



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

POLÍTICA, TRANSPORTE AQUAVIÁRIO E PLANEJAMENTO: A GESTÃO DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Alan Gustavo Fernandes Pacífico (PUC-Rio) - alancdc@gmail.com

Mestrando do Programa de Geografia da PUC-Rio, membro do grupo de pesquisa GeTERJ/PUC-Rio, Quadro técnico da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro

Política, Transporte Aquaviário e Planejamento: A gestão do sistema de circulação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

RESUMO

Os transportes coletivos no Rio de Janeiro podem ser compreendidos como um dos mais potenciais e estratégicos vetores do desenvolvimento urbano da cidade e do estado. Vários estudos têm tratado desta questão em diversos campos da ciência, como a Engenharia, a Sociologia Urbana, a Economia e têm apontado para a falta de integração e conexões logísticas entre os diversos modais de transporte. No entanto, ainda são carentes os estudos sobre a temática dos transportes coletivos no Rio de Janeiro a partir de uma perspectiva essencialmente geográfica, considerando o espaço como categoria analítica das transformações sociais. Alvo de um número menor de estudos e análises científicas (em comparação aos outros modelos de transportes coletivos) o objeto desta pesquisa, o transporte aquaviário na Baía de Guanabara, apresenta um papel importante na formação e consolidação do espaço urbano do Rio de Janeiro, porém numa outra perspectiva escalar, para além da capital, representando a integração de importantes municípios da RMRJ. O presente trabalho analisa de forma sintética os principais desafios à gestão do transporte aquaviário na Baía de Guanabara estabelecendo as necessárias conexões com a compreensão do sistema de circulação da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Palavras chave: Gestão, Transporte Aquaviário, Sistema de circulação, RMRJ

Introdução:

O exercício da multidimensionalidade é fundamental para uma análise essencialmente espacial e, neste artigo, apesar do recorte espacial ser praticamente coincidente com o da bacia hidrográfica da Baía de Guanabara, as análises se dirigem a um outro ângulo, se concentrando no recorte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

(RMRJ) com o objetivo central de refletir a respeito de seu sistema de circulação, especificamente sobre o transporte aquaviário na Baía de Guanabara, suas potenciais conexões intermodais e os principais entraves políticos à sua atual gestão. Num segundo momento será analisada a dinâmica de circulação da RMRJ. Considerando os principais desafios à gestão metropolitana e observando mais detalhadamente a natureza política e institucional desse tipo de organização, pretende-se sinalizar para algumas possibilidades de gestão que favoreçam uma coexistência de forças e interesses mais justa no interior do espaço da Baía de Guanabara. Neste sentido, para este texto levantam-se algumas questões centrais, sendo as principais:

É possível se estabelecer conexões do transporte aquaviário com todo o sistema de circulação da região metropolitana do Rio de Janeiro considerando-se a importância dos transportes públicos?

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sua organização tecnológica e institucional das redes de infraestruturas, tem correspondido às expectativas de coordenação dos serviços de interesse comum, principal motivo de sua criação?

Qual a importância da gestão do sistema de circulação considerando-se a Baía de Guanabara como espaço estratégico da região metropolitana do Rio de Janeiro, uma das mais dinâmicas em todo país, em termos de economia, política, bens e serviços, etc?

Assim, para esta análise destacam-se alguns autores que a partir de suas contribuições auxiliam na compreensão dos fenômenos espaciais no espaço da Baía de Guanabara dos quais esta pesquisa se debruçará mais detalhadamente. Castro (2005) elabora uma análise atual ao afirmar que o campo da geografia política se define através da: “relação entre política – expressão e modo de controle dos conflitos sociais – e o território – base material e simbólica” (p. 15).

Destaca-se também como importante referência desta pesquisa as análises micro e macroeconômicas do Estado do Rio de Janeiro encontradas na obra de Ângela Moulin Penalva Santos (2003) e as análises a respeito da conectividade das redes de infraestrutura nas metrópoles e da governabilidade urbana, presentes na obra de Ricardo Toledo Silva (2000 e 2004). Finalmente, o trabalho de Celina Souza (2004) se incorpora ao presente debate ao analisar a questão metropolitana, relacionando-a com o sistema federativo e com a dinâmica das relações intergovernamentais nas diversas escalas, contribuição essencial para a proposta deste artigo.

Neste sentido, o presente trabalho analisará de forma sintética os principais desafios à gestão do transporte aquaviário na Baía de Guanabara da atualidade estabelecendo as necessárias conexões com a compreensão do sistema de circulação da região metropolitana do Rio de Janeiro ao mesmo tempo em que pretenderá sinalizar para as

principais possibilidades de integração deste modelo de transporte com os demais, a fim de oferecer propostas iniciais à gestão pública.

