

# **GEOGRAFIA HISTÓRICA DO TRANSPORTE**

## **AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS NA BAÍA DE GUANABARA: UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO ENTRE PODER PÚBLICO E CAPITAL PRIVADO NA EVOLUÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO<sup>1</sup>**

**Alan Pacífico<sup>2</sup>**  
**alancdc@gmail.com**

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio  
Membro do grupo de pesquisa GeTERJ/ PUC-Rio

### **RESUMO**

Os transportes coletivos no Rio de Janeiro podem ser compreendidos como um dos mais potenciais e estratégicos vetores do desenvolvimento urbano da cidade e do estado. Estratégico tanto para o poder público, quanto para as empresas (nacionais e internacionais) e, sobretudo para as elites, que puderam ocupar as áreas privilegiadas da cidade. Vários estudos têm tratado desta questão em diversos campos da ciência, como a Engenharia, a Sociologia, a Economia e têm apontado para as consequências da falta de regularidade, do desconforto e da deterioração dos meios de transportes coletivos. No entanto, ainda são carentes os estudos sobre esta temática dos transportes coletivos no Rio de Janeiro a partir de uma perspectiva essencialmente geográfica, considerando o espaço como categoria analítica das transformações sociais. Alvo de um número menor de estudos e análises científicas, o transporte aquaviário no Rio de Janeiro, assim como os trens e bondes também apresenta um papel importante na formação e consolidação do espaço urbano, porém numa outra perspectiva escalar, para além da capital. Neste sentido este trabalho busca analisar a relação entre Capital privado e poder público no Rio de Janeiro tendo como objeto de estudo o transporte aquaviário na baía de Guanabara no contexto de evolução urbana desse espaço metropolitano.

**Palavras - chave:** poder público, capital privado, transporte Aquaviário, Baía de Guanabara, evolução urbana.

---

<sup>1</sup> Este trabalho é resultado de pesquisas para o desenvolvimento do Trabalho Final de graduação do autor, porém, destacam-se neste artigo, algumas reflexões baseadas em novas fundamentações teórico-metodológicas.

<sup>2</sup> Orientado pelo Professor Augusto César Pinheiro da Silva, integrante do quadro profissional do Departamento de Geografia da PUC - Rio e Coordenador do Programa de Pós Graduação.

# **HISTORICAL GEOGRAPHY OF PASSENGER WATER TRANSPORT IN THE GUANABARA BAY: AN ANALYSIS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN PUBLIC POWER AND PRIVATE CAPITAL IN THE URBAN EVOLUTION OF RIO DE JANEIRO**

## **ABSTRACT**

The public transportation in Rio de Janeiro can be understood as one of potential vectors and strategic development of the city and state. Strategic for the State, for companies and especially for the elites, who might occupy the privileged areas of the city. Several studies have addressed this issue in various fields of science, like engineering, sociology, economics, and have pointed to the consequences of lack of regularity, discomfort and deterioration of the means of transportation. However, studies are still lacking on this topic of public transportation in Rio de Janeiro from a geographic perspective essentially, considering the space as an analytical category. Target a smaller number of studies and scientific analysis, the water transport in Rio de Janeiro, as well as trains and trams also has an important role in the formation and consolidation of urban space, but in another perspective to climb beyond the capital. In this sense this paper seeks to examine the relationship between private capital and government in Rio de Janeiro with the object of study water transport in the bay in the context of urban evolution of metropolitan space.

**Keywords:** public power, private capital, water transport, Guanabara Bay, urban evolution

## **Introdução**

Os transportes de massa numa Metrópole como o Rio de Janeiro, representam, para a maioria dos trabalhadores, a única garantia do deslocamento diário para o trabalho e para o acesso aos demais serviços, representam ainda, por sua ineficiência, um aumento da jornada de trabalho, atrasos, desgaste físico e psicológico. Ou seja, significam essencialmente uma: “fonte permanente de tensão e desgaste cada vez mais acentuados, à medida que uma tendência histórica de segregação espacial da cidade se consolidou, implicando a famosa dicotomia “núcleo-periferia”.” (SILVA, 1992, p. 18).

O objetivo central deste texto é analisar de forma reflexiva o processo de transformação do transporte aquaviário na Baía de Guanabara (operando regularmente desde o século XIX), com a intenção de perceber, equivalentemente sua interação com os processos sociais, econômicos e políticos que, ao longo do tempo, movimentaram o Rio de Janeiro. Tal exercício favorecerá a identificação em cada período estudado dos atores sociais, das forças propulsoras e dos agentes modeladores deste espaço.

Especificamente neste trabalho há um esforço em analisar na história do Rio de Janeiro (sobretudo em seu planejamento de transportes), a relação entre as unidades do Capital privado (nacional ou internacional) com o Estado, o processo social e sua forma espacial através do tempo. Através de um olhar multidimensional busca-se observar as contradições (simbólicas e materiais) e a expressão espacial resultante. Neste sentido, elencou-se como base metodológica fundamental a perspectiva da Geografia histórica, dando lugar privilegiado à dimensão espacial nesta investigação, ou seja, haverá um esforço em analisar na evolução histórica e constituição do espaço metropolitano, a relação entre a gestão do Estado aos serviços públicos de transporte, os processos sociais (e consequentemente econômicos) e as formas espaciais através do tempo. Tal esforço justifica-se diante da escassez de análises críticas a respeito da gestão do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara considerando os diversos contextos (políticos, econômicos, sociais) da evolução (não necessariamente qualitativa) do espaço urbano na metrópole fluminense.

A metodologia utilizada para este texto foi basicamente pautada na análise de bibliografia especializada em transportes de massa e sobre a história do Rio de Janeiro, estudos de entidades governamentais (autarquias), censos de vários anos, Atlas sobre a evolução urbana do Rio de Janeiro, planos e programas oficiais. Outros documentos secundários como tipografias de jornais de diversos períodos históricos também serviram como auxílio fundamental para esta proposta de investigação<sup>3</sup>.

Ainda neste artigo são analisadas as consequências das diversas concessões realizadas pelo Estado a empresas privadas no setor dos serviços públicos especificamente no setor dos transportes coletivos no Rio de Janeiro. Tendo como objeto de estudo o transporte aquaviário na Baía de Guanabara, observa-se esta relação de conflitos e cooptação (bem definida por Castro, 2005) entre poder público e empresas privadas como fator preponderante para o atual quadro de abandono e baixa qualidade de funcionamento deste modelo de transporte. Sendo assim, a questão central motivadora deste artigo é: *Como a relação histórica entre empresas privadas e setor*

---

<sup>3</sup> Destacando-se as tipografias do Jornal do Comércio dos anos 1930, organizadas mais tarde no livro: "Meios de Transporte no Rio de Janeiro – História e Legislação" em dois volumes.

*público influenciou para uma crise nos transportes coletivos no Rio de Janeiro, especificamente no Transporte Aquaviário?*

Dada a complexidade das contradições urbanas, enraizadas há mais de dois séculos no Rio de Janeiro, torna-se necessário e fundamental justificar, para fugirmos de generalizações que correm o risco de se tornarem simplistas, que capital privado e poder público não serão considerados aqui como “blocos monolíticos e eternamente perversos”, no entanto, consideraremos essencial para a efetiva compreensão do processo analisado, o papel ativo do Estado na produção de um espaço urbano socialmente desigual e injusto (ABREU, 1987), pois como já nos adverte Fonseca Netto (2005) um modo de produção [capitalista] não se contenta apenas em operar no espaço, mas ele “produz” um espaço estruturado segundo as exigências técnicas e sociais fundamentais para sua reprodução.

