

Introdução

Nos últimos anos, os temas ligados ao transporte, mobilidade urbana e acessibilidade entraram, de forma mais significativa, na pauta de discussões das ciências sociais, e ganham destaque cada vez maior nos debates de âmbito político, econômico e social.

A compreensão de que os deslocamentos espaciais nas cidades e metrópoles constituem-se como um dos elementos mais importantes da problemática da estruturação dos territórios e dos movimentos da população, de bens e de serviços, chama a atenção para a necessidade de um avanço analítico que seja capaz de ampliar a compreensão dos serviços de transporte de passageiros para além da dimensão estritamente técnica, ou seja, considerando-se também sua dimensão política, econômica, social e cultural na constituição de territórios e territorialidades.

Considerando, como Chesnais (1981), que o objetivo dos transportes é vencer as descontinuidades tanto as que são próprias da superfície da terra (as naturais) como as que resultam do trabalho, por ação das sociedades humanas, não é difícil entender a importância que os transportes desempenham na explicação geográfica.

Nesse contexto, o transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara reúne uma série de elementos dignos de consideração para as análises e estudos espaciais.

Alvo de um número menor de análises científicas (em comparação com os outros modelos de transportes coletivos, como os trens e bondes), o transporte aquaviário, ao longo da bacia da Baía de Guanabara, representou um papel importante na formação e consolidação do espaço metropolitano do Rio de Janeiro. Essa modalidade de transporte representou, neste sentido, a integração dos dois municípios que, futuramente, viriam a se constituir como as mais importantes centralidades do estado do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro e Niterói), e sendo assim, possuidores de uma essencial importância política, econômica e cultural no contexto da estruturação metropolitana.

No entanto, ainda são muito pouco conhecidos os trabalhos de geografia e de outras ciências sociais que se debruçam sobre a problemática relação entre política, transporte e território, dando destaque maior à modalidade de transporte aquaviário de passageiros. É nesse sentido que este trabalho pretende preencher parte de uma lacuna importante de análise da gestão política do transporte aquaviário na Baía de Guanabara, a partir de uma perspectiva geográfica, ou seja, considerando-se o espaço como categoria analítica das transformações políticas e sociais.

A motivação para essa temática vem da compreensão de que é cada vez mais urgente a necessidade de novas análises a respeito dos transportes coletivos no Rio de Janeiro, diante de um contexto instaurado de crise da mobilidade urbana em sua Região Metropolitana (RMRJ), vivenciada, diariamente, pelos cidadãos nos intensos congestionamentos rodoviários, nos metrô e trens superlotados, na falta de regularidade e segurança de grande parte dos meios de transporte coletivos que apresentam aumentos significativos em seus reajustes tarifários. Portanto, esse trabalho sustenta o argumento de que uma perspectiva geográfica é capaz de sinalizar para a ampliação da qualidade e das sustentabilidades ¹ das políticas públicas voltadas para a gestão das acessibilidades em um território tão complexo como é a RMRJ da atualidade. Tal argumento encontra fundamentação em Silva (2007), ao afirmar que:

A ampliação da percepção espacial a partir dos projetos políticos multiplica os olhares questionadores em torno da “modernização” buscada pelo Poder Público e implica a construção de uma nova agenda de ação política (executiva e legislativa), que instiga um repensar das estratégias utilizadas, até então, para a transformação da qualidade de vida da população estadual. Nesse sentido, reforçam-se os imperativos para os estudos de uma geografia política do Rio de Janeiro, para que sejam vislumbrados caminhos para a *sustentabilidade* (p. 238).

¹ O presente trabalho valoriza a argumentação de que não existe um desenvolvimento possível, nem apenas uma sustentabilidade. A partir de uma perspectiva multidimensional e transescalar é possível concebermos desenvolvimentos e sustentabilidades, baseando-se em Rúa et al (2007). Este mesmo autor, fundamentado em Sachs (1993 e 2002) e Guimarães (1997), afirma que a noção de sustentabilidade precisa ser apreendida de maneira mais ampla, sendo necessário considerarmos a dimensão social, econômica, política, cultural, ecológica e espacial da sustentabilidade e que é preciso examinar as contradições ideológicas, sociais e institucionais do próprio discurso da sustentabilidade, bem como examinar as suas diferentes dimensões para transformá-las em critérios objetivos de política pública, fugindo assim, do nível da pura retórica (RUA, 2007).

