**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E
CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
GEOGRAFIA HUMANA**

BRUNO CANDIDO DOS SANTOS

Versão corrigida

**Divisão territorial do trabalho e transporte
rodoviário interestadual de passageiros entre o
interior sulista e a fronteira agrícola**

São Paulo
2019

BRUNO CANDIDO DOS SANTOS

Versão corrigida

**Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual
de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola.**

Dissertação de mestrado apresentada para o Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Geografia Humana.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Prof.^a Dra. Mónica Arroyo

São Paulo
2019

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

S194d Santos, Bruno Candido dos
Divisão territorial do trabalho e transporte
rodoviário interestadual de passageiros entre o
interior sulista e a fronteira agrícola / Bruno
Candido dos Santos ; orientadora Mônica Arroyo. - São
Paulo, 2019.
394 f.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo. Departamento de Geografia. Área de
concentração: Geografia Humana.

1. Geografia econômica. 2. Transporte de
passageiros. 3. Geografia urbana. 4. Divisão do
trabalho. 5. Integração nacional. I. Arroyo, Mônica,
orient. II. Título.

fflch

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE

Termo de Ciência e Concordância do (a) orientador (a)

Nome do (a) aluno (a): Bruno Candido dos Santos

Data da defesa: 15/08/2019

Nome do Prof. (a) orientador (a): Mônica Arroyo

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 02 / 10 / 19

(Assinatura do (a) orientador (a))

Aos passageiros, motoristas e agentes de passagens que fazem esse país circular!

AGRADECIMENTOS

Uma trajetória de três anos materializada em uma dissertação de mestrado só é possível graças às pessoas. Familiares, orientadora, amigos, professores, colegas, companheiros de estrada, passageiros, motoristas, agentes de passagens, encarregados, dentre tantas outras pessoas que nos auxiliaram neste caminho, saibam que todos os agradecimentos são sinceros e fraternos.

Começo agradecendo à minha mãe, Antonia, ao meu pai, José, e ao meu irmão, Pedro, afinal viajar dezenas de milhares de quilômetros sem eles é missão difícil, carregada de saudade e de histórias – por isso todo o carinho deles quando retorno é indispensável para reforçar meus sonhos e para confortar a alma. Sem minha família nada teria sido possível, afinal são 27 anos cuidando desse passageiro que aqui os agradece!

Desde 2012 perseverei nos estudos sobre transporte rodoviário de passageiros: duas iniciações científicas, um trabalho de graduação individual e este mestrado. Nada disso teria sido possível sem a orientação e o cuidado praticamente maternal da professora e orientadora Mónica Arroyo. Além de leitora atenta e crítica, o apoio incondicional e a compreensão em todos os momentos que a pesquisa e a vida me apresentaram desafios foram centrais para chegar aonde cheguei. De nada adiantaria toda a criatividade e entusiasmo sem a autorização para o embarque por parte desta excelente geógrafa latino-americana com a qual tenho a alegria e o privilégio de conviver por sete anos. Obrigado por tudo, professora!!

Aos professores que nos acompanharam nos caminhos deste mestrado com ricos debates e sugestões basilares, deixo também meus sinceros agradecimentos: Daniel Huertas, Ricardo Castillo, Ricardo Mendes, Fabio Contel e Rogério Haesbaert, que estiveram presentes em momentos centrais durante a realização das disciplinas, eventos e no crucial momento da qualificação! Destaco a humildade de todos, sobretudo em acolher um jovem mestrando que tem a paixão pelo transporte rodoviário em plena circulação! Contar com o apoio de todos vocês é algo ímpar! Não posso deixar de mencionar a professora Rita Cruz, com a qual tive a oportunidade de realizar o estágio de aperfeiçoamento ao ensino (PAE), afinal foi um momento especial de aprendizado.

Quero destacar nesta lista um amigo em especial, que para mim é como um irmão: Gullit Torres Dias!! Sim, de Porto Alegre/RS a Recife/PE e João Pessoa/PB, esse cara (futuro mestre daqui a algumas semanas) acompanhou minhas loucuras e foi um grande companheiro para absolutamente tudo, desde angústias amorosas até momentos em que a ciência no Brasil passou por profundo descrédito e desrespeito. O Gullit (ou Cebola, como chamo) foi o parceiro que mais esteve próximo a mim

nestes três anos para absolutamente tudo - inclusive para viajar de São Paulo/SP a João Pessoa/PB de ônibus com menos de 50 reais no bolso - só sendo um amigo mesmo para embarcar numa insanidade dessa! O mundo é todo seu, meu parceiro! Muito obrigado, de coração, por absolutamente tudo!!!

As aventuras e desventuras amorosas, além de todas as queixas acerca da vida mundana e espiritual foram atentamente ouvidas e devidamente solucionadas pela minha psicóloga Juliana: haja paciência para atender um jovem tão sonhador e complexo, portanto apenas te agradeço pela força em todos os momentos desde 2017!

Agradeço a todos os amigos que também apoiaram e tornaram meus dias nesses últimos três anos mais prazerosos e divertidos: são dezenas de nomes (espero ter lembrado de todos), que são suficientes para completar o embarque de um ônibus com mais de 40 lugares com todo o conforto que eles merecem. Eis a listagem embarcada na plataforma interestadual número 1: Fabão, Telão, Alê, Lucão, Thallão, Biel, Rafão, Serjão, Leon, Rodrigo (agradeço pela tremenda força nas hospedagens em Uberlândia/MG e Dourados/MS), Maisa, Aline (Oliveira), (Gabriel) Bonz, Wemerson, Lúcio, Doni, Jun, Gabriella (Marroque), Pedrão (Mezgravis), Maíra, Cássio, Joílson, entre tantos outros que conosco estiveram por todo esse período.

Agradeço também aos amigos e colegas de LABOPLAN – Aninha, Antonio, Bia, Bruno (Spadotto), Caio (Clubista), Carol (Israel), Fernanda, Gabriela, Igor (grato pela hospedagem em Cuiabá/MT), Lucas (Miranda), Mari Dell'Avanzi, Melissa, (André) Pasti, Rodolfo, Vitinho, Wagner, além de outros que são eternamente orientandos da professora Mônica – Kristian, Luciano, Matheus e Rodolfo (Finatti).

Agradeço aos colegas do cursinho FATEC ETEC – Marília, Marco, Leandro, Fabio e Fabi, que me acompanharam entre 2016 e 2017, bem como aos do São José – (Diego) Feijão, Joaquim, Rafa, Katia, Bia, Paulo, Fernandão e Rodrigo, parceiros que tenho desde fevereiro de 2019 e que foram absolutamente receptivos nessa nova jornada! Obviamente não posso me esquecer dos alunos do cursinho e do colégio, que foram (e são) muito carinhosos e sempre respeitosos conosco!!

Devo destacar neste instante a companheirada do trecho – amigos que fizemos nas viagens por este país, que nos receberam e nos acompanharam em nossas atividades de campo. Levo Goiânia/GO, Goiás/GO e Chapecó/SC em meu coração, pois fiz amigos absolutamente valiosos durante tais jornadas.

Como as amizades feitas pelos estudantes dos transportes sempre superam distâncias, foi em Salvador/BA durante o SIMPURB que conheci o Vinícius Druciaki, amigo que eu já tinha citado em pesquisas minhas anteriores: desde então o “Piá” é mais que um colega geógrafo pesquisador dos transportes, mas sim um amigo que

foi absolutamente receptivo em Goiânia/GO e nos permitiu a realização de diversas atividades acadêmicas no campus de Goiás/GO da Universidade Estadual de Goiás (UEG): as falas na aula da professora Lorryne e no encontro do GEOMOBILIDADE foram experiências gratificantes para nossa trajetória. Ademais, graças ao “Piá” fizemos novos amigos: Uelinton, Denis, Alexsander, entre outros que admiro e respeito por tudo que fazem na Geografia brasileira.

Em Chapecó/SC mais um amigo geógrafo entusiasta dos transportes: João Henrique, um irmão que conhecemos no oeste catarinense e que graças a um artigo publicado em julho de 2018 fomos colocado em contato. Esse parceiro deu uma força gigantesca no nosso trabalho de campo pela região Sul, com contatos para realização de entrevistas em Porto Alegre/RS, Carazinho/RS e Cascavel/PR. Uma amizade que levo para toda a vida, pois se trata de um geógrafo dos transportes que tenha a mesma paixão pelo modal rodoviário que nós temos!

João me apresentou (via redes sociais) Vladimir Monteiro, do Clube do Ônibus Monteiro, localizado em Porto Alegre/RS. Temos que agradecer ao amigo João e ao amigo Monteiro que nos recebeu em sua casa e mostrou o acervo de fotos, revistas, livros, bilhetes de passagens, calendários, quadros de empresas que atuam no recorte de nossa pesquisa. Graças ao Monteiro tive acesso a materiais valiosíssimos que foram utilizados e devidamente citados nessa dissertação, portanto agradeço a esta oportunidade.

Os trabalhos de campo somente ocorreram graças as várias pessoas que foram absolutamente solícitas nas cidades em que passei, pois sem elas nenhum quilômetro rodado teria sido possível – se foram feitas 10 entrevistas e aplicados 105 questionários, tudo isso se deve a todos que nos receberam e nos auxiliaram, seja com uma informação sobre um endereço desconhecido, seja com um contato dentro de uma garagem, bem como com uma valiosa hospedagem e fraterna acolhida. Como a listagem de pessoas que nos ajudou é grande, para facilitar tal exercício me orientarei por cidade visitada.

Em Uberlândia/MG, agradeço ao Thiago e a toda a família por ter me acolhido em sua casa durante estadia na cidade; em Barreiras/BA agradeço ao Cláudio da lanchonete Balalaika Center, que além de nos emprestar um guarda-chuva para retornarmos ao hotel, foi absolutamente solícito em dialogar conosco e fornecer ricos relatos sobre os sulistas no oeste baiano; em Goiânia/GO agradeço ao Vinícius (Piá) e a todos os amigos da UFG e da UEG (campus Goiás/GO) pela acolhida e hospedagem durante a semana que passamos em terras goianas.

Em Cuiabá/MT não posso deixar de agradecer ao Aragão e ao José, ambos do Sindicato dos Trabalhadores dos Correios do Mato Grosso (SINTECT-MT), que me receberam e hospedaram na capital cuiabana. De lá, graças ao amigo Aragão,

pude ficar hospedado na casa do colega Everaldo em Rondonópolis/MT, para o qual também agradeço por todo o apoio.

Em Porto Velho/RO, graças a intermediação da professora Mônica, o professor Ricardo Gilson nos recebeu e apresentou a capital rondoniense, concedendo-nos a possibilidade de fazer uma fala no auditório Milton Santos, do Departamento de Geografia da UNIR. A hospedagem no Sindicato dos Servidores Federais de Rondônia (SINDSEF) foi bastante proveitosa, sobretudo nos diálogos com os colegas de quarto, do qual destaco o Fernando, que foi absolutamente solícito e prestativo conosco durante a estadia.

Em Sinop/MT as poucas horas que permanecemos foram bastante proveitosas graças ao amigo Guilherme, que também nos ajudou na intermediação para realizarmos a entrevista na garagem do grupo Eucatur. Um amigo entusiasta dos transportes que foi bastante receptivo conosco no “Nortão” mato-grossense. Já em Campo Grande/MS, graças a intermediação da professora Mônica, o professor Marcelo Cancio (UFMS) nos hospedou e ainda nos apresentou o campus da Universidade Federal na capital.

Em Dourados/MS, os amigos Anderson e Thiago (Caiçara) nos receberam e nos hospedaram durante nossa estadia na cidade, apresentando-nos ao campus da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD) e sendo grandes companheiros de jornada nos dias em que estivemos na cidade. Parceiros que levo para a vida, colegas geográficos que tive o prazer de conhecer.

Já para o segundo campo o desafio se repetiu: hospedagens em cidades novamente desconhecidas que foram possíveis graças a uma rede de contatos que se comunicou e nos recebeu! Em Porto Alegre/RS, graças ao contato da professora Mônica com o professor Aldomar (UFRGS), fomos recebidos pela amiga Carla Sodré na capital porto-alegrense. Uma acolhida ímpar, que nos auxiliou a estabelecer contato com a cidade gaúcha de Carazinho/RS, onde fomos acolhidos pelo amigo Elizandro e pelos amigos Vera, Sérgio, Elvira e Ari: uma hospedagem absolutamente acolhedora na cidade carazinhense, que foi central para nossas atividades na cidade. Apenas agradeço a todos vocês!

Em Santa Maria/RS, a professora Mônica entra em contato com o professor Eduardo (UFSM), que propiciou nossa hospedagem na casa de seu orientando e agora meu amigo (gremista) Thaimon, que nos acolheu e apresentou a cidade de Santa Maria para nós (além de ter torcido para o Palmeiras na reta final do Brasileirão de 2018). A ele e à colega de apartamento, Ana, meus sinceros agradecimentos!!

Em Chapecó/SC, o amigo João propiciou a nós a hospedagem na casa do amigo Wadson, no centro da cidade chapecoense, além de nos apresentar a

Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS) na cidade. Amigos que levarei para sempre, para os quais tenho que agradecer por tudo.

Deixo aqui meus agradecimentos aos profissionais das empresas que nos receberam nas cidades de Goiânia/GO, Cuiabá/MT, Ji-Paraná/RO, Sinop/MT, Campo Grande/MS, Presidente Prudente/SP, Caçador/SC e Carazinho/RS. As entrevistas foram absolutamente valiosas e devidamente utilizadas e referenciadas na pesquisa. Foram contribuições centrais para o debate ensejado no trabalho!

Agradeço também à Agência Nacional dos Transportes Terrestre que nos recebeu no dia 26 de fevereiro de 2019 para a realização de uma rica entrevista na Gerência de Transporte Regular de Passageiros Autorizado – GETAU da Superintendência de Transporte de Passageiros – SUPAS.

Por fim, em momentos tão complicados para a realização da pesquisa científica no Brasil, agradeço ao apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) que concedeu uma bolsa de mestrado pelo período de 24 meses, assim como três auxílios nos anos de 2017, 2018 e 2019 dentro do Programa de Excelência Acadêmica (PROEX) que foram de suma importância para a realização das atividades de campo e para o comparecimento aos eventos acadêmicos, contribuindo assim com a difusão do conhecimento científico. O financiamento público é essencial para a produção da ciência no Brasil!

“A circulação responde à mobilidade dos homens e à circulação de mercadorias e, de uma forma mais geral, a um sistema de produção, porque o problema dos transportes respondeu necessariamente ao problema da produção” (CLOZIER, René; VIGARIÉ, André. **Géographie de la circulation**. Paris: Génin, 1963. Tradução nossa).

“Já é conhecido o papel fundamental exercido pelos transportes modernos tanto na modificação do espaço como no desenvolvimento econômico das regiões. (...) Os transportes chegaram a transformar a economia de regiões inteiras (...)” (SANTOS, Milton. **A urbanização desigual**. São Paulo: Edusp, 2012 [1980]).

RESUMO

SANTOS, Bruno Candido dos. **Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola**. 2019. 393f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

O transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil é uma atividade econômica dotada de função social porque é responsável por propiciar deslocamentos diários para dezenas de milhões de pessoas anualmente. Trata-se de uma expressão da divisão territorial do trabalho, pois elucida as interações entre diversos centros na rede urbana e entre variadas regiões, o que realça seu papel na integração territorial. No contexto da reestruturação produtiva ocorrida a partir da década de 1970 áreas nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste são integradas ao Centro-Sul do país configurando um mercado nacional unificado. O avanço da fronteira agrícola rumo ao Norte e ao Oeste cria novos usos do território em extensões até então pouco articuladas com o restante do país, como o norte mato-grossense, o estado de Rondônia, o oeste baiano, o norte goiano, entre outras – cada qual com suas particularidades, estas regiões se inserem com ritmos variados dentro do processo de expansão da agropecuária modernizada vinculada à produção de matérias-primas para o mercado externo. Tal processo modernizador demandou fluxos de migrantes advindos do Sul do Brasil, sobre os quais este trabalho se debruça, com destaque para as ligações rodoviárias interestaduais e inter-regionais com origem em centros da rede urbana do interior da região Sul, como Carazinho/RS e Cascavel/PR e se destinam aos novos polos regionais no Centro-Oeste, como Alta Floresta/MT e Sinop/MT bem como fora desta região: Barreiras/BA e Ji-Paraná/RO. O conjunto de ligações abarcado por esta pesquisa contempla trajetos com mais de 1.900 quilômetros de extensão formados por rotas inter-regionais que estão distantes da faixa costeira e tem como principais centros cidades como Brasília/DF, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Goiânia/GO. Trata-se de uma circulação interiorizada pujante responsável pela manutenção de empresas de transporte interestadual de passageiros desde os primórdios das migrações rumo à fronteira agrícola, já que todas as companhias operantes atualmente são oriundas de centros locais e regionais sulistas. Para tanto a pesquisa delimitou eixos de circulação, com a finalidade de caracterizar a dinâmica dos fluxos para subsidiar a argumentação que sustenta a manutenção destas longas rotas pelo território nacional.

Palavras-chave: Divisão Territorial do Trabalho, Circulação de passageiros, Transporte Rodoviário, Rede urbana, Integração nacional.

ABSTRACT

SANTOS, Bruno Candido dos. **Territorial division of labor and the interstate road transport of passengers between the southern interior and the agricultural frontier.** 2019. 393f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

The Interstate passenger road transport in Brazil is an economic activity endowed with social function because it is responsible for providing daily shifts to tens of millions of people annually. This is an expression of the territorial division of labor, since it elucidates the interactions between several centers in the urban network and between different regions, which emphasizes its role in territorial integration. In the context of the productive restructuring occurred since the 1970s areas in the Centro-Oeste, Norte e Nordeste regions are integrated to the Centro-Sul of country configuring a unified national market. The advance of the agricultural frontier towards the North and the West creates new uses of the territory in extensions that are not very articulated with the rest of the country, such as the north of Mato Grosso, the state of Rondônia, the west of Bahia, the north of Goiás - each one with its peculiarities, these regions are inserted with varied rates within the process of expansion of modernized agriculture and cattle raising linked to the production of raw materials for the external market. This modernization process demanded flows of migrants from the Sul of Brazil, on which this work focuses, with emphasis on interstate and inter-regional road connections originating in urban centers in the interior of the South region, such as Carazinho/RS and Cascavel/PR and are destined to the new regional centers in the Midwest, such as Alta Floresta/MT and Sinop/MT and outside this region: Barreiras/BA and Ji-Paraná/RO. The set of links covered for this research contemplates routes with more than 1,900 kilometers of extension formed by interregional routes that are distant of the coastal strip and has as main centers cities as Brasília/DF, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Goiânia/GO. This is an internalized circulation that is responsible for the maintenance of interstate passenger transport companies since the beginning of migrations towards the agricultural frontier, since all operating companies are currently from southern local and regional centers. To this end, the research has delimited axes of circulation, with the purpose of characterizing the dynamics of flows to subsidize the argumentation that sustains the maintenance of these long routes throughout the national territory.

Keywords: Territorial Division of Labor, Movement of Passengers, Road Transport, Urban network, National integration.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1. BRASIL: Primeiro veículo da Auto Viação Catarinense.....	28
FIGURA 2. BRASIL: Programa de Integração Nacional (PIN).....	61
FIGURA 3. BRASIL: Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE).....	61
FIGURA 4. MATO GROSSO: Ônibus da empresa Expresso Maringá em Alta Floresta/MT na década de 1980.....	77
FIGURA 5. BRASIL: Veículo da EUCATUR na linha Cascavel – Porto Velho na década de 1980.....	87
FIGURA 6. BRASIL: Quadro de divulgação da Eucatur para a linha Curitiba – Porto Velho via Cascavel na década de 1980.....	88
FIGURA 7. BRASIL: Página da Revista Veja, de 15 de maio de 1985, sobre a linha Cascavel/PR – Caracas/VEN.....	89
FIGURA 8. BRASIL: Veículos das empresas Brusquense e Reunidas fabricados no fim da década de 1970.....	90
FIGURA 9. RIO GRANDE DO SUL: Panfleto informativo da empresa Planalto Transportes da década de 1970.....	92
FIGURA 10. BRASIL: Veículo da empresa EUCATUR para trechos sem pavimento asfáltico na década de 1980.....	96
FIGURA 11. BRASIL: Ônibus rodoviário articulado da Auto Viação Catarinense na década de 1980.....	99
FIGURA 12. BRASIL: Ônibus rodoviário “Tribus” da Viação Itapemirim na década de 1980.....	100
FIGURA 13. BAHIA: Posto Mimoso, localizado na porção central de Luís Eduardo Magalhães/BA.....	109
FIGURA 14. BRASIL: Primeiro ônibus rodoviário com dois pisos (“Double decker”) fabricado pela carroçadora brasileira Marcopolo S.A. em 1995.....	145
FIGURA 15. BRASIL: Folder de divulgação e mapa com as linhas operadas pelas empresas Viação Ouro e Prata e Expresso Guanabara nas regiões Norte e Nordeste	163
FIGURA 16. RIO GRANDE DO SUL: Pontos de parada para ônibus rodoviários fora de terminais rodoviários nas cidades de Júlio de Castilhos e Santa Maria.....	179

FIGURA 17. BRASIL: Folders de divulgação com mapas das linhas para as empresas Cantelletur e LopesSul.....	185
FIGURA 18. BRASIL: Novas linhas operadas por Ouro e Prata e Planalto para os estados do Paraná e São Paulo.....	205
FIGURA 19. MATO GROSSO: Ônibus da EUCATUR com a identificação da Solimões Transportes na rodoviária de Sinop/MT.....	206
FIGURA 20. BRASIL: Impresso de divulgação das linhas operadas pela empresa LopesSul utilizado na década de 2000.....	211
FIGURA 21. BRASIL: Retratos do eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano.....	245
FIGURA 22. BRASIL: Retratos do eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocaninense.....	257
FIGURA 23. BRASIL: Retratos do “Trevão de Minas” (entroncamento entre as BRs 153 e 365).....	261
FIGURA 24. BRASIL: Retratos do eixo Norte gaúcho – Sul maranhense.....	266
FIGURA 25. BRASIL: Retratos do eixo Norte gaúcho – Sul paraense.....	275
FIGURA 26. BRASIL: Retratos do eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense	291
FIGURA 27. BRASIL: Retratos do trecho Norte gaúcho – Norte mato-grossense...	301
FIGURA 28. PARÁ: Retratos da operação da ligação Porto Alegre/RS - Santarém/PA	310
FIGURA 29. BRASIL: Retratos do eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará.....	313
FIGURA 30. BRASIL: Retratos do eixo Norte gaúcho – Leste mato-grossense.....	325
FIGURA 31. BRASIL: Retratos do eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre.....	339
FIGURA 32. BRASIL: Retratos do eixo Litoral Sulista – Rondônia.....	348
FIGURA 33. MATO GROSSO DO SUL: Bilhete de passagem para viagem entre Dourados/MS e Presidente Prudente/SP.....	378

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. BRASIL: Crescimento populacional de Gurupi/TO, Palmas/TO, Porangatu/GO e Porto Nacional/TO no período 1970-1996.....	127
GRÁFICO 2. RONDÔNIA: Crescimento populacional de Ariquemes, Ji-Paraná, Porto Velho e Vilhena no período 1970-1996.....	133

GRÁFICO 3. Crescimento populacional de Araguaína/TO; Balsas/MA; Redenção/PA, Rio Branco/AC e Santarém/PA no período 1970-1996.....	136
GRÁFICO 4. Crescimento populacional de Brasília/DF, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Goiânia/GO no período 1970-1996.....	141
GRÁFICO 5. BRASIL: Evolução do número de passageiros para o transporte aéreo (voos domésticos) e o transporte rodoviário interestadual de longa distância.....	157
GRÁFICO 6. BRASIL: Número de passageiros transportados pelas empresas atuantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – período 2000-2008.....	183
GRÁFICO 7. BRASIL: Número de passageiros transportados pelas empresas atuantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – período 2000-2008 (exceto EUCATUR e Helios).....	184

LISTA DE MAPAS

MAPA 1. BRASIL: “Polígono Pioneiro” e linhas interestaduais sulistas operantes....	36
MAPA 2. BRASIL: Trajetos dos trabalhos de campo.....	41
MAPA 3. BRASIL: Mapa do Plano Rodoviário Nacional de 1944.....	57
MAPA 4. BRASIL: Rodovias radiais (Brs-0xx).....	59
MAPA 5. BRASIL: O espaço transfigurado.....	84
MAPA 6. BRASIL: Fatores de urbanização dos estados de Goiás e Tocantins.....	125
MAPA 7. BRASIL: Ligações interestaduais operadas pelo Grupo Eucatur.....	216
MAPA 8. BRASIL: Ligações interestaduais operadas pela Planalto Transportes Ltda.	221
MAPA 9. BRASIL: Ligações interestaduais operadas pela Reunidas Turismo S/A..	222
MAPA 10. BRASIL: Ligações interestaduais operadas pela Viação Ouro e Prata S/A	223
MAPA 11. BRASIL: Configuração do eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano....	241
MAPA 12. BRASIL: Configuração do eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocan-tinense.....	252
MAPA 13. BRASIL: Configuração do eixo Norte gaúcho – Sul maranhense.....	264
MAPA 14. BRASIL: Configuração do eixo Norte gaúcho – Leste paraense.....	272
MAPA 15. BRASIL: Configuração do eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense	286

MAPA 16. BRASIL: Configuração do eixo Norte gaúcho – Norte mato-grossense..	298
MAPA 17. BRASIL: Configuração do eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará.....	308
MAPA 18. BRASIL: Configuração do eixo Norte gaúcho – Leste mato-grossense..	321
MAPA 19. BRASIL: Configuração do eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre...	335
MAPA 20. BRASIL: Configuração do eixo Litoral sulista – Rondônia.....	346

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1. BRASIL: Empresas de transporte rodoviário interestadual de passageiros fundadas em estados da região Sul e Sudeste no período 1920-1950.	29
QUADRO 2. BRASIL: Configuração do eixo “Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano”	40
QUADRO 3. BRASIL: Transporte interestadual e internacional por ônibus - 1976-1987.....	98
QUADRO 4. BAHIA: População de Barreiras/BA no período 1970-1996.....	123
QUADRO 5. BRASIL: População de Gurupi/TO, Palmas/TO, Porangatu/GO e Porto Nacional/TO no período 1970-1996.....	126
QUADRO 6. MATO GROSSO: População para os municípios de Barra do Garças e Canarana no período 1970-1996.....	129
QUADRO 7. MATO GROSSO: População para os municípios de Alta Floresta e Sinop no período 1970-1996.....	131
QUADRO 8. RONDÔNIA: População para os municípios de Ariquemes, Ji-Paraná, Porto Velho e Vilhena no período 1970-1996.....	132
QUADRO 9. BRASIL: População para os municípios de Araguaína/TO; Balsas/MA; Redenção/PA, Rio Branco/AC e Santarém/PA no período 1970-1996.....	135
QUADRO 10. BRASIL: População para os municípios de Brasília/DF, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Goiânia/GO no período 1970-1996.....	140
QUADRO 11. BRASIL: Número de passageiros para as ligações entre as capitais de estado da região Centro-Oeste e Brasília/DF.....	142
QUADRO 12. BRASIL: Evolução do movimento total de passageiros do sistema interestadual e internacional de transporte rodoviário coletivo no período 1996-1999	144
QUADRO 13. BRASIL: Número de passageiros e quilometragem percorrida para as empresas que operam ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro.....	147

QUADRO 14. BRASIL: Número de veículos, idade da frota e quantidade de motorista para as empresas que operam ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro.....	148
QUADRO 15. BRASIL: Autorizações concedidas pelos órgãos do Governo Federal para as linhas operadas por empresas atuantes no Polígono Pioneiro entre as décadas de 1980 e 1990.....	149
QUADRO 16. BRASIL: Dados para o transporte rodoviário interestadual de passageiros no período 2000-2008 – empresas, linhas, passageiros e distância percorrida.....	180
QUADRO 17. BRASIL: Autorizações concedidas pelos órgãos do Governo Federal para as linhas operadas por empresas atuantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro entre as décadas de 1970 e 1990.....	181
QUADRO 18. BRASIL: Fixos especializados do transporte rodoviário de passageiros (públicos, concedidos e mistos) – proposta de categorização.....	190
QUADRO 19. BRASIL: Fixos especializados do transporte rodoviário de passageiros (privados) – proposta de categorização.....	192
QUADRO 20. BRASIL: Coeficiente tarifário das classes de serviço do transporte rodoviário interestadual de passageiros.....	197
QUADRO 21. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Cantelle Viagens e Turismo Ltda.....	214
QUADRO 22. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Constantina Turismo Ltda.	215
QUADRO 23. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Helios Coletivos e Cargas Ltda.....	217
QUADRO 24. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Lopes e Oliveira Transportes e Turismo Ltda. - LopesSul.....	219
QUADRO 25. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Lopes Turismo e Transportes Ltda – LOPES TUR.....	220
QUADRO 26. BRASIL: Eixos rodoviários entre o Sul e o Polígono Pioneiro.....	228
QUADRO 27. BRASIL: Ficha de dados do eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano	235
QUADRO 28. BRASIL: Quadro de tarifas para as ligações do eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano.....	237

QUADRO 29. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano.....	238
QUADRO 30. BRASIL: Ficha de dados do eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocan- tinenense.....	247
QUADRO 31. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocan- tinenense.....	249
QUADRO 32. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocan- tinenense.....	250
QUADRO 33. BRASIL: Ficha de dados do eixo Norte gaúcho – Sul maranhense..	259
QUADRO 34. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Norte gaúcho – Sul maranhense.....	262
QUADRO 35. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Norte gaúcho – Sul maranhense.....	263
QUADRO 36. BRASIL: Ficha de dados do eixo Norte gaúcho – Leste paraense...	267
QUADRO 37. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Norte gaúcho – Leste paraense.....	269
QUADRO 38. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Norte gaúcho – Leste paraense.....	270
QUADRO 39. BRASIL: Ficha de dados do eixo Oeste paranaense – Norte mato- grossense.....	280
QUADRO 40. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense.....	282
QUADRO 41. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense.....	284
QUADRO 42. BRASIL: Ficha de dados do eixo Norte gaúcho – Norte mato- grossense.....	293
QUADRO 43. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Norte gaúcho – Norte mato-grossense.....	295
QUADRO 44. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Norte gaúcho – Norte mato-grossense.....	296
QUADRO 45. BRASIL: Ficha de dados do eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará	303
QUADRO 46. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará.....	305

QUADRO 47. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará.....	306
QUADRO 48. BRASIL: Ficha de dados do eixo Norte gaúcho – Leste mato-grossense.....	315
QUADRO 49. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Norte gaúcho – Leste mato-grossense.....	318
QUADRO 50. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Norte gaúcho – Leste mato-grossense.....	319
QUADRO 51. BRASIL: Ficha de dados do eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre.....	330
QUADRO 52. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre.....	332
QUADRO 53. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre.....	333
QUADRO 54. BRASIL: Ficha de dados do eixo Litoral sulista – Rondônia.....	341
QUADRO 55. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Litoral sulista – Rondônia.....	343
QUADRO 56. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Litoral sulista – Rondônia.....	344
QUADRO 57. BRASIL: As 20 cidades contempladas nos eixos entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro com o maior número de ligações interestaduais.....	377

LISTA DE TABELAS

TABELA 1. BRASIL: Passageiros transportados (em milhões de passageiros por quilômetro) pelo modo de transporte rodoviário no período 1968 – 1977.....	65
TABELA 2. BRASIL: Número de empresas ou serviços de transporte rodoviário de passageiros para os anos de 1970, 1971 e 1973.....	66
TABELA 3. BRASIL: Número de linhas interestaduais de transporte rodoviário de passageiros para os anos de 1970, 1971 e 1973.....	67
TABELA 4. BRASIL: Dez ligações com maior número de passageiros transportados entre as regiões metropolitanas, inclusive o Distrito Federal - 1980-1984.....	101

TABELA 5. BRASIL: Dez maiores empresas de transporte rodoviário de passageiros e companhias operantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – demanda no período 1981-1985.....	102
TABELA 6. BRASIL: Dez maiores empresas de transporte rodoviário de passageiros e companhias operantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – frota vistoriada no período 1981-1985.....	105
TABELA 7. BRASIL: Número de passageiros para o transporte aéreo (voos domésticos) e o transporte rodoviário interestadual de longa distância.....	156
TABELA 8. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – capitais de estado.....	169
TABELA 9. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades de 100.001 a 600.000 habitantes na região Concentrada.....	171
TABELA 10. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades de 100.001 a 600.000 nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte.....	173
TABELA 11. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades de 50.001 a 100.000 habitantes na região Concentrada.....	174
TABELA 12. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades de 50.001 a 100.000 habitantes nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte.....	175
TABELA 13. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades com até 50.000 habitantes na região Concentrada.....	176
TABELA 14. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – com até 50.000 habitantes nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte	177
TABELA 15. BRASIL: Os três maiores grupos empresariais do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil para o ano de 2015.....	188
TABELA 16. BRASIL: Linhas e veículos das empresas que operam entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – ano 2015.....	213

LISTA DE SIGLAS

ABRATI - Associação Brasileira de Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas
CODEMAT - Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso
CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito
DAER - Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem
DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo
EUCATUR – Empresa União Cascavel Transportes e Turismo Ltda.
GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
JCA – Jelson da Costa Antunes
LOP - Licença Operacional
LOPES TUR – Lopes Turismo e Transportes Ltda.
PIN – Programa de Integração Nacional
POLONOROESTE - Programa de Desenvolvimento Integrado para o Noroeste do Brasil
PRODOESTE - Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste
PROTERRA – Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agro-indústria do Norte e do Nordeste
SGP – Sistema de Gerenciamento de Permissões
SISDAP – Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros
SUDAM - Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE – Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste
SUDECO - Superintendência para o Desenvolvimento do Centro-Oeste
TAR - Termo de Autorização de Serviços Regulares

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	27
------------------------	-----------

PARTE I: GÊNESE E DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NO CONTEXTO DE EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGRÍCOLA.....	49
---	-----------

1. O TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NO CONTEXTO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NA DÉCADA DE 1970 – OS FLUXOS SULISTAS QUE RUMARAM PARA AS ÁREAS DE EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGRÍCOLA.....	50
--	-----------