Este texto, portanto, reúne num esforço de sistematização e registro, as diversas modalidades de gestão do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara ao longo dos anos, traçando articulações com o processo de evolução urbana da metrópole do Rio de Janeiro.

### **Rio de Janeiro no século XIX: O tempo dos transportes coletivos**

É notadamente a partir do século XIX que o Rio de Janeiro passa a experimentar suas mais importantes transformações estruturais de forma acelerada. Até então a maioria da população era escrava e poucos eram os trabalhadores livres sendo também reduzida a elite administradora/ militar / mercantil que lhe dirigia política e economicamente. (ABREU, 1987). Somente a partir desse século a cidade do Rio de Janeiro passou a ser transformada radicalmente, ganhando um aspecto efetivamente urbano, sobretudo a partir da chegada da família real portuguesa em 1808, o rompimento do pacto colonial e a abertura dos portos – reposicionando o Brasil no contexto da Divisão Internacional do Trabalho estreitando assim relações econômicas com a Inglaterra (possibilitando a chegada do capital privado internacional manifestada na operacionalização dos serviços urbanos básicos como coleta de esgoto, abastecimento de água, iluminação e transportes) e, pela primeira vez, passando a apresentar uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais, pois a falta

de meios de transporte coletivo fazia com que: “todos morassem relativamente próximos uns aos outros, a elite local diferenciando-se do restante da população mais pela forma – aparência de suas residências do que pela localização das mesmas” (ABREU, 1987, p. 35).

Durante o século XIX, a necessidade da incorporação de novos sítios na cidade do Rio de Janeiro devido ao crescimento da população (a população que era, em 1808 de cerca 50 mil habitantes, no fim do século já se contavam mais de 250.000 habitantes!), que pode ser creditada também à crise açucareira na maior parte da Baixada Fluminense, impulsiona novas transformações na paisagem da cidade. Os rápidos progressos acontecidos no decorrer do século configuram-se como uma verdadeira frente pioneira urbana.

Tal crescimento do espaço urbano na cidade do Rio de Janeiro não seria possível sem o advento dos transportes coletivos, inaugurados a partir da primeira metade do século XIX com o bonde de tração animal e o trem a vapor. Como nos adianta Magalhães (2006): “O sistema de transporte é um dos elementos mais importantes de suporte ao crescimento econômico. É através dos transportes que uma série de relações econômicas e sociais podem sair do plano potencial para se tornarem efetivas.” (p. 195)

Neste sentido, os primeiros bondes e trens (primeiros transportes coletivos terrestres) sinalizam para uma inicial condição de segregação espacial, sendo, notadamente, o Estado o grande articulador de uma expansão da cidade em direções qualitativamente distintas. (ABREU, 1987). É no século XIX, portanto, que ocorre a separação gradual dos usos e classes sociais no Rio de Janeiro e os transportes coletivos são os grandes impulsionadores deste processo. Segundo Abreu (1987):

O crescimento físico da cidade segue a direção das “frentes pioneiras urbanas” já esboçadas desde o século XVIII, mas que é agora qualitativamente diferente, já que os usos e classes “nobres” tomam a direção dos bairros servidos por bondes (em especial aqueles da Zona sul), enquanto que para o subúrbio passam a se deslocar os usos “sujeitos” e as classes menos privilegiadas. (p. 37)

Neste contexto evidencia-se e se intensificam as relações entre “Estado brasileiro” (ainda num contexto colonial) e empresas privadas nacionais e internacionais

(principalmente as companhias inglesas) no ordenamento territorial do Rio de Janeiro em vias de evolução urbana. Nas palavras de Abreu (1987):

Controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram um papel indutor diferente no que toca a expansão física da cidade. Os primeiros passaram a servir áreas ainda fracamente integradas à cidade, que se abriram então àqueles que podiam se dar ao luxo de morar fora da área central mas não podiam arcar com os custos, já elevados, dos terrenos da Glória, Botafogo e Tijuca; os bondes permitiram o êxodo cada vez maior dos que podiam arcar com este ônus, mas mantinham-se no centro por falta de transporte rápido e regular. É importante ressaltar que os bondes não vieram a atender uma demanda já existente, como passaram a ter influência direta, não apenas sobre o padrão de ocupação de grande parte da cidade, como também sobre o padrão de acumulação do capital que aí circulava, tanto nacional como estrangeiro. O capital nacional, proveniente de grande parte dos lucros da aristocracia cafeeira, dos comerciantes e financistas, passou a ser aplicado em propriedades imóveis nas áreas servidas pelas linhas de bonde. O capital estrangeiro, por sua vez, teve condições de se multiplicar, pois controlava as decisões sobre as áreas que seriam servidas por bondes, além de ser responsável pela provisão de infra-estrutura urbana. Os dois, entretanto, nem sempre atuavam separadamente, aliando seus esforços em muitas instâncias, quando esta associação era desejada, ou mesmo inevitável, como no caso da criação de novos bairros. (p. 43)

Notadamente a partir do ano de 1870, marco histórico do transporte coletivo no Rio de Janeiro, por ser o ano em que as linhas de bonde e trens passam a funcionar sincronicamente, a segregação espacial começa a se delinear de forma mais evidente na cidade. Trens e bondes representavam frentes distintas com funções bem claras. Observa-se que este processo não é velado, mas pelo contrário, bem claro. Estavam lançadas as bases para a ocupação das classes sociais no Rio de Janeiro. Neste sentido, Ferreira dos Santos (1977) nos fornece uma interessante reflexão sobre esse contexto histórico:

Trens e bondes foram, sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. Mas o caráter de massa destes meios de transporte tem de ser relativizado, como também devem ser relativizados os seus papéis frente o ambiente urbano. É que trem, bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas viários correspondentes) só vieram “coisificar” um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “realidade” (...) Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo). (p. 25)

## **O Transporte aquaviário na baía de Guanabara**

No entanto, nesse momento de rara efervescência social, outro meio de transporte coletivo passa a operar regularmente no Rio de Janeiro, o transporte aquaviário realizado através de barcas na Baía de Guanabara. Precisamente, desde 1835, as barcas a vapor já circulavam regularmente na Baía, realizando o percurso Rio – Niterói, configurando uma inicial relação entre a população da capital do Império e as povoações da “banda d’além. (ABREU, 1987).

A Sociedade de Navegação de Nictheroy é a primeira a operar em 1835, possuindo três barcas que trafegavam de hora em hora, com a capacidade de 250 passageiros, no período das seis da manhã até as seis da tarde. (NORONHA SANTOS, 1934). Evidentemente podemos observar que já havia esta demanda, principalmente no intento de incrementar o comércio entre as duas margens da baía (Capital do Império e Capital da Província Fluminense), já que Niterói, a esta época era constituído por muitas chácaras e pequenas fazendas que supriam, em parte, as necessidades de abastecimento da Corte. “No entanto, o incremento da navegação a vapor contribuiu para tornar Niterói, não só em aprazível estância balneária, como em local de residência alternativo para quem desejasse (e pudesse) se transferir do já congestionado centro urbano.” (ABREU, 1987)