A insistência pelo termo “perspectiva geográfica” possui intencionalidade, que se justifica em termos metodológicos. Na língua portuguesa, a palavra “perspectiva” possui um duplo significado, o primeiro significa: “o aspecto dos objetos ou fenômenos vistos a partir de determinado ângulo” e o segundo representa: “expectativa; esperança”². Ou seja, em termos de metodologia científica, esse trabalho objetiva analisar o fenômeno do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara a partir de um ângulo geográfico, ou seja, investigar tal fenômeno em suas relações território – instituições, baseando-se nas contribuições de diversos geógrafos, cada qual com sua análise dos fenômenos sociais e políticos. Assim sendo, a ciência geográfica apresenta competências metodológicas para contribuir na elaboração e transformação das políticas públicas, o que, no caso dos transportes, representa a possibilidade de sinalizar para os agentes gestores responsáveis, potencialidades espaciais que devem ser contempladas, a fim de assegurar uma acessibilidade mais democrática e com maior qualidade no espaço metropolitano.

Uma reflexão, ainda de caráter introdutório, faz-se importante e refere-se à necessidade de distinção entre os termos transporte, mobilidade e acessibilidade, para que não sejam equivocadamente tratados sinônimos, tal discussão é aprofundada por Kleiman (2011), para quem:

Os transportes estão associados aos processos de organização territorial em suas diferentes escalas: intra-urbana, metropolitana, regional, nacional, internacional e articulados aos processos econômicos em geral e a seus impactos na urbanização, metropolização e formação e desenvolvimento dos fenômenos da periferização e peri-urbanização. O objetivo dos transportes trata-se de, por meio de movimentos, reduzir as distâncias, vencer discontinuidades, sejam físico-geográficas ou econômicas. A atividade de transporte, aquilo que ele vende, é reduzir distâncias conectando, aproximando pontos, articulando atividades e ações, distribuir mercadorias, serviços, propiciar deslocamentos para as áreas de residência, comércio... e entre estas. Mas seu objetivo de reduzir distâncias só se completa se os transportes o fazem no mais curto espaço de tempo, onde para tal permanentemente, por meio de inovações tecnológicas e correlação espaço-temporal, para cumprir seu papel na economia de aproximar produção de consumo; reduzir o tempo de circulação de mercadorias; dar movimento a Força de Trabalho. Enfim, transportar é deslocar-se no espaço (p. 2).

² De acordo com o Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa. Edição online. Disponível em: <http://www.aureliopositivo.com.br/> Acesso em 20/06/2012.

Já sobre mobilidade, o mesmo autor esclarece que:

o transporte como deslocamento rotineiro implica em fluxos, ou seja deslocamentos somente no espaço físico-geográfico, enquanto que mobilidade trata dos deslocamentos também no espaço físico-social, implica em interações sociais, implica na possibilidade e efetividade de deslocamentos no espaço virarem mobilidade quando possibilitam uma implicação com a possibilidade de movimentar-se em âmbitos sociais diferentes até a uma mobilidade social (como na passagem de uma classe social a outra). Neste sentido, a capacidade de mobilidade é uma condição de participação no mundo urbano, mas que para efetivar-se precisa de um conjunto de fatores, como entre outros o nível de renda, a existência de modais de transportes coletivos e particulares e sua acessibilidade segundo o nível de renda. De modo que pode existir deslocamentos sem mobilidade (p.3).

Lévy (2000) ainda se aprofunda com mais precisão sobre essa reflexão acerca da mobilidade ao definir que esta é:

a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. Por esta definição, excluimos duas outras opções: aquela que reduziria a mobilidade ao mero deslocamento, eliminando assim as suas dimensões ideais e virtuais, e aquela que daria um sentido muito geral a este termo, jogando com as metáforas (tal como a « mobilidade » social) ou com extensões incontroladas, a comunicação, por exemplo) (p. 1)

Sendo assim, o conceito de mobilidade ganha novos horizontes de significação, pois, além de envolver a dimensão físico-geográfica dos deslocamentos também pressupõe a existência de deslocamentos e interações sociais capazes de transpassar meios socioculturais distintos, ou seja, trata-se da capacidade de circular entre diferentes níveis socioeconômicos. Nesse sentido, o conceito de mobilidade revela-se como importante instrumento de análise geográfica ao se levantar como condição fundamental para a participação no meio urbano.

