

1. A constituição do transporte aquaviário na Baía de Guanabara

1.1. Conexões fluviais, articulações comerciais e consequências ambientais na Baía de Guanabara

A Baía de Guanabara é aqui entendida como espaço de fluxos, mesmo antes da existência do serviço de transporte regular de passageiros em suas águas. Tais fluxos foram fundamentais para a expansão da metrópole do Rio de Janeiro na conexão com localidades que, atualmente, formam a área metropolitana do Rio de Janeiro. Nesse sentido, pretende-se sinalizar para a importante função que o transporte aquaviário possuiu, notadamente, até meados do século XIX, chamando a atenção para o papel econômico e territorial dos portos comerciais no interior do recôncavo da Guanabara, para as acessibilidades pretéritas via transporte aquaviário e para a degradação dos seus ecossistemas na medida em que a urbanização foi avançando, o que interferiu diretamente na navegabilidade no interior da sua região hidrográfica.

Quando os colonizadores aqui aportaram, a natureza era pródiga e bela. A paisagem era majestosa, o mar batia diretamente nos pontões e costões que a emolduravam. Os manguezais se estendiam por quase todo o litoral, orlando enseadas e estuários, assegurando a produtividade de Baía. Uma dezena de lagunas e brejos alinhavam-se na retaguarda de restingas, com praias de areias alvas. Pitangueiras, cajueiros, bromélias e cactos enfeitavam os cômodos de restingas e dunas. Os rios de águas transparentes descreviam meandros, antes de atingirem amplos estuários e enseadas. As ilhas paradisíacas, os morros e as serras eram cobertos por uma exuberante floresta tropical, habitat de uma abundante e variada fauna. Funda e limpa, a Baía assistia à entrada em suas águas, de inúmeras baleias. Dezenas de aldeias indígenas orlavam a Baía, utilizando de forma harmoniosa a sua riqueza biológica (AMADOR, 1992, p. 201).

Desde a chegada dos portugueses na costa do atual território do Rio de Janeiro, em 1º de janeiro de 1502, a Baía de Guanabara vem sofrendo intensas transformações, tanto em sua paisagem, incorporando novas construções e infraestruturas, quanto em seu quadro ecológico, passando por sucessivos aterros, dissecações e outras formas de degradação ambiental.

Esse “cenário paradisíaco” assinalado acima por Amador (1992) não se preservou por muito tempo. Primeiro, com a rapinagem do pau-brasil, depois com as preocupações de defesa que levariam à fundação da cidade do Rio de Janeiro e intensificado pelos “ciclos” econômicos da cana de açúcar, mineração, café e, finalmente, com a industrialização. Aos poucos a rede hidrográfica da Baía de Guanabara foi sendo ocupada e as matas, gradativamente, destruídas; o sítio impróprio com função defensiva, foi se transformando em cidade portuária e comercial que, para crescer, soterrou lagoas, brejos, lagunas, manguezais, estuários e ilhas. Os modelos econômicos que sucederam a colonização (em primeiro lugar, o agrário-exportador e, posteriormente, o urbano-industrial) promoveram modificações radicais no cenário físico-territorial da região da Baía⁷.

Nesse sentido, o processo de evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro, o desenvolvimento da industrialização, os intensos aterramentos e a alteração dos ecossistemas de Mata Atlântica, constituíram-se como processos modeladores da Baía de Guanabara, inscrevendo nela uma nova paisagem: a do ambiente degradado, dos ecossistemas destruídos, das línguas negras, dos animais mortos e da decadência progressiva ao longo dos três séculos iniciais do processo de estruturação da cidade do Rio de Janeiro.

Traçando um panorama geral das principais transformações no entorno da Baía de Guanabara podemos destacar que, já no final do século XVI, a paisagem do seu entorno era basicamente caracterizada pelos seguintes elementos: **a)** Degradação da Mata Atlântica intensificada pelas primeiras lavouras e engenhos de cana de açúcar e para o suprimento de lenha e madeira aos colonizadores; **b)** Início da perseguição à fauna silvestre e primeiros indícios de caça às baleias na Baía de Guanabara; **c)** Dizimação quase completa dos índios tamoios/ Vinda crescente de escravos africanos **d)** Ocupação das margens e do recôncavo da Guanabara em torno da produção de açúcar (AMADOR, 1992).

No primeiro século de colonização portuguesa, devido ao seu perfil morfológico, a função principal da Baía concentrava-se na proteção e defesa do

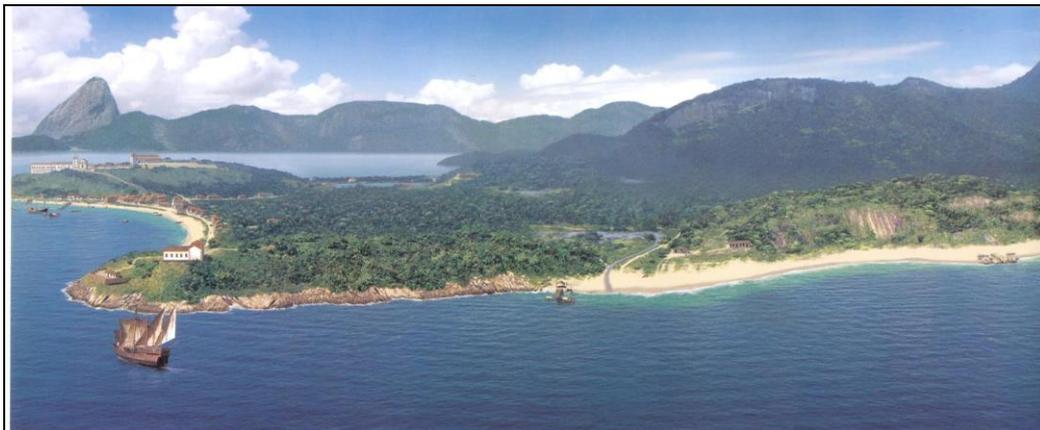
⁷ Para o maior aprofundamento nas dinâmicas que afetaram o ambiente e, conseqüentemente a paisagem da Baía de Guanabara, ler Amador (1992), Coelho (2007) e Lamego (1948).

território, exercendo um papel estratégico na consolidação da ocupação portuguesa. Como descreve Bernardes (1990):

A Guanabara, como elemento fundamental na posição do Rio de Janeiro, desempenhou para os destinos da cidade papel da maior importância. Constituía a baía abrigo seguro para as naus, contra as tempestades do oceano e, também, contra corsários inimigos. Em seu recesso podia se refugiar toda uma esquadra. A própria barra da baía, estreita e difícil, onde morros escarpados se erguem como baluartes, constituiu a principal linha de defesa. E como foram as razões militares que motivaram o estabelecimento em causa, logo no primeiro século constituíram-se fortificações à entrada da barra, nos locais onde hoje se erguem os fortes de São João e de Santa Cruz (p. 25).

Cabe destacar também, que, àquela altura, a população do Rio de Janeiro já estava estimada na ordem de 3.850 hab, segundo as contagens do Pe. Antonio Vieira, em 1585 (AMADOR, 1992). Na sequência de figuras, acompanhamos a transformação da paisagem da entrada da Baía de Guanabara, ao longo dos séculos.

Figura 3 – Zona portuária do Rio de Janeiro (1608) praticamente despovoada



Fonte: IPP (2004).

A partir do início do século XVII, o uso das águas da Baía de Guanabara como estratégia de acessibilidade deixa de ser exclusividade dos índios (esses realizavam travessias em pirogas feitas de troncos de árvores escavados) e os padres da Companhia de Jesus passaram a utilizar o transporte aquaviário em grande escala, do centro da cidade, onde possuíam um colégio no Morro do Castelo, à sua Quinta, em São Cristóvão (MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, 2001).

O Rio de Janeiro passou a ter sua atividade portuária e comercial intensificada em função da economia da cana de açúcar, e a doação de sesmarias passou a se estender para a chamada Baixada da Guanabara. Constituiu-se rapidamente como baixada, uma importante área agrícola e, para essa área, a Baía de Guanabara serviria de eixo e escoadouro. Naquele período, os seus terrenos pantanosos dificultavam a circulação terrestre e, assim, o único meio de transporte que viabilizava a acessibilidade ao interior do recôncavo era o transporte aquaviário, ao longo da sua bacia hidrográfica. Como sinaliza Prado Jr. (1945): “É a facilidade do transporte por água uma das causas que fixaram aí o povoamento, uma vez que as conexões terrestres na baixada aluvial eram extremamente difíceis” (p. 302).

Portanto, desde o século XVII, o transporte aquaviário apresentou um papel importante na ocupação da região e no escoamento da produção, pois, pelos rios “subiam” os colonizadores e localizavam os engenhos às suas margens e também por eles “descia” a produção em direção à cidade. Toda essa produção escoava-se diretamente para a cidade do Rio de Janeiro, único centro intermediário e consumidor e facilmente acessado pelos engenhos, que, ao final do século XVII, já chegavam ao número de cento e vinte (COSTA, 1933). Foi nesse contexto em que se desenvolveram os portos mais dinâmicos na baixada, como o porto Pilar (em Duque de Caxias), o Estrela (em Nova Iguaçu), o Suruí, o das Caixas (Itaboraí), entre outros. Segundo Bernardes (1990):

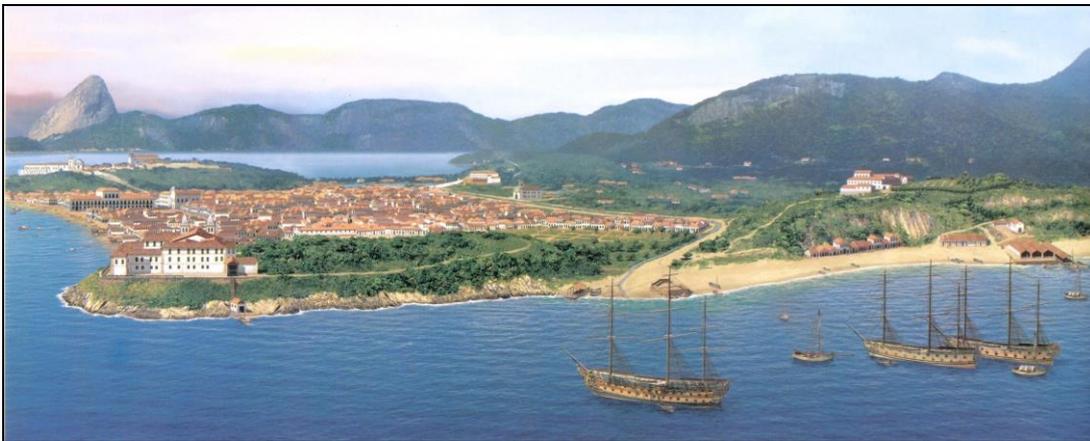
Era estreita a dependência entre os engenhos da baixada e da cidade, graças às comunicações diretas por via aquática pelos rios do recôncavo e a própria baía. Isso se fazia sentir de tal modo, que, por muito tempo, o Rio de Janeiro concentrou toda a atividade urbana e nenhum outro aglomerado se desenvolveu até o final do século XVII (p. 26).