1.1 O transporte rodoviário interestadual de passageiros e o processo de integração nacional no contexto de emergência de uma nova divisão territorial do trabalho.....	53
1.2 O ônibus antes do asfalto: o transporte rodoviário de passageiros como elemento de ligação para grandes extensões do território nacional.....	56
1.2.1 Empresas criadas na década de 1930.....	68
1.3 Concentração de destinos na fronteira agrícola e a delimitação do “Polígono Pioneiro” no Centro-Oeste Brasileiro.....	71
1.4 Mato Grosso e Rondônia como projetos da Ditadura Militar: a chegada de fluxos sulistas para as atividades agropecuárias e mineiras.....	74
1.4.1 O “Nortão” mato-grossense: o caminho da soja rumo ao norte...75	
1.4.2 vale do Araguaia mato-grossense: agropecuária no leste do estado.....	78
1.4.3 O estado de Rondônia: a agricultura avança de Vilhena a Ariquemes.....	79
1.5 Para além do Polígono Pioneiro: os colonos sulistas no leste e sul paraense.....	81

2. O AUGUE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NA DÉCADA DE 1980 E O DESTAQUE DAS LIGAÇÕES LONGAS PELO BRASIL.....	83
---	-----------

2.1 A configuração de grupos empresariais de transporte: uma análise das companhias operantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro.....	85
---	----

2.2 Ligações de longa distância e alta demanda de passageiros: momento único na história do transporte rodoviário interestadual.....	94
2.3 Os cerrados do Centro-Norte brasileiro como polos receptores de fluxos sulistas.....	108
2.3.1 Sulistas no Oeste baiano: cultivo da soja na região de Barreiras/BA.....	110
2.3.2 Sulistas no Tocantins: agropecuária do norte goiano a Palmas/TO	113
2.3.3 O sul maranhense como região receptora de agricultores sulistas	114

3. O PAPEL DA REDE URBANA NA CONSOLIDAÇÃO DAS EMPRESAS E LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS NA DÉCADA DE 1990...116

3.1 A afirmação de uma rede urbana no Polígono Pioneiro: os principais centros urbanos delineando uma hierarquia.....	119
3.2 Intensificação dos fluxos regionais: as capitais de estado no Centro-Oeste como polos regionais de serviços.....	137
3.3 As ligações oriundas do Sul no cenário concorrencial do Centro-Oeste: ligações longas operam trechos curtos.....	142

4. A INTENSIFICAÇÃO DA DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO E O ENCURTAMENTO DOS DESLOCAMENTOS NA DÉCADA DE 2000: RAZÕES PARA O DECLÍNIO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NAS LIGAÇÕES DE LONGA DISTÂNCIA.....151

4.1 O transporte aéreo como contraponto ao rodoviário: popularização do avião nos anos 2000.....	155
4.2 A oligopolização do transporte rodoviário de passageiros se intensifica como elemento para a sobrevivência dos grandes grupos empresariais.....	160
4.3 A flexibilidade do ônibus como elemento garantidor de passageiros para trechos mais curtos e cidades de diversos portes.....	165
4.3.1 Delimitação de centralidades da rede urbana no transporte rodoviário interestadual.....	167
4.4 A redução do cenário concorrencial nas ligações de longa distância entre o Sul e o Polígono Pioneiro.....	180

5. MUDANÇAS NORMATIVAS E OPERACIONAIS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS A PARTIR DE 2010.....187

5.1 Os fixos do transporte rodoviário de passageiros.....	189
---	-----

5.2 Marco normativo nacional: o fim das permissões e o regime autorizatório.....	198
5.3 A reestruturação interna das empresas de forma gradual.....	203
5.3.1 Transferências do Grupo Reunidas para Ouro e Prata e Planalto.....	203
5.3.2 O grupo Eucatur passa a contar com uma nova empresa: Solimões.....	206
5.4 Ajustes operacionais e rearranjo de linhas entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro.....	207
5.4.1 Empresa União Cascavel e Nova Integração.....	208
5.4.2 LOPES TUR.....	209
5.4.3 LopesSul.....	210
5.4.4 Real Transporte e Turismo, Transportes Satélite e Viação Ouro e Prata.....	211
5.5 Empresas, linhas e ligações que permanecem nos fluxos considerados.....	212
5.5.1 Cantelle Viagens e Turismo Ltda.....	214
5.5.2 Constantina Turismo Ltda.....	215
5.5.3 Grupo Eucatur.....	216
5.5.4 Helios Coletivos e Cargas Ltda.....	217
5.5.5 Lopes e Oliveira Transportes e Turismo Ltda. - LopesSul.....	218
5.5.6 Lopes Turismo e Transportes Ltda - LOPES TUR.....	219
5.5.7 Planalto Transportes Ltda.....	220
5.5.8 Reunidas Turismo S/A.....	221
5.5.9 Viação Ouro e Prata S.A.....	223

PARTE II: OS EIXOS RODOVIÁRIOS ENTRE O SUL E O POLÍGONO PIONEIRO: UMA ANÁLISE A PARTIR DO AGRUPAMENTO DAS LIGAÇÕES CONSIDERADAS.....225

6. EIXOS VIA BR-153: AS LIGAÇÕES QUE CRUZAM SÃO PAULO E GOIÁS RUMO AO NORTE E NORDESTE.....233

6.1 Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano.....	234
6.2 Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocantinense.....	246
6.3 Norte gaúcho – Sul maranhense.....	258
6.4 Norte gaúcho – Leste paraense.....	266

7. EIXOS VIA BR-163: AS LIGAÇÕES NO TRECHO CAMPO GRANDE/MS – CUIABÁ/MT.....277

7.1 Oeste paranaense – Norte mato-grossense.....	279
--	-----

7.2 Norte gaúcho – Norte mato-grossense.....	292
7.3 Porto Alegre – Mato Grosso e Pará.....	302
7.4 Norte gaúcho – Leste mato-grossense.....	314
8. EIXOS VIA BR-364: AS LIGAÇÕES RUMO À RONDÔNIA.....	327
8.1 Oeste paranaense – Rondônia e Acre.....	329
8.2 Litoral sulista – Rondônia.....	340
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	350
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	365
APÊNDICE METODOLÓGICO.....	373
APÊNDICES E ANEXOS.....	382

INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário interestadual de passageiros é uma atividade econômica de suma importância para o território brasileiro, pois é dotado de função social central ao prover deslocamentos por centros diversos da rede urbana brasileira. A flexibilidade do sistema de movimento rodoviário (CONTEL, 2012 [2001]) garante ao ônibus a possibilidade de operação em pavimentos diversificados (cascalho, asfalto ou “terra batida”) bem como embarques e desembarques em quaisquer pontos do país mesmo que estes não possuam infraestrutura adequada, tais como terminais rodoviários.

“As rodovias tornaram-se um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova divisão territorial do trabalho que se esboçou nas próximas décadas” (XAVIER, 2012 [2001], p. 333). A rede rodoviária brasileira forma um par indissociável com a rede urbana nacional, que é central para o entendimento do transporte de passageiros, já que as duas redes ilustram as facetas dessa atividade.

O primeiro Plano Geral de Viação Nacional é de 1934, criado por Getúlio Vargas e aprovado pelo Decreto nº 24.497 de 29 de junho de 1934 (SILVA, 1949). Embora este plano tenha contemplado os sistemas de movimento rodoviário, ferroviário e hidroviário, foi o primeiro instrumento de planejamento adotado que implantou políticas públicas para a construção de rodovias em diversas partes do território nacional, tendo a então capital nacional (Rio de Janeiro) como um dos principais pontos de irradiação desta nova rede. Todavia, a decisão de construir rodovias no Brasil é anterior ao plano getulista de 1934. Segundo Brasileiro (2001, p. 176):

Em 25 de outubro de 1910, o Governo Federal tomava a decisão de incentivar a construção rodoviária no País. O Decreto nº 8.324, daquela data, previa subvenções a serem pagas pelo governo por quilômetro de rodovia construída dentro das especificações de projeto e execução dele constantes que pretendiam introduzir no País padrões mínimos de tecnologia rodoviária. O Decreto também autorizava a criação de serviços subvencionados de transporte rodoviário de passageiros e cargas por automóveis.

Este decreto é a primeira autorização para a prestação de serviços de transporte rodoviário no Brasil via estradas de rodagem com veículos motorizados,

já que há registros de “ônibus” puxados por tração animal no Brasil Império¹. A história do transporte rodoviário de passageiros no Brasil alude aos primórdios da integração nacional. A primeira empresa do setor foi estabelecida em 1928 (Auto Viação Catarinense) (FIGURA 1) no estado de Santa Catarina, ou seja, mesmo sem uma malha rodoviária pavimentada e consolidada, os ônibus trafegavam em distâncias curtas e percursos sinuosos, que em épocas chuvosas tornavam as viagens lentas e demoradas.

FIGURA 1. BRASIL: Primeiro veículo da Auto Viação Catarinense

Disponível em: <<http://www.fortalbus.com/2018/04/o-antigo-e-o-moderno-da-auto-viacao.html>>. Acesso em 03/02/2019.

É durante as décadas de 1930 e 1940 que Getúlio Vargas cria o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (1937) e elabora os dois planos rodoviários nacionais (PRNs) – o primeiro em 1937 já indicava a necessidade de rodovias por todo o território brasileiro que fossem capazes de conectar minimamente todas as capitais de estado à rede, facilitando o anseio por integrar o país, que se expressa claramente no plano de 1944, mais abrangente e ambicioso que o primeiro, já que contava com recursos do Fundo Rodoviário Nacional criado

1 Segundo Gômara (1999, p. 20) “explorando as fontes das normas legais aplicadas ao transporte, chegamos ao 2º Império e àquelas que teriam sido as primeiras concessões de direito para serem executadas ‘por carros de quatro rodas’. O episódio entra aqui como singular revelação histórica, ainda quando parte desta revelação caberia, com melhor acerto e com mais propriedade, em uma historiografia do transporte de cargas. Dele nasce e se caracteriza a figura do ‘transportador rodoviário’, tanto o de passageiros como o de cargas – pelo menos assim qualificados por receberem permissão formal para produzir transporte em regime operacional prescrito e fiscalizado. O de passageiros recebe seu diploma de transportador em 24 de outubro de 1850, pelo decreto 720-A”.

em 1940 (PEREIRA, 2014). Neste período surgem outras empresas de transporte rodoviário de passageiros no país, com ativa participação das regiões Sul e Sudeste (QUADRO 1).

QUADRO 1. BRASIL: Empresas de transporte rodoviário interestadual de passageiros fundadas em estados da região Sul e Sudeste no período 1920-1950

Ano de fundação	Empresa	Fundador	Cidade
1928	Auto Viação Catarinense Ltda.	Theodor Darius e João Hahn	Blumenau/SC
1934	Viação Garcia Ltda.	Celso Garcia Cid e Mathias Heim	Londrina/PR
1935	Expresso Princesa dos Campos S/A	Pedro Mezzomo	Guarapuava/PR
1939	Viação Ouro e Prata S/A	Willy Eugênio Fleck	Crissiumal/RS
1943	Empresa Gontijo de Transportes	Abílio Gontijo	Patos de Minas/MG
1945	Helios Coletivos e Cargas Ltda.	Helio de Conti e Elio Bonzanine	Carazinho/RS
1946	Viação Águia Branca	Carlos Chieppe e Ângelo Dalla Bernandina	Cariacica/ES
1947	Empresa Santo Anjo da Guarda Ltda.	Herbert Falk	Tubarão/SC
1947	Auto Viação 1001	Jelson da Costa Antunes	Macaé/RJ
1948	Viação Cometa	Tito Mascioli	São Paulo/SP
1948	Planalto Transportes Ltda.	José Moacyr Teixeira	Santa Maria/RS
1950	União dos Transportes Interestaduais de Luxo (UTIL)	José Xavier Ribeiro e Nelson Xavier Ribeiro	Juiz de Fora/MG
1950	Reunidas Transportes Coletivos S/A	Selvino Caramori	Caçador/SC

Fonte: LIMA (2012) e informações coletadas em trabalho de campo no mês de novembro de 2018.
Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Nota-se o predomínio de cidades pequenas e médias na região Sul, como Crissiumal/RS, Guarapuava/PR, Tubarão/SC, Caçador/SC, entre outras, ou seja, trata-se de uma atividade em que predominam empresas de capital local e regional.

Vale ressaltar que todas as empresas do quadro 1 permanecem ativas e compõem grupos empresariais² de portes variados.

A partir de 1950, sobretudo no governo de Juscelino Kubitschek, o sistema de movimento rodoviário passa a ser protagonista nos deslocamentos de média e longa distâncias pelo país. As “pinças rodoviárias” são responsáveis por efetivar a integração do Sul e Sudeste do Brasil com o Planalto Central e parte do Norte e Nordeste do país: rodovias como BR-010 (interliga Brasília a Belém cortando grande parte do estado de Goiás), BR-153 (inicia-se no Rio Grande do Sul e chega ao Pará) BR-163 (faz a ligação entre o noroeste gaúcho e o sul paraense) entre outras rodovias do “cruzeiro rodoviário” como BRs 040, 050, 010, 070, que conectam a nova capital federal a cidades como Belo Horizonte/MG, Rio de Janeiro/RJ, São Paulo/SP e Cuiabá/MT (HUERTAS, 2007).

Nesse contexto há a expansão de empresas de ônibus e linhas por diversas partes do país, bem como uma intensificação da demanda de passageiros – trata-se de um período singular na história brasileira, com expressivo crescimento populacional nas áreas rurais e urbanas, resultando em maior demanda por serviços de transporte rodoviário. A frota de ônibus no Brasil dobra entre 1950 e 1970 (SANTOS e SILVEIRA, 2012 [2001]), o que realça a relevância do serviço prestado para o território nacional.

A evolução da rede rodoviária propiciou ao transporte rodoviário de passageiros o alargamento de sua área de operação, pois os fluxos de pessoas se intensificam conforme o avanço das infraestruturas e da urbanização no território brasileiro. Segundo Santos (2012a [1996], p. 278), “os progressos técnicos e científicos permitem produzir muito mais utilizando uma porção menor do espaço graças aos enormes ganhos de produtividade”. A difusão dos transportes possibilita aos lugares se especializarem, de modo que uma crescente divisão territorial do trabalho se estabelece e as trocas passam a ocorrer em espaços mais amplos (ARROYO, 2006).

2 A empresa União dos Transportes Interestaduais de Luxo (UTIL) pertence ao Grupo Guanabara, que contém empresas como Expresso Guanabara, Real Expresso, Rápido Federal, Viação Normandy do Triângulo, Companhia Atual de Viação, bem como dezenas de empresas de transporte urbano pelo Brasil, sobretudo na cidade do Rio de Janeiro. Cometa, 1001 e Catarinense integram o grupo JCA, que também contempla empresas como Macaense, Rápido Ribeirão Preto, entre outras. Os grupos Guanabara e JCA operam em praticamente todas as capitais de estado brasileiras: de Fortaleza/CE a Porto Alegre/RS, passando por Cuiabá/MT, Brasília/DF, São Paulo/SP, Belo Horizonte/MG, Florianópolis/SC, Rio de Janeiro/RJ, Salvador/BA e Goiânia/GO, estes conglomerados empresariais possuem centenas de linhas interestaduais e milhares de ônibus rodoviários.

Analizar la suma de desplazamientos desde la demanda, en un ámbito territorial concreto, permite visualizar la estructura social de las personas que se mueven, desarrollar tipologías de demanda de transportes y establecer modelos de movilidad que tienen los diferentes colectivos [...]. Además, es la necesidad de moverse, de salir de un lugar para llegar a otro con el fin de realizar distintas actividades cotidianas, lo que inicia cualquier política de transportes (MIRALLES-GUASCH, 2015, p. 291)³.

O transporte rodoviário interestadual de passageiros estruturou as linhas de longa distância no território brasileiro, demonstrando em certa medida a função social exercida pelo serviço, pois este, em virtude de sua capilaridade e flexibilidade – possibilidade de embarques e desembarques em locais diversos sem qualquer infraestrutura prévia como estações e portos - propiciou uma intensa movimentação de pessoas pelo país.

A Revolução Verde traz desdobramentos no Brasil a partir da década de 1970 em meio à Ditadura Militar no país, pois ocorre a reestruturação produtiva da agropecuária com a inserção de novas áreas na produção agrícola que eram até então povoadas, sobretudo, por indígenas, em estados como Mato Grosso e Rondônia. São os “grandes projetos” agropecuários e extrativos do chamado “milagre brasileiro” que aceleram a inserção de áreas até então pouco interligadas aos centros mais dinâmicos da economia nacional. Nesta década também são construídas e ampliadas rodovias pelo Brasil, como a BR-230 (Transamazônica) e BR-364 (Cuiabá-Porto Velho), com a finalidade de facilitar o escoamento da produção destes estados na Amazônia meridional.

Para tanto, diversas companhias imobiliárias foram responsáveis pelos projetos de colonização planejados e ordenados em boa parte pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) - que atuou sensivelmente em Rondônia. Tais companhias propagandeavam estes “eldorados” em rádios de cidades do interior sulista, como Cascavel/PR e Ijuí/RS, gerando a procura destes lotes por agricultores sulistas, que em diversas ocasiões vendiam suas terras no Sul para comprar novos lotes em áreas no norte mato-grossense e em Rondônia. Neste contexto, as empresas de transporte rodoviário de passageiros faziam os deslocamentos dos colonos e suas extensas bagagens, entrecortando o Brasil por

3 Tradução: “Analisar a soma de deslocamentos desde a demanda, em um âmbito territorial concreto, permite visualizar a estrutura social das pessoas que se movem, desenvolver tipologias de demanda de transportes e estabelecer modelos de mobilidade que tem os diferentes coletivos. (...) Ademais, é a necessidade de se mover, de sair de um lugar para chegar a outro com o fim de realizar distintas atividades cotidianas, o que inicia qualquer política de transportes” (tradução nossa).

rotas com mais de 2.000 quilômetros de extensão em viagens que duravam de 6 a 8 dias em virtude das condições de pavimentação.

Tais fluxos migratórios se estenderam pela década de 1970 e permaneceram nos anos 1980 atingindo outras porções do território nacional, como o Oeste baiano, o Norte goiano (atual Tocantins) e o Sul maranhense, originando novas linhas com pontos de partida no interior da região Sul. A demanda se intensifica pois há em consonância aos fluxos mais longos a inserção de centros regionais geradores e receptores de demanda distribuídos pela rede urbana: cidades médias como Rondonópolis/MT, Dourados/MS, Anápolis/GO e São José do Rio Preto/SP se tornam novas possibilidades para estes sulistas migrantes, que em parte considerável de suas trajetórias desembarcam nestas cidades em busca de trabalho.

A partir da década de 1990 tais fluxos migratórios entram em declínio, pois há uma “estabilização” nos deslocamentos e um “encurtamento” dos mesmos. Boa parte das áreas até então colonizadas pela Ditadura Militar e pela expansão da soja já estão consolidadas, de modo que os novos migrantes acabam por encontrar ocupações nos centros urbanos de tais áreas (cidades como Ji-Paraná/RO, Sinop/MT, Luís Eduardo Magalhães/BA e Palmas/TO) em atividades de serviços que podem estar relacionadas à produção agropecuária – comercialização de insumos, defensivos agrícolas, veículos, entre outros. Boa parte dos serviços que eram procurados por sulistas em cidades de sua região de origem passam a ser encontrados em capitais do Centro-Oeste brasileiro, o que acarreta no aumento da demanda de linhas que saem de cidades pequenas e médias rumo às cidades de Goiânia/GO, Cuiabá/MT e Brasília/DF.

Nesta conjuntura, diversas empresas que operavam linhas entre o interior sulista e o Centro-Oeste encerram suas atividades, de modo que há uma redução lenta e gradual da quantidade de ligações e destinos atendidos, já que as restantes contemplam a demanda de passageiros existente. As empresas que permaneceram realizaram modificações em seus percursos, como alterações no quadro horário, na frequência, nas cidades atendidas, nos ônibus utilizados, e, por fim, incorporaram o transporte de encomendas ao bagageiro dos veículos, já que o volume de cargas transportado também se reduziu em comparação às décadas anteriores. No entanto, boa parte dos trajetos permanece. São ligações com mais de 1.900 quilômetros de extensão e viagens que atualmente duram no mínimo 44 horas.

A importância do estudo dos fluxos sulistas rumo ao Centro-Oeste e arredores

Trata-se de um processo migratório único, pois esta colonização do norte mato-grossense e Rondônia foi dirigida por projetos do regime militar à época, já que se fomentara a vinda de migrantes sulistas para tais áreas. Segundo Becker (2006 [1997], p. 321):

Estabeleceram-se migrações interestaduais de longa distância na década de 70, especialmente a de nordestinos para o eixo Rio de Janeiro – São Paulo e a de sulistas para as áreas do Centro-Oeste e Amazônia, responsáveis pela expansão e consolidação do mercado de trabalho a nível nacional.

Nota-se acima o destaque dado aos fluxos sulistas para o Centro-Oeste e a Amazônia como uma das grandes dinâmicas migratórias ocorridas na segunda metade do século XX. Tal processo contou com o apoio maciço do Estado brasileiro, o que ocasionou um rearranjo expressivo na divisão territorial do trabalho em tais regiões. Nesta conjuntura se insere o ônibus enquanto importante objeto técnico para esses fluxos, o que se expressa pela quantidade de viagens realizadas mesmo diante de uma infraestrutura rodoviária precária.

O transporte rodoviário de passageiros neste recorte efetuou linhas de longa distância do Sul para o Centro-Oeste que perduram até a década presente. Boa parte das empresas se manteve mesmo diante de reestruturações internas e modificações nos trajetos, o que elucida a consolidação de tais interações espaciais no território brasileiro. Segundo dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP), a ligação Cascavel/PR – Porto Velho/RO registrou 558.846 passageiros entre 2005 e 2017, o que demonstra certo dinamismo em uma ligação com 3.089 quilômetros de extensão que cruza 5 estados brasileiros e conecta cidades como Presidente Prudente/SP, Rondonópolis/MT, Campo Grande/MS e Cuiabá/MT.

Grande parte das empresas operantes até a atualidade fora pioneira nas conexões entre o interior sulista e o Centro-Oeste. Antes de obterem as linhas regulares as companhias faziam viagens “turísticas” dentro de certa periodicidade. Conforme a demanda crescia, as viagens se tornavam mais frequentes, de modo que se estabelecia uma linha regular mesmo sem a regularização desta, já que a

regulamentação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) se efetiva no ano de 1978⁴, ou seja, de forma posterior à operação das linhas.

Esta pesquisa propõe a análise do transporte rodoviário interestadual de passageiros de modo a revelar dinâmicas territoriais acerca da atividade econômica e suas relações com a divisão territorial do trabalho e a rede urbana desta porção do país. A manutenção de parte considerável das empresas e das linhas é elemento central para embasar a análise e reafirmar a presença de tais dinâmicas no Brasil. A análise dos fixos e dos fluxos, que em mútua interação constituem a atividade de transporte de passageiros, é central para o entendimento de tal serviço. Sendo assim, fixos e fluxos conformam o transporte rodoviário interestadual de passageiros, e são de extrema importância para que possamos apreender o funcionamento desta atividade econômica.

Uma proposta metodológica

Esta dissertação contempla 63 linhas rodoviárias que efetivam as conexões entre o interior sulista e parte do Centro-Oeste e arredores, em um recorte que intitulamos “Polígono Pioneiro”. Tal nomenclatura alude ao termo “frente pioneira”, largamente abordado pelo geógrafo francês Pierre Monbeig (1984) na obra “Pioneiros e fazendeiros de São Paulo”, em que o autor aborda o avanço da cafeicultura pelo estado paulista e pelo norte paranaense.

A delimitação do “Polígono Pioneiro” atendeu a uma necessidade da pesquisa: elucidar a densidade das ligações (consideradas no recorte territorial proposto) em uma porção extensa do Brasil que se insere na divisão territorial do trabalho como parte relevante para a produção agropecuária brasileira, já que o Polígono se estende do Oeste baiano até o estado de Rondônia, reunindo o sul tocaninense, o norte goiano e o norte mato-grossense.

Algumas ligações extrapolam a faixa contemplada pelo Polígono, pois têm como destino os estados do Pará, Acre e Maranhão. Estão, neste trabalho, pois participam da dinâmica concorrencial do transporte de passageiros concomitantemente às demais, já que operam em trajetos semelhantes e

4 No ano de 1978 o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem cede as primeiras permissões para as linhas rodoviárias interestaduais no Brasil.

comercializam passagens para variados destinos em comum, complementando a rede de ligações rodoviárias entre o interior sulista e o Centro-Oeste e arredores.

As 37 ligações consideradas neste trabalho se originam em estados sulistas, das quais 22 no Rio Grande do Sul, 1 em Santa Catarina e 14 no Paraná. Alertamos para o fato de que algumas ligações que não se originam em cidades do interior sulista foram incluídas pois funcionam como extensões daquelas que surgem no bojo do processo migratório rumo ao Centro-Oeste, ou seja, complementam a trama de ligações originadas no norte gaúcho e no oeste paranaense. Sendo assim, as capitais Porto Alegre/RS, Florianópolis/SC e Curitiba/PR estão conectadas com cidades no Polígono Pioneiro como Porto Velho/RO, Sinop/MT, Ji-Paraná/RO e também com centros importantes como Cuiabá, Rondonópolis/MT, Dourados/MS e Campo Grande/MS (MAPA 1).

MAPA 1. BRASIL: “Polígono Pioneiro” e linhas interestaduais sulistas operantes

Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

A necessidade de delimitar este polígono emerge com a finalidade de facilitar a nomenclatura de uma área de confluência de linhas rodoviárias interestaduais (QUADRO 2) oriundas do interior da região Sul. O polígono revela a densidade de linhas que iniciaram suas operações dentro do processo de fluxos migratórios sulistas e mantém seus percursos com poucas alterações substantivas. Grande parte das consideradas possuem como destino cidades dentro do polígono, como Barreiras/BA, Palmas/TO, Canarana/MT, Sinop/MT, Alta Floresta/MT, Porto Velho/RO entre outras. Ademais, algumas outras linhas extrapolam a área delimitada, tendo como ponto terminal cidades no Maranhão, Pará e Acre (MAPA 1).

Diante dos fluxos que este trabalho estuda, não há uma circulação restrita às ligações entre o Sul e o Centro-Oeste, ou seja, a utilização de duas regiões geográficas do IBGE para a análise acarretaria em um prejuízo metodológico e empírico expressivo, pois desconsideraria um conjunto importante de ligações que findam em cidades como Barreiras/BA, Palmas/TO e Porto Velho/RO, fora do Centro-Oeste brasileiro. Definimos um polígono horizontal no sentido “leste-oeste”, que parte da porção oeste da Bahia, cuja centralidade principal é Barreiras, e percorre os estados de Tocantins, Goiás, Mato Grosso, para, finalmente, encerrar-se em Rondônia, cuja centralidade principal é Porto Velho (MAPA 1).

As linhas consideradas como norteadoras deste estudo têm como destino as cidades deste polígono, e se originam em municípios na região Sul. Em grande medida, tais linhas atendem a outras centralidades contidas ao longo de seus respectivos itinerários, o que demonstra a relevância do transporte rodoviário de passageiros na integração de distintas porções do território nacional. Trata-se de longos percursos, com viagens que duram, atualmente, mais de 40 horas. A capilaridade do transporte rodoviário explica o amplo uso por parte da população em grande parte do território brasileiro: a possibilidade de embarques e desembarques em qualquer local sem infraestrutura prévia como estações e aeroportos faz com que o ônibus propicie deslocamentos diversos para populações variadas, em cidades de portes distintos em várias regiões.

A necessidade de uma terminologia para a pesquisa geográfica: definição de ligações e eixos

Para uma melhor operacionalização da pesquisa, as linhas desta pesquisa foram agrupadas em ligações, que posteriormente foram reunidas em eixos. Para tanto, houve a necessidade de definir uma metodologia norteadora deste processo, que elucidasse os objetivos de tal classificação e que propiciasse a delimitação dos eixos como resultado da análise dos fluxos rodoviários de longa distância. Segundo a Agência Nacional dos Transportes Terrestres, uma linha é:

Serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, vinculado a determinada autorizatória, que atende um ou mais mercados, aberto ao público em geral, mediante pagamento individualizado de tarifa, ofertado em determinado itinerário, conforme esquema operacional preestabelecido (ANTT, 2015).

Toda linha é identificada com um prefixo de oito dígitos, que define o estado de origem, a numeração da linha e a classe de serviço. Sendo assim, uma linha com o prefixo **10-0008-00** (Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA) indica que a mesma se inicia no estado do Rio Grande do Sul (dígitos “10”), possui o registro de número “0008” e pertence à classe de serviço convencional (dígitos “00”).

A partir da análise dos quadros de tarifas – documentos gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres – que designam as seções⁵ operadas por uma linha, verificou-se que duas ou mais linhas em que os seis primeiros dígitos de seus prefixos são idênticos formam uma única ligação, que difere somente quanto à classe de serviço e à frequência de operação. Ou seja, para o prefixo 10-0008-00 (Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA) os dígitos “00” designam a classe de serviço “convencional”, ao passo que para o prefixo 10-0008-61 (Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA) os dígitos “61” designam a classe de serviço “executivo”.

Ou seja, os dois prefixos citados possuem as mesmas seções, origem, destino e extensão idênticas, configurando assim uma ligação. A nomenclatura da ligação preserva em grande parte dos casos a denominação das linhas que a forma. Contudo, ressalta-se que a Agência traz uma definição para “ligação” no documento

5 Segundo a resolução número 4.770/2015: “seção: serviço realizado em trecho de itinerário da linha, com fracionamento de preço de passagem”.

intitulado “Arquivo de metodologia para proposta de abertura de mercado”, referindo-se a essa como uma conexão entre dois pontos, sendo sinônimo da definição de “mercado” - este termo designa um “par de localidades que caracteriza uma origem e um destino” (ANTT, 2018, p. 1). Segundo o relatório há uma sinonímia entre os termos “mercado” e “ligação”, que não será usada nesta pesquisa. O termo “mercado” terá uma acepção mais abrangente, referindo-se ao transporte rodoviário de passageiros de forma panorâmica (por exemplo: o mercado de transporte rodoviário interestadual possui um conjunto de mais de 200 empresas).

Portanto, a definição final de ligação é a união de duas ou mais linhas que possuem percursos rigorosamente iguais, ou seja, mesmas cidades atendidas, mesmas distâncias percorridas e mesma empresa operadora, diferenciando-se na classe do serviço e no preço máximo das tarifas. Propomos o agrupamento de linhas com estas características em **ligações**. Portanto, as linhas: **10-0008-00**: Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA (serviço convencional) e **10-0008-61**: Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA (serviço executivo) formam a ligação **Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA**, operada pela empresa Reunidas Turismo. Emerge a partir de tal agrupamento a demanda pela configuração de eixos que reúnam mais de uma ligação, desde que sejam respeitados critérios como a presença de um ou mais centros regionais em comum ou ainda uma capital de estado presente em todas as ligações de tal eixo e também a utilização de uma rodovia principal por todas as ligações do eixo⁶ (QUADRO 2).

6 Na resolução 4.770/2015 não há uma definição do termo. Contudo, frente às mudanças em curso no regime tarifário e concorrencial, a Agência elaborou no documento supracitado 33 eixos para todo o território nacional: Atualmente, existem 40.000 (quarenta mil) mercados de transporte rodoviário interestadual de passageiros. Para se definirem quais eram os principais eixos, buscou-se conhecer os mercados estruturantes (aqueles que, por si só, sustentam pelo menos uma empresa e permitem a renovação da frota em até 5 anos), bem como ligar todas as capitais do país que tenham distância entre si de até 1.500 km (mil e quinhentos quilômetros). Realizada essa análise, chegou-se ao seguinte quantitativo: 279 mercados (ou ligações) principais, distribuídos em 33 eixos, os quais foram agrupados considerando critérios de proximidade geográfica, racionalidade logística em corredores ou hubs (centros de conexão) para aumentar a eficiência do operador, e minimização da ocorrência de sobreposição dos corredores para evitar a concorrência ruínosa (os eixos possuem uma lógica formada por núcleos estruturantes, o que faz com que seja viável o operador investir em sua operação nesse determinado eixo. A sobreposição dos corredores comprometeria a sua viabilidade, ocorrendo a denominada concorrência ruínosa) (ANTT, 2018, p. 1).

QUADRO 2. BRASIL: Configuração do eixo “Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano”

Prefixo	Linha	Ligação	Empresa	Centros regionais e capital
10-0044-00	Cruz Alta - Barreiras	Cruz Alta - Barreiras	Cantelle	São José do Rio Preto/SP, Uberlândia/MG e Brasília/DF
10-0044-61				
10-0042-00	Santa Maria - Barreiras	Santa Maria - Barreiras	Planalto	
10-0042-61				
10-0008-00	Santo Ângelo - Barreiras	Santo Ângelo - Barreiras	Reunidas	
10-0008-61				

Fonte dos dados: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Os eixos⁷ possuem centros que atendem a todas as ligações consideradas, o que mostra a pujança de certas cidades na rede urbana nacional, já que estas se mostram pontos de convergência de fluxos. A finalidade do eixo, além de agrupar ligações, é ensejar novas reflexões acerca da circulação rodoviária de longa distância, pois ao englobar localidades distintas em estados diferentes, pode suscitar o debate atinente à criação de novas ligações ou ainda subsidiar a manutenção das já existentes.

Os trabalhos de campo como etapas centrais para o desenvolvimento da pesquisa

O trabalho de campo é atividade central para a pesquisa geográfica, pois enseja novas reflexões acerca do objeto pesquisado e propicia contato direto com a realidade em permanente movimento e transformação.

Parte do cotidiano dos lugares pode ser revelada em pequenas conversas, diálogos informais e preciosos, verdadeiras ‘minas de informação’ que fecundam idéias, fatos, elementos, dicas. Trata-se de informações que dificilmente serão encontradas nos livros (HUERTAS, 2007, p. 153).

