

Transporte rodoviário de passageiros no Brasil



Thiago Oliveira Neto

Departamento de Geografia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Brasil

Ricardo Jose Batista Nogueira

Departamento de Geografia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Brasil

Recibido: 13 de septiembre de 2016. Aceptado: 9 de junio de 2017.

Resumo

A circulação entre os lugares é uma ação que marca a história da humanidade. Com o advento dos meios técnicos e as revoluções e evoluções dos transportes é possível percorrer centenas de quilômetros em uma fração do dia ou da semana. Porém todo esse conjunto de técnicas que permitem essa proeza do deslocamento humano possui uma organização espacial complexa. Nesse contexto, este artigo busca apontar a organização espacial do serviço de transporte rodoviário de passageiros no Brasil, destacando a estrutura empresarial e o papel do Estado diante da organização desse importante segmento de transporte.

Palavras-chaves

Transporte
Estado
Território
Organização
Brasil

Abstract

Passenger road transport in Brazil. Circulation between places is an action that marks the history of mankind. With the development of the technical means and the revolutions and evolutions on transportation it is possible to travel hundreds of kilometers in a fraction of the week or daytime. Nevertheless, all this group of techniques that allow such accomplishments on human movement have a complex spatial organization. In this context, this paper aims to point out the spatial organization of the passengers road transportation service in Brazil, highlighting the companies structures and the role played by the state on the organization of this important transportation field.

Keywords

Transportation
State
Territory
Organization
Brazil

Palabras clave

Transporte
Estado
Territorio
Organización
Brasil

Introdução

A rede rodoviária brasileira cobre todos os estados da federação, conectando diversas cidades e permitindo a circulação de milhões de passageiros todos os anos. Centenas de empresas são responsáveis por esse transporte que, para realizá-lo, distribui por diversas cidades seus pontos de venda de passagem, assim como, toda a estrutura necessária para a viagem, como: garagens, oficinas, restaurantes e apoio aos motoristas.

A legislação brasileira criou regulamentações para o serviço de transporte interestadual, e as empresas deste segmento constituíram verdadeiras malhas, ligando inúmeras cidades, em que cada empresa possui uma cartografia própria. Ao mesmo tempo formaram carteis e monopólios dominando os trechos em que atuam. O Estado ainda é o responsável pela criação de infraestruturas como estações rodoviárias para controlar o fluxo de passageiros.

Economia Política dos Transportes

Após esta breve introdução, pontuaremos nesta seção uma discussão que tange ao próprio subtítulo, apontando, obviamente, alguns aportes teóricos utilizados como guia para construir algumas reflexões e compreender a própria organização espacial dos transportes no Brasil, em destaque, aquele realizado pelo modal rodoviário com o uso de ônibus.

Para iniciar esta abordagem, é preciso ter claro o papel do Estado em relação aos transportes, sendo que este é responsável pela regulamentação de inúmeras atividades realizadas no território, dentre as quais está à prática efetuada pelas empresas de transporte de passageiro, através do uso de veículos automotores. Queremos deixar claro, de início, que existem várias modalidades de transporte de passageiro pelo modal rodoviário.

Existem diferenças nos transportes rodoviários, a primeira delas se dá com a divisão entre o transporte de carga e o transporte de passageiros, que além dos veículos serem diferentes, a própria regulamentação jurídica de ambos é completamente distinta; primeiramente, o transporte de carga possui algumas normas, como a regulamentação do veículo; está dividido em três grandes categorias composta por grupos empresariais, os autônomos e as cooperativas; além do mais, o Estado não regula quantidade de carga nem horário das viagens de cada veículo, enquanto que no transporte de passageiro existe toda uma outra regulamentação e normatização, pois o transporte de passageiros é entendido para as instituições como um transporte de seres humanos e existe em virtude disto uma preocupação do Estado com seus habitantes. Acreditamos que isto é a principal justificativa para que o Estado intervenha neste segmento, contrariando o pensamento liberal.

A aparência romântica da sentença anterior se baseia na própria configuração existente, pois as viagens de ônibus necessitam de autorização de instituições reguladoras, seja para o desenvolvimento do transporte fretado, turístico ou o transporte de passageiros intermunicipal, interestadual ou internacional, sendo que nesses últimos, as viagens, as permissões e horário de saída e chegada são pré-determinados pelo Estado via permissões ou autorizações.¹

A “indústria de transportes” apresenta sua relevância na economia moderna de duas formas: primeiramente no ato de propiciar a mobilidade de pessoas entre os lugares; no segundo caso, a circulação material das mercadorias de um ponto a outro. Neste conjunto existente no território, o que se torna de extrema importância é a mudança de

1. “CONCESSÃO: ferrovias, rodovias e transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura; PERMISSÃO: transporte coletivo regular de passageiros pelos meios rodoviário e ferroviário não associados à exploração da infraestrutura; AUTORIZAÇÃO: transporte de passageiros por empresa de turismo e sob regime de fretamento, transporte internacional de cargas, transporte multimodal e terminais”. Fonte: ANTT. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4871/Competencias.html>> Acesso em: 29 de julho de 2016.

um lugar para outro em menor tempo possível. É nos transportes de mercadorias que a indústria de transportes ganha seu destaque, pois implica diretamente na rotação do capital industrial e no movimento de circulação do capital, enquanto que o transporte de passageiro visa à realização da atividade de forma que propicie a mobilidade dos indivíduos, ou seja, é outra lógica.

Na indústria dos transportes a maior concentração de investimentos se dá no material rodante e na infraestrutura –fixo- esses dois sistemas se complementam, porém existe um descompasso entre eles. Primeiramente existe um descompasso tecnológico da renovação da infraestrutura que é mais lenta do que o material rodante, o primeiro é um capital fixo, com depreciação mais lenta; já com o material rodante a depreciação ocorre de forma mais rápida; quanto à propriedade, em geral as infraestruturas pertencem ao Estado; enquanto a operação da atividade ocorre por parte do capital privado.

A construção desses fixos, rodovias e as estações rodoviárias, feitas pelo Estado asseguram a reprodução do empreendimento de capital privado das empresas que vão atuar. Estas vão investir em outros objetos e no próprio material rodante que se desgasta rapidamente.²

Charles Wright (1982) aponta que a regulamentação de interesse público abrange leis de trânsito, credenciamento de veículos e proteção de infraestrutura, enquanto que na regulamentação econômica o Estado determina, a partir de processos jurídicos, quais empresários vão participar de determinado mercado e quanto será cobrado pelo serviço, ainda aponta que existem duas possíveis hipóteses sobre a regulamentação:

A “hipótese filantrópica” é apresentada pelos defensores da regulamentação, notadamente pelas firmas que a pleiteiam e por seus aliados nos órgãos regulamentadores. Segundo eles, a regulamentação é a única maneira de garantir que o público tenha um bom nível de serviço e uma indústria “estável”, pois a regulamentação é necessária para evitar concentração, “discriminação”, “caos” e “competição excessiva”. As firmas regulamentadas destinam elevadas somas de recursos humanos e financeiros a “relações públicas”, na tentativa de convencer o público de que a regulamentação só lhe traz benefícios, e sustentam um formidável *lobby* no Poder Legislativo e nas repartições-chave do Executivo. Essa hipótese vem sofrendo grande desgaste nos últimos 30 anos, pois as modalidades de transporte sem regulamentação econômica têm apresentado menores custos e melhores padrões de serviço que as modalidades regulamentadas. Desde meados da década de 1960, essa evidência tem sido reforçada por numerosos estudos econômicos que demonstram ser a “hipótese filantrópica” apenas uma “cortina de fumaça” cuja finalidade é esconder os verdadeiros interesses econômicos das empresas (incluindo-se as estatais). Desses estudos infere-se a hipótese alternativa de que as empresas procuram a regulamentação do Estado em benefício próprio (Wright, 1982:130-131).

A principal característica ligada aos transportes de passageiro é a tipologia de “serviço público”, uma interpretação que se perpetuou e que ocasionou e ainda ocasiona polêmicas acirradas, visto que engloba pontos de vistas diversos desde os liberais, apontando a liberdade total do mercado, enquanto aqueles que defendem a regulamentação estatal apontam a necessidade da existência de empresas públicas e subsídios ao setor, tendo como argumento que este é um serviço público, ainda que explorado pela iniciativa privada.

Segundo o Centre Politechnique des Etudes Economiques-C.P.E.E., as características do serviço público, responde a três objetivos que envolvem: a satisfação das necessidades coletivas de interesse geral; continuidade e regularidade do funcionamento; igualdade

2. Boa parte das infraestruturas que atendem as demandas de transportes, são quase sempre uma infraestrutura de realização do Estado tendo o uso pelas empresas privadas (Juillet, 1971). Isso ocorre substancialmente com o transporte rodoviário, onde as rodoviárias que centralizam as plataformas de embarque e desembarque, assim como outros serviços, o uso é de capital privado, apesar de ser inteiramente regulado pelo próprio Estado.

de tratamento aos usuários. Destacando ainda sobre estes apontamentos os critérios que norteiam características gerais: geração de desordem social quando ocorre a suspensão do serviço, mesmo que por pouco tempo e incapacidade da iniciativa privada de assegurar o serviço de modo satisfatório e contínuo. Como decorrência disto “haveria uma série de problemas jurídicos, políticos, econômicos e sociais na determinação de um serviço público dada a multiplicidade de fatores em jogo” (C.P.E.E, 1936 *apud* Nogueira, 1994:17).

