

A GESTÃO DO SISTEMA DE BARCAS NO RIO DE JANEIRO: CONCESSÕES E MONOPÓLIO (SESSÃO TEMÁTICA)

Joana Coutinho Werneck de Paula

UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina) | joanacwpaula@gmail.com

Sessão Temática 08: Mobilidade Urbana e direito à cidade

Resumo: O estudo aborda a mobilidade urbana no Rio de Janeiro, com ênfase no sistema de barcas entre Rio e Niterói, analisando os principais desafios do transporte aquaviário. Entre eles, destacam-se a redução da demanda desde a pandemia de Covid-19, o aumento das tarifas e a insuficiente integração com outros modais, como o metrô e o VLT. A pesquisa também explora a crise estrutural nos serviços públicos concedidos a empresas públicas, especialmente as de economia mista, evidenciando a fragilidade da regulação estatal sobre as concessionárias. Essa dinâmica afeta diretamente a mobilidade e a reprodução social, expondo a falta de transparência, as falhas no planejamento e gestão dos serviços de transporte e os impactos adversos das tarifas e da qualidade do serviço para a população. Por fim, o estudo discute como a implementação de integração tarifária e melhorias na infraestrutura podem oferecer alternativas mais eficientes e acessíveis para os usuários.

Palavras-chave: barcas; mobilidade urbana; integração modal; concessões públicas.

MANAGEMENT OF THE FERRY SYSTEM IN RIO DE JANEIRO: CONCESSIONS AND MONOPOLY

Abstract: The study addresses urban mobility in Rio de Janeiro, with an emphasis on the ferry system between Rio and Niterói, analyzing the main challenges facing water transportation. Among these are the reduction in demand since the Covid-19 pandemic, the increase in fares, and insufficient integration with other modes of transport, such as the subway and VLT. The research also explores the structural crisis in public services granted to public companies, especially mixed-economy ones, highlighting the fragility of state regulation over concessionaires. This dynamic directly affects mobility and social reproduction, exposing the lack of transparency, flaws in the planning and management of transportation services, and the adverse impacts of fares and service quality on the population. Finally, the study discusses how the implementation of fare integration and infrastructure improvements can offer more efficient and accessible alternatives for users.

Keywords: boats; urban mobility; modal integration; public concessions.

GESTIÓN DEL SISTEMA DE FERRY EN RÍO DE JANEIRO: CONCESIONES Y MONOPOLIO

Resumen: El estudio aborda la movilidad urbana en Río de Janeiro, con énfasis en el sistema de ferry entre Río y Niterói, analizando los principales desafíos del transporte acuático. Entre ellos destacan la reducción de la demanda desde la pandemia de Covid-19, el aumento de las tarifas y la insuficiente integración con otros modos, como el metro y el VLT. La investigación también explora la crisis estructural de los servicios públicos otorgados a empresas públicas, especialmente aquellas de economía mixta, destacando la fragilidad de la regulación estatal sobre las concesionarias. Esta dinámica afecta directamente la movilidad y la reproducción social, exponiendo la falta de transparencia, las fallas en la planificación y gestión de los servicios de transporte y los impactos adversos de las tarifas y la calidad del servicio para la población. Finalmente, el estudio analiza cómo la implementación de integración tarifaria y mejoras de infraestructura pueden ofrecer alternativas más eficientes y accesibles para los usuarios.

Palabras clave: barcos; movilidad urbana; integración modal; concesiones públicas.

INTRODUÇÃO

A Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, já era considerada um espaço de fluxos antes mesmo dos serviços de transporte marítimo de passageiros. Entretanto, o uso desse tipo de transporte facilitou a expansão da metrópole, estabelecendo conexões importantes entre os locais que hoje se configuram como a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) (Pacífico, 2013). Assim, o uso da maritimidade como o principal canal de transporte facilitou a produção agrícola da região, sendo crucial para a economia daquela época, bem como o aumento populacional, o qual ao final do século XVII atingiu a marca de 30.000 habitantes (Lamego, 1948). No século seguinte, a cidade foi palco de diversas transformações em sua estrutura, principalmente pelo fato do Rio de Janeiro se tornar a capital colonial, no ano de 1763 e como consequência disso, a atividade portuária foi potencializada (Bernardes, 1992).

O marco histórico do transporte coletivo no Rio de Janeiro, ocorreu no século XIX, visto que linhas de bondes e trens começaram a operacionalizar concomitantemente, contribuindo de forma significativa para a expansão da cidade (Pacífico, 2013). Mesmo com as novas tecnologias de transporte e integração, a cidade possuía limitações no que diz respeito à mobilidade da sua população. Assim, surge outro modo de transporte coletivo, que viria a se tornar extremamente relevante para a locomoção da população, o transporte aquaviário de passageiros, por meio das barcas.

O sistema de transporte é considerado um dos principais elementos de suporte ao crescimento econômico, por possibilitar que diversas relações econômicas e sociais se efetivem. Atualmente, há a necessidade de uma abordagem renovada que ultrapasse a visão clássica, atribuindo não só o deslocamento, mas também as interações espaciais desse sistema, uma vez que esse contato entre diferentes elementos do espaço, auxilia o surgimento de novas características nas formações materiais interagindo, dando ênfase no seu caráter dialético. Estas interações são possibilitadas pelo uso dos transportes públicos, a construção de uma estrutura urbana considerada mais equitativa ao se observar a acessibilidade para segmentos sociais de baixa renda, por exemplo. O espaço é estruturado por um conjunto inseparável e solidário, como também contraditório, de relações dialéticas entre objetos e ações, contribuindo para interações espaciais que possuem como resultado as transformações espaciais, com desenvolvimentos desiguais do espaço (Silveira e Cocco, 2010).

Teoricamente, o transporte marítimo de passageiros teve seu início marcado antes mesmo dos bondes e trens, em razão de o governo real conceder em 1817, a primeira autorização para navegação a vapor na Baía de Guanabara. Entretanto, nesse período não havia interesses externos para sua operacionalização, de modo que somente em 1835 surge a primeira empresa para a exploração da concessão, a Companhia de Navegação de Nictheroy, realizando a travessia entre Cais Pharoux (atual Praça XV de Novembro, no Rio de Janeiro) e a Praça Martim Afonso (atual Praça Araribóia, em Niterói). A companhia possuía três barcas inglesas com a capacidade de 250 passageiros, que realizavam, cada uma, a travessia em 30

minutos, no período das seis da manhã até às seis da tarde. Em 1840, surge também a Companhia Inhomirim, a qual, a princípio, realizava trechos menores com a navegação a vapor para pontos específicos do litoral fluminense, como o Porto das Caixas, em Itaboraí, não concorrendo com a Companhia de Navegação de Nictheroy. De modo que, ambas as companhias, cada uma em seus trajetos, operavam sob regime de monopólio do serviço (Noronha, 1934). No ano de 1850, com o intuito de evitar a competição, visto que a Companhia Inhomirim conseguiu permissão para realizar a travessia da Corte a Niterói, o mesmo trajeto realizado pela Companhia de Navegação de Nictheroy, as duas companhias se juntaram e se tornaram a Companhia Niterói - Inhomirim. Tal movimento demonstra que as próprias empresas compreendiam que a operacionalização na configuração de monopólio era mais vantajosa e lucrativa, pois concentrava os passageiros (Pacífico, 2013).

Segundo Marx, os monopólios competem entre si, e os concorrentes acabam se transformando em novos monopolizadores. Quando os monopolizadores reduzem a concorrência entre eles por meio de associações parciais, a competição se intensifica entre os trabalhadores. À medida que a massa proletária cresce em relação aos monopolizadores dentro de uma nação, a rivalidade entre os monopolizadores de diferentes países torna-se ainda mais acirrada. Assim, o monopólio só consegue se sustentar ao atravessar continuamente os embates da concorrência (Sweezy, 2004).

A competição no mercado se dá pela busca do menor preço das mercadorias, que depende diretamente da produtividade do trabalho, a qual, por sua vez, está vinculada à escala de produção. Dessa forma, os grandes capitais tendem a superar os pequenos. Além disso, o sistema de crédito, que inicialmente serve como um auxílio modesto à acumulação de capital, rapidamente se transforma em uma poderosa arma na luta competitiva e, por fim, evolui para um vasto mecanismo social de centralização dos capitais (Marx, 1894). Quando a concentração de capital permite que os monopolistas obtenham lucros acima da média, fornecedores e clientes sentem-se pressionados a formar suas próprias combinações para garantir uma parcela desses excedentes. Dessa forma, o monopólio tende a se expandir em todas as direções, partindo de um ponto inicial. Surge, então, a questão dos limites da cartelização, termo aqui utilizado como sinônimo de monopolização. Além disso, a estrutura monopolista oferece ao capital uma vantagem na sua relação com o trabalho, promovendo o aumento da taxa de mais-valia e possibilitando um maior ritmo de acumulação de capital (Sweezy, 2004).