7 A ANTT utilizou como complementação dos eixos a inserção de alguns mercados de modo que fossem conformados eixos estruturantes – tal metodologia foi inspirada no mapa “Logística dos Transportes do Brasil”, do IBGE, em que são trazidos os “Eixos Rodoviários Estruturantes” - rodovias que conectam os principais nós da rede urbana brasileira. A Agência delimitou os eixos conforme critérios quantitativos e mercadológicos, diante da necessidade de regular e organizar o regime concorrencial no sistema de transporte rodoviário de passageiros a partir de junho de 2019, em que o regime de liberdade tarifário passará a vigorar em todo o país. A Agência utilizou o mapa de Logística de Transportes do Brasil (Eixos Rodoviários Estruturantes) como referência para elaborar a composição das 239 ligações estruturantes – devemos ressaltar a incoerência de alguns valores mostrados no documento.

Os dois trabalhos de campo realizados no ano de 2018 foram de extrema valia para a coleta de dados e informações acerca do transporte rodoviário nas ligações selecionadas. Foram 70 dias de atividades em 11 estados brasileiros, 13.890 quilômetros percorridos e 24 cidades visitadas. Destacamos o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Ensino Superior (CAPES) por intermédio do Programa de Excelência Acadêmica (PROEX), que disponibilizou quantia utilizada no primeiro trabalho de campo para custeio de despesas com passagens e hospedagens. Trabalhos de campo possuem em certas ocasiões custos operacionais elevados, o que torna central o apoio de entidades públicas no provimento de verbas para a realização das atividades programadas.

O primeiro trabalho de campo ocorreu entre os dias 08 de março e 24 de abril de 2018, contemplando 8 estados da federação: Minas Gerais, Bahia, Tocantins, Goiás, Mato Grosso, Rondônia, Mato Grosso do Sul e São Paulo. Já a segunda atividade ocorreu entre os dias 05 e 27 de novembro de 2018, contemplando os 3 estados da região Sul (MAPA 2).

MAPA 2. BRASIL: Trajetos dos trabalhos de campo

Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Enfatizou-se nestes trabalhos de campo a coleta de dados em terminais rodoviários e nas garagens das empresas pesquisadas. Foram aplicados 106 questionários⁸ em rodoviárias e nos ônibus que fazem ligações que são contempladas pela pesquisa, de modo a trazer um panorama atual acerca dos fluxos de passageiros. Foram realizadas 9 entrevistas em 9 garagens e uma no terminal rodoviário de Rondonópolis, além de variados diálogos com motoristas, passageiros, agentes de passagens, gerentes de terminais rodoviários, entre outros atores do transporte rodoviário de pessoas. Realizamos 19 viagens no primeiro trabalho de campo em 14 empresas distintas:

- 08/03/2018: São Paulo/SP – Uberlândia/MG → RodeRotas
- 10/03/2018: Uberlândia/MG – Monte Alegre de Minas/MG (Posto Trevão) → Platina
- 10/03/2018: Monte Alegre de Minas/MG (Posto Trevão) - Uberlândia/MG → Platina
- 11/03/2018: Uberlândia/MG – Barreiras/BA → Reunidas Turismo (aplicação de questionários, pois este trecho é contemplado pela ligação Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA)
- 14/03/2018: Barreiras/BA – Luís Eduardo Magalhães/BA → Emtram
- 14/03/2018: Luís Eduardo Magalhães/BA – Barreiras/BA → Emtram
- 15/03/2018: Barreiras/BA – Palmas/TO → Real Maia Transportes e Turismo
- 17/03/2018: Palmas/TO – Goiânia/GO → Planalto Transportes (aplicação de questionários, pois este trecho é contemplado pela ligação Santa Maria/RS – Palmas/TO)
- 22/03/2018: Goiás/GO – Goiânia/GO → Empresa Moreira
- 23/03/2018: Goiânia/GO – Cuiabá/MT → Expresso São Luiz
- 27/03/2018: Cuiabá/MT – Ji-Paraná/RO → União Cascavel (EUCATUR)
- 30/03/2018: Ji-Paraná/RO – Porto Velho → União Cascavel (EUCATUR)
- 05/04/2018: Porto Velho/RO – Sinop/MT → União Cascavel (EUCATUR)
- 08/04/2018: Sinop/MT – Rondonópolis/MT → Viação Ouro e Prata

8 O modelo utilizado para questionário está inserido no apêndice 2.

- 11/04/2018: Rondonópolis/MT – Campo Grande/MS → União Cascavel (EUCATUR) (aplicação de questionários, pois este trecho é contemplado pela ligação Alta Floresta/MT – Cascavel/PR)
- 15/04/2018: Campo Grande/MS – Dourados/MS → Expresso Queiroz
- 19/04/2018: Dourados/MS – Presidente Prudente/SP → Viação Motta
- 22/04/2018: Presidente Prudente/SP – São José do Rio Preto/SP → Empresa Andorinha
- 24/04/2018: São José do Rio Preto/SP – São Paulo/SP → Viação Cometa

Já no segundo trabalho de campo foram realizadas 11 viagens em 8 empresas distintas:

- 05/11/2018: São Paulo/SP – Porto União/SC → Viação Ouro e Prata
- 06/11/2018: Porto União/SC – Caçador/SC → Reunidas Turismo
- 08/11/2018: Caçador/SC – Porto Alegre/RS → Unesul Transportes
- 11/11/2018: Porto Alegre/RS – Santa Maria/RS → Planalto Transportes
- 15/11/2018: Santa Maria/RS – Carazinho/RS → Helios Coletivos e Cargas
- 17/11/2018: Carazinho/RS – Passo Fundo/RS → Helios Coletivos e Cargas
- 17/11/2018: Passo Fundo/RS – Carazinho/RS → Real Transportes e Turismo
- 18/11/2018: Carazinho/RS – Chapecó/SC → Viação Ouro e Prata (aplicação de questionários, pois este trecho é contemplado pela ligação Porto Alegre/RS – Santarém/PA)
- 22/11/2018: Chapecó/SC – Cascavel/PR → Planalto Transportes (aplicação de questionários, pois este trecho é contemplado pela ligação Santa Maria/RS – Palmas/TO)
- 25/11/2018: Cascavel/PR – Maringá/PR → Expresso Maringá
- 26/11/2018: Maringá/PR – São Paulo/SP → Brasil Sul Linhas Rodoviárias

Nota-se o predomínio de empresas consideradas nesta pesquisa em alguns trechos, sobretudo na região Sul, em que Planalto Transportes e Viação Ouro e Prata são bem atuantes tanto em escala intermunicipal quanto interestadual. A participação intensa da União Cascavel nos estados de Rondônia e Mato Grosso

também merece destaque, já que cerca de 20% dos deslocamentos no primeiro trabalho de campo foram realizados nesta empresa.

Foram buscadas viagens dentro de ligações que estão contempladas pela pesquisa, pois a aplicação de questionários no interior dos coletivos é facilitada em função da comodidade dos passageiros que estão em suas poltronas. A aplicação nas plataformas dos terminais é decerto dificultada pela dispersão das pessoas no recinto, e a abordagem individual é mais lenta, o que diminui a quantidade de questionários aplicados. Ademais, alguns terminais rodoviários possuem catracas para o acesso as plataformas, impedindo a realização de tal procedimento.

Pesquisas sobre a geografia do transporte rodoviário de passageiros no Brasil

A geografia da circulação no Brasil possui um importante conjunto de obras que versam sobre os variados sistemas de movimento no país. Sobre o transporte rodoviário de passageiros há um conjunto importante de obras que compõe o estado da arte no tema, dentre os quais o clássico “Geografia dos Transportes no Brasil”, do engenheiro geógrafo Moacir Malheiros Fernandes Silva (Rio de Janeiro: IBGE, 1949). Esta obra faz um panorama sobre todos os modais de transporte até então implantados no país e traz para o rodoviário de passageiros uma contribuição acerca da quantidade de cidades atendidas, linhas em operação, entre outros atributos considerando o ano de 1944 como referência.

Defendida por José Rodrigues de Souza Filho, a dissertação de mestrado intitulada “Transporte rodoviário de passageiros e a organização espacial no estado da Bahia” (Salvador, 2006) faz uma leitura do arranjo da circulação de pessoas no estado baiano, trazendo para o centro do debate a configuração de uma rede do serviço de transporte rodoviário na Bahia, elucidando as particularidades regionais e evidenciando os pontos principais da rede urbana baiana, retratando em certa medida uma concentração dos fluxos em certas porções do estado. Destaca-se neste trabalho as diversas interfaces realizadas pelo autor no que concerne aos diferentes entes reguladores do transporte de passageiros, com ênfase na regulação estadual e federal.

Vinícius Polzin Druciaki defende sua dissertação de mestrado intitulada “As (des)articulações de Guarapuava com Londrina e Maringá: uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros” (Maringá, 2009) e traz uma reflexão

sobre as articulações entre três centros regionais com hierarquias distintas no estado do Paraná: Guarapuava, Londrina e Maringá. Partindo de uma leitura inicial sobre os aspectos jurídicos, normativos e operacionais do transporte de passageiros, o autor elabora um panorama, por intermédio de questionários e entrevistas, da circulação regional entre as três cidades citadas, contribuindo para o entendimento da rede urbana paranaense e do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no estado.

A tese de livre-docência defendida por Enéas Rente Ferreira, com o título “O transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo: as linhas suburbanas” (Rio Claro, 2006) discute o tema da implantação e utilização das linhas suburbanas, reguladas atualmente pela Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), por parte das empresas de transporte coletivo com a finalidade de competir e reduzir o uso do transporte não regulamentado entre cidades do interior paulista. O autor remonta o percurso histórico de parte das empresas do estado de São Paulo, elucidando a formação das primeiras linhas e as áreas de atuação destas, atentando também para questões normativas e operacionais do transporte rodoviário e encerrando o trabalho com a análise da estruturação das linhas suburbanas e a problemática do transporte não-regulamentado nas rotas intermunicipais.

Em artigo intitulado “Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros” (Presidente Prudente, 2000), José Ivonaldo Holanda de Almeida debate a concentração da operação das linhas em um número reduzido de empresas interestaduais no tocante às ligações oriundas da região Nordeste. O autor elenca os primeiros agentes do serviço de transporte de passageiros na região e a posterior oligopolização no setor que ocorre com a aquisição de companhias locais por parte de empresas atuantes em escala nacional.

O artigo “Transporte rodoviário de passageiros no Brasil” (Buenos Aires, 2017), escrito por Thiago Oliveira Neto e Ricardo José Batista Nogueira traz um conjunto de reflexões que inicia com um debate sobre a economia política dos transportes para posteriormente avançar na leitura dos aspectos operacionais da circulação de passageiros pelo Brasil, com ênfase nas rotas mais longas em operação no país e na composição dos grandes grupos empresariais do setor.

João Henrique Zöehler Lemos escreve o artigo “Espaço geográfico, fluxos e migrações: contribuições para o debate a partir do transporte rodoviário de

passageiros”, publicado nos anais do “Encontro Estadual de Geografia” (AGB RS) realizado em Erechim/RS. O autor parte de uma abordagem alicerçada na Geografia Histórica, atentando para a formação da empresa gaúcha Unesul Transportes e o avanço de suas linhas pela região Sul do Brasil, o que evidencia a divisão territorial do trabalho da empresa nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e, posteriormente, Paraná.

Organização da dissertação

Esta dissertação será dividida em duas partes com oito capítulos, conforme o desenvolvimento do processo de gênese e consolidação dos fluxos rodoviários de passageiros entre o interior sulista e o Centro-Oeste e arredores.

A primeira parte intitulada “gênese e desenvolvimento do transporte rodoviário interestadual de passageiros no contexto da expansão da fronteira agrícola” contém cinco capítulos. O primeiro denominado “O transporte rodoviário interestadual de passageiros no contexto de reestruturação produtiva na década de 1970 – os fluxos sulistas que rumaram para as áreas de expansão da fronteira agrícola” debaterá o processo de integração nacional no contexto de emergência de uma nova divisão territorial do trabalho, considerando a atividade do transporte como elemento de ligação para grandes extensões do território nacional, elucidando também a concentração de destinos na fronteira agrícola. Neste primeiro momento, Mato Grosso e Rondônia contêm as principais áreas receptoras dos fluxos sulistas, ao passo que o leste paraense aparece com menor grau de relevância.

No segundo capítulo intitulado “O auge do transporte rodoviário interestadual de passageiros na década de 1980 e o destaque das ligações longas pelo Brasil” será debatida a conformação de grandes grupos empresariais de transporte, com ênfase nas empresas abordadas pela pesquisa. Essa década foi peculiar no que tange às ligações de longa distância, pois estas registraram alta demanda de passageiros consecutivamente. Ademais, novas áreas foram abarcadas por fluxos advindos do interior sulista, como o Oeste baiano, o Centro-sul tocantinense e, com menor intensidade, o sul maranhense.

O terceiro capítulo denominado “O papel da rede urbana na consolidação das empresas e ligações rodoviárias na década de 1990” discutirá a afirmação de uma rede urbana no Polígono Pioneiro, considerando a delineação de uma hierarquia

entre os centros urbanos deste recorte. Ressalta-se a participação mais efetiva das capitais do Centro-Oeste como polos geradores de demanda e detentores de serviços mais qualificados. Por fim, no conjunto de ligações considerado se destaca a operação de trechos mais curtos, com a finalidade de aumentar a demanda de passageiros e manter a operação destas.

O quarto capítulo intitulado “A intensificação da divisão territorial do trabalho e o encurtamento dos deslocamentos na década de 2000: razões para o declínio do transporte rodoviário interestadual de passageiros nas ligações de longa distância” debate a concorrência do sistema de movimento aéreo com o rodoviário nos trechos de longo curso, já que as passagens aéreas passam por sensível redução em seus preços para o consumidor, ao passo que as rodoviárias são reajustadas anualmente no período. Será discutido neste capítulo o processo de oligopolização gradual do transporte rodoviário de passageiros, bem como a padronização nos serviços, a redução do cenário concorrencial e, finalmente, a flexibilidade do ônibus enquanto garantidor de passageiros nos trechos mais curtos e entre cidades de menor porte.

O quinto capítulo intitulado “Mudanças normativas e operacionais no transporte rodoviário interestadual de passageiros a partir de 2010” inicia com a discussão das mudanças normativas para a atividade e seus desdobramentos no âmbito corporativo e operacional, já que neste período as empresas fazem rearranjos nas linhas para manter a prestação dos serviços.

A segunda parte intitulada “Os eixos rodoviários de passageiros entre o Sul e o Polígono Pioneiro: sua dinâmica e complexidade atual” traz a definição dos eixos e os agrupa conforme os corredores rodoviários formados pelas BRs 153, 163 e 364. Cada corredor está contemplado em um capítulo e as definições metodológicas para a criação dos eixos estão inseridas no apêndice metodológico ao final deste trabalho.

O capítulo 6 denominado “Eixos via BR-153: as ligações que cruzam São Paulo e Goiás rumo ao Norte” traz quatro eixos: “Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano”, “Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocantinense”, “Norte gaúcho – Sul maranhense” e “Norte gaúcho – Leste paraense”. Já o capítulo 7 intitulado “Eixos via BR-163: as ligações no trecho Campo Grande/MS – Cuiabá/MT” congrega os eixos “Oeste paranaense – Norte mato-grossense”, “Norte gaúcho – Norte mato-grossense”, “Porto Alegre – Mato Grosso e Pará” e “Norte gaúcho – Leste mato-grossense”. Finalmente, o capítulo 8, denominado “Eixos via BR-364: as ligações

rumo à Rondônia” traz os eixos “Oeste paranaense – Rondônia e Acre” e “Litoral sulista – Rondônia”.

PARTE I: GÊNESE E DESENVOLVIMENTO DO
TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL
DE PASSAGEIROS NO CONTEXTO DE
EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGRÍCOLA

1. O TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NO CONTEXTO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NA DÉCADA DE 1970 – OS FLUXOS SULISTAS QUE RUMARAM PARA AS ÁREAS DE EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGRÍCOLA

Para entender as transformações ocorridas no Brasil durante a década de 1970 se faz necessária uma retomada de contextos anteriores que serviram de base para os ocorridos subsequentes. O transporte rodoviário interestadual de passageiros tem sua primeira empresa estabelecida em 1928 (a Auto Viação Catarinense, em Santa Catarina) e diversas companhias operantes até a atualidade surgem na primeira metade do século XX.

O transporte rodoviário de passageiros no Brasil possui importância relevante na sociedade brasileira, sobretudo quando se alude ao século XX, em que o transporte aéreo de pessoas era pouco acessível para grande parte da população. O ônibus rodoviário foi responsável, coexistindo ou competindo com os caminhões “pau-de-arara” (caminhões adaptados ao serviço de transporte de pessoas), por transportar milhões de pessoas em um país de dimensões continentais, consolidando um conjunto de centenas de empresas pelo Brasil. Do litoral ao interior, do Sul ao Norte, o transporte rodoviário de passageiros dinamizou regiões e lugares variados pelo Brasil, contribuindo com os processos de integração territorial e desenvolvimento econômico no país.

Nas décadas de 1930 e 1940, Getúlio Vargas tinha como um de seus maiores objetivos efetivar a integração do território brasileiro. Nesse contexto surgem os primeiros planos de viação, a partir da criação do DNER. Algumas rodovias hoje como Via Dutra, Régis Bittencourt e Anchieta têm suas obras começadas nas décadas de 1930 e 1940. Contudo, o cenário internacional envolto pela segunda grande guerra dificultou a realização de parte dos planos getulistas, de modo que vastas extensões do Brasil continuaram desconectadas do centro econômico do país, que já nas décadas de 1950 gravitava em torno de Rio de Janeiro e São Paulo.

Com a eleição de Juscelino Kubitschek em 1955 e seu Plano de Metas (crescer “50 anos em 5”), o projeto de integração nacional ganha novos contornos. A

transferência da capital do país para o Planalto Central engendra um novo conjunto de fluxos, afinal a construção de Brasília demandou equipamentos, matérias-primas e força de trabalho de várias regiões. As “pinças rodoviárias” cortam o país, e os fluxos de passageiros se alargam por todo o território.

A construção de Brasília na década de 1950 é um dos principais marcos da integração territorial brasileira. Trata-se de um evento geográfico importante para a configuração de uma nova miríade de fluxos migratórios pelo país. Obviamente que não pode se desconsiderar o “cruzeiro rodoviário” de Kubitschek, responsável pela tecnificação do território e otimização dos deslocamentos rodoviários em certas regiões do País, resultando na redução do tempo de viagens entre centros importantes da rede urbana brasileira.

Ocorria, portanto, uma tendência de integração nacional, a partir da década de 1950, com a transferência da capital para o centro do território brasileiro. A ampliação dos meios de transporte e comunicação, bem como de transmissão de energia, aumenta a densidade das interações espaciais no país (MOREIRA, 2014). Há uma modificação estrutural na divisão territorial do trabalho brasileira. O processo de integração nacional reestrutura porções extensas do país, a serviço de uma economia em processo de industrialização e essencialmente exportadora. Segundo Moreira (2014, p. 123):

A década de 1950 vai conhecer a integração que junta numa só unidade de organização de espaço a diversidade regional do espaço molecular. E o vetor é a incorporação do tudo numa divisão territorial industrial-agrícola nacional do trabalho e de trocas, com centro de domínio no capital financeiro. [...] A forma do todo integrado é, entretanto, a combinação desigual.

O movimento migratório de sulistas para as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste foi expressivo desde a construção de Brasília até meados da década de 1990. Gaúchos, catarinenses e paranaenses se deslocaram em busca de novas oportunidades de negócio, sobretudo aquelas vinculadas à produção agropecuária, já que esse setor econômico passa por um processo de reestruturação produtiva em grande parte do território brasileiro a partir da década de 1970, com a escolha de certos cultivos e o privilégio de determinadas áreas e segmentos sociais, de modo a territorializar o capital no campo, oligopolizar o espaço agrário, intensificar o êxodo rural e o processo de urbanização nestas centralidades (ELIAS, 2006).

Segundo Alves (2015, p. 230) “os migrantes de origem do Sul do Brasil constituem um número representativo de moradores destas cidades, e se ocupam, frequentemente, das atividades destinadas ao campo modernizado”. Trata-se de um fluxo relevante de sulistas em direção ao Planalto Central brasileiro, que, concomitantemente ao afluxo de nordestinos para as capitais de estados do Sudeste, foi um dos mais importantes na dinâmica migratória da década de 1970. Haesbaert (1995, pp. 25-26) ressalta que:

A década de 70 representou o grande *boom* na expansão dos sulistas pelo interior do país, tanto pelo agravamento da concentração de terras no Sul e pelos programas estatais geo-estratégicos estimulando a ocupação da Amazônia (vide colonos gaúchos que chegaram a Altamira, na Transamazônica, em 1971) quanto pelos investimentos em tecnologia agrícola que estimularam a agricultura (especialmente de soja) nos cerrados⁹. A presença de ‘gaúchos’ transformando cidades já estruturadas (como Rondonópolis, MT, e Rio Verde, GO) ou criando novas (Alta Floresta, Canarana, Sorriso) se revela uma constante na região Centro-Oeste.

Trata-se de um processo dirigido pelo estado brasileiro, com políticas de ocupação e povoamento de vastas áreas no Centro-Oeste e Norte do Brasil. Contudo, ressalta-se que a concepção de integrar o “interior do Brasil” aos centros urbanos mais dinâmicos no litoral emerge na década de 1940, durante os primeiros 15 anos de governo Getúlio Vargas. Já a construção de Brasília encampada por Juscelino Kubitschek na década de 1950 é um dos principais eventos indutores do processo de integração nacional, engendrando a consolidação de uma rede urbana no Centro-Oeste.

Portanto os projetos encampados durante a Ditadura Militar brasileira partiram de uma base territorial já estabelecida, de uma divisão territorial do trabalho anterior. Segundo Santos (2012a [1996], p. 140), “as divisões anteriores do trabalho permitem rever as formas herdadas segundo uma lógica que as restabelece no momento mesmo de sua produção”.

9 Segundo Haesbaert (1995, p. 25), os sulistas “chegaram aos cerrados do Mato Grosso (Chapadão do Sul, MS, e Canarana, MT) em 1972, no sul de Goiás por volta de 1975 e no noroeste mineiro – Serra dos Gaúchos – em 1977. um dos indicadores de sua presença nessas regiões é dado pelo próprio nome dos lugares, numa demonstração da força de sua identidade; são exemplos, além da Serra dos Gaúchos, em Minas Gerais, e Chapadão do Sul – ainda hoje mais conhecida como Chapadão dos Gaúchos, no Mato Grosso do Sul, Porto dos Gaúchos, Gaúcha do Norte, Porto Alegre do Norte e Paranaíta, no Mato Grosso, e Novo Paraná, na Bahia e no Mato Grosso”.

1.1 O transporte rodoviário interestadual de passageiros e o processo de integração nacional no contexto de emergência de uma nova divisão territorial do trabalho

A divisão territorial do trabalho é uma categoria central para o entendimento do espaço geográfico e das atividades econômicas nele inscritas. Conforme Santos (2012a [1996], p. 129), tal categoria “constitui um motor da vida social e da diferenciação espacial”, pois os lugares são hierarquizados e em função disto se redefine a capacidade de ação das firmas, instituições e pessoas. A divisão territorial do trabalho é fruto de uma organização deliberada, o que expressa a importância da organização do espaço pelos agentes que o produzem (SANTOS, 2012a [1996], 2013 [1994]).

Segundo Castillo (2004, p. 87) “a difusão espacial das modernizações no território brasileiro (...) redefine a divisão territorial do trabalho e propõe novos cimentos regionais, através de especializações produtivas”. É o que ocorre com a integração das regiões Centro-Oeste e Norte às áreas mais dinâmicas do território brasileiro a partir da década de 1960, em que se complexifica a divisão territorial do trabalho, com a diversificação dos objetos e ações, aumentando a relevância e espessura de um certo subespaço (SANTOS, 2013 [1994]).

“A divisão territorial em regiões homogêneas da acumulação primitiva dá então lugar à divisão hierárquica das regiões polarizadas com centralidade em São Paulo, unificando os mercados em escala nacional” (MOREIRA, 2014, p. 301). A capital paulista se torna o grande centro da economia brasileira, sendo o principal elo da rede urbana nacional, de onde saem as ordens para o funcionamento das atividades econômicas.

O território brasileiro passa por uma intensa reestruturação produtiva. Segundo Moreira (2014, pp. 315-316) “a reestruturação produtiva refere-se à instituição de nova regra de organização do trabalho, consistente na troca das normas fordistas pelas normas da regulação toyotista no âmbito de uma acumulação centrada na agroindústria”. O golpe Militar de 1964 aparece com um marco para tal processo, pois há uma aceleração da integração territorial brasileira dentro de um movimento de internacionalização, com o desenvolvimento da economia para atender a demandas interna e externa, tornando o Brasil um grande agroexportador

(SANTOS, 2013 [1993]). Destaca-se a importância dos Planos Nacional de Desenvolvimento (PNDs) neste processo de reestruturação espacial:

A reestruturação espacial tem por base a estratégia dos PNDs: o PND I, que abrange o período de 1970 a 1974 e orienta a modernização agrícola; o PND II, que abrange o período de 1975 a 1979 e orienta a redistribuição territorial da indústria; e o PND III, que abrange o período de 1980 a 1984 e visa equilibrar as contas nacionais, afetadas pelo crescimento acelerado da inflação e da dívida pública decorrente dos PNDs anteriores (Moreira, 2004). É o PND II o plano de reestruturação de escala e efeito espacial mais amplo, incorporando e materializando em nova estrutura econômica nacional os efeitos modernizantes do campo do PND I. É sob a égide dele que se dá a disseminação nacional das indústrias concentradas na Grande São Paulo, segundo um plano de redistribuição dois níveis combinados e distintos: a espacialização das indústrias concentradas na região metropolitana dentro do estado de São Paulo e entre os estados da região Sudeste e a implantação das novas indústrias do ramo de bens intermediários a serem implementadas fora de São Paulo e do próprio Sudeste (MOREIRA, 2014, p. 169).

Embora não seja mencionada diretamente no primeiro PND, a região Centro-Oeste é considerada como território de ligação entre as porções norte e sul do país, tendo as cidades de Brasília/DF e Cuiabá/MT como pontos de partida para os investimentos em infraestrutura e para os programas de colonização encampados pela Ditadura Militar. No bojo deste processo emergem três preocupações centrais: priorização dos troncos rodoviários, sobretudo as rodovias federais; contenção das migrações para a capital federal; ampliação da exploração agromineral com vistas à produção industrial e à exportação (ABREU, 2001).

Além dos PNDs são elaborados diversos planos para a integração nacional visando investimentos em infraestruturas de transporte e colonização de áreas ainda não incorporadas à divisão territorial do trabalho vigente. Para as regiões Norte e Centro-Oeste são destacados o Programa de Integração Nacional (PIN) e o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE), que visam a modernização da agropecuária e a abertura de novas fronteiras para o desenvolvimento econômico, com a construção de obras viárias e polos de atividades agrícolas, para integrar tais subespaços, sobretudo, ao Sudeste brasileiro (ANDREAZZA, 1972).

Os programas acima demonstram a importância nevrálgica do estado brasileiro no processo de integração nacional. Ao contrário do que se apregoa a respeito, de que as iniciativas individuais privadas de “pioneiros” foram responsáveis por “colonizar” o Centro-Oeste e Norte do Brasil, é o Estado o principal agente

condutor do processo, pois viabiliza os fluxos migratórios a partir de investimentos maciços em infraestrutura viária. Ademais, sem o planejamento estatal gestado no governo federal, os esforços de integração territorial poderiam ter tido impacto menos sensível e mais fragmentado ao longo da década de 1970. Em suma, é o estado brasileiro o principal ator da reconfiguração da divisão territorial do trabalho no Brasil à época. Segundo Ribeiro e Almeida (1989, p. 98) “o objetivo era tanto direcionar fluxos migratórios via políticas de colonização, bem como a salvaguarda de áreas de fronteira via ideologia de segurança nacional”.

Uma das principais atividades que caracterizam o processo de integração nacional é a expansão da sojicultura para as áreas do Cerrado. O Estado é o responsável por propiciar esta e outras culturas pela região, pois realizou pesquisas intensas para a utilização dos solos precários e elaborou uma política de créditos subsidiados para a compra de implementos agrícolas, mecanizando assim a produção. Para estas áreas se dirigem pequenos produtores sulistas, que antes da década de 1970 já tinham migrado no interior da própria região Sul ao avançar para a porção oeste dos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, de onde migram, posteriormente, para o Centro-Oeste do Brasil, arrendando e cultivando no Cerrado (MOREIRA, 2014).

Portanto tal processo de inserção do Centro-Oeste e Norte à economia nacional se deu com intensos fluxos migratórios fomentados para estas regiões. Nas décadas de 1970 e 1980, “a mobilidade territorial do trabalho tinha 24 milhões de trabalhadores em busca de ocupação em qualquer área do país” (MOREIRA, 2014, p. 205), mostrando também uma face perversa do processo, já que o campo nessas novas áreas agroindustrializadas era monopolizado e altamente seletivo.

Os estados da região Sul apresentam entre 1950 e 1980 taxas altas de emigração, tornando-se áreas expulsoras de pessoas que se dirigiram para as frentes pioneiras abertas pelo Estado brasileiro. Exemplo de tal dinâmica, o estado do Paraná perde 1,1 milhão de habitantes na década de 1970, dos quais 112 mil se direcionam ao Mato Grosso, 107 mil ao Mato Grosso do Sul 116 mil aos estados de Rondônia, Acre, Amapá e Roraima (SANTOS e SILVEIRA, 2012 [2001]). Nesta conjuntura surge diversas empresas de transporte rodoviário de passageiros, com itinerários que conectam cidades da região Sul ao Centro-Oeste.

1.2 O ônibus antes do asfalto: o transporte rodoviário de passageiros como elemento de ligação para grandes extensões do território nacional

A origem das primeiras empresas de transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil remonta às décadas de 1920 e 1930. Grande parte dos equipamentos de transporte eram importados, o que tornava sua difusão mais problemática. Boa parte das empresas operantes atualmente surgiram de iniciativas empreendedoras individuais, a partir de uma demanda local em expansão. O núcleo do surgimento de parte considerável das empresas de transporte rodoviário de passageiros (e cargas) se encontra na região Sul do Brasil. A compra de um caminhão e sua posterior adaptação para o transporte de pessoas era o primeiro passo dado por lavradores e profissionais liberais em cidades do interior do país para a efetivação dos deslocamentos locais. Com a posterior aquisição de outras companhias, os grandes conglomerados se formam com o passar das décadas.

Contudo, tal trajetória se inicia antes da consolidação de uma rede rodoviária brasileira, que se dá em grande medida nas décadas de 1960 e 1970, quando há, de fato, uma rede de caminhos pavimentados em boa parte do território nacional e a abertura de estradas vicinais que corroboram com a consolidação da rede urbana brasileira. Com a elaboração do Plano Rodoviário Nacional de 1944 surge o prelúdio de uma integração nacional efetivada pelo sistema de movimento rodoviário. O anseio por conectar todas as regiões do país trouxe à tona o debate acerca da construção de rodovias de longo curso, com extensões totais acima de 3.000 quilômetros. Uma das ligações de maior destaque no plano é a rodovia BR-14, atual BR-153, denominada rodovia Transbrasiliana, que hoje conecta quatro das cinco macrorregiões brasileiras, pois se inicia no estado do Rio Grande do Sul e percorre os estados de Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Tocantins e Pará (MAPA 3).

MAPA 3. BRASIL: Mapa do Plano Rodoviário Nacional de 1944

Fonte: SILVA, M. M. F., 1945, s/página.

O Plano já previra a ligação entre os principais centros da rede urbana nacional, dispostos na faixa costeira, e as áreas mais interiorizadas no país. Nota-se a importância da então BR-14, atual BR-153, como elemento de integração nacional (MAPA 2), ainda que Brasília sequer tivesse sido planejada, tampouco imaginada. A rodovia conta no Plano com 4.743 quilômetros de extensão, ligando Belém/PA a Santana do Livramento/RS, possibilitando conexões com capitais brasileiras a partir de outras rodovias. A Transbrasiliana passava por duas capitais: Belém/PA e Goiânia/GO, estando articulada por rodovias transversais às capitais Teresina/PI,

Fortaleza/CE, Recife/PE, Salvador/BA, São Paulo/SP, Curitiba/PR, Iguaçu (capital do então Território do Iguaçu) e Porto Alegre/RS (SILVA, 1945, 1949). No governo de Juscelino Kubitschek em 1955 emerge o Plano de Metas (crescer “50 anos em 5”), em que o principal evento do plano fora a construção de Brasília, no Planalto Central brasileiro.

Comparando-se as distâncias, medindo-se os meridianos e paralelos, verifica-se que não poderia ter sido mais adequada a localização de Brasília. Construída num ponto estratégico, as estradas que a servem — um verdadeiro tecido conjuntivo de artérias e veias de intercomunicação interna — realizam, com perfeição, uma verdadeira costura do Brasil por dentro, aproximando os Estados que, embora geograficamente limítrofes, viviam tão distanciados, uns dos outros, como se pertencessem a países diferentes (KUBITSCHKEK, 2000, pp. 13-14).

Kubitschek tinha como prerrogativa a construção de estradas que pudessem integrar o território nacional, estimulando a circulação entre diversas regiões do país. Para tanto, além das rodovias presentes no Plano Rodoviário Nacional:

Tive, então, a visão do que deveria ser feito. Rasgaria um cruzeiro de estradas, demandando dos quatro pontos cardeais, tendo por base Brasília. Não se conquista uma terra se não se tem acesso a ela. E a estrada é um elemento civilizador por excelência. Concebi, pois, o plano das grandes longitudinais, cortadas, quase na perpendicular, pelas grandes transversais. No centro do sistema ficaria Brasília, que seria uma torre para se contemplar o Brasil (KUBITSCHKEK, 2000, p. 84).

Nota-se no excerto acima a importância dada ao sistema de movimento rodoviário enquanto agente integrador do território, que se materializou com a construção de variadas rodovias em grande parte do território nacional. Destaca-se o “cruzeiro rodoviário” juscelinista: rodovias radiais partindo de Brasília rumo a todas as regiões do Brasil. Além das rodovias partindo de Brasília que atualmente são denominadas como “radiais” (MAPA 4), durante o governo de Kubitschek também foi implantada a rodovia Brasília-Acre, com 3.110 quilômetros de extensão. Dentre as metas para a gestão juscelinista estavam previstas a pavimentação de 5.000 quilômetros de rodovias e a implantação de outros 12.000 quilômetros (BRASILEIRO, 2001). A divisão territorial ocorre de maneira mais profunda, levando a maior demanda por circulação que por sua vez cria mais especialização do território (SANTOS, 2013 [1993]). O incremento por mais circulação demandou por parte do Estado brasileiro investimentos nos sistemas de movimento em operação, seja com a melhoria de estruturas já existentes, seja com a criação de novas.