A Sociedade de Navegação de Nictheroy, segundo Noronha Santos (1934), mantêm-se soberana neste transporte até meados do século, expandindo exponencialmente seu capital e mantendo exclusivamente o fluxo para Niterói, quando em 1840 é fundada a Companhia Inhomirim, que a princípio realizava pequenas carreiras de navegação a vapor para pontos do litoral fluminense como Porto das Caixas, em 1850 esta Companhia Inhomirim obtém permissão para manter uma linha de transporte regular entre a Corte e Niterói. Entretanto, com o objetivo de contornar a disputa pela concorrência, as duas Companhias entram num acordo e transformam-se numa única, com o nome de Companhia Niterói – Inhomirim. Esta nova Companhia, além de manter as viagens para Niterói e para os principais portos do fundo da baía, que a esta altura representavam os principais pontos de embarque e desembarque, sobretudo de produtos como o café do Vale do Paraíba e a cana de açúcar (NORONHA SANTOS, 1934), estabelece uma carreira para o bairro de Botafogo, devido ao seu dinamismo

notadamente aristocrático a esta época, sendo o lugar de residência das famílias mais abastadas. Botafogo também passa a ser um bairro procurado para os banhos de mar e torna-se então o destino mais lucrativo para a Companhia Niterói – Inhomirim, pois “o desenvolvimento da empresa atesta, sem dúvida a atratividade deste empreendimento. Em 1859, a Niterói – Inhomirim já tem nove barcas em tráfego regular para Niterói.” (SILVA, 1992, p. 56)

Para prosseguirmos na análise do transporte aquaviário é fundamental fazermos uma consideração. Se a lógica do transporte aquaviário, em sua gênese, possui uma especificidade em relação ao trem e ao bonde, pois não se configura como frente pioneira de expansão contribuindo para a segregação espacial, pelo menos a princípio, ela se aproxima dos outros meios de transporte coletivo no que diz respeito à lógica de monopolização do serviço público, sendo operacionalizado pela conjugação do capital nacional e estrangeiro na gerência das companhias estando a população completamente dependente de seus interesses. Neste sentido, o lucro das Companhias de transporte aquaviário eram bastante altos por representarem a forma mais fácil da população transpor as águas da Guanabara.

Esta política de concessões por parte do Estado a empresas em sua maioria estrangeira representa um processo econômico no Rio de Janeiro, pois estas empresas representavam a presença, a predominância (e até o domínio) do estrangeiro na própria composição do capital investido, concretizado na forma de companhias organizadas e com sede fora do país além dos financiamentos e empréstimos bancários, contratação de empreiteiros e equipes de técnicos de outros países para trabalhar e coordenarem as obras necessárias. No entanto, alguns conflitos são inerentes a este processo de concessão por parte do Estado e podem ser observados materializados no espaço geográfico, como a fusão das companhias, ou as inúmeras falências ao longo dos anos, como assinala Silva (1992):

Este processo, entretanto, não se realiza sem tensões. Algumas vezes entre o Estado e as empresas, outras entre as próprias companhias, disputando e contestando concessões, aliando-se a outros grupos e, como decorrência, configurando, em certos casos de forma decisória, o espaço social da cidade. (p. 23)



No ano de 1858, entretanto, é obtida, para a mesma carreira que a Niterói – Inhomirim, outra concessão para a operacionalização do transporte aquaviário na Guanabara ao empresário Dr. Cliton Von Tuyl que, como já começa a ser corriqueiro, imediatamente vende-a aos empresários americanos Thomas Ragney e W. F. Jones, sendo esta concessão para o estabelecimento de barcas a vapor do sistema *Ferry*, já utilizado nos Estados Unidos. (SILVA, 1992, p. 56)

A expansão nos investimentos no transporte aquaviário ocorre, em maior escala na década de 1860. Atraído pelo aumento do número de viagens (de passageiros e mercadorias) entre os dois lados da baía, o capital internacional contempla uma fonte segura de reprodução. Sobretudo através do sistema *Ferry* que, após realizar as necessárias obras infra-estruturais de adaptação dos portos, tanto no Rio de Janeiro, quanto em Niterói, remodelando os cais, adaptando os atracadouros para aquele novo tipo de barca, mais luxuosa e veloz, com uma extensão maior do horário e do número de viagens, passa a operar regularmente em 1862, com 24 viagens diárias.

Além das barcas do sistema *Ferry* realizarem a travessia Rio - Niterói com mais velocidade e conforto, trazendo diversas vantagens competitivas diante da sua concorrente, ela mantém o preço das tarifas, decisão que leva a Companhia Niterói – Inhomirim (nacional) à suspensão dos serviços em 1865, disponibilizando suas barcas e equipamentos num leilão. (NORONHA SANTOS, 1934, p. 282) Ainda estava, neste momento, em funcionamento a empresa Barcas Fluminense, dirigida pelo empresário Carlos Fleiuss, numa empreitada mais modesta que as suas concorrentes, e chegou, ainda que de forma acanhada, a representar durante um tempo (1870 a 1877) uma ameaça à poderosa Companhia *Ferry*, devido aos baixos custos das passagens e à “simpatia” por parte da população, mas diante do poderio da Companhia *Ferry*, sobretudo dos investimentos do capital estrangeiro, a empresa Barcas Fluminenses encerra suas atividades em 1877, vendendo para a *Ferry* todo o seu equipamento. Estavam estabelecidas as condições para os longos anos de monopólio da Companhia *Ferry* a frente do transporte aquaviário. Abreu (1987) faz uma importante consideração a respeito deste processo:

“Em 1862, foi inaugurado então o serviço de barcas a vapor do sistema *Ferry*, financiado por capitais americanos, e que, devido à maior

rapidez e melhor adequação ao transporte de veículos, levou à falência a companhia nacional até então responsável pelo serviço. Iniciava-se assim o processo de controle dos serviços públicos pelo capital internacional. (A Cia. *City Improvements* já detinha o monopólio do serviço de esgotos), um processo que se intensificaria sobremaneira a partir de 1870.” (p. 43)

Na década de 1870, a mobilidade espacial não é mais privilégio de poucos (ABREU, 1987), a cidade do Rio de Janeiro já conta com uma maior extensão das estradas de ferro, sobretudo nos subúrbios e em direção ao interior e as linhas de bonde também se expandem no centro da cidade, cada vez mais integrado a zona sul. É neste período que a navegação a vapor na Baía de Guanabara começa a se restringir à travessia Rio – Niterói, pois as carreiras para Botafogo deixam de existir, devido à integração dos bondes do centro da cidade até o Jardim Botânico, através de uma das principais e mais populares linhas de bonde, a *Botanical Garden*. “As viagens de barcas para São Cristóvão, Inhaúma e áreas mais distantes do litoral também decaem em consequência do desenvolvimento da Companhia Estrada de Ferro do Norte, a Melhoramentos e mesmo a Rio do Ouro.” (SILVA, 1992, p. 57)

Eliminada a concorrência, a Companhia *Ferry* eleva consideravelmente o preço das tarifas, e sendo então a única Companhia a operar o transporte aquaviário entre Rio e Niterói, também expande sua lucratividade, sendo possível a incorporação de uma Empresa que já prestava serviços públicos em Niterói e em São Gonçalo. Silva (1992), que denomina este momento histórico como “revolução dos transportes” nos descreve este panorama da seguinte forma:

“A “revolução dos transportes”, implicou o processo de fusão e monopólio de algumas empresas com maiores recursos de capital e tecnologia, escudadas no capital estrangeiro. Assim, a navegação para Niterói não foge à regra e, em 1889, ocorre a fusão entre a Companhia Ferry e a Empresa de Obras Públicas do Brasil, dirigida por Manuel Buarque de Macedo. Esta última empresa explorava a rede de abastecimento de água em Niterói, assim como as linhas de carris em Niterói e São Gonçalo. Surge deste acordo a Companhia Cantareira & Viação Fluminense.” (p. 57)

A Companhia Cantareira & Viação Fluminense realiza regularmente a navegação a vapor sem maiores problemas e em plena expansão nas décadas subsequentes.

