com.br/pt-br/historia/>>. Acesso em: 07 jan. 2024).

¹¹ **Companhia de navegação do Rio é vendida pelo preço mínimo**, 6 fev. 1998. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc06029804.htm>>. Acesso em: 07 jan. 2024.

¹² **CPI das Barcas é instaurada na Alerj**, 9 dez. 2008. Disponível em: <<https://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL916827-5606,00-CPI+DAS+BARCAS+E+INSTAURADA+NA+ALERJ.html>>. Acesso em: 23 fev. 2024.

negligente e desrespeitado a população que diariamente precisa dos serviços para se deslocar, chegar ao trabalho”¹³.

Em setembro de 2009 o relatório final da CPI das Barcas foi aprovado por unanimidade na ALERJ. O documento que concluiu pela responsabilização das Barcas S.A. tanto nos acidentes registrados, quanto no não cumprimento do contrato, à época foi encaminhado para demais órgãos competentes, à exemplo do Governo do Estado, do Tribunal de Contas e da Procuradoria Geral do Estado. O texto continha, inclusive, propostas visando à melhoria do serviço aquaviário, como maior oferta de lugares durante a hora do *rush* na rota Rio-Niterói, redução das tarifas, implantação de estação em São Gonçalo e estabelecimento de tempo de vida útil para as embarcações. Na versão finalizada, segundo reportagem do site Extra, foram incluídas algumas “erratas”, com destaque para a proposta do deputado estadual Paulo Ramos, que defendia a proibição de “pessoas físicas - incluindo parentes até terceiro grau - ou jurídicas de participarem de duas ou mais licitações para oferta de transporte público. A intenção é evitar casos como o do empresário Amaury de Andrade, proprietário da empresa 1001 e sócio da Barcas S/A”¹⁴.

Notícia do site do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ) informa que a ação ajuizada em 2004 alcançou acordo somente em 2017, de modo a anular o contrato de concessão “celebrado pelo Estado e pela empresa Barcas S.A. – posteriormente sucedida pela CCR Barcas”¹⁵. A motivação para a revogação foi o fato de que as investigações do MPRJ comprovaram que, tanto modificações contratuais em relação ao edital beneficiaram a concessionária, quanto o preço mínimo estipulado foi inadequado, “uma vez que o valor patrimonial da então Companhia de Navegação do Estado (CONERJ) foi fixado de forma artificial”¹⁶.

¹³ **CPI das Barcas é instaurada na Alerj**, 9 dez. 2008. Disponível em: <<https://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL916827-5606,00-CPI+DAS+BARCAS+E+INSTAURADA+NA+ALERJ.html>>. Acesso em: 23 fev. 2024.

¹⁴ **Alerj aprova relatório da CPI das barcas que responsabiliza empresa**, 22 set. 2009. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/alerj-aprova-relatorio-da-cpi-das-barcas-que-responsabiliza-empresa-337664.html>>. Acesso em: 23 fev. 2024.

¹⁵ Disponível em: <<https://www.mprj.mp.br/web/guest/visualizar?noticiaId=122311>>. Acesso em: 13 fev. 2024.

¹⁶ Disponível em: <<https://www.mprj.mp.br/web/guest/visualizar?noticiaId=122311>>. Acesso em: 13 fev. 2024.

Embora a decisão judicial favorável ao MPRJ seja de 2017, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) até hoje não decidiu o imbróglio, devido a recursos apresentados pelos réus. Isso levou o poder público concedente, para manter a continuidade do serviço, a prorrogar a operação atual com a CCR Barcas, o que segundo a promotoria, se configura como uma violação ao ordenamento jurídico¹⁷.

O sistema metroviário, mantido pelo estado do Rio de Janeiro, desde a sua inauguração em 1979, foi o segundo modal de transporte a passar pelo processo de desestatização. Ocorrido em 19 de dezembro de 1997, o processo licitatório na modalidade leilão cedeu à iniciativa privada, pelo prazo de 20 anos, o direito de explorar as linhas 1 e 2 do metrô. Com um ágio de 22%, a concessão foi vencida pelo consórcio *Opportrans*, que era composto em 51% pela Sorocaba Empreendimentos e Participações, cujo maior acionista era o *Citigroup Venture Capital (CVC)*, 40% pelo grupo argentino *Cometrans* e 9% pela Fundação Vale do Rio Doce de Seguridade Social (Valia) (KOMATSU, 2008).

O contrato lavrado entre o estado do Rio e o consórcio *Opportrans* fundou a concessionária MetrôRio, que deveria realizar a operação do sistema, enquanto a expansão dos trechos da linha 1 no bairro de Copacabana e da linha 2 na Pavuna, continuariam a cargo da empresa estatal Rio Trilhos, mediante disponibilidade de recursos financeiros. Além disso, constava que o acordo teria validade de 20 anos, podendo ser prorrogado uma vez por igual período, desde que apresentado novo programa de investimento e sendo mantida a qualidade dos serviços prestados durante a vigência administrativa. A respeito das tarifas, o contrato previa que o Estado seria o responsável pelo reajuste anual, conforme o Índice Geral de Preços e os processos inflacionários (AGETRANSP, 1999; TOSTA, 1997).

