

A história do transporte aquaviário na baía de Guanabara: Uma análise da relação entre Capital privado e Poder público no planejamento de transportes do Rio de Janeiro

Alan Pacífico

alancdc@gmail.com

Graduado em Geografia e Meio Ambiente, PUC-Rio

Membro do grupo de pesquisa GeTERJ/ PUC-Rio

Quadro Técnico da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ)

INTRODUÇÃO:

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

O objetivo central deste texto é analisar de forma crítica o processo de evolução do transporte aquaviário na Baía de Guanabara (operando regularmente desde o século XIX), com a intenção de perceber, equivalentemente sua interação com os processos sociais, econômicos e políticos que ao longo do tempo movimentaram o Rio de Janeiro, identificando em cada período estudado os atores sociais, as forças propulsoras e agentes modeladores deste espaço. Especificamente neste trabalho há um esforço em analisar na história do Rio de Janeiro (sobretudo em seu planejamento de transportes), a relação entre as forças do Capital privado (nacional ou internacional) com o Estado, o processo social e sua forma espacial através do tempo. Através de um olhar multidimensional busca-se observar as contradições (simbólicas e materiais) e a expressão espacial resultante. Outro objetivo, mais específico, é analisar a crise estrutural do transporte aquaviário na região da Baía de Guanabara, sinalizando para os fatores históricos que levaram ao atual estado ineficiente deste modelo de

transporte, notadamente observando a opção rodoviária de transporte adotada historicamente pelos governantes do Rio de Janeiro, e do Brasil como um todo, considerando suas conseqüências sociais, econômicas e ambientais de um planejamento territorial numa das regiões mais dinâmicas do país, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Neste sentido, elencou-se como base metodológica fundamental a perspectiva da Geografia Histórica, dando lugar privilegiado à dimensão espacial nesta investigação.

Para esta pesquisa, a metodologia utilizada foi basicamente a análise de bibliografia especializada em transportes de massa e sobre a história do Rio de Janeiro, estudos de entidades governamentais, censos de vários anos, Atlas sobre a evolução urbana do Rio de Janeiro, planos e programas oficiais. Documentos secundários como tipografias de jornais de diversos períodos históricos também foram auxílio fundamental para esta proposta de investigação.

Neste artigo também serão analisadas as conseqüências das concessões realizadas pelo Estado a empresas privadas no setor dos serviços públicos especificamente no setor dos transportes públicos de massa, tendo como objeto de estudo neste contexto, o transporte aquaviário na Baía de Guanabara.

Dada a complexidade das contradições urbanas, enraizadas a mais de dois séculos no Rio de Janeiro, torna-se necessário e fundamental justificar, para fugirmos de generalizações que correm o risco de se tornarem simplistas, que Capital e Estado não serão considerados aqui como “blocos monolíticos e eternamente perversos”, compreendemos que parcerias público-privadas são perfeitamente capazes de oferecer melhorias sociais qualitativas. Por isso serão usados os termos: capital privado e poder público. No entanto, consideraremos essencial para a efetiva compreensão do processo analisado, o papel ativo do Estado na produção de um espaço urbano socialmente desigual e injusto (ABREU, 1987, p.7), pois como já nos adverte Fonseca Netto (2005): “Um modo de produção [capitalista] não se contenta apenas em operar no espaço, ele “produz” um espaço estruturado segundo as exigências técnicas e sociais de sua reprodução”.

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

É notadamente a partir do século XIX que o Rio de Janeiro passa a experimentar suas mais importantes transformações estruturais e forma acelerada. Até então a maioria da população era escrava e poucos eram os trabalhadores livres sendo também reduzida a elite administradora/ militar / mercantil que lhe dirigia política e economicamente. Somente a

partir deste século a cidade do Rio de Janeiro passa a ser transformada radicalmente, ganhando um aspecto urbano e, pela primeira vez, passando a apresentar uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais, pois a falta de meios de transporte coletivo fazia com que todos morassem relativamente próximos uns aos outros, a elite local diferenciando-se do restante da população mais pela forma – aparência de suas residências do que pela localização das mesmas. (ABREU, 1987).