O atual serviço de transporte aquaviário na Baía de Guanabara:

Desde o ano de 1998, o serviço regular de barcas na Baía de Guanabara é controlado pelo consórcio de empresas chamado Barcas S. A. O processo dessa concessão inicia-se como o de muitas outras estatais pelo Brasil, com o Programa Nacional de Desestatização, implementado no governo Fernando Collor, paralisado com o *impeachment* e retomado no governo posterior (Fernando Henrique Cardoso). No ano de 1995, o governador do estado do Rio de Janeiro, Marcello Alencar enviou mensagem à Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro instituindo o PED/RJ (Programa Estadual de Desestatização), que, após ser aprovado pela ALERJ, determinou a venda de sete grandes empresas estaduais, dentre as quais se encontravam a Companhia Estadual de Gás, O Banco do Estado do Rio de Janeiro (BANERJ), a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro (Metrô – Linhas 1 e 2), a Companhia Fluminense de Trens Urbanos (FLUMITRENS) e finalmente a Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro (CONERJ), que foi incluída em 16 de janeiro de 1996 através do Decreto Estadual 21. 895 no PED/RJ (CPI DAS BARCAS, 2009).

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

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

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

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

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

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

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

Ano / década	Número médio de passageiros transportados por dia	Ano / década	Número médio de passageiros transportados por dia	Ano / década	Número médio de passageiros transportados por dia	Ano / década	Número médio de passageiros transportados por dia
1970	144 710	1980	148 518	1990	100 200	2000	56 358
1971	148 419	1981	140 833	1991	84 896	2001	57 767
1972	156 378	1982	139 055	1992	81 624	2002	43 364
1973	164 082	1983	140 937	1993	68 700	2003	40 622
1974	154 482	1984	140 078	1994	60 500	2004	42 000
1975	144 364	1985	138 579	1995	60 245	2005	40 016
1976	148 096	1986	129 715	1996	58 303	2006	44 137
1977	155 055	1987	139 907	1997	52 089	2007	59 200
1978	151 778	1988	134 148	1998	54 806	2008	57 000
1979	148 600	1989	104 110	1999	55 700	2009	59 400

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

A empresa Auto Viação 1001, pertencente ao grupo JCA, 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. (SECTAN/RJ, 2010) e (CPI DAS BARCAS, 2009). É razoável que se pense que, caso haja algum problema com as barcas, o usuário procure ir para sua casa ou seu trabalho de ônibus, garantindo 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 os empresários do que o rodoviário. 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, passou a descumprir importantes cláusulas do contrato de concessão, destacando-se como um dos principais descumprimentos, o cancelamento do

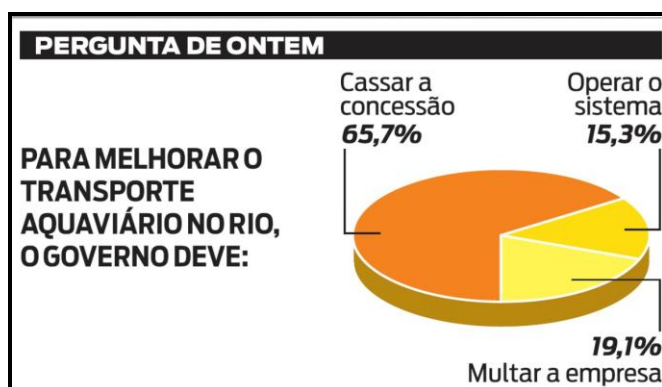
serviço durante a madrugada e a não construção da estação de barcas no município de São Gonçalo.

Segundo município mais populoso do estado (CEPERJ, 2009), São Gonçalo está prestes a sofrer profundas transformações, pois é o centro urbano mais próximo de seu vizinho, o município de Itaboraí, que receberá o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) imprimindo uma nova dinâmica à região e ampliando a necessidade de um transporte de massa eficiente. Com os intensos congestionamentos na Ponte Rio – Niterói e a partir de pesquisa realizada pela própria concessionária Barcas S.A que constatou que do total dos usuários do transporte aquaviário no trajeto Rio – Niterói, 41% são oriundos de São Gonçalo, observa-se o quão importante, necessária é urgente é a construção do terminal de barcas no município em questão.

Neste sentido, as tensões entre os usuários do transporte aquaviário, a empresa Barcas S.A, o Governo do Estado do Rio de Janeiro e a AGETRANSP (Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro), responsável pela fiscalização do serviço e punição com multa diante de qualquer infração cometida pela concessionária acirraram-se ao longo dos anos. 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, neste sentido, servem como um importante indicador da gravidade das tensões, cada vez mais constantes a respeito o planejamento e a gestão do transporte aquaviário na Baía de Guanabara, revelando os conflitos dos usuários materializados cotidianamente no território (Ver **Figuras 1, 2, 3 e 4**)

Figuras 1, 2, 3 e 4 – O reflexo da insatisfação dos usuários de barcas diante do atual sistema de transporte aquaviário na Baía de Guanabara



Fonte: Jornal O Dia *on line*, acesso em 11/10/2010.