Ao final daquele século, a população da cidade já atingia a marca de 20.000 habitantes, e 30.000, considerando o recôncavo. A vegetação da baixada já começava a sofrer desflorestamento e queimadas por conta da expansão urbana (LAMEGO, 1948).

Durante o século XVIII, a atividade portuária na Baía de Guanabara se potencializou, fundamentalmente, após a capital colonial ser transferida para o Rio de Janeiro, em 1763. Nessa conjuntura de reestruturações político-

administrativas, a cidade passou a experimentar uma série de transformações em sua estrutura no sentido de uma adequação do seu espaço à nova condição e estatuto jurídico que a cidade ocupava no contexto nacional, o que acarretou consequências ambientais à Baía de Guanabara, tais como o início do desgaste acentuado dos seus ecossistemas periféricos (manguezais, brejos, pântanos); os aterramentos das lagoas do Catete, Carioca, Glória, Lapa, entre outras e aterramentos para a expansão do porto, o que favoreceu o início das enchentes na cidade (BERNARDES, 1992).

Figura 4 – Zona portuária do Rio de Janeiro (1710): início da urbanização colonial.



Fonte: IPP (2004).

O transporte aquaviário na baía começou a ser explorado na modalidade de transporte de passageiros, fundamentalmente, a partir da primeira metade do século XVIII, merecendo destaque um breve registro de Coaracy (1965), ao afirmar que: “o transporte de passageiros e de carga fazia-se por meio de faluas, que mantinham um serviço tão regular quanto permitissem as marés e os ventos” (p. 26).

Em um trecho do livro elaborado pelo Centro da Memória da Eletricidade no Brasil (2001), sobre esse contexto, destaca-se a seguinte citação:

Já no século XVIII, surgiram os primeiros fretes marítimos. A força de braços escravos impulsionava as faluas e barcaças para manter o intercâmbio de passageiros da orla marítima da cidade e da Vila Real da Praia Grande, hoje Niterói, das ilhas de Paquetá e do Governador e também dos chamados portos do recôncavo, no litoral fluminense (p. 34)

Figura 5: Escravos desembarcando lenha das faluas – Praia D. Manuel



Fonte: Memória da Eletricidade, 2001, p. 35.

Com a expansão da urbanização, coordenada pelos vice-reis e pelo clero, aumentou, na região do recôncavo da Guanabara, a necessidade de ampliação da produção alimentar, o que culminou com a proliferação dos engenhos de açúcar (FRIDMAN, 1999) e com a intensificação da economia do café, ou seja, à medida que aumentavam as conexões fluviais entre a cidade e o recôncavo, também se multiplicavam as consequências ambientais, tais como o quase total desaparecimento da Mata Atlântica na baixada, o início da erosão nas encostas da serra dos Órgãos e o aumento da circulação hidroviária, o que intensificou o processo de assoreamento dos rios da bacia da Baía da Guanabara, já dificultando a plena navegabilidade no final do século XVIII (AMADOR, 1992).

O Rio de Janeiro oitocentista foi, sobretudo, uma cidade densa. Seu rápido crescimento populacional, no século XIX⁸, não foi acompanhado, na mesma velocidade, pelo espraiamento de sua malha urbana (Ver figuras 6 e 7). A área do *continuum* urbano, dessa forma, era bastante limitada, comparada aos dias de hoje. Até meados do referido século, estava limitado entre a orla marítima, paralela à rua Direita (atual Primeiro de Março), e o atual Campo de Santana (ABREU, 1987).

⁸ Os dados demográficos disponíveis sobre a primeira metade do século XIX, certamente subestimados, apontam um aumento populacional de 22% entre 1821 e 1838, atingindo a marca de 97.162 habitantes nas freguesias urbanas da cidade em 1838 (Recenseamento da população do Município Neutro de 1849. *apud* ABREU, 1992, p. 66).

Nesse sentido, as acessibilidades eram reduzidas no contexto da cidade, fato que seria modificado ao longo do século XIX.

No século XIX, com a implementação das estradas de ferro, as vilas de comércio do interior que, até então mantinham êxito em suas articulações comerciais com a metrópole, entraram em profunda estagnação econômica. Os portos foram perdendo dinamismo e, gradativamente, foram sendo desativados um a um e os engenhos de café entraram em decadência após o fim da escravidão.

Figura 6 – Zona portuária do Rio de Janeiro (1817): evolução da paisagem urbana.



Fonte: IPP (2004).

Figura 7: Planta da cidade do Rio de Janeiro em 1812



Fonte: ABREU, 1987.

Podemos destacar, portanto, a Estrada de Ferro Mauá, uma das mais importantes estações no século XIX por ser a primeira ferrovia construída no Brasil. Frequentada pela alta aristocracia cafeeira, ela ainda apresentava ligação com o transporte aquaviário através da estação aquaviária Guia de Pacobaíba, no município de Estrêla (atual Magé), um bom exemplo de conexão da cidade do Rio de Janeiro com a área de fundo da baía via transporte aquaviário (Figura 8). Dunlop (1955) é um dos poucos autores que escreveram sobre esse trajeto. Em linhas gerais, o autor explica a orientação desse deslocamento e dessa integração:

O antigo largo da Prainha ficava onde é hoje a Praça Mauá. A “Prainha”, propriamente dita era um braço de mar entre o Arsenal da Marinha e os trapiches, com pontões de madeira ao longo da Saúde. Havia aí um estrado flutuante da “Imperial Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petrópolis”, denominado Trapiche Mauá, onde atracavam as barcas que faziam o percurso até

o porto de Mauá, situado no fundo da baía, no município de Estrêla. A travessia durava pouco mais de uma hora. No porto de Mauá os passageiros baldeavam para o trem, que os levava até à Raiz da Serra (hoje Vila Inhomirim). Daí, seguiam em diligência ou a cavalo, pela estrada de rodagem, até Petrópolis (p. 71).

Figura 8: Estrada de Ferro Mauá / Guia de Pacobaíba – 1854



Fonte: Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread>, acesso em 17/09/2012.

Em 1888, embora continuasse o transporte aquaviário até o porto de Mauá, já se fazia a viagem por terra, diretamente até Petrópolis, partindo um trem, diariamente, da estação de São Francisco Xavier, junto à Estrada de Ferro D. Pedro II (hoje central do Brasil. No entanto, o transporte das barcas de Petrópolis acabaria extinto em 1910 (DUNLOP, 1955).⁹

Ocorreu na região do recôncavo da Guanabara no século XIX também um fenômeno de adensamento populacional em função da atividade industrial que se expandia, porém, tal fenômeno se estabeleceu num contexto de ausência de serviços básicos de abastecimento de água, esgoto, coleta de lixo, o que proporcionou o aumento das enchentes, principalmente se considerarmos que, no mesmo período, se intensificou o desmatamento da Mata Atlântica (Figura 9) e ocorreram as obras de canalizações, drenagem e dragagem dos principais rios da

⁹ A estação aquaviária Guia de Pacobaíba foi totalmente desativada em 1926, após o término da construção da ligação rodoviária Rio – Magé (SECTRAN, 2012).

baixada, como o Meriti, Iguaçú, Sarapuí, Saracuruna, Inhomirim e Estrela, inviabilizando as conexões, via transporte aquaviário tão fundamentais para a constituição e urbanização de tais localidades.

Todas as observações objetivas e sistematizadas dessa sessão guardam o triplo objetivo de:

- a) sinalizar a importância que o transporte aquaviário representou na estruturação urbana das localidades do entorno da Baía de Guanabara, apontando que, mesmo antes da existência do serviço regular de transporte de passageiros, já haviam importantes fluxos de mercadorias, produtos e pessoas.
- b) apontar que, ao longo dos três séculos iniciais de ocupação do território fluminense, a Baía de Guanabara sofreu intensas transformações no sentido da destruição gradativa de seus ecossistemas naturais. Tais alterações foram assoreando os principais rios e tributários, comprometendo a navegabilidade e dificultando a acessibilidade aquaviária e;
- c) apresentar o contexto (social, ambiental, político, cultural) em que se inaugura o serviço de transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara, na primeira metade do século XIX, foco central da investigação desse trabalho e cerne das discussões que seguirão nas sessões posteriores.

Figura 9 - Devastação da Mata Atlântica, no século XIX. Pintura de Félix-Émile Taunay, 1843.



Fonte: OLIVEIRA e MONTEZUMA, 2007.

Essa tríade de objetivos se faz importante por representar a reflexão inicial da pesquisa realizada, ou seja, o ponto de partida para uma análise mais aprofundada do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara e aponta para a potencialidade desse espaço, constituído por fluxos importantes ao longo de séculos e para as múltiplas acessibilidades que se estruturavam a partir das conexões fluviais da região hidrográfica da baía. A presente pesquisa valorizou a perspectiva de que o transporte aquaviário na baía foi um dois vetores fundamentais que tornaram possível o início da evolução urbana das localidades do recôncavo da Guanabara, hoje, importantes municípios da região metropolitana do Rio de Janeiro como Duque de Caxias e Nova Iguaçu, na porção oeste, e Niterói e São Gonçalo, na margem leste.