Por último, sobre o conceito de acessibilidade, observa-se que este é geralmente tratado nas políticas públicas sob a ótica da eliminação de barreiras físicas e a adaptação das calçadas e do transporte coletivo para grupos específicos de pessoas (os deficientes físicos, por exemplo). Partimos do argumento que tal conceito precisa ser compreendido a partir de uma perspectiva mais ampla, que vai ao encontro da análise de Born (2011), ao afirmar que:

O conceito de acessibilidade não está limitado apenas às pessoas que apresentam algum tipo de limitação de movimento, e sim diz respeito a todas as pessoas que não possuem acesso ou apresentam restrições de acesso às infraestruturas urbanas no sistema viário e no transporte público. Ou seja, diz respeito ao acesso amplo e democrático à cidade, a universalização do transporte público, a acessibilidade universal e a valorização dos diversos deslocamentos (p. 59).

A acessibilidade, nesse sentido, trata-se da condição de um lugar ser acessado a partir de diferentes pontos, ou seja, é uma condição essencialmente qualitativa, ao qual podemos definir diferentes níveis e graduações de acessibilidades para tal espaço geográfico, ou de determinado recorte espacial, de modo que não existe uma acessibilidade (no singular), mas níveis potenciais diferenciados, sendo mais apropriado falar em “acessibilidades”. Assim sendo, tal espaço pode ser muito ou quase nada acessível e a qualidade desses níveis de acessibilidade é assegurada via políticas públicas de modernização para o setor de transporte coletivo de determinada área, considerando-se os investimentos em conexões intermodais, manutenção dos equipamentos, as obras de modernização das infraestruturas, etc. Nas palavras de Lévy (2000), a acessibilidade também se refere às possibilidades de oferta de mobilidade, e, nesse contexto, o projeto de pesquisa apresentado valoriza o termo *Gestão das Acessibilidades* em nosso recorte espacial (a Baía de Guanabara), como categoria analítica das políticas de transporte coletivo nos municípios da RMRJ, chamando a atenção para as responsabilidades de gestão dos agentes políticos, sobretudo os diretamente envolvidos com o transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara, como o Governo do Estado do Rio de Janeiro, A Agência Reguladora (AGETRANSP), atual responsável pela fiscalização do serviço e a empresa concessionária responsável pelo serviço, a CCR Barcas³.

Finalmente, após essas considerações de cunho introdutório, cabe delimitarmos, de forma mais específica, a problemática central do presente trabalho. Reconhecidamente, a Baía de Guanabara reúne um conjunto de elementos que lhe asseguram potencialidades espaciais capazes de ampliar a mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) e precisa

³ A partir do dia 2 de julho de 2012, o Grupo CCR assumiu o controle acionário da concessionária Barcas S/A, adquirindo 80% das ações da empresa. Os outros 20% continuam com o grupo JCA, que administrou a concessionária nos últimos anos. Com a chegada da CCR, um dos maiores grupos privados de concessões de infraestrutura da América Latina, a concessionária passou a se chamar **CCR Barcas**.

ser levada em consideração pela gestão pública do estado do Rio de Janeiro, em seu planejamento de transportes.

A noção de potencialidades espaciais, portanto, é central no desenvolvimento do problema aqui em construção. Tal discussão possui destaque diante da perspectiva em que estamos analisando o espaço da Baía de Guanabara e, fundamentado em Silva (2007), partimos da seguinte compreensão:

Em relação às potencialidades espaciais, pode-se afirmar ser este o termo mais apropriado para expressar dinâmicas modernizantes pensadas para estimular os potenciais de dado fragmento territorial. Essa potência, por sua vez, é uma possibilidade ainda virtual, não concretizada, mas possível de ser estimulada por ações diversas. Sendo assim, tal vocábulo exprime a potencialidade de dado território no seu conjunto ambiental (sociedade/ meio) mais a aplicação de força real (política, econômica, logística...) para que a sua gestão torne concreta e atingível a potencialidade espacial (p. 249 e 250).

Exercitando a noção acima definida através do exemplo da Baía de Guanabara (área de estudo e recorte espacial dessa pesquisa), observamos que são variadas as potencialidades espaciais envolvendo as acessibilidades no conjunto de municípios da RMRJ.