Porém, nos anos seguintes o consórcio passou por alterações. Em 2005, o *Opportrans* mudou o nome para Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. e, em 2007, a *Cometrans* saiu da sociedade, levando a Sorocaba Empreendimentos e Participações a deter 85% do capital total e a Valia os 15% restantes. No ano subsequente, embora a Concessão Metroviária do Rio tenha anunciado investimentos na ampliação da frota e melhorias no sistema, a fim de aumentar o número de usuários por dia, os planos se modificaram e o controle da MetrôRio mudou de

¹⁷ Disponível em: <<https://www.mprj.mp.br/web/guest/visualizar?noticiaId=122311>>. Acesso em: 13 fev. 2024.

mãos. Em dezembro de 2008, por quase 1 bilhão de reais, a Investimentos e Participações em Infraestrutura (Invepar¹⁸) adquiriu o direito de exploração do metroviário (KOMATSU, 2008).

Após os anúncios de que a cidade do Rio sediaria jogos da Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, foi prometida a expansão do sistema. Segundo Souto (2010), a Linha 4 (L4), que liga Ipanema à Barra da Tijuca foi licitada, em razão da falta de recursos do erário para arcar com as obrigações assumidas. O autor continua ao afirmar que, à época, o tema foi analisado pelo Procurador do Estado e Assessor Jurídico Chefe da Secretaria de Estado de Transporte, Renan Miguel Saad, que concluiu pela viabilidade da realização de termo aditivo ao Contrato de Concessão, pois esse se configuraria como uma adequação ao interesse público, devido ao lapso temporal entre a elaboração do plano e a sua efetiva implementação.

Souto (2010) complementa dizendo que o parecer ainda permitia a alteração do trajeto de integração, caso promovesse o bem-estar da coletividade, devendo as obras serem iniciadas nos trechos onde já houvesse projeto definido e mediante estudo de viabilidade técnica e econômico-financeira. O que deu sustentação a tal interpretação da lei, foi o fato de que contratos de concessão de serviço público são típicos contratos administrativos. “No caso em exame, o conjunto de obrigações que cabe a concessionária, em especial as obras e definição do traçado, são típicas cláusulas de serviço – portanto, alteráveis a critério da administração contratante” (SOUTO, 2010, p. 206).

Implementado pelo Consórcio Construtor Rio Barra (CCRB), formado pelas empresas Queiroz Galvão, Odebrecht, Carioca Engenharia, Cowan e Servix, o projeto custou cerca de 8,5 bilhões de reais, 70% a mais do que o inicialmente orçado. Soma-se a isso, o desequilíbrio contratual no 4º Termo Aditivo, uma vez que o aporte do Estado na implementação da Linha 4 subiu de 45% para 89% do custo total da obra, enquanto o investimento da Concessionária Rio Barra caiu de 55% para 11% e recaiu somente sobre a aquisição de trens e itens de operação do serviço metroviário. O desenho final das contribuições na implementação da Linha 4 não sopesou a Concessionária Rio Barra, pois os 11% de investimentos que lhe cabiam foram repassados a Concessionária MetrôRio por meio de contratos particulares.

¹⁸ Formada pela empresa construtora OAS e pelos fundos de pensão: Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (Previ), Fundação dos Economistas Federais (Funcef) e Fundação Petrobrás de Seguridade Social (Petros).

Com a deflagração da Operação Lava Jato e investigações do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, começaram a haver denúncias contratuais entre o estado do Rio e a Concessionária Rio Barra. As irregularidades se intensificaram a partir de 2010 com a alteração drástica do contrato original firmado em 1998, somado a mudanças no trajeto sem estudo de viabilidade e a subcontratação, pela Concessionária Rio Barra S.A., do Consórcio Construtor Rio Barra para a execução das obras dos trechos oeste e sul do metrô, que permitiram ampliar a participação das mesmas *holdings*, através de suas associadas e subsidiárias, a exemplo da Queiroz Galvão Participações – Concessões S.A., Construtora Queiroz Galvão S.A., Zi-Gordo S.A. e Carioca Christiani Nielsen Engenharia S.A.

Os trens urbanos foram o últimos a passar pelo processo de desestatização, ocorrido sobre os modais de transporte de massa do Rio em fins dos anos 1990. Sob intensos problemas financeiros e administrativos, em dezembro de 1994, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), encarregada do sistema de trens desde 1984, transferiu a operação para a Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens), criada pelo governo estadual para assumir o controle das extintas estradas de ferro Central do Brasil, Rio d'Ouro e Leopoldina.

O leilão da Flumitrens teve quatro concorrentes, sendo o consórcio Bolsa 2000 formado por duas companhias espanholas, a estatal *Red Nacional de Los Ferrocarriles Españoles* e a empresa *Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles*, e os bancos brasileiros Pactual e Prosper, o vencedor, ao oferecer o lance de 279 milhões de reais. Na ocasião, o montante foi considerado irrisório para uma concessão deste porte, já que seriam pagos somente 30% à vista e o restante dividido em 240 parcelas. O contrato para efetivação da SuperVia Trens Urbanos S.A. previa, dentre outras cláusulas, a validade de 25 anos com possibilidade de renovação por igual período, a recuperação das composições em até quatro anos, a instalação de ar-condicionado e o equilíbrio orçamentário, tendo em vista que a companhia estava apresentando um déficit operacional de 200 milhões de reais por ano. Com o fechamento do acordo, a Flumitrens se tornou a terceira empresa de serviço público do Rio a ter grupos espanhóis no controle. A primeira foi a Companhia de Eletricidade do Estado do Rio de Janeiro (CERJ) e a segunda a Companhia Distribuidora de Gás do Rio de Janeiro (CEG)¹⁹.