MAPA 4. BRASIL: Rodovias radiais (Brs-0xx)

Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Durante a Ditadura Militar, o projeto de integração nacional ganhou novo fôlego, já que vastas áreas do território brasileiro se conectavam de forma precária com os centros mais dinâmicos da economia. Novamente se enfatizou o sistema rodoviário, com a continuidade das rodovias iniciadas e projetadas no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961). A criação da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) em 1967 é marco importante para o estabelecimento de políticas públicas de colonização e construção de infraestrutura viária. Vislumbrava-se a necessidade de integrar o Centro-Oeste ao núcleo da economia nacional – São Paulo, sobretudo para o escoamento da produção agropecuária.

O Centro-Oeste passa a ser dotado de grande eixos rodoviários: Transbrasiliana (BR-153), Belém-Brasília (BR-020); Cuiabá-Santarém (BR-163), que se estende até Campo Grande/MS; Cuiabá-Porto Velho (BR-364), em grande parte no traçado da Brasília-Acre; Três Lagoas-Jataí-Aragarças-Altamira (BR-158), entre outras (ABREU, 2001). Dois programas são centrais para as regiões Norte e Centro-

Oeste: o Programa de Integração Nacional (PIN), criado pelo Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970 e o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE), criado pelo Decreto-lei nº 1.192, de 8 de novembro de 1971. O PIN previa a execução de 15.000 quilômetros de obras rodoviárias, enquanto o PRODOESTE trazia mais de 3.900 quilômetros.

Segundo o Ministério dos Transportes, em 1973, dois anos após a implantação do PRODOESTE, foi possível estabelecer a primeira comunicação pavimentada entre Cuiabá-MT e todas as capitais brasileiras, de Porto Alegre-RS a Belém-PA, através do trecho da BR-452, entre Itumbiara-GO, no entroncamento com a BR-153, e Rio Verde-GO e de Jataí-GO para Rondonópolis-MT até Cuiabá-MT pela BR-364.

No espaço mato-grossense, o PRODOESTE estabeleceu como prioritárias as rodovias federais BR-364 (trecho Cuiabá/Rondonópolis/Jataí, com 410 km); BR-163 (trecho Rondonópolis/Campo Grande/Dourados, com 700 km); BR-262 (trecho Campo Grande/Aquidauana/Corumbá, com 423 km); BR-070/416 (trecho Barra do Garças/Cuiabá/Cáceres/Mato Grosso, com 1.089 km) e a BR-376 (trecho Dourados/Paranavaí-PR, com 304 km), além de 798 km, que também faziam parte do PRODOESTE, de um total de 2.200 km de estradas vicinais previstas para serem construídas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Mato Grosso e que previam consumir, primeiramente, Cr\$50 milhões (US\$8,1 milhões), mediante financiamento do então BNDE, mas que, depois, já previam cerca de Cr\$110 milhões (17,9 milhões), sendo Cr\$28 milhões (US\$4,5 milhões) do programa.

As vias de comunicação, sobretudo as rodovias, traçaram uma nova participação do Oeste brasileiro no cenário econômico nacional. Os núcleos urbanos expandiram-se em função das suas ligações com São Paulo, embora permanecessem sem conexão interna, na própria região. Nesse sentido, é possível destacar, no início dos anos de 70, Campo Grande e Cuiabá, no espaço mato-grossense, como centros coletores e distribuidores dos produtos que demandavam aos mercados paulistas, principalmente (ABREU, 2001, p. 69. Grifo nosso).

Enquanto o PIN (FIGURA 2) possuía maiores desafios técnicos, já que previa a integração entre o Nordeste e o Norte do Brasil, com a construção de obras viárias entrecortando a floresta Amazônica, o PRODOESTE (FIGURA 3) tinha como missão conectar as áreas recém-inseridas na agropecuária moderna brasileira, voltadas para a produção de grãos para o mercado externo.

FIGURA 2. BRASIL:
Programa de
Integração
Nacional (PIN)

FIGURA 3. BRASIL:
Programa de
Desenvolvimento
do Centro-Oeste
(PRODOESTE)

Fonte (para ambas): ANDREAZZA, 1972.

Nota-se uma complementaridade territorial entre os dois planos (FIGURAS 3 e 4), pois cada um contempla um conjunto de rodovias próprio que integra a rede nacional. Destaca-se o predomínio de cidades médias e capitais, o que indica o privilégio dado aos grandes eixos de circulação em detrimento das cidades locais que são atendidas pelas vicinais. Isso mostra a seletividade territorial, utilizada e realizada pelas empresas e Estado que gera reflexos na divisão territorial do trabalho.

Uma nova dinâmica de diferenciação se instala no território. Em primeiro lugar, distinguem-se zonas servidas pelos meios de conhecimento e áreas desprovidas dessa vantagem. E dentro das próprias áreas “conhecidas” as empresas se distinguirão pela sua maior ou menor capacidade de utilização das informações. É possível imaginar que tal seletividade espacial e socioeconômica conduza a mudanças rápidas na divisão territorial do trabalho, com as firmas mais dotadas do ponto de vista técnico e financeiro tendendo a buscar uma localização onde o lucro potencial será mais forte, deixando o resto do território, ainda que com virtualidades naturais semelhantes, a firmas menos potentes. O mesmo raciocínio conduz a admitir que, numa mesma área assim instrumentalizada, a diferença de oportunidades entre produtores tende a aumentar rápida e brutalmente, após a instalação dos novos recursos técnico-científicos de conhecimento. Aliás, o rearranjo de atividades e do respectivo poder econômico seria duplo: na escala da área instrumentalizada e na da região de que tal área é uma parte privilegiada (SANTOS, 2012a [1996], p. 243. Grifo nosso).

As políticas públicas de planejamento territorial estatal na década de 1970 conduzidas pelos governos militares tiveram como intuito preparar o território para a consolidação do modo de produção capitalista articulado com os interesses do capital internacional. As mudanças no cotidiano das pessoas nessas áreas de expansão da fronteira agrícola foram sensíveis: a chegada de migrantes aos loteamentos oficiais (ou elaborados por firmas particulares) ou aos núcleos urbanos nascentes ou consolidados, gerou uma maior demanda por serviços e infraestrutura como escolas, hospitais, pavimentação viária, saneamento básico, entre outros. “Na contramão dessa modernização, as cidades absorveriam os contingentes populacionais resultantes do êxodo rural - uma contradição frente ao discurso propagandístico/ideológico de integração” (ABREU, 2001, p. 85).

Neste contexto de fluxos migratórios rumo ao Oeste se destaca a atuação das empresas de transporte rodoviário de passageiros. Considerando os fluxos advindos da região Sul rumo as áreas de expansão da fronteira agrícola, há um predomínio de companhias sulistas, que em grande parte dos casos iniciaram suas rotas com a prestação de serviços “turísticos” ou “fretamento”, para posteriormente se tornarem linhas regulares:

A Andrade Gutierrez montou um escritório em Carazinho e um em Cascavel com a finalidade de vender terras no Pará – por isso a empresa fazia fretamentos para levar as famílias. Saía um ônibus acompanhado por um caminhão com as mudanças. No início eram fluxos de militares investindo no sudeste do Pará, portanto começou a ter demanda de fretamento para posteriormente se tornar linha. A linha saía quando dava, ou seja, tinha data para sair mas não para chegar (informação verbal)¹⁰.

10 Entrevista concedida por Tiago Campanha Lermen, supervisor de marketing da companhia Helios, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018.

As primeiras linhas surgem como “fretamento” ou “turismo” pois a irregularidade da demanda associada às problemáticas condições viárias impossibilitava a realização de fluxos diários. Contudo, já havia um arcabouço normativo oficial responsável pela regulação do transporte rodoviário de passageiros.

Primeiramente se faz necessário um ligeiro recuo para discutir os veículos “pau-de-arara”, caminhões com a carroceria adaptada para o transporte de pessoas. Segundo Gômara (1999, p. 130) “esse tipo de transporte de pessoas vinha sendo adotado desde quando a rodovia Rio-Bahia passou a ser entregue, por trechos construídos, à circulação pública no final da década de 1940”. Presentes desde os primórdios das ligações interestaduais, estes veículos foram responsáveis pela abertura de variadas rotas e pelo transporte de centenas de milhares de pessoas desde a década citada, momento em que as empresas de transporte rodoviário legalmente estabelecidas operavam apenas em rotas predominantemente curtas.

Com a expedição da Circular 146, de 20/12/1955, fica proibida a circulação de tais caminhões adaptados, que passam a ser considerados pelo órgão competente (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER), como transporte não-regular (“clandestino”). Contudo, o tráfego para o transporte rodoviário de passageiros por ônibus é autorizado de fato a partir da Circular 43, de 7/11/1961, em que se considera legal a exploração dos serviços por empresas constituídas que tivessem a documentação básica exigida, ou seja, idoneidade, identidade, registro da firma e declaração de acatamento aos regulamentos.

Ainda assim, tais autorizações eram desprovidas de muitas formalidades, pois admitiam determinadas liberdades na operação, como a possibilidade de atrasos de até cinco dias (desde que justificados perante o órgão competente). Finalmente, o Código Nacional de Trânsito de 1966 e seu Regulamento de 1968 coloca o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) como órgão competente para autorizar, conceder ou permitir as linhas interestaduais e internacionais. Já o transporte de encomendas nos bagageiros dos ônibus é aprovado pelo órgão no dia 10/3/1964 (GÔMARA, 1999).

Entretanto, a emissão desmesurada de autorizações e permissões demandou controle mais severo por parte dos órgãos reguladores, que ficaram impedidos de concedê-las por alguns anos, até que em 1974, com a criação da Diretoria de Transporte Rodoviário no âmbito do DNER, as linhas puderam ser concedidas

novamente, mediante licitações (GÔMARA, 1999). Portanto, ressalta-se a importância da regulação para o setor, pois se boa parte dos fluxos migratórios sulistas para o Centro-Oeste e Norte foram viabilizados pelo ônibus, isto se deve à elaboração de um arcabouço normativo que, mesmo em processo de consolidação, foi responsável por regular e gerir em certa medida as viagens regulares realizadas pelas empresas.

Trata-se de uma característica importante deste processo, que o diferencia em certa medida dos fluxos migratórios do Norte/Nordeste para o Sudeste e para a construção de Brasília, em que os veículos “pau-de-arara” foram de central importância para tais fluxos, pois mesmo diante de uma precariedade operacional, conseguiram dinamizar os primeiros fluxos migratórios de longa distância do território brasileiro. Ou seja, tal leitura é útil para desmistificar um pré-conceito de que o “pau-de-arara” seria tradicionalmente um meio de transporte “nordestino” e que o Sul, mais “rico”, já se deslocou utilizando ônibus confortáveis: a utilização dos ônibus só foi em grande medida possível pois a regulação federal abriu os caminhos para as empresas do setor, ao passo que para os fluxos “Norte/Nordeste – Sudeste”, a ausência de uma norma clara e precisa propiciou a atuação desmesurada dos “clandestinos”.

A partir do final da década de 1960 a antiga Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) elaborou uma série de anuários estatísticos dos transportes, que abrangiam todos os sistemas de movimento do território com a finalidade de coletar dados sobre a dinâmica de funcionamento desses. Algumas pesquisas retratam já para o ano de 1968 alguns dados acerca do transporte rodoviário de passageiros, colocando o predomínio deste em relação aos demais sistemas (TABELA 1).

TABELA 1. BRASIL: Passageiros transportados (em milhões de passageiros por quilômetro) pelo modo de transporte rodoviário no período 1968 – 1977

Ano	Modo rodoviário	Total	Porcentagem do modo rodoviário (%)
1968	83.400,0	91.533,9	91,1
1969	95.200,0	103.083,3	92,3
1970	108.600,0	116.120,3	93,5
1971	124.300,0	131.592,7	94,5
1972	142.100,0	149.836,8	94,8
1973	161.900,0	170.409,5	95,0
1974	184.906,0	194.210,7	95,2
1975	211.174,3	221.184,1	95,5
1976	241.182,2	252.100,5	95,7
1977	275.454,2	286.666,0	96,1
TOTAL	1.628.216,70	1.716.737,80	-

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – ano 1978. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

O predomínio do modo rodoviário para o transporte de passageiros se evidencia por dois fatores: o avanço da malha rodoviária por vastas extensões do território nacional e o ônibus como facilitador dos deslocamentos, sobretudo os de longa distância. Os projetos de colonização da Ditadura Militar explicam a evolução dos números a partir de 1968: em dez anos, a quantidade de passageiros transportados pelo modo rodoviário mais do que triplica, elevando os valores totais que consideram todos os modais, o que reforça o predomínio do modo rodoviário (TABELA 1).

A partir da década de 1970 há uma miríade de empresas de transporte rodoviário de passageiros em formação. Iniciativas próprias de pequenos proprietários de cidades locais ou polos regionais que, a partir de demandas por transporte de pessoas e cargas, criaram itinerários diversos. Em vários casos, a regularização junto aos órgãos competentes ocorria posteriormente, pois a transição de regimes regulatórios dentro dos departamentos de estradas de rodagem (DERs) estaduais e no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) fez com que certas linhas e empresas fossem autorizadas em períodos distintos. Diante de

tais prerrogativas, as regiões do Brasil que mais registram linhas interestaduais são o Sudeste e o Sul (TABELA 2).

TABELA 2. BRASIL: Número de empresas ou serviços de transporte rodoviário de passageiros para os anos de 1970, 1971 e 1973

Regiões e UFs	Número de empresas - passageiros		
	1970	1971	1973
SUDESTE	1.439	1.446	1.470
NORDESTE	360	362	376
Bahia	78	66	67
Maranhão	17	15	23
NORTE	61	60	57
Acre	3	3	2
Pará	49	48	45
Rondônia	-	-	2
SUL	659	608	570
Paraná	94	95	88
Santa Catarina	90	88	90
Rio Grande do Sul	475	425	392
CENTRO-OESTE	101	99	111
Mato Grosso	30	27	30
Goiás	65	66	76
Distrito Federal	6	6	5
TOTAL	2.620	2.575	2.584

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – ano 1973, 1974, 1975-1976.
Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Considerando os estados abarcados no processo migratório em debate, o Rio Grande do Sul se destaca com um número expressivo de empresas, o que fica elucidado pela quantidade de empresas gaúchas participantes do processo migratório, mesmo que os valores tenham registrado queda (TABELA 2). A região Sul fica atrás do Sudeste em volume de companhias, já que São Paulo e Minas Gerais possuem altos valores. O destaque gaúcho se deve ao fato de o estado, sobretudo a região interiorana, ser um grande emissor de fluxos migratórios para os projetos de colonização governamentais. Paraná e Santa Catarina possuem

números menores que os gaúchos pois são pontos de passagem para as linhas e empresas que partem do Rio Grande do Sul rumo ao Centro-Oeste e Norte do Brasil, embora também emitam fluxos relevantes.

Por conta de sua inserção relativamente recente na dinâmica do transporte rodoviário de passageiros, os estados de Mato Grosso, Pará e Rondônia possuem um número relativamente baixo de empresas. O Distrito Federal também possui poucas linhas pois grande parte das linhas interestaduais que atendiam à Brasília partiam de outros estados e regiões e continham destinos em cidades goianas ou de outras unidades da federação (TABELA 3).

TABELA 3. BRASIL: Número de linhas interestaduais de transporte rodoviário de passageiros para os anos de 1970, 1971 e 1973

Regiões e UFs	Número de linhas		
	1970	1971	1973
SUDESTE	1.912	2.404	3.633
NORDESTE	155	168	257
Bahia	12	16	31
Maranhão	11	5	4
NORTE	4	2	4
Acre	2	1	-
Pará	2	1	2
Rondônia	-	-	2
SUL	548	820	1.272
Paraná	188	249	462
Santa Catarina	126	227	367
Rio Grande do Sul	234	344	443
CENTRO-OESTE	40	61	115
Mato Grosso	4	1	9
Goiás	36	59	93
Distrito Federal	-	1	13
TOTAL	2.659	3.455	5.281

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – ano 1973, 1974, 1975-1976.
Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Vale ressaltar que o número de empresas ou serviços contempla linhas municipais, intermunicipais, interestaduais e internacionais, daí o alto número registrado, já que o arquivo cedido pelo GEIPOP não discrimina as empresas por tipo de linha atendida. Sendo assim, o número de linhas interestaduais é menor do que o total de empresas (TABELA 3). O crescimento expressivo do número de linhas para todas as regiões e estados considerados mostra a pujança dos fluxos migratórios em todo o território nacional, sobretudo nos grandes eixos Nordeste-Sudeste e Sul-Centro-Oeste. A densidade da rede urbana sudestina explica tamanha discrepância entre esta macrorregião e as demais – mais de 75% das linhas pertencem a esta região em todos os anos considerados (TABELA 3).

Ao comparar os estados do recorte desta pesquisa, nota-se que os fluxos se iniciam na região Sul, com predominância de Rio Grande do Sul e Paraná – o estado gaúcho conta com fluxos oriundos da capital e de cidades interioranas como Passo Fundo, Santa Maria e Erechim, ao passo que o estado paranaense possui densidade relevante em cidades regionais como Cascavel, Londrina e Maringá (SANTOS, 2015, 2018).

1.2.1 Empresas criadas na década de 1930

Considerando as empresas contempladas nesta pesquisa, Viação Ouro e Prata (1939), Helios Coletivos e Cargas (1945), Planalto Transportes (1948) e Reunidas Turismo (1950) foram fundadas na primeira metade do século passado. Evidentemente, operavam apenas trechos curtos, já que as condições viárias da época não propiciavam longas viagens e o território brasileiro possuía uma malha ainda incipiente. Portanto, predominavam as ligações mais curtas, com menos de 200 quilômetros, que eram ainda assim lentas, sobretudo em períodos chuvosos, quando as estradas de chão se tornavam intrafegáveis.

A Viação Ouro e Prata foi fundada em 1939 por Willy Eugênio Fleck e Raimundo Fleck, na cidade gaúcha de Crissiumal. No início a companhia era denominada Empresa Crissiumal. Segundo Lima (2012, p. 83) “os três veículos que formavam a frota da nova empresa passaram a rodar. O principal deles era um caminhão de passageiros ano 1939, da marca Ford”. O “caminhão de passageiros” assim denominado transportava pessoas na parte frontal e na parte traseira contava com um compartimento para cargas. A primeira linha registrada pela empresa no

Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER) do Rio Grande do Sul foi entre as cidades de Crissiumal e Ijuí, no norte gaúcho. “Quando a linha da Crissiumal começou a funcionar, no início de 1940, ainda nem existia transporte regulamentado. No mesmo ano, a empresa comprou o primeiro ônibus fechado de toda a região centro do Estado” (LIMA, 2012).

Já a Helios Coletivos e Cargas foi fundada em 1945 na cidade gaúcha de Carazinho por Helio de Conti e Elio Bonzanine. “A primeira linha da Passo Fundo e Iraí com duração de 3 dias. Em 1946 o senhor Reynoldo Kiipper comprou a parte do Conti, depois a do Bonzanine e ficou até a terceira geração da família” (informação verbal)¹¹. Passo Fundo e Iraí estão a cerca de 180 quilômetros de distância, em viagem que, atualmente, possui pouco mais de 2 horas e meia de duração. Nota-se, porém, que a primeira viagem durou 3 dias, ou seja, as condições viárias do Centro-Norte gaúcho não propiciavam deslocamentos mais velozes.

A Planalto Transportes foi fundada no ano de 1947 na cidade gaúcha de Tupanciretã por José Moacyr Teixeira. Todavia, o fundador começou sua trajetória em 1944, quando adquiriu em Vila Joia, distrito da cidade de Tupanciretã/RS, uma linha municipal e uma jardineira¹² pertencentes à empresa Joia (LIMA, 2012). Foram três anos operando a linha entre Vila Joia e Tupanciretã, na região das Missões, até que no ano de 1948, Teixeira solicita e obtém junto ao Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER) a operação da linha entre as cidades gaúchas de Santa Maria e Santo Ângelo. Em 1951 o DAER autoriza a operação da linha entre Santa Maria e Porto Alegre, que até os dias de hoje é a principal ligação para a empresa, com vários horários diários e serviços atendidos. Segundo Lima (2012, p. 154), “José Moacyr Teixeira contou ainda que, também nesse caso, o carro partia às seis horas da manhã para chegar às cinco da tarde — isso se tudo corresse bem, pois era quase rotina chegar-se às seis da tarde ou sete da noite”.

A Reunidas Turismo foi fundada em 1950 na cidade catarinense de Caçador por Selvino Caramori, que comprou um caminhão para transformá-lo em jardineira e e linha entre Caçador/SC e Lages/SC. A empresa surge a partir de uma associação entre Caramori e Orlando Petrolli, dono da empresa Vitória, com base em Lages. Nasce assim a Empresa Reunidas, com quatro veículos (dois de Caramori e dois de

11 Entrevista concedida por Tiago Campanha Lermen, supervisor de marketing da companhia Helios, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018.

12 A jardineira era um veículo adaptado para transporte de passageiros. Trata-se de um caminhão que possuía adaptações no compartimento de cargas, com a instalação de bancos de madeira para o transporte de pessoas.

Petrolli). A linha de Caramori era apenas de Caçador a Lages, ao passo que a de Petrolli ia de Lages até a capital Florianópolis. Sendo assim, cria-se a linha Caçador-Lages-Florianópolis, que era operada em dias alternados – um dia para a ida e outro para a volta (LIMA, 2012).

Em 1964, na cidade paranaense de Cascavel, Nair e Assis Gurgacz fundam a Empresa União Cascavel, atualmente conhecida como EUCATUR. O casal iniciou a empresa a partir da compra de uma jardineira e da linha Cascavel/PR-Santa Tereza/PR, pertencentes à Empresa de Transportes Coletivos Eneida Ltda. A linha possuía apenas 20 quilômetros de extensão, sem qualquer pavimentação à época. Durante a década de 1960 predominaram as rotas turísticas para cidades dentro e fora do oeste paranaense. A partir de 1972, com o início dos projetos oficiais de colonização no sul da Amazônia Legal, a EUCATUR começa a operação de rotas da região cascavelense para Rondônia. A primeira viagem durou quatro dias, ao passo que a companhia passou a operar com frequência bimestral, para se tornar mensal, quinzenal, até que em 1976 a rota Paraná-Rondônia se torna diária, com três partidas (RIBEIRO e LODI, 2004).

A gaúcha LOPES TUR é fundada em Carazinho no ano de 1978 por Luis Lopes de Oliveira. Todavia, a trajetória da empresa se inicia 10 anos antes, com a compra de uma caminhoneta rural e a efetivação do transporte semanal de agricultores da vizinhança de sua propriedade rural para Carazinho. Após a construção da ponte sobre o rio da Várzea, Oliveira efetua a ligação entre Chapada/RS e Carazinho/RS, até que em 1978 transfere a sede para Carazinho e funda a LOPES TUR - Lopes Turismo e Transporte Ltda. A empresa iniciou suas atividades com trajetos turísticos e o transporte de agricultores gaúchos para outros estados brasileiros. Com o aumento da demanda, a companhia criou uma linha para o vale do rio Araguaia¹³, no leste mato-grossense, até que na década de 1980 a LOPES TUR expande suas rotas para o sul maranhense¹⁴.

13 Informação verbal. Entrevista concedida por Ivo Rabuske, assessor jurídico da companhia LopesSul, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018.

14 Disponível em: <<https://www.lopestur.com.br/sobre>>. Acesso em 26/02/2019.

1.3 Concentração de destinos na fronteira agrícola e a delimitação do “Polígono Pioneiro” no Centro-Oeste Brasileiro

O processo de colonização dirigida que ocorreu no Centro-Oeste e Norte do Brasil ocorrido a partir da Ditadura Militar na década de 1970, sob o paradigma da integração nacional, trouxe diversos conflitos entre a população local – indígenas e migrantes advindos de outros contextos socioespaciais – e os novos habitantes, que chegavam sob o ideário “civilizador” e do “desenvolvimento”, com a “missão” de “levar o progresso” para áreas distantes dos centros mais dinâmicos da economia nacional, bem como impactos ambientais irreversíveis. Destaca-se o importante simbolismo da ocupação da fronteira diante do discurso oficial da integração e desenvolvimento.

A fronteira é, pois, para a nação, símbolo e fato político de primeira grandeza, como espaço de projeção para o futuro, potencialmente alternativo. Para o capital, a fronteira tem valor como espaço onde é possível implantar rapidamente novas estruturas e como reserva mundial de energia. A potencialidade econômica e política da fronteira, por sua vez, torna-a uma região estratégica para o Estado, que se empenha em sua rápida estruturação e controle (BECKER, 1990, p. 11).

Trata-se, assim, do processo de expansão da fronteira agrícola ocorrido a partir da década de 1970 no Brasil. Embora os primeiros projetos agropecuários datem de 1966, é na década de 1970 que o predomínio econômico e político da empresa agropecuária se cristalizará na faixa da fronteira: o governo militar a época considerava problemática a colonização embasada em pequenos produtores, portanto, forneceu crédito subsidiado para os empresários que quisessem investir na região.

Ressalta-se a mudança em âmbito mundial do paradigma econômico, financeiro e tecnológico como o principal evento que demandou tais ações do Estado brasileiro. O país, assim como outras nações periféricas, passa a se inserir na nova divisão internacional do trabalho com o intuito de atender aos novos anseios do capital. Daí a importância estratégica da Amazônia – neste caso, incluindo o Norte mato-grossense e o Norte goiano (atual Tocantins) – para a economia global.

O Estado se associara às empresas multi e transnacionais, em um processo contraditório, que do ponto de vista do discurso ponderava o caráter “nacional” do

desenvolvimento, mas no plano das ações, fazia ampla utilização do capital estrangeiro, atendendo de forma acelerada aos anseios deste dinheiro: “esse estilo de desenvolvimento adotado pelo governo em conjunto com firmas e bancos internacionais e locais - o modelo do tripé - se faz com quase total exclusão social, em termos econômicos e políticos” (BECKER, 1990, p. 12).

A Amazônia fora vista desde o início da Ditadura Militar como grande reserva de recursos naturais, bem como espaço para novos investimentos e para povoamento que fosse capaz de redistribuir a população do país aliviando certas “tensões sociais” do Nordeste e para propiciar uma continuidade do crescimento da economia nacional a partir do Sudeste, já ensejada em anos anteriores.

Tem-se a região amazônica como uma grande área a ser ocupada a serviço do desenvolvimento econômico e da divisão territorial do trabalho. A atuação de grandes empresas, da colonização à realização das atividades econômicas, foi central neste processo, porém grande parte das ações no devassamento da floresta só fora possível graças ao Estado planejador e indutor da ocupação.

Todavia, ainda que o Estado tivesse elaborado planos para grande parte das áreas a serem ocupadas, o território é capaz de revelar diversas contradições: por mais que o planejamento oficial busque prever os impactos, ou, ao menos no plano do discurso, diz que os “ameniza”, os conflitos são imprevisíveis e inevitáveis. Em certos casos, os fluxos migratórios se tornaram problema, diante da falta de terras para todos os recém-chegados.

Na segunda metade dos anos 60, o Governo Federal iniciou uma forte propaganda em torno da disponibilidade de terras em Rondônia. Esta campanha que foi precedida pela famosa etiqueta de “deixe-nos unir os homens sem terras com as terras sem homens”, foi bem mais intensa nas áreas com alta densidade de população rural e conflitos de terras, atraindo uma imigração de maior vulto que a inicialmente esperada (HENRIQUES, 1984, p. 403).

Os fluxos migratórios são centrais na redistribuição populacional e na reorganização das atividades econômicas, afetando a estrutura espacial e a urbanização. Graças aos avanços na rede rodoviária, centenas de milhares de migrantes sulistas puderam se lançar em grandes percursos. Ressalta-se também a abertura da Transamazônica - que se inicia no litoral nordestino e adentra a floresta no sentido leste-oeste - como importante vetor para os fluxos migratórios advindos do Nordeste (DAVIDOVICH, 1981; ALMEIDA e RIBEIRO, 1989).

Tem-se, portanto, a configuração de uma extensa área que abrange o Norte do Mato Grosso, o estado de Rondônia, e que se estende, posteriormente, para o sul tocantinense e atinge ao oeste baiano. Estas áreas têm em comum, em diferentes temporalidades, o avanço da agricultura moderna, dando origem ao que Castillo (2007, p. 38) chama de fronteira agrícola moderna: “define-se pelas áreas ocupadas por atividades agrícolas com alto conteúdo tecnológico e organizacional (...) em substituição à pecuária extensiva, a formas tradicionais de cultura (...) e / ou à cobertura vegetal original”. Para efeito de análise, parte desta fronteira agrícola moderna fora denominada como “Polígono Pioneiro”, conforme explicado na Introdução.

Cabe apontar que o Polígono Pioneiro não é uma superfície homogênea. Cada porção dentro dele possui dinamismo próprio, com territorialidades diversas e processos independentes localmente mas em certa medida articulados em escala nacional e internacional, vinculados a uma divisão territorial do trabalho.

Acostumamo-nos a uma ideia de região como subespaço longamente elaborado, uma construção estável. Agora, neste mundo globalizado, com a ampliação da divisão internacional do trabalho e o aumento exponencial do intercâmbio, dão-se, paralelamente, uma aceleração do movimento e mudanças mais repetidas, na forma e no conteúdo das regiões. Mas o que faz a região não é a longevidade do edifício, mas a coerência funcional, que a distingue das outras entidades, vizinhas ou não. O fato de ter vida curta não muda a definição do recorte territorial (SANTOS, 2012a [1996], p. 247).

Dentro do Polígono Pioneiro se destacam alguns centros urbanos em virtude de seu papel regional, como Sinop/MT, Ji-Paraná/RO e Barreiras/BA possuem relevância na rede urbana local, pois se configuram como polos de serviços vinculados direta ou indiretamente à produção agropecuária moderna: são cidades que possuem universidades públicas e privadas, agências bancárias, centros administrativos regionais de órgãos públicos, estabelecimentos comerciais de insumos, máquinas e equipamentos agrícolas, concessionárias de automóveis e veículos pesados, oficinas mecânicas, entre outros. Em suma, os centros urbanos possuem uma significância para a região, que “decorre de sua condição da organização do mercado de trabalho, como pontos de concentração e redistribuição da força de trabalho” (BECKER, 1990, p. 54).

1.4 Mato Grosso e Rondônia como projetos da Ditadura Militar: a chegada de fluxos sulistas para as atividades agropecuárias e mineiras

No processo de colonização dirigida no Centro-Oeste e Norte do Brasil, os estados de Mato Grosso e Rondônia foram os primeiros estados receptores de fluxos sulistas para o trabalho na agropecuária e em certos casos para as atividades mineiras. Como visto anteriormente, a “marcha para o Oeste” se iniciou ao final da década de 1950 com a construção de Brasília, mas os fluxos sulistas se intensificaram a partir dos programas oficiais de colonização que propagandeavam os loteamentos em cidades na região Sul. Segundo Abreu (2001, p. 133) “o Governo do antigo Mato Grosso, através da CODEMAT, loteou e vendeu terras para serem ‘desbravadas’ por empresas de colonização que, majoritariamente promoviam a colonização dirigida ou induzida”.

A maioria dos projetos privados de colonização se localizam no Mato Grosso, principalmente na área da rodovia Cuiabá-Santarém. As áreas da Indeco e da Sinop constituem mini-Estados sob domínio dos colonizadores, que se assemelham a barões feudais, fiéis, contudo, ao governo federal.

As companhias de colonização executam e controlam a venda de lotes (de 50, 60 ou 100 ha), a comercialização e o beneficiamento da produção - guaraná, café, arroz - e exercem o poder político local. Elas financiam campanhas publicitárias para atrair compradores entre pequenos e médios proprietários rurais capitalizados e pequenos investidores do Sul, principalmente do Paraná, de onde migram também nordestinos e segunda geração.

Para tanto, executam as obras de infraestrutura, baseada em núcleos urbanos, segundo urbanismo Rural do Incra, e controlam o acesso de seus territórios.

Os resultados da colonização privada se assemelham aos obtidos pela grande empresa - a compra de terras predominou sobre a expansão das atividades produtivas, que são muito reduzidas (BECKER, 1990, pp. 37-38).

Tais ações estatais buscavam estimular a vinda de fluxos migratórios para estas áreas e o incremento destes gerou demanda para as empresas de transporte de passageiros. As primeiras a atingirem tais áreas foram a paranaense Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo (EUCATUR), que chegou em Rondônia no ano de 1972.

Foram de central importância os programas PIN e PRODOESTE para o planejamento e execução das obras viárias que foram responsáveis pela consolidação de grandes eixos rodoviários pelo país. Sobressai, também, neste

momento do processo de migração de sulistas para a fronteira agrícola, o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agro-indústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA), que tinha como principal objetivo o de “complementação da rede rodoviária existente como suporte para promover o mais fácil acesso do homem à terra e o fortalecimento da agro-indústria nas regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDAM e da SUDENE” (ANDREAZZA, 1972).

Nota-se, novamente, a atuação do Estado brasileiro enquanto planejador da ocupação territorial no país. Vale ressaltar também a importância da Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), criada em 27 de outubro de 1966 com a finalidade de fomentar o desenvolvimento de toda a área compreendida como parte da floresta Amazônica.

Cada porção territorial do Polígono Pioneiro possui ritmos diferentes de desenvolvimento. Portanto, optamos por dividir este item em 3 subitens, que abordarão o Norte mato-grossense, a região do vale do rio Araguaia mato-grossense (nordeste do estado) e o estado de Rondônia.

1.4.1 O “Nortão” mato-grossense: o caminho da soja rumo ao norte

A abertura da BR-163, ligando Cuiabá/MT a Santarém/PA, foi de central importância para a ocupação do Norte mato-grossense, conhecido como “Nortão”. Cidades mato-grossenses como Sinop e Alta Floresta surgem a partir da ação de companhias privadas de colonização às margens da rodovia federal, o que realça a importância do Estado no provimento de infraestruturas de transporte.