Para Quinet (1982) o serviço público é uma forma de contrato imposto pelos Poderes Públicos às empresas fornecedoras de serviços de transporte, destacando também, que o transporte de bens ou de pessoas se constitui em um vetor primordial da atividade econômica e social. Em decorrência dessa relevância é normal que os poderes públicos através das instituições do Estado, atuem na forma de assegurar o funcionamento dos serviços de transportes evitando os mais variados entraves.

O Estado, enquanto entidade que realiza a regulamentação das atividades de transporte, se faz presente pois o mercado de transporte é bem diversificado³ e isto produz fluxos de diversas ordens resultando em disputas acirradas pelos melhores eixos de deslocamento. A intervenção neste caso pode se desenvolver de inúmeras maneiras, desde a restrição espacial até as características do veículo utilizado no transporte, frequências e regularidade das viagens, incentivo fiscal e até subsídios (Godard, 1990).

A presença do Estado não se resume apenas na escala de planejador e de executor de ações voltadas para infraestrutura de circulação. As ações também se inserem no controle, normatização e fiscalização dos fluxos existentes sobre as vias materiais. É no transporte de passageiros que o Estado atua como um ente responsável pela regulamentação da atividade de transporte, que mesmo durante os períodos em que este esteve com maior presença nos serviços públicos⁴ o transporte de passageiro continuou nas mãos da iniciativa privada, sendo apenas imposto normas e leis para o funcionamento legal, pois os transportes, apesar de serem atividades primordiais em um país, são considerados como serviços públicos exclusivos delegáveis.⁵

Os transportes de passageiros possuem três características que permitem designar como um “serviço público”: 1) possui um substrato material onde sua utilidade se dá por toda sociedade de forma contínua; 2) possui um trato social estando diretamente vinculado ao regime de direito público; e 3) o elemento subjetivo onde o Estado é aquele que ocasiona e normatiza a prestação do serviço, ou seja, as empresas participarão da atividade de transporte mediante a delegação e regulamentação do Estado.

Analisando o transporte público urbano, Reichman (1993 *apud* Nogueira, 1994) afirmava que a intervenção estatal é uma ação do Estado em função do contexto de justiça social, reconhecendo que o preço do serviço de transporte é algo estratégico, uma vez que para o transporte de passageiros ele tem um peso significativo na formação do índice de preço ao consumidor.

Deve-se concordar com Thomson (1976) quando destaca que o mercado de transportes não costuma ser grande para manter um enorme número de concorrentes. Apesar de existir uma gama enorme de empresas atuando, algumas linhas detêm poucas empresas capazes de resistir, e o transporte de passageiro de longa distância é efetuado por empresas que são quase sempre limitadas geograficamente, de modo que o número de concorrentes diretos é geralmente pequeno em alguns casos, isto é constituído no ato de regulamentação de quem vai operar em um determinado “trecho”.

A intervenção do Estado se dá pela imposição de regras que teriam como objetivo impedir as práticas de concorrência abusivas, dumping, e mesmo a falta de segurança dos passageiros ou o excessivo tempo de trabalho pelos condutores. Além do mais, o

3. Trecho mais densos de passageiros ou carga; trechos curtos ou longos; mais rentáveis ou menos rentáveis; operadores grandes ou pequenos, etc.

4. “(...) serviços públicos típicos, não passíveis de concessão, e que deverão ser exercidos através de órgão governamental, autarquia, fundação ou empresa pública, criados com finalidade específica, de cuja lei de criação faça parte a regulamentação apropriada. Do outro lado estarão os serviços de utilidade pública, objeto de concessão a empresas privadas ou de economia mista, mediante regulamentação constante da lei que definir a concessão e a licitação pública, quando se trata de empresa de controle acionário privado. Propõe-se, portanto, um esforço de classificação dos serviços públicos e de utilidade pública, nos vários níveis de governo” (Branco, 1991:30-31).

5. O Transporte rodoviário de passageiro é um serviço público impróprio, pois atende a uma necessidade coletiva, mas não é executado pelo Estado, sendo apenas autorizado pelas instituições dele.

setor de transporte não pode sobreviver completamente longe das ações do Estado. Se por um lado, de forma contraditória, seus empreendedores defendem uma postura liberal, por outro, estes solicitam subvenções, financiamentos e em alguns casos buscam através do Estado exercer uma pressão para impedir novas permissões/concessões de linhas e rotas para outras empresas, mantendo desta forma, o monopólio a quem já detêm o “trecho” da permissão/concessão.

Capot-Rey (1947) aponta que a intervenção do Estado nos transportes ocorre de forma direta por meio de tributos e tarifas que visam favorecer este ou aquele itinerário, provocando ou impedindo curto-circuito.

Para as estruturas empresariais dos transportes rodoviários de passageiros realizarem suas atividades num determinado circuito, estas têm sua atuação em função de seu aporte, cujas linhas são previamente estabelecidas. Em alguns casos o resultado difere da oferta programada em razão das dificuldades de operação e de manutenção dos veículos, por outro lado, as empresas de fretamento –artesanais- têm como característica, uma maior flexibilidade nas operações, sendo possível realizar adaptações conforme a demanda (Godard, 1988), mas em ambos os casos a realização dos transportes perpassa pela autorização dos órgãos reguladores.

Contrariando Godard (1990), os transportes de passageiros pelo modal rodoviário de forma geral, possui uma flexibilidade, porém as mudanças de itinerário, assim como do número de veículos e horário de saída necessitam autorização da instituição reguladora, no caso do Brasil a Agência Nacional dos Transportes Terrestres – ANTT e demais agências estaduais.

Dentro das redes de transporte rodoviário de passageiros existem disputas de mercado que estão em jogo em diversos pontos do território nacional, sendo que esta disputa se concentra nos eixos mais rentáveis para as empresas; enquanto um lugar que possui estradas sem pavimento e com baixa demanda, poucas empresas arriscam seu capital para propiciar a circulação de pessoas.

Para regular os transportes de passageiros, sejam as viagens interestaduais, intermunicipais, fretamento e entre outras modalidades, o Estado brasileiro criou uma agência que rege e fiscaliza este setor, que inclui também a modalidade de transporte de cargas. Nos transportes de passageiros a agência nacional reguladora é ANTT, esta autarquia é responsável pela fiscalização, normatização e concessão dos “trechos” às empresas de transporte. Nas concessões e permissões “a operadora tem completa responsabilidade comercial pelo serviço concedido dentro dos limites estabelecidos pelo poder público” (Silva, 2003: 51).

O processo de concessão e permissão engloba três dimensões: estrutural, organizacional e legal. A dimensão estrutural é o arranjo dos órgãos, agentes ou setores responsáveis pela distribuição formal entre eles; dimensão organizacional é referente à correlação de forças entre essas unidades, formais ou informais; a dimensão legal está ligada ao arcabouço jurídico que confere legitimidade a um determinado processo jurídico (Bussinger, 1987). Dimensão estrutural envolve a forma de administração direta e indireta, empresas dependentes ou independentes ou ligadas a um holding como o caso do JCA.⁶

As relações do Estado e da sociedade com a empresa de transportes é regulada por lei, segundo a Constituição Federal. Em relação às regras, estas regem as relações entre o poder concedente e os concessionários. Com o repasse das funções às instituições privadas, o poder público abandonou as suas obrigações de concedente, deixando as concessionárias seguirem os seus próprios rumos dentro da normatização constituída (Branco, 1991).

6. Grupo JCA é uma *holding* composta atualmente pelas seguintes empresas de transporte de passageiros: Catarinense; Expresso do Sul; Macaense; Cometa, 1001, Rápido Ribeirão Preto e Kaiowá, além de operar as barcas que fazem a travessia Rio-Niterói.

Os transportes de passageiros em diversos lugares do mundo, possui uma organização espacial e política similar. Desta forma, em nível geral, Charles Wright (1990) aponta que na ausência de uma regulamentação econômica, os usuários do transporte rodoviário de passageiros (TRP) mediante a sua escolha de empresa, horários e veículos tenderiam a negociar com as empresas de transporte a qualidade de cada uma daquelas características, as empresas que não possuem adequadamente estas prerrogativas mais apreciadas pelos usuários e aquelas que possuem tarifas consideradas elevadas tenderiam, de certa forma, a perderem seus clientes para outras empresas. Independente da presença ou ausência de regulamentação econômica, “todas as empresas estariam sujeitas à regulamentação técnica, incluindo-se licenciamento e inspeção dos veículos, horários, velocidades etc.” (Wright, 1990:9). Assim se expressa Wright:

Sob regulamentação econômica, esse “poder de negociação” entre empresas e usuários passa pela intermediação do órgão regulamentador. As justificativas pela existência dessa regulamentação no Brasil, apresentadas por representantes das empresas regulamentadas, geralmente incluem as seguintes:

- a) A competição entre empresas levaria à “concorrência predatória” ou “ruinosa”, com base no preço, com a degradação da qualidade do serviço e dos padrões de segurança, seguida pela falência de empresas e da emergência de monopólio;
- b) Para poder investir no desenvolvimento de uma ligação (ou de muitas ligações), o empresário precisa da segurança de que seu investimento terá retornos, o que, no TRP, ocorrerá somente no caso de o Governo estabelecer regras que projetam o mercado de cada empresa (Wright, 1990:9-10).