¹⁹ **Ferrovía do RJ será controlada por espanhóis**, 16 jul. 1998. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff16079811.htm>>. Acesso em: 7 jan. 2023.

Melhorias implementadas pela concessionária, graças a recursos advindos do Programa Estadual de Transportes e financiamentos do Banco Mundial, levaram a maior pontualidade nas viagens e ao aumento do número de passageiros transportados por dia, sendo, aproximadamente 500 mil em 2009. Apesar disso, falhas operacionais e superlotação continuaram a ocorrer, tendo seu auge em outubro do mesmo ano, quando os usuários depredaram estações, após uma série de panes (LEMLE, 2009a, 2009b).

No final de 2010, a Odebrecht *Transport*, subsidiária da *holding* Odebrecht, adquiriu 61% do controle acionário da SuperVia²⁰. Após a compra, o governo estadual, por meio de termo aditivo, reformulou as regras contratuais, de maneira a prolongar a concessão e exigir investimentos na ordem de 1,2 bilhão de reais para atender as demandas estipuladas para realização da Copa do Mundo e das Olimpíadas²¹. Os novos acionistas assumiram o controle do sistema de trens urbanos em 22 de dezembro, data em que o engenheiro da Odebrecht, Carlos José da Cunha, tomou posse como presidente da SuperVia²².

Dentre as condições contratuais efetivamente colocadas em prática, destacam-se a reforma de estações, a compra de novas composições e o início da operação do ramal Guapimirim sob gestão da SuperVia²³. Além disso, a empresa concessionária detinha, também, o controle do Teleférico do Alemão até março de 2016, quando foi substituída pelo Consórcio Rio Teleféricos (GONÇALVES, 2019). Porém, em outubro do mesmo ano, devido à falta de pagamentos ao consórcio por parte do estado, o desgaste nos cabos de tração e o fim das Unidades de Polícia Pacificadora (UPP's), de maneira a permitir maior presença das facções criminosas ligadas ao narcotráfico, o serviço foi paralisado²⁴ e permanece inoperante até 2024.

²⁰ **Odebrecht compra a Supervia**, 12 nov. 2010. Disponível em:

<<https://revistaferroviaria.com.br/2010/11/odebrecht-compra-a-supervia/>>. Acesso em: 17 fev. 2024.

²¹ **Governo do Rio prorroga concessão com a SuperVia por mais 25 anos**, 30 nov. 2010.

Disponível em: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/11/governo-do-rio-prorroga-concessao-com-supervia-por-mais-25-anos.html>>. Acesso em: 17 fev. 2024.

²² **Odebrecht assume controle da Supervia**, 22 dez. 2010. Disponível em:

<<https://revistaferroviaria.com.br/2010/12/odebrecht-assume-controle-da-supervia/>>. Acesso em: 17 fev. 2024.

²³ **SuperVia inaugura operação do ramal Guapimirim**, 27 maio 2011. Disponível em:

<<https://web.archive.org/web/20150508125714/http://www.supervia.com.br/noticia.php?n=supervia-inaugura-operacao-do-ramal-guapimirim&cod=35>>. Acesso em: 17 fev. 2024.

²⁴ **História do Teleférico**. Disponível em: <https://www.central.rj.gov.br/historia_teleferico>. Acesso em: 29 fev. 2024.

Ainda em 2016, a Operação Xepa, relativa à 26ª fase da Operação Lava Jato da Polícia Federal, realizou a condução coercitiva do então presidente da SuperVia, Carlos José da Cunha, já que seu nome foi mencionado em documentos do Departamento de Operações Estruturadas da Odebrecht, conhecido como departamento da propina (HAIDAR, 2016). Em 2017, Cunha declarou em delação premiada, que teria pago propina a Ziza Valadares, diretor da *Light S.A.* entre 2012 e 2015, para que a dívida da SuperVia com a companhia de eletricidade fosse reduzida. Além disso, afirmou que teria subornado os dirigentes da Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (Agetransp)²⁵, Arthur Bastos e César Mastrangem, para auxiliarem no financiamento da campanha de Fernando Pezão ao governo do estado em 2014, pois esse teria prometido, quando empossado, arcar com as dívidas da SuperVia (WERNECK, 2017).

Afetada pelos escândalos de corrupção advindos das investigações da Operação Lava Jato, a Odebrecht começou a se desfazer de seus ativos, entre eles a participação acionária na SuperVia (PELEGI, 2018). Após negociações, o grupo japonês *Mitsui* adquiriu 88,67% das ações, através de sua subsidiária, a *Guarana Urban Mobility Incorporated* (GUMI), enquanto a Odebrecht *TransPort* manteve 11,33%. A transação foi aprovada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) em março de 2019 e os serviços passaram definitivamente à nova controladora dois meses depois (ROSA, 2019).