A concorrência, definida como a rivalidade entre capitalistas, impõe a necessidade de reinvestir os lucros na busca por novos mecanismos que aumentem a produtividade do trabalho. Esse processo de acumulação contínua de capital é uma exigência intrínseca ao sistema. Para se manter competitivo no mercado, o capitalista precisa reinvestir, já que seus concorrentes também utilizam seus lucros para aprimorar métodos de produção e ganhar vantagem.

A lógica de monopolização dos serviços públicos não se limitava ao transporte aquaviário, abrangendo também outros meios de transporte, como trens e bondes. Esses serviços eram operados por meio de uma colaboração entre capital privado nacional e estrangeiro, que administrava as companhias responsáveis. Esse modelo resultava em uma completa dependência da população em relação aos interesses empresariais dessas entidades (Pacífico, 2013). A política de concessões implementada pelo Estado, majoritariamente direcionada a empresas estrangeiras, foi um marco do cenário econômico no Brasil durante meados do século XIX. Tal política não apenas refletia a presença expressiva do capital estrangeiro, mas também evidenciava seu domínio no processo de investimento. Esse controle manifestava-se por meio de companhias com sedes no exterior, financiamentos, empréstimos bancários e pela contratação de empreiteiras e equipes técnicas estrangeiras para conduzir e coordenar as obras de infraestrutura necessárias (Pacífico, 2013).

Em suma, a história do transporte marítimo de passageiros na Baía de Guanabara reflete não apenas um marco da mobilidade urbana, mas também as transformações econômicas e sociais do Rio de Janeiro ao longo dos séculos. A transição de um modelo centrado no controle estatal para concessões privadas ilustra o papel das interações globais de capital e tecnologia na consolidação de serviços essenciais. A lógica monopolista, que permeia tanto o transporte aquaviário quanto outros modais, aponta para a interdependência entre o poder público e o capital privado, evidenciando um modelo de desenvolvimento pautado pela centralização de recursos e pela busca de maior eficiência econômica. Assim, o transporte marítimo emerge como um reflexo das tensões entre interesses públicos e privados, além de ser um agente fundamental na organização e transformação do espaço urbano carioca.

MÉTODO

A pesquisa adotou uma abordagem metodológica híbrida, combinando estratégias quantitativas e qualitativas para investigar de forma abrangente o problema central, que envolve mobilidade, território e transportes. Essa combinação permitiu superar as limitações das análises exclusivamente quantitativas, insuficientes para captar processos que demandam uma compreensão mais ampla, como as percepções dos envolvidos, as relações de poder político entre os atores e as restrições institucionais historicamente estabelecidas.

Diversas fontes foram consultadas para embasar o estudo, incluindo bibliografias, teses, dissertações, livros e artigos relacionados aos temas abordados. Por fim, informações foram coletadas em fontes online, como os sites da CCR Barcas, Boletim da Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro, jornais, entre outros, contribuindo para uma análise mais detalhada e fundamentada.

RESULTADOS

A partir da análise apresentada, é possível compreender que, embora a paisagem do Rio de Janeiro, a partir do século XIX, tenha gradualmente perdido seu caráter colonial, marcante nos séculos anteriores, o sistema político e econômico da época ainda preservava traços significativos do período colonial. Esse contexto refletia uma economia subdesenvolvida, caracterizada como "aprisionada" e vinculada a uma sociedade relativamente estática em termos de mobilização política. Essa condição resultava da imposição de "necessidades superiores" voltadas à expansão de uma economia "metropolitana". Nesse cenário, as infraestruturas que modernizaram o espaço urbano do Rio de Janeiro no século XIX e progressivamente apagaram os símbolos do passado colonial só se tornaram viáveis graças a acordos políticos entre o poder público, as elites locais e agentes do capital internacional, especialmente empresários ingleses. Esses acordos ocorriam dentro de uma estrutura política que ainda mantinha fortes bases coloniais (Pacífico, 2013).

Trata-se de transporte público, assim, de reprodução social. O sistema de concessão se presta a poupar o fundo público de ter que investir em obras para a reprodução do capital, "sobrando" recursos para o investimento estatal (ou subsídio) para equipamentos de reprodução social. Rangel (1985) destaca que diversas atividades essenciais atualmente sob responsabilidade do setor público serão transferidas para o setor privado. Contudo, essa mudança não altera a condição essencial e inalienável desses serviços como sendo de natureza pública. Essas atividades, em sua maioria, possuem características monopolísticas, ou seja, seus preços não são determinados pela concorrência, que frequentemente é inexistente, embora possa ocorrer em uma escala "entre países". A definição de tarifas para esses serviços é feita pelo poder concedente, por meio de entidades dotadas de autoridade normativa. Apesar disso, não se deve minimizar a relevância dessa transição, em que a concessão de um serviço público passa de uma empresa estatal para uma privada. Isso implica que, mesmo sob condições reguladas, a atividade passa a compor o setor privado do sistema econômico. Rangel (1985) complementa que, mesmo após a superação da crise associada à transferência de serviços públicos para o setor privado, o peso do setor público no sistema não será reduzido. Isso ocorre porque, inclusive no interesse do empresariado privado e dos novos concessionários desses serviços, o Estado precisará assumir novas funções. Por exemplo, no processo de captação de recursos no mercado de capitais, o Estado deverá aceitar a hipoteca oferecida pelo concessionário privado, garantindo seu aval. Sem essa garantia estatal, os títulos emitidos pelo concessionário não teriam validade no mercado. Em outras palavras, no novo modelo de capitalismo financeiro brasileiro, que deverá estruturar o sistema econômico, o setor público e o setor privado estarão lado a lado, atuando de forma complementar e interdependente (Rangel, 1985).

A dimensão econômica está intrinsecamente ligada à discussão mais ampla sobre a dependência financeira e tecnológica enfrentada por países que passaram pelo processo colonizador. Essas nações, frequentemente marcadas pelo subdesenvolvimento, dependiam

de investimentos e tecnologias estrangeiras para implementar serviços essenciais, como iluminação pública, transporte e saneamento básico. Esse subdesenvolvimento também se manifesta em mercados limitados, resultado do legado colonial, e na "incapacidade técnica de produzir bens mais complexos, que exigem tecnologias mais modernas". Nesse contexto, países com estruturas econômicas mais sólidas, construídas ao longo de séculos ou por meio de revoluções industriais de tipo prussiano ou francês, desempenharam papel central como vetores de urbanização nos países da chamada periferia do sistema capitalista, como o Brasil (Pacífico, 2013).

As companhias estrangeiras, ao competirem com as nacionais, desfrutavam de ampla vantagem, frequentemente resultando na ausência de concorrentes à altura e no consequente monopólio de diversos serviços, como o transporte aquaviário de passageiros e o transporte público em geral. No campo político, a formação desses monopólios evidenciava a dependência do poder público em relação aos grandes proprietários de bancos e à elite comercial, especialmente no Rio de Janeiro. Um exemplo claro desse processo foi a concessão, por parte do governo imperial, de autorizações para a operação do transporte aquaviário na Baía de Guanabara a empresários ligados a essa elite política e comercial. Essa elite, majoritariamente composta por estrangeiros, exercia considerável influência sobre o poder público. Esses elementos ressaltam as dimensões econômicas e políticas envolvidas no início do processo de consolidação dos grandes monopólios no Brasil (Pacífico, 2011).

Em 1853, o empresário norte-americano Clinton Van Tuyl desempenhou um papel central na quebra do monopólio das barcas na Baía de Guanabara. Ele foi responsável por iniciar as operações da "Companhia Nictheroy & Inhomirim", que logo foi vendida aos também norte-americanos Thomas Ragney e W. F. Jones. Essa concessão permitiu a introdução das barcas a vapor no sistema ferry, já amplamente utilizado nos Estados Unidos na época (Silva, 1992). Esse movimento marcou a primeira concorrência entre empresas de transporte aquaviário na região. Apesar disso, ambas as empresas buscaram rapidamente eliminar a concorrência e restaurar o monopólio, o que impulsionou uma maior expansão de investimentos no transporte aquaviário, especialmente na década de 1860. O aumento no fluxo de passageiros e mercadorias entre os dois lados da Baía atraiu capital internacional, que enxergou nesse sistema uma fonte segura e estável de lucratividade, sobretudo por meio da tecnologia do ferry. Esse episódio também reflete o conservadorismo do capital estrangeiro, que tendia a focar em demandas inelásticas, como o transporte de passageiros. Essa lógica persiste até hoje, como se observa em empresas contemporâneas como a Uber, que também concentram seus esforços em mercados de consumo.