Wright destaca ainda que a própria competição entre as empresas no mesmo segmento é um aspecto saudável, seja no setor de transportes de passageiros, assim como qualquer outra atividade econômica de mercado:

- a) A competição entre empresas é um aspecto saudável e até mesmo necessário da atividade econômica, encorajando-as a melhorar os seus serviços, a competição constitui um mecanismo para o seu aprimoramento. Sem regulamentação econômica, o monopólio constitui perigo apenas onde há economias de escala muito significativas, o que parece não ser o caso do TRP;
- b) O TRP não é diferente de qualquer outro ramo de atividade econômica de uma economia de mercado: empresário de outros setores fazem investimento e arcam com riscos no restante da economia (1990:10).

O monopólio⁷ em qualquer esfera do mercado resulta da existência de um produto ou um serviço inexistindo alternativas para substituí-lo. Esta situação ocorre com frequência quando se analisa o transporte de passageiros. Está prática é originária da própria regulamentação realizada pelas instituições do Estado, quando este, por sua vez, permite que apenas uma única empresa atue em um determinado “trecho” ou linha que corresponde a uma licença específica de operação, podendo em alguns casos, haver várias licenças em uma dada ligação (Wright, 1990:12) interestadual.

A própria concorrência sem a presença de diretrizes ocasionaria a redução da taxa de lucro de cada empresa, diminuindo conseqüentemente a reposição de material rodante que se desgasta ao longo das viagens. A tarifa regulada pelo Estado também mantém a constituição de mais-valia e de reprodução de uma estrutura empresarial importantíssima para a manutenção do sistema de transportes.

A alegação de que sem regulamentação haverá “competição excessiva” e uma elevação dos índices de ociosidade não é justificada por evidência teórica ou

7. Monopólios públicos – são, quase sempre, menos eficientes do que os regimes competitivos. Isto resulta de uma combinação de interferência política, de gestão pouco motivada, de força da organização sindical e de obrigações sociais etc. entretanto, os monopólios públicos têm a vantagem de possibilitar um controle mais direto sobre os serviços e as tarifas pelo poder público. Também possibilitam estabelecer de forma mais fácil a integração dos transportes e sua harmonização com os interesses sociais e da comunidade em geral. Mas isso requer uma coerência de propósitos e ações do setor público que geralmente falta (Silva, 2003:50).

empírica. As empresas não investirão em linhas em que seus ônibus andem vazios, a não ser que a regulamentação o exija e dê, em troca, a possibilidade de gerar lucros monopolistas noutras linhas (Wright, 1982: 144).

No final do seu texto, Wright dá uma pista no que tange aos interesses privados referente a própria regulamentação dos serviços de transportes rodoviário de passageiro.

A regulamentação econômica dos transportes serve basicamente aos interesses econômicos das empresas regulamentadas, sejam elas estatais ou particulares. Suas características essenciais são: 1) barreiras ao ingresso de novas firmas; 2) tarifas mínimas obrigatórias solicitadas pelas próprias companhias e aprovadas, porém não elaboradas, pelo órgão regulador; 3) restrições ao transporte de passageiros ou de carga de terceiros por empresas comerciais ou industriais, ou por autônomos; 4) divisão arbitrária do mercado para que não haja competição baseada em padrões de serviço entre as empresas regulamentadas. Na prática, essa estratégia visa apenas fornecer às empresas um retorno sem risco e sem necessidade de oferecer aos usuários as combinações de preços e serviços que eles desejam. Em todas as modalidades, a regulamentação econômica resulta em maiores tarifas (Wright, 1982:156).

Numa possível ausência da regulamentação, o monopólio surgiria na ocasião da “presença de substâncias de economia de escala que resultassem em custos médios decrescentes até o ponto em que grande parcela do mercado fosse atendida”, mas existem outras ocasiões para o surgimento dessa conjuntura, como a redução de empresas atuantes no segmento aumentando a probabilidade de ocorrerem “acordos de cavalheiros” ou conluíus (Wright, 1990:12).

Para sustentar sua argumentação da existência de monopólios no transporte rodoviário interestadual de passageiros, Wright fez um levantamento apontando em pares de cidades que existiam linhas com permissão a uma, duas ou até três empresas, sendo que em 1985 existia 91,2% das ligações realizadas por uma única empresa, 8,6% com duas e apenas 0,2% com três empresas operando no mesmo trecho conforme o Quadro 1.

Quadro 1. Distribuição da quantidade de empresas que atuaram por linha em 1985: número de empresas por ligação interestadual de ônibus, por distrito rodoviário. Fonte: (Wright, 1990:13).

Destino	1 empresa	2 empresa	3 empresa
AM	3	2	0
PA	6	1	0
CE	23	7	0
PE	46	1	1
BA	41	2	0
MG	128	10	0
RJ	69	6	0
SP	125	12	1
PR	75	7	0
RS	41	0	0
MT	7	1	0
GO	38	3	0

PB	19	2	0
RN	11	0	0
MA	6	0	0
SC	31	5	0
ES	35	4	0
PI	22	1	0
MS	7	2	0
AL	13	2	0
SE	17	0	0
DF	47	8	0
Total	810	76	2
(%)	91,2	8,6	0,2

Esse quadro demonstra o monopólio/oligopólio existente na década de 80, quando uma ou duas empresas operavam uma determinada linhas que corresponde a uma licença específica de operação. Tal processo está associado à própria regulamentação que permite até hoje que um número reduzido de empresas atue naquele “trecho”. Em 2008 atuavam no Brasil 224 empresas distribuídas nas 2628 linhas interestaduais (2535 nacionais e 95 internacionais), deslocando um total de 130 milhões de passageiros (ANTT, 2008: 29), sendo que 114 empresas foram responsáveis por 88% do total de passageiros transportados (STF, 2008) mostrando como se dá a distribuição do transporte em um grupo fixo de empresas. “A ministra Ellen Gracie informou que, após 20 anos da promulgação da Constituição, milhares de ligações rodoviárias permanecem em regime de monopólio” (STF, 2008).

Quando ocorre a licença de operação de três, quatro ou mais empresas nota-se a composição de grupos empresariais que se formam para manter o monopólio do “trecho” ao invés de competirem entre si.

Em diversos lugares do Brasil, pequenas e grandes empresas de ônibus de turismo, excursões e de fretamento se constituem numa preocupação para as empresas do transporte rodoviário de passageiros que operam em linhas regulamentadas pelas instituições do Estado, pois alguns fretamentos possuem autorização e muitos outros nem sequer possuem autorização- “clandestino – informal”, e mesmo que esporádico as viagens desse serviço, as empresas do outro segmento não querem dividir clientes (Wright, 1990).

No passado, em decorrências de entraves entre empresas de ônibus e fabricantes de ônibus, algumas operadoras passaram a moldar seus próprios veículos em linhas de produção, atendendo a configuração nos moldes da própria empresa transportadora num aspecto de verticalização. Hoje esta configuração se alterou completamente, não apenas pela própria legislação que normatiza a fabricação e a qualidade das montagens de carrocerias e chassis, mas a própria diversidade de empresas que fabricam os dois componentes, estas buscaram atender tanto as normas legais, quanto ao gosto dos transportadores, resultando em diversas configurações interna e externa dos veículos.

Outra peculiaridade do transporte rodoviário de passageiros é o aspeto das empresas de ônibus tradicionalmente efetuarem o transporte de encomendas, algumas possuem veículos tais como caminhões para o transporte de carga fracionada, operando em conjunto com os ônibus. No transporte de carga fracionada, muita das vezes, estas são

transportadas nos bagageiros dos ônibus que desloca além dos passageiros também as encomendas, sendo estas despachadas e entregues em pontos específicos ou na própria estação rodoviária.

Um dos maiores embates atuais em diversas regiões do Brasil é a abertura ou não de um processo de licitação para novas empresas operarem um determinado “trecho”, que muita das vezes possui apenas uma empresa e as demais, em decorrência da ausência de novas licitações, passam a operar por intermédio de ações jurídicas, enquanto aquele grupo que já opera não deve observar a introdução de novos concorrentes em sua linha com bons olhos.

A abertura de licitação para exploração de novas linhas de transporte rodoviário de passageiros depende de avaliação do [Ministério dos Transportes] MT quanto à conveniência e à oportunidade. A avaliação é realizada com base no estudo de viabilidade técnica e econômica efetuado pela ANTT, que indique a possibilidade de exploração sem previsão de subsídios. Ou seja, é imprescindível que a linha seja rentável para o particular, critério que se contrapõe ao princípio da essencialidade do serviço público. Além disso, a vedação à participação de pessoas físicas e consórcios, bem como a obrigatoriedade de atendimento a um conjunto de requisitos operacionais (tipo de veículos, frota mínima, entre outros), tem resultado em restrições à participação de interessados no processo licitatório.