A BR-163 é entregue para o tráfego em 1976, representando um grande trunfo geopolítico e também um desastre socioambiental expressivo: “a mata deu lugar à agropecuária e os índios foram ‘substituídos’ por colonos. Alguns colonos ascenderam socialmente, se tornando milionários do agronegócio, porém, a maior parte enfrentou grandes dificuldades e não teve a mesma sorte” (MARGARIT, 2013, p. 193). No “Nortão” vários projetos agropecuários e minerais foram criados com a finalidade de fixar a população recém-chegada e de criar certo dinamismo econômico regional, integrando tais áreas à economia nacional.

Cita-se o Projeto Aripuanã, criado em 1973, sobretudo em função de estudos efetuados pela Universidade Estadual do Mato Grosso (UEMT) que resultaram na descoberta de jazidas minerais e faixas de terras com boa fertilidade. Outro projeto

de destaque é o Juruena, anexo ao Aripuanã, também no “Nortão”. Este tinha sido alvo do planejamento por parte da SUDECO para ser um polo de produção agrícola, em virtude da alta fertilidade dos solos e da ampla hidrografia, com a presença dos rios Teles Pires, Arinos e Juruena (ABREU, 2001).

Juruena atraiu grandes contingentes populacionais e induziu a concentração em cidades que foram criadas (núcleos urbanos) e/ou se fortaleceram próximas à rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) e das rodovias J-1 e J-3 (de Sinop a Juína) como é o caso de: Sinop, Colíder, Alta Floresta, Bandeirantes, Juruena, Canarana, Novo Paraná, entre outras (ABREU, 2001, p. 140).

Todavia há de se mencionar a presença de fluxos curtos, já que “boa parte dos sulistas não se fixavam, abandonando as terras - que eram incorporadas pelas grandes empresas - e, partindo em busca de outras, principalmente em Rondônia, onde os lotes eram doados pelo INCRA” (ABREU, 2001, p. 137). Ou seja, apesar de todo o discurso propagandístico veiculado acerca da prosperidade, as dificuldades de fixação por parte dos colonos propiciaram ao grande capital o domínio quase por completo de vastas áreas do chamado “Nortão”.

Além dos projetos Aripuanã e Juruena, destaca-se a Gleba Celeste, que deu origem aos atuais municípios mato-grossenses de Claudia, Vera, Santa Carmem e Sinop. Esta leva o nome da companhia paranaense que planejou a gleba (Sociedade Imobiliária Noroeste do Paraná – SINOP, fundada em 1948 na cidade de Maringá/PR). A ocupação começou em torno do núcleo de Vera em 1972, ao passo que Sinop fora instalado em 1974 às margens da BR-163 (TEIXEIRA, 2006).

A economia da região estava atrelada a duas possibilidades: no Noroeste (proximidades dos atuais municípios de Aripuanã/MT e Juruena/MT) a exploração mineral do estanho (cassiterita) e vegetal da borracha, castanha ou da madeira; enquanto que no Norte (região dos atuais municípios de Alta Floresta/MT e Sinop/MT), aventava-se a possibilidade de ampliação da exploração madeireira vinculada a projetos de colonização e produção agropecuária (ABREU, 2001).

As primeiras empresas de transporte rodoviário de passageiros a operar destinos para a região foram a paranaense Viação Nova Integração e a gaúcha Ouro e Prata, com a linha entre Ijuí/RS e Guarantã do Norte/MT. Como as condições operacionais para estas regiões eram relativamente precárias, as viagens tinham duração de vários dias e as despesas com material rodante eram constantes.

Contudo, a demanda de passageiros era intensa, o que fazia com que as companhias insistissem na operação.

A empresa Nova Integração é fundada em 1977 a partir de uma sociedade com a paranaense Expresso Maringá (FIGURA 4) e a paulista Empresa de Transportes Andorinha para operar linhas com destino ao Estado do Mato Grosso. Em 2005 a sociedade com a Andorinha termina, e a empresa passa a pertencer integralmente ao grupo EUCATUR.

FIGURA 4. MATO GROSSO: Ônibus da empresa Expresso Maringá em Alta Floresta/MT na década de 1980

Disponível em: <<http://dbpbuss.com.br/fotos/displayimage.php?pid=14703>>. Acesso em: 06/06/2019.

A paranaense Expresso Maringá chegou a operar nas décadas de 1970 e 1980 para o “Nortão” (FIGURA 4), mas após a criação da Nova Integração, a maringaense manteve poucos trajetos para o Centro-Oeste. As diversas entradas e saídas de empresas na operação de linhas de longa distância dentro dos fluxos migratórios sulistas são uma característica particular do processo, pois as rotas dos migrantes variaram em intensidade e percurso.

1.4.2 vale do Araguaia mato-grossense: agropecuária no leste do estado

Embora não esteja presente em nenhum dos programas governamentais citados, a rodovia BR-158, que liga atualmente o leste paraense (município de Marabá) ao Rio Grande do Sul (município de Santana do Livramento), é um tronco rodoviário de extrema importância para o leste mato-grossense, interligando esta área aos estados de Goiás, Mato Grosso do Sul, São Paulo e a região Sul do Brasil.

O leste mato-grossense está situado entre os rios Araguaia e Xingu, daí a denominação “vale do Araguaia mato-grossense”. De acordo com estudos da SUDAM, a região era formada por áreas de baixa fertilidade, de modo que o planejamento estatal priorizou a constituição de propriedades com grandes extensões para viabilizar a pecuária extensiva. A rizicultura irrigada também foi fomentada pela Superintendência, mediante a política governamental de produção de alimentos. A BR-158 era a única via de acesso para a região, além da balsa que atravessava o rio Araguaia a partir de Aruanã, no oeste goiano (ABREU, 2001).

Segundo informações verbais e relatos coletados em trabalho de campo na região Sul em novembro de 2018, a primeira empresa a operar ligações do interior sulista para o vale do Araguaia mato-grossense foi a gaúcha LOPES TUR, de Carazinho: “as ligações eram inicialmente da região de Carazinho para o vale do Araguaia no Mato Grosso, pois diversos gaúchos migraram para a região, já que o preço da terra era mais baixo em comparação ao Rio Grande do Sul” (informação verbal)¹⁵.

“A Ouro e Prata foi uma das primeiras no eixo RS-MT, e que a linha ‘matriz’ (pioneira) do processo foi a Ijuí-Canarana, pois foram os gaúchos da região de Ijuí os ‘desbravadores’ da região de Canarana há 30 anos” (informação verbal)¹⁶. Trata-se de uma empresa gaúcha que teve como primeira linha interestadual oficialmente estabelecida justamente a ligação entre o Rio Grande do Sul e o Mato Grosso – segundo o sítio eletrônico da empresa, a linha era Porto Alegre/RS – Canarana/MT e foi estabelecida em 1990¹⁷.

15 Informação verbal. Entrevista concedida por Ivo Rabuske, assessor jurídico da companhia LopesSul, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018.

16 Informação verbal coletada durante conversa com agente de passagens do guichê da Viação Ouro e Prata na rodoviária de Carazinho/RS no dia 17/11/2018.

17 Informação disponível em: <<https://www.viacaoouroeprata.com.br/site/default.asp?TroncoID=707064&SecaoID=647350&SubsecaoID=0>>. Acesso em: 05/03/2019.

1.4.3 O estado de Rondônia: a agricultura avança de Vilhena a Ariquemes

Integrante do Plano Rodoviário Nacional de 1944 e com a construção iniciada durante o governo Kubitschek, a rodovia Brasília-Acre (BR-029) já previra a ligação entre os estados de Acre, Rondônia e Mato Grosso com Goiás e o Distrito Federal. Contudo, a rodovia foi construída por etapas, de modo que a atual ligação entre Cuiabá/MT e Porto Velho/RO é realizada pela rodovia BR-364, que foi entregue ao tráfego em 1984¹⁸. Contudo, o processo migratório rumo à Rondônia se inicia antes, com as políticas de colonização dirigida – destaca-se o papel do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) como executor dos loteamentos e mediador de conflitos entre indígenas e colonos.

Rondônia constitui-se como resultado do processo de modernização econômica da Amazônia, cuja gestão se dá sob as mãos do Estado. Operaram processos geográficos que transformaram seu território, engendrando novas escalas geográficas no mosaico social, o que possibilitou a experiência de temporalidades diversas e de gestão e produção do espaço sob projetos distintos, conflituosos e contraditórios. A partir da década de 70 do século XX, a colonização dirigida pelo Estado assume feições diferentes na geografia regional. Os estímulos aos fluxos migratórios e a gestão do território, via a institucionalidade da política de colonização, promovem os novos usos e significados do território que se alicerçam em Rondônia (SILVA, 2010, p. 70).

Rondônia se configura entre as décadas de 1970 e 1990 “como um espaço de migração constante, um espaço ‘importador’ de população” (SILVA, 2010, p. 82). No bojo do processo migratório, surgem novas cidades ao longo da atual BR-364 em Rondônia, como Ariquemes, Ji-Paraná, Vilhena e Cacoal, que engendram uma nova rede urbana no estado, já que anteriormente os centros rondonienses de destaque eram Guajará-Mirim e Porto Velho, esta última da época da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, na década de 1910.

Vale ressaltar o papel regional de Ji-Paraná, importante ponto de passagem para os migrantes vindos do Sudeste e do Sul e de acolhimento dos novos “sem-terras”, já que a cidade oferecia um conjunto razoável de ocupações temporárias

18 Segundo Cunha (2002, p. 137) “em 1981 o território (de Rondônia) passou a Estado, com o objetivo de centralizar o poder e elaborar um plano que obedecesse aos critérios de racionalidade econômica. Criava-se o programa POLONOROESTE (Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil), com financiamento do Banco Mundial (34%) e Governo Brasileiro (66%), com os seguintes objetivos: 1. Pavimentar a BR-364 – trecho Cuiabá-Porto Velho; 2. Absorver população economicamente marginalizada em outras regiões; 3. Lograr o aumento da produção e renda da população (...)”.

(SILVA, 2010). “Mais notável foi o crescimento de Ji-Paraná, que de 1.278 habitantes em 1960 alcança 31.645, em 1980” (CORRÊA, 1987, p. 60).

Na estratégia para a ocupação rápida do território, dois instrumentos básicos foram utilizados: (a) a consolidação da rodovia BR-364, que permitiu canalizar o fluxo de camponeses expropriados pela modernização agrícola do sul do país; (b) os PIC que tiveram extraordinário efeito-demonstração: um pequeno número de parceiros foi assentado com toda assistência do Estado, atraindo grande massa de população que “espontaneamente” se assenta com suas próprias mãos de acordo com o modelo oficial, tendo depois sua situação regularizada.

Mas, em contrapartida, o fluxo populacional excedeu em muito à capacidade de controle do Incra - a população cresceu de 36 935 habitantes em 1950 para 888 430 em 1984, obrigando o Estado a se adaptar, recorrendo a formas novas de assentamento, cada vez com menores lotes (50 e mesmo 20 ha, em vez de 100), menor investimento do Estado, e, crescentemente, a reboque do povoamento (BECKER, 1990, p. 36).

Mesmo acarretando problemas relacionados à ocupação desordenada, os fluxos foram fomentados pelo Estado brasileiro e pelas firmas colonizadoras: relatos como “a firma imobiliária Calama anunciava nas rádios em Londrina e Maringá que tinha terra em Rondônia¹⁹” ilustram a atuação destas empresas ao longo de todo o processo.

Os paranaenses do oeste do estado se destacaram nas migrações para Rondônia. Uma empresa de transporte rodoviário de passageiros foi a grande responsável por operar linhas rodoviárias neste contexto a Empresa União Cascavel de Transporte Ltda. (EUCATUR). O símbolo da companhia, duas cobras entrelaçadas, mostra a união entre Paraná e Rondônia (HUERTAS, 2007), no momento em que se intensificavam os fluxos migratórios de paranaenses para o Norte do país.

No ano de 1973, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, DNER, autorizou com licenças para viagens especiais a Empresa União Cascavel de Transporte Ltda. a trafegar nas estradas federais de Cascavel(PR) a Rio Branco(Acre), via Campo Mourão, Campo Grande, Cuiabá e Vila de Rondônia. A Eucatur começou imediatamente a investir em ônibus capazes de vencer o barro nas estradas que levavam ao território de Rondônia (RIBEIRO e LODI, 2004).

As linhas longas acompanham grande parte da trajetória da Eucatur, que com os fluxos migratórios intensos buscou estabelecer uma tabela de horários diária de modo a atender os passageiros e o transporte de encomendas. No ano de 1972 a

19 Informação verbal. Relato coletado em conversa realizada em Porto Velho no dia 02/04/2018.

empresa fez viagens para o estado do Acre, que assim como Rondônia também tinha loteamentos para colonos vindos do Centro-Sul. Sendo assim, mesmo diante de condições adversas de tráfego, a empresa prolongou a linha até Rio Branco/AC – em 1973, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem autorizou, com licenças para viagens especiais – diferentes de licenças para viagens regulares – o trecho entre Cascavel/PR e Rio Branco/AC, passando pelas cidades de Campo Mourão/PR, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e pela então Vila de Rondônia (RIBEIRO e LODI, 2004).

1.5 Para além do Polígono Pioneiro: os colonos sulistas no leste e sul paraense

Para além de Mato Grosso e Rondônia, os fluxos sulistas atingiram a outras áreas na Amazônia, como no leste paraense, que também foi alvo de projetos de colonização a partir da década de 1970, no contexto da abertura de enormes canteiros de obras para a construção de usinas hidrelétricas (Tucuruí) e projetos de mineração (Projeto Carajás). Ressalta-se também a descoberta do ouro no garimpo de Serra Pelada (SILVA, 2006), que gerou diversos afluxos para o leste paraense.

O verdadeiro esforço de colonização nessa área foi feito entre 1970 e 1974, e em áreas selecionadas por sua fertilidade ou sua proximidade às empresas, respectivamente Altamira e Marabá. Inicialmente o recrutamento dos colonos não foi seletivo, e grande parte deles veio do Nordeste; sem preparo e sem apoio, muitos deles, após abertura da mata e preparo das terras, abandonaram seus lotes, sendo substituído gradativamente por colonos do Centro-Sul – mineiros, capixabas, paranaenses e catarinenses (BECKER, 1990, p. 35).

Além do leste paraense, nas proximidades de Altamira e Marabá, as cidades próximas ao eixo da BR-163 – Itaituba e Santarém, também receberam diversos afluxos de migrantes sulistas nas décadas de 1970 e 1980. A primeira grande corrente ocorreu na década de 1970 em decorrência dos projetos de colonização e da “promessa de terra para todos” (CASTRO, 2008, p. 42). A primeira empresa de ônibus sulista a chegar ao leste paraense foi a gaúcha Helios, partindo com linhas turísticas de sua cidade-sede, Carazinho, rumo à Gleba Tucumã, que havia sido

planejada pela construtora Andrade Gutierrez²⁰ – esta instalou escritórios em cidades do interior sulista para propagandear os projetos de colonização no leste paraense, de modo a mobilizar fluxos migratórios no sentido Sul-Norte.

20 Informação verbal. Entrevista concedida por Tiago Campanha Lermen, supervisor de marketing da companhia Helios, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018.

2. O AUGE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NA DÉCADA DE 1980 E O DESTAQUE DAS LIGAÇÕES LONGAS PELO BRASIL

A configuração territorial é composta pelo conjunto de sistemas de engenharia implantados pela sociedade. No caso brasileiro, a produção material, agrícola e industrial, muda de estrutura na segunda metade do século XX, assim como a distribuição, a circulação e o consumo. Disseminam-se no território essas novas formas produtivas (SANTOS, 2013 [1993]).

A partir de 1960, constroem-se estradas de rodagem de primeira ordem. O Brasil passa a ser cruzado por um grande número de rodovias de boa qualidade, entre as quais um bom percentual de autopistas. Por outro lado, em muitas regiões, observa-se uma tendência à criação de uma rede vicinal, sobretudo nas áreas mais desenvolvidas. De quase 5 milhões de passageiros transportados por meio de rodovias em 1970, alcançamos mais de 11 milhões em 1980. Eram 3,8 milhões automóveis circulando em 1973, são 10,5 milhões em 1981 (SANTOS, 2013 [1993], pp. 41-42).

Os fluxos migratórios a partir do interior da macrorregião Sul prosseguiram durante a década de 1980, seja para áreas que já foram destinos a partir da década de 1970, seja para novas porções do território nacional. O avanço da agropecuária moderna não se restringiu ao Mato Grosso: expandiu-se pelos cerrados goianos, do centro-norte do Brasil (Maranhão, Piauí, Bahia e Tocantins), bem como avançou por Rondônia e Mato Grosso do Sul. Os responsáveis pela execução da agricultura em grande escala nos cerrados do Planalto Central são justamente os sulistas emigrantes do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Cerca de 1 milhão de famílias migraram entre 1975 e 1996: ressalta-se a importância do Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER), que promoveu incentivos para a produção agropecuária realizada pelos sulistas no Planalto Central (KOHLHEPP e BLUMENSCHNEIDER, 2000).

A toponímia de algumas cidades do Mato Grosso que estão nas áreas da fronteira, como Nova Maringá, Gaúcha do Norte, Porto Alegre do Norte, entre outras, bem como a presença dos Centros de Tradições Gaúchas (CTGs), pontos de encontro e intercâmbio cultural e social para os sulistas que se encontravam distantes de sua terra natal revela traços culturais do povoamento a partir da

migração. A identificação de todos como “gaúchos” se deve ao fato da migração ter sido em duas etapas: a primeira, até 1960, foi de gaúchos para o oeste catarinense e paranaense, para, posteriormente, a partir de 1960, migrarem para as áreas de expansão da fronteira agrícola (HAESBAERT, 1995).

A organização do território se transformou profundamente com a ocupação de novas áreas nos cerrados do Centro-Oeste e Centro-Norte do país a serviço da agricultura moderna, já que os transportes e as comunicações precisaram atender aos anseios destas porções territoriais, seja pela demanda de serviços, seja pela necessidade de escoamento da produção. Ao se modernizar pela via autoritária, o projeto de “Brasil-Potência” gerido pelos militares impactou profundamente o território brasileiro (MAPA 5), diversificou as atividades industriais, tecnificou a agropecuária e deixou como expressivo legado a extensão de uma rede de serviços responsável por interligar a maior parte do país (BECKER e EGLER, 1994, CASTILLO, 2004).

MAPA 5. BRASIL: O espaço transfigurado

Fonte: BECKER e EGLER, 1994.

A partir da década de 1980 ficam claras as funções territoriais no espaço brasileiro (MAPA 5). Cada região possui um conjunto de atividades econômicas específico e articulado aos demais, sendo a cidade de São Paulo o principal polo da rede urbana nacional. O processo de urbanização entra em fase avançada, com a consolidação de centralidades locais, regionais e nacionais, bem como pela afirmação de uma rede urbana nacional, que possui suas interações espaciais fomentadas pela expansão da rede rodoviária. “Os núcleos urbanos são a sede das novas instituições e da circulação [...] e são também o lugar onde a força de trabalho, expulsa pela modernização agrícola, reside, circula e é ressocializada, ingressando na modernidade da pobreza” (BECKER e EGLER, 1994, p. 181).

Tem-se a partir de então uma urbanização para além da faixa costeira, mostrando a heterogeneidade do território nacional, que se evidencia pela produção e pela circulação. Emergem importantes centros urbanos como Dourados/MS; Rondonópolis/MT, Rio Verde/GO, que funcionam como cidades que congregam mão de obra qualificada para atividades vinculadas ao agronegócio, bem como são fornecedoras de equipamentos e insumos agrícolas, além de possuírem um comércio urbano que atende a uma elite agrária. Ademais, parte dessas cidades tem a formação de uma periferia urbana, que é responsável por absorver a população com pouca qualificação profissional.

2.1 A configuração de grupos empresariais de transporte: uma análise das companhias operantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro

Com a integração do território brasileiro, em grande parte graças à malha rodoviária construída, e com a ampliação da demanda por transporte a partir da intensificação de fluxos de pessoas por todo o país, há a configuração de conglomerados de empresas de transporte rodoviário de passageiros. Sendo assim, a década de 1980 traz um conjunto importante de fusões e aquisições, além da abertura de novas companhias por parte de sociedades empresariais. Trata-se, todavia, de um processo que remonta à origem da atividade econômica de transporte conforme aconteceu em outras partes do mundo: segundo Wolkowitsch

(1973, p. 164), “a formação de grandes empresas apareceu logo na origem do desenvolvimento do transporte de passageiros” (tradução nossa²¹).

Embora o autor aborde o caso francês, a lógica se aplica ao contexto brasileiro: a atividade de transporte rodoviário de passageiros se iniciou a partir de iniciativas individuais dentro de um contexto regulatório em formação, tentando acompanhar as intensas transformações territoriais. Parte-se de um cenário altamente fragmentado, com uma miríade de empresas para rotas curtas, para se chegar ao processo de concentração e formação de conglomerados empresariais. Companhias de porte médio adquirem empresas pequenas, para posteriormente serem abarcadas por grandes grupos ou ainda se associar a outra média.

Considerando as empresas que atuam no recorte desta pesquisa, Eucatur e Reunidas já possuíam na década de 1980 uma abrangência territorial relevante: enquanto a primeira já havia atingido o Centro-Oeste e o Norte do Brasil, sendo central no transporte de passageiros e encomendas para as áreas de expansão da fronteira agrícola, a segunda tinha uma malha de linhas oriundas de cidades do interior catarinense para a capital paulista, atendendo também ao estado do Paraná, aproveitando assim, portanto, a demanda crescente de passageiros nestes trechos. Planalto e Ouro e Prata eram duas empresas centrais para o transporte intermunicipal gaúcho, pois continham ligações importantes entre centros regionais com a capital Porto Alegre. Contudo, sua atuação interestadual se amplia apenas a partir da década de 1990, com a oficialização das linhas interestaduais pelo DNER. As demais empresas já atuantes em 1980- Helios e LOPES TUR - continham algumas linhas interestaduais e trechos intermunicipais, porém operações menos robustas que as concorrentes já citadas.

Em 1979 a Eucatur adquire em Rondônia as linhas da Viação Almeida, operante ao longo do eixo da BR-364, bem como os serviços da Viação Pioneira em Cascavel/PR. No ano seguinte a empresa adquire linhas estaduais rondonienses do Grupo Andorinha e também as garagens de Pimenta Bueno e Ji-Paraná. As aquisições de várias linhas de diversas empresas prosseguem, como da “Viação Rondônia, Transportes Coletivos Serra Azul Ltda., Transcol, Viação Ji-Paraná, Viação Ouro Prata e das empresas Expresso Colorado e Expresso Cacoal, em 1981 e 1982, respectivamente” (RIBEIRO e LODI, 2004, p. 72).

21 Trecho original: “La formation de grandes compagnies est apparue dès l’origine du développement du transport des voyageurs”.

FIGURA 5. BRASIL: Veículo da EUCATUR na linha Cascavel – Porto Velho na década de 1980

Fonte: acervo Clube do Ônibus Monteiro. Data: nov/2018.

O ano de 1983 foi de suma importância para a história da União Cascavel (EUCATUR), que continha 240 veículos operantes em ligações interestaduais entre o Paraná, Mato Grosso e Rondônia (FIGURA 5), além de linhas municipais e intermunicipais no território rondoniense. Neste mesmo ano a companhia estabeleceu uma sociedade com a prudentina Empresa de Transportes Andorinha e passou a operar linhas regulares para Amazonas e Roraima, ampliando assim seu escopo de atuação. Por fim, a EUCATUR vence a concorrência aberta pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) para a operação da linha regular entre Cascavel/PR e Porto Velho que é oficializada no dia 12 de maio de 1983: “com seus 3.120 quilômetros, dos quais 2.050 de asfalto, somados às conexões com Manaus e Boa Vista, o percurso foi considerado a maior linha de transporte rodoviário em extensão no mundo” (RIBEIRO e LODI, 1984, p. 79).

Em 1985 a EUCATUR inicia a operação da linha Curitiba - Porto Velho via Cascavel (FIGURA 6), como um prolongamento da ligação entre a cidade cascavelense e a capital de Rondônia e também inaugura uma nova linha entre Colatina/ES e Porto Velho/RO, que atendera sobretudo aos fluxos de capixabas para o interior do estado rondoniense. Já em 1988 a empresa passa a operar trechos

para Aparecida/SP e Rio de Janeiro/RJ (RIBEIRO e LODI, 2004), que pertenceram à Expresso Maringá. Finalmente, em 1989 a EUCATUR inicia sua operação no transporte urbano de Manaus/AM.

FIGURA 6. BRASIL: Quadro de divulgação da Eucatur para a linha Curitiba – Porto Velho via Cascavel na década de 1980

Fonte: acervo Clube do Ônibus Monteiro. Data: nov/2018.

Trata-se, portanto, de um processo acentuado de concentração de empresas, com a aquisição de diversas linhas, garagens e prolongamento de trechos, com a finalidade de atender à crescente demanda. Com a pavimentação de rodovias no Centro-Oeste e Norte as viagens se tornaram mais rápidas, ampliando assim a gama de horários e serviços oferecidos pela EUCATUR, possibilitando a realização de conexões entre linhas distintas e configurando uma rede de pontos atendidos em vários estados brasileiros. A empresa chegou a possuir na década de 1980 a linha de ônibus mais longa do mundo, ligando Cascavel/PR a Caracas, Venezuela, percorrendo os estados do Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Amazonas e Roraima (FIGURA 7) “A ligação Cascavel-Boa Vista é servida pela EUCATUR desde 1971 e já transportou, até 1985, mais de 1 milhão de colonos, a

maioria absorvidos pelos Estados de Mato Grosso e Rondônia” (ALMEIDA e RIBEIRO, 1989, p. 64).

FIGURA 7. BRASIL: Página da Revista Veja, de 15 de maio de 1985, sobre a linha Cascavel/PR – Caracas/VEN

Transporte

Através da selva

Empresa de ônibus liga Paraná à Venezuela

Coragem, espírito esportivo e cerca de 350 000 cruzeiros poderão levar qualquer paranaense de ônibus até as praias do Caribe, a partir de julho próximo — o primeiro passo para chegar lá acaba de ser dado com a linha que atravessa a fronteira, ligando Boa Vista à cidade de Santa Helena, na Venezuela. Daqui a dois meses ao embarcar em Cascavel, no norte do Paraná, o turista estará comprando pelo menos uma semana de briga com sua resistência física: ele vai percorrer cinco Estados brasileiros, toda a floresta amazônica, o Território de Roraima e a Venezuela. O ponto final da aventura será Caracas, onde terminam os 7 200 quilômetros da mais extensa linha de ônibus do mundo — longa o suficiente para cruzar toda a Europa, de Lisboa à fronteira com a URSS.

“Estamos fazendo uma aposta no futuro, afirma o empresário Assis Gurgacz, de 43 anos, proprietário da Empresa de Ônibus União Cascavel, Eucatur. Gurgacz sabe que a linha será deficitária no início, mas acredita poder conquistar a preferência de muitos brasileiros residentes em Manaus e Boa Vista, que hoje preferem passar suas férias nos balneários venezuelanos. O trecho ao sul de Boa Vista já é servido pela Eucatur, empresa pioneira no transporte de colonos paranaenses para a fronteira agrícola de Rondônia. Desde 1971, quando enfrentou os atoleiros na primeira viagem entre Cascavel e Ji-Paraná, em Rondônia, Gurgacz já transportou mais de 1 milhão de colonos. Seus 500 veículos na Amazônia rodam 2,4 milhões de quilômetros por ano, nada menos que 60 700 voltas completas no globo terrestre. Antes do asfaltamento da BR-364, essas viagens chegavam a durar um mês, e muitas vezes o próprio Assis Gurgacz e sua mulher, dona Nair, acampavam junto aos atoleiros para fazer comida para os passageiros e ajudar a desatolar os veículos.

A precariedade das estradas desmanteou muitos ônibus — e obrigou o empresário a construir uma oficina completa em Ji-Paraná. Entre um conserto e outro, seus técnicos acabaram por recriar um ônibus especial para a Amazônia, o “mini-saia”, que substitui o ônibus de luxo nos trechos de terra da Região Norte. Com a suspensão mais alta e sem bagageiros, o veículo é dividido, no interior, em dois compartimentos: para os passageiros e para suas cargas ecléticas, que vão dos sacos de feijão a porcos e galinhas vivos. “É desajeitado mas funciona”, diz Gurgacz, garantindo que atoleiros e igarapés transbordados já não atrasam com facilidade o novo turista.

A rota mais longa

O mini-saia: contra atoleiros

Nair e Assis Gurgacz: apostando no fôlego dos turistas por 7 200 quilômetros

VEJA, 15 DE MAIO, 1985

Nariz entupido pode ser o começo de uma sinusite.

Use logo SINUSTRAT

Qual o brinde ideal para sua empresa oferecer em 1986?

Fonte: acervo on-line da revista Veja. Acesso em: 06/02/2019.

Com abrangência eminentemente sulista, a catarinense Reunidas chega ao estado de São Paulo em 1966, com a aquisição de 40% das cotas da empresa União da Serra, principal concorrente à época – a linha entre Joaçaba/SC e São Paulo/SP foi a primeira da companhia e passaria a pertencer à Reunidas, que assim operaria para a capital paulista. Ou seja, para chegar ao centro mais dinâmico da

rede urbana nacional, a Reunidas adquiriu parte de sua maior concorrente e consequentemente sua linha interestadual para São Paulo, tendo a partir de então a possibilidade de expandir a área de atuação, que se concentrava eminentemente em Santa Catarina e no sul do Paraná (LIMA, 2012).

Na década de 1970 a Reunidas adquire a totalidade da União da Serra e expande sua malha para o litoral catarinense e oeste paranaense. A empresa ainda adquiriu a empresa Ourinhos, de Curitiba/SC e a Expresso Curitiba-Lages, que pertencia em parte à paranaense Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha (LIMA, 2012), tradicional companhia da região Sul, com atuação robusta nas principais cidades brasileiras da região Concentrada (FIGURA 8).

FIGURA 8. BRASIL: Veículos das empresas Brusquense e Reunidas fabricados no fim da década de 1970

Fonte: acervo Clube do Ônibus Monteiro. Data: nov/2018.

As aquisições da Reunidas continuam em 1971, com a compra de Rio Negrinho, São Bento, Expresso Lages, Expresso Mondaí, entre outras e chega a Foz do Iguaçu/PR após um acordo de troca de linhas com a paranaense Cattani. A compra da Brusquense (FIGURA 8) propiciou o atendimento às cidades catarinenses de Brusque, Joinville, Timbó, Indaial e Blumenau, culminando assim com mais uma expansão na área de atendimento da companhia caçadoreense (LIMA, 2012). Com estes avanços mudou seu nome para Reunidas S.A. Transportes Coletivos, e posteriormente passou a atender o segmento comercial e industrial do sul do país a São Paulo, criando assim a Reunidas Transportadora Rodoviária de Cargas S.A.²².

²² Disponível em: <<https://www.reunidas.com.br/sobre-a-reunidas/>>. Acesso em: 23/03/2019.

Com atuação predominantemente intermunicipal até o início da década de 1980, a gaúcha Planalto Transportes buscava ampliar sua área de atuação a partir das conexões de centros regionais gaúchos entre si e destes com a capital Porto Alegre (FIGURA 9). A principal linha da empresa era entre Santa Maria e Porto Alegre e o anseio por expansão dos fluxos da companhia adquire novo contorno em 1970, com a compra da empresa Rainha da Fronteira – a aquisição teve caráter estratégico: chegar até a cidade de Rio Grande/RS, que à época tinha o desenvolvimento do porto como principal evento aglomerador de fluxos de pessoas e mercadorias. Em 1972 o principal nó da empresa passa a ser Porto Alegre, principal ponto de origem para diversas linhas para o interior gaúcho (LIMA, 2012).

Considerando as ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro, com ênfase no oeste baiano, um fato marcante na história da Planalto é central para o entendimento do processo migratório: em 1973 é criada a Planalto Turismo, companhia responsável por todas as operações do segmento. Foram estabelecidos convênios com cooperativas como Cotricruzi (de Cruz Alta/RS) e Coogropã (Tupanciretã/RS), portanto, a Planalto Turismo passou a realizar uma viagem semanal entre Santa Maria/RS e Barreiras/BA. Com o aumento da demanda, a frequência foi ampliada para quatro viagens semanais (LIMA, 2012).

O exemplo da Planalto caracteriza o setor de transporte rodoviário até a década de 1980: boa parte das primeiras viagens de longa distância entre o interior sulista e as áreas de expansão da fronteira agrícola foram realizadas com licenças turísticas, ou seja, autorizações concedidas por órgãos reguladores para operações eventuais, que diferiam de linhas regulares – o Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) autorizava as viagens turísticas, ao passo que os trajetos regulares de transporte de passageiros eram concedidos pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

FIGURA 9. RIO GRANDE DO SUL: Panfleto informativo da empresa Planalto Transportes da década de 1970

Fonte: acervo Clube do Ônibus Monteiro. Data: nov/2018.

Em 1975 a Planalto adquire a Expresso Panambi e passa a operar linhas intermunicipais com origem em Santa Maria que se destinam a Cruz Alta, Panambi e Santo Ângelo. Posteriormente compra as empresas Santa Maria, Júlio de Castilhos Expresso ABC, Expresso Princesa e Expresso Albatroz. Em 1980 a Planalto adquire a Expresso Barim, que operava as linhas intermunicipais Santa Maria - Livramento, Santa Maria – São Gabriel e Santa Maria – Guaraí (LIMA, 2012).

Neste processo de aquisição da Barim a Planalto passa a ter a linha internacional Santa Maria – Montevideu e cria outras duas: Panambi – Montevideu e Porto Alegre – Montevideu, além de ter requerido a ligação entre Uruguaiana e Paysandú, no Uruguai. Por fim, ainda na década de 1980 a empresa passa a operar linhas internacionais (na temporada de verão) com origem em Camboriú/SC e destino para as cidades argentinas de Córdoba, Rosário e Santa Fé (LIMA, 2012).