A reestruturação das infraestruturas de transporte envolveu licitações e concessões, que aproximaram o Estado da iniciativa privada, de maneira a efetivar, territorialmente, domínios particulares com dinheiro público. Assim, os monopólios espaciais²⁶ dos transportes são formados por meio de práticas patrimonialistas²⁷, mas que para se efetivarem precisam do

²⁵ Em 1997 foi criada a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro (ASEP), que foi extinta no começo dos anos 2000, mediante a fundação da Agência Reguladora de Serviços Públicos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETTRANSP) e da Agência Reguladora de Energia e Saneamento do Estado do Rio de Janeiro (AGENERSA). A fiscalização do transporte de passageiros por ônibus manteve-se a cargo do Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (DETRO), que é uma autarquia comum. Segundo Souto (2010) “Essa é uma situação curiosa, já que esses regimes, embora possam ser complementares, também competem entre si, e os diferentes regimes reguladores podem criar embaraços a essa situação competitiva” (SOUTO, 2010, p. 189).

²⁶ Conceito idealizado por Silva (1992) e que diz respeito a união dos capitais produtivos, fundiários e espoliativos.

²⁷ Conceito elaborado pela autora e que remete a preponderância da dominação de subtipo patrimonialista nas práticas especiais, que permeiam o processo de produção social do espaço urbano.

aporte do solo urbano, colocando a questão da concentração fundiária como sustentáculo de um modo de produção espacial de ordem patrimonialista e lógica liberal. O Rio de Janeiro é um exemplo notável de tais dinâmicas, porque os megaeventos internacionais nas últimas décadas, ao passo que favoreceram a mundialização do Estado brasileiro, como forma política (FERREIRA, 2022), associadamente fortaleceram as empresas nacionais, fazendo com que ambos agissem para tornar a cidade um diferencial para a acumulação capitalista.

Em suma, o patrimonialismo urbano é dependente dos recursos econômicos e administrativos do poder público, o qual procura agir por meio de concessões e autorizações para efetivar interesses particularistas de ambos os lados, do público e do privado. Assim, o jogo político de compadrio viabiliza a realização do econômico, provocando o esvaziamento da Política na ordem próxima. Ou seja, ao tempo em que se fortaleceu a realização da ordem distante, se negou a própria cidade (LEFEBVRE, 2013).

Passadas três décadas da redemocratização, o país, apesar de apresentar uma economia mais estabilizada e administrável, graças ao superávit primário e ao Plano Real, afastou-se apenas parcialmente de ser uma autarquia, já que a abertura a concorrência é limitada por práticas patrimonialistas e monopolistas, que fortalecem grandes grupos familiares nacionais. Com isso, tornou-se mais difícil a existência de uma Sociedade Civil organizada, uma vez que a interseção entre partido, sindicato e fundos de pensão de empresas estatais conformou atualmente, nas palavras de Francisco de Oliveira, uma elite central para o andamento do capitalismo brasileiro (CARIELLO, 2003). Ademais, para Sérgio Fausto (2015), a democracia brasileira ainda está por se firmar, uma vez que as instituições públicas despertam cada vez menos confiança na população, de modo a indicar fragilidades no sistema de representatividade política.

3. OS RUMOS DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO: ORDENAMENTO TERRITORIAL DE BASE PATRIMONIALISTA

No esforço de desvendar os reflexos espaciais da teia de relações entre o Estado, as construtoras e as empresas de transporte, que permeiam a conformação da cidade financeira-empREENDEDORA carioca, nota-se que em 2016, durante a realização dos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro, a urbe estava fragmentada entre várias companhias, que controlavam os modais de

transporte de massa com o aval do poder público. Porém, cabe salientar que esse parcelamento territorial que vigorava no período, se alterou com as mudanças nos rumos políticos e empresariais do país.

Como descrito, no fim da década de 1990 ocorreu um crescimento dos processos de desestatização no estado do Rio, especialmente dos modais de transporte coletivo, como trens, barcas e metrô, que por se tratarem da aquisição de monopólios privados de serviços de rede, se constituem como monopólios naturais, como afirma Souto (2010). De acordo com Sampaio, Dutra e Porto (2012), a infraestrutura de transportes coletivos costuma enfrentar o problema econômico do monopólio natural, porque devido aos elevados custos para implementação de ferrovias e metrôs, é mais viável e eficiente administrativamente, evitar a duplicação de tais estruturas. Em suas palavras,

Esses mercados fogem, assim, à regra geral de que, quanto mais concorrência, melhor para o consumidor. Dando um exemplo ilustrativo: se dois agentes econômicos pretendem explorar o transporte ferroviário entre as cidades A e B, na ausência de regulação pode haver incentivos à duplicação de infraestrutura, resultando na construção de duas linhas férreas, estações e demais equipamentos, para atender a um mesmo mercado consumidor, composto pelos indivíduos que desejam se locomover entre A e B. Ou seja, a mesma demanda terá que custear duas infraestruturas extremamente caras, o que resulta em ineficiência. Nesses casos, o mercado funciona de forma mais eficiente com apenas um agente explorando a infraestrutura. **Por outro lado, a teoria econômica igualmente ensina que um monopolista que não se sinta ameaçado pela concorrência tem elevados incentivos para restringir a quantidade ofertada e a qualidade dos serviços, na busca da maximização de seu retorno** (SAMPAIO; DUTRA; PORTO, 2012, p. 46-47, grifo nosso).