Nesse sentido, resgatar os primeiros indícios do transporte aquaviário, destacando o seu potencial para uma mobilidade mais ampla, constitui-se um exercício que dá consistência ao tema desenvolvido, além de reforçar a importância das acessibilidades na baía de Guanabara desde o século XVI até o

contexto atual, analisando os diferentes desdobramentos políticos e territoriais na gestão desse transporte, em cada época.

1.2.

A gestão política do transporte aquaviário: atraso institucional e o monopólio como um problema

Para que seja compreendido o processo de transformação do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara, ao longo dos anos, é fundamental identificar os diferentes tipos de monopólio no setor e a sua influência nos 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 responsáveis por cada gestão. Nesse sentido, torna-se importante 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 poder público e suas instituições, o processo social e sua forma espacial através do tempo. Através de um olhar multidimensional, busca-se observar as contradições (simbólicas e materiais) e as consequências sociais desse arranjo monopolístico nos serviços públicos, de forma geral, e do transporte aquaviário de passageiros, no particular.

1.2.1.

A ampliação das acessibilidades no Rio de Janeiro: a gestão do transporte aquaviário de passageiros no século XIX

O século XIX pode ser considerado um marco histórico para o transporte coletivo no Rio de Janeiro, por ser o período em que as linhas de bonde e trens passaram a funcionar sincronicamente. Desde as primeiras décadas daquele século, a mobilidade espacial já 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 à zona sul.

A chegada dos bondes, bem como o aumento do número de trens na cidade do Rio de Janeiro, iniciou um importante processo de expansão na cidade. Conforme afirma Abreu (1987):

Dada a importância dos transportes coletivos na expansão da cidade e na consequente transformação de sua forma urbana, é necessário, pois que se analise a evolução urbana do Rio de Janeiro no século XIX em dois períodos distintos, ou seja, a fase anterior ao aparecimento dos bondes e trens, e o período que lhe é posterior (p. 37).

O Rio de Janeiro, apesar de já, no século XIX, se constituir na maior cidade do Império, ainda contava com pouca mobilidade de sua população. Esta mantinha-se, em sua maioria, concentrada nas freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana, que correspondem, grosso modo, às atuais regiões administrativas do Centro e Portuária (ABREU, 1987). As demais freguesias existentes eram predominantemente rurais e de dificultoso acesso. A chegada destes “novos” meios de transporte teve enorme influência na expansão e na transformação da paisagem urbana de uma cidade que abrigava uma população constituída, em grande parte de imigrantes recém-chegados e por escravos, com reduzido poder de mobilidade.

Figura 10: Mapa das linhas de bonde da Botanical Garden – 1870



Fonte: In: MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, 2001, P. 66.

Foi nesse momento de rara efervescência social, em termos de modernização dos serviços de infraestrutura urbana, destacando-se os meios de transportes no Rio de Janeiro, que outro transporte coletivo passa a representar um

maior destaque, o transporte aquaviário de passageiros, realizado através de barcas na Baía de Guanabara.

A primeira concessão para a navegação a vapor foi outorgada pelo Príncipe Regente Dom João VI a dois ingleses que explorariam, em 1817, a travessia entre a cidade do Rio de Janeiro e Niterói, nos moldes do que já se praticava nos Estados Unidos e na Europa. Porém, pouco tempo depois, a uma de suas barcas naufragou junto a Niterói, provocando o fim desse serviço (MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, 2001).

Ocorreram outras tentativas, mas nenhuma conseguiu se estruturar com capacidade de oferecer o serviço de forma adequada, até que em 1835, as barcas a vapor passaram a circular regularmente na Baía, realizando o transporte de passageiros no percurso Rio de Janeiro (Praça XV) – 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 foi a primeira empresa a operar em 1835, possuindo três barcas inglesas denominadas: Praia Grandense, Niteroiense e Especuladora, com a capacidade de 250 passageiros. Cada uma fazia a travessia em 30 minutos, no período das seis da manhã até as seis da tarde. (NORONHA SANTOS, 1934). A esse respeito, o Jornal do Commercio de setembro de 1835 noticiava:

“teremos viagens mais breves, navegação mais segura, porque os temporais e ignorância ou descuido dalguns mestres de barcos todos os anos originavam desastres” (in: *ibidem*, p. 132).

Como já havia sido registrado na primeira sessão desse capítulo, podemos observar que já existia um fluxo importante de pessoas e mercadorias entre as duas margens da baía (capital do Império e capital da Província Fluminense), já que Niterói, àquela época, era constituída 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), manteve-se soberana, atuando em regime de monopólio neste transporte até meados do século, expandindo, exponencialmente, seu capital e mantendo exclusivamente o fluxo para Niterói, quando em 1840 foi fundada a Companhia Inhomirim, que, a princípio, realizava pequenas carreiras de navegação a vapor para pontos do litoral fluminense, como o Porto das Caixas (Itaboraí), não concorrendo com a Sociedade de Navegação de Nictheroy. Ou seja, ambas as companhias, cada qual em seus trajetos, operavam já sob regime de monopólio do serviço.

Na figura 8 observamos o volume de embarcações chegando e partindo do Cais Pharoux (atual Praça XV) em 1840.

Em 1850, a Companhia Inhomirim conseguiu obter 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 fundem-se em uma única, com o nome de Companhia Niterói – Inhomirim, o que nos revela a compreensão das próprias empresas de que o serviço operacionalizado sob o regime de monopólio era muito mais lucrativo e proveitoso, no sentido de que manteriam, sob suas condições, um número grande de passageiros.

Figura 11: Diversas embarcações na Praia D. Manuel, no cais Pharoux – 1840
(Aquarela de Thomas Ender)



Fonte: In: MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, 2001, p. 36.

A estratégia da união dessas duas empresas constituiu-se como o primeiro truste do transporte aquaviário de passageiros no Rio de Janeiro, dentre tantas outras manobras entre companhias privadas que surgiriam posteriormente. Esta nova Companhia (Niterói-Inhomirim), resultado da fusão, além de manter as viagens para Niterói e para os principais portos do fundo da baía, que àquela altura representavam os principais pontos de embarque e desembarque de produtos como o café do Vale do Paraíba e a cana de açúcar (NORONHA SANTOS, 1934), estabeleceu uma carreira para o bairro carioca de Botafogo, devido ao seu dinamismo notadamente aristocrático da época, por ser o lugar de residência das famílias mais abastadas. Botafogo também passou a ser um bairro procurado para os banhos de mar e tornou-se então o destino mais lucrativo para a Companhia Niterói – Inhomirim, pois o desenvolvimento da empresa atesta, sem dúvida, a atratividade deste empreendimento, associada à precariedade das ruas e estradas e a falta de transportes terrestres de massa para a zona sul do Rio de Janeiro, restringindo as alternativas. O registro atento de Dunlop (1955) apresenta o perfil e trajetória dessa linha para Botafogo:

Em 1843, inaugurou-se uma carreira de barcos a vapor, comunicando o Saco de Alferes, nas proximidades da Gambôa, com Botafogo. A afluência de passageiros era grande, largando as barcas da cidade, todos os dias, às 7:30; 10:00; 14:30 e 18:30; e de Botafogo para a cidade às 6:30; 08:30; 13:00; 15:30 e 17:30. As

passagens custavam, por passageiro, 200 réis, sendo pessoa calçada; 120 réis, sendo soldado; 80 réis, sendo escravo ou pessoa descalça. Quanto a carga, o preço era de 30 réis por arroba. Com a inauguração da linha de bondes da “*Botanical Garden*” até essa praia, no dia 18 de dezembro de 1868, começaram a escassear os passageiros que iam por via marítima. Não obstante, em 1874, ainda trafegavam algumas barcas, aos domingos e feriados. Pouco depois, porém, cessava por completo o tráfego dos chamados “bondes-marítimos” (p. 34).

Em 1859, a Niterói – Inhomirim já tinha nove barcas em tráfego regular para Niterói” (SILVA, 1992, p. 56) Neste sentido, os lucros da companhia de transporte aquaviário eram bastante altos por representarem a única forma de acessibilidade da população transpor as águas da Guanabara. A empresa cobrava de passagem, no trajeto Rio de Janeiro – Niterói, 120 réis, por pessoa calçada, e 60 réis por pessoa descalça.

Em meados do século XIX, essa lógica de monopolização dos serviços fundamentais não é exclusividade do transporte aquaviário, ela se aproxima dos outros meios de transporte como trens e bondes, sendo operacionalizados pela conjugação do capital privado nacional e estrangeiro na gerência das companhias, o que mantinha a população completamente dependente de seus interesses empresariais¹⁰.

Esta política de concessões por parte do Estado para empresas, em sua maioria estrangeiras, representa um processo econômico que é indicador central do caráter de subdesenvolvimento do país, pois essas 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.

Sobre esse contexto histórico e político, cabe ressaltar a contribuição de Benchimol (1992), que dedicou um capítulo de seu livro, exclusivamente, ao início do processo de modernização do Rio de Janeiro. Para o autor: “a passagem da primeira à segunda metade do século XIX, abrangendo o período que se

¹⁰ Para uma leitura mais detalhada sobre os serviços públicos no Rio de Janeiro do século XIX, buscar em (GOMES, 2005); (SALDANHA, 2008) e (WEID, 1994 e 1997), respectivamente analisando o monopólio nos serviços de esgoto, bondes de tração animal e energia elétrica.

estende de 1840 a 1870, caracterizou-se pela emergência de elementos novos, de forças poderosas de renovação no âmbito da cidade escravista” (BENCHIMOL, 1992, p. 40).

No referido capítulo, Benchimol relaciona as transformações ocorridas na economia mundial, ao longo da segunda metade do século XIX, com seus impactos e influências no rumo da sociedade e economia brasileira (*ibid*, 1990, p. 40). Segundo o autor, um requisito necessário para a ampliação do mercado internacional foi a modernização de economias periféricas, como a brasileira. O Brasil e as outras economias nessas condições necessitavam ser aparelhadas para responderem aos novos fluxos de produtos industrializados vindos dos países centrais, assim como para o processo de exportação de produtos primários. De acordo com Benchimol (1985):

A segunda metade do século XIX caracterizou-se pela emergência de forças poderosas de renovação na cidade escravista. A chamada segunda revolução industrial consagrou a Inglaterra como a grande potência econômica mundial, (...). O comércio internacional cresceu num ritmo sem precedentes. As exportações de capital, sob forma de empréstimos públicos e investimentos diretos, resultaram na instalação das bases materiais que configuram o início da modernização de economias periféricas como a brasileira, aparelhadas, então, com ferrovias, navegação a vapor, instalações portuárias, serviços públicos, etc. para responderem aos novos fluxos de matérias primas e produtos industrializados (p. 599).