A metodologia adotada pela ANTT para estimar demanda por transporte rodoviário de passageiros não considera o preço do próprio serviço em questão, o preço dos serviços substitutos e complementares e a renda, variáveis essas que influenciam a demanda por bens e serviços, de acordo com os conceitos solidificados na microeconomia. Por outro lado, prevê a exploração das linhas mediante a utilização de ônibus de 46 lugares, com ociosidade de 34% do veículo.

Nessas condições, não é de se estranhar que o serviço ofertado em localidades de baixa renda ou de menor desenvolvimento econômico não sejam rentáveis. A quantidade de autorizações judiciais para a operação de linhas de transporte rodoviário de passageiros vem confirmar a tese de que o ritmo para lançamento de novas linhas é lento e que as premissas adotadas para identifica-las não são adequadas. Segundo a ANTT, os argumentos apresentados pelas empresas junto à justiça se baseiam na demanda não atendida e na ausência de licitação, bem como em requisitos de idade máxima da frota, frota mínima e tipo de veículo que restringem a atuação no transporte rodoviário de passageiros (Brasil, 2005:14).

Como qualquer atividade econômica, os transportes também acompanham as “leis” do capitalismo em que o processo de concorrência ou monopólio, com a incorporação de empresas é comum, fazendo com que dois ou mais proprietários com poucos veículos formem grupos com agregação de veículos de inúmeras empresas destes, constituindo em uma frota maior. A aquisição de empresas por outra não apenas aumenta o número de veículos como também se amplia a área territorial de atuação e a incorporação de linhas ao grupo, passando a dividir o mercado entre si, e em alguns casos completa-se trechos importantes. Algumas permissões/concessões estão estabelecidas com uma distância entre dois ou mais pontos de embarque e para ampliar esta rota a empresa utiliza meios jurídicos –liminar- ou se incorporar ou ser incorporada por um grupo, aumentando a autonomia da mesma e ampliando as rotas existentes.

No Brasil foi o ônibus que permitiu a ampliação dos deslocamentos de inúmeras pessoas do sudeste-sul e nordeste para a Amazônia, quando o próprio Estado almejava povoar esta região, ou ainda, a própria necessidade de mão de obra em São Paulo que se constituiu em fluxos migratórios. Mas hoje a própria necessidade do ato de deslocar-se no

território nacional atende a outras demandas, seja do próprio meio de produção ou da necessidade humana de circular entre os lugares, atendendo aos mais variados desejos.

Uma parcela significativa das empresas atuantes no transporte de passageiros interestadual teve o início de suas operações no momento em que o Estado estava captando recursos para expansão de suas vias de circulação e tais empresa⁸ continuam em operação até hoje –Itapemirim 1953, Eucatur 1964, Ouro e Prata 1948, Motta 1967, Gontijo 1943, Catarinense 1928, Andorinha 1948 etc.–,⁹ enquanto, que no transporte de carga as maiores empresas em 1980 –Rodoviário Michelin, Dom Vital, Tresmaiese, ITD, Etsul, Di Gregório, Rápido Paulista etc.–¹⁰ não existem mais, estas ou foram incorporadas aos grupos empresariais ou faliram. Uma das peças desse quebra cabeça é a regulamentação do Estado no primeiro serviço e ausência no segundo¹¹ e o não acompanhamento das transformações globais e regionais pelas empresas transportadoras. A reprodução do capital é garantida pela própria existência de meios jurídicos como a regulamentação pelo Estado, mantendo uma quantidade relativa de empresas fixas operando as linhas, enquanto que na ausência desse arcabouço a competição entre as empresas em alguns casos inviabiliza a reprodução e sua perpetuação no mercado.¹²

Organização Espacial dos Transportes de Passageiros Interestadual pelo modal Rodoviário

A formação territorial brasileira, com a concentração inicial de um povoamento no litoral e, posteriormente, a consolidação de povoados no território e de estruturas de atividades econômicas adentro, constituiu formas específicas de redes urbanas, composta de cidades com funções econômicas e centralidades políticas distintas uma das outras, gerando fluxos. Dentro do sistema viário nacional existe uma gama de nós criados pelas cidades e pela existência de um fixo que centraliza diversas linhas de ônibus de transporte de passageiros, este fixo é a rodoviária. Objeto fundamental na organização espacial do transporte rodoviário, a rodoviária é uma forma espacial cuja existência expressa parte do conjunto de uma atividade maior que é a circulação de pessoas numa sociedade; sua função é exatamente reunir num ponto os fluxos decorrentes do serviço de transporte, permitindo aos poderes instituídos um controle sobre este movimento; contudo, é importante compreender que a rodoviária é a manifestação concreta de uma estrutura social e econômica que tem no movimento, na circulação de pessoas e mercadorias o seu fundamento; enfim, ela também é parte de um processo, de um momento de determinada sociedade que pode ter um grande significado num momento e desaparecer num momento posterior como resultado de mudanças na rede urbana, o papel que a cidade exerce de centralização ou não, a concorrência com outras modalidades, etc.

As viagens de ônibus não têm apenas como pressuposto atender as demandas do sistema capitalista de produção. O ato de viajar e de percorrer o país, conhecer regiões com domínios morfoclimáticos distintos, serras, cidades ou rever parentes e amigos, assim como ir a uma festa, remete a própria necessidade humana em circular entre os lugares, sejam eles a uma dezena de quilômetros ou a centenas para satisfazer a uma dada necessidade subjetiva.¹³

Na organização espacial das cidades as rodoviárias possuem uma atenção especial pela capacidade de aglomeração de fluxos e com isto a atração também de inúmeros serviços complementares a ela: alimentação, hospedagem, transporte complementar, etc. alterando completamente a dinâmica do entorno.

8. Uma boa parte das empresas de transporte de passageiros começaram suas atividades com “um único veículo com seu motorista”, o qual é geralmente também o seu proprietário. Em seguida, as unidades de produção individual tendem a transformarem-se em microempresas, operando diversos ônibus e com pessoal assalariado” (Henry, 1997:55).

9. Colocamos o ano de fundação da empresa.

10. Estas e outras empresas desse seguimento não existem mais (Neves, 2011).

11. “O Brasil jamais regulamentou o transporte rodoviário de cargas (TRC), mas regulamenta o transporte aéreo e rodoviário de passageiros” (Wright, 1982:130).

12. “A carga, esse de modo diferente, ao transporte de passageiros, por não ser exigido documento legal, para estabelecer rotas dos transportes de bens, permite atingir de modo abrangente todo o território nacional, ficando o mercado em determinar a importância como prestador de serviço, e dos custos para a execução do contrato de transporte acordado” (Almeida, 2006:76).

13. “Embratur/Fipe (2001) forneceu, entre outras, as seguintes constatações: a) o ônibus de linha é o meio de transporte mais procurado (36,6%) no segmento das viagens de extensão superior a 200 km, chamadas de domésticas; e b) 76,1% das viagens domésticas têm por fim o lazer, aí incluídos os passeios, as visitas a parentes e a amigos, as férias e outros” (Brasil, 2005:6).

Em decorrência da ampla existência de serviços de transporte rodoviário de passageiros, optamos em destacar apenas o transporte interestadual de passageiros no Brasil, que no ano de 2015 realizou um conjunto de 1.600.157 viagens de ida com disponibilização de 73 milhões de assentos, e no percurso de retorno foram realizadas 1.608.490 viagens com disponibilização de 72,7 milhões de lugares, tendo um total de 52 milhões de pessoas transportadas, e uma frota ativa de 34 mil ônibus rodoviários, sendo apenas 16 mil para uso em viagens com permissão no ano de 2015.¹⁴

O serviço de transporte rodoviário entre as cidades ocorre com o uso de ônibus que transportam de uma só vez um número substancial de pessoas (22, 30, 40, 60) entre os lugares. Estas viagens ultrapassam diversas divisões e limites políticos entre municípios, distritos, estados e países, estando sujeita às regras de cada repartição política. Em um recorte realizado, nota-se a presença do transporte intermunicipal, interestadual e internacional, sendo que uma concessão/permissão entre estados pode ao mesmo tempo propiciar um transporte intermunicipal caso a linha não seja direta entre dois lugares de estados distintos; há linhas que cruzam vários estados brasileiros,¹⁵ porém com destino e ponto final ou um inicial.¹⁶

A legislação brasileira que regula o transporte rodoviário de passageiro define algumas tipologias e especificidades tais como aponta a descrição a seguir:

Os serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros são os únicos que têm a natureza jurídica de serviços públicos, sendo classificados em convencional e semi-urbano. O serviço de transporte rodoviário convencional, por sua vez, divide-se, em função das características técnicas dos veículos e do tipo de pavimento das rodovias, em: (a) com sanitário: tipo I (asfalto) e tipo II (revestimento primário); (b) sem sanitário: tipo I, tipo II e tipo III (leito natural). Já o serviço de transporte rodoviário semi-urbano é aquele que transpõe os limites de um Estado ou do Distrito Federal, em ligações com extensão igual ou inferior a 75 km, sendo empregado o ônibus de duas portas com catraca. Neste segmento, é permitido o transporte de passageiros em pé. Além dos serviços regulares, também é oferecido o serviço diferenciado que é executado no itinerário da linha com emprego de ônibus especiais do tipo: leito com ou sem ar condicionado, executivo, semi-leito e misto (Brasil, 2005:6).