As barcas do sistema ferry, além de oferecerem uma travessia mais rápida e confortável entre Rio e Niterói, apresentavam diversas vantagens competitivas em relação à sua concorrente brasileira. Uma das principais estratégias da companhia foi manter os preços das tarifas, algo viável graças à robusta capacidade financeira do capital estrangeiro. Isso levou a Companhia Niterói – Inhomirim à falência, com a suspensão de seus serviços em 1865. Seus

equipamentos e barcas foram leiloados, e o Sr. Joaquim Arsênio Cintra da Silva adquiriu a empresa falida, dando continuidade ao serviço de navegação. No entanto, a força econômica e os investimentos do capital estrangeiro garantiram à Companhia Ferry uma posição dominante. Em 1877, diante da concorrência desleal, a empresa Barcas Fluminenses encerrou suas atividades, vendendo todo o seu equipamento à Ferry (Noronha, 1934). Esse processo consolidou o monopólio da Companhia Ferry no transporte aquaviário da região por décadas. Esse episódio ilustra o impacto decisivo das inovações tecnológicas, mesmo quando incrementais, no setor de transportes. Melhorias em design e acessibilidade contribuíram para aumentar a atratividade do sistema, garantindo a consolidação da demanda e a fidelização dos usuários, aspectos fundamentais para a sustentabilidade e hegemonia de longo prazo.

Após eliminar a concorrência, a Companhia Ferry consolidou seu domínio por meio do monopólio, aproveitando a ausência de regulação e fiscalização por parte do poder público, o que resultou em um aumento considerável nas tarifas. Sendo a única empresa responsável pelo transporte aquaviário entre Rio de Janeiro e Niterói, expandiu ainda mais sua lucratividade, incluindo a incorporação de uma empresa que já prestava serviços públicos em Niterói e São Gonçalo (Pacífico, 2013). Algumas empresas, com maior capacidade de capital e tecnologia, apoiadas pelo capital estrangeiro, promoveram um processo de fusões e monopólios. No caso da navegação para Niterói, em 1889, ocorreu a fusão entre a Companhia Ferry e a Empresa de Obras Públicas do Brasil, dirigida por Manuel Buarque de Macedo. Esta última já operava a rede de abastecimento de água em Niterói, assim como as linhas de carris em Niterói e São Gonçalo. Dessa união surgiu a Companhia Cantareira & Viação Fluminense, que passou a operar a navegação a vapor de forma regular e experimentou um crescimento contínuo nas décadas seguintes. Apesar desse crescimento, persistiam registros de insatisfação entre os usuários quanto à qualidade dos serviços prestados pela companhia na travessia da Baía de Guanabara e ao regime monopolista em vigor. Isso gerou demandas por maior concorrência e melhorias no serviço (Pacífico, 2013).

A trajetória da gestão do transporte aquaviário de passageiros no Rio de Janeiro, no século XIX, revela a força dos monopólios formados por meio de arranjos e negociações entre representantes do poder público e empresários do setor. Esse processo foi marcado por conflitos inerentes à concessão estatal, que se materializaram no espaço geográfico, como nas fusões e nas sucessivas falências das companhias nacionais, que não conseguiam competir com o nível tecnológico das empresas internacionais. A Companhia Cantareira, que estava em plena expansão até 1908, passou por uma reestruturação significativa e passou a ser financiada diretamente pela Leopoldina Railway. Esse movimento resultou no monopólio do transporte de passageiros na Baía de Guanabara e na provisão de infraestrutura física ao longo de sua orla, especialmente na região leste da baía. Com isso, os municípios da margem leste da baía experimentaram um rápido crescimento populacional, o que levou a um aumento considerável no número de passageiros transportados pelas barcas. Contudo, esse crescimento trouxe também novos desafios para a companhia, que, apesar de seu

crescimento, continuava operando com a mesma estrutura utilizada ao longo das décadas. Isso resultou em sérios problemas infraestruturais e econômicos para a empresa (Pacífico, 2013).

Em 1º de dezembro de 1925, iniciou-se a primeira de várias ondas de conflitos no transporte aquaviário do Rio de Janeiro. A população, insatisfeita com o aumento das tarifas das barcas que faziam o trajeto Rio de Janeiro – Niterói, começou uma série de depredações nas estações "Niterói" e "Gragoatã". Em 1928, diante do mau funcionamento e dos constantes atrasos das barcas, um novo episódio de revolta popular ocorreu, resultando na depredação de várias barcas na estação Cantareira (Noronha, 1934).

A partir da década de 1930, a estrutura política e econômica do Brasil foi profundamente reorganizada após o golpe de Estado que resultou na ascensão de Getúlio Vargas à presidência. Vargas defendia novos interesses políticos e a consolidação de uma elite econômica, industrial e urbana que gradualmente se formava no país. Em 1945, diante dos graves desafios financeiros enfrentados pela Companhia de Navegação Cantareira, que impactavam tanto a parte técnica quanto a infraestrutura do sistema de barcas, com irregularidades nas embarcações e falta de segurança no serviço, o Governo Federal interveio pela primeira vez de forma significativa na gestão. O governo concedeu à Frota Carioca S/A o controle acionário da empresa e passou a subsidiá-la (Pacífico, 2013). Esse episódio evidencia que a prática de subsidiar o sistema de barcas não é recente, sendo uma necessidade já reconhecida na primeira metade do século XX. Isso reflete a "natureza" de certos serviços públicos essenciais, que exigem apoio governamental para sua operação.

Nas duas primeiras décadas da segunda metade do século XX, durante o governo de Juscelino Kubitschek, o Brasil focou na substituição de importações, buscando não apenas a produção interna de bens de consumo imediato, mas também de bens duráveis e de capital. Nesse contexto, em 1953, surgiu a Frota Barreto S.A., uma empresa de transporte entre Rio de Janeiro e Niterói, que adquiriu o controle acionário da Frota Carioca S/A e da Companhia de Navegação Cantareira, passando a competir com empresas de menor porte. Durante esse período, o sistema de transporte aquaviário passou por um processo de modernização, reduzindo o tempo de travessia entre Rio e Niterói para 20 minutos (Sectran - RJ, 2008). No entanto, a insatisfação da população aumentou devido a práticas consideradas abusivas, como os constantes aumentos nas tarifas. Esse ciclo de concorrência e monopólio, ao longo do tempo, reflete um movimento contínuo, como descrito por Marx, em que o mercado passa por momentos alternados de competição e concentração, com as empresas maiores absorvendo as menores, estabelecendo ou restabelecendo monopólios no setor.

Na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro, às críticas à família Carreteiro, responsável pelo controle da Frota Barreto S/A, que operava a travessia marítima entre Rio de Janeiro e Niterói, tornaram-se ainda mais contundentes. Um exemplo disso é o discurso do deputado Daso Coimbra, do PTB (Partido Trabalhista Brasileiro), proferido em 1959, no qual ele destacou as contradições desse grupo empresarial e suas estratégias para obter mais subsídios do

governo federal. À medida que os acidentes se tornavam mais frequentes e os atrasos aumentavam, o nível de satisfação com a empresa diminuía. Mesmo recebendo subsídios do governo, a Frota Barreto S/A não conseguia corresponder em termos de eficiência e eficácia, demonstrando a falha na gestão e na prestação dos serviços. Essas críticas evidenciam a desconexão entre os recursos públicos recebidos e a qualidade do serviço oferecido, revelando uma dinâmica onde os subsídios não eram acompanhados de melhorias significativas no atendimento à população.

No grupo Carreteiro, a subvenção do governo federal tinha como principal objetivo auxiliar os proprietários a cobrir os custos com a folha de pagamento e a lidar com os gastos adicionais provenientes do aumento nos preços do óleo e combustíveis (Nunes, 2000). No entanto, quando a empresa começou a alegar dificuldades financeiras e a solicitar mais recursos do governo federal, enquanto negligenciava seus funcionários, o sindicato dos marítimos entrou na disputa com uma série de reivindicações. Essas demandas culminaram em sucessivas greves, ampliando o desgaste e a insatisfação com a gestão da empresa (Pacífico, 2013).

O fundador do Grupo Carreteiro, José Carreteiro, tinha estreitas ligações com o PSD e com o líder pessedista Amaral Peixoto. Como resultado, os comícios do partido eram patrocinados por José Carreteiro dentro do estaleiro. Durante a campanha para o governo do estado do Rio de Janeiro em 1958, os operários gozavam de feriados para assistir aos comícios e participavam de almoços com as lideranças locais do PSD (Nunes, 2000). Naquele pleito, a coligação entre o PTB e o PSD foi rompida no estado, estabelecendo-os como adversários permanentes. O PTB cresceu consideravelmente, tornando-se o partido mais influente no estado, substituindo o PSD. Os dois principais candidatos, Roberto Silveira do PTB e Amaral Peixoto do PSD, competiam pelo cargo de governador do Rio de Janeiro, com José Carreteiro oferecendo seu apoio a Amaral Peixoto. O grupo Carreteiro contava com cerca de quatro mil operários, muitos dos quais empregados por interesses políticos pessedistas. Essa vinculação política conferia aos empresários maior mobilidade e poder de barganha, além de uma posição privilegiada para discutir seus interesses junto aos governos do PSD (Nunes, 2000).