Ignacy Sachs (1969), em sua análise sobre o subdesenvolvimento, fazendo um recuo histórico mais ampliado, também contribui ao afirmar que:

Podemos dizer que as origens do subdesenvolvimento encontram-se acima de tudo no processo histórico de formação do sistema político colonial. Ele sustou o alcance de um progresso significativo no desenvolvimento econômico e social das antigas colônias (...) A maneira correta de colocar o problema já sugere onde se deve buscar a resposta. Historicamente falando, o problema do subdesenvolvimento econômico está intimamente ligado à emergência do sistema colonial, num estágio típico do desenvolvimento do capitalismo e com a manutenção de uma ordem social anacrônica nos países coloniais. E quanto ao problema do progresso econômico e do desenvolvimento dos países atrasados, vemos que constitui parte muito importante do problema mais amplo da liquidação do sistema colonial, o que sucede em nossos dias (p. 24)

A partir da análise anterior, podemos compreender que, embora a paisagem do Rio de Janeiro, a partir do século XIX, fosse perdendo o seu perfil sombrio e colonial, tão marcante nos séculos anteriores, o sistema político e

econômico ainda apresentava muitas marcas dos tempos de colônia. Assim, analisamos uma economia subdesenvolvida como uma economia aprisionada, de uma sociedade relativamente estática, em termos de mobilização política, o que é devido à imposição de “necessidades superiores” de expansão de uma economia “metropolitana”.

Nesse sentido, é interessante perceber que as infraestruturas que se instalavam no Rio de Janeiro do século XIX e modernizavam o espaço da cidade, apagando, aos poucos, os símbolos que remontavam o passado colonial da paisagem só foram possíveis graças a acordamentos políticos entre o poder público, as elites locais e os agentes do capital internacional (sobretudo os empresários ingleses), numa estrutura política ainda de forte base colonial.

A fim de entender melhor esse quadro político que desenhava no século XIX e desembocaria nos primeiros monopólios em serviços públicos, torna-se fundamental examinar a natureza das elites políticas do Brasil no início do século XIX. José Murilo de Carvalho (1980), em seu livro: “A construção da ordem” analisa a estrutura política do Brasil no período entre 1822 e 1889, chamando a atenção para a constituição das elites políticas e sua relação com a burocracia estatal.

Segundo Carvalho (1980), as decisões de política nacional eram tomadas pelas pessoas que ocupavam os cargos do executivo e do legislativo, isto é, além do Imperador, os conselheiros de estado, os ministros, os senadores e os deputados compunham a estrutura formal do poder público, porém, outros grupos exerciam grande poder e influência nas decisões políticas, como os partidos políticos, a imprensa, a igreja e o exército. Sobre eles, Carvalho (1980) destaca:

Os partidos políticos eram totalmente parlamentares, e seus líderes estavam no Parlamento e no governo. Mesmo o partido Republicano tinha alguns de seus líderes no congresso, embora nunca tivessem chegado ao Senado (...) A imprensa também era importante e influente como instituição, mas os jornalistas, como tais, não pareciam constituir um grupo de elite à parte da elite política. Os jornalistas lutavam na linha de frente das batalhas políticas e, muitos deles, eram também políticos. Poder-se-ia levantar o problema do Exército e da Marinha, mas um dos notáveis aspectos da política imperial foi ter conseguido manter a supremacia do poder civil. Poder-se-ia perguntar também pela supremacia da elite eclesiástica. Não há dúvida de que a igreja é uma instituição influente. Na realidade, era parte da burocracia estatal. Mas seria exagerado dizer que a igreja,

como instituição teve grande influência na formulação de políticas públicas (...) (p. 45).

No entanto, apesar da influência inegável desses grupos na política do século XIX, a análise de Carvalho (1980), aponta que nenhum desses grupos teve influência tão grande como um outro grupo específico que compunha a elite política, sobretudo do Rio de Janeiro: a Associação Comercial. Compreender as ações desse agente político em sua relação com o poder público do século XIX revela-se como núcleo central para as discussões posteriores sobre dependência e monopólio dos serviços públicos no Rio de Janeiro. A própria composição do comércio do Rio de Janeiro, em que a maior parte dos varejistas eram portugueses e a maior parte dos atacadistas eram ingleses, revela o caráter cosmopolita e heterogêneo dessa Associação. Segundo Carvalho (1980):

O peso político da *Associação* é mais difícil de avaliar. Pelo critério formal de participação em cargos políticos, ela seria considerada menos importante, pois seus presidentes de 1834 a 1889 deram apenas um senador e um deputado geral. Mas o panorama se modifica se considerarmos sua participação na direção do Banco do Brasil, o principal órgão de execução da política financeira. Aparece então que 11 diretores dos bancos e 10 das companhias de seguro tinham também postos de direção do banco do Brasil. Através dessa participação os comerciantes certamente influenciavam a política monetária. O conselho diretor da *Associação* era geralmente formado de 2 brasileiros, 2 ingleses, um português, um francês, um norte-americano, um espanhol e um alemão. Quando surgiam grandes debates como o da abolição da escravidão, a Associação não conseguia, por falta de consenso interno, tomar uma posição firme (p. 43).

Mas a importância da Associação Comercial está na sua relação com o poder público. Como descreve Carvalho (1980):

É sabido que os imperadores, de D. João VI a Pedro II, e às vezes o próprio governo dependiam de grandes capitalistas para empréstimos pessoais e públicos. Pedro II, apesar de sua conhecida aversão a homens de negócios, teve que recorrer a eles para financiar suas viagens à Europa. Parece portanto, que esse grupo de comerciantes e financistas, embora não participasse formalmente das posições de poder político, exerciam influência nas decisões nacionais (p. 46).

Sendo assim, observa-se uma dimensão econômica e uma outra política na constituição dos monopólios, embora estas duas estejam interrelacionadas.

A dimensão econômica se insere na discussão mais geral sobre dependência financeira e tecnológica dos países que sofreram o processo colonizador, e, assim, necessitavam de investimento e tecnologia estrangeiros para

a constituição de serviços básicos como iluminação pública, transportes e saneamento básico. Como afirma Merhav (1972), o subdesenvolvimento também se observa a partir de mercados reduzidos por serem ex-colônias e pela “incapacidade técnica de produzir os bens mais complexos, que requerem tecnologia mais moderna” (p. 35). Nesse sentido, países com estrutura econômica mais estável (adquirida ao longo de séculos) eram os responsáveis pelos principais vetores de urbanização nos países da chamada periferia do sistema capitalista. Sendo assim, as companhias estrangeiras, quando concorriam com as nacionais, sempre apresentavam ampla vantagem, tendendo à ausência de competitividade e, conseqüentemente, ao monopólio de uma série de serviços, como o transporte aquaviário de passageiros, como veremos mais detalhadamente a seguir.

E sobre a dimensão política da constituição desses monopólios destaca-se a relação de dependência do poder público com os grandes proprietários de bancos e toda a elite comercial, sobretudo no Rio de Janeiro. Há de se registrar que o governo concedeu a autorização para operacionalizar o transporte aquaviário na Baía de Guanabara a empresários representantes dessa elite política comercial, que era composta em grande parte por estrangeiros com alto poder de barganha com o poder público imperial. Essas reflexões que nos revelam a dimensão econômica e política do início do processo de constituição dos grandes monopólios no Brasil constituem-se como pano de fundo importante na compreensão do objeto da presente pesquisa.

A cidade, portanto, se tornou, naquele período também, o principal ponto de investimento do capital obtido com os lucros da exportação cafeeira, além de atrair o capital estrangeiro na forma de investimentos e empréstimos, sobretudo no setor de serviços públicos (transportes, esgoto, gás, etc), via concessões obtidas do Estado.

Cabe ressaltar que, em 1854 a inauguração da iluminação a gás na cidade e, posteriormente, em 1858, a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil); através dela eram escoados os produtos de exportação, sobretudo o café. As acessibilidades promovidas por esse novo meio de transporte, principalmente em relação ao transporte de cargas, foram, gradativamente tornando obsoletas algumas carreiras de transporte aquaviário

para o interior da Baía de Guanabara. Um exemplo, já assinalado anteriormente foi a desativação da estação aquaviária de Guia de Pacobaíba em função do transporte via terrestre.

Nesse contexto, quatro anos mais tarde, em 1862, foi implementado no Rio de Janeiro o primeiro sistema de esgotos sanitários da América, implementado com capital inglês pela Companhia *The Rio de Janeiro City Improvements*. “A urbe carioca foi a quinta cidade no mundo a contar com esse tipo de serviço, sendo antecedida somente por Londres e Leicester, ambas na Inglaterra, além de Paris e Hamburgo” (GOMES, 2005, p. 56).

O processo de modernização dos serviços públicos transformou a vida da cidade e ampliou seu espaço urbano. A iluminação a gás permitiu o aumento das horas úteis do dia, bem como a expansão das linhas de bondes possibilitaram o surgimento de novos bairros, tanto na zona norte como na zona sul.