O transporte rodoviário de passageiros se desnuda em duas ocasiões bem definidas não apenas geograficamente, mas pela legislação, sendo a existência do transporte efetuado entre cidades de municípios dentro de um Estado da Federação sem ultrapassar os limites destes e o transporte realizado entre cidades de Estados da Federação sendo ultrapassado o limite estadual, e ainda, o transporte entre dois ou mais países. Do ponto de vista jurídico o transporte intermunicipal segue regimentos estabelecidos pelas agências estaduais, enquanto que o interestadual segue as diretrizes nacionais e o internacional segue as diretrizes dos países onde perpassa a linha de ônibus.

O transporte de ônibus no Brasil existe desde as primeiras décadas do século XX, quando ocorreu à chegada dos primeiros veículos e se expandiu com a produção nacional de chassis e carrocerias. Para Wright (1990:5) a gênese do Transporte Rodoviário de Passageiros (TRP) ocorreu de forma espontânea, iniciada por meio de particulares que adquiriram ônibus importados ou adaptaram caminhões para realizar o transporte de passageiros. “As atuais “empresas de ônibus” típicas iniciaram-se com apenas um veículo, dirigido pelo proprietário. Alguns empresários incorporaram logo outros membros da família ao negócio, atraíram outros sócios, ou expandiram a contratação de motoristas, mecânicos e outros empregados”.

14. Dados Operacionais da ANTT de 2015, tabela empresas. Também estão contabilizadas as viagens internacionais.

15. DECRETO Nº 2.521, DE 20 DE MARÇO DE 1998.XV - linha: serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, que atende uma ou mais ligações, aberto ao público em geral, mediante pagamento individualizado de tarifa, ofertado em determinado itinerário, conforme esquema operacional preestabelecido; (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013) Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2521.htm> Acesso em: 12 de junho de 2016.

16. O fracionamento de uma linha em seções propicia a formação de novas ligações intermediárias, há também a operação simultânea quando uma empresa opera duas ou mais linhas que realizem o mesmo itinerário com o mesmo veículo. Isto ocorre principalmente em períodos de menor demanda de passageiros (ANTT, S/D).

O surgimento do TRP como modalidade de transporte de pessoas entre os lugares é um processo que alavancou-se durante o pós-guerra (1945) tendo alguns fatores gerais que permitiram esta expansão, tais como: facilidades de importar veículos; rápido crescimento da rede rodoviária municipal, estadual e nacional; decadência da rede ferroviária e os problemas associados a bitola diferente e desgaste avançados do material rodante ferroviário (Wright, 1990).

No passado a fiscalização do transporte interestadual e internacional era realizado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER mediante uma concessão, permissão ou homologação autorizando o ato. O próprio DNER era responsável pela “fiscalização do transporte e pelo estabelecimento das condições para a implantação e para o funcionamento de terminais rodoviários, pontos de parada e pontos de apoio para esses serviços. Além disto, o DNER estabelece as tarifas, frequências, rotas e outros parâmetros pertinentes, incluindo-se certas exigências técnicas” (Wright, 1990:7).

Em meados da década de 80 os instrumentos associados à atuação das instituições públicas responsáveis pelas permissões/concessões de serviços mesmo realizava o totalmente oposto (Hori, 1986). No passado notava-se que a instituição responsável pela regulamentação era o próprio órgão que realiza e fiscalizava a construção de estradas. A mudança para uma agência reguladora ocorre em junho de 2001 com a dissolução do DNER e a criação de uma agência reguladora dos transportes a ANTT, e a criação do Departamento Nacional de Infraestruturas dos Transportes DNIT, ambos pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.¹⁷

A efetivação dos processos produtivos atrelada à existência de uma infraestrutura e de fluxos, pressupõe na constituição de novas interações espaciais¹⁸ em diversas escalas, e na escala regional os fluxos entre estados e entre as cidades se desenvolve sobre uma base praticamente rodoviária, nestas ocasiões, “as interações se fazem sobremaneira com base na utilização do ônibus” (Corrêa, 1997: 290) e de demais veículos automotores.

Um grande exemplo de nó de rede é uma estação rodoviária que está interligada através de fluxos com “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações” (Corrêa, 2001: 107) compostas pelas linhas de ônibus, que permitem a mobilidade espacial de pessoas, informações e carga fracionada.

A organização das linhas de ônibus no caso do Estado de São Paulo é um grande exemplo de uma regionalização exercida por cada rodoviária. Na capital do Estado identificam-se três principais terminais de embarque e desembarque do transporte rodoviário, o Tietê, Barra Funda e Jabaquara, ambos possuem distintos lugares servidos por linhas que partem desses fixos¹⁹. Esta espacialização e distribuição distinta podem ser claramente observadas no Quadro 2.

Quadro 2. Distribuição espacial e regional das linhas de ônibus nos terminais rodoviários da cidade de São Paulo. Fonte: SOCICAM. Disponível em: <http://www.socicam.com.br> Acesso em: 02 de agosto de 2016.

Rodoviária	Plataformas	Linhas	Nº de Empresas	Estados	Cidades
Tietê	89	300	62	23	1100
Barra Funda	40	139	30	5	446
Jabaquara	24	10	05	Litoral de SP	9

Essa distribuição espacial de nós de rede através de três rodoviárias mostra a organização espacial de um serviço na cidade de São Paulo, esta possui diversas centralizações de serviços, existência de uma densa rede de rodovias conectando-a as demais cidades brasileiras e latino-americanas, parques industriais, abriga um contingente populacional

17. Ver os detalhes dos artigos e parágrafos de criação da ANTT, ANTAQ e DNIT em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm>

18. Corrêa destaca que “as interações espaciais devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço. No que se refere à existência e reprodução social, as interações espaciais refletem as diferenças de lugares face às necessidades historicamente identificadas” (1997: 280).

19. Tietê: Inaugurado em 1982 possui 120 bilheterias, 60 empresas rodoviárias, 89 plataformas (72 de embarque e 17 de desembarque) atendendo 300 linhas com 3 mil veículos partindo e chegando de cerca de 1033 cidades, 21 estados, 5 países Argentina, Chile Paraguai Peru e Uruguai tendo uma média de circulação de 90 mil pessoas por dia. Disponível em: <http://www.socicam.com.br/terminais/terminais_rodoviarios/tietê> Barra Funda: inaugurado 20 de dezembro de 1989, atualmente tem uma circulação diária de 40000 pessoas, parte e chegada ônibus de seis estados das seguintes regiões: sudeste, sul, norte e centro oeste em 40 plataformas de embarque (28 de embarque e 12 de desembarque), atuam 34 empresas que operam 139 linhas percorrendo 573 cidades incluindo a cidade de Porto Soares - Bolívia. Disponível em: <http://www.socicam.com.br/terminais/terminais_rodoviarios/barra_funda> Jabaquara: inaugurado em 02 de maio de 1977 e possui uma circulação média de 15000 pessoas, é um terminal intermunicipal, partem e chegam ônibus das cidades do litoral paulista como: Bertioga, Cidade Ocian, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente, em 24 plataformas (19 plataformas de embarque e 05 de desembarque) possui 5 empresas e 10 linhas. Disponível em: <http://www.socicam.com.br/terminais/terminais_rodoviarios/jabaquara>



Figura 1. Pontos de apoio às viagens do ônibus em alguns lugares da Amazônia: a) Rodoviária de Moraes Almeida na BR-163 (Santarém-Cuiabá). Fonte: *Aventuras na Transamazônica*; b) Ponto de Apoio na vila Realidade km 570 da BR-319 no Amazonas. Fonte: *Thiago Oliveira Neto*.

maior do Brasil em uma única cidade, tendo a maior geração de viagens. Estas rodoviárias representam também formas de organização e de regionalizações administrativas, pois constitui redes específicas.

As empresas rodoviárias, ao organizarem suas linhas, criam suportes para a realização da viagem, tais suportes aparecem sob a forma de pontos de apoio que possuem serviços diversos como: restaurantes, banheiros e venda de bilhetes de viagem.²⁰

Alguns pontos de apoio para as viagens de ônibus situam-se em cidades e vilas ao longo das estradas brasileiras e apresentam uma imensa diversidade de serviços e conforto para os passageiros em trânsito. No centro-oeste e na Amazônia esses pontos são constituídos em alguns casos, em uma lanchonete, bar ou em um hotel que possuem uma cobertura “varanda” que se constitui em um terminal rodoviário “improvisado” detendo uma centralidade de alguns serviços, além do embarque e desembarque de passageiros (Figura 1). Nesses lugares os pontos de venda –bilheteria- às vezes está presente no lugar onde tem as plataformas, e em alguns casos, a comercialização das passagens ocorre em estabelecimentos comerciais tais como: uma drogaria, hotel, supermercado, posto de combustíveis etc. Em diversos lugares do Brasil existem pontos de comercialização de passagens rodoviárias, às vezes uma sala comercial é um ponto compartilhado de vendas de passagens de todas ou de algumas empresas que atuam na região, ainda tem a opção de compra via *internet*.