Diferentemente de EUCATUR, Reunidas e Planalto, a Ouro e Prata teve uma expansão corporativa e territorial relativamente mais tímida, com menos aquisições de outras companhias. O foco da empresa foi na criação de novas linhas entre centros regionais gaúchos e a capital Porto Alegre, pois em 1969 se inicia a ligação a partir de Ijuí, ao passo que em 1972 começa a operação com origem em Santa Rosa e em 1980 a partir de Frederico Westphalen²³. Nota-se que são linhas longas dentro do estado do Rio Grande do Sul, que passam por cidades importantes e desde os primórdios possuem boa demanda de passageiros. Na década de 1970 a empresa passa a operar trechos para Argentina (1970-1973) e Uruguai (1977-1978) (LIMA, 2012).

Em 1989, com o crescimento do transporte de encomendas nos estados sulistas, a Ouro e Prata desmembra o setor responsável por estes volumes do transporte de passageiros. A companhia também faz investimentos na produção agropecuária de soja e gado bovino nos estados do Rio Grande do Sul e Mato Grosso, agregando ao grupo uma empresa de armazenagem e uma de fertilizantes (LIMA, 2012).

Com a abordagem da evolução das empresas consideradas nesta pesquisa é possível notar o crescimento das áreas de atuação, a diversificação de atividades e a internacionalização de algumas delas. A EUCATUR, por exemplo, operou a partir de 1985 linhas para a Venezuela partindo de Cascavel, o que mostra que o transporte rodoviário de passageiros teve na década de 1980 um período de crescimento e concentração expressivos, que embora tenha se iniciado na década de 1970, passou a ter maior fôlego com a consolidação das linhas interestaduais de longa distância por todo o território brasileiro, com a efetivação da integração do Centro-Oeste e Norte à economia nacional e a inserção destas regiões na divisão territorial do trabalho.

23 Disponível em: <<https://www.viacaoouroeprata.com.br/site/default.asp?TroncoID=707064&SecaoID=647350&SubsecaoID=0>>. Acesso em 23/03/2019.

2.2 Ligações de longa distância e alta demanda de passageiros: momento único na história do transporte rodoviário interestadual

A regulação do setor de transporte rodoviário de passageiros ficou a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) a partir do Decreto nº 68.961, de 20 de julho de 1971, que já se encarregara de regularizar as linhas existentes e de definir regras para novas linhas. Os decretos nº 90.958, de 14 de fevereiro de 1985 e nº 92.353, de 31 de janeiro de 1986, modificam o regulamento inicial. Por fim, o decreto nº 99.072, de 8 de março de 1990, também realiza alterações no regulamento de 1986 (ANTT, 2008)²⁴. Segundo Maldonado (2014, s/p):

Nesse ambiente, coexistiam diversas modalidades de delegação, algumas altamente precárias, como a requisição e a autorização. Para homogeneizar o tratamento às outorgas e amenizar os ânimos das delegatárias, todas as delegações, independentemente de seu perfil originário, foram convoladas em permissão de serviço público pelo Decreto no 90.958, de 14 de fevereiro de 1985, assinado pelo último presidente militar. [4]

No ano seguinte, foi assinado o Decreto 92.353, que reorganizava os sistemas de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros em torno da competência regulatória do Departamento de Estradas e Rodagem (DNER) e estabelecia a permissão como o regime de outorga próprio aos serviços adjudicados “mediante seleção sumária da transportadora” e a concessão para as contratações feitas “mediante concorrência pública” (art. 11).

O Decreto 92.353 confirmou o que seu predecessor já havia feito: enquadrou todos os serviços regulares já existentes no regime de permissão, já que nenhuma das outorgas existentes haviam sido objeto de licitação ou qualquer outro tipo de certame público de escolha (art. 139). Além disso, determinou que todas as transportadoras delegatárias assinassem um “Termo de Obrigações” com o DNER até o fim daquele ano, sob pena de automático cancelamento das respectivas delegações (art. 140) (Grifo nosso).

Tem-se, portanto, um regime permissionário para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, em que as empresas passam a obedecer a regulamentações advindas do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Entretanto, não havia até a Constituição Federal de 1988 a obrigatoriedade da licitação dos serviços, ou seja, as empresas solicitavam a operação de certa linha e cabia ao DNER a permissão para tal, sem que houvesse, portanto, um certame concorrencial devidamente publicado e realizado.

24 Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/passageiro/anuarios/anuario2008/quadro_2.2.asp>. Acesso em: 30/03/2019.

A década de 1980 foi uma das mais relevantes para o transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil, em virtude do crescimento expressivo da demanda no setor a partir da expansão das linhas por todas as macrorregiões brasileiras. O sistema de movimento rodoviário, ainda que com sérias debilidades infraestruturais, já conectava boa parte dos principais polos da rede urbana nacional. O terceiro Programa Nacional de Desenvolvimento (III PND) elaborado pelo general Figueiredo (1980-1984) não teve o mesmo sucesso dos dois anteriores sobretudo em virtude da crise financeira que atingiu o México – este declarou moratória de sua dívida – e reverberou em diversos países latinos em condições similares. Sendo assim, o Brasil teve uma queda acentuada dos investimentos e os superávits comerciais em 1983 só foram possíveis graças à desvalorização forçada da moeda (BRASILEIRO, 2001).

Se os anos setenta foram aqueles de vultosos investimentos em infraestrutura, financiados pelos cofres públicos, seja como empréstimos, seja através da criação de uma base de empresas estatais que atuavam “lado a lado” com a iniciativa privada, os anos oitenta foram de deterioração da infra-estrutura instalada (principalmente das rodovias) e da incapacidade do Poder Público de manter os compromissos assumidos junto aos órgãos internacionais, em todos os níveis, desde o pagamento das parcelas da dívida, até o cumprimento de metas sociais e ambientais que faziam parte dos acordos para empréstimos (ABREU, 2001, p. 273).

Uma rede rodoviária já estava instalada, com sensíveis desigualdades técnicas que refletiam a divisão territorial do trabalho: enquanto no Sudeste algumas vias já estavam duplicadas²⁵, no Centro-Oeste trechos troncais careciam de pavimento asfáltico, como a BR-364 de Cuiabá a Porto Velho, que teve sua pavimentação concluída em 1984 - “o processo de pavimentação da BR-364 trouxe um aumento na migração para Rondônia e um novo perfil econômico para o estado” (RIBEIRO e LODI, 2004, p. 84).

Em última análise, o desenvolvimento desigual e combinado é refletido pela distribuição de infraestruturas de transporte pelo território nacional. Por estarem em um estágio mais adiantado de desenvolvimento, bem como por possuírem maior concentração demográfica, as regiões Sul e Sudeste tiveram investimentos em infraestrutura viária, em certa medida, financiados pelos próprios usuários que contribuía por intermédio de tributos com a manutenção de estradas, já que boa

25 O trecho da BR-116 entre Rio de Janeiro e São Paulo teve as obras de duplicação concluídas em 1967 (BRASILEIRO, 2001).

parte da frota nacional circulava nestas duas regiões. Ademais, os investimentos por parte do governo federal no Programa de Corredores de Exportação também contribuíram com a otimização da malha viária sulista e sudestina em certos trechos (BRASILEIRO, 2001).

Mesmo diante de tais adversidades nas regiões Centro-Oeste e Norte, os agentes do transporte rodoviário de passageiros buscavam atender a demanda crescente, ainda que fossem necessárias adaptações nos veículos para trechos mais severos (FIGURA 10), trocas constantes de peças, abertura de picadas por motoristas, colaboração de passageiros nos atoleiros, uso de máquinas e caminhões para a manutenção das estradas, bem como dificuldades atinentes às enfermidades que atingiam os colonos recém-chegados e os funcionários das companhias (RIBEIRO e LODI, 2004).

FIGURA 10. BRASIL: Veículo da empresa EUCATUR para trechos sem pavimento asfáltico na década de 1980

Fonte: acervo Clube do Ônibus Monteiro. Data: nov/2018.

Apesar das viagens em trechos não pavimentados serem mais desconfortáveis e demoradas, a demanda de passageiros cresceu substancialmente a partir da década de 1970, momento na história do Brasil em que as migrações de longa distância conheceram uma diversificação das áreas de origem e destino. A construção e pavimentação de rodovias em todas as regiões brasileiras fomentou o uso de material rodante, sobretudo de caminhões e ônibus, já que o processo de

integração nacional demandou múltiplos insumos e mão de obra para extensas áreas no país.

Diversas empresas de transporte rodoviário de passageiros surgiram, cresceram e se consolidaram neste período, com destaque para as firmas sulistas, sudestinas e nordestinas. Rotas de longa distância, ou seja, acima de 1.500 quilômetros de extensão, foram altamente rentáveis a partir de 1970, já que os fluxos migratórios se originavam em grande medida nas porções interioranas dos estados do Sul e Nordeste e se destinavam as áreas de expansão da fronteira agrícola e para as metrópoles do Sudeste.

No âmbito brasileiro, é possível identificar que, a partir da década de 1980, os deslocamentos de população iniciam uma fase de mudanças no sentido das correntes principais, com antigos espaços de atração migratória perdendo expressão. Rompe-se o processo bipolar da distribuição espacial no Brasil, que se mantinha desde o início do Século XX. De modo que surgem novos eixos de deslocamentos envolvendo expressivos contingentes populacionais, onde se destacam: i) a inversão nas correntes principais nos Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro; ii) a redução da atratividade migratória exercida pelo Estado de São Paulo; iii) o aumento da retenção de população na Região Nordeste; iv) os novos eixos de deslocamentos populacionais em direção às cidades médias no interior do País; v) o aumento da importância dos deslocamentos pendulares; vi) o esgotamento da expansão da fronteira agrícola; e vii) a migração de retorno para o Paraná (IBGE, 2011, pp. 11-12).

Apesar da mudança no sentido das principais correntes migratórias, a demanda nas longas ligações crescia, pois embora a matriz de migrações tenha se diversificado em detrimento dos dois padrões mais expressivos até então (Nordeste - Sudeste e Sul – Centro-Oeste), agora o migrante cede espaço para o viajante familiar, que realiza ao menos duas viagens – ida e volta – para visitar os familiares²⁶. Considera-se também a ampliação das motivações de viagem, já que a rede urbana brasileira vai se especializando e demandas por transporte são criadas motivadas por viagens para tratamentos clínicos, fluxos estudantis, entre outros.

Portanto, nota-se o crescimento da demanda de passageiros em viagens interestaduais durante a década de 1980, pois mesmo diante de uma conjuntura nacional recessiva nos últimos anos da Ditadura Militar, as viagens de ônibus e o

26 Segundo relato coletado em trabalho de campo realizado em março e abril de 2018, um motorista atenta para as viagens familiares: “Muita família no trecho. Se de uma família com 10 migraram 5, os outros 5 que ficaram vão visitar e os 5 que foram voltam também para ver a família” (informação verbal).

número de passageiros transportados aumentaram substancialmente entre 1976 e 1987 (QUADRO 3).

QUADRO 3. BRASIL: Transporte interestadual e internacional por ônibus - 1976-1987

Ano	Passageiros	Passageiros x km	Viagens	Distância percorrida (km)
1976	65.839.582	19.437.684.000	1.855.862	-
1977	70.712.939	20.759.383.000	2.008.673	-
1978	73.693.621	21.196.661.000	2.111.192	913.752.000
1979	76.804.243	22.519.646.000	2.185.689	956.888.000
1980	84.485.385	25.231.512.000	2.315.250	1.023.043.000
1981	88.620.920	26.083.275.000	2.421.534	1.054.546.000
1982	85.902.902	24.654.716.000	2.414.060	1.013.889.000
1983	84.074.757	23.987.324.000	2.397.871	930.378.000
1984	89.912.526	25.664.140.000	2.442.784	990.519.000
1985	99.166.090	29.316.172.000	2.531.161	1.063.718.000
1986	124.344.609	36.781.398.000	2.755.435	1.167.893.000
1987	124.416.578	37.369.028.000	n.d	n.d

Fonte: WRIGHT, 1992, com dados de DNER (1979-1986 e 1988). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

O volume de passageiros praticamente dobrou, e o número de viagens cresceu cerca de 50% (QUADRO 3), o que ilustra também a ampliação do número de assentos dos veículos, a evolução técnica das carrocerias e a melhoria das condições viárias em grande parte do território nacional. A distância percorrida variou pouco pois as principais rotas seguem um certo padrão: nota-se desde os primórdios o predomínio de rodovias federais para longas distâncias em todas as regiões do país, com exceção de estados com percentual importante de malha viária estadual (como São Paulo)²⁷. Portanto, a quantidade de passageiros por quilômetro acompanhou o crescimento do volume de passageiros, já que as distâncias percorridas tiveram leve acréscimo.

As carrocerias de ônibus tiveram que acompanhar a evolução da demanda, passando na década de 1980 por diversos aprimoramentos que culminaram com a

27 O estado de São Paulo já tinha na década de 1980 rodovias estaduais de certa relevância local e regional, como a rodovia dos Bandeirantes (SP-348) que foi inaugurada em 1978 de São Paulo a Campinas. Sobre isso, ver <<http://www.dersa.sp.gov.br/empreendimentos/rodovia-dos-bandeirantes/>>. Acesso em: 30/03/2019.

ampliação de suas dimensões (comprimento, largura e altura) e capacidades (número de passageiros, volume e peso de encomendas). Até o final da década de 1970 era recorrente no Brasil a presença de veículos com até 12 metros de comprimento e capacidade para menos de 40 passageiros. Contudo, já em 1978 são testados veículos rodoviários articulados (FIGURA 11), em que a capacidade de passageiros é bastante ampliada – “em 1979 o DNER aprova o articulado rodoviário [...]. Em 1980 eram 5 articulados Scania rodando em linhas interestaduais” (STIEL, 2001, p. 106). Contudo, tal solução não prosperou, pois as condições de viagem após a articulação eram ruins em virtude do desconforto causado pelo “balanço” da carroceria.

FIGURA 11. BRASIL: Ônibus rodoviário articulado da Auto Viação Catarinense na década de 1980

Disponível em: <https://static.wixstatic.com/media/fc4b68_89bcea12fc634b9d9e477c006d5cb5ba.jpg>. Acesso em: 26/03/2019.

Na década de 1970, a Viação Itapemirim, de Cachoeiro de Itapemirim/ES, fez testes ao inserir um terceiro eixo no chassi do ônibus. No entanto, é em 1980 que surge o “Tribus” (FIGURA 12), com a instalação do terceiro eixo, maior espaçamento entre as poltronas, lotação para 42 passageiros e motor Mercedes-Benz OM 355/6A de 285 cavalos (STIEL, 2001). O veículo tinha 13,20 metros de comprimento, sendo homologado pelo Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI) em 1981²⁸, o que

28 Sobre isso ver: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/itapemirim/>>. Acesso em 27/03/2019.

permitiu maior capacidade de carga nos bagageiros e a ampliação do salão de passageiros.

FIGURA 12. BRASIL: Ônibus rodoviário “Tribus” da Viação Itapemirim na década de 1980

Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/wp-content/uploads/2015/01/itapemirim3.jpg>>. Acesso em: 30/03/2019.

A partir de então as empresas de transporte rodoviário de passageiros buscaram soluções diversas para ampliar as capacidades dos veículos. Os ônibus com o terceiro eixo (FIGURA 12) passam a servir a um conjunto mais amplo de empresas pelo país. A chilena Chile-Bus é a primeira companhia a operar um veículo de dois andares (“Double decker” - dois pisos) regularmente na linha São Paulo/SP – Santiago (Chile). A capacidade era de 60 passageiros – 20 no piso inferior e 40 no superior, com carroceria alemã Neoplan e motorização OM-403 de 10 cilindros e 360 cavalos. A viagem durava cerca de 54 horas e possuía 3 motoristas e 2 auxiliares de bordo (STIEL, 2001).

Tais avanços técnicos das carrocerias visando a ampliação da segurança e da capacidade de transporte de passageiros são justificados pela expansão do volume de pessoas transportadas nas linhas interestaduais em todo o país. A análise dos dados de demanda das ligações entre capitais de estado mostra a pujança do transporte rodoviário de passageiros no Brasil na década de 1980 (TABELA 4). Embora o transporte aéreo tivesse maior disponibilidade de horários para voos entre capitais, as tarifas em grande medida impraticáveis freavam qualquer perspectiva de crescimento da demanda, ainda mais em um país com desigualdades de renda latentes.

TABELA 4. BRASIL: Dez ligações com maior número de passageiros transportados entre as regiões metropolitanas, inclusive o Distrito Federal - 1980-1984

Ligação	Passageiros transportados					
	1980	1981	1982	1983	1984	TOTAL
1ª: Rio de Janeiro/RJ – São Paulo/SP	2.850.008	2.644.097	2.532.694	2.482.408	2.574.137	13.083.344
2ª: São Paulo/SP - Curitiba/PR	887.436	903.728	915.305	865.557	889.285	4.461.311
3ª: São Paulo/SP – Belo Horizonte/MG	930.779	880.586	834.155	774.213	812.956	4.232.689
4ª: Rio de Janeiro/RJ – Belo Horizonte/MG	602.363	636.024	639.374	659.654	688.401	3.225.816
5ª: Brasília/DF – Belo Horizonte/MG	241.229	237.665	220.716	225.848	252.207	1.177.665
6ª: São Paulo/SP - Brasília/DF	218.415	216.690	189.560	208.024	217.552	1.050.241
7ª: Rio de Janeiro/RJ - Brasília/DF	220.854	210.459	179.519	182.182	216.127	1.009.141
8ª: São Paulo/SP – Porto Alegre/RS	129.171	166.716	153.926	134.592	150.103	734.508
9ª: São Paulo/SP - Recife/PE	175.377	165.456	127.445	118.840	125.983	713.101
10ª: Curitiba/PR – Porto Alegre/RS	129.340	151.441	135.798	116.963	126.076	659.618

Fonte: GEIPOT, 1986. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

A ligação Rio de Janeiro/RJ – São Paulo/SP possui maior destaque, registrando o triplo da demanda da segunda colocada (São Paulo/SP – Curitiba/PR) e tendo maior volume do que as ligações entre São Paulo e Curitiba, São Paulo e Belo Horizonte e Rio de Janeiro – Belo Horizonte (TABELA 4). Tal pujança da ligação Rio-São Paulo levou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a elaborar em 1985 a Ponte Rodoviária Rio-São Paulo, em que cada empresa teria uma fatia das operações: a paulistana Viação Cometa ficou com 37,5%, enquanto a também paulistana Expresso Brasileiro deteve 32,5% e a capixaba Viação Itapemirim com 30% (STIEL, 2001).

A análise da demanda de passageiros por empresa realça a importância das ligações entre capitais bem como também das longas linhas que percorriam e ainda

percorrem o Brasil, afinal boa parte das maiores empresas operantes na década de 1980 funcionam até hoje sem mudanças substantivas em suas principais rotas e áreas de atuação pelo território brasileiro (TABELA 5).

TABELA 5. BRASIL: Dez maiores²⁹ empresas de transporte rodoviário de passageiros e companhias operantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – demanda no período 1981-1985

Empresa	UF da Sede	Passageiros transportados (x 1000)					
		1980	1981	1982	1983	1984	TOTAL
1ª: Viação Itapemirim S.A.	ES	5.051	5.435	5.215	5.422	6.323	27.446
2ª: Viação Anapolina Ltda.	GO	4.442	5.244	5.011	4.166	3.346	22.209
3ª: Viação Cometa S.A.	SP	4.125	3.724	3.603	3.937	4.168	19.557
4ª: Viação Garcia Ltda.	PR	2.695	2.598	2.325	2.373	2.608	12.599
5ª: Empresa de Transportes Andorinha S.A.	SP	2.017	1.842	1.803	1.988	2.177	9.827
6ª: Joalina Transportes Ltda.	PE	1.671	1.774	1.882	2.053	2.367	9.747
7ª: Viação Águia Branca S.A.	ES	1.900	1.785	1.799	1.957	2.158	9.599
8ª: Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha S.A.	PR	1.843	1.706	1.638	1.790	2.093	9.070
9ª: Empresa Princesa do Norte S.A.	PR	1.537	1.806	1.567	1.777	1.825	8.512
Empresas do recorte							
10ª: Reunidas S.A. - Transportes Coletivos	SC	1.617	1.509	1.494	1.656	1.856	8.132
Empresa Hélios de Transportes Ltda.	RS	217	197	170	193	234	1.011
EUCATUR – Empresa União Cascavel de Transporte e Turismo Ltda.	PR	-	-	140	258	395	793
Planalto S.A. Transportes	RS	209	926	6	4	9	1.154
Transportes Coletivos Serra Azul Ltda.	AM	-	-	-	42	77	119
Viação Ouro e Prata S.A.	RS	6	3	2	2	2	15

Fonte: GEIPOT, 1986. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

29 O ranqueamento considera o total de passageiros transportados no período 1980-1984. Empresas como LOPESTUR e Viação Nova Integração não constam na publicação.

Ressalta-se que o grande movimento das empresas Viação Anapolina e Joalina Transportes se deve ao fato de ambas explorarem à época linhas curtas entre cidades importantes (TABELA 5): a Anapolina operava (e ainda opera) linhas entre Brasília e cidades do entorno do Distrito Federal, como Luziânia/GO; a Joalina fazia o transporte entre Petrolina/PE e Juazeiro/BA, linha atualmente operada pela Joafra Transportes Ltda., de Juazeiro/BA. Em certo sentido, o mesmo se aplica à paranaense Princesa do Norte, de Santo Antônio da Platina, que operava linhas diárias de curta distância entre tal cidade e Ourinhos/SP. Ademais, a companhia também atendia à ligação entre Santo Antônio da Platina/PR e São Paulo/SP desde 1961³⁰.

A presença de Itapemirim, Penha, Cometa e Águia Branca reforça a importância das ligações entre capitais de estado, sobretudo as sudestinas e sulistas (TABELA 5). Andorinha e Garcia possuem ligações importantes entre centros regionais pujantes na rede urbana como Presidente Prudente/SP, Londrina/PR e Maringá/PR e capitais de estado, o que reforça a importância do modal rodoviário para as interações espaciais entre centros de diversos portes. A Viação Garcia é caso paradigmático desta importância das cidades médias: fundada em Londrina no ano de 1934, a empresa se expande sensivelmente na década de 1980 com a aquisição de companhias e linhas, abrangendo assim importantes centros no interior paulista, paranaense e a capital do Rio de Janeiro (DRUCIAKI, 2009, SANTOS, 2015).

Considerando as empresas do recorte, a Reunidas possuía amplo leque de trajetos para São Paulo partindo de cidades regionais catarinenses como Joaçaba, Tubarão e Dionísio Cerqueira (via Chapecó), ou seja, boa parte das ligações no trecho Santa Catarina-São Paulo, que também atendiam a Curitiba, eram operadas pela companhia, o que confere o décimo lugar nas maiores demandas entre 1980 e 1984 (TABELA 5). A Helios, além das linhas para Pará e Mato Grosso oriundas de sua cidade-sede, Carazinho/RS, possuía diversas linhas com origens no interior gaúcho e destino ao oeste catarinense e sudoeste paranaense, atendendo a cidades como São Miguel do Oeste/SC, Pato Branco/PR e Cascavel/PR. Ressalta-se a “primeira migração gaúcha” para o oeste de Santa Catarina e Paraná ocorrida a partir da década de 1940 para as culturas do mate e do fumo, o que corroborou para

30 Sobre isso ver: <<http://www.princesadonorte.com.br/pagina-74-princesa-do-norte.html>>. Acesso em: 30/03/2019.

engendrar importante conjunto de fluxos nesta porção do território nacional (CORRÊA, 1970; MONDARDO, 2011; LEMOS, 2018).

O crescimento da EUCATUR se acentua em três anos, quando a demanda mais que dobra, mostrando a importância das longas ligações entre Paraná e Rondônia recém-regularizadas (TABELA 5). Conforme a procura dos passageiros pelos serviços aumentava, a frequência diária crescia, e com maior frequência horária e a melhora nas condições de tráfego, a demanda aumentava, fechando assim um ciclo virtuoso – é na década de 1980 que a Eucatur opera linhas como Cascavel – Porto Velho e Curitiba – Porto Velho. A companhia Serra Azul também tem sua demanda acrescida, pois, adquirida pela Eucatur, passa a operar trechos nas mesmas regiões de sua compradora e a complementar a área de operação da principal empresa do grupo. Por fim, Planalto³¹ e Ouro e Prata possuem baixos valores em virtude da pequena quantidade de linhas interestaduais geridas pelo DNER. Ambas as empresas possuíam grande relevância nas ligações intermunicipais gaúchas, com ampla participação nas conexões entre cidades regionais (Santa Maria, Ijuí, Santo Ângelo) e a capital Porto Alegre.

O desenvolvimento da frota das empresas acompanha em grande medida o volume de passageiros transportados, pois o incremento na frequência das viagens exigira maior número de veículos para a operação, e tal lógica se aplica sobretudo para as ligações mais longas, que demandam mais de um veículo por dia em cada sentido: um ônibus parte de São Paulo/SP para Recife/PE na segunda-feira e chega na capital pernambucana na quarta-feira. Caso inicie o retorno no mesmo dia, chegará em São Paulo/SP na sexta-feira. Ou seja, um único veículo ficou fora de São Paulo/SP por 3 dias. O mesmo não se aplica, por exemplo, para uma viagem de São Paulo/SP a Uberaba/MG com duração média de 9 horas: dependendo do horário de embarque, o veículo poderá ir e voltar em menos de 24 horas.

Ou seja, a operação de um trajeto mais longo é mais complexa, pois além dos veículos rodantes há a necessidade de veículos reservas ao longo do percurso. Considerando o mesmo exemplo anterior, uma viagem de São Paulo/SP a Recife/PE, que possui extensão aproximada de 2.600 quilômetros, exige, em tese, um veículo reserva a cada 500 quilômetros, ao passo que um trajeto entre São Paulo/SP e Uberaba/MG possui cerca de 500 quilômetros, ou seja, não há a

31 Considerando a tendência dos números da Planalto, os valores para 1981 e 1982 provavelmente estão com a digitação incorreta. Contudo, em virtude da extinção do DNER e do GEIPOT, torna-se bastante difícil atualmente a verificação de tais números.

necessidade de nenhum ônibus reserva, já que as “duas pontas” da viagem estão mais próximas. Sendo assim, grande parte das companhias de maior demanda da tabela 5 figurará novamente na tabela 6.

TABELA 6. BRASIL: Dez maiores³² empresas de transporte rodoviário de passageiros e companhias operantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – frota vistoriada no período 1981-1985

Empresa	UF da Sede	Frota (número de ônibus)					
		1980	1981	1982	1983	1984	Média
1ª: Viação Itapemirim S.A.	ES	1.263	1.251	1.280	1.244	1.259	1.259
2ª: Companhia São Geraldo de Viação	MG	360	481	624	533	520	504
3ª: Viação Garcia Ltda.	PR	410	424	412	404	379	406
4ª: Viação Cometa S.A.	SP	336	336	403	464	421	392
5ª: Empresa de Transportes Andorinha S.A.	PE	397	424	387	380	337	385
6ª: Empresa Gontijo de Transportes Ltda.	SP	160	206	383	521	590	372
7ª: Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha S.A.	PR	380	324	315	324	339	336
9ª: Pluma Conforto e Turismo S.A.	PR	214	232	244	249	264	241
10ª: Transbrasiliana – Transportes e Turismo Ltda.	GO	239	189	218	207	221	215
Empresas do recorte							
8ª: Reunidas S.A. - Transportes Coletivos	SC	318	307	333	313	200	294
Empresa Hélios de Transportes Ltda.	RS	39	37	37	22	22	31
EUCATUR – Empresa União Cascavel de Transporte e Turismo Ltda.	PR	-	-	110	118	116	115
Planalto S.A. Transportes	RS	30	10	10	10	10	14
Viação Ouro e Prata S.A.	RS	-	8	8	8	8	8

Fonte: GEIPOT, 1986. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

32 O ranqueamento considera a média da frota no período 1980-1984. Empresas como LopesTur e Viação Nova Integração não constam na publicação.

A tabela 6 traz o número de veículos vistoriados para o transporte interestadual e internacional de passageiros, o que não implica em dizer que toda a frota das empresas tenha sido necessariamente vistoriada, ou seja, estivera liberada para a prestação de serviços rodoviários geridos pelo DNER, pois algumas empresas com frotas acima de 100 veículos operavam trechos intermunicipais, como Planalto e Ouro e Prata, ou ainda não tiveram à época toda a frota vistoriada em determinado ano, o que explica as oscilações diversas no período considerado.

Destaca-se o fato de Anapolina e Joalina não figurarem na tabela 6, pois ambas possuem linhas rodoviárias de curta distância, ou seja, com menos de 100 quilômetros de extensão que interligam cidades vizinhas em estados distintos. Portanto, poucos veículos em viagens rápidas conseguem operar muitos horários diariamente, já que um mesmo veículo retorna mais de uma vez por dia, enquanto em viagens longas um único ônibus leva até alguns dias para concluir um trajeto.

A Viação Itapemirim S.A. havia adquirido a Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha em 1973 (ALMEIDA, 2000), ou seja, somando-se a frota de ambas em 1984, são 1.598 veículos em praticamente todas as regiões do território nacional. Trata-se da primeira grande concentração empresarial no setor, em uma operação que abarcava todos os estados de Nordeste, Sul e Sudeste, e ainda chegava até Brasília e Belém. Já Andorinha e Garcia possuíam ampla e densa malha nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, em que a companhia paulista Andorinha operava para estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e até Rondônia, ao passo que a paranaense Garcia era bem atuante a partir de Londrina e Maringá (SANTOS, 2015).

As mineiras Gontijo e São Geraldo operavam longas linhas entre o Nordeste e o Sudeste, mas tinham a concorrência da Itapemirim e Penha, o que em parte explica o fato das mineiras não estarem entre as 10 maiores demandas no período 1980-1984, o que não implica em dizer que possuem baixos valores: a Gontijo transportou no acumulado 5.628.000 passageiros, ao passo que a São Geraldo 6.549.000 (GEIPOT, 1986, p. 580). Ademais, ambas foram as com maior crescimento na frota: a São Geraldo teve acréscimo de mais de 50% no período, enquanto a Gontijo quase quadruplicou seu total de veículos, passando da décima segunda maior frota em 1980³³ para a segunda maior em 1984 (TABELA 6).

33 Em 1980, as maiores frotas eram, respectivamente: Itapemirim (1.263); Garcia (410); Andorinha (397); Penha (380); Cometa (336); Reunidas (318); Transbrasiliana (239); Pluma (214); Motta (185); Nacional Expresso (179) e Gontijo (160). Fonte: GEIPOT, 1986, p. 576.

A Viação Cometa operava nas ligações entre Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP, bem como entre São Paulo/SP e Belo Horizonte/MG, ou seja, trechos de altas demandas e frequências diárias, o que explica a grande frota da empresa (TABELA 6) bem como o alto volume de passageiros transportados (TABELA 5). Já a Transbrasiliana figura na tabela 6 em virtude da ampla área de atuação ao longo da rodovia Belém-Brasília (BR-010): boa parte das linhas oriundas de Goiânia/GO e Brasília/DF rumo aos estados do Pará e Maranhão era operada pela empresa – Vale ressaltar que algumas cidades no atual Tocantins pertenciam até 1988 ao estado de Goiás, ou seja, linhas que se tornariam interestaduais a partir deste ano eram intermunicipais no período considerado.

A frota da Reunidas era uma das dez maiores do país em virtude da ampla frequência e demanda de passageiros nas ligações para São Paulo. Já Helios, Planalto e Ouro e Prata possuíam poucos veículos vistoriados, pois as longas linhas que operavam possuíam poucas saídas diárias e, considerando as três gaúchas, as operações de ambas estavam focadas no transporte intermunicipal. Já a EUCATUR estava em processo de expansão, o que explica em certa medida a ausência de dados para 1980 e 1981 e a frota relativamente pequena em comparação com as 10 maiores empresas do setor (TABELA 6), mas grande em relação à maioria das companhias no Brasil³⁴.

Em suma, a evolução da demanda de passageiros e das frotas das empresas revela o crescimento e a importância do transporte rodoviário interestadual para o Brasil na década de 1980, bem como a formação de grandes companhias que operam até a atualidade em sua maioria nos mesmos trajetos ao longo destas décadas. Este processo elucida a importância do sistema de movimento rodoviário para o país até os dias de hoje, mesmo com o crescimento recente do transporte aéreo de passageiros. Empresas como Itapemirim e Gontijo partiram e ainda partem de cidades do interior nordestino como Crato/CE, Petrolina/PE, Mossoró/RN e Jequié/BA, que não possuem ligações aéreas diárias ou com tarifas acessíveis para boa parte da população. Ou seja, o transporte coletivo rodoviário ainda é um serviço acessível para tais pessoas.

34 Considerando o Anuário Estatístico dos Transportes de 1986, com dados de 1980 a 1984, a Eucatur ainda está relativamente distante das empresas de maior porte, mas já se afasta da grande maioria das companhias que possuem registros no documento: as tabelas revelam que mais de 80% das firmas transportadoras não chegam a 50 veículos em suas frotas.

2.3 Os cerrados do Centro-Norte brasileiro como polos receptores de fluxos sulistas

A década de 1980 marca o avanço da agricultura moderna, pautada no cultivo da soja para exportação, pelas regiões Norte e Nordeste. Áreas no Tocantins, Maranhão, Bahia e Piauí são inseridas nesta nova dinâmica, com a participação intensa de agricultores sulistas neste processo. Vale ressaltar que os primeiros grupos chegaram durante a década de 1970, todavia o processo se adensa e se pereniza na década seguinte, a partir de investimentos nas lavouras modernas de soja. “Os migrantes sulistas são os responsáveis por introduzir esse modelo econômico nessa região, na medida em que foram os precursores, nos domínios dos cerrados nordestinos, da agricultura produtivista” (ALVES, 2005, p. 54).

Os cerrados do Nordeste foram tomados pela agricultura da soja nos anos 80 num processo complexo de des-reterritorialização, pautado em redes diretamente ligadas às escalas nacional (o modelo exportador de um Estado endividado) e mundial (o mercado da soja e o sistema financeiro internacional). O sucesso de muitos capitalistas ligados à agroindústria e ao comércio e serviços a ela associados deu-se quase sempre às custas de uma dinâmica excludente e segregadora mas que ainda assim passa a imagem ‘romântica’ de uma “nova fronteira” sem crise onde a ascensão social para todos estaria assegurada (HAESBAERT, 1995, p. 148).