A relação estreita entre o empresário José Carreteiro e os representantes do poder público, especialmente os ligados ao PSD, garantia ao grupo uma vantagem significativa, sendo um fator crucial para a manutenção do monopólio do grupo Carreteiro. No entanto, após os acontecimentos na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro, o apoio do governo ao grupo começou a enfraquecer. Os usuários continuavam insatisfeitos com a qualidade do serviço, enquanto os sindicatos do setor intensificavam suas reivindicações. Em resposta, o grupo ameaçou interromper os serviços de barcas caso não obtivesse um aumento nas tarifas ou subsídios governamentais mais significativos. Sem sucesso em suas negociações, o grupo optou por retirar algumas barcas de circulação, tentando pressionar o governo a conceder um aumento no subsídio ou permitir o ajuste nas tarifas. Esse impasse levou a cinco sindicatos que representavam os trabalhadores do transporte aquaviário — incluindo marinheiros, foguistas, mestre-amador, arrais-amador, motoristas e eletricitas — a ameaçarem entrar

em greve. O Grupo Carreteiro, alegando falta de recursos, deixou de pagar os salários referentes ao mês de março (Pacífico, 2013).

Em 22 de maio de 1959, durante o governo de Juscelino Kubitschek, ocorreu a "Revolta das Barcas", a maior revolta dos usuários do transporte aquaviário contra as companhias responsáveis. Esse episódio foi o ponto culminante de uma série de tensões que se acumulavam ao longo dos anos, envolvendo quatro agentes principais: o Estado (nos níveis federal e estadual, incluindo os poderes Executivo e Legislativo), a empresa concessionária (Frota Barreto S.A.), o sindicato dos marítimos (fortemente mobilizado e politicamente ativo na época) e os usuários do transporte. A "Revolta das Barcas" aconteceu no contexto de uma concessão que, desde 1953, estava sob o controle do Grupo Carreteiro, detentor do monopólio do transporte marítimo entre Rio e Niterói por meio da Frota Barreto S.A. Na época, o governo e a população suspeitavam de má gestão dos recursos destinados ao serviço, especialmente em face dos constantes aumentos nas tarifas, o que gerava insatisfação generalizada (Pacífico, 2013).

Em 1962, o Decreto N° 825 criou o "Serviço de Transporte da Baía da Guanabara" (STBG), vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, reunindo as embarcações das companhias "Frota Carioca", "CCVF" e "Frota Barreto" (Mello, 2020). Naquele período, quando o número de passageiros entre o Rio de Janeiro e Niterói já ultrapassava 100 mil, o serviço não só era alvo de críticas pela qualidade, mas também a família Carreteiro, antes admirada, começou a ser severamente criticada pelo seu rápido enriquecimento e ostentação, associados à deterioração dos serviços de travessia. Esse período também ficou marcado por inúmeros acidentes, com várias mortes, greves frequentes e intensos conflitos entre a frota e o governo. Em resposta à crescente insatisfação, o Presidente Juscelino Kubitschek promulgou o Decreto 46.508, que resultou na desapropriação dos bens da Frota Barreto S/A e na transferência do controle do transporte aquaviário para a União, por meio do Ministério dos Transportes. Essa foi a primeira vez que o governo federal assumiu o controle do serviço. No entanto, a infraestrutura do sistema continuou a decair, pois as operações passaram a ser realizadas por empresas menores e por embarcações emprestadas pela Marinha, além de pequenas embarcações alternativas. Em 1967, no contexto do regime militar de General Costa e Silva e do programa de estatização em curso no país, foi criada a Sociedade de Economia Mista Serviço de Transportes da Baía de Guanabara (STBG S.A.). Essa nova entidade assumiu o transporte de passageiros, cargas e veículos entre o Rio de Janeiro e Niterói, mas, apesar de sua criação, o setor continuou sem investimentos significativos e sem a modernização das embarcações (Pacífico, 2013).

Na década de 1960, o transporte aquaviário entre Rio de Janeiro e Niterói atendia diariamente mais de 180 mil passageiros, o que acentuou a necessidade urgente de uma ligação alternativa entre as duas cidades. No entanto, esse fenômeno não pode ser reduzido apenas a uma questão de volume de passageiros; ele também reflete transformações mais profundas na dinâmica econômica e social da região. O aumento do tráfego e a crescente

demanda por eficiência evidenciaram a insuficiência das infraestruturas aquaviárias existentes, que, por sua vez, aceleraram a busca por uma solução mais moderna e conectada às necessidades do desenvolvimento urbano e industrial. No final da década de 1960, como resposta a essa crescente demanda, iniciou-se a construção da Ponte Rio-Niterói, que foi inaugurada em 4 de março de 1974. A conclusão da ponte resultou na interrupção do sistema de balsas destinado ao transporte de automóveis e caminhões, anteriormente operado por empresas privadas que não haviam sido impactadas pela estatização do setor. No entanto, o serviço de barcas para o transporte de passageiros continuou a ser prestado, embora com uma redução significativa no número de usuários, consequência direta da entrada em operação da nova ponte, que proporcionava uma alternativa mais rápida e eficiente para o tráfego de veículos (A Seguir, 2022).

O sistema viário de Niterói está profundamente relacionado à sua evolução urbana, podendo ser compreendido em dois momentos distintos: antes e depois da construção da Ponte Rio-Niterói. A importância dessa ligação com o Rio de Janeiro moldou um sistema viário com estrutura radial, tendo como ponto central a Praça Araribóia. A partir desse ponto, os corredores viários e as linhas de transporte público se expandem em diversas direções, abrangendo os bairros de Niterói, São Gonçalo e outros municípios da Região Leste Metropolitana. Antes da construção da ponte, o desenvolvimento urbano e a ocupação do espaço na cidade eram impulsionados principalmente pelo sistema de bondes, que se conectava às barcas, estabelecendo a ligação entre Rio de Janeiro e Niterói. Esse modelo de transporte resultou em uma cidade compacta, com a prioridade de percorrer pequenas distâncias, integradas ao sistema de bonde e barcas. Nesse contexto, a mobilidade urbana de Niterói era fortemente dependente do transporte público, com o transporte marítimo desempenhando um papel fundamental na estruturação do sistema de transporte da cidade.

Com a inauguração da Ponte Rio-Niterói em 1974, o sistema viário de Niterói passou por uma transformação significativa. A conexão entre Niterói e o Rio de Janeiro deixou de se concentrar na Praça Araribóia e se deslocou para as alças de acesso à ponte, o que resultou em um aumento do uso do automóvel. Os veículos que trafegam por essas vias têm como destino outros municípios ou buscam acesso a áreas de moradia em regiões de Niterói, como Pendotiba, a Região Oceânica e a Região Leste. Esse novo modelo de mobilidade contribuiu para o espraiamento urbano, com a ocupação do território sendo fortemente influenciada pelo uso do carro particular. O sistema viário de Niterói se expandiu, tornando-se mais extenso e distribuído por todo o município. Como consequência, houve uma sobreposição de diferentes modos de transporte nas vias, acompanhada por um grande volume de infraestrutura viária, como registrado no Plano de Mobilidade Urbana de Niterói (PMUS Niterói'19, 2019).

O período entre o final dos anos 1970 e início dos anos 1990 revela que, no setor de transporte urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), os recursos externos foram amplamente utilizados durante a gestão estatal dos serviços, o que resultou em um

aumento significativo das dívidas das companhias. A Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro (CONERJ) tornou-se obsoleta em termos de infraestrutura e enfrentava sérias dificuldades financeiras. Nesse contexto, problemas como a falta de regularidade e segurança no transporte aquaviário se agravaram, gerando crescente insatisfação entre os usuários. Esse cenário foi característico dos primeiros anos da década de 1990. A partir de 1998, o serviço regular de barcas na Baía de Guanabara passou a ser controlado pelo consórcio Barcas S.A. Esse processo de concessão se alinhou com o Programa Nacional de Desestatização, que teve início no governo Fernando Collor, foi interrompido pelo seu impeachment e retomado no governo de Fernando Henrique Cardoso (Pacífico, 2013).

A partir da década de 1980, a crise do Estado brasileiro se agravou, destacando a necessidade de estratégias para impulsionar o desenvolvimento econômico e fortalecer a economia nacional. Entre as medidas propostas, estava a implementação de um modelo de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, com o objetivo de atrair novos recursos para áreas carentes de investimentos. Essa estratégia se justificava pela incapacidade do Estado de contrair novas dívidas e pela inviabilidade de aumentar a carga tributária, o que poderia provocar recessão e descontentamento tanto da população quanto de diversos setores empresariais. O desafio consistia em superar os gargalos econômicos, redirecionando recursos de setores com excesso de investimentos para aqueles subinvestidos. Para que isso fosse viável, era fundamental tornar os setores carentes de investimentos atrativos para o capital privado. Nesse contexto, o papel do Estado seria central: atuar como um agente regulador e estruturador, capaz de criar condições favoráveis para a participação da iniciativa privada, o que demandava um Estado forte e eficiente.