20. “Art. 70 Os pontos de parada serão dispostos ao longo do itinerário, de forma a assegurar, no curso das viagens e no tempo devido, alimentação, conforto e repouso, em condições adequadas, aos passageiros e às tripulações dos ônibus. Art. 71 Os pontos de apoio, próprios ou contratados, para prestação de serviços de manutenção e socorro, serão instalados nas localidades terminais da linha ou ao longo do seu itinerário, de forma a que não distem entre si ou de seus terminais mais de quatrocentos quilômetros. Parágrafo Único - Quando no ponto de apoio forem procedidas, regularmente, trocas de motorista, que nele devam desfrutar repouso entre duas jornadas de trabalho, deverá o mesmo dispor, para esse fim, de alojamento e instalações, mantidos em adequadas condições de higiene e conforto” (DECRETO Nº 92.353). “Art. 63. Os pontos de apoio deverão estar localizados a uma distância máxima de quatrocentos quilômetros, entre si” (DECRETO Nº 2.521).

Dentro do universo de transportes de passageiros existem grupos empresariais que se destacam não apenas pelo serviço, mas pela frota e cobertura espacial de atuação no território nacional (Quadro 3). A malha constituída pelas linhas de ônibus demandam a existência de uma enorme infraestrutura composta por inúmeros pontos como: os guichês/pontos de venda de passagens -100, 200, 300, 1000 espalhados- e a existência de várias garagens -5, 10, 20- para dar suporte aos fluxos inteiramente pulverizados.

As rodovias e demais objetos físicos dão um primeiro suporte aos fluxos materiais se constituindo em redes técnicas/infraestruturas que possibilitam a realização de uma atividade em redes de serviços de uma corporação que se organiza conforme espacializa seus fluxos.

Quadro 3. Principais empresas de transporte de passageiros interestadual no Brasil e sua cobertura espacial. *Dados obtidos na Tabela Frota Ativa da ANTT de 2015; (Org. Thiago O. Neto). Fonte: <<http://www.motta.com.br/servicos.php>>; <<http://www.emtram.com.br/site/institucional.php>>; <<https://www.aguiabranca.com.br/institucional>>; <<http://www.jcaholding.com.br/institucional/historico>>; <<https://www.clickbus.com.br/>>; <<https://www.eucatur.com.br/#/quem-somos>>; <<http://www.gontijo.com.br/>>; <<http://www.onibuspassagens.com.br/passagens-de-onibus-interestaduais-itapemirim-a-21-estados/>>; <<http://www.expressoguanabara.com.br/mapas-de-atuacao/>>; <<https://www.guichevirtual.com.br/>> Disponível em: <<http://www.gontijo.com.br/infra.html>>

Nome da Empresa	Siglas dos Estados	Número de Estados	Q. de ônibus*
Grupo JCA			
Rápido Ribeirão Preto	SP	1	26
A. V. Catarinense	SP, SC, PR	3	413
Viação Cometa	SP, PR, RJ, MG	4	629
Expresso do Sul	RJ, SP, PR, SC	4	66
A. V. 1001	MG, RJ, ES, SP, PR, SC,	6	678
Kaiowá.	SP, RJ, PR	3	31
Gontijo	AL, BA, CE, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PB, PE, PI, PR, RJ, RS, RO, SE, SP, TO	20	1237
São Geraldo	-		490
Itapemirim, Kaissara	RS, SC, PR, SP, RJ, ES, MG, BA, SE, AL, PE, PB, RN, CE, PI, MA, MT, GO, DF, PA, TO, RO.	22	970
Guanabara	PA, MA, PI, CE, RN, PB, PE,	12	400
Real Expresso	AL, SE, BA, DF, GO.	10	132
Rápido Federal	BA, DF, MG, PR, GO, RJ, RS,	6	48
UTIL	SC, SP, TO BA, DF, GO, MG, PI, SP DF, GO, MG, MT, RJ, SP	6	247
Águia Branca	ES, BA, MG, RJ, SP, SE, AL.	7	574
Eucatur	RR, AM, RO, AC, MT, MS, GO, MG, SP, PR, SC, RS	12	315
Andorinha	SP, PR, GO, RJ, MS, MT, RO, DF, MG	9	295
Viação Garcia	MG, MS, PR, SP, RJ	5	275
Nacional Expresso	MG, SP, GO, DF, RO, MT, MS, AC, PR	9	256
Viação Santa Cruz	SP, MG	2	246

A. Motta	MT, GO, DF, MG, RJ, SP, PR, MS.	8	236
Transbrasiliana	PA, MA, PI, TO, GO, BA, SP, RJ, CE.	9	234
Emtram	BA, MG, RJ, SP, GO, DF, SE	7	186
Viação Riodoce	BA, MG, ES, RJ	4	183
A. V. Progresso	MA, PI, CE, RN, PA, PE, AL, SE, BA, TO	10	167
E. Princesa do Norte	DF, GO, MG, MS, PR, RS, SC, SP	8	149
Ouro e Prata	MT, PA, TO, GO, MS, SP, PR, SC, RS	9	116
Nossa Senhora da Penha	MG, SP, PR, SC, RJ, ES	6	113
Brasil Sul Linhas R.	SP, SC, PR, RS	4	105
Viação Xavante	PA, MT, GO, TO, DF	5	89
Viação Aragaruaína	RO, MT, GO, TO, DF, MG	6	50
V. Rapido Federal	GO, DF, BA, SP	4	48
V. São Luiz	MT, GO, DF, MS, MG, SP	6	41
V. União Santa Cruz	SC, RS	2	40

Estas empresas citadas anteriormente e outras operam linhas que interligam o país de ponta a ponta, algumas com trajetos superiores a 2.900 km de extensão sem realizar baldeação.²¹ As principais e maiores linhas operadas são: São Paulo (SP) – Belém (PA) 46 horas operada pela Rápido Marajó com 3.000 km; Cascavel (PR) – Porto Velho (RO) 50 horas operada pela Eucatur com 3.000 km; Rio Branco (AC) - Cascavel (PR) 60 horas operada pela Eucatur com 3.300 km; Colatina (ES) – Porto Velho (RO) 60 horas operada Gontijo com 3.732 km;²² Criciúma (SC) - Porto Velho (RO) 64 horas operada pela Eucatur com 3.900 km; Porto Alegre (RS) – Santarém (PA) 73 horas operada pela Ouro e Prata com 3.900 km; Fortaleza (CE) – Pelotas (RS) 77 horas operada pela Nossa S. da Penha com 4.446;²³ Cruzeiro do Sul (AC) – Fortaleza (CE) 120 horas operada pela Transbrasil (liminar judicial – com baldeação) com 5.800 km.²⁴ Também não podemos deixar de mencionar as linhas regulares de ônibus de viagem internacional, que se destacam pelas distâncias percorridas: São Paulo (Brasil) - Buenos Aires (Argentina) 41 horas operada pela JBL com 2.200 km; São Paulo (Brasil) - La Paz (Bolívia) 35 horas operada pela La Preferida com 2.900 km;²⁵ Salvador (Brasil) – Assunção (Paraguai) 56 horas operada pelo Gontijo com 3.100 km; São Paulo (SP) – Santiago (Chile) 80 horas operada pela JBL com 3.300 km;²⁶ Lima (Peru) – São Paulo/Rio de Janeiro (Brasil) 100 horas operada pela empresa Ormeños com 6.000 km.²⁷ Estas viagens são demonstradas no mapa da figura 2 e 3. Estes enormes percursos que atravessam estados e até países só se tornou realizável pela existência de pontos de apoio ao longo do percurso.

Na maior linha de ônibus do mundo que interliga as cidades de Lima (Peru) até Rio de Janeiro (Brasil) a viagem de ônibus, além de atravessar diversas cidades e estados, perpassa pela região Amazônica, e na rodovia BR-364 realizam-se uma das travessias do rio Madeira que ocorre ainda com o auxílio de uma balsa (Figura 4).

Desde a introdução dos ônibus observa-se diversas mudanças e alterações nos veículos, seja para transportar mais passageiros ou para chegar a lugares que as estradas não permitiam/permitem trafegar em um veículo convencional (Figura 5). As mudanças nos veículos são frutos da própria inserção de novas técnicas acompanhadas pelas evoluções logísticas, sejam elas empregas pelas empresas fabricantes ou pelas operadoras das linhas.