Nos finais do século XIX e início do século XX a Companhia Cantareira se solidifica e se desenvolve economicamente, apresentando os reflexos em sua infra-

estrutura. Em 1903 renova e remodela seu material possibilitando o advento das novas carreiras para a ilha de Paquetá e para a Ilha do Governador (SILVA, idem). Nas palavras de Abreu (1987, p. 59): “Resta discutir, para a análise do período 1870 -1902, o incremento populacional ocorrido no outro lado da baía na época, que se refletia, sobretudo no aumento do número de viagens entre a cidade do Rio de Janeiro e Niterói.” E a quantas andava a evolução urbana no Rio de Janeiro?

### **A Reforma Passos: Da crise de elegância à paisagem pós-colonial**

Nas eleições de 1902 quando o paulista Rodrigues Alves, um dos principais defensores da adoção de um regime forte na capital, é eleito Presidente da República e uma das suas idéias mais intensas é que a cidade do Rio de Janeiro deveria passar por mudanças radicais em sua fisionomia, deixando de lado a paisagem da “velha cidade” de São Sebastião, já estigmatizada pelas constantes epidemias de febre amarela, varíola, malária e influenza e dona de uma paisagem com fortes (e irritantes) “resquícios coloniais”. Pondo em prática seu Plano de Governo, Rodrigues Alves tratou de comandar uma verdadeira operação política, na qual o primeiro passo foi a nomeação daquele eu deveria cumprir o papel de artífice das mudanças, o engenheiro paulista Pereira Passos. (FREIRE, 2003).

A década inicial do século XX representa a época das grandes transformações na paisagem do Rio de Janeiro, “motivadas, sobretudo, pela necessidade de adequar a forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação do capital.” (ABREU, 1987, p. 59). Com efeito, a nova inserção do Brasil no contexto da modernidade, motivada principalmente pela intensificação das exportações e seu crescimento econômico exigiam uma capital moderna, e que sua feição simbólica expressasse notadamente uma paisagem pós-colonial. O adensamento urbano provocava novos desafios à gestão da cidade, a esta altura, o processo de segregação espacial no Rio de Janeiro, iniciado notadamente no século XIX e cada vez mais enraizado e materializado na expressão de sua paisagem urbana, se revela através do rápido crescimento da cidade em direção à zona sul e com a evolução tecnológica dos sistemas de transportes coletivos terrestres, desenvolvem-se o trem e o bonde elétricos. No

entanto, o início do século XX torna-se fundamental para esta proposta de estudo, pois é este período que representa a gênese de um novo meio de transporte no Brasil, o automóvel, ocasionando uma verdadeira revolução na política nacional de transportes.

Todas estas condições davam urgência à necessidade de mudanças. Diferente de Montevideo e Buenos Aires, o Rio de Janeiro ainda apresentava na virada do século XX uma área central com ruas estreitas e sombrias, onde se misturavam as sedes dos poderes políticos e econômicos com carroças, animais e cortiços. Sobre este momento destacam-se as contribuições de Abreu (1987):

A transformação da forma urbana visava, sobretudo, resolver as contradições que a ela se apresentava. Era imperativo agilizar todo o processo de importação / exportação de mercadorias, que ainda apresentava características coloniais devido à ausência de um moderno porto. Era preciso também, criar uma nova capital, um espaço que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os *modi vivendi* cosmopolitas e modernos das elites econômica e política nacionais. (p. 60)

Este verdadeiro processo de Reforma urbana, que implicava a abertura de largas avenidas, atingiria principalmente os cortiços dos bairros operários das freguesias centrais da cidade. O prefeito Passos determinou também o uso do calçamento asfáltico nas ruas do centro e nos bairros a caminho da zona sul da cidade, até Botafogo, revelando a perspectiva/ expectativa de um planejamento de transporte fundamentalmente rodoviário. Neste sentido, Pereira Passos construiu a Avenida Beira Mar ligando o centro da cidade a Botafogo e da Avenida Atlântica também na intenção de integrar Copacabana ao espaço urbano.

As obras no Rio de Janeiro, entretanto, não foram empreendidas exclusivamente pela esfera da municipalidade. Grandes obras financiadas e operadas pela União, embora menores em quantidade, representaram por sua monumentalidade, efeitos sociais mais intensos que as obras da reforma Passos. Neste sentido, o período Passos representa uma nova característica do papel do poder público no ordenamento territorial carioca, pois pela primeira vez o Estado interveio diretamente na forma urbana, tanto na escala municipal quanto na federal.

Das obras elaboradas pela União, sem dúvida a mais importante foi a construção da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), que serviria como complemento à

Avenida Beira Mar e ao novo porto do Rio de Janeiro também já em construção. Para a construção da Avenida Central, de dois a três mil casas foram demolidas. Outras obras ficaram a cargo da União, como a construção do novo porto do Rio de Janeiro e as avenidas que lhe dariam acesso, a Francisco Bicalho e Rodrigues Alves, através de novos aterros. Sua importância econômica foi fundamental, pois representou a “eliminação de vários entraves à circulação de mercadorias, contribuindo assim para a integração efetiva do país na nova divisão internacional do trabalho” (ABREU, 1987).

Neste sentido, a reforma Passos, considerando as obras realizadas pela União, representa um período revolucionário da forma urbana carioca, que a partir das novas determinações ideológicas e econômicas garantiu uma verdadeira transformação na paisagem urbana do Rio de Janeiro.

A abertura de novas vias arteriais e o alargamento das ruas e avenidas na área central da cidade destituiu de seus cortiços uma maioria operária, gerando os primeiros graves problemas habitacionais na cidade do Rio de Janeiro, pois esse proletariado necessitava morar próximo ao seu local de trabalho. Esta condição proporcionou o aumento gradual das primeiras favelas da cidade. No entanto, este momento também representa um maior fluxo de trabalhadores entre a área central (local de trabalho) e os subúrbios da cidade (morada das camadas populares, maioria da população). Também aumenta o fluxo dos trabalhadores vindo do município de Niterói em busca de emprego na capital, por este motivo torna-se necessário compreender a reforma Passos, no que tange a transporte público, como uma reforma fundamentalmente terrestre. Ainda não foram considerados relevantes ou viáveis para o poder público carioca este fluxo Niterói – Rio, não havendo qualquer relação entre a nova forma urbana da capital e a conectividade com o município do outro lado da Baía.

A reforma Passos representa, neste sentido, um direcionamento bem claro das políticas de transportes que estariam por vir no século XX. Com o advento do automóvel no Brasil, uma nova forma de conexão estava surgindo. A integração do território nacional por estradas e caminhos, processo que havia sido interrompido com a navegação a vapor e as estradas de ferro. As antigas trilhas que integravam o interior nos tempos coloniais tinham deixado de exercer qualquer papel na configuração do espaço carioca.

O sistema rodoviário (carros de passeio, caminhões de carga, ônibus, etc) gradualmente produziria a decadência e crise dos transportes de massa (bondes, trens e barcas) destronando-os de sua posição monopolista, devido à flexibilidade de seu poder de conectividade e integração, mas principalmente por que o automóvel representa uma nova relação entre a iniciativa privada e o Estado. Enquanto nos outros meios de transporte coletivo, o gestor público ou privado tinha de se encarregar tanto da via quanto da operação veicular, no sistema rodoviário a via fica a cargo do poder público, e a operação, que possui menor custo fixo e, assim, maior lucratividade, a cargo do operador privado.

Esta vertiginosa expansão do sistema rodoviário, principalmente na capital brasileira no início do século XX justifica a ausência de maiores dados e informações sobre o transporte aquaviário até meados do século. A partir de então os investimentos estariam voltados para um Brasil “cortado por estradas”, representando o início de um longo período de desinteresse por parte do poder público ao serviço de transporte aquaviário entre Rio de Janeiro e Niterói.