No entanto, alguns conflitos foram inerentes a este processo de concessão por parte do Estado e podem ser observados materializados no espaço geográfico, como a fusão, ou as inúmeras falências das companhias nacionais ao longo dos anos, pois não conseguiam concorrer a altura do grau tecnológico das companhias internacionais, como assinala Silva (1992):

Este processo, entretanto, não se realiza sem tensões. Algumas vezes entre o Estado e as empresas, outras vezes 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)

Dentro desse contexto de disputa entre as companhias, no ano de 1858, foi obtida, para a mesma carreira realizada pela Niterói – Inhomirim, outra concessão para a operacionalização do transporte aquaviário na Guanabara ao empresário Dr. Cliton Von Tuyl que, como já passara a ser corriqueiro, imediatamente a vendeu aos empresários americanos Thomas Ragney e W. F. Jones, sendo esta concessão para o estabelecimento de barcas a vapor do sistema *Ferry*, já utilizado na época nos Estados Unidos (SILVA, 1992, p. 56), constituindo-se como a primeira concorrência entre empresas de transporte aquaviário na Baía de Guanabara. Ambas buscariam eliminar essa concorrência e retomar o monopólio o mais

rapidamente possível e, nesse sentido, a expansão dos investimentos no transporte aquaviário ocorreriam, 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 contemplou uma fonte segura de reprodução de sua lucratividade, sobretudo através do sistema *Ferry*. Tal situação foi possível após realizarem as necessárias obras infraestruturais de adaptação dos portos, tanto no Rio de Janeiro quanto em Niterói, remodelando os cais, adaptando os atracadouros para aquele novo tipo de barca, importada dos Estados Unidos (mais luxuosa e veloz). Com uma extensão maior do horário e do número de viagens as três barcas *Ferry* (denominadas Primeira, Segunda e Terceira) passaram 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 brasileira, tal companhia traçou a seguinte estratégia: manter o preço das tarifas, o que levou a Companhia Niterói – Inhomirim à falência, com a suspensão dos seus serviços em 1865, com a disponibilização de suas barcas e equipamentos num leilão (NORONHA SANTOS, 1934, p. 282). Naquele momento, o Sr. Joaquim Arsênio Cintra da Silva comprou a empresa falida e continuou o serviço de navegação para São Cristóvão e Botafogo, fundando a Companhia Barcas Fluminenses, numa empreitada mais modesta que a sua concorrente estrangeira, e chegou, ainda que de forma acanhada, a representar durante quase uma década (1870 a 1877) uma ameaça à poderosa Companhia *Ferry*, devido aos baixos custos das passagens e à “simpatia” por parte da população. Todavia, diante do poderio da Companhia *Ferry*, sobretudo dos investimentos do capital estrangeiro, a empresa Barcas Fluminenses encerrou suas atividades em 1877, vendendo para a *Ferry* todo o seu equipamento (MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, 2001). Estavam estabelecidas as condições para os longos anos de monopólio da Companhia *Ferry* à 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)

Foi naquele período que a navegação a vapor na Baía de Guanabara começou a se restringir à travessia Rio de Janeiro – Niterói, pois as carreiras para Botafogo deixaram de existir devido à integração dos bondes de burro da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, a *Botannical Garden*, do centro da cidade até o Jardim Botânico. 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).

Figura 12: Sede da Companhia *Ferry* em 1877 – Praça XV



Fonte: www.memoriaviva.com.br. Acesso em 13/01/2013.

Eliminada a concorrência, a Companhia *Ferry* reforçou o seu poder através do monopólio, associado à falta de regulação e fiscalização do poder público, e elevou consideravelmente o preço das tarifas. Como sendo a única companhia a operar o transporte aquaviário entre Rio de Janeiro e Niterói, também expandiu a sua lucratividade, sendo possível a incorporação de uma

empresa que já prestava serviços públicos em Niterói e São Gonçalo. Silva (1992), nos descreve essa nova incorporação da seguinte forma:

(...) algumas empresas com maiores recursos de capital e tecnologia, escudadas no capital estrangeiro, promoveram um processo de fusões e monopólios. 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) **(Grifo próprio)**.

A Companhia Cantareira & Viação Fluminense realizou, regularmente, a navegação a vapor sem maiores problemas e seguiu em plena expansão nas décadas subsequentes, porém, naquela época já haviam registros da insatisfação dos usuários com a qualidade dos serviços prestados pela companhia na travessia da Baía de Guanabara e pelo regime de monopólio, reivindicando uma concorrência no serviço. Segundo relato presente na Revista Praia Grande¹¹, tratando do transporte de barcas no século XIX demonstra que:

O município de Niterói e a população aí residente, que tem necessidade de navegação diária entre essa cidade e a corte, estão sofrendo gravemente com a péssima navegação da Ferry, cuja incúria há razão para supor intencional (...) A continuação de tal ocorrência conseqüente de uma companhia que tem faltado a todas as condições obrigatórias que constam para obter o privilégio parece-nos feita com as devidas cautelas, uma medida de justiça e de conveniência que pode bem animar o estabelecimento de concorrência de navegação diária, melhor e mais útil ao município de Niterói. Atenda o governo ao justo clamor público nesta espécie (p. 31).

Nos finais do século XIX e início do século XX, a Companhia Cantareira se solidificou economicamente, apresentando os reflexos em sua infraestrutura, reformando seu material flutuante e substituindo a iluminação a querosene das embarcações por eletricidade (DUNLOP, 1973). Em 1903, ela renovou e remodelou seu material, possibilitando o advento das novas carreiras para a ilha de Paquetá e para a ilha do Governador (SILVA, 1992).

Sendo assim, a trajetória da gestão do transporte aquaviário de passageiros no Rio de Janeiro do século XIX apontou para a força dos monopólios que se constituíram através de arranjos e negociações envolvendo representantes do

¹¹ Reproduzido em Praia Grande em Revista, nº 12, Niterói, dezembro de 1961, na série: “Niterói também tem história: a ligação marítima Niterói – Rio”.

poder público e empresários do setor. Nesse sentido, considerando as grandes limitações financeiras do Brasil recém independente, somos capazes de compreender a abertura aos investimentos estrangeiros em serviços públicos urbanos (transportes, esgoto, iluminação). Compreendemos melhor ainda esse processo, quando observamos sua dimensão política, representado pelo alto poder de barganha dos empresários estrangeiros sobre o poder público do período imperial (extremamente dependente de seus empréstimos). Tais investimentos internacionais foram fundamentais para a modernização do espaço do Rio de Janeiro e para a expansão das acessibilidades durante o século XIX. Trens, bondes e barcas ampliavam as possibilidades de mobilidade na cidade e em seu entorno.

1.2.2.

Século XX: Modernização da paisagem e a nova lógica dos transportes no Rio de Janeiro

O século XX inaugurou uma nova lógica de transportes coletivos no Rio de Janeiro, baseada na perspectiva de modernização da paisagem urbana da cidade. A Reforma Passos (1903 – 1906) é um bom exemplo que representa, neste sentido, um direcionamento bem claro das políticas de transportes que estariam por vir ao longo do século, por alargar as vias rodoviárias do centro da cidade. Com o advento do automóvel no Brasil, uma nova forma de conexão estava surgindo e as antigas trilhas que integravam o interior nos tempos coloniais tinham deixado de exercer qualquer papel de importância na configuração do espaço carioca do novo século.

O sistema rodoviário (carros de passeio, caminhões de carga, ônibus) gradualmente produziria a decadência e crise dos transportes de massa (bondes, trens e barcas) destronando-os de sua posição privilegiada, devido à flexibilidade de seu poder de conectividade e integração, mas, principalmente por que o automóvel representou uma nova relação entre a iniciativa privada e o poder público. Enquanto que 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 ficava a cargo do poder público, e a operação, que possuía menor custo fixo (e maior lucratividade), ficava a cargo do gestor privado (SILVA, 1992).

Nesse sentido, a partir da primeira década do século XX, os investimentos em transportes de carga e de passageiros estariam voltados para um Brasil “cortado por estradas”, e o serviço de transporte aquaviário entre Rio de Janeiro e Niterói continuava sendo operacionalizado por uma única empresa.

A Companhia Cantareira, que seguia em franca expansão até o ano de 1908, sofreu uma nova reestruturação e passou a ser financiada diretamente pela Leopoldina Railway, que monopolizaria, por muito tempo, não só o transporte de passageiros na Guanabara, como a provisão de infraestrutura física na sua orla, sobretudo na porção leste da baía. A partir daquele momento, os municípios da margem leste da baía de Guanabara apresentavam um rápido crescimento populacional e o número de passageiros transportados por barcas cresceu consideravelmente, assim como também cresceram os problemas infraestruturais e econômicos da companhia de navegação, que mantinha a mesma estrutura em décadas de funcionamento. 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).

Após anos de monopólio, foi somente a partir da segunda metade do século XX que surgiram os primeiros indícios mais importantes de indignação dos usuários.

No dia primeiro de dezembro de 1925 ocorreu a primeira das diversas ondas de conflitos no transporte aquaviário do Rio de Janeiro. Insatisfeita com o aumento das tarifas das barcas que realizavam o trajeto Rio de Janeiro – Niterói, a população iniciou uma série de depredações às estações “Niterói” e “Gragoatá”. Em 1928, devido ao mau funcionamento e atraso de várias barcas, ocorreu outro episódio de indignação popular e várias barcas da estação Cantareira (Figura 13) são depredadas (NORONHA SANTOS, 1934, p. 238).

Figura 13: Estação Cantareira – Praça XV em 1931



Fonte: Disponível em: www.memoriaviva.com.br. Acesso em 18/07/2012.

Figura 14: Barca Mista da Companhia Cantareira em 1942 embarcando da Praça XV



Fonte: Disponível em: www.memoriaviva.com.br. Acesso em 18/07/2012.

A partir da década de 1930 toda a estrutura política e econômica do país seria reorganizada em suas bases em função do golpe de Estado que culminou na chegada de Getúlio Vargas à presidência da República, defendendo novos

interesses políticos e uma nova elite econômica (industrial e urbana) que, gradualmente, se formava no país.

O governo Vargas, notadamente, tinha como propósito construir uma identidade capaz de instituir 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 (principalmente a partir de 1937 com o Estado Novo) Vargas buscava sinalizar, 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 naquela época, 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, a cidade do Rio de Janeiro já registrava um importante adensamento populacional (a população chegava a escala de 1 milhão e meio de habitantes, dados do IBGE), à medida que se instaurava no país um novo modelo de desenvolvimento, baseado no binômio industrialização – urbanização, sobretudo na região sudeste do Brasil (São Paulo e Rio de Janeiro – então capital federal), e a evolução da paisagem urbana da cidade do Rio de Janeiro já se expandia consideravelmente do centro para as zonas Sul e Norte, destacando-se os subúrbios e o início da urbanização da Baixada Fluminense. Nesse sentido, o crescimento da cidade aumentou a distância entre o local de trabalho e a

residência exigindo maiores deslocamentos dos trabalhadores, crescimento este que não foi acompanhado de melhorias e modernizações nos transportes coletivos, mesmo com a eletrificação das linhas de trem em 1930.