Durante o século XIX, a necessidade da incorporação de novos sítios na cidade do Rio de Janeiro devido ao crescimento da população, que pode ser creditada sobretudo à crise açucareira na maior parte da Baixada Fluminense, impulsiona novas transformações na paisagem da cidade. Os rápidos progressos acontecidos no decorrer do século configuram-se como uma verdadeira frente pioneira urbana.

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

Neste sentido, os primeiros bondes e trens (primeiros transportes coletivos terrestres) sinalizam para uma inicial condição de segregação espacial, sendo, notadamente, o poder público o grande articulador de uma expansão da cidade em direções qualitativamente distintas. (ABREU, 1987). É no século XIX, portanto, que ocorre a separação gradual dos usos e classes sociais no Rio de Janeiro e os transportes coletivos são os grandes impulsionadores deste processo. Segundo Abreu (1987, p. 37):

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

Neste processo evidencia-se a relação histórica entre poder público e capital privado (nacional e internacional) no ordenamento territorial do Rio de Janeiro. Nas palavras de Abreu (1987, p. 43):

Controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram um papel indutor diferente no que toca a expansão física da cidade. Os primeiros passaram a servir áreas ainda fracamente integradas à cidade, que se abriram então àqueles que podiam se dar ao luxo de morar fora da área central mas não podiam arcar com os custos, já elevados, dos terrenos da Glória, Botafogo e

Tijuca; os bondes permitiram o êxodo cada vez maior dos que podiam arcar com este ônus, mas mantinham-se no centro por falta de transporte rápido e regular. É importante ressaltar que os bondes não vieram a atender uma demanda já existente, como passaram a ter influência direta, não apenas sobre o padrão de ocupação de grande parte da cidade, como também sobre o padrão de acumulação do capital que aí circulava, tanto nacional como estrangeiro. O capital nacional, proveniente de grande parte dos lucros da aristocracia cafeeira, dos comerciantes e financistas, passou a ser aplicado em propriedades imóveis nas áreas servidas pelas linhas de bonde. O capital estrangeiro, por sua vez, teve condições de se multiplicar, pois controlava as decisões sobre as áreas que seriam servidas por bondes, além de ser responsável pela provisão de infra-estrutura urbana. Os dois, entretanto, nem sempre atuavam separadamente, aliando seus esforços em muitas instâncias, quando esta associação era desejada, ou mesmo inevitável, como no caso da criação de novos bairros.

Notadamente a partir do ano de 1870, marco histórico do transporte coletivo no Rio de Janeiro, por ser o ano em que as linhas de bonde e trens passam a funcionar sincronicamente, a segregação espacial começa a se delinear de forma mais evidente na cidade. Trens e bondes representavam frentes distintas com funções bem claras. Observa-se que este processo não é velado, mas pelo contrário, bem claro. Estavam lançadas as cartas para a ocupação das classes sociais no Rio de Janeiro. Neste sentido, Ferreira dos Santos (1977, p. 25) nos oferece uma interessante descrição:

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

O Transporte aquaviário na baía de Guanabara

No entanto, neste momento de rara efervescência social, outro meio de transporte coletivo passa a operar com regularidade no Rio de Janeiro, o transporte aquaviário realizado através de barcas na Baía de Guanabara. Precisamente, desde 1835 as barcas a vapor já circulavam regularmente na Baía, realizando o percurso Rio – Niterói, configurando uma inicial relação entre a população da capital do Império e as povoações da “banda d’além. A Sociedade de Navegação de Nictheroy e passa a operar em 1835, possuindo “três barcas que trafegavam de hora em hora, com a capacidade de 250 passageiros, no período das seis da manhã até as seis da tarde”. (NORONHA SANTOS, 1934, p. 218). Evidentemente podemos

concluir que já havia esta demanda, principalmente no intento de incrementar o comércio entre as duas margens da baía (Capital do Império e Capital da Província Fluminense), já que Niterói, a esta época era constituído por muitas chácaras e pequenas fazendas que supriam, em parte, as necessidades de abastecimento da Corte. “No entanto, o incremento da navegação a vapor contribuiu para tornar Niterói, não só em aprazível estância balneária, como em local de residência alternativo para quem desejasse (e pudesse) se transferir do congestionado centro urbano.” (ABREU, 1987, p. 42)