Dessa forma, as exigências licitatórias e contratuais, a fiscalização e regulação sobre esses mercados desestatizados, privatizados e concedidos à iniciativa privada se torna ainda mais necessária, para assegurar a modicidade dos preços e a qualidade do serviço de transporte coletivo urbano. Mas, como se percebe no relato histórico de administração das empresas concessionárias, “quando uma prestadora de serviço público falha, é preciso questionar se o regulador também falhou, seja na elaboração de um marco regulatório adequado, seja na sua fiscalização efetiva” (SAMPAIO; DUTRA; PORTO, 2012, p. 48). Segundo os mesmos autores, “merece ser lembrado que, ainda que algumas indústrias, como as ferrovias, sejam monopólios naturais, em tese é possível, em algumas situações, a presença de concorrência intermodal” (SAMPAIO; DUTRA; PORTO, 2012, p. 49), o que no Rio de Janeiro acontece entre os meios

de transporte de massa e os ônibus, saindo o modal rodoviário sempre privilegiado em rotas, tarifas e investimentos.

Como agravante do quadro, Sampaio, Dutra e Porto (2012) afirmam que a forma federativa de Estado que ocorre no Brasil, dificulta a regulação sobre o sistema de transportes coletivos, pois, muitas vezes, estão a cargo de diferentes órgãos, como ocorre no Rio:

[...] enquanto barcas, metrô, trens e rodovias estaduais concedidas são regulados pela agência estadual (Agetransp), o transporte intermunicipal de passageiros fica a cargo do Departamento de Transportes Rodoviários do Estado (Detro/RJ), vinculado à Secretaria Estadual de Transportes, e a ponte Rio-Niterói, sob responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), já que constitui parte integrante de rodovia federal. A regulação do transporte aéreo e dos aeroportos, por vez, encontra-se sob responsabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)” (SAMPAIO; DUTRA; PORTO, 2012, p. 49).

Salienta-se a necessidade de não só fiscalizar os modais de transporte, mas também assegurar que haja uma tutela efetiva da concorrência e de práticas anticompetitivas, especialmente as vinculadas a fusões e aquisições, como a efetuada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), já que em algumas situações, esse órgão “pode ser o único ente estatal com competência para uma análise transversal sobre a competição intermodal” (SAMPAIO; DUTRA; PORTO, 2012, p. 49).

No Brasil, a reestruturação produtiva ocorreu de maneira semiperiférica e associada a interferência determinante do Estado patrimonialista, tendo em vista as tipologias de dominação atreladas a formação social do país. Ou seja, a intensificação do controle territorial urbano por parte de grandes empresas, de modo a aprofundar a natureza deletéria das contradições espaciais, se deu com o aval do poder público. Como agravante, o mercado de construção de infraestruturas de transporte e gestão operacional de serviços urbanos é restrito a poucas *holdings*, que acabam por deter o monopólio espacial de áreas urbanas estratégicas, levando ao aprofundamento da mercantilização do espaço, a despeito do estabelecimento de mecanismos jurídico-concorrenciais.

Na monopolização ocorrida na cidade do Rio de Janeiro, com o favorecimento de um contexto de megaeventos internacionais, quatro *holdings*, essencialmente construtoras de origem familiar, se destacaram: Carioca Engenharia, de propriedade de Ricardo Pernambuco; Odebrecht, aberta por Norberto Odebrecht e liderada durante anos por seus descendentes,

Emílio e Marcelo Odebrecht; CCR, formada pela união das empresas Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Soares Penido; e, Invepar, fundada por OAS, PREVI, PETROS e FUNCEF.

O quadro 1 auxilia na compreensão da produção monopolista do espaço e do ordenamento patrimonialista ocorridos no Rio, sobretudo, durante o período de preparação e realização dos Jogos Olímpicos, uma vez que, após 2016, devido às ações judiciais, as referidas empresas, além de venderem seus ativos de participação nos consórcios, tiveram suas movimentações financeiras bloqueadas. Ou seja, o quadro evidencia a partilha dos domínios territoriais da cidade por empresas privadas, que, por vezes, além dos modais de transporte de massa, detém outros negócios administrativos, construtivos e infraestruturais, conforme segue.