A figura 1, além de ilustrar visualmente o recorte analítico-geográfico da pesquisa, sinaliza para o caráter central que a Baía de Guanabara possui na RMRJ, constituindo um grande espelho d'água com a possibilidade de conectar importantes municípios do estado do Rio de Janeiro (em destaque no mapa) e suas ilhas povoadas através do transporte aquaviário.

Figura 1: Mapa da área de estudo: Baía de Guanabara



Fonte: Elaborado por Jaqueline Peluzo, a partir dos dados do IBGE, 2013.

Outro elemento que chama a atenção para o potencial da baía de Guanabara para a ampliação das acessibilidades na RMRJ insere-se na discussão levantada pelo Estatuto da Cidade (2001) ao elaborar os novos paradigmas para uma “mobilidade urbana mais sustentável” nos municípios brasileiros. Tal determinação consistia num conjunto de dez diretrizes que, se seguidas pelas administrações municipais em seus planos diretores, encaminhariam horizontes de maior sustentabilidade às políticas locais de transporte e mobilidade urbana. Esses novos paradigmas são detalhados no quadro abaixo:

Quadro 1: Novos paradigmas para uma mobilidade sustentável

1- Uma cidade mais equânime	Onde os benefícios do desenvolvimento urbano sejam democraticamente distribuídos e os ônus minimizados
2 - Uma cidade mais justa e democrática	Prioridade do coletivo sobre o individual
3 - Uma cidade mais saudável	Sem poluição sonora e atmosférica e que favoreça a saúde dos cidadãos
4 - Uma cidade mais acessível	Sem congestionamentos e onde se potencializem os transportes públicos e os modos menos agressivos ao meio ambiente, para que o tempo e o deslocamento dos cidadãos se ajustem melhor às necessidades da população em relação às viagens para os locais de trabalho, estudo, serviços, lazer, etc.
5- Uma cidade mais próxima	Onde se garanta o acesso aos serviços necessários da vida cotidiana, aproximando os bairros e reduzindo o número de deslocamentos forçados a lugares distantes.
6- Uma cidade mais habitável	Onde os lugares públicos de convivência (praças, parques, jardins, etc.) aumentem em número e em dimensão e se produza uma mudança na atual cultura de utilização do automóvel, com maior respeito às leis de circulação (fila dupla, obstrução de acessos, ocupação de passeios, etc.)
7- Uma cidade “eco-ativa”	Envolvida e respeitosa com os objetivos globais de redução das emissões de gases nocivos e com a redução do impacto sobre a atmosfera e mudança do clima global.
8- Uma cidade segura	Onde se reduza progressivamente os acidentes de trânsito e se proteja e estimule o transporte coletivo e os modos não motorizados.
9- Uma cidade mais próspera	Onde o modelo de transporte possibilite uma circulação econômica eficiente de trabalhadores, consumidores, valores e mercadorias, que resulte em um fator de atração para empresas, facilitando a geração de empregos na cidade.
10- Uma cidade participativa	Onde se aplique a cidadania às pessoas, organizações e instituições, para que esses agentes decidam o modelo ideal de transporte e de cidade, definindo e executando ações locais e colaborando, ao mesmo tempo, com o desenvolvimento de uma nova cultura participativa entre os agentes sociais e institucionais.

Fonte: Estatuto da cidade, Lei Federal nº 10.257, 2001.

Sendo assim, a mobilidade sustentável seria resultado do conjunto de políticas capazes de estabelecer o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos coletivos de transporte, incorporando a preocupação com a sustentabilidade ambiental e com a razoabilidade das tarifas.

Nesse sentido, o transporte aquaviário na Baía de Guanabara representa um modo de transporte condizente com as perspectivas dos paradigmas para a mobilidade sustentável presentes no Estatuto da cidade. Segundo o estudo realizado pelos pesquisadores da COPPE/UFRJ, Pinto e Santos (2004), que visava avaliar quais modais de transporte apresentavam maior eficiência energética e, ao mesmo tempo, menor emissão de CO² na atmosfera, o transporte aquaviário na

baía de Guanabara, dentre todos os transportes coletivos do Rio de Janeiro, foi o que apresentou menor impacto ambiental. Segundo os autores:

Devido ao grande consumo energético e à intensidade das emissões poluentes produzidas pela modalidade rodoviária, torna-se relevante o incentivo aos sistemas de transporte com um menor consumo de combustível por passageiro transportado, investindo em modalidades de alta capacidade no transporte de passageiros como a modalidade hidroviária, que, tendo o seu potencial de ocupação bem aproveitado apresenta vantagens, como o melhor rendimento energético, além de permitir a redução do número de veículos automotores nas vias, contribuindo com isso para a redução de emissões poluentes (p. 65).