A Sociedade de Navegação de Nictheroy mantém-se soberana neste transporte até meados do século, expandindo exponencialmente seu capital e mantendo exclusivamente o fluxo para Niterói, quando em 1840 é fundada a Companhia Inhomirim, que a princípio realizava pequenas carreiras de navegação a vapor para pontos do litoral fluminense como Porto das Caixas, em 1850 esta Companhia Inhomirim obtém permissão para manter uma linha de transporte regular entre a Corte e Niterói. Entretanto, com o objetivo de contornar a disputa pela concorrência, as duas Companhias entram num acordo e transformam-se numa única, com o nome de Companhia Niterói – Inhomirim. Esta nova Companhia, além de manter as viagens para Niterói e para os principais portos do fundo da baía, que a esta altura representavam os principais pontos de embarque e desembarque, sobretudo de produtos como o café do Vale do Paraíba e a cana de açúcar (NORONHA SANTOS, 1934), estabelece uma carreira para o bairro de Botafogo, devido ao seu dinamismo notadamente aristocrático a esta época, sendo o lugar de residência das famílias mais abastadas. Botafogo também passa a ser um bairro procurado para os banhos de mar e torna-se então o destino mais lucrativo para a Companhia Niterói – Inhomirim, pois “o desenvolvimento da empresa atesta, sem dúvida a atratividade deste empreendimento. Em 1859, a Niterói – Inhomirim já tem nove barcas em tráfego regular para Niterói.” (SILVA, 1992, p. 56)

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

Esta política de concessões por parte do poder público a empresas em sua maioria estrangeiras representa um processo econômico no Rio de Janeiro, pois estas empresas representavam a presença, a predominância (e até o domínio) do estrangeiro na própria composição do capital investido, concretizado na forma de companhias organizadas e com sede fora do país além dos financiamentos e empréstimos bancários, contratação de empreiteiros e equipes de técnicos de outros países para trabalhar e coordenarem as obras necessárias. No entanto, alguns conflitos são inerentes a este processo de concessão por parte do Estado e podem ser observados materializados no espaço geográfico, como a fusão das companhias, ou as inúmeras falências ao longo dos anos, como assinala Silva (1992, p. 23):

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

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

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

Além das barcas do sistema *Ferry* realizarem a travessia Rio - Niterói com mais velocidade e conforto, trazendo diversas vantagens competitivas diante da sua concorrente, ela mantém o preço das tarifas, decisão que leva a Companhia Niterói – Inhomirim (nacional) à suspensão dos serviços em 1865, disponibilizando suas barcas e equipamentos num leilão. (NORONHA SANTOS, 1934) Ainda estava, neste momento, em funcionamento a empresa Barcas Fluminense, dirigida pelo Sr. Carlos Fleiuss, numa empreitada mais modesta que as suas concorrentes, e chegou, ainda que de forma acanhada, a representar durante um tempo

(1870 a 1877) uma ameaça à poderosa Companhia *Ferry*, devido aos baixos custos das passagens e à “simpatia” por parte da população, mas diante do poderio da Companhia *Ferry*, sobretudo dos investimentos do capital estrangeiro, a empresa Barcas Fluminenses encerra suas atividades em 1877, vendendo para a *Ferry* todo o seu equipamento. Estavam estabelecidas as condições para os longos anos de monopólio da Companhia *Ferry* a frente do transporte aquaviário. Abreu (1987, p. 43) 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.”

