

Luiz Firmino Pereira

Pesquisador do FGV CERI

Perspectivas para a mobilidade aquaviária

Não é de hoje que a preocupação com a mobilidade nas cidades é um dos temas mais relevantes para o desenvolvimento urbano. Tome corredor BRT, corredor BRS, e nada de diminuir os engarrafamentos. Muitas e longas horas dentro de veículos todos os dias, roubando a paciência e precioso tempo de descanso das pessoas.

Por essas e outras, o transporte aquaviário pode desempenhar um papel importante nesse contexto, ainda que nem todas as cidades tenham o privilégio de serem banhadas por grandes corpos hídricos interiores e calmos o suficiente para permitir a navegação em escala.

O estado do Rio de Janeiro é um desses privilegiados, contemplado com três baías (Guanabara, Sepetiba e Ilha Grande) e várias lagoas (Barra da Tijuca, Rodrigo de Freitas, Piratininga e Itaipu, Maricá, Saquarema, Araruama, Feia), fora canais e rios que podem se prestar ao uso aquaviário. Apesar disso, pouco se avançou em termos de transporte aquaviário nesses sistemas, ainda que isso esteja mudan-

do lentamente. Enfim começam a surgir iniciativas, como veremos ao longo deste artigo.

Mais antiga e famosa, a ligação Rio-Niterói viveu vários percalços e hoje sofre para ter sua sustentabilidade financeira bem resolvida, o que em muito resulta da falta de integração do transporte aquaviário ao planejamento urbano de outros modais – já tratamos desse tema aqui, na edição de setembro de 2023, no artigo “A (i) mobilidade urbana da RMRJ” (*link*: <https://go.fgv.br/1qxIF9ur9qL>) .

O que não tem sido colocado na conta para de fato explicitar a atratividade desse modal é o custo-benefício da infraestrutura necessária ao seu uso. Vejamos: diferentemente de outros modais, barcos não dependem de Capex nem Opex de estradas e/ou trilhos, o que por si só representa uma enorme vantagem a longo prazo.

E mais. Considerando nossa mobilidade centrada no modal ônibus, há uma questão que se torna cada vez mais relevante nas cidades: a resiliência! Hoje basta um



acidente em uma artéria importante para colapsar boa parte da dinâmica de uma cidade.

O transporte aquaviário, nesse quesito, demonstra alta resiliência, pois não sofre interrupção ou engarrafamentos, e este é um custo relevante para a economia das cidades. Claro que sua eficiência depende de boa articulação com outros modais, normalmente de vias alimentadoras, podendo o aquaviário substituir por vezes as artérias viárias, ou ao menos retirar dessas a sobrecarga.

O exemplo mais emblemático do que estamos falando pode ser presenciado todos os dias em um dos maiores movimentos pendulares do Rio de Janeiro, o deslocamento São Gonçalo – Niterói, que provoca um engarrafamento quase contínuo por todo o dia na chegada a Niterói e no final do dia em sentido contrário.

Ouçó muito dos que são contrários à ligação aquaviária São Gonçalo – Niterói ou Rio, que a barca só consegue transportar 2 mil pessoas por vez, há muita demora em embarcar e desembarcar, e por isso o investimento em metrô seria muito melhor. Ainda pior, argumentam que, se a ligação via barca se concretizar, a obra do metrô linha 3 não sairá nunca... É evidente que o metrô é melhor, mas a questão é que precisa de muito investimento e tempo, ao passo que a barca, pouco investimento e tempo. Barcas hoje não inviabilizam o metrô amanhã.

Ora, cinco barcas por hora podem tirar das artérias São Gonça-

lo – Niterói cerca de mais de uma centena de ônibus em cada sentido, com a vantagem da previsibilidade do horário de saída e chegada. Somado à resiliência que falamos, isso não é pouco. A barca pode até perder em tempo para o ônibus se não tiver trânsito, mas na situação a que chegamos, seria muito mais rápido.

Sem falar que o deslocamento de modais alimentadores deve se dar transversalmente, e mesmo em contrafluxo ao trânsito do *rush*, seja pela manhã ou pela tarde – menos emissão de gases poluentes sobre todos os aspectos.

Difícil entender por que nossa Baía de Guanabara não é cheia de embarcações de transporte de passageiros, sejam pequenas para pequenos trechos, ou médias e grandes para outros, como acontece em outras metrópoles a exemplo de Nova York, Istambul, Hong Kong, para citar alguns exemplos.

Mas esse cenário pode estar finalmente mudando. Várias iniciativas estão em curso, sejam estudos ou contratação, e devem trazer uma mudança na forma como olhamos esse tipo de transporte.

Na Região dos Lagos, onde Araruama já dispõe de uma ligação entre o primeiro e quarto distrito sobre a lagoa, será assinada este mês a contratação de estudos para diversas outras ligações entre cidades.

Na Barra da Tijuca, onde condomínios já perceberam a vantagem e operam embarcações, a prefeitura do Rio lançou edital para di-

Difícil entender por que nossa Baía de Guanabara não é cheia de embarcações de transporte de passageiros, como acontece em outras metrópoles a exemplo de Nova York, Istambul, Hong Kong, para citar alguns exemplos

versas linhas com interligações via lagoas da Barra da Tijuca ao metrô, e avança com estudo para ligação aquaviária entre os aeroportos Santos Dumont e Galeão.

Como falamos aqui na edição de janeiro de 2026 da *Conjuntura*, no artigo “Como chegar lá” ([link: https://go.fgv.br/QbfKdcAys9M](https://go.fgv.br/QbfKdcAys9M)), a prefeitura de Niterói decidiu subsidiar a linha de barcas Charitas – Centro do Rio, com bons resultados para a retirada do excesso de carros das ruas.

Claro que, para isso tudo avançar, precisamos ter a verdadeira integração tarifária entre modais, como alertamos nesse mesmo artigo de janeiro. 