E sinalizam:

Os resultados obtidos neste estudo mostram que a expansão do sistema hidroviário de passageiros no Rio de Janeiro produziria ganhos ambientais no sentido de mitigar o problema do efeito estufa. Além disso, a maior utilização dos sistemas de alta capacidade no transporte de passageiros proporcionaria um melhor planejamento dos sistemas de transportes públicos, oferecendo maiores alternativas para os usuários do transporte coletivo (p. 72).

É importante destacar também que, ocorrendo o aumento na demanda de passageiros no sistema de transporte aquaviário, além de representar menores emissões do próprio sistema hidroviário, ocorrerão também reduções a partir da menor utilização do transporte por ônibus, o que se daria através da transferência de passageiros do sistema rodoviário ao aquaviário. Notadamente, os sistemas rodoviários são uma das principais fontes emissoras de poluentes, devido à combustão que nos motores ocorre de forma incompleta, gerando, com isso, gases, líquidos e partículas sólidas que se acumulam na atmosfera, sendo o dióxido de carbono (CO₂) o principal gás emitido no processo de combustão interna dos veículos. Os efeitos de tais emissões se fazem sentir tanto em escala local, quanto em níveis regionais e globais. Cumpre destacar que o modelo de transportes brasileiro implementado, fundamentalmente a partir da década de 1960 no país, prioriza os sistemas rodoviários de transporte em relação aos demais modais, o que acarreta uma série de consequências socioambientais, descritas em síntese por Born, 2011:

Os conflitos de circulação entre os modos, a disputa de espaço para o deslocamento e estacionamento, o requerimento contínuo de implantação e alargamento de vias e viadutos, trincheiras e passarelas, o número elevado de acidentes de trânsito, a baixa qualidade dos sistemas de transportes coletivos, o prejuízo ambiental pela emissão de poluentes e o número elevado de atendimentos médicos e internações por doenças respiratórias e alergias,

sobretudo de crianças e idosos, constituem externalidades negativas inerentes ao modelo de mobilidade adotado no Brasil. (p. 158).

Diante de tal realidade, é essencial destacarmos a potencialidade do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara como transporte de massa para uma evolução qualitativa no quadro de mobilidade urbana da RMRJ, pois, além das vantagens acima assinaladas, o transporte aquaviário tem a capacidade de transportar proporcionalmente um número muito mais elevado de passageiros de um município a outro e num tempo inferior quando o comparamos com o transporte rodoviário.

No entanto, todo esse potencial do transporte aquaviário não é efetivamente aproveitado no caso do Rio de Janeiro. O sistema aquaviário da Baía de Guanabara é reduzido, apresentando apenas quatro linhas regulares, todas partindo do terminal da Praça XV, não havendo conexões entre os demais terminais (Cocotá, Paquetá, Niterói e Charitas). Atualmente, aproximadamente 95 mil pessoas utilizam o serviço diariamente, a maioria delas através da linha Praça XV – Niterói (CCR BARCAS, 2013) e as reclamações sobre a qualidade do serviço são constantes. A insatisfação dos usuários ocorre em função da falta de regularidade nos horários das embarcações, nas superlotações que geram condições de desconforto, de falta de segurança e principalmente da alta tarifa do serviço, a maior dentre todos os transportes coletivos do Rio de Janeiro.

Nesse sentido, o transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara encontra-se muito distante dos padrões desejáveis de qualidade para um sistema de transportes de uma metrópole global em pleno século XXI. É sabido que a crise desse modelo de transporte não é recente, nem se instaurou apenas a partir do processo de privatização dos serviços de transporte coletivo do Rio de Janeiro nos anos 1990.

Esse conjunto de insatisfações e irregularidades no transporte aquaviário revela-se como ponto de partida da problemática da presente dissertação. Em linhas gerais, o problema central dessa pesquisa incide sobre a baixa qualidade da gestão do serviço de transporte aquaviário na Baía de Guanabara. Em outras palavras, pretende-se analisar duas questões: por que um modelo de transportes tão potencial e adequado ao território da área metropolitana do Rio de Janeiro é

tão mal administrado? Quais são os principais fatores responsáveis por essa baixa qualidade do serviço?