Dentro do contexto político 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 (ABREU, 1987).

No transporte aquaviário, no ano de 1945, diante de inúmeros problemas financeiros da empresa que se refletiam em problemas técnicos e na infraestrutura do sistema de barcas, na falta de regularidade das embarcações e, conseqüentemente, na falta de segurança do serviço, o Governo Federal interviu, pela primeira vez de maneira mais incisiva na gestão do serviço, concedendo à Frota Carioca S/A, o controle acionário da Companhia de navegação Cantareira, e passando a oferecer subsídios à empresa.

1.2.3.

A “revolta das barcas” - quatro agentes em conflito (Estado, empresa, usuários e sindicato)

Durante o governo de Juscelino Kubitscheck, o capital estrangeiro ganha mais força ainda no Brasil, sustentado, sobretudo, pela ideologia desenvolvimentista daquele período. Para Kubitscheck: “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 infraestrutura)” (ABREU, 1987, p. 115). O referido presidente 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 Kubitscheck 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 Kubitscheck:

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 infraestrutural do país, assim como de eu produto industrial (...) (idem).

Outra importante medida do governo de Juscelino Kubitscheck 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.

As duas primeiras décadas da segunda metade do século XX caracterizaram-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 novo momento de penetração maciça de capital estrangeiro no país.

Neste contexto, em 1953 foi 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, concorrendo com empresas muito menores. Nesse período este sistema passou por um processo de modernização, reduzindo o tempo de travessia entre Rio e Niterói para 20 minutos (SECTRAN - RJ, 2008), mas a insatisfação da população aumentava diante de algumas práticas da Cia Cantareira, consideradas abusivas, como os constantes aumentos nas tarifas.

Em 1959, no entanto, ocorreu, 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”. Essa revolta se constrói ao longo de anos e envolve a tensão entre quatro agentes envolvidos diretamente na realidade no transporte aquaviário de passageiros. São eles: O Estado (Executivo federal e estadual, Legislativo federal e estadual), a empresa concessionária (Frota Barreto S.A), o sindicato nos marítimos (mobilizado e forte politicamente a essa época) e os usuários do transporte.

Se o descontentamento com o serviço de barcas registrado desde o século XIX, no século XX esse quadro se intensificaria ainda mais e, dentro desse contexto, a década de 1950 é, sem dúvidas, o período mais conflituoso, quando, após um período de competição entre as empresas de distintos proprietários,

instalou-se o monopólio dos Carreiros sobre o transporte na Baía de Guanabara. Naquele momento, quando o número de passageiros transportados entre o Rio de Janeiro e Niterói já ultrapassava os 100 mil, não só o serviço foi alvo de críticas; a família Carreiro, antes admirada pela população passou também a receber duras críticas por seu rápido enriquecimento e ostentação, associados a deterioração do serviço de travessia. O período também ficaria marcado por muitos acidentes (inclusive com dezenas de mortes), intensos e constantes movimentos de greve¹² e pelos conflitos entre a frota e o governo. Nesse sentido fez-se importante o resgate de alguns discursos sobre o assunto, de deputados do período, a fim de oferecer parte do contexto das discussões políticas que ocorriam no âmbito da câmara federal e da assembleia legislativa. Segundo o relato do deputado federal Vasconcelos Torres¹³, do PSD fluminense em 1959:

O Grupo Carreiro tem dado de ombros aos reclamos constantes daqueles que, já pagando uma passagem cara, agora são vítimas de outra manobra. Lanchas sem as devidas condições, que funcionam normalmente com dois motores, estão sendo colocadas no tráfego apenas com um. E tudo isso visa à elevação da tarifa de Cr\$ 5,50 para Cr\$ 12,00 (p.22).

Na Assembleia legislativa do Rio de Janeiro, as críticas sobre os Carreiros eram ainda mais contundentes. O discurso do deputado Daso Coimbra¹⁴ (1959), do PTB sinaliza para as contradições do grupo empresarial e suas estratégias para conseguirem mais subsídios do governo federal:

Há tempos era intenção das Frotas carioca e Barreto aumentar o preço das passagens. Agora, em nota publicada como matéria paga, e bem paga, em todos os jornais de Niterói e em alguns do Distrito Federal, os dirigentes das frotas começaram a chorar, a contar a situação de miséria em que vivem - Coitados! -, a situação de miséria com que pretendem impressionar o espírito do público para aumentar o preço da passagem. Como primeiro passo a partir de hoje (6 de março), começaram a suprimir lanchas. As Frotas Carioca e Barreto dispõem de grandes verbas do governo federal. E sempre para abiscoitar essas verbas usam do sistema de apresentar déficit em seus serviços através de serviços auxiliares. É

¹² Durante o governo Kubitschek, a mobilização sindical, tensões entre operários, críticas acirradas e pressões sobre o Estado eram fatos rotineiros. Entre 1956 e 1961, ocorreram 317 greves, ou seja, uma média de quase uma greve por semana. Dados extraídos de WEFFORT, Francisco. Sindicatos e políticas. Tese de Livre docência, Departamento de Ciências Sociais. USP, 1972.

¹³ Comunicação de Vasconcelos Torres, Deputado Federal pelo Estado do Rio de Janeiro, PSD, sessão ordinária da Câmara dos Deputados, 17/04/1959, Anais da Câmara dos Deputados, Diretoria de Comunicação e Publicidade, Vol. II, 1959.

¹⁴ Discurso de Daso Coimbra, deputado estadual pelo PTB à Assembleia do Estado do Rio de Janeiro, sessão de 6 de março de 1959. Anais da Assembleia Legislativa, 18ª Legislatura, Volume II, Rio de Janeiro, 1959.

que as Frotas Barreto e Carioca consertam suas lanchas em empresas que pertencem aos mesmos proprietários, com uma escrita diferente, empresas que cobram preços superiores aos normalmente cobrados por esse serviço. Assim, apelando para um déficit fictício, as frotas obtém mais auxílio do governo federal (p. 334).

A satisfação com a empresa diminuía na medida em que os acidentes aumentavam, os atrasos se tornavam mais constantes. No caso do grupo Carreiro, a subvenção do governo federal destinava-se, basicamente, a auxiliar os proprietários a cobrir sua folha de pagamento e ajudar nas despesas com o aumento do óleo e combustíveis (NUNES, 2000). Porém, quando a empresa começou a se declarar deficitária e necessitada de mais recursos do governo federal, deixando de cumprir as obrigações com seus funcionários, outro grupo entra nessa disputa, o sindicato dos marítimos, com uma série de reivindicações que foram se convertendo em sucessivas greves. Esse grupo possuía importante representatividade política e sua insatisfação chega até a assembleia legislativa. Segundo o discurso do deputado (e presidente do sindicato dos operários navais) João Fernandes¹⁵:

Acompanhei o desenrolar dos acontecimentos que ainda não terminaram. Os trabalhadores se uniram e entraram em greve, porque a fome ronda os seus lares e os Carreiros, ladrões do povo fluminense, que arrecadam, naquelas borboletas das frotas, o produto de Cr\$ 5,50, preço de cada passagem, por 95 ou 100 mil pessoas que passam diariamente de Niterói para o Rio de Janeiro e vice-versa, dos salários que pagam aos seus servidores, apenas entram com 10%, porque 90% pertencem à subvenção do governo federal. Se os srs. deputados não têm conhecimento, devo acrescentar que, no acordo de 1956, foram dados ao grupo Carreiro a subvenção de 15% para fazer face ao aumento de salário; depois foram dados mais 45% e, agora, mais 30%, pelo governo federal. Daí resulta, srs. deputados, que, se o trabalhador ganha Cr\$ 10.000,00, destes, apenas Cr\$ 1.000,00 saem dos Carreiros, porque a importância de Cr\$ 9.000,00 é paga pela subvenção do governo federal (p. 330).

A tensão marcava o jogo político que se estabelecia entre os quatro agentes que se interligavam em virtude da utilização do transporte aquaviário na Baía de Guanabara. O contexto era de filas de passageiros cada vez maiores, atrasos constantes dos horários das barcas e insatisfação e greves por parte dos funcionários e pressão da empresa concessionária sobre o poder público por mais subvenções.

¹⁵ In: Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, *op. cit.*

Outra linha de tensão precisa ser lembrada, a dimensão político-partidária desse processo. Compreender os posicionamentos políticos dos atores envolvidos, constitui-se como tarefa fundamental no objetivo de compreender a natureza dessa revolta.

O grupo Carreteiro, na pessoa de seu fundador, José Carreteiro, era ligado ao PSD e possuía forte vinculação com o líder pessedista Amaral Peixoto. Nunes (2000) aponta que comícios pessedistas eram patrocinados por José Carreteiro dentro do estaleiro. Os operários tinham feriado para assistirem a comícios e participavam de almoços com as lideranças locais do PSD. Isso ocorria na campanha para o governo do Estado do Rio de Janeiro de 1958.

Naquela eleição, a coligação entre PTB e PSD foi rompida no estado do Rio de Janeiro, transformando esses partidos em adversários permanentes. Assistia-se, no período, o processo de crescimento do PTB no estado, tornando-se o partido mais importante, em substituição ao PSD e os dois candidatos (Roberto Silveira – PTB; e Amaral Peixoto – PSD) disputavam o governo do estado do Rio de Janeiro. Nesse confronto, inseria-se o Sr. José Carreteiro, com seu apoio a Amaral Peixoto. As empresas do grupo Carreteiro chegavam a ter quatro mil operários, muitos empregados por interesses políticos pessedistas, sendo assim, a vinculação política favorecia a maior mobilidade e poder de barganha dos empresários e lhes dava maior condição de discutir seus interesses junto aos governos do PSD (NUNES, 2000) Observamos, nessa análise, que a relação de proximidade entre o empresário e os representantes do poder público (sobretudo os ligados ao PSD) lhes garantia vantagem e era um dos fatores fundamentais para a manutenção do monopólio do grupo Carreteiro.