Adeus à barca para São Gonçalo

Projeto de estação hidroviária perde preferência para Linha 3

Duilo Victor
duilo.victor@oglobo.com.br

Ancionada há três anos como alternativa de transporte e uma das soluções para o trânsito de Niterói, a linha de barcas São Gonçalo-Praça Quinze foi descartada como prioridade pela Secretaria municipal de Transportes, segundo nota enviada à redação.

Apostando todas as fichas na construção do primeiro trecho da Linha 3 do metrô — entre Alcântara e a Praça Araribóia —, a secretaria deixa assim de lado o conturbado processo de licitação do trecho aquaviário, que recebeu contestações na Justiça.

Mesmo tendo sido escolhido o metrô como transporte de massa entre São Gonçalo e Niterói — a capacidade projetada é de até 350 mil pessoas por dia —, a opção só será bem-sucedida se o sistema de barcas for ampliado, já que o projeto de metrô sob a Baía de Guanabara ainda é um sonho. Conforme publicado na última edição do GLOBO-Niterói, o fluxo de passageiros entre a Estação Araribóia e a Praça Quinze já está no limite, e o governo do estado ainda estuda meios de pedir dinheiro emprestado para comprar novas embarcações e ampliar a capacidade de operação do sistema.

A qualidade do serviço pres-

tado nas barcas também é outro gargalo. Esta semana, a Barcas S/A perdeu o recurso para deixar de pagar uma multa no valor de R\$ 48 mil, aplicada pelo Procon ainda em 2008. Na ocasião, depois de receber reclamações de passageiros, o órgão fez uma vistoria nas estações administradas pela concessionária e aplicou a penalidade com base em flagrantes de atrasos e superlotação das embarcações.

A Agefransp, agência reguladora que fiscaliza o serviço das barcas, informa que reclamações podem ser feitas pelo telefone 0800-285-9796 e pelo e-mail <ouvidoria@agefransp.rj.gov.br>. ■

Fonte: Jornal O Globo, 25/05/2010.

Ou as Barcas mudam... ou NÓS mudamos as Barcas!



R\$ 2,80 não dá!

Contra o aumento das passagens nas Barcas
Governo do Estado autoriza aumento de 12%, dobro da inflação!

Todos sabem que o consórcio que administra as Barcas é formado por grupos empresariais poderosos, dentre eles a empresa 1001, que controla boa parte da travessia de ônibus. Não aceitaremos pagar pela promiscuidade entre o poder público e os interesses privados dos grandes grupos econômicos.

Estamos dando mais um passo na campanha "Ou as Barcas Mudam ... ou nós mudamos as Barcas" iniciando um abaixo assinado:

CONTRA O AUMENTO DAS TARIFAS PELA LINHA SÃO GONÇALO-RIO PELA VOLTA DA BARCAS À NOITE TODA.

"Nossas vidas valem mais que o lucro das Barcas S/A"

Fonte: Panfleto distribuído na estação Praça XV.

DOS LEITORES

Ainda as barcas

• E continua a saga da Barcas S/A. Mais uma vez, nós, usuários, somos submetidos a risco de morte, desespero e humilhações e nada acontece. Quando o governo adotará uma ação efetiva, ou seja, cassará a concessão pública desta empresa? Até quando nós seremos humilhados? Afinal, que ação esperar, já que nem o secretário de Transportes nem o governador usam as barcas?

FRANCISCO PAULO ALVES DE PAIVA

Fonte: Jornal O Globo, 21/11/2010.

Transporte e Metropolização no Rio de Janeiro

Dentre as regiões metropolitanas brasileiras, a do Rio de Janeiro (RMRJ), que abrange atualmente 19 municípios em seus 4.686 km², é a que tem a maior concentração demográfica e econômica, apresentando população de 11.530.203 habitantes, a maior densidade demográfica (2. 288,5 hab/km²) e a maior taxa de urbanização – 99,5% (CEPERJ, 2009) (Ver **Mapa 1** e **Tabela 2**). Essa grande concentração se justifica quando consideramos a importância histórica da RMRJ, sobretudo de seu núcleo, a cidade do Rio de Janeiro, capital do Brasil por 197 anos – 1763 (capital colonial) até 1960 com transferência da capital para Brasília (SOUTHERN, 2007).

Tabela 2 e Mapa 1 – Composição dos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

MUNICÍPIOS
Rio de Janeiro
Belford Roxo
Duque de Caxias
Guapimirim
Itaboraí
Itaguaí *1
Japeri
Magé
Maricá *2
Mesquita
Nilópolis
Niterói
Nova Iguaçu
Paracambi
Queimados
São Gonçalo
São João de Meriti
Seropédica
Tanguá



Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro, CIDE, 2005.

Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro, Fundação CEPERJ, 2009.

No Rio de Janeiro, e mais precisamente em seu núcleo metropolitano, deve-se destacar, ao lado do processo de industrialização, uma intensa terceirização de sua economia alicerçada tanto na sua capacidade polarizadora de serviços e infraestruturas públicas, como na liderança da integração do comércio nacional com o mundial e, como a

evolução do setor de serviços está ligada historicamente à intensificação do processo de urbanização, pode-se observar que essa concentração no setor terciário teve, sempre ao lado do setor industrial, um destacado papel no processo de metropolização do Rio de Janeiro (SANTOS , 2003).

Como manifestação material no território, esse fenômeno se reflete na rede de cidades da RMRJ que se conecta a capital estadual como núcleo, que, por sua vez, faz parte de uma rede de cidades globais que se interligam pelos fluxos do comércio exterior.

Neste sentido, tendo como pano de fundo a formação econômica da RMRJ, descrita na obra de Santos (2003), e a importância dos transportes coletivos na reestruturação dos territórios, é possível observarmos que os principais eixos de expansão metropolitanos de uma maneira geral, estão sobrepostos ao traçado das vias da metrópole fluminense, primeiramente das ferrovias e o incipiente sistema aquaviário, ambos no século XIX e posteriormente dos grandes eixos rodoviários, excluindo algumas raras ramificações (SOUTHERN, 2007).

A construção da malha ferroviária fluminense (a maior malha urbana do país) no século XIX, inserida no modelo agro-exortador de desenvolvimento (AMADOR, 1992), voltada inicialmente para o transporte de mercadorias marcou o início da expansão do que hoje se percebe como a porção oeste da RMRJ (sobretudo nos municípios da Baixada Fluminense), assim como o transporte aquaviário representou o principal vetor logístico de expansão da urbanização e conseqüentemente da metropolização da porção leste dessa região (destacando-se os municípios de Niterói e São Gonçalo).

Com a passagem do século XIX para o XX e a modificação das relações internacionais agro-exportadoras da economia brasileira, sobretudo após a segunda guerra mundial, quando o modelo de desenvolvimento brasileiro passa a ser, notadamente, o industrial, favorecendo a expansão do processo de urbanização nas mais diversas partes do território nacional, a opção pela tecnologia rodoviária de transporte ganha grande destaque. Como descreve Southern (2007):

O modelo econômico de cunho desenvolvimentista, orientado, dentre outros, já no governo Juscelino Kubitschek, pela participação estratégica da indústria automobilística, acaba por priorizar principalmente a partir do Plano de Metas (1956/1961), o modelo rodoviário de transporte. Observa-se, desde então, a desativação de grande parte dos ramais ferroviários urbanos, e a construção de uma estrutura rodoviária que, no caso do Rio de Janeiro, acompanhou, na sua maioria, a direção dos eixos ferroviários, se bem que com padrões diferenciados em função da alta capilaridade do sistema de transporte rodoviário (p. 45).

Parte do mesmo fenômeno, o sistema aquaviário também experimentou os mais intensos anos de crise a partir da priorização do sistema rodoviário como principal, e quase exclusivo sistema de circulação a receber investimentos e obras em infraestrutura no contexto do planejamento de transportes brasileiro.

Portanto, o que se busca reforçar através desta análise é que o sistema de circulação representa um papel fundamental para a configuração da RMRJ. Percebe-se que as diferentes fases da evolução do sistema de transportes são fortemente relacionadas com o modelo de desenvolvimento, ou como diria Acselrad (2001) com “os conceitos constituintes dos projetos de futuro” adotados pelos agentes modeladores do espaço urbano, sobretudo dos planejadores e gestores públicos. No modelo agro-exportador, as ferrovias e o transporte aquaviário tiveram um papel fundamental ao propiciar a ligação das fazendas produtoras (sobretudo do café) do interior ao porto na capital. Com o início do processo de industrialização brasileiro, principalmente a partir da segunda metade do século XX, o modelo urbano-industrial de desenvolvimento, ao demandar uma maior integração e fortalecimento do mercado nacional, ou seja, uma nova necessidade de conexão, associado à função estratégica da indústria automobilística, sinaliza para o transporte rodoviário como o mais capaz de suprir, com menores custos e num menor prazo, os requisitos demandados pela conjuntura político-econômica vigente (SOUTHERN, 2007).

Estas distintas fases imprimiram uma particularidade ao sistema de circulação da RMRJ nas suas dimensões econômicas, geográficas e infraestruturais, configurando uma paisagem de superposição de camadas formadas em lógicas de acumulação distintas. E, neste aspecto, o caso dos transportes na RMRJ é elucidativo. Ao observarmos uma extensa malha ferroviária desativada ou subutilizada ao lado de rodovias saturadas de automóveis, o transporte aquaviário de passageiros operacionalizado muito aquém de suas potencialidades, ao lado dos quilômetros de congestionamento da Ponte Rio-Niterói.