Tal problema instiga uma série de reflexões que conduzem para o levantamento de uma hipótese norteadora do trabalho. Argumentamos que o fator principal para a baixa qualidade do transporte aquaviário de passageiros na baía de Guanabara possui origem política e econômica e é o monopólio⁴ historicamente presente no setor.

Pires (2000) adverte que:

A monopolização privada e quase absoluta do setor de transportes de passageiros no Brasil produziu uma incúria gerencial quase generalizada com relação à qualidade de serviço. Como se sabe, o monopólio do mercado costuma trazer desinteresse e até desrespeito pelos interesses do usuário, dado que o “cliente” foi se tornando cativo, sem alternativa, entende-se não ser necessário cativá-lo para que continuasse um fiel usuário. Como tudo que é sólido desmancha no ar, a solidez de fato dessas empresas esvaiu-se e o setor foi se mostrando incapaz de esboçar uma reação eficaz contra a instalação da crise atual (p. 71).

Sendo assim, define-se o objeto dessa pesquisa: a natureza da gestão do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara e seus reflexos territoriais.

Diante da definição do objeto de estudo desse projeto de pesquisa, observa-se que há uma relação de contrassenso entre a gestão do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara e as potencialidades desse espaço, já que a baía de Guanabara apresenta uma série de potencialidades espaciais capazes de melhorar a qualidade da mobilidade urbana no contexto do sistema de circulação da RMRJ, mas que tal evolução qualitativa desse sistema só será possível através de uma gestão das acessibilidades suficientemente capaz de superar a prática do monopólio no setor, assegurado pelo quadro de atraso e fragilidade das instituições reguladoras do serviço.

A análise do objeto de estudo pode ser exercitada através de um modelo esquemático organizado em torno de três eixos estruturantes que permearão toda a

⁴ Em linhas gerais, a prática do monopólio consiste em um determinado setor ou produtor não se deparar com qualquer concorrência, sendo o único ofertante do bem ou serviço em um dado mercado (PAIVA, 2008).

pesquisa, são eles: as instituições, as políticas públicas de transporte e o espaço organizado em território.

Figura 2: Eixos estruturantes do objeto de estudo



Fonte: Modelo esquemático desenvolvido junto ao grupo de pesquisa GeTERJ/ Elaboração própria, 2013.

Utilizando os elementos que serão analisados ao longo da pesquisa e examinando o modelo “de cima para baixo”, observa-se, em condições ideais, a seguinte situação:

As instituições (Governo do Estado do Rio de Janeiro/ Secretaria estadual de Transportes, CCR Barcas, AGETRANSP) que, segundo Santos (1985), “produzem normas, ordens e legitimações” (p. 16), desenvolvem...

Políticas públicas de transporte (construção e modernização de terminais e embarcações, concessões, regulação do serviço) que constituem as redes de acessibilidade sobre determinado...

Espaço, organizado em território a partir das relações políticas de poder (a Baía de Guanabara).

Por outro lado, analisando o modelo “de baixo para cima”, temos que:

Do **território**, entendido como: “Recipiente físico e o suporte do corpo político organizado sob uma estrutura de governo” (GOTTMAN, 1975); “base

material e simbólica da sociedade” (CASTRO, 2005); “lugar em que desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações da sua existência” (SANTOS, 2002); partem as demandas, necessidades e possíveis obstáculos físicos às...

Políticas públicas de transporte, que podem ser, ou não, implementadas pelas...

Instituições (Agentes centrais da gestão política dos serviços).

Nas linhas finais dessa dissertação, retornaremos ao modelo esquemático acima representado, expondo as conclusões a partir da articulação entre os eixos estruturantes da pesquisa.

Portanto, para a realização de tal exercício teórico, algumas fontes, interlocutores e procedimentos metodológicos são de fundamental importância no esforço de qualificar a análise.