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

Eliminada a concorrência, a Companhia *Ferry* elevou consideravelmente o preço das tarifas, e sendo então a única Companhia a operar o transporte aquaviário entre Rio e Niterói, também expandiu sua lucratividade, sendo possível a incorporação de uma Empresa que já prestava serviços públicos em Niterói e em São Gonçalo. Silva (1992, p. 57) nos descreve bem este panorama:

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

A Companhia Cantareira & Viação Fluminense realiza regularmente a navegação a vapor sem maiores problemas e em plena expansão nas décadas subseqüentes, entretanto, um

fato histórico nos permite fazer uma análise, neste momento, da relação entre o Estado e o Capital na elaboração do ordenamento territorial no Rio de Janeiro e na constituição de políticas públicas, não apenas em escala municipal, mas também na relação do Estado, em nível estadual e federal, com as forças econômicas do capitalismo nacional e estrangeiro.

Nos finais do século XIX e início do século XX a Companhia Cantareira se solidifica e se desenvolve economicamente, apresentando os reflexos em sua infra-estrutura. Em 1903 renova e remodela seu material possibilitando o advento das novas carreiras para a ilha de Paquetá e para a Ilha do Governador (SILVA, idem). Nas palavras de Abreu (1987, p. 59): “Resta discutir, para a análise do período 1870 -1902, o incremento populacional ocorrido no outro lado da baía na época, que se refletia, sobretudo no aumento do número de viagens entre a cidade do Rio de Janeiro e Niterói.”

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

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

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

transporte no Brasil, o automóvel, ocasionando uma verdadeira revolução na política nacional de transportes.

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

O escritor Lima Barreto (1911, p. 222), muito identificado com a cidade do Rio de Janeiro, oferece-nos uma noção de como estava disseminada entre os cariocas a necessidade de modernização da capital, escrevendo em seu livro *“Recordações do escrivo Isaías Caminha”*:

“Nós passávamos então por uma dessas crises de elegância que de quando em quando nos visita. Estávamos fatigados de nossa mediania, do nosso relaxamento; a visão de Buenos Aires, muito limpa, catita, elegante, provocava-nos (...) Nós invejávamos Buenos Aires imbecilmente (...) Era o argumento apresentado logo contra os adversários das leis voluptárias que aparecem pelo tempo. O Rio de Janeiro não podia continuar a ser uma estação de carvão, enquanto Buenos Aires era uma verdadeira capital européia. Como é que não tínhamos largas avenidas, passeios de carruagens, hotéis de casaca, clube de jogos?

Sobre este momento destacam-se também as contribuições de Abreu (1987, p. 60):

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

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

As obras no Rio de Janeiro, entretanto, não foram empreendidas exclusivamente pela esfera da municipalidade. Grandes obras financiadas e operadas pela União, embora menores em quantidade, representaram por sua monumentalidade, efeitos sociais mais intensos que as

obras da reforma Passos. Neste sentido, o período Passos representa uma nova característica do papel do Estado no ordenamento territorial carioca, pois pela primeira vez o Estado interveio diretamente na forma urbana, tanto na escala municipal quanto na federal.

Das obras elaboradas pela União, sem dúvida a mais importante foi a construção da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), que serviria como complemento à Avenida Beira Mar e ao novo porto do Rio de Janeiro também já em construção. Para a construção da Avenida Central, de dois a três mil casas foram demolidas. Outras obras ficaram a cargo da União, como a construção do novo porto do Rio de Janeiro e as avenidas que lhe dariam acesso, a Francisco Bicalho e Rodrigues Alves, através de novos aterros. Sua importância econômica foi fundamental, pois representou a “eliminação de vários entraves à circulação de mercadorias, contribuindo assim para a integração efetiva do país na nova divisão internacional do trabalho” (ABREU, 1987, p. 63).