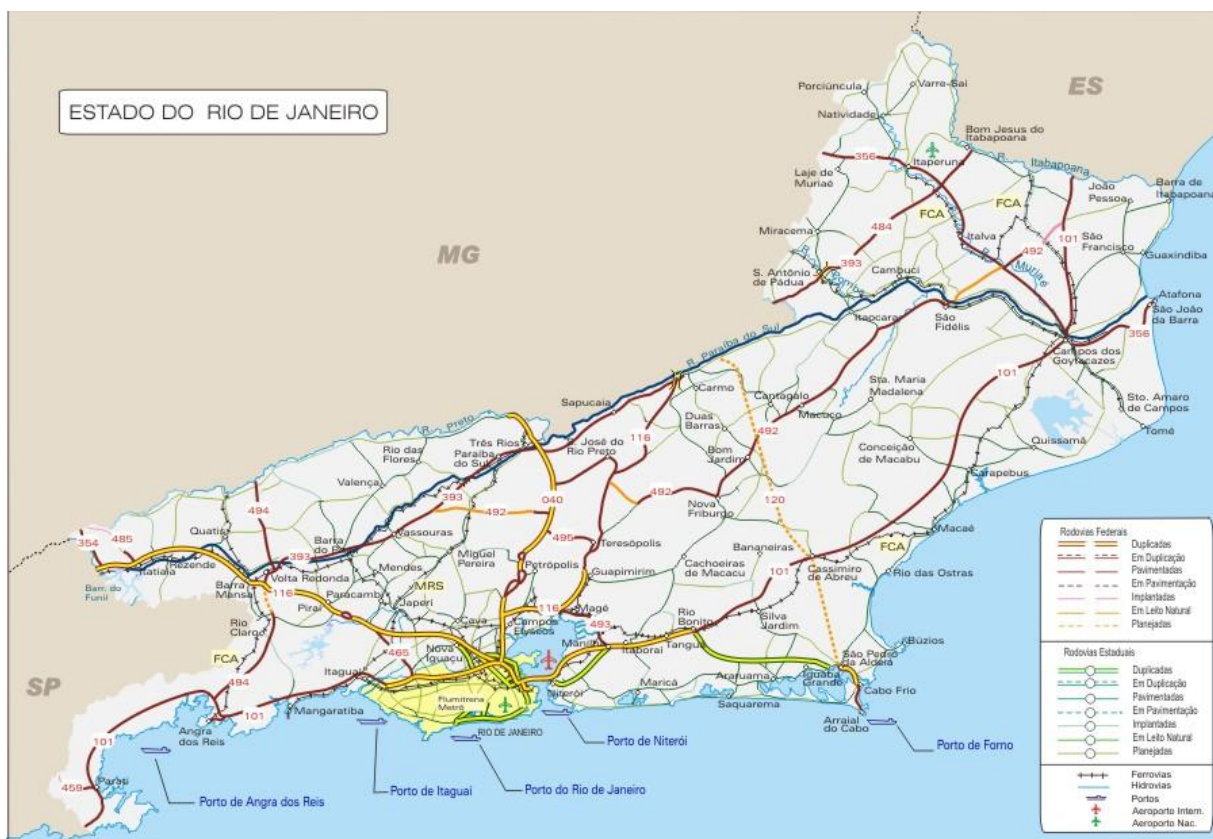
Observa-se, no caso do sistema de transportes da RMRJ que as infraestruturas pretéritas, “rugosidades” nos dizeres de Santos (1996), como as estações de trem tiradas de funcionamento, foram, em sua maioria, completamente desprestigiadas do atual planejamento do território metropolitano do Rio de Janeiro e que as conexões intermodais de transporte já se levantam como necessidades emergenciais para se imaginar o sistema de circulação da RMRJ dos próximos 10 a 20 anos.

Não se pretende, portanto, com este trabalho desqualificar ou diminuir a importância do transporte rodoviário na dinamização dos processos sociais, econômicos e políticos numa região metropolitana como a do Rio de Janeiro. São as principais rodovias que cortam a RMRJ, observadas com maior detalhamento no **Mapa 2** que definem os eixos de

expansão metropolitana (BR-101S, BR-101N, BR-116 e BR040) *3 e representam um dos requisitos locacionais de conexão interestadual (Rio de Janeiro, Espírito Santo, São Paulo, e Minas Gerais respectivamente), que buscam proporcionar uma maior eficiência econômica para a atração de atividades nas regiões que já possuam alguma vantagem comparativa (SANTOS, 2003) e (SOUTHERN, 2007). Neste sentido, é possível se encontrar na RMRJ quatro grandes eixos rodoviários que, ao longo do tempo se evidenciaram na estruturação do tecido metropolitano com sua área de influência, apresentando uma maior expressão nos deslocamentos pendulares, como nos descreve Magalhães (2006) sobre os deslocamentos na RMRJ:

Ao se analisar a mobilidade intrametropolitana, verificou-se a predominância dos deslocamentos pendulares (periferia-núcleo e periferia-subnúcleo) que, por sua vez aponta, de maneira geral, para a continuidade do grande desequilíbrio entre a capacidade de geração de renda e empregos entre a capital e seu entorno periférico. Vale lembrar que é nesta região onde se localiza o município com mais deslocamentos pendulares dentre todos os 5.561 municípios brasileiros – o município de São Gonçalo, com aproximadamente 140.000 pessoas se deslocando diariamente (IBGE 2003), principalmente para os municípios de Niterói (subnúcleo) e Rio de Janeiro (núcleo) (p. 201).