As contradições políticas e econômicas materializadas no território acirravam-se, sobretudo neste período (1906-1930) com a decadência e crise da aristocracia cafeeira e a crescente evolução da forma urbana carioca. Tal contradição é bem descrita por Abreu (1987):

De um lado, os Governos da União e do Distrito Federal, representando as classes dominantes, atuam preferencialmente na esfera do consumo, incentivando a continuidade do processo de renovação urbana da área central e de embelezamento da zona sul. As cirurgias urbanas se sucedem, afetando, como sempre, os bairros pobres da cidade. Por outro lado, e não contando com qualquer apoio do Estado, as indústrias se multiplicam nas cidades e começam a se expandir em direção aos subúrbios, criando novas áreas, dotando-as de infra-estrutura e, principalmente, gerando empregos. Estes, por sua vez, atraem mão de obra numerosa, que tanto se instala nos subúrbios, como dá origem a novas favelas, situadas próximas às áreas industriais. (...) Centro e zona sul, de um lado, e subúrbios, de outro, passam então a se desenvolver impulsionados por forças divergentes, embora emanadas da mesma necessidade de acumulação de capital. No final do período, as contradições se acentuam de tal forma, que se torna imperativa a intervenção do poder político sobre o processo de crescimento da cidade como um todo (e não apenas do centro e da zona sul), moldando-o de acordo com seus interesses. (p. 72)

No contexto do transporte aquaviário, a Companhia Cantareira, que seguia em franca expansão até o ano de 1908, sofre uma nova reestruturação e passa a ser financiada diretamente pela Leopoldina Railway, que monopolizaria por muito tempo, não só o transporte de passageiros na Guanabara, como a provisão de infra-estrutura física na sua orla oriental (ABREU, 1987, p. 59). A partir deste momento o número de passageiros cresce consideravelmente, assim como também crescem os problemas infra-estruturais e econômicos das Companhias de navegação. Nas palavras de Abreu (1987):

A mancha da urbanização carioca também se fazia sentir na orla oriental da baía de Guanabara, principalmente em direção a São Gonçalo, que desde 1890 era município, desmembrado que fora a distrito do mesmo nome de Niterói. Ao contrário dos subúrbios da orla ocidental, foram entretanto, os bondes, implantados pela Companhia Cantareira, os principais responsáveis pela expansão de caráter suburbano nesta direção. Segundo o recenseamento de 1920, São Gonçalo já contava, nessa época, com uma população de 47. 019 habitantes, grande parte dos quais, presume-se, situados na área urbana. Niterói, por sua vez, já contava, segundo a mesma fonte, um total de 86. 238 pessoas. (p. 82)

É neste período, precisamente no dia primeiro de dezembro de 1925 que ocorre a primeira das diversas ondas de conflitos da história do transporte aquaviário no Rio de Janeiro. Insatisfeita com o aumento das tarifas das barcas que realizavam o trajeto Rio – Niterói, a população inicia uma série de depredações às estações “Niterói” e “Gragoatá”. Em 1928, devido ao mau funcionamento e atraso de várias barcas, ocorre outro episódio de indignação popular e várias barcas da estação Cantareira são depredadas. (NORONHA SANTOS, 1934, p. 238)

## **Início do século XX: Novas tensões e contradições - políticas, econômicas e urbanísticas - no espaço urbano metropolitano**

### **O Plano Agache<sup>4</sup>**

Alfred Agache, arquiteto e urbanista francês, diplomado pela *École de Beaux-Arts de Paris*, conhecido internacionalmente pelo seu empenho em difundir o

---

<sup>4</sup> Neste tópico destaca-se em grande parte as contribuições presentes na dissertação de mestrado: “O Zoneamento na cidade do Rio de Janeiro: gênese, evolução e aplicação” de Maria Vicente Borges pelo IPPUR-UFRJ.



Urbanismo, termo cuja invenção lhe foi atribuída, participou desde 1906 da *Société des Architects Diplômés par le Gouvernement* (S.A.D.G.) e da organização do concurso da nova capital do Equador: “New-Guayaquil”. Em 1912, fundou a primeira organização de profissionais do Urbanismo, a *Société Française des Urbanistes* (S.F.U.), originada na *Section d’Hygiène Urbaine et Rurale* (S.H.U.R.) do *Musée Social de Paris*, instituição de pesquisa voltada para as questões sociais da vida moderna, fundada em 1894, da qual o urbanista francês teve participação ativa desde 1902. (BORGES, 2007, p. 82)

O plano, impresso em Paris com o título “*Cidade do Rio de Janeiro – Remodelação – Extensão e Embelezamento*” foi desenvolvido em três partes, além da introdução, conclusão e apenso (**Ver Quadro 1**) e foi oficialmente entregue à prefeitura do Rio de Janeiro após o retorno de Alfred Agache à França. O Plano Agache identificou duas funções primordiais da cidade: a político-administrativa, de capital do país e a econômica, de porto e de mercado comercial e industrial. (AGACHE, 1930) Neste sentido, a funcionalidade foi um aspecto importante do plano. O autor associou a cidade ideal a um organismo vivo, enfocando as três principais funções do corpo humano: circulação, digestão e respiração. O sistema viário representava a circulação sanguínea, as vias de transporte funcionavam como artérias conectando o centro urbano (o coração) aos bairros próximos e da periferia; o sistema hidráulico e de esgotamento comparado a digestão, deveria operar de maneira adequada para promover o bem estar da cidade e os espaços livres, avenidas, praças e jardins agiriam como os pulmões da cidade, seu aparelho respiratório. Os elementos funcionais, os bairros, formavam a estrutura urbana do plano e foram projetados contendo atividades específicas. Estes, interligados através de um sistema viário, se articulavam e se integravam, mas não formavam unidades auto-suficientes. (BORGES, 2007)

Ainda em relação aos sistemas de transportes, o Plano Agache tratou-se de um plano de transportes terrestres, ou em outras palavras, um plano essencialmente continental, apesar de considerar também o transporte aéreo e uma ligação entre Rio e Niterói através de hidroplanos. O fato é que, em sua proposta, não é considerada a conectividade pelas águas da baía de Guanabara como potencialidade. A esta altura, os municípios de fundo de baía já sinalizavam, pelo crescimento demográfico e econômico



que futuramente suas relações com a capital (e vice-versa) seriam mais intensas. Nas palavras de Borges (2007):

O sistema viário foi considerado por Alfred Agache “a ossatura do plano diretor” (visão orgânica da cidade) necessário para a implantação dos elementos funcionais e o alcance de áreas até então pouco ocupadas. Em sua proposta, Alfred Agache idealizou a integração da capital através de estradas conectadas ao centro. Esta forma assemelhava-se a forma de uma mão aberta, onde a palma representava o centro comercial (*city*) e os dedos, as praias e os vales afastados do centro e que iriam permitir a expansão urbana sob a forma tentacular. Ratificou o conceito do metropolitano através de recomendação para a revalidação do projeto de 1925 para a implantação deste sistema de transporte coletivo. Propôs a construção de uma via que seria igualmente percorrida pelo metropolitano, no pé dos contrafortes da cordilheira do Corcovado e com ramificações que alcançassem diretamente os diferentes bairros da beira-mar. Idealizou também, a ligação do Rio a Niterói através do hidroplano. (p. 88)