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

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

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

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

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

As contradições políticas e econômicas materializadas no território acirravam-se, sobretudo neste período (1906-1930) com a decadência e crise da aristocracia cafeeira e a crescente evolução da forma urbana carioca. Tal contradição é bem descrita por Abreu (1987, p. 72):

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

No contexto do transporte aquaviário, a Companhia Cantareira, que seguia em franca expansão até o ano de 1908, sofre uma nova reestruturação e passa a ser financiada diretamente pela Leopoldina Railway, que monopolizaria por muito tempo, não só o transporte de passageiros na Guanabara, como a provisão de infra-estrutura física na sua orla oriental (ABREU, 1987). A partir deste momento o número de passageiros cresce

consideravelmente, assim como também crescem os problemas infra-estruturais e econômicos das Companhias de navegação. Nas palavras de Abreu (1987, p. 82):

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,

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

Neste período inicia-se um novo momento dos transportes coletivos no Rio de Janeiro, reflexo de um contexto nacional de mudanças de paradigmas econômicos, sociais e ideológicos.

A Era Vargas e a nova dinâmica governamental

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

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

organização de órgãos para o planejamento urbano como parte de uma estrutura administrativa das principais prefeituras, pois, entre outros aspectos, destaca-se no governo de Vargas uma autonomia maior aos municípios. Em suma, a partir dos anos 30, a visão integrada dos projetos de sistemas em rede de infra-estrutura foi ampliada para o sistema viário e de transportes, aliada às primeiras propostas de legislação urbanística de uso e ocupação do solo para as principais cidades brasileiras. Neste período, foram realizadas obras que transformaram a estrutura urbana da área metropolitana do Rio de Janeiro.

Em 1930, segundo Abreu (1987, p. 94) a cidade já se encontrava estratificada, “as classes altas predominavam na zona sul; classes médias na antiga zona sul e na zona norte; e as classes pobres nos subúrbios.” E, sobretudo esta estratificação materializada na forma urbana revela-se uma grande contradição em relação às necessidades de acumulação de capital. Pois o crescimento da cidade aumentou a distância entre o local de trabalho e a residência exigindo maiores deslocamentos da força de trabalho, crescimento este que não é acompanhado de melhorias nos transportes coletivos, mesmo com a eletrificação das linhas de trem em 1930. (ABREU, 1987). Neste momento as favelas se proliferam no Rio de Janeiro, como reflexo materializado no território, destas contradições. Os subúrbios e os municípios periféricos também passavam por um processo de crescimento demográfico e industrial que pode ser representado por uma de suas obras mais marcantes e importantes deste processo, a construção da Avenida Brasil. Na análise se Abreu (1987, p. 103):

A Avenida Brasil, inaugurada em 1946, é o melhor exemplo da associação Estado - Indústria no período ora em análise. Construída sobre aterro e a partir dos trabalhos de saneamento na orla na baía, o novo eixo rodoviário objetivava não só deslocar a parte inicial das antigas rodovias Rio - Petrópolis e Rio - São Paulo para áreas menos congestionadas, diminuindo assim os custos da circulação, como pretendia também incorporar novos terrenos ao tecido urbano, visando à sua ocupação industrial.

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

No transporte aquaviário, neste período, precisamente em 1945, o Governo Federal concedeu à Frota Carioca S/A, o controle acionário da Companhia de navegação Cantareira,

devido a problemas financeiros da empresa que se refletiam na infra-estrutura do sistema de barcas, na regularidade do serviço e etc.

O Governo Juscelino Kubitscheck e a “Revolta das barcas”

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

Neste contexto, em 1953 é criada uma nova empresa de transporte entre Rio e Niterói, a Frota Barreto S.A. que passou a controlar as ações da Frota Carioca S/A e da Cia. Cantareira. Nesse período este sistema passou por um processo de modernização, reduzindo o tempo de travessia entre Rio e Niterói para 20 minutos (SECTRAN - RJ, 2008).

