

Muito antes dos 20 centavos

O caos nos transportes públicos e a insensibilidade de políticos já faziam parte do cotidiano carioca nas décadas de 1930 e 1940

Rafael Lima

2/10/2013

Um leitor mais desatento provavelmente pensaria se tratar de hoje se lesse a seguinte notícia, publicada originalmente em 5 de maio de 1944, no *Jornal do Brasil*: “Atendendo à deficiência de transportes, as autoridades resolveram permitir o aumento da lotação dos ônibus. Assim, cada ônibus pode transportar mais oito passageiros, que viajam em pé. É, repetimos, desaconselhável a adoção da referida medida, de vez que, não produzindo nenhum resultado prático que beneficie o público, ao contrário, concorrerá para maior desconforto e insegurança dos passageiros”. Em outras palavras, as dificuldades com o transporte, assim como a insensibilidade e a incompetência do poder público para resolvê-los não são exatamente uma novidade no Rio de Janeiro.

Entre os anos 1930 e 1940, o problema do tráfego começava a alcançar proporções de verdadeiro tormento para quem precisava se deslocar pelo Rio de Janeiro. A capital ganhava ares de metrópole. De acordo com o IBGE, em 1935 a população atingiu 1.711.466 pessoas, que se espalhavam cada vez mais em direção às zonas Norte e Sul - áreas que adquiriam um dinamismo próprio em relação ao Centro da cidade. Copacabana começava a se destacar como uma espécie de subcentro, no que diz respeito à oferta de comércio e serviços, com novos divertimentos considerados modernos, como *bars* e *clubs*. Essa expansão só fazia aumentar a demanda por um transporte rápido e seguro, principalmente para aqueles que precisavam se deslocar de casa para o trabalho todos os dias.

O bonde, principal meio de transporte do carioca desde a virada do século, circulava por toda a cidade e contribuiu para a formação de seu desenho espacial, mas agora parecia ultrapassado. Além de superlotados como os ônibus, sua velocidade já não correspondia à urgência de quem precisava chegar no horário aos compromissos. “- Meu Deus! Que viagem demorada!”. É comum a quem viaja de bonde ouvir essa exclamação de passageiros apressados que têm hora marcada no emprego, onde o relógio do ponto jamais trabalha de acordo com o relógio do funcionário”, relatou o *Jornal do Brasil* em 4 de junho de 1944.

Como se não bastasse a lentidão, os passageiros dos bondes ainda eram obrigados a conviver com a mais completa falta de higiene. Em janeiro de 1941, o diretor responsável da revista *Careta*, Robert Schmidt, responsabilizava o poder público local por não cobrar das empresas privadas - notadamente a Light, companhia inglesa responsável pelos bondes elétricos - as devidas providências para proporcionar dignidade aos passageiros. Estes, por sua vez, também colaboravam para degradar o ambiente, com o péssimo costume de cuspir e escarrar no interior dos veículos: “Os bondes que transportam os cariocas, com exceção apenas daqueles que servem os bairros de Copacabana e Ipanema, são a última palavra em matéria de imundícia. São tão sujos, tão ascorosos, tão cuspidos e escarrados que podem ser comparados a escarradeiras ambulantes”.

Quem optava pelo trem, para vir dos subúrbios da Central do Brasil e trabalhar no Centro, tinha que lidar com frequentes atrasos. A falta de pontualidade era tão comum que virou tema de música popular. Em 1941, o samba intitulado “O trem atrasou”, de autoria de Paquito, E. Silva e A. Vilarinho, cantava a história de um trabalhador que tenta reverter sua demissão por atraso mostrando que a culpa foi do trem: “Patrão, o trem atrasou/ Por isso estou chegando

agora/ Trago aqui um memorando da Central/ o trem atrasou, meia hora/ O senhor não tem razão pra me mandar embora”.

A despeito de todo o transtorno causado pelo transporte público, o grande vilão do trânsito carioca era coisa de elite: o automóvel. Tendo desembarcado no Rio de Janeiro pela primeira vez em 1897, como encomenda do líder abolicionista José do Patrocínio, o automóvel só começou a ser largamente utilizado na década de 1930. E quanto mais veículos circulavam, mais evidente era a dificuldade que a cidade tinha para se adaptar a essa nova realidade.