Nenhum serviço público consegue remunerar empresas privadas com tarifas compatíveis às altas taxas de juros praticadas no mercado. Para que as taxas reais de juros sejam inferiores à eficácia marginal do capital investido nesses setores, é necessário que o Estado mobilize recursos, seja por meio de sua influência no sistema financeiro ou através de bancos públicos, repassando-os às empresas com subsídios significativos. Embora à primeira vista possa parecer que a transferência de serviços públicos do Estado para empresas privadas não traga mudanças substanciais, há diferenças importantes. Ao fornecer seu aval, o Estado deixa de comprometer recursos fiscais futuros e, em contrapartida, assegura-se por meio da hipoteca dos bens das empresas concessionárias. Caso ocorra uma prestação inadequada do serviço, o Estado pode executar essa hipoteca, retomar a concessão e transferi-la a outro concessionário, garantindo a continuidade e qualidade do serviço. Conforme Rangel, os ciclos econômicos — exógenos, ligados às economias centrais, e endógenos, influenciados pela "dialética da capacidade ociosa" —, somados à escassez de recursos públicos, limitavam a atuação estatal em uma economia de mercado. Por isso, tornava-se necessária a parceria entre capital público e privado, com o controle estatal predominando, ajustando as áreas de atuação conforme as fases do ciclo econômico.

Em 5 de fevereiro de 1998, a CONERJ foi vendida pelo preço mínimo ao consórcio formado pelas empresas Autoviação 1001 (a maior empresa rodoviária do Rio de Janeiro e a segunda maior do Brasil), Construtora Andrade Gutierrez, RJ Administração e Participações S.A. e Wilson Sons Administração e Comércio Ltda. Para análise do monopólio, é importante destacar que o contrato de concessão, com duração de 25 anos renováveis por mais 25, firmado pelo consórcio vencedor, apresentava uma particularidade em relação aos contratos das companhias de trens urbanos e do Metrô (Pacífico, 2013). A concessionária do transporte aquaviário obteve o direito de explorar tanto as linhas já em operação quanto as novas linhas a serem criadas, sem licitação, e todas operando sob regime de monopólio.

A Auto Viação 1001, pertencente ao grupo JCA, um dos maiores conglomerados de empresas rodoviárias do Brasil, detinha mais de 50% das ações da concessionária de transporte aquaviário, controlando simultaneamente a principal linha de barcas que conecta o Rio de Janeiro a Niterói. Além disso, a empresa operava diversas linhas de ônibus (executivos e populares) que percorriam o mesmo trajeto pela Ponte Rio-Niterói, bem como conexões entre o centro do Rio e o município de São Gonçalo. Esse cenário configurava um monopólio intermodal, sem integração institucional (Sectran/RJ, 2010). Assim, caso houvesse problemas nos horários das barcas, os usuários podiam recorrer ao transporte rodoviário, o que garantia à empresa lucros em ambos os sistemas. Essa dinâmica reduzia o incentivo da empresa para melhorar o transporte aquaviário, que, apesar de ser menos lucrativo do que o rodoviário, cobrava tarifas consideravelmente mais baixas.

Mais de dez anos após a concessão do transporte aquaviário à empresa Barcas S.A., controlada pelo Grupo JCA e liderada pela Auto Viação 1001, as expectativas em relação à melhoria dos serviços não se concretizaram. A empresa tornou-se alvo frequente da mídia devido aos constantes acidentes, ao aumento das tarifas acima da inflação, aos atrasos recorrentes e à ocorrência de barcas à deriva na Baía de Guanabara, entre outros incidentes graves. Esses problemas se tornaram parte do cotidiano dos usuários, que passaram a reclamar e protestar sobre o preço da tarifa. O processo de desestatização, licitação e concessão dos serviços de transporte na Baía de Guanabara ao grupo Barcas S.A. gerou intensas críticas, assim como a exploração do serviço de travessia. Com a transição do modelo de capitalismo estatal para o neoliberalismo, o Estado brasileiro assumiu o papel de agente regulador, buscando disciplinar a economia privada. As ideologias de individualismo e do estado mínimo, típicas do liberalismo, que geraram sérias consequências sociais, assim como o capitalismo de direção estatal, que ampliou as despesas públicas, destacaram a necessidade de uma atuação reguladora do Estado para equilibrar o mercado e assegurar a eficiência dos serviços prestados à população.

A partir de 2 de julho de 2012, a Empresa Barcas S.A. passou a ter um novo proprietário. Após dois anos de negociações, que foram sucessivamente rejeitadas pelo governo estadual, o Grupo CCR, que já detinha as concessões da Ponte Rio-Niterói, da Rodovia Presidente Dutra e da Via Lagos, adquiriu 80% das ações da concessionária Barcas S.A. por R\$ 72 milhões. Os

20% restantes ficaram sob o controle do Grupo JCA (Viação 1001). Vale ressaltar que essa mudança de controle ocorreu sem a realização de uma nova licitação para o serviço. Com a transação, o Grupo CCR, um dos maiores conglomerados privados de concessões de infraestrutura da América Latina, tornou-se o acionista majoritário, e a concessionária passou a ser denominada CCR Barcas (Mob Flu, 2018). O controle da concessão da Ponte Rio-Niterói foi exercido pelo Grupo CCR, entre 1995 até 2015. No entanto, durante o processo de relicitação ocorrido em março de 2015, embora a CCR fosse apontada por especialistas como a principal favorita, sua proposta revelou-se menos competitiva, com uma tarifa de R\$ 4,24, representando um deságio de 18,2%. A concessão foi vencida pela EcoPonte, uma nova operadora ligada ao grupo EcoRodovias. Com isso, a CCR perdeu o controle sobre as duas principais rotas de conexão entre Rio de Janeiro e Niterói, mantendo apenas a gestão da CCR Barcas, responsável pelo transporte aquaviário na região.

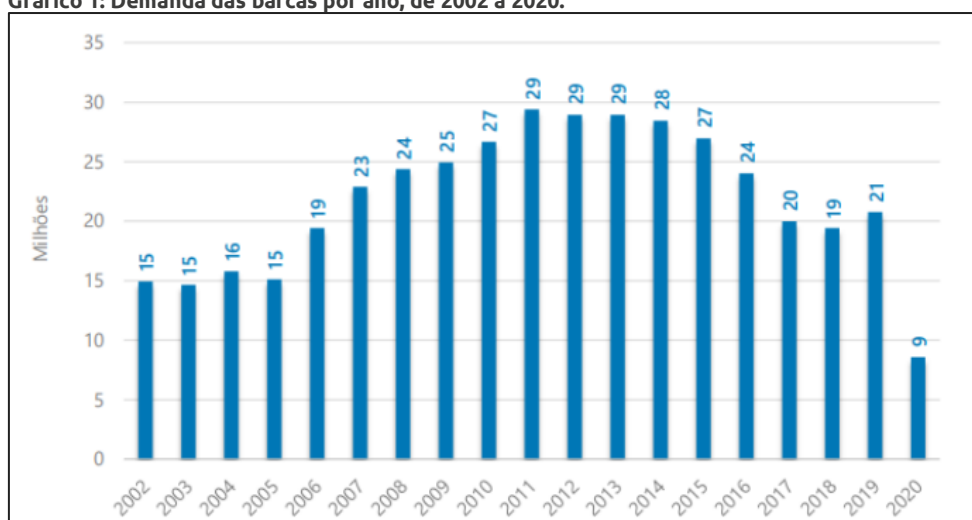
Em 2022, a CCR Barcas anunciou que não renovaria o contrato de concessão, que expiraria em fevereiro de 2023, após 25 anos de operação. A decisão foi tomada devido à constatação de que o Estado do Rio de Janeiro enfrentava uma dívida superior a R\$ 1 bilhão. Mesmo assim, o Governador Cláudio Castro afirmou que as operações continuariam por mais um ano após o término do contrato, enquanto novos estudos seriam realizados pela UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro). No entanto, pouco antes do vencimento da concessão, o governo estadual buscou homologar um acordo com o Grupo CCR para prorrogar a concessão. Embora um anúncio sobre esse acordo tenha sido feito em 2022, até o momento ele não foi oficialmente homologado, e a Justiça anulou o contrato de concessão. Esse revés gerou protestos no Palácio Guanabara, sede do governo estadual, e entre membros da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj). Durante o período de 2000 a 2022, as operações da empresa sofreram uma redução de cerca de 60% no número de usuários, caindo de mais de 21 milhões para menos de 9 milhões por ano. A empresa justifica essa queda dizendo que o sistema ainda não se recuperou totalmente dos impactos da pandemia, transportando atualmente cerca de 40 mil pessoas por dia.

O sistema de barcas enfrentou desafios significativos em 2020, especialmente no que diz respeito à demanda. Após um modesto crescimento em 2019, comparado ao ano anterior, o ano de 2020 registrou uma queda substancial. Essa redução foi principalmente causada pelos impactos da pandemia, que afetaram diversas atividades econômicas na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), além das medidas restritivas adotadas para conter a propagação do vírus. Em 2020, a demanda total das barcas caiu 40% em relação aos números de 2002, 2003 e 2005, conforme demonstrado no gráfico 1 (Boletim da Mobilidade Urbana, 2021).

Além dos desafios mencionados, o sistema de barcas também enfrenta questões relacionadas ao seu planejamento, especialmente no que diz respeito à integração física, de proximidade e tarifária com outros modais que operam tanto no Rio de Janeiro quanto em Niterói. Essa integração é crucial, pois muitos passageiros utilizam as barcas como parte de

um trajeto mais amplo, que vai além das proximidades das estações de atracação. Um exemplo disso ocorreu em 2014, quando a remoção do mergulhão da Praça XV — uma intervenção urbanística que consistia em um túnel sob as ruas — e a implementação de mão dupla na avenida Rio Branco, como parte de um projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro durante a gestão do ex-prefeito Eduardo Paes, afetaram o fluxo de passageiros das barcas. A demolição do elevador da Perimetral também teve um impacto significativo (R7, 2014). Quando somamos essas mudanças urbanísticas aos efeitos da pandemia de Covid-19, observa-se, no gráfico 1, uma redução considerável na demanda das barcas ao longo dos anos no Rio de Janeiro.

Gráfico 1: Demanda das barcas por ano, de 2002 a 2020.



Fonte: CCR Barcas/SETRANS.

A expectativa era de que, com a reabertura das atividades econômicas após as restrições da pandemia de Covid-19, a demanda pelas barcas se recuperasse. No entanto, essa recuperação não ocorreu, como demonstram os Gráficos 2 e 3. A redução na demanda pelo transporte público metropolitano, especialmente pelas barcas, se consolidou, confirmando a tendência de queda já observada antes da pandemia. A migração de passageiros para o transporte rodoviário foi um dos principais fatores dessa queda. Isso foi influenciado por diversos aspectos, como a diminuição da demanda por transporte individual e as melhorias nas condições de circulação da Ponte Rio-Niterói e seus acessos em ambas as cidades, o que tornou o modal rodoviário mais atrativo, superando obstáculos como o tempo de viagem.

Além disso, há outros fatores importantes a serem considerados. A previsibilidade dos tempos de viagem no transporte aquaviário, que anteriormente representava um diferencial competitivo, deixou de ser uma vantagem, o que pode explicar a queda significativa na demanda por esse modal (Boletim da Mobilidade Urbana, 2021). Durante o pico da pandemia, a CCR aumentou o intervalo entre as barcas Rio-Niterói, de 15 para 30 minutos, resultando em aglomerações de trabalhadores que precisavam retornar para casa (Esquerda Diário,

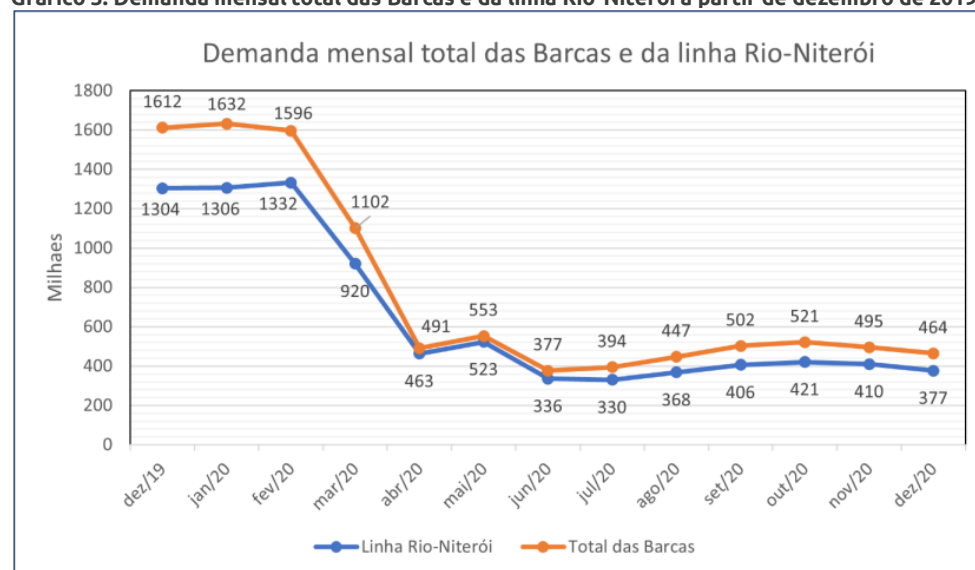
2022). Ou seja, ao priorizar a eficiência econômica em detrimento da eficácia social, a operadora reduziu a frequência das barcas, prejudicando sua principal característica: a agilidade. Esse ajuste operacional certamente contribuiu para o afastamento de passageiros nos anos subsequentes.

Gráfico 2: Demanda dos usuários de barcas em 13 meses a partir de dezembro de 2019.



Elaboração: A autora, 2024. Fonte: CCR Barcas/SETTRANS.

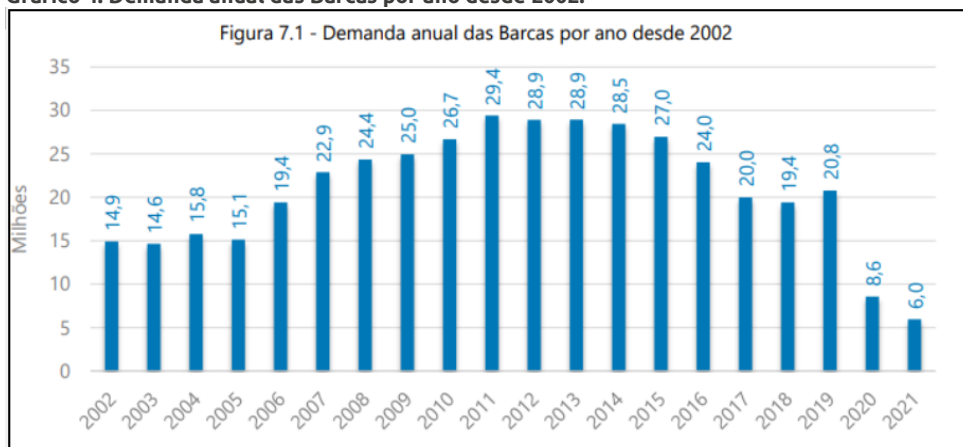
Gráfico 3: Demanda mensal total das Barcas e da linha Rio-Niterói a partir de dezembro de 2019.



Elaboração: A autora, 2024. Fonte: CCR Barcas/SETTRANS.

O gráfico 4, que apresenta a evolução anual da demanda das barcas desde 2002, evidencia claramente a queda acentuada dessa modalidade em 2021. Nesse período, a demanda registrou uma redução de aproximadamente 2,6 milhões de passageiros em comparação a 2020, ano em que a pandemia teve início (Boletim da Mobilidade Urbana, 2021).

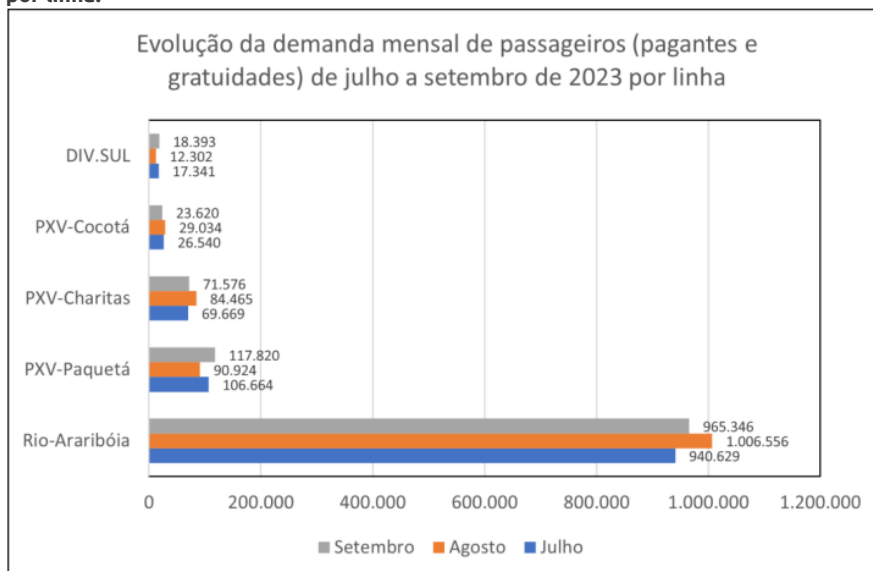
Gráfico 4: Demanda anual das Barcas por ano desde 2002.



Fonte: CCR Barcas/SETRANS.