É principalmente durante o governo de Juscelino Kubitscheck, que o capital estrangeiro ganha mais força ainda no Brasil, sustentado, sobretudo, pela ideologia desenvolvimentista do novo governo. Para JK: “O subdesenvolvimento deveria ser encarado como uma fase de “pobreza atual” que encerraria, entretanto, “uma grande riqueza latente”. Essa riqueza só poderia aflorar “através do desenvolvimento das indústrias de base no país (incluída aqui a infra-estrutura)” (ABREU, 1987, p. 115). Juscelino Kubitscheck 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. Neste 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, p. 115), 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 infra-estrutural do país, assim como de seu produto industrial (...)

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

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

O contexto era de filas de passageiros cada vez maiores, atrasos constantes dos horários das barcas e insatisfação por parte dos funcionários. No dia 18 de fevereiro de 1959, o Grupo Carreteiro (dono da Companhia de navegação Frota Barreto) ameaça paralisar as barcas caso não haja o aumento da tarifa ou um maior subsídio do governo. Sem sucesso, em seis de março do mesmo ano, o Grupo retira algumas barcas de circulação com o objetivo de pressionar o governo a aumentar o subsídio ou permitir o aumento das tarifas. Em seqüência, cinco sindicatos de trabalhadores do transporte aquaviário (marítimos) ameaçam entrar em greve (marinheiros, foguistas mestres arrais, motoristas e eletricitas) e o Grupo Carreteiro não paga os salários de março alegando falta de verba. Em consequência disso, no dia 22 de maio de 1959, o tráfego na baía é paralisado devido à greve dos marítimos, uma vez que o Grupo Carreteiro se recusou a pagar o aumento salarial decretado pelo governo.

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

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

Estatização e Privatização:

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

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

Em fevereiro de 1998, por iniciativa do Governo do Estado (Governador Marcello Alencar), um consórcio de empresas privadas assume o controle acionário da CONERJ, sob regime de concessão por 25 anos, renováveis, dando origem a Barcas S/A. A frota herdada era composta por embarcações tradicionais da CONERJ. Em 1999, cerca de 70% da frota enfrenta revisões e reformas, e a operação na linha Rio – Niterói passou a contar com oito embarcações, cinco a mais do que no período da concessão. Em 2004 é inaugurada a linha marítima: Rio – Charitas. No primeiro ano de operação, cerca de cinco mil usuários já eram transportados por dia. O terminal hidroviário de Charitas levou a assinatura do arquiteto Oscar Niemeyer e se tornou uma atração turística da cidade de Niterói. Este sistema, executado pela Companhia Barcas S/A, faz as seguintes ligações: Rio - Niterói, Rio - Ilha do Governador e Rio - Paquetá. (BARCAS S/A, 2010)

Considerações Finais:

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

Tendo como objeto de estudo o transporte aquaviário na baía de Guanabara, observa-se esta relação de interesses entre poder público e capital privado como fator preponderante para o atual quadro de abandono e péssimo funcionamento deste modelo de transporte. Diversas políticas públicas, como as concessões a empresas públicas para a operacionalização dos transportes públicos, visando muitas vezes regular os conflitos entre capital e trabalho, acabaram sendo prejudiciais à grande maioria da população.

O resultado desta postura é que as políticas de investimento público, sobretudo no setor dos transportes, associados ao capital privado, tem privilegiado apenas os locais que tem a garantia de assegurar retorno financeiro ao capital investido, resultando daí uma acentuação das disparidades intrametropolitanas e do modelo espacial dicotômico, no qual um núcleo hipertrofiado e rico, em termos de renda e de ofertas de meio de consumo coletivo, é cercado por periferias cada vez mais pobres e carentes desses serviços à medida que se distanciam dele. (ABREU, 1987, p. 11)

REFERÊNCIAS:

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

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

BARRETO, Lima. *Recordações do escrivão Isaías Caminha*. São Paulo, Ed. Ática, 1987.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sítios da internet:

www.barcas-sa.com.br (Acesso em 06 de outubro de 2010)

www.sectran.rj.gov.br (Acesso em 06 de outubro de 2010)