21. Termo utilizado quando os passageiros trocam de ônibus para seguir viagem.

22. Disponível em: <<http://www.gontijo.com.br/infra.html>>

23. Destinos, tempo de viagem e empresa disponíveis em: <<https://rodoviarioonline.com.br/passagem/>>

24. Esta rota opera com através de ação judicial. A viagem é realizada em quatro etapas. No primeiro trecho, entre Fortaleza e Recife, é utilizado um ônibus de dois andares que permite até 60 passageiros. No trecho entre Recife e Brasília, é usado um outro, que recebe mais cargas. Por questões de manutenção e limpeza, em Brasília os viajantes passam para um veículo semelhante, que segue até Rio Branco. E no trecho final, da capital do Acre até Cruzeiro do Sul, o ônibus que segue é simples, pois a estrada recém asfaltada não suporta grandes veículos. No total do percurso, são 10 profissionais diferentes. Disponível em: <<http://www.mobceara.com/2012/05/maior-linha-de-ônibus-do-brasil-sai-de-29.html>>

25. Disponível em: <<http://outdoor.blog.br/2014/08/voce-sabia-que-saem-ônibus-de-sao-paulo-todos-os-dias-para-la-paz.html>>

26. Destinos, tempo de viagem e empresa disponíveis em: <<https://rodoviarioonline.com.br/passagem/>>

27. A rota entre Lima e São Paulo existe há cinco anos, e em 2016 foi prolongada até a cidade do Rio de Janeiro, sendo que nesse trajeto percorre as cidades peruanas de Ica, Nazca, Abancay, Cuzco, Puerto Maldonado e Iñapari e no Brasil, “haverá uma parada em Assis Brasil, cidade que fica na fronteira entre os dois países, e depois em Rio Branco, Porto Velho, Cuiabá, Campo Grande e São Paulo, antes de chegar ao Rio” Disponível em: <<https://vidaestilo.terra.com.br/turismo/empresa-peruana-ormeno-lanca-rota-de-ônibus-entre-lima-e-rio-de-janeiro.f44be2d746f33d605839bdf186884ce5iborv6z8.html>> Acesso em: 24 de julho de 2016.



Figura 2. Maiores linhas de ônibus que conectam cidades brasileiras às cidades sul-americanas (Org. Thiago O. Neto). Fonte: ANTT, MMA, DNIT.

A necessidade cada vez maior de realizar viagens em menor tempo, resulta na intensificação das viagens realizadas com menor tempo parado, etc., provocando um desgaste do equipamento, cuja vida útil não é a mesma para cada modalidade de transporte de passageiro. Diante disso, nota-se que as empresas necessitam criar mecanismos que propiciem a renovação da frota, para o qual o recurso ao financiamento público surge como uma solução alternativa, dado os valores elevados dos veículos que se apresentam cada vez mais sofisticados.

A ampliação da frota das empresas ocorre através de financiamento público com recursos de bancos nacionais –BNDE²⁸– ou com a fusão entre empresas aumentando a área de atuação sobre o território, reduzindo concorrências e se constituindo na formação de oligopólios, este último, muitas vezes, se concentram onde existem os melhores eixos, estes são os que possuem uma alta rentabilidade para a empresa, tendo poucos concorrentes, um fluxo constante de pessoas utilizando rodovias em bom estado de conservação.

28. Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social.

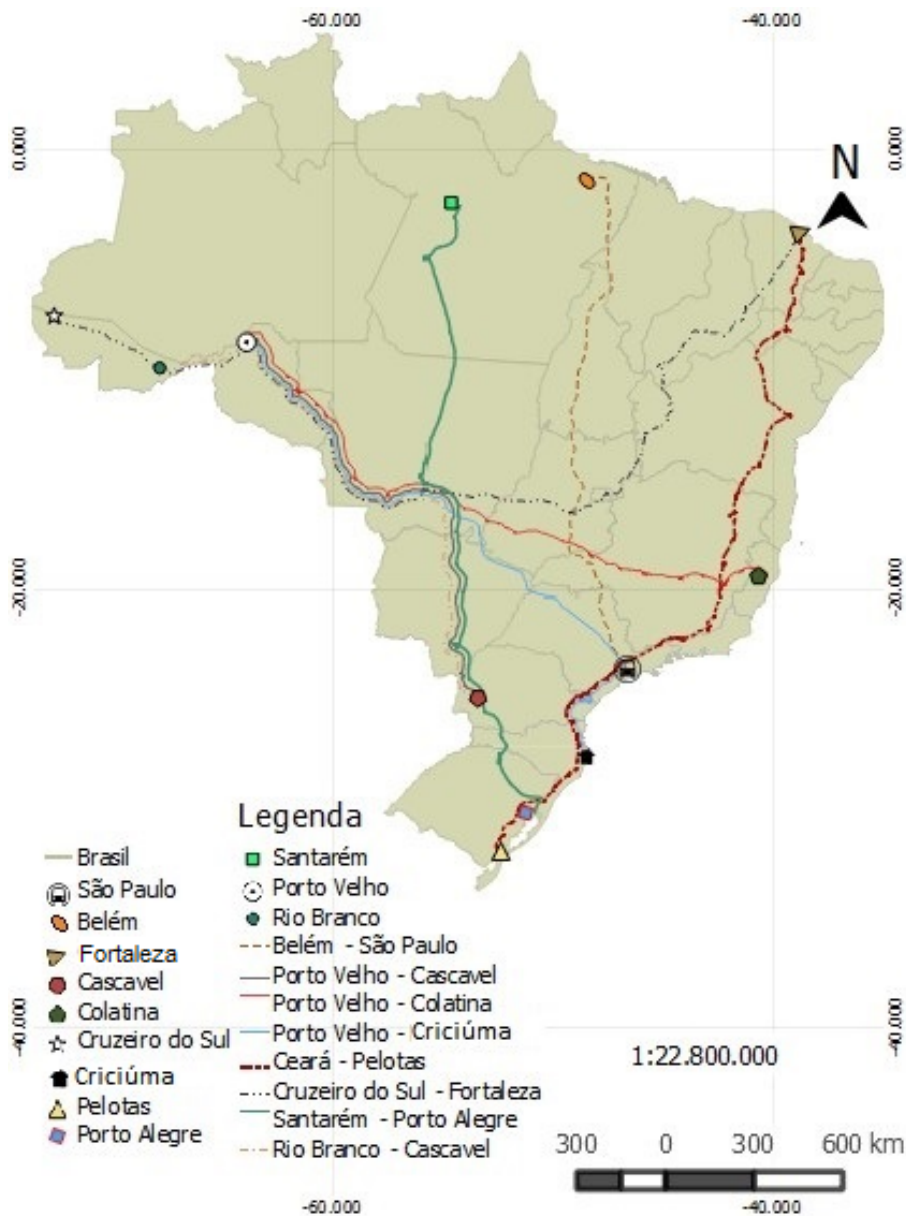


Figura 3. As maiores linhas de ônibus no Brasil. (Org. Thiago O. Neto). Fonte: ANTT, MMA, DNIT.

Para além dos aspectos políticos, econômicos, organizacionais e jurídicos, existe uma dimensão geopolítica, que está calcada na importância estratégica da existência da rodovia como elemento primordial para existência de diversos fluxos inter e intra territorial, possibilitando no passado a indução ao povoamento e colonização. Atualmente a dimensão é outra, almeja-se a integração dos lugares e a possibilidade do transporte de carga e de passageiros.

Independente de onde seja, e em qualquer área territorial que uma empresa ou grupo atue, o Estado vai regular os transportes rodoviário de passageiros, sejam viagens entre os estados, municípios ou internacionais, pois a própria regulamentação e, à existência de poucos pontos fixos de embarque e desembarque permite ao Estado realizar um controle dos fluxos interiores. A existência de uma ou de até três rodoviárias que centralizam diversos fluxos em uma cidade já denota esse controle. O propósito de não delegar a construção de estações de embarque e desembarque para as empresas operantes visa, de certa forma, manter a centralidade do nó da rede de circulação, pois se cada empresa construísse seus pontos de embarque e desembarque em locais



Figura 4. Ônibus da maior linha rodoviária da América do Sul na travessia do rio Madeira no estado de Rondônia. Fonte: Mawakdiye, 2015.



Figura 5. Mosaico: a) ônibus rodoviário articulado da empresa Catarinense. Fonte: <<http://www.catarinense.net/web/pt/empresa/galeriafotos.htm>>; b) Ônibus rodoviário 4X4 off Road da Eucatur. Fonte: Ribeiro; Lodi, 2004: 85; c) Primeiro ônibus DD (Double Decker) modelo Gemini produzido no Brasil pela extinta Thamco no ano de 1990. Fonte: <<https://onibus-paraibanos.com/2013/07/page/2/>>; d) Ônibus rodoviário DD (Double Decker) na rodoviária da cidade de Porto Alegre (RS). Fonte: Thiago O. Neto (14/12/14).

distintos tornariam ainda mais pulverizada o nó da rede e talvez uma maior dificuldade na fiscalização de quem chega e de quem sai de uma dada porção territorial.

Considerações

Procuramos mostrar ao longo deste artigo que a atividade de transporte é um mercado cativo com a participação de grupos empresariais que atuam há várias décadas, tendo como guarda-chuva a regulamentação do Estado, que acaba criando um cenário com poucos ou sem concorrentes em algumas linhas rodoviárias no Brasil. A regulamentação realizada pelo Estado sobre esta atividade tem, por princípio, assegurar a reprodução do empreendimento e mesmo manter práticas de monopólio ou oligopólio.