Mapa 2 – Rodovias Federais e Estaduais do Estado do Rio de Janeiro

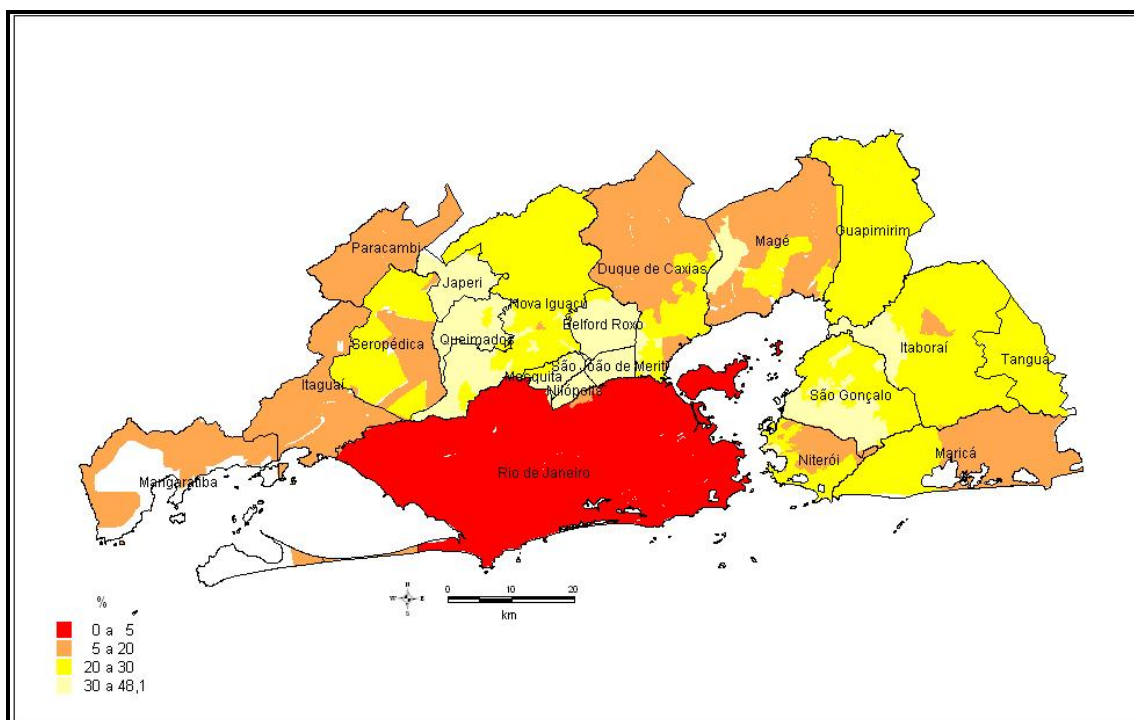


Fonte: Ministério dos Transportes. (Acesso em 09/12/2010).

Uma observação interessante é que o município de São Gonçalo como vimos, em relação a todos os municípios brasileiros, registra o maior número de pessoas que se deslocam para trabalhar em outro município (deslocamentos pendulares); e quando somado a Niterói respondem por mais de 100.000 trabalhadores que se deslocam diariamente em direção ao núcleo metropolitano, enquanto no sentido inverso (núcleo para São Gonçalo e Niterói) observa-se o deslocamento de pouco mais de 7.000 trabalhadores (mesmo com o núcleo apresentando uma população economicamente ativa – PEA – aproximadamente quatro vezes maior que a soma da PEA dos dois municípios) (MAGALHÃES, 2006).

Os quatro grandes eixos rodoviários da RMRJ apresentam, ao longo de quase quatro décadas, uma estrutura de expansão urbana notadamente radial, que remete a uma tendência de um maior dinamismo econômico no núcleo metropolitano e de uma concentração relativamente maior das moradias em sua periferia, configurando um padrão de deslocamentos pendulares do tipo periferia – núcleo, quando o motivo é trabalho e o padrão é do núcleo dispersando-se para as periferias, quando a situação é a volta para casa (RICHARDSON, 1975), situação bem caracterizada pelo **Mapa 3**.

Mapa 3 – Percentual de pessoas que trabalham ou estudam fora do município de residência – Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Ano 2000



Fonte: www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br. Acesso em 01/12/2010.

Esta malha, portanto, formada por estes quatro eixos rodoviários, que une as aglomerações urbanas, concorre para a configuração do que se pode chamar de uma rede de cidades, articulando através da acessibilidade promovida pelas vias, algumas das principais metrópoles do país (SOUTHERN, 2007).