No embate eleitoral, Roberto Silveira, do PTB sai vitorioso, entretanto, a vitória petebista no estado do Rio de Janeiro configurava-se uma situação política interessante, porém, totalmente desfavorável aos interesses do grupo Carreteiro. Essa situação é descrita por Nunes (2000):

O PTB governava o estado do Rio de Janeiro, onde era coligado com à UDN e inimigo do PSD. O PSD detinha o governo federal, onde era coligado com o PTB, na pessoa do vice-presidente João Goulart, sendo ambos, inimigos políticos da UDN. Ao grupo Carreteiro, o petebismo fluminense, e suas alianças federais, negaram os favores e benefícios que pudessem manipular. As relações do grupo

com Roberto Silveira, governador eleito, foram tensas desde o início. A conjuntura política, dados esses traços, não favorecia aos Carreiros porque qualquer problema em seu campo de operação envolvia imediata e prontamente o seu aparato sindical e seus aliados pessedistas. E já que PSD e PTB estavam coligados na Presidência, tornava-se muito difícil a posição do grupo em momentos de crise, como a que então se desenrolava. A especificidade da situação política deixava-os virtualmente sem aliados em alguns momentos (p. 69.).

Dentro desse novo contexto político e social, os Carreiros não contavam mais com o apoio do governo, nem em nível federal, e menos ainda em nível estadual, os usuários estavam profundamente irritados com a qualidade do serviço e os sindicatos ligados ao setor reivindicavam mais e mais os seus direitos. Parece lógico que o grupo deveria recuar para buscar novas estratégias políticas de acomodação dessas tensões, mas a empresa não o fez. No dia 18 de fevereiro de 1959, o Grupo Carreiro ameaçou paralisar as barcas caso não houvesse o aumento da tarifa ou um maior subsídio do governo. Sem sucesso, em seis de março do mesmo ano, o Grupo retirou algumas barcas de circulação com o objetivo de pressionar o governo a aumentar o subsídio ou permitir o aumento das tarifas. Em sequência, cinco sindicatos de trabalhadores do transporte aquaviário (marítimos) ameaçaram entrar em greve (marinheiros, foguistas mestres arrais, motoristas e eletricitas) e o Grupo Carreiro não pagou os salários de março alegando falta de verba. Em consequência disso, no dia 22 de maio de 1959, o tráfego na baía foi paralisado devido à greve dos marítimos, uma vez que o Grupo Carreiro se recusou a pagar o aumento salarial decretado pelo governo.

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

Figura 15: Jornal do Brasil no dia seguinte à Revolta das Barcas



Fonte: Disponível JB online. Acesso em 13/07/2011

Nunes (2000) narra o reflexo do episódio da seguinte forma:

Foram saqueados e destruídos estabelecimentos e lojas que nada tinham a ver com os Carreiros. A lógica inicial do motim orientou-se para as propriedades (lanchas, escritórios, casas) da família e chegou a expandir seu círculo de ação espalhando-se por serraria de parentes, armazém e bar de terceiros, propriedades particulares e públicas. O saldo dos acontecimentos: a existência de cinco (ou

seis) mortos, 125 feridos, um ônibus destruído, incendiados um jipão dos fuzileiros, um ônibus elétrico, um bonde, um restaurante, duas lanchas e partes de outros prédios; oito imóveis destruídos (estação das Frotas Barreto, Carioca e Cantareira, estação de carga, escritório da Frota Carioca, além de estaleiros (dos Carreiros), uma serraria (de parentes seus) e uma radiopatrulha, além de inúmeros outros danos menores, de difícil contabilização (p. 93).

Figura 16: Estação das barcas em chamas - 1959



Fonte: In: NUNES (2000, p. 112)

O Presidente da República, Juscelino Kubitschek, assinou o Decreto 46.508 que desapropriou os bens da empresa concessionária (Frota Barreto S.A), e transferindo o serviço de transporte aquaviário pela primeira vez para o controle da União através do Ministério dos Transportes. A partir de então, o transporte enfrentou uma profunda decadência do ponto de vista da infra-estrutura, pois passou a ser realizado pelas empresas menores que seguiram operando o trajeto Rio - Niterói e embarcações emprestadas pela Marinha, além de pequenas embarcações alternativas. 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 de Janeiro e Niterói, o transporte de passageiros, cargas e veículos. Uma sociedade de economia mista que controlaria o sistema de transporte aquaviário na baía, porém, não ocorrem investimentos significativos no setor e nem a modernização das embarcações. Observamos, pelos dados da SECTRAN (1982) que a administração federal do período burocrático-autoritário priorizou o investimento em outros modais de transportes que não o aquaviário.

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 do Rio de Janeiro, no governo estadual de Faria Lima (1975 – 1979) o governo federal passou a STBG para o controle do governo estadual, que passou a receber o nome de Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro - CONERJ.

Essa companhia operava com apenas 2 linhas de maior expressividade, uma ligando o Rio de Janeiro à Niterói e outra, à Paquetá, a CONERJ respondia por aproximadamente, apenas 2% do total dos deslocamentos de passageiros realizados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro entre os anos de 1977 e 1980 (PDTU-RMRJ, 1982), porém, as embarcações da CONERJ não eram suficientes para o número de passageiros, comprometendo a segurança das viagens por conta das constantes superlotações. A Figura 17 oferece a dimensão das condições de como o serviço vinha sendo operacionalizado nos anos 1980. Com todos os lugares da barca ocupados, os passageiros viajavam na proa da embarcação sem nenhuma proteção, reconhecidamente o local mais perigoso para ser ocupado durante a travessia na baía de Guanabara, que pode atingir profundidades maiores do que 15 metros em sua área central. Sem opção, os usuários viajavam nas barcas nessas condições, obviamente abaixo das condições satisfatórias de segurança exigidas à navegabilidade de passageiros.

Figura 17: Barca superlotada chegando a Niterói – 1987 (CONERJ)



Fonte: Jornal O Globo on line. Acesso em 07/02/2013

Por suas próprias características, a estrutura de investimentos do sistema de transporte hidroviário, tende a ser mais simplificada em relação aos outros sistemas modais de transporte, por não incluir gastos em estrutura viária, já que utiliza, no caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a própria Baía de Guanabara como leito natural dos deslocamentos das embarcações. Nesse sentido, durante esse período em que o serviço do transporte aquaviário no Rio de Janeiro manteve-se em regime de monopólio controlado pelo poder público, o modal aquaviário recebeu menos investimentos, se comparado aos demais (ferroviário, metroviário e rodoviário) e, portanto, a qualidade do serviço mantinha-se estagnada. Toda a receita era revertida, basicamente, nos custos operação do serviço. Assim, as embarcações tornavam-se obsoletas, as infraestruturas

(estações, atracadouros, estaleiros) tornava-se carente de manutenção e a qualidade do serviço decaía gradativamente ao longo dos anos. Nas palavras do economista Porto Neto (1984):

Ao contrário das demais entidades modais de transporte, a CONERJ tem em seus recursos próprios uma das principais fontes de recursos para o financiamento de suas atividades. Em 1977 e 1978 estes recursos chegaram a representar, respectivamente, 52% e 49% do total de suas receitas. Aliado a estes recursos próprios, estão as transferências do governo federal e estadual, sob a forma de subvenções. Esta situação reflete a estrutura de gastos da CONERJ, comprometida, durante o período, basicamente com a operação e manutenção das linhas de embarcações tradicionalmente existentes (p. 102).

Esse período compreendido entre o final dos anos 1970 e início dos anos 1990 foi marcado pelo processo de endividamento das grandes companhias estaduais de transportes no Rio de Janeiro. A participação dos investimentos externos no esquema de financiamento do setor de transporte urbano deve ser analisada, porém, dentro de um contexto mais amplo, que é o do papel desempenhado pelos recursos externos no processo de desenvolvimento econômico do País. Sobre esse processo, destaca-se a contribuição de Porto Neto (1984):

A poupança externa é normalmente solicitada pelos países importadores de capital para que desempenhem um papel suplementar à poupança nacional permitindo o cumprimento de suas metas de desenvolvimento e de crescimento econômico e para solucionar problemas transitórios de balanço de pagamentos. Em última instância os países recorrem aos financiamentos externos crendo que os benefícios gerados por eles possam ser superiores aos seus custos. Por outro lado, os países exportadores de capital concedem financiamentos externos pela possibilidade de poder empregar recursos excedentes a taxas de rendimentos superiores as que poderiam ser obtidas dentro de seus próprios países, a título de ajuda externa. No primeiro caso as operações financeiras são realizadas como negócio bancário, envolvendo taxas de juros de risco. No segundo caso podemos dizer que os financiamentos concedidos a título de ajuda externa não são de todo "gratuitos", uma vez que quase sempre envolvem interesses políticos e econômicos por parte do país exportador em relação ao país importador de capital (p.120).

No caso do setor de transporte urbano da RMRJ, os recursos externos foram intensivamente utilizados durante o período de gestão estatal do serviço, aumentando consideravelmente a dívida das companhias, a CONERJ, assim, tornava-se obsoleta em sua infraestrutura e endividada, do ponto de vista financeiro. Nesse contexto, os problemas do transporte aquaviário, como falta de

regularidade e segurança, aumentava, causando indignação dos usuários. Esse era o cenário do setor nos primeiros anos da década de 1990.

1.3.

Privatização e regulação: entraves e constrangimentos frente à gestão atual e a complexidade dos novos monopólios

As análises deste trabalho, nesse momento, se concentram em alguns fatores fundamentais para o entendimento do serviço de barcas a partir do período em que esse transporte passa a ser privatizado, sejam eles: A conjuntura política e econômica do Rio de Janeiro que conduziu ao processo de concessão do serviço de transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara em 1998, que se encontra em vigor até o momento presente; As contradições do contrato de concessão, permitindo a constituição de um novo monopólio, mais complexo, ao envolver *holdings* no controle acionário da Companhia; Os descumprimentos do contrato de concessão por parte da empresa concessionária; A insatisfação dos usuários para com as condições de operacionalização atual do transporte aquaviário, tal como com a falta de regularidade das embarcações e com a falta de segurança do serviço.

1.3.1.

A concessão de 1998 no contexto do Programa Estadual de Desestatização: Consórcio Barcas S.A

Desde o ano de 1998, o serviço regular de barcas na Baía de Guanabara passou a ser controlado pelo consórcio de empresas chamado Barcas S. A. O processo dessa concessão iniciou-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 Assembleia 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 (ALERJ, 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 (p.7).