Quadro 1 – Domínios territoriais das *holdings* no Rio de Janeiro

HOLDING	CONCESSÕES DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO	DOMÍNIO TERRITORIAL
Carioca Christiani Nielsen Engenharia S.A.	<ul style="list-style-type: none"> - Participação no Consórcio Porto Novo; - Construção de novo Terminal no Aeroporto Santos Dumont; - Extensão da Linha 2 do Metrô Rio; - Construção de cinco estações da Linha 4 do Metrô Rio; - Trecho de 12 km do corredor BRT²⁸ Transcarioca; - Edificação do corredor viário BHSL²⁹ Transoceânico no município de Niterói. 	Em termos de gestão, a empresa deteve controle da região portuária do Rio. Porém, quando se analisa a contribuição produtiva, a <i>holding</i> atuou nas áreas central, na orla das zonas oeste e sul e em parte da zona norte, como nas ilhas do Fundão e do Governador, além de bairros oceânicos de Niterói.
Odebrecht Serviços e Participações S.A.	<ul style="list-style-type: none"> - Participação no Consórcio Porto Novo; - Gestão do Aeroporto Galeão; - Construção de seis estações da Linha 4 do Metrô Rio; - Concessão para operação e manutenção da SuperVia; - Contribuição nas obras e administração do VLT Rio; - Elaboração de projetos e obras para o corredor BRT TransBrasil; - Construção e administração temporária do Teleférico do Alemão; - Lote 1 de Reforma e ampliação do Arco Metropolitano. 	Assim, como a Carioca Engenharia, a Odebrecht participou das obras e gestão do chamado Porto Maravilha, porém, com o aditivo de deter controle da operação do VLT Rio. Exerceu forte influência no chamado subúrbio carioca por dominar o Aeroporto Galeão, localizado na Ilha do Governador, os ramais que compõem a SuperVia e a responsabilidade pela implementação do corredor BRT TransBrasil, que se propõe a acompanhar o mesmo trajeto da via homônima. Destaca-se, também, o poder exercido no Complexo de Favelas do Alemão, ao ter construído e gerido durante alguns anos o modal de transporte destinado a utilização de uma população de baixa renda. Por fim, o controle de parte das obras de uma importante via de circulação de cargas, que interliga várias cidades da Região Metropolitana.
CCR	<ul style="list-style-type: none"> - Concessão do serviço de barcas; - Participação na operação e manutenção do VLT³⁰ carioca; - Acionista majoritário da Concessionária ViaRio, que administra o BRT TransOlimpico; - Administrou a Ponte Rio-Niterói entre 1995 e 2015, quando anova licitação foi vencida pela EcoRodovias. - Gestão de importantes rodovias do estado: CCR Rio-SP (Via Dutra) e CCR Via Lagos. 	Nota-se forte influência da CCR na circulação de pessoas pela região central da cidade do Rio, pois domina o VLT e o transporte aquaviário. Além disso, durante anos controlou o ir e vir de trabalhadores entre o Rio e Niterói, já que detinha as barcas e a ponte. Na zona oeste, juntamente com a Invepar, gere o BRT TransOlimpico, que liga os bairros do Recreio e Deodoro. Por fim, menciona-se o comando de dois eixos rodoviários relevantes, a Dutra e a Via Lagos.

²⁸ *Bus Rapid Transit*.

²⁹ *Bus with High Level of Service*.

³⁰ Veículo Leve sobre Trilhos.

Invepar	<ul style="list-style-type: none"> - A Linha Amarela foi a primeira empresa controlada pela Invepar; - Em 2009, a Invepar adquire 100% das ações da Concessionária MetrôRio; - Integra o Consórcio vencedor para construção, operação e manutenção do VLT; - Acionista da ViaRio, que administra o corredor BRT TransOlimpico; - Gere, também, a Concessionária Rio-Teresópolis; 	<p>Além de controlar o sistema metroviário e VLT, que circulam pelas regiões central e portuária do Rio, uma das principais acionistas da Invepar, a OAS, integra, também, o Consórcio Porto Novo.</p> <p>Por controlar uma das principais ligações viárias entre o subúrbio e a zona oeste, e gerir o metrô, alguns bairros da zona norte estão totalmente sob sua influência, como, por exemplo, Del Castilho e Inhaúma.</p> <p>Domina boa parte da circulação da zona sul, onde se localizam importantes estações do metrô.</p> <p>A TransOlimpica ao ligar dois polos de realização dos Jogos Olímpicos, os parques olímpicos da Barra da Tijuca e de Deodoro, promoveu a especulação imobiliária de terrenos, especialmente, do empresário Carvalho Hosken.</p> <p>Interliga, também, importantes municípios da Região Metropolitana do Rio.</p>
----------------	--	---

Fontes: Sites oficiais das empresas Carioca Engenharia, Odebrecht S.A., Grupo CCR e Invepar Participações.

A partir da análise do quadro depreende-se que os monopólios espaciais (SILVA, 1992) apresentam uma inter-relação entre a implementação dos modais de transporte coletivo urbano, a espoliação cotidiana do trabalhador-usuário e as questões envolvendo a atividade fundiária. Ao passo que a terra, enquanto meio de produção, é fundamental para instalação de infraestruturas de transporte, a acessibilidade promovida por esses, provoca a valorização do solo urbano, gerando renda. Assim, os serviços de transporte podem se furtar de valorizar a mercadoria força de trabalho, já que contribuem com a valorização da terra urbana mediante relações de interesse com o mercado imobiliário. Ou seja, atuam na contramão da valorização do trabalhador, uma vez que não apenas o preço das tarifas impacta na reprodução social, “mas os custos referentes aos espaços de moradia também” (SILVEIRA; COCCO, 2010).

Pela capacidade de associar os meios de produção com os meios de reprodução social, a localização e traçado das infraestruturas de transporte influem nos processos de produção e valorização do espaço urbano. Porém, para que os serviços de transporte se realizem, é necessário o Estado agir em conchavo com agentes privados, de maneira a formar uma estrutura urbana de ordem patrimonialista.

Na esteira dos processos de formação social brasileira e urbanização da metrópole do Rio de Janeiro, as companhias de transporte e o Estado se adaptaram às condições mais modernas de acumulação, baseadas nos ditames político-econômicos do neoliberalismo, de maneira a transformar “o artesanato corporativo de transportes em empresariado moderno, organizado em poderosos grupos econômicos e *holdings* de transporte” (SILVEIRA; COCCO, 2010) e ampliar a concentração e centralização de capitais.