Entretanto, é necessário avançar na gestão do atual sistema de circulação da RMRJ. São conhecidas as experiências de falta de sustentabilidade*4 urbana dos sistemas de circulação exclusivamente rodoviários. Neste sentido, os projetos metropolitanos de integração entre os modais de transporte constituem-se como uma política pública fundamental para o planejamento e gestão territoriais na RMRJ, e, dentro deste contexto, o estudo das possibilidades de integração do transporte aquaviário com os outros modelos de transporte no interior da RMRJ revela-se como um dado fundamental à gestão do sistema de circulação de todo o estado do Rio de Janeiro. E é isso que se pretende fazer de forma mais detalhada neste próximo tópico.

O Transporte aquaviário e suas possibilidades de integração: O dilema institucional da Metrópole

Durante as décadas de 1960 e 1970, o intenso processo de urbanização brasileiro conduziu toda a sociedade a refletir e debater toda esta questão em seus mais diversos níveis. Entre os temas deste debate destacava-se o das regiões metropolitanas, tanto do ponto de vista social quanto do político-econômico, assim também como instrumental de gestão, isto é, em sua dimensão institucional, financeira e administrativa encontrando logo a resposta governamental ao debate: a criação das nove primeiras regiões metropolitanas brasileiras através de legislação federal (Lei complementar 14, de 1973) nas principais capitais brasileiras, com o principal objetivo de promover o planejamento integrado e a prestação de serviços de interesse comum, coordenados pelo estado membro (SOUZA, 2004).

No entanto, ao se analisarmos os principais conflitos de dimensão político-administrativa materializados no território metropolitano, ainda existem avanços a serem alcançados no caso fluminense e o que tem se observado é que a divisão metropolitana, ao invés de possibilitar a organização conjunta de políticas públicas de interesse comum, tem sido o motivo para uma série de novas tensões nas relações intergovernamentais, implicando inclusive na promoção de políticas públicas de interesse coletivo do conjunto de municípios da RMRJ em detrimento de projetos locais de eficiência reduzida. Ou seja, trata-se de uma grande contradição, pois constata-se que o agravamento de conflitos intra e

intergovernamentais se deram no interior da divisão metropolitana, que justamente foram criadas, embora no contexto do autoritarismo militar, para, num movimento de coordenação, buscar minimizar e equacionar a gestão destes conflitos. Neste sentido, observa-se também que a coordenação em escala metropolitana das ofertas setoriais de infraestrutura urbana e serviços a ela associados é uma meta que ainda não foi atingida no Brasil, considerando o duplo caráter das redes de infraestruturas de servir, ao mesmo tempo às condições gerais de produção econômica e às necessidades de reprodução social (SILVA, 2004).

Segundo Souza (2004), em países federativos como o Brasil, a principal questão sobre a qual o estudo das relações intergovernamentais se baseia diz respeito a como as esferas governamentais se articulam para resolver problemas comuns.

Uma análise sobre o volume e a direção dos fluxos realizada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro (SECTTRAN/RJ, 2005), constatou a predominância do transporte coletivo entre todos os modais existentes. Entre as viagens motorizadas, 74% são realizadas por esse modo e 26% pelo modo individual, tornando a metrópole fluminense a que mais favorece o transporte coletivo e chamando a atenção para a necessidade de apontar soluções através de uma política integrada de transportes na RMRJ. Assim, conforme já havíamos apontado anteriormente, é necessário se pensar, ainda que maneira incipiente, na integração do transporte aquaviário de passageiros com os outros modais de transporte, assim como também é necessário que se realize uma série de propostas para uma outra gestão do transporte aquaviário na Baía de Guanabara. Uma gestão que possa direcionar o usuário no centro da questão. Que a população usuária de transporte aquaviário possa ser não apenas contemplada de forma justa com a gestão desse sistema de transporte, mas que também possa ter uma participação efetiva nos processos de tomada de decisões políticas e institucionais, que através de canais transparentes a população possa levar suas sugestões e participar mais ativamente do processo de planejamento e gestão da política do transportes aquaviário, seja na comunicação com a concessionária, seja nas relações com o governo do estado, através da Secretaria de transportes e da respectiva Agência Reguladora.

Ao se observar paralelamente o **Mapa 4** e a **Figura 5**, que nos oferecem um interessante panorama da integração dos transportes coletivos na RMRJ e a dimensão e proporção da mancha de urbanização nos municípios representados na imagem de satélite, pode-se estabelecer uma série de possíveis rotas para o transporte aquaviário da Baía de Guanabara baseados em necessidades estruturais. Como já foi debatida neste texto, a construção da estação de barcas que ligasse a Praça XV ao município de São Gonçalo já representaria uma grande transformação na dinâmica dos fluxos entre passageiros destes

Figura 5 – Imagem de satélite da Região Metropolitana do Rio de Janeiro



Fonte: www.googlemaps.com. Acesso em 05/12/2010.