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, para efeito do exame do monopólio – preocupação central dessa pesquisa, que o contrato de concessão de 25 anos (renováveis por mais 25) do transporte aquaviário, assinado pelo consórcio vencedor, 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 (ALERJ, 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.

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, administrativos e institucionais no que se refere a transportes públicos no Rio de Janeiro. A empresa Auto Viação 1001, pertencente ao grupo JCA¹⁶, um dos maiores controladores de empresas rodoviárias do país, detém sozinha, o controle da concessionária com 53% das ações e, ao mesmo tempo em que mantém o controle do transporte aquaviário, que tem seu fluxo majoritário no trajeto Rio – Niterói, mantém uma série de linhas de ônibus (executivos e populares) que fazem o mesmo trajeto através da Ponte Rio – Niterói, realizando também viagens da área central Rio de Janeiro para o município de São Gonçalo, ou seja, numa lógica de monopólio intermodal sem alguma integração institucional. (SECTTRAN/RJ, 2010) e (ALERJ, 2009).

Nesse sentido, caso haja algum problema com o horário das barcas, o usuário procurará ir para sua casa ou seu trabalho de ônibus, garantindo, de qualquer forma, a lucratividade da empresa, grande controladora dos dois transportes públicos entre Rio e Niterói, que acaba por se ausentar de preocupação com a melhoria do transporte aquaviário, reconhecidamente menos lucrativo para

¹⁶ O Grupo JCA é uma *holding* formada pela união de dez empresas dos setores de transportes terrestre e hidroviário. Conta com uma frota de 1826 ônibus rodoviários, 165 ônibus urbanos, mais de 6500 colaboradores e 422 cidades atendidas nos estados de Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Pertencem ao grupo empresas como a Auto Viação 1001, Rápido Ribeirão Preto, Auto Viação Catarinense, Rápido Macaense, Viação Cometa no segmento de transporte terrestre, e a Barcas S/A. Fonte: jcaholding.com.br. Acesso em 02/03/2013.

os empresários do que o rodoviário, uma vez que os ônibus apresentam tarifas de até R\$ 9,00 (FETRANSPOR, 2012). Essa contradição já se revela como um dos entraves primários à gestão do transporte aquaviário na Baía de Guanabara.

Com o passar dos anos, a empresa Barcas S.A, diferente do que se esperava com a concessão, passou a ocupar os noticiários devido aos constantes acidentes (inclusive com vítimas fatais) aumentou as tarifas acima da inflação, também começou a apresentar irregularidades nos horários das embarcações como consequência da falta de manutenção ou manutenção precária e as tensões entre os usuários do transporte aquaviário, o grupo empresarial Barcas S.A, e o Governo do Estado do Rio de Janeiro tornaram-se crescentes. Os “quebra-quebras” pontuais nas estações voltaram a acontecer devido aos atrasos constantes, barcas à deriva em meio a Baía de Guanabara e outros acidentes inclusive mais sérios viraram fato comum e reclamações e protestos sobre o preço da tarifa passaram a fazer parte do cotidiano. Recortes de jornais servem como um importante indicador da gravidade dessas tensões, cada vez mais constantes revelando os conflitos dos usuários materializados cotidianamente no território (Ver Figura 18). Na imagem superior à esquerda, extraída de um panfleto distribuído durante manifestação de usuários das barcas na estação Praça XV no ano de 2010, os manifestantes chamavam a atenção para o aumento das tarifas à época, acima de 12% e para a não construção da estação de São Gonçalo (prevista no contrato de concessão), o panfleto também critica a relação do poder público com o consórcio concessionário. Na imagem superior, o texto de um usuário do transporte aquaviário, leitor de um jornal do Rio de Janeiro trata de aspectos como a falta de segurança e regularidade do serviço, reivindicando ainda a cassação da concessionária Barcas S.A por parte do governo do Estado.

Figura 18: O reflexo da insatisfação dos usuários de barcas diante do atual sistema de transporte aquaviário na Baía de Guanabara



Fontes: Enquete do Jornal O Dia (Acesso em 11/10/2010); Jornal O Globo (Acesso em 21/11/2010).

A segunda imagem (inferior) sugere reflexões importantes para nossa análise. Diante de uma pergunta feita por um jornal a seus leitores sobre qual seria a melhor providência a ser tomada pelo governo a fim de melhorar o transporte aquaviário, a opção de que o Estado deveria voltar a operar o sistema recebeu 15,3% dos votos. 19,1% dos leitores responderam que o poder público deveria multar a empresa e a maioria (65,7%) respondeu que a melhor decisão seria cassar a concessão. Nesse sentido, analisamos, considerando a amostragem básica da pesquisa, que a maior parte da população, mesmo estando insatisfeita com a atual concessionária, não deseja um retorno à estatização do serviço, mas cobra do poder público uma intervenção mais incisiva, através da cassação da atual concessionária.

1.3.2.

A holding CCR Barcas e o controle da travessia da Baía de Guanabara

A partir do dia 2 de julho de 2012, as barcas que ligam o Rio a Niterói passaram a ter um novo dono. Depois de dois anos de negociações, sucessivamente negadas pelo governo do estado, o Grupo CCR, que já tem as concessões da Ponte Rio-Niterói, da Rodovia Presidente Dutra e da Via Lagos, adquiriu, por R\$ 72 milhões, 80% das ações da concessionária Barcas S/A. Os demais 20% continuam com o Grupo JCA (Viação 1001) que administrou a concessionária durante os últimos anos. Cabe registrar que tal mudança aconteceu sem que o Estado tivesse feito nova licitação para o serviço.

Diante desse novo arranjo, a empresa CCR, um dos maiores grupos privados de concessões de infraestrutura da América Latina, tornou-se a acionista majoritária e a concessionária passou a se chamar **CCR Barcas** (O GLOBO, 2012, p. 5).

A CCR é uma *holding* controlada pelos grupos Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Soares Penido, que detêm o controle de 51% das ações. As demais pertencem ao mercado de capitais. Além das rodovias do Rio de Janeiro (nove concessões), o grupo também administra a Linha 4 do metrô de São Paulo e tem participação em três aeroportos no exterior, numa empresa de inspeção ambiental na cidade de São Paulo e numa empresa de pedágio automático. A Companhia, que atuava basicamente em concessões rodoviárias, tem avaliado negócios em outros setores de infraestrutura. A empresa está envolvida na aquisição de ativos aeroportuários da Andrade Gutierrez e da Camargo Corrêa, seus acionistas, fora do Brasil e o resultado tem sido um aumento importante em sua lucratividade, como descrito no texto de Pupo (2012):

A companhia especializada em concessões de infraestrutura CCR registrou um lucro de R\$ 316,8 milhões no terceiro trimestre de 2012. O número representa um crescimento de 18,9% em relação a um ano antes, número influenciado pela consolidação da operação de metrô e pela redução do prejuízo financeiro. A receita líquida cresceu 13,3% na mesma comparação, para R\$ 1,391 bilhão, apesar do crescimento tímido do tráfego nas rodovias administradas. O movimento de veículos subiu apenas 3,1% em relação ao mesmo período do ano anterior e a receita nas estradas subiu 8% na mesma comparação. Já a receita com a administração de uma linha do metrô paulistano cresceu 100% na mesma comparação, para R\$ 42,4 milhões. O resultado também foi influenciado pela

incorporação da Barcas (empresa que transporta passageiros entre as cidades de Rio de Janeiro e Niterói) a partir de 2 de julho de 2012 e do Aeroporto Internacional de San José (participação de 48,75%), a partir de 10 de setembro de 2012 (p.2).

A empresa CCR Barcas assumiu o controle do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara imediatamente após o Governo do Estado ter aprovado um importante reajuste tarifário, que elevou o valor da passagem da linha Rio-Niterói — a mais rentável de todas — de R\$ 2,80 para R\$ 4,50. O usuário que utilizar o Bilhete Único pagará R\$ 3,10, mas a diferença é complementada pelo Estado (SECTRAN-RJ, 2013).

Diante desse novo contexto institucional, o exame sobre o monopólio do serviço de transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara ganha novos contornos de complexidade. O fato de uma mesma empresa passar a controlar o transporte da travessia da Baía de Guanabara — terrestre e marítimo chama a atenção para um conflito de interesses difícil de ser solucionado: Será que a CCR terá o interesse em melhorar o serviço das barcas, já que, explorar todo o potencial das barcas significará perda de receita para a Ponte? Outra questão que se levanta é a seguinte: as respectivas agências reguladoras (AGETRANSP, no transporte aquaviário, e ANTT na Ponte S/A.) terão mecanismos verdadeiramente eficientes para regular as duas concessões de forma independente e com competência satisfatória?

O questionamento, a princípio, é solucionável a partir de uma perspectiva jurídica. Tecnicamente, de acordo com a lei federal 8.987 /95 (que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos) não há impedimento de uma mesma empresa controlar os dois serviços, mas é preciso que os contratos sejam regulados pelas agências competentes e de forma completamente independente. Entretanto, se, para a leitura jurídica, o arranjo é permitido, diante da perspectiva espacial, a presente pesquisa busca reforçar que ele não é adequado, além de ser questionável como fator promotor das acessibilidades no conjunto da região Metropolitana do Rio de Janeiro, que se estruturou no entorno da Baía de Guanabara. Considerando a história da gestão dos serviços de transporte no Rio de Janeiro nos séculos XIX, XX e XXI e o contexto de fragilidade institucional (que inclui as agências reguladoras dos

serviços de transporte) observamos as inúmeras consequências da prática monopolista (aumento abusivo de tarifas, falta de qualidade no serviço, desrespeito aos contratos, entre outros) impondo-se como um dos maiores obstáculos a uma acessibilidade mais democrática no âmbito da cidade e do estado.

Nesse sentido, no próximo capítulo investiga-se os paradoxos, as contradições e as consequências que se estabelecem frente a esse exemplo de concessão, que permite que o regime de monopólio das concessionárias de serviços públicos desrespeite contratos e administre o serviço de forma insatisfatória para a maioria de seus usuários, diante de um contexto de fragilidade institucional referente à função reguladora do Estado.