Essa fatia do mercado é completamente diferente das demais existentes dentro do segmento de transportes efetuado pelo modal rodoviário, pois nas demais o Estado não regula preço dos fretes e nem a quantidade de caminhões e nem o horário das viagens, enquanto que no transporte de passageiros intermunicipal, interestadual e

internacional estas prerrogativas são todas equacionadas e normatizadas pela(s) agência(s) reguladora(s).

Vale apontar que dentro deste serviço existem acordos entre empresas e entre outros de cunho obscuro que visam manter sua atuação dentro do mercado de transportes, na busca de ampliar sua atuação territorial, criar ou manter um monopólio sobre um/uns determinado(s) trecho(s) com a finalidade de ampliar o lucro do empreendimento.

No universo das empresas, observa-se todo um arranjo existente para sua atuação no território, para além da existência das rodoviárias. Existe também diversos pontos de comercialização das passagens, pontos para realizar a troca ou manutenção dos veículos. Isto demonstra que esta atividade precisa de inúmeros objetos geográficos para servir de suporte a esta prática empresarial. Entre as maiores empresas em raio de atuação, nota-se também a sua própria espacialidade no território nacional e internacional, e em alguns casos, tendo linhas que atravessam mais 3 mil quilômetros e outras empresas atuam apenas no raio de 600 km a partir de uma metrópole central, pois para além dessa distância o passageiro tenderia a buscar outros meios para chegar ao seu destino.

Bibliografía

- » ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de (2006) *Corporações e Territorialidades: concessões de serviços públicos no Brasil – o exemplo do transporte rodoviário de passageiros e outros casos*. *Estudos Geográficos*, V. 4, n. 2, pp. 69-81
- » ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de (1996) *Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros*. *Revista Formação*, N° 3, V. 1. pp. 145-156.
- » ANTT. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/>>
- » ANTT. Carta de Serviços (S/D) 129 f.
- » ANTT. Relatório Anual (2006) Brasília. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorioanualantt2006.pdf>> Acesso em: 04 de abril de 2015.
- » ANTT. Relatório Anual (2007) Brasília. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorioanualantt2007.pdf>> Acesso em: 04 de abril de 2015.
- » ANTT. Relatório Anual (2008) Brasília. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorio2008.pdf>> Acesso em: 04 de abril de 2015.
- » ANTT. Relatório Anual (2009) Brasília. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorio_anual_2009.pdf> Acesso em: 04 de abril de 2015.
- » ANTT. Relatório Anual (2010) Brasília. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorioanualantt2010.pdf>> Acesso em: 04 de abril de 2015.
- » ANTT. Relatório Anual (2011) Brasília. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorio_anual_antt_2011web.pdf> Acesso em: 04 de abril de 2015.
- » ANTT. Relatório Anual (2012) Brasília. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorio_anual_2012.pdf> Acesso em: 04 de abril de 2015.
- » ANTT. Relatório Anual (2013) Brasília. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorio_anual_2013_web.pdf> Acesso em: 04 de abril de 2015.
- » ANTT. Relatório Anual (2014) Brasília. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/relatorio_anual_2014__web.pdf> Acesso em: 04 de abril de 2015.
- » BOMFIM, Mariana (2016) *Maior linha de ônibus do Brasil vai do Rio Grande do Sul ao Ceará em 5 dias*. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/turismo/2014/09/1513808-maior-linha-de-onibus-do-brasil-vai-do-rs-ao-ce-em-cinco-dias.shtml>> Acesso em: 24 de julho de 2016.
- » O GLOBO (2016) *Maior linha de ônibus corta 12 estados em mais de cinco dias*. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/maior-linha-de-onibus-corta-12-estados-em-mais-de-cinco-dias-5034148>> Acesso em: 24 de julho de 2016.
- » BRANCO, Adriano Murgel (1991) *A concessão dos serviços de utilidade pública*. *Revista dos Transportes Públicos*. ANTP, N 14, v 53, pp. 21-42

- » BRASIL (2005) *Tribunal de Contas da União: Transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil / Tribunal de Contas da União*. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização.
- » BUSSINGER, Frederico (1987) Reordenamento institucional nos transportes públicos. *Revista dos Transportes Públicos*. ANTP, n. 10, v. 37, pp. 09-19.
- » CAPOT-REY, Robert (1946) *Géographie de la circulation sur les continets*. Paris: Gallimard.
- » CORRÊA, Roberto Lobato (1997) *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- » CORRÊA, Roberto Lobato (2001) Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, pp. 279-318.
- » GODARD, Xavier (1990) A questão do monopólio no transporte rodoviário de passageiros. *Revista dos Transportes Públicos*. ANTP, N. 12, pp. 5-22.
- » GODARD, Xavier (1988) Transportes urbanos nos países subdesenvolvidos: livre concorrência ou regulamentação? *Revista dos Transportes Públicos*, nº 42, v. 10, pp. 5-24
- » HENRY, Étienne (1997) Escala de produção em empresas de transporte por ônibus: a experiência brasileira. *Revista de Administração de Empresas São Paulo*, v. 37, n. 1, pp. 53-65.
- » HORI, Jorge (1986) Transporte como serviço público na nova Constituição. *Revista dos Transportes Públicos*. ANTP, n. 8, v. 32. pp. 7-18
- » JUILLET, Alain (1971) Sur la place des transports dans l'économie capitaliste. *Vie Urbaine*, V. 3, pp. 169-184.
- » MARTINS, Francisco Giusepe Donato; ROCHA, Carlos Henrique; SILVA, Francisco Gildemir Ferreira da (2008) Uma análise sobre fluxo de passageiros de transporte aéreo e rodoviário interestadual por ônibus no Brasil. In: ANPET, *XXX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, Fortaleza, pp. 681-692.
- » MAWAKDIYE, Alberto (2015) *Cansativo, mas vale pelas paisagens*. Disponível em: <https://www.secsp.org.br/online/artigo/8855_CANSATIVO+MAS+VALE+PELAS+PAISAGENS#/tagcloud=lista> Acesso em: 20 de julho de 2016.
- » NEVES, Marco Antonio Oliveira (2011) *Esta na hora de reinventar a área de transportes na sua empresa*. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/noticias/negocios/esta-na-hora-de-reinventar-a-area-de-transportes-na-sua-empresa/42193/>> Acesso em: 26 de julho de 2016.
- » NOGUEIRA, Ricardo José Batista (1994) *Amazonas: Um Estado Ribeirinho (Estudo do transporte fluvial de passageiros e cargas)*. Dissertação de Mestrado em Geografia FFCHL USP, 1994, 151p.
- » PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente (2009) Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. *Sociedade & Natureza*, V. 21, N. 1, pp. 121-129.
- » QUINET, Emile (1982) *Économie des transports*. Paris: Economica.
- » RIBEIRO, Maria de Fátima Bento; LODI, Odeti (2004) *Abrindo caminhos: os primeiros quarenta anos da Eucatur*. 1º São Paulo: Premio.
- » SANTOS, Milton (1978) *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo: Edusp.

- » SANTOS, Milton (2009) *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp.
- » SANTOS, Milton (1999) Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial. *Território*, N. 6, v. 1, pp. 5-20.
- » SILVA, Antonio Jose (2003) Relações entre poder público e operadoras: com ou sem contrato. *Revista dos Transportes Públicos*. ANTP, n. 25, pp. 47- 54
- » STF (2008) *STF permite licitações em transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros*. 22/10/2008. Disponível em: <m.stf.gov.br/portal/noticia/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=98104> Acesso em: 20 de Agosto de 2016.
- » THOMSON, John Michael (1976) *Teoría económica del transportes*. Madrid, Alianza.
- » WRIGHT, Charles L. (1990) A questão do monopólio no transporte rodoviário de passageiros. *Revista dos Transportes Públicos*, ANTP, n. 12, v. 49, pp. 5-22.
- » WRIGHT, Charles L. (1982) A regulamentação econômica dos transportes. *Revista Brasileira de Economia*, V. 36, n. 2, pp. 129-160.

LEIS/DECRETOS

- » DECRETO Nº 2.521, DE 20 DE MARÇO DE 1998. Disponível: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1985-1987/D92353.htm> Acesso em: 22 de agosto de 2016.
- » DECRETO Nº 92.353, DE 31 DE JANEIRO DE 1986 <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-90958-14-fevereiro-1985-441111-regulamento-pe.doc>> Acesso em: 22 de agosto de 2016.

Thiago Oliveira Neto / thiagoton91@live.com

Graduado em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (2016), discente no Programa de Pós-graduação em Geografia pela mesma universidade, foi bolsista CNPq e FAPEAM em quatros projetos de iniciação científica e no ano de 2014 realizou mobilidade acadêmica na Universidade Federal de Santa Catarina UFSC.

Ricardo Jose Batista Nogueira / nogueiraricardo@uol.com

Graduado em Geografia (1988) pela Universidade Federal do Amazonas, especialista em demografia (1988) pela mesma universidade, mestre em geografia humana em 1994 e doutor em geografia humana em 2002 ambos pela USP. Professor Associado II, do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas - UFAM, docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da mesma universidade.