**Quadro 1 - Composição do Plano Agache**

	TÍTULO	SEÇÕES	CONTEUDO
1ª parte	Os componentes antropogeográficos e a análise geral da situação urbana.	Capítulo I	Resumo histórico da fundação, desenvolvimento, dos aspectos geográficos e dos administradores do Rio de Janeiro, desde a sua fundação até 1926.
		Capítulo II	Análise e composição demográfica urbana; a feição topográfica local, os aspectos paisagísticos da cidade; a distribuição dos bairros e a situação marítima, industrial e agrícola do Distrito Federal.
2ª parte	Rio de Janeiro maior	Capítulo I O problema do plano diretor.	Função urbana do Rio de Janeiro. O problema da grande cidade. Os fins visados pelo Plano Diretor Legislação e Regulamentos. A habitação e o <i>zoning</i> . A estética da futura cidade e o futuro do Rio no tempo e no espaço.
		Capítulo II Ossatura do Plano Diretor.	A penetração na cidade das estradas regionais e os grandes cruzamentos da cidade futura. Conexão entre os cinco dedos da mão. As praças rotundas. Algumas vias diretas. O <i>boulevard</i> circular. A importância de uma reorganização geral dos transportes. O metropolitano e a sua extensão.
		Capítulo III Elementos funcionais do Plano Diretor.	Posto de Comando (Palácios Federais, Ministérios, Embaixadas, etc.). Centro de intercâmbio e dos negócios. Bairros do comércio secundário. Os três portos: Industrial, Comercial e de Aviação. Zonas de residências e praias. Bairro universitário. Centros de recreios. Edifícios característicos.
3ª parte	Os grandes problemas sanitários	Considerações gerais e o exame do meio ambiente	A salubridade pública nas edificações e a necessidade de um bom saneamento para o bem estar dos habitantes.
		Capítulo I	Abastecimento d'água.
		Capítulo II	Inundações e esgotamento das águas pluviais.
		Capítulo III	Saneamento urbano.
		Conclusão	A necessidade do plano diretor se tornar uma lei, a criação de uma comissão permanente do plano, para garantir a sua continuidade e exercer a devida fiscalização de sua realização e a união entre as diferentes repartições dos serviços públicos.
		Apenso Legislação e Regulamentos	Conjunto de regulamentos necessários à implementação do plano. Ratificada a necessidade de uma legislação do Urbanismo denominada por Alfred Agache de “Lei Orgânica do Urbanismo”, deveria obrigar os administradores municipais a: desenvolver plantas de remodelação e de extensão para a cidade, publicar regulamentos locais relativos aos bairros, logradouros, loteamentos, construções, e fornecer a administração os direitos sobre a propriedade particular ou pública com possibilidade de expropriação ou reserva; os recursos financeiros para a realização dos planos; e a maneira como devem proceder para transformar em lei os seus projetos de urbanismo e regulamentos.

Fonte: AGACHE (1930)

Entretanto, devido à Revolução de 1930, Adolfo Bergamini (1930 -1931) assume a administração da cidade. Como sucessor de Prado Júnior. Bergamini instituiu uma comissão para avaliar o Plano Agache. Em 1934, apesar do parecer favorável da comissão de avaliação, o prefeito Pedro Ernesto Baptista (1931 - 1936) optou pelo arquivamento do plano, dentro do espírito de rejeição desenvolvido pela Revolução de 30 às ações da “república velha” (BORGES, 2007).

### **A Era Vargas e a nova dinâmica governamental**

O governo Vargas tinha como propósito construir uma identidade moderna, que incluía um modelo urbano para o país, onde o Rio de Janeiro como capital da República seria o exemplo de espaço moderno. Em sua lógica autoritária (notadamente a partir de 1937 com o Estado Novo) Vargas revelava em suas políticas que o Estado era o ordenador da sociedade, estando acima de todas as estruturas sociais e sua presença deveria ser evidenciada.

Neste sentido, a Era Vargas foi marcada por outra dinâmica de planejamento para as cidades brasileiras. O foco de intervenção deixou de se apresentar sob a forma de planos de melhoramentos pontuais e passou a configurar-se em planos para um conjunto da área urbana analisada em sua totalidade. Consistia-se em projetos de articulação entre os bairros, o centro e a extensão das cidades por meio de sistemas viários e de transportes, num contexto de desenvolvimento da industrialização e metropolização do Rio de Janeiro.

É importante lembrar que, justamente nesta época, surgiram as primeiras propostas de zoneamento com a organização de órgãos para o planejamento urbano como parte de uma estrutura administrativa das principais prefeituras, pois, entre outros aspectos, destaca-se no governo de Vargas uma autonomia maior aos municípios. Em suma, a partir dos anos 30, a visão integrada dos projetos de sistemas em rede de infraestrutura foi ampliada para o sistema viário e de transportes, aliada às primeiras propostas de legislação urbanística de uso e ocupação do solo para as principais cidades

brasileiras. Neste período, foram realizadas obras que transformaram a estrutura urbana da área metropolitana do Rio de Janeiro.

Em 1930, segundo Abreu (1987, p. 94) a cidade já se encontrava estratificada, “as classes altas predominavam na zona sul; classes médias na antiga zona sul e na zona norte; e as classes pobres nos subúrbios.” E, sobretudo esta estratificação materializada na forma urbana revela-se uma grande contradição em relação às necessidades de acumulação de capital. Pois o crescimento da cidade aumentou a distância entre o local de trabalho e a residência exigindo maiores deslocamentos da força de trabalho, crescimento este que não é acompanhado de melhorias nos transportes coletivos, mesmo com a eletrificação das linhas de trem em 1930. (ABREU, 1987).

Neste contexto do Estado Novo, a gestão de Getúlio Vargas se esforçou no intuito de marcar a paisagem urbana da cidade através de obras como a construção do aeroporto Santos Dumont, após extensos aterros sobre a baía de Guanabara, e principalmente a construção da Avenida Presidente Vargas, projetada desde o Plano Agache, que levaria adiante o processo histórico de segregação espacial de afastamento das classes pobres da área central da cidade (ABREU, 1987).

No transporte aquaviário, neste período, precisamente em 1945, o Governo Federal concedeu à Frota Carioca S/A, o controle acionário da Companhia de navegação Cantareira, devido a problemas financeiros da empresa que se refletiam na infra-estrutura do sistema de barcas, na regularidade do serviço e etc.

### **O Governo Juscelino Kubitschek e a “Revolta das barcas”**

As duas primeiras décadas da segunda metade do século XX caracterizam-se pela intensificação do processo de substituição de importações visando produzir no país, não somente os bens de consumo imediato, mas também bens de consumo durável e de capital. Este período representa também um momento de penetração maciça de capital estrangeiro no país.

Neste contexto, em 1953 é criada uma nova empresa de transporte entre Rio e Niterói, a Frota Barreto S.A. que passou a controlar as ações da Frota Carioca S/A e da Cia. Cantareira. Nesse período este sistema passou por um processo de modernização,

reduzindo o tempo de travessia entre Rio e Niterói para 20 minutos (SECTRA - RJ, 2008).

É principalmente durante o governo de Juscelino Kubitschek, que o capital estrangeiro ganha mais força ainda no Brasil, sustentado, sobretudo, pela ideologia desenvolvimentista do novo governo. Para JK: “O subdesenvolvimento deveria ser encarado como uma fase de “pobreza atual” que encerraria, entretanto, “uma grande riqueza latente”. Essa riqueza só poderia aflorar “através do desenvolvimento das indústrias de base no país (incluída aqui a infra-estrutura)” (ABREU, 1987, p. 115). Juscelino Kubitschek contava com a cooperação internacional como elemento principal para o sucesso e para a prosperidade do modelo de desenvolvimento planejado para o Brasil em seu governo. Nesse sentido, para Kubitschek a soberania econômica de um país só seria atingida mediante a atração, captação e concentração de capitais do exterior.