Os sulistas partiram da região Sul ou migraram de áreas em que haviam chegado há poucos anos, como o Mato Grosso. Contudo, não foram os únicos agentes, pois se destaca a participação do Estado em duas frentes, com a atuação da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) e seus investimentos em pesquisas sobre novas sementes de soja adaptadas ao clima e aos solos dos cerrados, bem como com subsídios à produção, o que acarretou em fluxos de sulistas a partir do Centro-Oeste e de sudestinos (paulistas e mineiros) para estas áreas recém-inseridas na dinâmica sojicultora.

Os migrantes sulistas, assim como no Mato Grosso e Rondônia, contribuíram para impulsionar o espaço agrícola dos cerrados do centro-norte, definindo uma nova dinâmica urbana na porção ocidental nordestina. Cidades com função regional como Barreiras/BA e Balsas/MA conhecem novas dinâmicas territoriais e tem sua centralidade reforçada. Surgem novas cidades em torno de agrovilas e postos de

combustíveis. Luís Eduardo Magalhães/BA surge em torno do posto Mimoso, para no ano de 1998 se emancipar de Barreiras (FIGURA 13).

FIGURA 13. BAHIA: Posto Mimoso, localizado na porção central de Luís Eduardo Magalhães/BA

Registro: SANTOS, B. C., 2019.

Luís Eduardo Magalhães é caso paradigmático da colonização sulista nos cerrados do centro-norte, pois ilustra o poder econômico entremeado à esfera política, tomando decisões que redefinem limites territoriais oficiais. Trata-se de um processo de des-reterritorialização, que conforme Haesbaert (1995) se define pela introdução conflituosa de elementos econômicos, sociais e culturais oriundos dos locais de nascimento dos migrantes: as sucessivas menções a cidades sulistas na toponímia urbana, o uso do termo “Sul” para nomear estabelecimentos comerciais, entre outros elementos são de importância central para a análise da formação de redes sulistas nas áreas de expansão da fronteira agrícola. Tal aspecto também se verifica na mão de obra que fora inicialmente empregada nas lavouras de soja na região. Segundo Haesbaert (1995, p. 172):

A maioria dos trabalhadores permanentes, mais qualificados, veio diretamente do Sul. Uma das maiores cooperativas, a COACERAL, do Paraná, nos primeiros anos de atuação chegou a manter uma linha de

ônibus que a cada seis meses renovava o grupo de trabalhadores do Sul. Como muitos não se adaptavam, dado o isolamento e o caráter de semi-reclusão a que eram relegados, retornavam ao Sul e eram substituídos por outra leva de trabalhadores relativamente especializados, ao mesmo tempo em que, aos poucos, ocorria a “adaptação” (treinamento) de trabalhadores nordestinos.

Nota-se desde então a importância do transporte rodoviário de passageiros, primeiramente, na modalidade de fretamento, organizado neste caso pelas firmas sulistas recém-instaladas no oeste baiano. A primeira viagem de uma companhia sulista para Barreiras partiu de Santa Maria, sendo realizada pela gaúcha Planalto Turismo (do grupo da Planalto Transportes) em 1973 (LIMA, 2012).

2.3.1 Sulistas no Oeste baiano: cultivo da soja na região de Barreiras/BA

A cidade de Barreiras/BA já possuía papel relevante na rede urbana nordestina, pois além de ser entreposto comercial para produtos pecuários, está localizada no entroncamento rodoviário que interliga a capital baiana, Salvador, à capital federal, à cidade de Fortaleza/CE (via BR-020) e ao Piauí. Trata-se, no oeste baiano, do município mais populoso e concentrador de atividades associadas ao comércio, serviços e indústrias, tendo importante papel regional que se estende ao sul do Piauí, sul maranhense e centro-leste tocantinense (ALVES, 2005, 2015).

O entroncamento das BRs 020, 242 e 135 gerou uma situação geográfica privilegiada à cidade de Barreiras, que acabou se tornando o epicentro logístico da produção de grãos e algodão que vem ocupando os cerrados do Oeste Baiano e do sul do Piauí desde os anos 1980, com a expansão das lavouras, o antigo distrito de Mimoso do Oeste, a cerca de 95 km na direção de Goiás e Tocantins, virou o município de Luiz Eduardo Magalhães e ganhou notoriedade logística por conta da maior proximidade com o Centro-Oeste, de onde provém a maioria dos agentes que operam nos cerrados baianos e piauienses. Mimoso, cabe mencionar, surgiu em 1974 como ponto de apoio (posto de combustível e pensão) aos caminhoneiros que já se aventuravam pela rota (HUERTAS, 2015, p. 53).

A pujança regional barreirense não extrapolava a escala sub-regional até o fim da década de 1970. A partir deste marco temporal, ações econômicas estatais e privadas induziram o desenvolvimento regional, comandado pela cidade: destaca-se o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER) e a Companhia de Desenvolvimento do vale do São Francisco (CODEVASF) como entes responsáveis pela implantação de programas de

desenvolvimento agropecuário, bem como o fomento à pesquisa agropecuária por parte da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) e a facilitação do acesso ao crédito, sobretudo em bancos públicos, dentre outras ações que, associadas ao baixo preço das terras, atraíram fluxos de agricultores sulistas, sobretudo do interior gaúcho e norte paranaense. Esses foram os líderes do processo migratório e são os principais responsáveis pela produção de grãos no oeste baiano (ALVES, 2005).

“A migração dos produtores rurais gaúchos é o movimento principal que induz os demais deslocamentos e essa dinâmica redireciona um sistema de fluxos presente no território nacional há mais de seis décadas” (CARDOSO e SOCOLOSKI, 2015, p. 103). Todavia, ressalta-se que esta não foi a única categoria migrante para a região: destaca-se os “peões de trecho” circulantes pelo país, que são migrantes temporários que se deslocam em certos momentos da produção - “por conta da colheita, o volume de passageiros vindo do Sul aumenta”³⁵. Estes trabalhadores não possuem os meios de produção, contam com baixa escolaridade e, deslocados do local de origem, buscam se inserir no mercado de trabalho nos locais de destino.

A partir da década de 1980 a cidade de Barreiras/BA adquire nova dinâmica urbana e econômica com a instalação das primeiras fazendas modernas e com a chegada de migrantes do centro-sul para produzir nessas terras – são terrenos planos, favoráveis à agricultura mecanizada (ALVES, 2015). Surge na cidade um conjunto de estabelecimentos comerciais voltados para o fornecimento de insumos e equipamentos agrícolas, bem como cursos universitários, escolas, concessionárias de automóveis e caminhonetes, processo que já ocorrera em outras centralidades regionais brasileiras. Barreiras/BA passa a ser então uma cidade do campo.

A urbanização deixa de ser apenas litorânea e se interioriza, desencadeando um incomensurável número de transformações nas áreas mais distantes do país. Desde a década de 1980, concomitantemente aos processos de macrourbanização e metropolização, difundem-se e crescem também as cidades médias e locais, tornando muito mais complexa a rede urbana, uma vez que aumentaram tanto os fatores de concentração, quanto os de dispersão.

A difusão da agricultura científica e do agronegócio explicam, em parte, a expansão do meio técnico-científico-informacional no espaço agrário, desenvolvendo novas categorias de cidades. Destacamos as cidades do campo, cujas funções e vínculos hegemônicos associam-se às demandas

35 Informação verbal. Relato oral coletado no terminal rodoviário de Luís Eduardo Magalhães no dia 14/03/2018.

O desenvolvimento regional barreirense estabeleceu vínculos para além do estado da Bahia, pois os fluxos migratórios sulistas revelaram um intenso uso das redes técnicas e informacionais e do transporte rodoviário interestadual de passageiros – são linhas que serviam resumidamente aos migrantes com frequência diária entre Barreiras e o centro-norte gaúcho (HAESBAERT, 1995).

Pelas informações obtidas junto às empresas, essas ligações têm servido praticamente apenas ao grupo de migrantes do Sul, sem promover um fluxo contrário, de nordestinos em direção ao extremo-sul do país. A segregação é visível nos próprios ônibus, dotados quase sempre de ar condicionado e com serviço de bordo capitaneado pelo chimarrão, hábito quase que exclusivamente gaúcho (HAESBAERT, 1995, p. 312).

O vínculo entre as cidades gaúchas de origem dos migrantes e a região de Barreiras foi responsável pela criação de um fluxo anual de viagens familiares. Ademais, os passageiros também se distribuem ao longo do percurso: cidades do oeste catarinense, norte, oeste e sudoeste do Paraná também são ponto de origem para as linhas operantes, e desembarques ocorrem para além de Barreiras, ou seja, a partir do Triângulo Mineiro, passando pelo sul goiano e pelo Distrito Federal. Tal cenário vultuoso em termos de demanda fez com que a Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha criasse em 1992 uma ligação de Pelotas/RS a Fortaleza/CE que atendia à Brasília/DF, Barreiras/BA e ao sul do Piauí, área em que migrantes sulistas também chegaram ao final da década de 1980.

Barreiras/BA também era ponto de passagem para fluxos migratórios do Nordeste para o Sudeste: “o movimento contínuo da corrente sulista em direção ao norte ocupando novas áreas incorporadas a agricultura modernizada já se encontra no núcleo de irradiação da outra corrente, a nordestina, que se desloca no sentido contrário, para o sul” (ALVES, 2005, p. 54). Isso se explica pela frequência diária de ônibus rumo à São Paulo/SP, já que várias famílias possuem parentes que estiveram na capital paulista em certo período.

2.3.2 Sulistas no Tocantins: agropecuária do norte goiano a Palmas/TO

A agropecuária moderna avançou pelo sul tocaninense a partir da década de 1980 com a cultura da soja vinculada à exportação. Tal processo alterou profundamente a região, conferindo a algumas cidades novas funções na rede urbana regional. Diferentemente de Barreiras/BA, em que a cidade já era pujante regionalmente antes da chegada da agropecuária modernizada, as cidades tocaninenses eram pertencentes até 1988 ao estado de Goiás. Ou seja, tornaram-se centros regionais já no contexto do estado mais jovem da federação. A localização do Tocantins no território brasileiro favoreceu o avanço da soja, pois o estado se encontra entre as regiões Centro-Oeste e Nordeste, estando mais próximo dos portos marítimos de estados como Maranhão e Pará, ou seja, verifica-se uma vantagem locacional sobretudo em relação ao Mato Grosso. Ademais, a grande extensão de terras agricultáveis e a proximidade de dois dos maiores rios brasileiros (Tocantins e Araguaia) foram fatores importantes para a inserção tocaninense no agronegócio brasileiro (ALVES, 2009).

Tal cenário locacional e logístico do Tocantins se explica pela construção de uma base material rodoviária que remonta às décadas de 1950 e 1960: quando o estado tocaninense é criado, seu território já é entrecortado pelas rodovias Transbrasiliana (BR-153) e Belém-Brasília (BR-010), projetos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, respectivamente. Ou seja, em torno da BR-153 emergem como polos regionais os municípios de Araguaína, Paraíso do Tocantins e Gurupi, ao passo que às margens da BR-010 é criada a capital do estado, Palmas, e Porto Nacional aparece com importância regional. Nota-se, contudo, que a implantação da Belém-Brasília provocou a especulação e a grilagem das terras, pois já se esperava uma valorização às margens da rodovia (FORNARO, 2012).

Considerando o transporte rodoviário interestadual de passageiros, Tocantins era ponto de passagem para linhas oriundas de Goiânia e Brasília com destino às capitais nordestinas e cidades paraenses como Marabá e Belém. A leitura das ligações sulistas para o estado revela que, inicialmente, as ligações atendiam ao sul tocaninense.

Segundo informações de um funcionário da empresa de ônibus encarregado de sondar novas rotas [...] que esteve recentemente na nova capital do Tocantins, visando estender a linha Santa Maria–Porto Nacional, aquele

estado também está sendo colonizado por sulistas, especialmente em Gurupi, onde – repetindo Formosa, em Goiás – já existe até um CTG (Centro de Tradições Gaúchas). O próprio secretário de Indústria e Comércio de Tocantins é um gaúcho” (HAESBAERT, 1995, p. 15).

Ou seja, assim como no oeste baiano, há a constituição de uma “territorialidade gaúcha” no Tocantins, marcada pela difusão dos hábitos culturais dos recém-chegados. Há em decorrência deste processo a criação de um vínculo entre o local de chegada e o de origem, o que justifica a manutenção de linhas operantes entre o centro-norte gaúcho e o sul tocaninense. Ressalta-se que a companhia gaúcha LOPES TUR passou a realizar viagens entre Carazinho/RS e Balsas/MA a partir da década de 1980³⁶.

2.3.3 O sul maranhense como região receptora de agricultores sulistas

O avanço da soja chega ao sul maranhense, polarizado atualmente por Balsas/MA, ponto final da linha Carazinho/RS – Balsas/MA atualmente operada pela empresa gaúcha LOPES TUR. Em comparação com o sul tocaninense e com o oeste baiano, os cerrados maranhenses possuem vínculos menos intensos e mais recentes com fluxos migratórios sulistas. A cidade balsense se insere na produção moderna de soja a partir de 1991, através da intensificação da pesquisa científica a partir de convênios de cooperação técnica e financeira com o apoio de instituições como EMBRAPA, Banco do Brasil, Banco do Nordeste do Brasil, Banco da Amazônia S.A. (BASA) e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) culminando com a realização de estudos para a criação do Programa Corredor de Exportação Norte (FERREIRA, 2009).

O município de Balsas se destaca por representar o marco inicial do processo de produção da soja, emergindo seu urbano como mais estruturado da Mesorregião, contando com uma infraestrutura satisfatória de serviços especializados necessários à efetivação das atividades ligadas à agricultura moderna ali instaladas, bem como agregando maior volume de área cultivada, produção e produtividade, o que trouxe como consequência a reorganização socioespacial de toda a sua área urbana, além dos efeitos provocados pelo “inchamento” populacional ocasionado pela sua transformação em polo regional receptor de população. (FERREIRA, 2009, p. 70).

36 Disponível em: <<https://www.lopestur.com.br/sobre>>. Acesso em 26/02/2019.

Nota-se a pujança regional de Balsas enquanto polo receptor de fluxos migratórios bem como para fornecimento de insumos e equipamentos para a produção agropecuária, papel regional que se reforça com a chegada da sojicultura. Embora a região de Balsas não seja diretamente atendida por alguma rodovia que atinja à região Sul do Brasil, como a BR-153 ou ainda a BR-020 via Brasília, a BR-230, principal tronco viário, faz a ligação do sul maranhense com as rodovias que cortam o país no sentido Norte-Sul. O papel da rodovia “Transpiauí” (BR-135) também é relevante, pois esta se inicia em São Luís, capital maranhense, e termina em Belo Horizonte/MG, passando pelo sul do Piauí e por cidades regionais como Barreiras/BA e Montes Claros/MG (FORNARO, 2012).

A região de Balsas/MA é uma das últimas áreas de expansão da fronteira agrícola da soja com presença importante dos sulistas. Diferentemente em parte do oeste baiano e de outras porções do Polígono Pioneiro, o sul maranhense também possui importante porcentagem de migrantes “de segunda viagem”, ou seja, sulistas que vieram de estados para os quais haviam migrado, como Mato Grosso, Goiás e Bahia. Ou seja, trata-se em certo sentido de um “segundo fluxo”, mais curto, que deriva da consolidação do primeiro conjunto de cidades criadas e refuncionalizadas pelas migrações sulistas ao longo das décadas de 1970 e 1980.

3. O PAPEL DA REDE URBANA NA CONSOLIDAÇÃO DAS EMPRESAS E LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS NA DÉCADA DE 1990

O território brasileiro passou por mudanças sensíveis a partir da década de 1950 – nesta década o país tinha uma taxa de urbanização 36,2% de população urbana, chegando ao final da década de 1980 a 74,3% (GEIGER, 1963; BECKER e EGLER, 1994). Os únicos estados com mais de 50% de população urbana na década de 1950 eram São Paulo (52,6%) e Guanabara (96,9%), que fora Distrito Federal do Brasil até a inauguração de Brasília (GEIGER, 1963), o que mostra a velocidade do processo de urbanização no Brasil. Entre 1950 e 1980 o número total de cidades dobra, com crescimento significativo das cidades médias: “as cidades de mais de 100.000 habitantes passaram de 11 para 95, representando em 1980, 48,7% da população urbana do país” (BECKER e EGLER, 1994, p. 182).

Além da multiplicidade de centros urbanos de médio porte, a década de 1990 traz um aprofundamento da especialização produtiva que é retrato do desenvolvimento desigual e combinado no Brasil. Tem-se a configuração de metrópoles nacionais próximas à faixa costeira com hinterlândias extensas, sendo polos regionais expressivos, como Recife/PE, Salvador/BA, Fortaleza/CE e Belém/PA, e também no interior do país, como Goiânia/GO e, em menor escala, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Porto Velho/RO. Ademais, a emergência de cidades médias como Rondonópolis/MT, Santarém/PA, Anápolis/GO, Barreiras/BA, etc. também elucida as complementaridades regionais, com o desenho de uma nova geografia regional alicerçada na nova divisão territorial do trabalho então vigente. Surgem novas demandas por circulação e comunicação, pois se amplia sensivelmente a especialização territorial no país (SANTOS, 2013 [1993]).

No bojo dos processos que envolvem as transformações da rede urbana nacional o transporte rodoviário de passageiros no Brasil se consolida como uma atividade econômica e um serviço público de central importância para a população. As centenas de empresas³⁷ que operaram até então foram responsáveis por

37 Considerando o cenário concorrencial nas décadas de 1980 e 1990, Wright (1992) atenta para o monopólio a partir da análise dos deslocamentos dos usuários: “no sentido restrito, haver monopólio significa haver apenas um vendedor de um produto ou serviço que não tem substitutos próximos” (p. 18). Segundo o autor, tal fato ocorre em virtude do marco regulatório que prevê a operação de uma ligação por apenas um agente, já que o “monopólio protegido pelo

transportar milhões de passageiros anualmente em rotas diversas que conectam a rede urbana nacional. São evidenciados os polos geradores de demanda, as linhas principais, a importância das ligações de variadas extensões, ou seja, a centralidade que o transporte rodoviário de passageiros exerce na integração territorial.

O território, hoje, pode ser formado de lugares contíguos e de lugares em rede. São, todavia, os mesmos lugares que formam redes e que formam o espaço banal [...]. Além das redes, antes das redes, apesar das redes, depois das redes, com as redes, há o espaço banal, o espaço de todos, todo o espaço, porque as redes constituem apenas uma parte do espaço e o espaço de alguns (SANTOS, 1994, p. 16).

Para interligar esses locais, o transporte rodoviário interestadual de passageiros utiliza redes geográficas, que segundo Corrêa (2012, p. 200) “são sociais em virtude de serem construções humanas, elaboradas no âmbito de relações sociais de toda ordem, envolvendo poder e cooperação, além daquelas de outras esferas da vida”. Os deslocamentos de pessoas pelo território são exemplos de relações sociais. Em grande medida, o transporte de passageiros utiliza a rede rodoviária para conectar centros de uma rede urbana, que “pode, assim, ser vista como a rede-síntese das demais redes geográficas, sendo ela própria uma rede geográfica” (CORRÊA, 2012, p. 204-205). As redes têm a capacidade de possibilitar a execução de novos projetos, de realizar novas formas e integrar áreas diversas. “Em outras palavras, a rede aparece como o instrumento que viabiliza exatamente essas duas estratégias: circular e comunicar” (DIAS, 2012 [1995], p. 147).

Considerando que a rede urbana é um conjunto de centros funcionalmente articulados entre si (CORRÊA, 2006 [1997]) o transporte rodoviário de passageiros é um dos sistemas de movimento com a tarefa central de conectar diferentes cidades. Ademais, em virtude de sua flexibilidade, ou seja, de não depender impreterivelmente de pavimentação asfáltica, o ônibus também faz o transporte de pessoas das áreas rurais, que em certa medida estão relativamente distantes de centros urbanos. Sendo assim, “para que exista rede urbana, é necessário discernir diversas relações que estabeleçam conexões funcionais permanentes entre os elementos urbanos da rede e entre eles e o meio rural” (SANTOS, 2012b [1981], p.

Estado afasta não somente a concorrência visível de outras empresas como também a concorrência potencial, que faz uma empresa se esforçar para atender bem os passageiros que transporta” (1992, p. 18).

157), portanto, considerar somente as possibilidades de transporte de passageiros a partir das cidades é excluir uma demanda proveniente da zona rural.

O transporte rodoviário de passageiros foi responsável ao longo do processo de expansão da fronteira agrícola por propiciar deslocamentos de longa distância para centenas de milhares de migrantes que foram em busca de oportunidades de emprego. Contudo, embora parte dos relatos romantize tal dinâmica, em última análise, tais fluxos se deram no contexto da expansão do capitalismo e na inserção de novas áreas na produção e circulação nacionais. Isso implica em dizer que “a mobilidade da força de trabalho é assim uma ‘*característica*’ do trabalhador submetido ao capital e por essa razão do modo de produção capitalista” (GAUDEMAR, 1976, p. 192). Ou seja, foram os programas estatais os grandes responsáveis pela inserção de áreas da fronteira agrícola na economia nacional e, conseqüentemente, da mobilização de fluxos migratórios diversos.

Circulação das forças de trabalho: é o momento da submissão da mobilidade do trabalhador às exigências do mercado, aquele em que o trabalhador, à mercê do capital, e das suas crises periódicas, se desloca de uma esfera de actividade para outras; ou por vezes aquele em que sucede o trabalhador ser ‘sensível’ a toda a variação da sua força de trabalho e da sua actividade, que lhe deixa antever um melhor salário (GAUDEMAR, 1976, p. 194).

Ressalta-se que, no contexto da modernização da agropecuária no interior da região Sul, diversos produtores rurais detentores de pequenas propriedades foram alijados do processo de concentração de terras e se tornaram força de trabalho rural que migrou para as regiões Centro-Oeste e Norte³⁸. Ao reconstruir trajetórias de migrantes gaúchos para Rondonópolis/MT a partir de entrevistas, Goettert (2008, p. 116) atenta para a percepção dos sujeitos acerca do ato de migrar e dos locais de origem e destino:

Ana reconstrói, sobre uma interessante perspectiva, dois lugares que se contrapõe: a perspectiva do *movimento* para um e do *estático* para o outro. O Mato Grosso se insere no lugar *movimento*. O sul pertence ao lugar *estático*. O Mato Grosso coloca-se como um lugar *aberto*. O sul é representado como um lugar *fechado*. O Mato Grosso é o “lugar de futuro”; um futuro a ser construído. No sul “quem tem, tem”; tudo já está feito - “daquele jeito” que não tem mais *jeito*. No Mato Grosso tem “bairros novos

38 “Muitos também foram os sulistas ludibriados, especialmente os pequenos produtores rurais. ‘Dirigia-se’ de tal forma os compradores sulistas em suas primeiras visitas à região, mostrando-lhes somente o lado positivo, que eles acabavam não tendo contato com ninguém que pudesse complicar o negócio, ignorando que a situação da terra estava ‘embananada’” (HAESBAERT, 1995, p. 171).

que vão sair”; o sul “é difícil de se escutá isso aí”. Não se escuta o que não existe. Só o *movimento* faz barulho...

Goetttert salienta a importância das perspectivas atinentes ao local de destino, sem desconsiderar os aspectos estruturais do processo. Os relatos coletados pelo autor em suas entrevistas evidenciam as transformações no espaço gaúcho e suas implicações na mobilidade espacial pelo território brasileiro. A migração é responsável pela redistribuição da força de trabalho a partir das demandas particulares do processo de acumulação – este só é possível a partir da disponibilidade da força de trabalho que se dispõe a migrar e se adapta às solicitações do sistema econômico capitalista (PÓVOA NETO, 1997; SALIM, 1992).

Em suma, tais fluxos migratórios à luz de iniciativas oficiais foram responsáveis pelo avanço do processo de urbanização na fronteira agrícola, que culminou com a especialização produtiva de certas áreas e o surgimento de polos regionais de central importância para a rede urbana nacional. “É na urbanização que a interdependência entre o Estado e a sociedade civil tem sua manifestação mais evidente. Processo de urbanização e planejamento estatal são hoje um evento social integrado” (BECKER, 1985, p. 359).

3.1 A afirmação de uma rede urbana no Polígono Pioneiro: os principais centros urbanos delineando uma hierarquia

Embora parte considerável dos migrantes sulistas rumo à fronteira agrícola tenha buscado as terras cultiváveis para a sobrevivência, a modernização do campo fez com que diversos contingentes permanecessem nas cidades, pois não havia demanda expressiva por força de trabalho nas então modernas fazendas sojicultoras. Ademais, os fluxos decorrentes de atividades mineiras, como no leste paraense, possuíram duração limitada em virtude do esgotamento dos metais preciosos, bem como da ampliação do uso das técnicas na extração de minérios com baixo valor agregado, como ferro e bauxita (óxido de alumínio).

Os núcleos urbanos são palcos das ações político-ideológicas do Estado, pois neles estão sediados os aparelhos estatais e os equipamentos do capital privado, como bancos, supermercados varejistas e atacadistas, oficinas mecânicas, etc. A população migrante é res-socializada em torno sobretudo do comércio que é responsável por induzi-los ao consumo de bens e serviços, ou seja, por “integrá-los”

ao local de chegada, e a ideologia em torno da fronteira enquanto local de possibilidades de acesso à terra via apropriação de lote urbano também corrobora com tal “integração”, reduzindo as tensões oriundas do processo de monopolização fundiária pelo grande capital nas áreas rurais e urbanas (BECKER, 1990).

A consolidação do processo de expansão da fronteira agrícola por partes dos estados de Mato Grosso, Rondônia, Bahia, Goiás e Tocantins culminou com a estruturação de uma rede urbana com centros cuja hierarquia elucida a divisão territorial do trabalho e reflete o desenvolvimento desigual. Com temporalidades distintas e particularidades dentro do processo em voga, cada centro dessa rede possui funções que são centrais para um entorno imediato que pode ter extensões diversas: enquanto Ji-Paraná /RO é a segunda maior cidade do estado de Rondônia, exercendo centralidade para parte considerável da rede urbana rondoniense, Sinop atende a um número maior de municípios dentro de uma área bastante extensa denominada como “Nortão mato-grossense”. A configuração dessas partes da rede urbana fora possível em virtude da difusão do meio técnico-científico-informacional que corroborou com a aceleração do processo de urbanização ocorrido a partir da década de 1970, em que se acentuou a importância das metrópoles e das cidades médias.

No Brasil, essas mudanças são determinadas pela modernização do campo, pela incorporação de novas áreas ao processo produtivo global, por novos padrões de mobilidade espacial da população, por novas funcionalidades urbanas e por novas redes de interações espaciais. Todas essas mudanças implicam uma nova divisão territorial do trabalho, que, por sua vez, redefine, a partir da integração numa economia global, o papel das cidades e das regiões (SOARES e BESSA, 1999, p. 12).

Considerando os polos regionais englobados pelo Polígono Pioneiro, como Sinop/MT, Vilhena/RO, Barreiras/BA, Porangatu/GO, entre outros, pode-se segmentar o polígono conforme as diferentes temporalidades em que o processo de urbanização ocorreu: enquanto a formação do oeste baiano remete ao final do século XIX e início do século XX³⁹, a criação de cidades como Alta Floresta/MT está diretamente atrelada ao processo de expansão da fronteira agrícola, sendo fundada a partir de um projeto de colonização na segunda metade da década de 1970⁴⁰. Neste processo ocorrera além da fundação de novas cidades a refuncionalização de

39 O distrito-sede de Barreiras é elevado à condição de cidade pela Lei Estadual nº 449, de 19-05-1902 (IBGE, 2019).

40 O município de Alta Floresta foi criado a 18 de dezembro de 1979, através da Lei Estadual nº 4.157 (IBGE, 2019).

outras, já que estes centros urbanos refletem a modernização do campo e são condicionantes para a reprodução da agropecuária. Este processo é marcado pela intensificação dos fluxos de comunicação e transporte, com a diversificação dos serviços, do comércio, acarretando em novas interações espaciais com padrões distintos, que foram viabilizadas pela implantação das redes técnicas. “Os novos padrões caracterizam-se pela importância dos fluxos a longa distância e das ligações com outros centros urbanos com os quais não mantinham interações no passado” (SOARES e BESSA, 1999, pp. 15-16).

As cidades nesta rede urbana da fronteira servem em grande medida ao consumo produtivo rural, pois nelas são encontrados equipamentos e insumos basilares para a produção agropecuária. Segundo Santos (2013 [1993], p. 61) “o consumo produtivo rural não se adapta às cidades, mas, ao contrário, adapta-as. [...] Todos os dados da regulação agrícola se fazem no urbano, novidade que, em muito, muda a significação, neste período, da urbanização brasileira”. Isto implica em dizer que toda a gestão das atividades agropecuárias ocorre em algumas cidades que se sobressaem na rede urbana brasileira.

A cidade torna-se o *locus* da regulação do que se faz no campo. É ela que assegura a nova cooperação imposta pela nova divisão do trabalho agrícola, porque obrigada a se afeiçoar às exigências do campo, respondendo às suas demandas cada vez mais prementes e dando-lhe respostas cada vez mais imediatas. O campo se torna extremamente diferenciado pela multiplicidade de objetos geográficos que o formam, pelo fato de esses objetos geográficos terem um conteúdo informacional cada vez mais distinto (o que se impõe, porque o trabalho no campo é cada vez mais carregado de ciência). Tudo isso faz com que a cidade local deixe de ser a cidade no campo e se transforme na cidade do campo. (SANTOS, 2013 [1994], p. 140, grifo nosso).

São fatores responsáveis pela pujança de certos centros urbanos na fronteira agrícola a presença de agências bancárias e a concentração de serviços especializados: a ocorrência de escritórios de grandes empresas de comércio internacional (*trading companies*) é dado elucidativo da importância de cidades como Barreiras/BA, que por décadas teve a população rural superior à urbana, tornando-se polo regional com a chegada do agronegócio modernizado. “Ao receber e emitir fluxos, as cidades do agronegócio passam a ser um mosaico de interações, devido ao estabelecimento de uma nova divisão social, técnica e territorial do trabalho” (FREDERICO, 2011, p. 19). Além das cidades antigas se destacam aquelas que já surgiram com predomínio de população urbana, como Luís Eduardo

Magalhães/BA (em 2010 continha mais de 90% dos habitantes na área urbana) e Lucas do Rio Verde/MT (em 2010 detinha mais de 91% de população urbana). Isto se deve em grande medida ao êxodo rural e à cultura urbana presente em boa parte dos migrantes advindos do Centro-Sul.

Os polos regionais possuem papel central para a logística de cargas no território nacional, sobretudo em decorrência da intensidade dos fluxos vinculados ao agronegócio. Nessas cidades podem ser encontrados técnicos em logística de transporte, armazéns, escritórios e galpões de transportadoras de cargas (HUERTAS, 2014, 2018; FREDERICO; 2011), bem como garagens de empresas de transporte rodoviário de passageiros, pois há uma confluência de ligações que atendem a cidades como Gurupi/TO, Porangatu/GO, Barra do Garças/MT, Sinop/MT, entre outras.

Portanto, o Polígono Pioneiro, coincidente com boa parte da fronteira agrícola que se expande a partir da década de 1970, é um espaço de confluência de fluxos de todas as regiões do país, em virtude da diversidade na matriz migratória oriunda de vários estados brasileiros com destino a cidades do polígono. Para a discussão acerca de algumas centralidades regionais no Polígono Pioneiro fora realizada uma subdivisão deste em cinco partes, considerando o nome das regiões ou dos estados. Esta segmentação considera sobretudo as particularidades na formação socioespacial de cada área e o momento de inserção na dinâmica da modernização agropecuária. Serão discutidas as ligações rodoviárias de transporte de passageiros mais relevantes para tais centralidades⁴¹, com o intuito de esboçar um panorama da circulação nestas áreas.

O Oeste baiano como ponto de passagem entre o Nordeste e o Centro-Sul

Durante o período colonial os fluxos de metais preciosos das minas goianas eram escoados via transporte fluvial para Salvador através do rio São Francisco e do afluente rio Grande (que entrecorta Barreiras/BA), enquanto no sentido inverso chegavam produtos manufaturados às cidades mineiras em território goiano. Para transpor as barreiras do rio Grande no oeste baiano, fora construído um porto no local em que hoje se situa o município de Barreiras (ILARIO, 2011). Nota-se que a

41 Os dados atuais acerca das ligações rodoviárias para municípios mencionados neste item serão discutidos nos capítulos 6, 7 e 8 desta pesquisa.

cidade é importante ponto de passagem desde o período colonial, característica que se reforçará com o passar das décadas - na década de 1940 Barreiras chegou a ser ponto de abastecimento para aeronaves na rota Brasil-Estados Unidos. Com a construção de Brasília na década de 1950 tal papel barreirense cessou em detrimento da nova capital federal, e com a abertura da BR-020 por Juscelino Kubitschek ao final da mesma década, a região do oeste baiano passa a conhecer nova dinâmica de fluxos entre o litoral nordestino e as áreas do interior do país distribuídas por estados do Centro-Sul (HAESBAERT, 1995). A população de Barreiras cresce expressivamente a partir da década de 1970, saltando de pouco mais de 20 mil habitantes em 1970 para mais de 110 mil em 1996 (QUADRO 4), sobretudo em virtude dos fluxos migratórios vinculados à inserção do município no circuito espacial produtivo da soja, que tornou a cidade um polo regional de serviços para o agronegócio.

QUADRO 4. BAHIA: População de Barreiras/BA no período 1970-1996

Município	Habitantes por ano			
	1970	1980	1991	1996
Barreiras	20.864	41.454	92.640	113.695

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

A população dobrou entre 1970 e 1980, para novamente dobrar entre 1980 e 1991 (QUADRO 4), o que elucida o dinamismo vivenciado pela cidade barreirense no período. Os fluxos migratórios a partir da década de 1990 ganham novos contornos, sendo mais diversificados e menos densos, o que explica a diminuição no ritmo do crescimento populacional barreirense – a cidade é importante ponto de passagem para uma miríade de ligações rodoviárias interestaduais de passageiros oriundas de capitais nordestinas como Teresina/PI, Fortaleza/CE, Recife/PE e Salvador/BA que se destinam aos centros urbanos do Centro-Oeste (sobretudo Brasília/DF e Goiânia/GO) e Sudeste (interior de São Paulo e Triângulo Mineiro), o que expressa a relevância da circulação de pessoas nesta parte do território nacional.