Desta maneira, se configura não uma oposição entre modernidade e atraso, como boa parte do Pensamento Social Brasileiro refletiu, mas sim, uma reprodução do espaço pautada na utilização de recursos burocráticos da modernidade para manutenção do atraso, já que é esse que assegura a perpetuação de uma forma política baseada em privilégios e monopólios. As leis de regulação e o planejamento urbano existem como meros instrumentos de uma institucionalização fraturada e dissimulada, que tem na metrópole carioca, grupos locais, agentes imobiliários e grandes empreiteiras, que “contam sempre na definição dos investimentos que não obedecem a nenhum plano explícito” (MARICATO, 2002, p. 124), como no caso das alterações na localização das estações da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro.

Em seu icônico texto *As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias*, Maricato (2002) aponta o descolamento entre as matrizes teóricas predominantes na academia brasileira, quais sejam a funcionalista e a estruturalista, da realidade urbana do país. (Re)conhecer os processos de formação social e urbanização, leva a um pensamento genuíno, seja para abordagens teóricas, ou do cotidiano urbano de planejamento e gestão, uma vez que suas práticas ignoram a existência de uma estrutura fundiária arcaica, do patrimonialismo de Estado e a consequente aplicação arbitrária das normas, de acordo com a conjuntura política e os interesses envolvidos.

A ambiguidade da propriedade privada dos meios de produção na forma política brasileira, em especial na cidade do Rio, leva a uma tradição monopolística do espaço, pela união dos capitais fundiários, especulativos e produtivos, que tem nas mãos das empresas que constroem e administram os modais de transporte coletivo, seu grande exemplo. Porém, tais monopólios são conquistados com a alocação de recursos públicos, sobretudo via BNDES, apoio político, especialmente dos poderes municipais e estaduais, e discursos ideológicos de empreendedorismo urbano. Na opinião de Maricato (2002),

Na verdade, é a valorização das propriedades fundiárias ou imobiliárias o motor que move e orienta a localização dos investimentos públicos, especialmente na circulação viária. Há uma simbiose entre a abertura de grandes vias e a criação de oportunidades para o investimento imobiliário. Trata-se de obras que são mais imobiliárias que viárias, no dizer do urbanista Candido Malta Campos Filho, já que a lógica do seu traçado não está apenas, e às vezes, nem principalmente, na necessidade de melhorar os transportes, mas na dinâmica de abrir novas frentes (localizações) para o mercado imobiliário de alta renda. Talvez mais do que a lógica da circulação baseada no veículo individual, o que orienta esse tipo de investimento seja a lógica da rentabilidade imobiliária (MARICATO, 2002, p.157-158).

A tentativa de expor o Rio enquanto uma cidade espetáculo, pretensamente empresarialmente competitiva não se sustentou, pois, a aceleração do tempo de giro do capital, além de ter, em boa parte, se sustentado em capitais imobilizados, dependeu do apoio de uma rede de relações atrasadas: “os yuppies do mercado financeiro convivem com os coronéis regionais” e “os velhos empreiteiros corruptos de sempre” (MARICATO, 2002).

Não é possível construir horizontes de luta diante da alienação espacial presente no cotidiano das cidades e das universidades brasileiras. A elaboração de um novo paradigma de produção e reprodução do urbano é parte primordial da construção de uma sociedade, que consiga se desvencilhar dos ditames da escravidão e da dominação tradicional. Reconhecer as particularidades da formação social brasileira nas singularidades da urbanização carioca, oportunizaram refletir sobre um método marxista-weberiano para compreensão de uma produção do espaço caracteristicamente monopolística e um ordenamento preponderantemente patrimonialista. Assim, a produção do espaço e a dominação territorial, não só refletem as contradições políticas, mas a reproduzem, de maneira a assegurar que a sobrevivência do capitalismo brasileiro e de suas cidades, seja pautado na adaptação do atraso à modernidade, entendida enquanto a dominação racional-burocrática.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo se constitui como uma parte da pesquisa de doutoramento defendida em junho de 2024 na Universidade Federal Fluminense e se alicerçou na tese de que o ordenamento urbano-territorial da cidade do Rio de Janeiro é ancorado não somente nos interesses financeiros, mas também em laços de cordialidade e clientelismo. A fim de se manterem no controle do jogo político-territorial, que tem como corolário o monopólio espacial, as grandes empresas firmam acordos entre si e com o Estado, visando o controle da acumulação e da circulação urbanas. O ordenamento, advindo da produção monopolística das infraestruturas de transporte, torna as contradições socioespaciais mais dramáticas, aproximando a realidade urbana carioca mais da metáfora weberiana da “jaula de aço”, ou seja, de uma prisão da população às inerentes condições de desigualdade atreladas ao modo de produção capitalista, do que propriamente de um horizonte utópico.

Com a redemocratização, houve a manutenção e/ou retorno das coalizões tradicionais, que sustentam o poder conservador no Brasil e no Rio de Janeiro, associadas a um projeto neoliberal, que se utilizou dos instrumentos burocráticos para perpetuar o atraso. Isso levou ao enfraquecimento das instituições políticas e atribuiu um caráter autocrático à democracia.

Do ponto de vista do sistema de transporte coletivo, pode-se dizer que ocorreram duas rodadas de neoliberalização: uma com os processos de desestatização em fins da década de 1990 e outra em torno dos anos 2010, quando devido aos megaeventos internacionais, a metrópole se viu alvo de um grande montante de investimentos, que controlaram de maneira perversa a circulação da população, pois direcionaram o trajeto dos modais e influíram sobre o preço das tarifas. Assim, a superação da crise urbana no Rio de Janeiro perpassa a transformação da forma política que a caracteriza.