Na análise de Abreu (1987), para Juscelino Kubitschek:

A prosperidade só poderia ser atingida, entretanto, “dentro da segurança e da ordem”, pois somente os países que se afirmam no terreno econômico e em que vigore o regime democrático podem exercer plenamente a sua soberania. Assiste-se assim, na década de 1950, e em especial nos “50 anos em 5” do período JK, a um crescimento notável da base econômica infra-estrutural do país, assim como de seu produto industrial (...) (p. 115).

Outra importante medida do governo de JK foi a transferência da capital da República, do Rio de Janeiro, para Brasília, transferência que doravante provocaria intensas consequências pela queda nas arrecadações que a metrópole carioca sofreria.

Em 1959, no entanto, ocorre, durante o governo de Juscelino Kubitschek, a maior revolta por parte dos usuários do transporte aquaviário contra as Companhias, o episódio ficaria conhecido como a “Revolta das barcas”.

O contexto era de filas de passageiros cada vez maiores, atrasos constantes dos horários das barcas e insatisfação por parte dos funcionários. No dia 18 de fevereiro de 1959, o Grupo Carreteiro (dono da Companhia de navegação Frota Barreto) ameaça paralisar as barcas caso não haja o aumento da tarifa ou um maior subsídio do governo. Sem sucesso, em seis de março do mesmo ano, o Grupo retira algumas barcas de circulação com o objetivo de pressionar o governo a aumentar o subsídio ou permitir o

aumento das tarifas. Em seqüência, cinco sindicatos de trabalhadores do transporte aquaviário (marítimos) ameaçam entrar em greve (marinheiros, foguistas mestres arrais, motoristas e eletricitas) e o Grupo Carreteiro não paga os salários de março alegando falta de verba. Em consequência disso, no dia 22 de maio de 1959, o tráfego na baía é paralisado devido à greve dos marítimos, uma vez que o Grupo Carreteiro se recusou a pagar o aumento salarial decretado pelo governo.

Com a greve, as estações das barcas amanhecem ocupadas por policiais e Fuzileiros Navais. Toda esta proteção, no entanto foi insuficiente, pois a população, uma multidão de mais de três mil pessoas, transpõem a linha de fogo dos Fuzileiros Navais, que atiravam de suas metralhadoras contra a multidão, e invadem as estações das barcas de Niterói ateando fogo, apedrejando e destruindo toda a sua estrutura, além casa e a fazenda da família Carreteiro.

O Presidente da República, Juscelino Kubitschek desapropriou os bens da Frota Barreto, transferindo-a para o controle da União. A partir de então, o transporte enfrentou uma profunda decadência do ponto de vista da infra-estrutura, pois passou a ser realizado pelas Companhias menores que seguiram operando o trajeto Rio - Niterói e embarcações emprestadas pela Marinha, além de pequenas embarcações alternativas.

### **Estatização e Privatização:**

Em 1967, o Governo Federal, no contexto de organização política e social do regime militar do General Costa e Silva, numa ação do programa de estatização iniciado no país, criou o Serviço de Transportes da Baía de Guanabara - STBG S.A, que realizava entre Rio e Niterói, o transporte de passageiros, cargas e veículos. Uma sociedade de economia mista que controlaria o sistema de transporte aquaviário na baía.

No entanto, dez anos depois (1977), após a construção da Ponte Rio – Niterói (o que representou forte queda no número de passageiros) e da fusão entre o antigo Estado da Guanabara e o Estado do Rio de Janeiro, no governo estadual de Faria Lima (1975 – 1979) essa empresa passou para o controle do governo estadual, com o nome de Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro - CONERJ.

Desde o ano de 1998, o serviço regular de barcas na Baía de Guanabara é controlado pelo consórcio de empresas chamado Barcas S. A. O processo dessa concessão inicia-se como o de muitas outras estatais pelo Brasil, com o Programa Nacional de Desestatização, implementado no governo Fernando Collor, paralisado com o *impeachment* e retomado no governo posterior (Fernando Henrique Cardoso). No ano de 1995, o governador do estado do Rio de Janeiro, Marcello Alencar enviou mensagem à Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro instituindo o PED/RJ (Programa Estadual de Desestatização), que, após ser aprovado pela ALERJ, determinou a venda de sete grandes empresas estaduais, dentre as quais se encontravam a Companhia Estadual de Gás, O Banco do Estado do Rio de Janeiro (BANERJ), a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro (Metrô – Linhas 1 e 2), a Companhia Fluminense de Trens Urbanos (FLUMITRENS) e finalmente a Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro (CONERJ), que foi incluída em 16 de janeiro de 1996 através do Decreto Estadual 21.895 no PED/RJ (CPI DAS BARCAS, 2009).

A matéria publicada no jornal Gazeta Mercantil de 26 de janeiro de 1998 é de significativa importância para esta análise, pois foi a primeira a informar os maiores detalhes do novo processo de concessão:

*O comprador da Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro (Conerj) terá que investir pelo menos R\$ 50 milhões para reestruturar a empresa nos próximos três anos. A projeção é do consórcio formado por Trevisan, Balman Consultores, Planave Estudos e Projetos de Engenharia e o Banco Liberal, que realizou a avaliação econômico-financeira da Conerj. A empresa será privatizada no próximo dia 05 de fevereiro, através de leilão, na Bolsa do Rio, sob o sistema de envelopes fechados. O preço mínimo para os 100% do controle da Companhia é de R\$ 28,4 milhões. (...) De acordo com o diretor da Balman, Amandio da Silva Machado, os recursos previstos para otimizar a Conerj deverão ser utilizados em reformas e aquisições de novas embarcações e na construção do terminal do trajeto Charitas (Niterói – Rio). Machado informa que pesquisa encomendada pelo consórcio apontou os principais motivos que levaram ao esvaziamento da empresa: irregularidade no horário de saída das barcas, consequência da falta de manutenção por falta de recursos; desconforto das embarcações e facilidade dos usuários em pegar ônibus. Além das cinco linhas já existentes, o futuro dono da Conerj poderá optar por outras três, tendo como ponto de partida a Praça XV: São Gonçalo, Guia de Pacobayba (Magé) e Barra da Tijuca. A implantação do trajeto para Charitas é obrigatório, estabelecido pelo Programa Estadual de Desestatização – RJ.*

Finalmente no dia 5 de fevereiro de 1998, a Conerj foi vendida pelo valor do preço mínimo ao consórcio formado pelas seguintes empresas: Auto Viação 1001 (Maior empresa rodoviária do Rio de Janeiro e segunda maior do Brasil), Construtora Andrade Gutierrez, RJ Administração e Participações S.A e Wilson Sons Administração e Comércio Ltda.

Cabe destacar que o contrato de concessão de 25 anos (renováveis por mais 25) assinado pelo consórcio vencedor do transporte aquaviário guardava uma especificidade em relação aos das Companhias de trens urbanos e Metrô. No caso dos trens e metrô, as empresas vencedoras ganhavam o direito de explorar em regime de monopólio a operação dos serviços, cabendo ao Estado a obrigação de realizar os investimentos em infraestrutura necessárias à expansão e modernização dos sistemas, mas os bens patrimoniais permaneceram sob a propriedade do Estado. Já a concessionária do transporte aquaviário ganhou o direito de explorar tanto as linhas já em operação como as novas linhas a serem criadas, portanto, sem licitação e todas em regime de monopólio (CPI DAS BARCAS, 2009).