A análise do gráfico 5 revela que o trajeto entre a Praça XV, no Rio de Janeiro, e a Praça Araribóia, em Niterói, é o mais congestionado, devido à maior demanda e à concentração populacional nas áreas centrais de ambas as cidades, onde muitas pessoas trabalham. Esse trajeto é, portanto, o mais utilizado no dia a dia, em contraste com as demais rotas. Por outro lado, a linha que liga a Praça XV a Charitas, em Niterói, apresenta uma capacidade inadequada para atender ao volume de passageiros diários, demonstrando ser insuficiente em comparação com a demanda.

Gráfico 5: Evolução da demanda mensal de passageiros (pagantes e gratuidades) de julho a setembro de 2023 por linha.



Fonte: CCR Barcas/SETRANS.

O catamarã de Charitas, em Niterói, oferece uma das passagens mais caras para o trajeto até o Rio de Janeiro, com um valor de R\$21 para o serviço seletivo atualmente em operação. Em 2018, iniciou-se uma discussão sobre a implementação de uma tarifa social no valor de

R\$6,30, com o objetivo de beneficiar a população e estimular o uso dessa linha, que apresenta baixa demanda. A lei que instituía essa tarifa social foi promulgada pela Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj) e teve como autor o deputado estadual Flávio Serafini, mas não foi cumprida inicialmente devido à resistência do governo estadual. A Procuradoria-Geral do Estado (PGE) alegou que esse tipo de regulamentação não era competência do Legislativo. Após a Justiça negar o pedido de liminar do governo para invalidar a lei, uma nova licitação para o transporte aquaviário foi anunciada, mas foi bloqueada pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE). Em abril, o TCE determinou que o secretário estadual de Transportes, Robson Ramos, apresentasse um novo edital de licitação, incluindo a linha social entre Charitas e Praça XV e a implantação de um ramal ligando São Gonçalo ao Centro do Rio (O Globo, 2019).

Em dezembro de 2022, a dois meses do término do contrato, a CCR Barcas e o Governo do Estado firmaram um acordo para que os serviços continuassem sendo operados pela concessionária por mais um ano, com possibilidade de prorrogação por igual período, até fevereiro de 2025. O acordo prevê o pagamento de uma indenização de aproximadamente R\$750 milhões à CCR Barcas, referente aos prejuízos operacionais, que ocorrem quando os custos do serviço superam a receita gerada pelas tarifas cobradas nas passagens.

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Rio de Janeiro (Agetransp) calculou o valor da dívida, que foi contestada pelo Ministério Público por meio de uma ação civil pública, atualmente em trâmite no Superior Tribunal de Justiça (STJ) (O Globo, 2019). A promotoria está investigando uma possível vantagem financeira para a CCR no novo contrato e alega que faltam documentos e explicações suficientes para justificar o valor da indenização de R\$ 752 milhões, referente às perdas ao longo do período de concessão (A Seguir, 2023). Além disso, a CCR Barcas implementou um aumento na tarifa do trajeto Rio-Niterói, que passou de R\$ 6,90 para R\$ 7,70, após já ter sido reajustada no início de 2021 (Esquerda Diário, 2022).

Ao analisar os impactos desse cenário nos usuários, observa-se que, por exemplo, muitos estudantes da Universidade Federal Fluminense (UFF) consideram a barca a opção mais viável para se deslocar entre o Centro do Rio e Niterói. No entanto, o aumento contínuo das tarifas torna inviável, para muitos, a continuidade nos estudos. Enquanto a classe trabalhadora enfrenta os efeitos da crise, empresas como a CCR e a SuperVia continuam a administrar contratos lucrativos, com aumentos nas tarifas e serviços de qualidade questionáveis. Vale destacar que o Grupo CCR foi um dos poucos a sobreviver sem grandes prejuízos após a Operação Lava Jato, que afetou governos do Partido dos Trabalhadores e empresas nacionais que cresceram durante esse período. Coincidentemente, o grupo possui uma forte participação acionária de fundos financeiros internacionais, incluindo grandes investidores estadunidenses, como o Fundo Blackrock (Esquerda Diário, 2022).

As barcas, por outro lado, são vistas como um sistema vantajoso, pois distribuem eficientemente o fluxo populacional e oferecem uma alternativa satisfatória em dias de congestionamento nas pontes. Ao analisar o sistema, nota-se que parte dos passageiros das

barcas no trajeto Rio-Niterói trabalha na área central do Rio e possui uma renda um pouco mais alta. Além disso, as barcas são frequentemente vistas como uma segunda opção para aqueles que utilizam o transporte rodoviário, especialmente em situações de acidente ou paralisação da travessia da ponte.

No entanto, a integração das barcas com o restante do sistema de transporte público ainda apresenta desafios significativos. Um dos principais problemas está na falta de sincronia entre os horários das barcas e os outros modais de transporte, como ônibus e metrô, o que pode resultar em longos tempos de espera para os passageiros. Além disso, a tarifa das barcas nem sempre se ajusta ao restante do sistema, criando dificuldades para os usuários que precisam transitar entre diferentes modais com um orçamento limitado. Esses desafios dificultam a efetiva integração do transporte aquaviário à rede de mobilidade urbana, prejudicando a experiência dos passageiros e limitando o potencial do sistema como uma alternativa viável e eficiente.

CONCLUSÃO

A mobilidade urbana é um setor crucial para a reprodução social das classes, envolvendo uma rede complexa de agentes políticos, o Estado e a própria população, e, por essa razão, está constantemente sob o impacto de ações políticas de diferentes naturezas. Um aspecto fundamental desse cenário é a crise enfrentada pelo modelo de concessão de serviços públicos, especialmente no que diz respeito às empresas de economia mista, que predominam nesse setor. Essa crise, cada vez mais evidente, exigirá soluções para ser superada antes que atinja seu ponto crítico. O desenvolvimento econômico contribuiu para uma crescente falta de transparência nos cálculos financeiros desses serviços, gerando uma disparidade cada vez maior entre o custo real das operações e o valor das tarifas cobradas, o que agrava ainda mais o cenário de ineficiência e insustentabilidade do sistema (Rangel, 1985).

Conforme apontado por Rangel (1985), o Brasil enfrentava uma crise significativa nos serviços públicos concedidos a empresas públicas, caracterizada pela exaustão dos recursos fiscais antecipáveis, tanto internos quanto externos. Essa crise foi agravada pela histórica falta de exigência do poder público em relação às contrapartidas operacionais das concessionárias. Essa fraqueza de fiscalização se perpetuou até os dias mais recentes, com operadores privados nacionais herdando tais práticas e promovendo sua acumulação de capital à custa da qualidade dos serviços prestados à população, sempre sob contratos de concessão e permissões precárias e desiguais (Rangel, 2005).

A crise aponta para a necessidade urgente de um novo modelo institucional que substitua o obsoleto sistema de concessão de serviços públicos a empresas públicas. Esse novo modelo precisa oferecer soluções eficazes para resolver dois problemas principais: a falta de oportunidades de reinvestimento pelo setor privado e a insuficiência da infraestrutura

existente nos serviços públicos, especialmente diante das novas necessidades geradas, direta ou indiretamente, pelo processo de industrialização (Rangel, 1985).

No contexto da mobilidade urbana no Rio de Janeiro, a localização estratégica das barcas, próximas a outros modais como o VLT e o metrô, oferece benefícios claros à população. Ela facilita o acesso e permite a troca eficiente entre diferentes meios de transporte. Contudo, a população tem relatado que o sistema de metrô não apresenta uma locomoção eficaz nem uma integração satisfatória devido à escassez de capilaridade. Esse fator contribui para que parte da população opte pela ponte em vez das barcas, já que os ônibus, de forma geral, são mais diretos, atendendo aos destinos desejados ou suas proximidades. Além disso, os ônibus se destacam pela vantagem da integração tarifária, o que reduz significativamente os custos diários para os usuários.

O Rio de Janeiro, marcado por sua complexa dinâmica urbana e social, exemplifica os entraves de muitas cidades brasileiras em articular uma rede de transporte público funcional e acessível, como questões de falta de capilaridade, a ausência de integração tarifária plena e a limitação de horários e rotas comprometem sua efetividade e limitam seu impacto positivo no sistema de transporte. A crise no modelo de concessão, somada às desigualdades históricas e à insuficiência de políticas públicas eficazes, destaca a urgência de intervenções estruturais. Para que as barcas e outros modais alcancem seu pleno potencial, urge a necessidade de investir em infraestrutura, promover a transparência na gestão dos serviços concedidos e assegurar uma fiscalização rigorosa. Mais que uma questão de eficiência, a mobilidade urbana deve ser tratada como um direito fundamental, central para a redução de desigualdades no território.

REFERÊNCIAS

A SEGUIR. PROJETO DA PREFEITURA PERMITE CONSTRUÇÃO DE CONDOMÍNIO DE PRÉDIOS NA ESTAÇÃO CANTAREIRA. 11 ABRIL. 2022. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://ASEGUIRNITEROI.COM.BR/NOTICIAS/LICENCA-DA-PREFEITURA-PODEPERMITIR-A-CONSTRUCAO-DE-CONDOMINIO-DE-PREDIOS-NA-ESTACAO-CANTAREIRA/](https://aseguirniteroi.com.br/noticias/licenca-da-prefeitura-podepermitir-a-construcao-de-condominio-de-predios-na-estacao-cantareira/). ACESSO EM: 25 DEZ. 2023.

ALERJ. RELATÓRIO FINAL E CONCLUSÕES DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA 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.

BERNARDES, LYSIA. **EVOLUÇÃO DA PAISAGEM URBANA DO RIO DE JANEIRO ATÉ O INÍCIO DO SÉCULO XX.** IN: ABREU, MAURICIO DE ALMEIDA (ORG.). NATUREZA E SOCIEDADE NO RIO DE JANEIRO. DEPARTAMENTO GERAL DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO CULTURAL DIVISÃO DE EDITORAÇÃO, SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA, TURISMO E ESPORTES, PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1992.

ESQUERDA DIÁRIO. COM AUMENTO ESCANDALOSO, TARIFA DAS BARCAS RIO-NITERÓI PASSARÁ A CUSTAR R\$7,70. NITERÓI, 2022. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://WWW.ESQUERDADIARIO.COM/SPIP.PHP?PAGE=GACETILLA-ARTICULO&ID_ARTICLE=50431](https://www.esquerdadiario.com/sPIP.php?page=gacetilla-articulo&id_article=50431). ACESSO EM: 1 JUN. 2024.

FUSFELD, D. R. **A ERA DO ECONOMISTA.** SÃO PAULO: SARAIVA, 2001.

LAMEGO, ALBERTO. **O HOMEM E A GUANABARA.** RIO DE JANEIRO: IBGE, 1948.

MARX, K. **CAPITAL. VOL. 3.** MOSCOW: PROGRESS PUBLISHERS, 1894.

MELLO, LUIZ ANTÔNIO. POPULISMO ELEITOREIRO PODE AFUNDAR A CCR BARCAS. **COLUNA GILSON MONTEIRO:** NITERÓI DE VERDADE. NITERÓI. 29 AGO. 2020. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://COLUNADOGILSON.COM.BR/POPULISMO-ELEITOREIRO-PODE-AFUNDAR-CCR-BARCAS/](https://colunadogilson.com.br/populismo-eleitoreiro-pode-afundar-CCR-Barcas/). ACESSO EM: 3 SET. 2023.

MOBILIDADE NA BAÍA DE GUANABARA. **MOB FLU.** RIO DE JANEIRO, 2018. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://WWW.MOBFLU.COM/2018/04/MOBILIDADE-NA-BAIA-DE-GUANABARA.HTML?M=0](https://www.mobflu.com/2018/04/mobilidade-na-baia-de-guanabara.html?m=0). ACESSO EM: 1 JUN. 2024.

MORÃO, GIOVANNI. TCE DETERMINA QUE EDITAL DE LICITAÇÃO DAS BARCAS INCLUA LINHA SOCIAL EM CHARITAS. **O GLOBO.** NITERÓI. 23 MAR. 2019. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://OGLOBO.GLOBO.COM/RIO/BAIROS/TCE-DETERMINA-QUE-EDITAL-DE-LICITACAO-DAS-BARCAS-INCLUA-LINHA-SOCIAL-EM-CHARITAS-23544203](https://oglobo.globo.com/rio/bairros/tce-determina-que-edital-de-licitacao-das-barcas-inclua-linha-social-em-charitas-23544203). ACESSO EM: 13 JUN. 2024.

NUNES, EDSON. **A REVOLTA DAS BARCAS: POPULISMO, VIOLÊNCIA E CONFLITO POLÍTICO.** RIO DE JANEIRO: GARAMOND, 2000.

NORONHA, FRANCISCO. **MEIOS DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO – HISTÓRIA E LEGISLAÇÃO (VOLUMES 1 E 2).** RIO DE JANEIRO, TIPOGRAFIA DO JORNAL DO COMMERCIO, 1934.

PACÍFICO, ALAN; SILVA, AUGUSTO. **TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS NA BAÍA DE GUANABARA (RJ): MONOPÓLIO E GESTÃO DAS ACESSIBILIDADES EM UMA PERSPECTIVA GEOGRÁFICA.** RIO DE JANEIRO, 2013. 176P. DISSERTAÇÃO DE MESTRADO – DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA, PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO.

SWEEZY, PAUL. CAPITALISMO MONOPOLISTA. **MARXISTS,** 2004. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://WWW.MARXISTS.ORG/PORTUGUES/SWEEZY/2004/10/90.HTM](https://www.marxists.org/portugues/swEEzy/2004/10/90.htm). ACESSO EM: 10 NOV. 2024.

PMUS NITERÓI'19. PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE NITERÓI. NITERÓI: SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE, 2019. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://URBANISMO.NITEROI.RJ.GOV.BR/ANEXOS/PMUS/PMUS_RELATORIO%20I_PRE%20DIAGNOSTICO.PDF](https://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/anexos/PMUS/PMUS_RELATORIO%20I_PRE%20DIAGNOSTICO.PDF). ACESSO EM: 2 NOV. 2023.

PORTAL R7. MERGULHÃO DA PRAÇA 15 É FECHADO E AV. RIO BRANCO GANHA MÃO DUPLA A PARTIR DESTE DOMINGO. RIO DE JANEIRO, FEV. 2024. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://NOTICIAS.R7.COM/RIO-DEJANEIRO/MERGULHAO-DA-PRACA-15-E-FECHADO-E-AV-RIO-BRANCO-GANHA-MAO-DUPLA-A-PARTIR-DESTEDOMINGO-16022014](https://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/mergulhao-da-praca-15-e-fechado-e-av-rio-branco-ganha-mao-dupla-a-partir-destedomingo-16022014). ACESSO EM: 24 JAN. 2024.

RANGEL, IGNÁCIO. **ECONOMIA: MILAGRE E ANTI-MILAGRE**. 2. ED. RIO DE JANEIRO: ZAHAR, 1986.

RANGEL, IGNÁCIO. **OBRAS REUNIDAS**. RIO DE JANEIRO: CONTRAPONTO, 2005.

SECTRAM/RJ. PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO. COMPANHIA ESTADUAL DE ENGENHARIA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA – CENTRAL, 2005.

SETRAM/RJ. BOLETIM DA MOBILIDADE URBANA: EDIÇÃO 2ª 2023: JULHO 2021. RIO DE JANEIRO: GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2021. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://WWW.TRANSPORTE.RJ.GOV.BR/SITES/TRANSPORTE/FILES/ARQUIVOS_PAGINAS/17812BM2_VERS%C3%A3o%20FINAL%20CONSOLIDADA_02_COMPRESSED_0.PDF](https://www.transporte.rj.gov.br/sites/transporte/files/arquivos_paginas/17812BM2_VERS%C3%A3o%20FINAL%20CONSOLIDADA_02_COMPRESSED_0.PDF). ACESSO EM: 12 DEZ. 2023.

SETRAM/RJ. BOLETIM DA MOBILIDADE URBANA: EDIÇÃO 9ª 2023: JULHO/SETEMBRO. RIO DE JANEIRO: GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2023. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://WWW.TRANSPORTE.RJ.GOV.BR/SITES/TRANSPORTE/FILES/ARQUIVOS_PAGINAS/BOLETIM_2023_9_E_DICAO_VERSAOPUBLICADA.PDF](https://www.transporte.rj.gov.br/sites/transporte/files/arquivos_paginas/BOLETIM_2023_9_E_DICAO_VERSAOPUBLICADA.PDF). ACESSO EM: 12 DEZ. 2023.

SILVA, MARIA. **OS TRANSPORTES COLETIVOS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**. RIO DE JANEIRO: BIBLIOTECA CARIOCA, 1992.

SILVEIRA, M. R., & COCCO, R. G. **INTERAÇÕES ESPACIAIS, TRANSPORTE PÚBLICO E ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO**. REVISTA BRASILEIRA DE ESTUDOS URBANOS E REGIONAIS, 12(1), 63, 2010. DISPONÍVEL EM: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2010v12n1p63>. Acesso em: 12 jun. 2024.

SORIMA, JOÃO; D'ERCOLE, RONALDO. ECORODOVIAS VENCE O LEILÃO DA PONTE RIO-NITERÓI E PEDÁGIO VAI CAIR PARA R\$ 3,70 EM JUNHO. **O GLOBO**. RIO DE JANEIRO, 18 MAR. 2015. DISPONÍVEL EM: [HTTPS://OGLOBO.GLOBO.COM/ECONOMIA/INFRAESTRUTURA/ECORODOVIAS-VENCE-LEILAO-DA-PONTE-RIO-NITEROI-PEDAGIO-VAI-CAIR-PARA-370-EM-JUNHO-15628139](https://oglobo.globo.com/economia/infraestrutura/ecorodovias-vence-leilao-da-ponte-rio-niteroi-pedagio-vai-cair-para-370-em-junho-15628139). ACESSO EM: 1 JUN. 2024.