Os principais interlocutores e suas contribuições para o presente projeto, para efeitos de organização, podem ser classificados em três blocos, um relacionado a cada capítulo. No primeiro capítulo, destacam-se: Amador (1996) e Bernardes (1987), apoio essencial na compreensão sobre o histórico de ocupação do entorno da Baía de Guanabara. Abreu (1997); Bernardes (1992) e Fridman (1999), constituem-se como base estruturante para as discussões acerca da análise da evolução urbana do Rio de Janeiro. Coelho (2007), oferece um panorama mais atual do histórico de degradação ambiental da Baía; Costa (1970), apresenta os núcleos urbanos brasileiros no início do séc. XIX utilizando-se da história econômica como perspectiva analítica. Noronha Santos (1934) revela-se como importante registro histórico da Legislação/ Regulamentação dos transportes dos transportes coletivos, apresentando análises sobre transportes no Rio de Janeiro do fim de século XIX, início do século XX. Silva (1992), também, nesse sentido, contribui com sua análise acerca da história dos transportes coletivos no estado do Rio de Janeiro, sinalizando para a gestão política dos serviços e os conflitos ao longo da história. As análises de Carvalho (1980) sobre a estrutura política do

Brasil colonial e a constituição das elites políticas e sua relação com a burocracia estatal e de Sachs (1969), sobre o subdesenvolvimento e dependência são fundamentais para a compreensão sobre a estruturação dos monopólios nos serviços públicos brasileiros a partir do século XIX .

Num segundo bloco (relacionado aos objetivos do segundo capítulo), destacam-se os seguintes interlocutores: Salgado (2003), realiza uma análise ampla sobre o modelo regulatório brasileiro; Werneck (2006) avalia a natureza política da criação das agências reguladoras estaduais; Souza (2001, 2004) estuda as problemáticas ligadas ao federalismo brasileiro e analisa as relações intergovernamentais a partir da perspectiva da ciência política; Natal (1995, 1999) conjuga as avaliações sobre a reestruturação econômica e territorial do Rio de Janeiro, os problemas do federalismo e novas institucionalidades no estado nos anos 1990, em meio à onda de privatizações. Finalmente, Castro (1992, 1995, 1997, 2001, 2003, 2005) revela-se como uma das contribuições centrais de todo o trabalho, ao analisar as relações entre as instituições e o território, a dimensão espacial das políticas públicas e os desajustes do federalismo brasileiro.

No terceiro capítulo destacam-se as contribuições de Pereira (2000) conceituando o transporte clandestino; Kleiman (2011) e sua análise dos transportes no contexto latino-americano da atualidade e Sachs (2002) com a discussão sobre os critérios de sustentabilidade.

Sobre os procedimentos metodológicos, podemos dividi-los em quatro partes, não necessariamente em ordem de cronologia ou de prioridades: Em primeiro lugar, uma revisão bibliográfica dos autores da Geografia Política, Geografia do Rio de Janeiro, Ciência Política, Engenharia de transportes, etc. Em segundo lugar, a pesquisa também contempla uma análise de dados e documentos oficiais, como o contrato de concessão de 1998, o Relatório final da “CPI das Barcas” instaurada na ALERJ em 2009⁵, o Estatuto da Cidade (2001) - que define os critérios para uma “mobilidade urbana mais sustentável” nos municípios

⁵ 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.

brasileiros -, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (2010) ⁶ e os dados de autarquias governamentais como CEPERJ e IBGE.

Em terceiro lugar, os procedimentos abrangem a análise de tipografias de jornais e revistas de diferentes épocas, como o *Jornal do Comércio* de 1945, A revista *O Cruzeiro* e as imagens publicadas na *Agência O Globo* de 1959, a *Gazeta Mercantil* de 1997 e alguns jornais atuais, pois são fundamentais ao retratarem, através de notícias, tanto os momentos de crise do sistema aquaviário ao longo dos séculos XX e XXI, como também se revelam como um canal de comunicação do usuário, muitas vezes insatisfeito com o serviço.

A quarta parte consiste nos trabalhos de campo, realizados na Ilha de Paquetá e no Bairro de Itaóca – Município de São Gonçalo entre os anos de 2011 e 2013, fundamentais para a percepção de novos fenômenos como as estratégias clandestinas de acessibilidade adotadas no leste metropolitano, examinadas ao longo do terceiro capítulo.

Através da articulação constante entre esses quatro movimentos, busca-se trabalhar com maior aprofundamento às análises referentes ao objeto de pesquisa, procurando responder, gradativamente, a questão fundamental desse trabalho assinalada anteriormente, cumprindo o seu objetivo central, ou seja, analisar a natureza da gestão do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara, avaliando a influência do monopólio sobre a qualidade do serviço.

⁶ Projeto de Lei da Câmara Federal, Nº 166, de 2010, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana.