



GT 04 - Conflitos Urbanos, Violência e Direito à Cidade

IMPACTOS DA EXTINÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS NA MOBILIDADE COTIDIANA NAS ZONAS NORTE E OESTE DO RIO DE JANEIRO (2020–2023)

Ayrton Madruga Barbosa¹

Daniel Rocha Oliveira da Silva²

José Gomes Marques Neto³

Lucas Fonseca Carneiro Mourão⁴

1 INTRODUÇÃO

Entre 2020 e 2023, a cidade do Rio de Janeiro, em seu sistema de transporte público, experimentou uma transformação acentuada, especialmente em termos de linhas de ônibus. A extinção dessas linhas foi agravada nas zonas Norte e Oeste da cidade, regiões que concentram grande parte da população de baixa renda e que são historicamente excluídas das decisões políticas. O processo de reorganização do sistema de transporte não foi acompanhado pela transparência e pela participação popular, resultando em danos significativos a grupos economicamente vulneráveis.

¹ Mestrando, Programa de Pós Graduação em Geografia- Universidade do Estado do Rio de Janeiro, e-mail: madrugaayrton@gmail.com

² Graduando, Instituto de Geografia- Universidade do Estado do Rio de Janeiro, e-mail: danielrosilva.ds@gmail.com

³ Graduando, Instituto de Geografia- Universidade do Estado do Rio de Janeiro, e-mail: JoseNETO701@hotmail.com

⁴ Graduando, Instituto de Geografia- Universidade do Estado do Rio de Janeiro, e-mail: Lucasfonsecamourao@gmail.com



2 DESENVOLVIMENTO

Essas regiões, incluindo bairros como Campo Grande, Bangu, Realengo, Madureira, Irajá e Inhaúma, foram diretamente afetadas pela chamada “racionalização de linhas”. No entanto, a reestruturação dessas rotas sobrepostas e as longas caminhadas até os pontos de integração aumentaram o tempo de viagem e a incerteza para os usuários. De acordo com a Secretaria Municipal de Transportes (SMTR, 2022), mais de 60 linhas foram descontinuadas, especialmente nas áreas periféricas.

Para entender a gravidade desse processo, é necessário recorrer ao conceito de direito à cidade, conforme definido por Henri Lefebvre (1968). O autor compreende o território urbano como um produto social e político, e o direito à cidade como um requisito de controle coletivo sobre esse espaço. A exclusão territorial e o esvaziamento das políticas públicas não são meros acidentes urbanos, mas manifestações da reprodução da desigualdade social. A remoção de linhas de ônibus em áreas populares representa a negação do acesso a direitos básicos.

Essa política de redução de rotas faz parte de um processo mais amplo de segregação socioespacial, amplamente discutido por Milton Santos (1994) e Lúcio Kowarick (2000). A segregação não é apenas física, mas também simbólica, pois delimita quem tem ou não acesso aos recursos urbanos. O transporte público, nesse contexto, deixa de ser uma ferramenta de integração e passa a atuar como um mecanismo de exclusão, reforçando a lógica periférica que estrutura a metrópole carioca.

3. RESULTADOS

De acordo com um estudo do Instituto de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil, 2021), os moradores do Rio de Janeiro gastam, em média, 120 minutos por dia em deslocamentos. Essa sobrecarga afeta a saúde física e mental, reduz o tempo de lazer, estudo e convívio familiar, ampliando o ciclo de pobreza e exclusão. Além disso, o aumento da dependência de serviços de transporte não formalizados expõe os usuários a riscos elevados, sem regulamentação nacional eficaz. Segundo o IBGE (Bymobility, 2022), 64% da população carioca utiliza o ônibus como principal meio de transporte. A remoção dessas linhas compromete a funcionalidade da cidade nessas áreas. A ausência de alternativas



integradas, como corredores BRT bem estruturados ou transporte público geral acessível, intensifica o isolamento e dificulta o acesso a serviços essenciais como saúde, educação, cultura e trabalho.

A falta de políticas públicas voltadas à mobilidade periférica revela o que David Harvey (2012) chama de "acumulação por espoliação", na qual os direitos coletivos são sistematicamente violados em nome da eficiência e da lucratividade. Nesse cenário, o espaço urbano torna-se subordinado à lógica do excedente econômico, sobrepondo-se ao benefício coletivo. A cidade, antes compreendida como um direito de todos, passa a privilegiar aqueles que podem pagar por moradia e transporte. Raquel Rolnik (2015) aponta que a cidade se torna um campo de disputa territorial, no qual grandes empresas e interesses do capital financeiro ditam as diretrizes do planejamento urbano. No Rio de Janeiro, a priorização da Zona Sul e o investimento em eixos turísticos reforçam a lógica de mercado sobre a função social da cidade, acentuando desigualdades estruturais e impedindo a construção de um espaço urbano verdadeiramente comum.

O conceito de justiça espacial, conforme Edward Soja (2010), é central para a análise dessa problemática. Segundo o autor, a injustiça espacial é produzida e reproduzida no espaço urbano, sendo a eliminação de políticas públicas, como as linhas de ônibus, uma forma concreta dessa desigualdade. A injustiça se manifesta na distribuição desigual de equipamentos urbanos, na precariedade da infraestrutura e na limitação do acesso a direitos fundamentais por parte da população periférica.

Além disso, marcadores sociais como gênero, raça, deficiência e classe social atravessam diretamente a questão da mobilidade. Mulheres, pessoas negras, com deficiência e idosos são mais afetados pela precariedade do transporte público, pois dependem mais intensamente do sistema coletivo para suas atividades diárias.

Portanto, a ausência de uma política de transporte verdadeiramente integrada intensifica o isolamento urbano. A desarticulação entre ônibus, trens e metrô, somada à falta de acessibilidade nas estações e nos pontos de embarque e desembarque, compromete o direito de ir e vir. O sistema BRT, embora projetado como uma solução de alta capacidade, enfrenta problemas como aglomeração, falhas operacionais e imprevisibilidade. A precariedade da manutenção e das conexões entre os terminais, especialmente na cidade do Rio de Janeiro, compromete a qualidade dos serviços (TCMRJ, 2022). A mobilidade urbana deve ser tratada como um direito social, conforme previsto no Estatuto da Cidade (Lei Federal



nº 10.257/2001). É fundamental garantir a escuta das comunidades afetadas, a transparência no planejamento de dados e o controle social sobre os contratos de concessão e alterações de linhas. A cidade só será democrática quando todos puderem circular de forma segura, acessível e igualitária.

4. CONCLUSÃO

Por fim, o direito à cidade deve ser respeitado não apenas como discurso, mas como prática cotidiana de resistência e construção coletiva. Mobilidade de qualidade vai além do deslocamento físico: significa acesso e justiça social. Enquanto a lógica do lucro continuar a orientar os rumos da mobilidade urbana, os mais pobres seguirão pagando a conta do desmonte das políticas públicas.

REFERÊNCIAS

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do Direito à Cidade à Revolução Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: Mobilidade Urbana 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>

Instituto Peregum. **Mobilidade Negra e Racismo Urbano nas Metrópoles Brasileiras**. São Paulo, 2022.

KOWARICK, Lúcio. **Viver em Risco: Sociedade e Estado nas Grandes Cidades**. São Paulo: Ed. 34, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001 (original: 1968).

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos Lugares: A Colonização da Terra e da Moradia na Era das Finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

XII CBDU

CONGRESSO BRASILEIRO
DE DIREITO URBANÍSTICO



IBDU



UnB

SOJA, Edward. **Seeking Spatial Justice**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.

Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro (TCMRJ). **Relatório de Auditoria Operacional no Sistema BRT**. Rio de Janeiro, 2022.

Secretaria Municipal de Transportes (SMTR-RJ). **Relatório de Reorganização das Linhas de Ônibus**. Rio de Janeiro, 2022.