Além de disputar as ruas com ônibus e bondes, provocando engarrafamentos, os automóveis roubavam espaços antes destinados aos pedestres. A revista *Careta*, de 3 de julho de 1937, estimava em 25 mil o número de automóveis na cidade, e fazia uma previsão bem-humorada sobre o futuro dos pedestres: “No andar em que nós vamos, a passagem de um para o outro lado das ruas só poderá se feita, dentro em pouco, por meio de... saltos de vara. Esse processo, porém, tem o inconveniente de não poder ser utilizado por senhoras gordas e cavalheiros barrigudos”.

Muito mais preocupantes eram as mortes causadas por atropelamentos. Os relatos eram diários, e ao que tudo indica os acidentes fatais eram comuns. Em apenas um dia, 5 de janeiro de 1941, o *Jornal do Brasil* anunciou cinco notas de acidentes graves envolvendo automóveis: “Os anos passam e as vítimas ficam”; “Outra vítima dos automóveis”; “Uma criança morta por automóvel”; “Uma desconhecida morta por automóvel”; “Um menino atropelado e morto por um automóvel”.

A legislação de trânsito não era eficiente para punir os motoristas que colocavam em risco a vida dos pedestres. A sensação era de que por trás da máquina estavam indivíduos irresponsáveis que, fascinados pela velocidade, não se preocupavam senão consigo mesmos. “Não é possível cruzar os braços diante do estropiamento de criaturas, vítimas da insensatez de condutores de veículos, que não têm amor à vida do próximo e desrespeitam acintosamente leis e regulamentos a que devem obediência”, bradava o *Jornal do Brasil* em maio de 1944.

À frente da administração municipal durante praticamente todo o Estado Novo (1937-1945), o prefeito Henrique Dodsworth mostrou-se disposto a empreender grandes transformações urbanísticas de modo a sanar o problema de circulação da cidade. Mas, na prática, os projetos eram autoritários e concentravam o poder de decisão nas mãos da prefeitura. O momento político ajuda a entender: em tempos de ditadura, a aprovação de obras para o Distrito Federal dependia, em última instância, do próprio presidente, Getúlio Vargas. O planejamento urbano foi tratado como uma questão de disciplina e ordem.

Dodsworth reservou para a região central a mais impactante ação do pacote: a abertura da monumental Avenida Presidente Vargas. As obras se iniciaram em 1941 e foram concluídas em 1944. Com 2.040 metros de comprimento, a nova avenida abria passagem desde o antigo Cais dos Mineiros - atual Arsenal de Guerra da Marinha - até a Praça da Bandeira em linha reta, com o intuito de ligar a Zona Norte ao Centro e facilitar a passagem do crescente volume de veículos.

Apesar de ser a parte mais interessada, a população não foi consultada para saber o que achava dos projetos que alterariam seu cotidiano. O resultado foi que a abertura da nova avenida, além de não solucionar o problema do tráfego nem dos atropelamentos, implicou a demolição de diversas casas em uma região bastante habitada e na conseqüente expulsão da população mais pobre, forçada a migrar para regiões cada vez mais distantes de seu trabalho, aumentando ainda mais o seu martírio nos transportes.

A euforia da cidade com transformações grandiosas escondia seu lado perigoso e excludente. Soa atual? Neste 2013, às vésperas de grandes eventos internacionais, a população do Rio de Janeiro foi às ruas protestar contra decisões de cima para baixo, e uma das tônicas é, novamente, a

questão do tráfego. Um olhar mais sensível para o passado da cidade evitaria a repetição dos mesmos erros: muito mais do que soluções espetaculares em nome de uma pretensa modernização, o planejamento urbano deve levar em consideração os anseios daqueles que mais dependem dele, isto é, os cidadãos que vivem e transitam pela Cidade Maravilhosa.

Rafael Lima é autor da dissertação “No Coração da Urbe: política, cultura e memória no Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth (1937-1945)”, (PUC-Rio, 2009).

- [Publicar no Facebook](#)

45