Estas proposições ainda são de cunho introdutório, representando apenas um primeiro passo para estudos mais aprofundados neste sentido. O que cabe destacar na conclusão deste artigo é que o grande desafio da gestão do transporte aquaviário na Baía de Guanabara no contexto do sistema de circulação da RMRJ se apresenta como um problema complexo em múltiplas dimensões. Desde a dificuldade de integração das redes de infraestruturas no espaço metropolitano prejudicadas pelas difíceis e muitas vezes imbricadas relações intergovernamentais no interior da RMRJ, passando pelos interesses particulares de fortes grupos empresariais no controle das concessionárias, pela falta de fiscalização efetiva por parte da Agência Reguladora, até a relação de cooptação entre poder público e estas mesmas empresas privadas. Como não há como dissociar o sistema de transporte de outros fatores econômicos, sociais, políticos, históricos, etc. que, numa perspectiva dinâmica, produzem o espaço (MAGALHÃES, 2006), observa-se que entre as propostas ideais de conexão do transporte aquaviário com os modais predominantemente continentais (ou terrestres) objetivando uma reestruturação do território metropolitano fluminense e as possibilidades reais de que isso efetivamente possa acontecer ainda existe um abismo preenchido por descontinuidade política, interesses particulares e outros intensos problemas de ordem político-administrativa.

No entanto, entende-se como função do pesquisador, e do geógrafo especificamente neste trabalho, procurar ir ao encontro das soluções para os problemas que mais tem afetado o conjunto da sociedade e o espaço em que ela vive.

É justamente isso que se pretende com este trabalho, que somente é o início de uma longa discussão sobre o transporte aquaviário na Baía de Guanabara sob o ângulo do olhar geográfico, ou seja, considerando o espaço geográfico como categoria analítica para a compreensão das transformações sociais e para a proposição de uma série de políticas públicas de planejamento e gestão das desigualdades no território metropolitano fluminense.

Notas:

*1 Itaguaí passou a fazer parte da Região Metropolitana pela Lei Complementar nº 130, de 21 de outubro de 2009 (CEPERJ, 2009).

*2 Maricá passou a fazer parte da Região Metropolitana pela Lei Complementar nº 133, de 15 de dezembro de 2009 (CEPERJ, 2009).

*3 Poderíamos destacar ainda o, já em construção Arco Rodoviário Metropolitano, que ligará o porto de Itaguaí ao município de Itaboraí visando representar um grande corredor de circulação às atividades do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro [COMPERJ], que será outra grande rodovia de grande importância para a expansão da região metropolitana do Rio de Janeiro.

*4 “Sustentabilidade” compreendida em seu sentido amplo, de acordo com as contribuições de ACSELRAD (2001); GUIMARÃES (1997); RUA (2007) e SACHS (2002).

Referências:

ACSELRAD, Henri. Sentidos da sustentabilidade urbana. In: ACSELRAD, Henri (org.). **A duração das cidades**. 2 ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2001. 254p. p. 43-70.

AMADOR, Elmo. Baía de Guanabara: Um balanço histórico. In ABREU, Maurício de Almeida. (org.) **Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: S.M.C.T.E. 1992. p. 201-258

ARAGÃO, J; BRASILEIRO, A. Parcerias Público-Privadas no Financiamento de eixos de Transportes Urbanos de Massa: Uma proposta para sua estruturação e operacionalização. In: **Transportes - Experiência em Rede**. Rio de Janeiro: Rede Cooperativa de Pesquisa em Transportes. Editora da UFRN, Natal. 2001.

CEPERJ. **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2009. CD-ROM.

CIDE. **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2005. CD-ROM

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

FIEGO, Sandra Vigné Lo. **Parcerias público-privadas no financiamento de transporte urbano: Uma proposta para a construção de comparador público**. 125 p. (Dissertação de Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes) Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE) da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

GUIMARÃES, Roberto P. Desenvolvimento Sustentável: da retórica à formulação de políticas públicas. In: BECKER, Berta; MIRANDA Mariana (orgs.). **A Geografia política do desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.

JORNAL GAZETA MERCANTIL, dia 26 de janeiro de 1998

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

RICHARDSON, Harry. **Economia Regional. Teoria da Localização, Estrutura Urbana e Crescimento Regional**. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

SANTOS, Ângela Moulin Penalva. **Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

Santos, Milton. **A natureza do Espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. 4 ed. São Paulo: Edusp, 1996.

SECTRAN - RJ, **Plano Diretor de Transportes Urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Companhia Estadual de Engenharia de Transporte e Logística – CENTRAL; 2005.

SOUTHERN, Barbra Candice. **Transporte Inter-Urbano e consequências na estruturação recente do município de Petrópolis: O Caso da rodovia Washington Luiz – BR 040**. 110 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.

Sítios da internet:

www.barcas-sa.com.br. Acesso em 06/10/2010

www.googlemaps.com. Acesso em 05/12/2010

www.jornalodia.com.br. Acesso em: 11/10/2010

www.jornaloglobo.com.br Acesso em 11/11/2010

www.observatoriodasmetrolopes.ufrj.br. Acesso em 01/12/2010

www.transportes.gov.br. Acesso em 09/12/2009