5. REFERÊNCIAS

- AGETRANSP. **Contrato de concessão para a exploração dos serviços públicos de transporte metroviário de passageiros**, 31 mar. 1999. Disponível em: <<http://www.agetransp.rj.gov.br/arquivos/Contratos/METRORIO/2.%20CONTRATO%20DE%20CONCESS%C3%83O%20METRORIO%20-%20Original.pdf>>. Acesso em: 7 jan. 2024.
- CARIELLO, Rafael. **Nova classe social comanda governo Lula, diz sociólogo**, 22 set. 2003. Entrevista de Francisco de Oliveira à Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc2209200313.htm>>. Acesso em: 22 jan. 2024.
- CARIOCA ENGENHARIA. Disponível em: <<https://cariocaengenharia.com.br/>>. Acesso em: 02/08/2024.
- GRUPO CCR. Disponível em: <<http://www.grupoccr.com.br/grupo-ccr/sobre-o-grupo-ccr>>. Acesso em: 15 abr. 2020.
- FAUSTO, Sérgio. Modernização pela via democrática. In: FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 14ª ed. 2ª reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.
- FERREIRA, João Sette Whitaker. A forma urbana patrimonialista: limites da ação estatal na produção do espaço urbano no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.24, 2022.
- H Aidar, Daniel. **PF investiga pagamento de propina ligado à concessionária de trens no Rio**, 22 mar. 2016. Disponível em: <<https://epoca.oglobo.globo.com/tempo/expresso/noticia/2016/03/pf-investiga-pagamento-de-propina-ligado-concessionaria-de-trens-no-rio.html>>. Acesso em: 18 fev. 2024.

INVEPAR. Disponível em:

<<http://www.invepar.com.br/www.invepar.com.br/showcbac.html?idMateria=kBqP7lgXSKUw5GhHIWfqFA==>>. Acesso em: 06 fev. 2020.

KOMATSU, Alberto. **Citi vende controle do metrô do Rio por R\$ 1 bilhão**, 31 dez. 2008. Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/economia/citi-vende-controle-do-metro-do-rio-por-r-1-bilhao/>>. Acesso em: 24 fev. 2024.

LEFEBVRE, Henri. *La producción del espacio*. Madrid: Capitan Swing Livros, 2013.

LEMLE, Marina. **Rio vive crise no sistema ferroviário; serviço está muito aquém de sua capacidade, diz especialista**, 18 out. 2009a. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/2009/10/18/ult5772u5698.jhtm>>. Acesso em: 17 fev. 2024.

LEMLE, Marina. **Passageiros enfrentam "super via crucis" nos trilhos; MP classifica serviço como ineficiente e inadequado**, 18 out. 2009. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2009/10/18/passageiros-enfrentam-super-via-crucis-nos-trilhos-mp-classifica-servico-como-ineficiente-e-inadequado.htm>>. Acesso em: 17 fev. 2024.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (Orgs.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO RIO DE JANEIRO. Disponível em: <<https://www.mprj.mp.br/>>. Acesso em: 02/08/2024.

OAS. Disponível em: <<http://www.oas.com/oas-com/oas-s-a/quem-somos/>>. Acesso em: 06 fev. 2020.

OTP, ODEBRECHT TRANSPORT. Disponível em: <<https://www.otp-sa.com.br/>>. Acesso em: 05 mar. 2020.

PELEGI, Alexandre. Em processo de liquidação, Odebracht coloca SuperVia à venda, 16 mar. 2018. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2018/03/16/em-processo-de-liquidacao-odebrecht-coloca-supervia-a-venda/>>. Acesso em: 17 fev. 2024.

ROSA, Bruno. **Japoneses da Mitsui fecham acordo de compra da SuperVia por R\$ 800 milhões**, 8 mar. 2019. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/japoneses-da-mitsui-fecham-acordo-de-compra-da-supervia-por-800-milhoes-23508208>>. Acesso em: 18 fev. 2024.

SAMPAIO, Patrícia; DUTRA, Joísa Campanher; PORTO, Antônio José Maristrello. Dificuldades na regulação dos transportes coletivos. **Revista Conjuntura Econômica**, FGV - RJ, p. 46-49, março de 2012.

SILVA, Maria Laís Pereira. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos**. Coleção Biblioteca Carioca, volume 20. Rio de Janeiro, 1992.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 12, n. 1, maio 2010.

SOUTO, Marcos Juruena Villela. Direito Estadual das Concessões. **Revista de Direito da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, nº 65, 2010.

TOSTA, Wilson. **Metrô do Rio é 'privatizado' com ágio de 921%**, 20 dez. 1997. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff201201.htm>>. Acesso em: 7 jan. 2024.

TCE-RJ, TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Disponível em: <<https://www.tce.rj.gov.br/>>. Acessado em: 10 mar. 2020.

WERNECK, Antonio. **Odebrecht pagou propina para abater dívida da SuperVia com a Light, dizem delatores**, 18 abr. 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/politica/odebrecht-pagou-propina-para-abater-divida-da-supervia-com-light-dizem-delatores-21220630>>. Acesso em: 18 fev. 2024.