Ao vencer a licitação, o consórcio denominado Barcas S.A recebeu o seguinte patrimônio: Estações Praça XV (Centro – RJ), Araribóia (Centro - Niterói), Angra dos Reis, Paquetá (RJ), Ribeira (Ilha do Governador – RJ), estaleiro e terminal em Mangaratiba e Terminal Ilha Grande, além de quatro embarcações de apoio, 11 embarcações com capacidade para 2.000 passageiros, 4 embarcações com capacidade para 1.000 passageiros, 2 com capacidade para 500 passageiros e 2 com a capacidade de 370 passageiros (BARCAS S.A, 2010), além de “herdar” um importante fluxo médio diário de passageiros, que pode ser observado na **Tabela 1**.

No entanto, passados mais de dez anos de concessão do transporte aquaviário à empresa Barcas S.A, as soluções que pareciam óbvias diante do processo de privatização se levantaram como um verdadeiro desafio à gestão, revelando a complexidade dos entraves políticos e institucionais no que se refere a transportes públicos no Rio de Janeiro. Além disso, a concessão ao consórcio de empresas que hoje se denomina Barcas S.A aponta para outras diversas contradições estruturantes para uma efetiva gestão deste modelo de transporte.



**Tabela 1 – Evolução do fluxo médio diário de passageiros na linha de barcas Rio – Niterói – Rio (1970 - 2009)**

Número médio de passageiros transportados por dia	Ano / década	Número médio de passageiros transportados por dia	Ano / década	Número médio de passageiros transportados por dia	Ano / década	Número médio de passageiros transportados por dia
144 710	1980	148 518	1990	100 200	2000	56 358
148 419	1981	140 833	1991	84 896	2001	57 767
156 378	1982	139 055	1992	81 624	2002	43 364
164 082	1983	140 937	1993	68 700	2003	40 622
154 482	1984	140 078	1994	60 500	2004	42 000
144 364	1985	138 579	1995	60 245	2005	40 016
148 096	1986	129 715	1996	58 303	2006	44 137
155 055	1987	139 907	1997	52 089	2007	59 200
151 778	1988	134 148	1998	54 806	2008	57 000
148 600	1989	104 110	1999	55 700	2009	59 400

Fonte: Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro – CONERJ (Até janeiro de 1998), BARCAS S.A (a partir de fevereiro de 1998) e Transporte Marítimo e Turismo S.A – TRANSTUR.

### **Considerações Finais:**

A partir da análise da relação entre Capital privado e poder público no Rio de Janeiro ao longo dos anos, pode-se concluir que o Estado não se apresentou como um “agente neutro” no ordenamento do território carioca e fluminense; pelo contrário, observamos que ele se alia, com o passar dos anos, a diferentes unidades do Capital, legitimando suas ações precursoras e expressando nitidamente os seus interesses. Neste sentido, observa-se também que o modelo dicotômico núcleo – periferia, presente fortemente na Região metropolitana do Rio de Janeiro não se deve, exclusivamente, às forças do mercado, mas que o Estado teve e tem papel fundamental na construção desta segregação.

Tendo como objeto de estudo o transporte aquaviário na Baía de Guanabara, observa-se esta relação de múltiplos interesses e complexas cooptações como fator preponderante para o atual quadro de abandono e mal funcionamento deste modelo de transporte. Diversas políticas, como as concessões a empresas públicas para a



operacionalização dos transportes públicos, visando muitas vezes regular os conflitos entre capital e trabalho, acabaram sendo profundamente prejudiciais à população.

O resultado desta postura é que as políticas de investimento público, sobretudo no setor dos transportes, associados ao capital privado, tem privilegiado apenas os locais que tem a garantia de assegurar retorno financeiro ao capital investido, resultando daí uma acentuação das disparidades intrametropolitanas, no qual um núcleo hipertrofiado, em termos de renda e de ofertas de meio de consumo coletivo, é cercado por periferias cada vez mais pobres e carentes desses serviços à medida que se distanciam dele.

Este trabalho se dispõe a chamar atenção para a complexa realidade da gestão do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara, que revela-se assim historicamente como um imbricado desafio administrativo (demandando mais atenção por parte do poder público estadual) haja vista as inúmeras falências e incorporações nos diversos arranjos na gerência desse serviço público ao longo da evolução urbana do espaço metropolitano do Rio de Janeiro e sua atual conjuntura de operacionalização através da lógica de concessão a grupos empresariais (que necessita – com urgência - de uma profunda revisão). Tais considerações revelam-se significativamente importantes, pois o espaço da Baía de Guanabara reúne uma série de potencialidades à gestão da mobilidade urbana no contexto do sistema de circulação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e ainda são poucos os estudos a respeito da temática no âmbito das ciências sociais.

## **REFERÊNCIAS:**

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4 ed. IPLANRIO/Zahar. Rio de Janeiro, 1987.

AGACHE, A. **Cidade do Rio de Janeiro: remodelação, extensão e embelezamento**. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

BARAT, Josef. **Estrutura Metropolitana e sistemas de transporte, estudo do caso do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975.

BARRETO, Lima. **Recordações do escrivo Isaiás Caminha**. 20 ed. São Paulo, Ed. Núcleo, 1956.

BORGES, Maria Vicente. **O Zoneamento na cidade do Rio de Janeiro: gênese, evolução e aplicação.** 223f, Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.

CASTRO, Iná E. de. **Geografia e Política: Território, escalas de ação e instituições.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

CPI DAS BARCAS. **Relatório Final e Conclusões da Comissão Parlamentar de Inquérito pra investigar as causas de acidentes ocorridos no transporte aquaviário, bem como do descumprimento de cláusulas do contrato de concessão da referida modalidade de transportes, no estado do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: ALERJ, 2009.

FERREIRA, Olavo Leonel. **História do Brasil.** 17 ed. São Paulo, Ed. Ática, 1995.

FONSECA NETTO, H. “L’état de la mise en place des indicateurs territoriaux du développement durable: les enjeux dans le cadre de La diversité des écosystèmes régionaux brésiliens” In: Colloque indicateurs territoriaux du développement durable. Aix-en-Provence, France, Déc, 2005

FREIRE, Américo. **A fabricação do Prefeito da capital: estudo sobre a construção da imagem pública de Pereira Passos.** Revista Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, n. 10, p. 113-124. maio-agosto, 2003.

JORNAL GAZETA MERCANTIL, dia 26 de janeiro de 1998

MAGALHÃES, Leonardo Rodrigues Lagoeiro de. **O papel do transporte no desenvolvimento regional visto do outro lado da Ponte Rio-Niterói.** Revista Rio de Janeiro (Interior Fluminense: O Rio de Janeiro para além da Metrópole Carioca), Rio de Janeiro, n. 18-19, p. 195-211. Janeiro – dezembro, 2006

NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. **Meios de Transporte no Rio de Janeiro – História e legislação** (volumes 1 e 2). Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Commercio. 1934.

REIS, J. O. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos. Evolução urbanística da cidade.** Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

SOJA, E. **Geografias pós-modernas: A reafirmação do espaço na teoria social crítica.** Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1993.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. **Transportes de massa – Condicionadores ou condicionados?** Revista de Administração Municipal, n. 24(144), setembro/outubro, 1977.

SILVA, Maria Laís Pereira da. **Os transportes coletivos na Cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, IPLANRIO, 1992.

Sítios da internet:

[www.barcas-sa.com.br](http://www.barcas-sa.com.br) (Acesso em 06 de outubro de 2010)

[www.sectran.rj.gov.br](http://www.sectran.rj.gov.br) (Acesso em 06 de outubro de 2010)

Enviado para publicação em junho de 2011.

Aceito para publicação em julho de 2011.