O Norte goiano e o Sul tocaninense a partir do garimpo

A ocupação do atual norte goiano e do sul tocaninense se dá a partir de atividades mineiras ocorridas a partir do século XVIII, que tiveram o rio Tocantins como uma das principais vias de penetração e escoamento da produção mineral; surge neste contexto o povoado de Porto Real em 1738, embrião da atual cidade de Porto Nacional/TO⁴². Após a decadência da mineração nesta porção do território goiano-tocantinense, os vetores logísticos serão de suma importância para o povoamento e a integração regional: as rodovias BR-153 (Transbrasiliana) e BR-010 (Belém-Brasília) se tornaram eixos estruturantes da rede urbana no norte goiano e no estado do Tocantins (MAPA 6).

A Transbrasiliana interliga o Sul e o Sudeste do Brasil com o estado do Pará, passando por cidades importantes como Ponta Grossa/PR, São José do Rio Preto/SP e Goiânia/GO, sendo responsável pela dinamização de cidades como Porangatu/GO⁴³ e Gurupi/TO⁴⁴ – a primeira tem sua formação vinculada ao povoamento iniciado no século XVIII em virtude da mineração, funcionando primordialmente como aldeamento, pouso de tropas e presídio no período colonial; a segunda emerge também no século XVIII como ponto de garimpo de cristais e atividades agrícolas.

Já a rodovia Belém-Brasília se constituiu a partir da década de 1960 como importante eixo para o escoamento de mercadorias e para a estruturação da rede urbana tocaninense, sendo responsável pelo surgimento de diversas cidades ao longo de seu percurso e pela articulação da rede de relações ali instalada (AJARA et al, 1991; GOMES; TEIXEIRA e BARBOSA, 2004). As BRs 153 e 020 corroboraram com a densificação e diversificação das interações espaciais entre o Norte, Nordeste e Centro-Oeste, pois nessas rodovias temos as capitais de estado Belém/PA, Goiânia/GO e a capital federal, bem como a possibilidade na região do Bico do Papagaio (norte tocaninense) de conexão com rodovias que se destinam a cidades como São Luís/MA e Teresina/PI (MAPA 6).

42 “O povoado de Porto Real foi elevado à condição de cidade, com a denominação de Porto Imperial, pela Lei Provincial ou Resolução Provincial n.º 333, de 13-07-1861, e pelo Decreto Estadual n.º 21, de 07-03-1890, o município de Porto Imperial tomou a denominação de Porto Nacional” (IBGE, 2019).

43 “Elevado à categoria de município com a denominação de Porangatu, pela Lei Estadual n.º 122, de 25-08-1948, desmembrado de Uruaçu” (IBGE, 2019).

44 “Em 1956, elevou-se o povoado a Distrito, pertencente a Porto Nacional e, em 1958, alcançou sua emancipação político-administrativa, dando-se a instalação no ano seguinte” (IBGE, 2019).

MAPA 6. BRASIL: Fatores de urbanização dos estados de Goiás e Tocantins

Fonte: GOMES; TEIXEIRA e BARBOSA, 2004.

A partir da década de 1970 se verifica na região do norte goiano um incremento demográfico expressivo (QUADRO 5) em decorrência da expansão da fronteira agrícola e do processo de integração nacional ensejado pela Ditadura

Militar. Centros como Gurupi/TO, Porto Nacional/TO e Porangatu passam a ser estratégicos, pois se tornam polos agroindustriais.

QUADRO 5. BRASIL: População de Gurupi/TO, Palmas/TO, Porangatu/GO e Porto Nacional/TO no período 1970-1996

Município (UF)	Habitantes por ano			
	1970	1980	1991	1996
Gurupi (TO)	24.660	38.653	56.752	64.725
Palmas (TO)	0	0	24.334	86.116
Porangatu (GO)	25.874	34.881	41.086	41.222
Porto Nacional (TO)	31.517	39.327	43.224	43.365

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

O crescimento expressivo de Gurupi/TO entre 1970 e 1980 se explica pelo fato da cidade ser em certa medida passagem obrigatória nos deslocamentos norte-sul (AJARA et al, 1991). Embora o mesmo se aplique para Porangatu/GO e Porto Nacional/TO, é a cidade gurupiense que registrará crescimento acima de 200% entre 1970 e 1996, ao passo que tal panorama será mais tímido para as demais cidades (GRÁFICO 1), com exceção da nova capital tocantinense, Palmas, que fora instalada em 1989 e já na contagem populacional de 1996 contava com a maior população do sul do estado. Segundo Ajara et al (1991, p. 41) “a taxa de urbanização do Município de Gurupi era, em 1970, de cerca de 64,0%, enquanto, em 1980, chegou a alcançar 80,0%; concentrando neste ano 11,0% da população urbana total do estado”.

Porto Nacional/TO foi a partir da década de 1980 importante entreposto comercial e ponto de apoio para a instalação da capital Palmas, em virtude da curta distância entre ambas (cerca de 60 quilômetros). A gigantesca periferização desta cidade é um registro vivo de seu crescimento desordenado, redimensionado pela incorporação recente, da região próxima, a um novo padrão agrário (AJARA et al, 1991, p. 42).

GRÁFICO 1. BRASIL: Crescimento populacional de Gurupi/TO, Palmas/TO, Porangatu/GO e Porto Nacional/TO no período 1970-1996

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

O crescimento expressivo de Palmas/TO “ocultou” em certa medida o incremento populacional de Porto Nacional/TO (GRÁFICO 1), que em virtude de sua proximidade da capital foi ponto de passagem para fluxos oriundos do Centro-Sul e do oeste baiano. Já Gurupi se torna o principal centro urbano do sudoeste tocantinense, em uma rede urbana com múltiplas cidades de pequeno porte, ao passo que Porangatu divide seu papel de centralidade com a vizinha Uruaçu em território goiano. Por fim, menciona-se a cidade de Paraíso do Tocantins/TO, também localizada na BR-153 e próxima a Palmas, que “age como ponto de comercialização e escoamento das mercadorias produzidas nos municípios localizados entre a rodovia e o rio Araguaia; ao mesmo tempo em que serve de distribuidor de produtos industrializados para estes mesmos municípios” (AJARA et al, 1991, p. 42).

Todas as cidades do conjunto são tributárias das BRs 153 e 020, sendo em grande medida atendidas por ligações interestaduais de passageiros que utilizam tais cidades. Os intercâmbios são mais intensos no sentido Centro-Oeste – Norte e

Nordeste, com certa variedade de trajetos para cidades como Imperatriz/MA; Teresina/PI, Fortaleza/CE, Marabá/PA e Belém/PA.

O vale do Araguaia mato-grossense: rizicultura, mineração e projetos de colonização

A região do vale do Araguaia mato-grossense não possui nenhum polo regional inserido no Polígono Pioneiro, o que se explica pela formação territorial dos municípios englobados: Canarana/MT⁴⁵, por exemplo, surgiu de um desmembramento a partir de Barra do Garças/MT, o único polo regional no vale do Araguaia que não está colocado no Polígono Pioneiro pois a expansão da fronteira agrícola, embora tenha ocorrido em seu território, culminou com a fragmentação em outras cidades que de fato são as decorrentes do processo em voga. Ou seja, apesar do município de Barra do Garças/MT se inserir nas dinâmicas territoriais do avanço da fronteira, a maior parte dos eventos relativos ao processo ocorreram a longas distâncias do núcleo principal da cidade.

A formação territorial da região do vale do Araguaia mato-grossense se confunde com a história de Barra do Garças/MT, que foi fundada em 1924 por garimpeiros nordestinos e nortistas e se emancipou em 1948: à época era o maior município brasileiro em área territorial, com 273.416 km², estendendo-se até São Félix do Araguaia/MT a uma distância de aproximadamente 800 quilômetros. Nas primeiras décadas pré-emancipação político-administrativa o garimpo fora a principal atividade econômica na região, que atraiu migrantes oriundos do esgotamento do ciclo da borracha (QUINQUIOLO, 2016).

A criação da Expedição Roncador Xingu em 1943 e da Fundação Brasil Central em 1944, que tinham como meta estabelecer comunicação entre o Amazonas e o Centro-Oeste e orientar tais trabalhos, foram pouco eficientes no processo de integração nacional, que só fora possível graças a abertura de rodovias como as BR 158 e 163 a partir das décadas de 1960 e 1970, que interligam o Sul do Brasil às regiões do leste e oeste paraense, passando pelo vale do Araguaia e pelo “Nortão” do Mato Grosso, respectivamente. Por fim, na Ditadura Militar são criados

45 “Distrito criado com a denominação de Canarana, pela lei estadual nº 3759, de 29-06-1978, subordinado ao município de Barra do Garças. Foi elevado à categoria de município com a denominação de Canarana, pela lei estadual nº 4165, de 26-12-1979, desmembrado do município de Barra do Garças e instalado em 31-01-1981” (IBGE, 2019).

diversos projetos de colonização, dentre os quais, para o vale do Araguaia no Mato Grosso, se destaca a Cooperativa de Colonização 31 de Março Ltda., fundada em 1971 por líderes religiosos locais da igreja Luterana de Tenente Portela/RS e liderada também por pequenos produtores rurais gaúchos. O “projeto Canarana” e a COOPERCOL, como ficaram conhecidos na região, priorizaram o cultivo da soja e do trigo. Em decorrência do modelo de desenvolvimento agropecuário no vale do Araguaia, houve uma intensificação da concentração de terra e de capital que culminou com os constantes conflitos agrários entre posseiros, fazendeiros e tribos indígenas (QUINQUIOLO, 2016).

Com exceção de Barra do Garças/MT, nenhum município do vale do Araguaia mato-grossense ultrapassou a marca de 30 mil habitantes, o que em certa medida ilustra a formação da rede urbana regional, caracterizada por municípios de pequeno porte. Os fluxos migratórios foram menos intensos para a região se comparados com outras porções na fronteira agrícola, como o oeste baiano: enquanto Barreiras/BA (QUADRO 4) mais do que quadruplicou sua população entre 1970 e 1991, nenhuma cidade no vale do Araguaia teve crescimento com ritmo similar (QUADRO 6).

QUADRO 6. MATO GROSSO: População para os municípios de Barra do Garças e Canarana no período 1970-1996

Município	Habitantes por ano			
	1970	1980	1991	1996
Barra do Garças	26.570	43.601	45.651	47.133
Canarana	0	8.757	11.909	13.745

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

A evolução de Barra do Garças/MT contrasta com o crescimento de Canarana/MT (QUADRO 6), sobretudo pela localização barra-garcense na rede rodoviária nacional: a cidade é ponto de passagem para fluxos entre Goiânia/GO e Cuiabá/MT que passam em municípios como Primavera do Leste/MT e pela região da Chapada dos Guimarães. Ressalta-se o fato de que outras cidades que atualmente são ligeiramente mais populosas que Canarana/MT, como Vila Rica/MT e Confresa/MT sequer possuem dados para o período 1970-1980, o que evidencia o

relativo dinamismo da urbanização no vale do Araguaia, menor em comparação com outras áreas pelo país. O transporte rodoviário de passageiros entre a região e o restante do Brasil possui boa parte das ligações para Goiânia/GO e para o Sul do país, em virtude do processo migratório de sulistas. Ademais, para acessar outras regiões do país, faz-se necessária a conexão em Barra do Garças/MT ou ainda em Goiânia/GO ou Cuiabá/MT.

O “Nortão” mato-grossense e a “ocupação planejada”

O “Nortão” mato-grossense difere de todas as áreas mencionadas, pois sua urbanização se vincula ao processo de expansão da fronteira agrícola, ou seja, são escassos os registros de povoamento vinculado a outras atividades econômicas capitalistas que teriam ocorrido na primeira metade do século XX. Isso implica em dizer que o “Nortão” era forrado por uma vasta e densa cobertura florestal que fora devastada intensamente a partir da década de 1970 pelas companhias colonizadoras fomentadas em meio à Ditadura Militar. “Dado o forte controle exercido pelas companhias, quase inexistem povoados espontâneos. A rede urbana é inspirada na filosofia do urbanismo rural do INCRA e, paradoxalmente a reproduz com mais sucesso do que o Estado” (BECKER, 1985, p. 364). As cidades no “Nortão” foram residência para os colonos e suas famílias, bem como para os funcionários das companhias de colonização. A partir da década de 1980 são inauguradas as prefeituras de cidades como Sinop/MT⁴⁶ e Alta Floresta/MT⁴⁷, com a densificação do equipamento urbano e da circulação local e regional, decorrente do amplo uso da BR-163, sobretudo em Sinop/MT.

Sinop/MT se destacara essencialmente pela inserção da cidade e do entorno no complexo agroindustrial moderno da soja, o que a tornou polo regional de atividades vinculadas ao agronegócio, ao passo que em Alta Floresta/MT emerge o garimpo na década de 1980 para além da dinâmica agropecuária, sendo responsável pela intensificação dos fluxos migratórios de nordestinos e nortistas, sobretudo do sul paraense – ressalta-se o fato de que em Alta Floresta as

46 O núcleo que deu origem à cidade de Sinop foi fundado em 1974 e subordinado como distrito de Chapada dos Guimarães até 1979, quando foi elevado à categoria de município. Em 1981 é instalado o município de Sinop (IBGE, 2019).

47 O núcleo que deu origem à cidade de Alta Floresta foi criado em uma clareira aberta na floresta Amazônica no ano de 1976. Em 1979, Alta Floresta era um distrito de Aripuanã, sendo elevado à categoria de município no mesmo ano e sendo instalado em 1981 (IBGE, 2019).

dificuldades para a implantação de cultivos agrícolas liberou força de trabalho para o garimpo (CUNHA, 2002). É o garimpo que explica, portanto, o incremento populacional acelerado de Alta Floresta em relação à Sinop, mesmo não estando localizada no eixo da BR-163 (QUADRO 7).

QUADRO 7. MATO GROSSO: População para os municípios de Alta Floresta e Sinop no período 1970-1996

Município	Habitantes por ano			
	1970	1980	1991	1996
Alta Floresta	0	22.999	66.926	58.187
Sinop	0	19.891	38.374	54.306

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

As populações de Alta Floresta/MT e Sinop/MT mais do que dobram entre 1980 e 1996. Contudo, o arrefecimento das atividades garimpeiras explica a perda populacional sofrida por Alta Floresta/MT entre 1991 e 1996: são atividades “datadas”, pois o esgotamento das jazidas reflete na dinâmica populacional e migratória. Contudo, ressalta-se a importância regional do garimpo, pois a urbanização da microrregião de Alta Floresta foi de 28,8% em 1980 e 56,3% em 1990, já que fora estabelecida uma rede de comércio e serviços para a venda do ouro da região e de cidades próximas localizadas no sudoeste paraense (CUNHA, 2002).

Já Sinop/MT teve crescimento sólido e contínuo a partir de 1980 (QUADRO 7), ultrapassando Alta Floresta/MT ao final da década de 1990, o que se explica pela consolidação sinopense enquanto polo regional do agronegócio mato-grossense. Considerando a circulação rodoviária de passageiros, Alta Floresta/MT é ponto final para diversos fluxos interestaduais que se destinam as capitais do Centro-Oeste, São Paulo/SP e cidades sulistas. Já Sinop/MT é ponto de passagem para ligações advindas de Alta Floresta/MT e do sul paraense, pois a BR-163 é rodovia obrigatória para essas linhas. Ressalta-se a importância do transporte intermunicipal a partir de Sinop, já que essa se tornou o principal centro da rede urbana do chamado “Nortão”.

Nos rastros de Marechal Rondon e às margens da BR-364, surge a rede urbana rondoniense

Antes da constituição do Território Federal do Guaporé em 1943, a partir do desmembramento de parte dos estados do Amazonas e Mato Grosso, cidades como Porto Velho e Guajará-Mirim já haviam surgido a partir de atividades econômicas ocorridas no início do século: a cidade de Porto Velho/RO é fundada em 1914 como decorrência da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, enquanto Guajará-Mirim/RO é fundada em 1929⁴⁸. Os esforços para a integração de Rondônia prosseguiram na primeira metade do século XX, com as “missões civilizatórias” lideradas pelo marechal Cândido Rondon, que foram responsáveis pela instalação de linhas telegráficas que se interligavam com a rede de conexões que abrangia São Paulo, Rio de Janeiro e o Triângulo Mineiro. Cidades como Ariquemes, Ji-Paraná e Vilhena surgem nas proximidades de postos desta antiga rede (SILVA, 2010; HUERTAS, 2007).

Os primeiros sistemas técnicos instalados em Rondônia na primeira metade do século XX se tornaram os embriões de uma rede urbana que está estruturada a partir de outro sistema técnico: o rodoviário, pois a BR-364 é a principal rodovia do território rondoniense, em torno da qual os projetos de colonização do INCRA foram em grande medida sendo instalados e as primeiras cidades regionais crescendo, com Ji-Paraná (QUADRO 8) assumindo a centralidade no processo (SILVA, 2010).

QUADRO 8. RONDÔNIA: População para os municípios de Ariquemes, Ji-Paraná, Porto Velho e Vilhena no período 1970-1996

Município	Habitantes por ano			
	1970	1980	1991	1996
Ariquemes	0	53.365	83.684	68.503
Ji-Paraná	0	121.714	97.799	95.356
Porto Velho	84.048	133.882	287.534	294.227
Vilhena	0	50.290	39.263	44.580

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

48 Fonte: IBGE. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/guajara-mirim/historico>>. Acesso em 05/04/2019.

Os únicos dois municípios existentes no estado de Rondônia até 1970 eram Guajará-Mirim/RO e Porto Velho/RO, ou seja, todas as cidades rondonienses surgiram de desmembramentos e emancipações a partir dos dois municípios citados. O intenso processo de colonização deu origem a um conjunto de cidades ao longo da BR-364 com crescimento populacional expressivo, pois Ji-Paraná/RO⁴⁹ e Ariquemes/RO⁵⁰ se tornam municípios em 1977 e Vilhena/RO em 1982⁵¹. O crescimento destas cidades é expressivo, ainda que Ji-Paraná/RO tenha “perdido” população em virtude do desmembramento dos distritos de Presidente Médici e Ouro Preto, que foram elevados à categoria de município em 1981 (IBGE, 2019)⁵² (GRÁFICO 2).

GRÁFICO 2. RONDÔNIA: Crescimento populacional de Ariquemes, Ji-Paraná, Porto Velho e Vilhena no período 1970-1996

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

49 “Elevado à categoria de município com a denominação de Ji-Paraná, pela Lei Federal nº 6.448, de 11-10-1977, desmembrado do município de Porto Velho. Instalado em 21-11-1977” (IBGE, 2019).

50 “Elevado à categoria de município com a denominação de Vilhena, pela Lei Federal nº 6.448, de 11-10-1977, desmembrado de Porto Velho e Guajará-Mirim. Instalado em 1982” (IBGE, 2019).

51 “Elevado à categoria de município com a denominação de Ariquemes, pela Lei Federal nº 6.448, de 11-10-1977, desmembrado do município de Porto Velho. Instalado em 21-11-1977” (IBGE, 2019).

52 Fonte: IBGE. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/ji-parana/historico>>. Acesso em 10/04/2019. O distrito de Ouro Preto ao ser desmembrado passou a ser denominado como Ouro Preto do Oeste, nome do atual município.

As ligeiras diminuições em Vilhena/RO e Ariquemes/RO se devem a fluxos migratórios dentro de Rondônia, em que há uma redistribuição populacional (GRÁFICO 2). O crescimento de Porto Velho a partir da década de 1970 é considerável pois o crescimento econômico e demográfico de sua hinterlândia suscitou a ampliação de suas funções político-administrativas, bem como as possibilidades de integração com o território brasileiro foram ampliadas a partir da construção das BRs 364 e 319, que se destinam a Cuiabá/MT e a Manaus/AM, respectivamente (CORREIA, 1987). Segundo Silva (2010, p. 154) “dos 52 municípios que compõem a rede urbana estadual, somente três foram criados na região de influência de Porto Velho/RO, e os demais correspondem à estratégia do Estado na elaboração dos nexos geográficos de adensamento do território”.

Para além do Polígono – Acre, Maranhão e Pará como expressões do avanço da fronteira agrícola e das ligações sulistas de transporte de passageiros

Processo mais recente e menos volumoso em termos de fluxos advindos diretamente da região Sul, o avanço da fronteira agrícola pelo sul maranhense, leste acreano e sul paraense⁵³ é caracterizado por um baixo uso de força de trabalho no campo e pela refuncionalização de centralidades antigas e com função regional consolidada anteriormente: Santarém surge da elevação da Vila da aldeia de Tapajós em 1758⁵⁴; Balsas é um polo regional para o sul do Maranhão desde a primeira metade do século XX (quando fora desmembrado de Riachão/MA⁵⁵) e Araguaína fora desmembrada de Filadélfia/TO na década de 1960⁵⁶. Rio Branco/AC⁵⁷ se insere na dinâmica da fronteira agrícola pois o processo de modernização do campo avançou pelo eixo da BR-364 e chegou na capital acreana, fato que se explica pelo prolongamento de linhas de ônibus oriundas do Centro-Sul.

53 O município de Marabá/PA fora desconsiderado da análise em virtude da ausência de ligações rodoviárias com a região Sul que estão contempladas por esta pesquisa. Sendo assim, Redenção, cidade paraense atendida por uma ligação advinda de Carazinho/RS, fora considerada neste item.

54 “Elevado à categoria de cidade e sede do município com a denominação de Santarém pela Lei Provincial nº 145, de 24-10-1848” (IBGE, 2019).

55 “Elevado à condição de cidade com a denominação de Santo Antônio de Balsas, pela lei estadual nº 775, de 22-03-1918. Pelo decreto-lei nº 820, de 30-12-1943, o município de Santo Antônio de Balsas passou a denominar-se simplesmente Balsas” (IBGE, 2019).

56 “Elevado à categoria de município, com a denominação de Araguaína, pela Lei Estadual nº 2.125, de 14-11-1958, sendo desmembrado de Filadélfia. Instalado em 01-01-1959” (IBGE, 2019). Observação: Filadélfia pertencia a Goiás à época.

57 “Elevado a condição de cidade e sede municipal com a denominação de Rio Branco, pelo Decreto do Prefeito nº 7, de 07-09-1904” (IBGE, 2019).

Já Redenção/PA⁵⁸, cidade mais jovem entre as citadas, tem seu crescimento demográfico vinculado à mineração no leste paraense e posterior avanço da agricultura moderna.

Os tempos do agronegócio incrustam-se na fronteira com o uso intensivo de capital, encerrado em uma cadeia complexa e entrelaçada por variáveis relacionadas ao sistema financeiro internacional (cotação de commodities e linhas de crédito) e pela marcante intermediação de empresas transnacionais. Faminto por fluidez, o trinômio madeira – boi – soja caminha para se consolidar enquanto dinâmica de deslocamento da fronteira, alavancando a estruturação de novas frentes pioneiras (HUERTAS, 2007, p. 152).

A rede rodoviária possui papel central para a dinâmica demográfica (QUADRO 9) de tais centros: a reafirmação do papel regional de Araguaína, Rio Branco e Santarém se dão em grande medida pela integração destas cidades à rede rodoviária nacional a partir da segunda metade do século XX, com a abertura de rodovias que ligam tais cidades ao Centro-Sul, dinamizando fluxos rodoviários de cargas e passageiros por vastas extensões do território brasileiro.

QUADRO 9. BRASIL: População para os municípios de Araguaína/TO; Balsas/MA; Redenção/PA, Rio Branco/AC e Santarém/PA no período 1970-1996

Município (UF)	Habitantes por ano			
	1970	1980	1991	1996
Araguaína (TO)	37.780	72.063	103.315	105.019
Balsas (MA)	19.385	23.703	41.648	48.344
Redenção (PA)	0	0	55.968	58.029
Rio Branco (AC)	83.977	117.101	197.376	228.857
Santarém (PA)	135.215	191.945	265.062	263.468

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Santarém é uma das maiores cidades do Pará em virtude de sua localização estratégica na rede fluvial amazônica, já que está situada “no meio do caminho” entre Belém/PA e Manaus/AM, bem como no encontro entre os rios Amazonas e Tapajós. Tais fatores explicam a concentração demográfica expressiva do município

58 “Elevado à categoria de município com a denominação de Redenção, pela Lei Estadual n.º 5028, de 13-05-1982, desmembrado de Conceição do Araguaia. Instalado em 31-01-1983” (IBGE, 2019).

santareno. Rio Branco, por deter a centralidade político-administrativa do Acre, é a cidade mais populosa do estado. Balsas/MA dobra sua população em mais de 20 anos em decorrência do avanço da sojicultura no sul maranhense, ao passo que Redenção/PA possui crescimento populacional relativamente lento em 5 anos, embora surja a partir de atividades do garimpo e da mineração de metais de baixo valor agregado na região do complexo de Carajás/PA. Por fim, Araguaína/TO é o principal polo regional da tripla divisa (Tocantins/Pará/Maranhão), tendo seu crescimento justificado pela presença da rodovia Belém-Brasília a partir de 1960 (GRÁFICO 3).

GRÁFICO 3. Crescimento populacional de Araguaína/TO; Balsas/MA; Redenção/PA, Rio Branco/AC e Santarém/PA no período 1970-1996

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Com ritmos de crescimento relativamente parecidos, Santarém/PA e Rio Branco/AC possuem poucas ligações rodoviárias interestaduais em virtude de suas localizações na rede rodoviária: tais cidades são pontos finais para a maioria dos trajetos e para Santarém/PA, a falta de pavimentação de centenas de quilômetros da rodovia BR-163 dificulta a ampliação na frequência de ligações rodoviárias. Já Redenção/PA e Balsas/MA possuem poucas ligações interestaduais que atendem as

principais cidades na rede urbana brasileira, como Goiânia/GO, Brasília/DF e São Paulo/SP. Por fim, Araguaína/TO se diferencia de todas as anteriores, pois sua localização na rede rodoviária torna o município ponto de passagem e parada para um conjunto relativamente amplo de ligações interestaduais que atendem ao Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil.

3.2 Intensificação dos fluxos regionais: as capitais de estado no Centro-Oeste como polos regionais de serviços

A modernização das atividades agropecuárias na fronteira agrícola gerou a redução de postos de trabalho no campo, gerando assim fluxos migratórios para as cidades médias e capitais de estado dentro das regiões Centro-Oeste e Norte: surgem periferias urbanas em localidades como Sinop/MT, Ji-Paraná/RO, Barreiras/BA e Gurupi/TO, que recebem as pessoas expropriadas do campo modernizado ou ainda migrantes sulistas que não obtiveram terras para o cultivo nos locais de chegada.

Há que se destacar, contudo, que boa parte dessa migração, principalmente aquela originária no próprio Centro-Oeste, deve ter tido sua origem no processo de expulsão do trabalhador e pequeno proprietário rural, que, gradativamente, foram buscando os maiores centros como forma de subsistir (CUNHA, 2002, p. 97).

Além do crescimento da população urbana e do avanço do processo de urbanização, os intercâmbios na rede rodoviária são mais plurais a partir da década de 1990: no início dos fluxos migratórios eram comuns viagens do Centro-Oeste para o Sul com a finalidade de obtenção de equipamentos, peças e até força de trabalho especializada para certas atividades no campo e na cidade, ou seja, cidades como Cuiabá, Campo Grande e Goiânia não eram largamente requisitadas para tais demandas. Tal panorama se modifica a partir da década de 1990, com o estabelecimento de interações espaciais que abarcam um conjunto mais variado de centralidades e incrementa a diversidade dos fluxos de informações, capitais, mercadorias e pessoas.

A região Centro-Oeste conta com três capitais de estado – Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Goiânia/GO, bem como a capital federal, Brasília. A mais antiga do conjunto é Cuiabá/MT, que surge no século XVIII em decorrência do

garimpo do ouro no rio Coxipó e no córrego Prainha, próximo ao atual centro da cidade. A atividade aurífera fora a base para a criação de Cuiabá e da então Província do Mato Grosso, que surge em 29/01/1748 a partir de desmembramento da capitania de São Paulo. O garimpo do ouro e de outros minerais preciosos se estendeu por outras (atualmente) cidades do território mato-grossense, como Diamantino, Poconé e Santo Antônio de Leverger (VILARINHO NETO, 2009).

Contudo, o garimpo não contribuiu efetivamente com a integração do território cuiabano ao território nacional. Segundo Geiger (1963, p. 65) “Cuiabá, em 1872, tinha 36 000 hab., em 1900, 34 000, e, em 1910, 30 000; em 1950, a sua população era de 56 000 hab., o que [...] representa, na verdade, um retrocesso em relação ao aumento da população brasileira”. Isso implica em dizer que o incremento demográfico para a capital mato-grossense ocorrera apenas a partir da década de 1970, momento em que o governo militar elabora os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs) para a efetivação da integração nacional.

Campo Grande/MS é fundada em 1870 por mineiros de Monte Alegre em decorrência da expansão da pecuária bovina oriunda do oeste paulista e do Triângulo Mineiro: a região campo-grandense era propícia para a pastagem do gado, o que atraiu famílias goianas, mineiras e paulistas. Em 1892 é fundado o povoado de Aquidauana/MS (a 120 quilômetros de Campo Grande/MS) e instalado um porto fluvial que fora a primeira infraestrutura de transporte utilizada largamente pela atual capital sul-mato-grossense. Em 1914 a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (E.F.N.O.B.) a Campo Grande/MS torna a cidade o principal polo regional do sul do Mato Grosso, retirando a primazia de Corumbá/MS, na divisa com a Bolívia (IBGE, 1988).

Assim como Cuiabá/MT, Campo Grande/MS será integrada de forma mais expressiva a partir da década de 1970 com os projetos de expansão da rede rodoviária e de colonização, como o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE), que foi responsável pela criação e manutenção de rodovias no Centro-Oeste. Com a criação do estado do Mato Grosso do Sul em 11/10/1977 via Lei Complementar Federal nº31 (VILARINHO NETO, 2009), a cidade campo-grandense passa a ser a capital do estado, interligada a todas as regiões do estado via rede rodoviária: sua situação geográfica central no Mato Grosso do Sul favorece os intercâmbios de mercadorias, informações, capitais e pessoas.

Inaugurada em 1942 para ser a nova capital do estado de Goiás, Goiânia/GO já possuía um conjunto de interações espaciais com o Triângulo Mineiro, ponto intermediário entre o sul goiano e o estado de São Paulo. O surto migratório para a nova capital se deveu sobretudo às terras férteis pouco exploradas no “Mato Grosso de Goiás”, região da cidade goianiense; a construção de Goiânia já integrara a “Marcha para o Oeste” iniciada antes da década de 1950 durante o mandato de Getúlio Vargas – a rodovia Transbrasiliana (BR-153) atendia Goiânia em seu trajeto, conectando-a com o Sul e o Norte do país (CUNHA, 2002).

Brasília, inaugurada em 1961, é a capital mais jovem dentro do Centro-Oeste. Sua construção dinamizou fluxos migratórios de todo o país e consolidou o anseio de integração nacional via sistema de movimento rodoviário, inseriu o Brasil de forma intensa no processo de urbanização e modernização do território. As rodovias federais oriundas de Brasília foram responsáveis pela integração de grande parte das regiões brasileiras a uma área central, tornando a cidade um importante ponto de distribuição de fluxos, um relé na rede urbana nacional. Os fluxos migratórios nordestinos para a construção de Goiânia/GO e Brasília/DF foram os primeiros elementos para o crescimento urbano destas cidades e de seus entornos. Surge um sistema urbano regional entre ambas, com uma vasta gama de interações espaciais em um eixo de cerca de 250 quilômetros de extensão e com mais de 3 milhões de habitantes na década de 1990.

O complexo territorial Brasília-Goiânia constitui uma nova forma espacial, que apresenta um deslocamento do centro de gravidade populacional do sistema (Brasília e seu entorno) do seu principal núcleo de polarização (Goiânia). Essa forma espacial, grosso modo, potencializa o dinamismo espacial do sistema, embora apresente problemas bastante complexos de gestão urbana (MOTTA e AJARA, 2001, p. 20).

Todas as capitais do Centro-Oeste apresentam periferias urbanas extensas, populosas e relativamente desordenadas, pois mesmo as cidades planejadas de Brasília/DF e Goiânia/GO que apresentam planos pilotos (as áreas centrais) com ordenamento territorial claro, têm as “bordas” dessas metrópoles com problemas urbanos característicos de cidades latino-americanas, como moradias irregulares, falta de coleta e tratamento de esgoto, transporte público com péssima qualidade de funcionamento, etc. São cidades grandes como outras capitais brasileiras (São Paulo/SP, Recife/PE ou Belém/PA) (QUADRO 10).

QUADRO 10. BRASIL: População para os municípios de Brasília/DF, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Goiânia/GO no período 1970-1996

Município (UF)	Habitantes por ano			
	1970	1980	1991	1996
Brasília (DF)	537.492	1.176.908	1.601.094	1.821.946
Campo Grande (MS)	140.233	291.777	526.126	600.069
Cuiabá (MT)	100.860	212.980	402.813	433.355
Goiânia (GO)	380.773	717.519	922.222	1.003.477

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

O processo migratório para Brasília foi um dos mais intensos da história do Brasil, o que fica elucidado pela população brasiliense ser em 1970 superior a 500 mil habitantes e maior do que a soma de Campo Grande/MS e Goiânia/GO. Tal movimento migratório intenso refletiu no aumento do tamanho das cidades da rede urbana do centro-oeste, que passaram a ter “verdadeiros bolsões de pobreza” (FREIRE FILHO, 2006, p. 58) em suas periferias. A capital de Goiás é a única que não registra crescimento populacional superior a 100% no intervalo entre 1970 e 1980: Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Brasília/DF dobram seus contingentes em 10 anos, o que evidencia a velocidade do processo de urbanização. Cuiabá/MT é a menos populosa do conjunto, embora parte do povoamento da região tenha se estendido para Várzea Grande: considerando os Censos Demográficos, em 1970 a cidade registrou uma população total de 18.053; em 1980 76.678 e em 1991 161.958 habitantes (IBGE, 1970, 1980 e 1991)⁵⁹.

Brasília/DF chega em 1996 perto dos 2 milhões de habitantes, situando-se entre as cinco cidades mais populosas do país, o que mostra a pujança do setor de comércio e serviços mesmo em uma capital que fora projetada para ser o centro político-administrativo nacional: tal fato se deve ao comércio relativamente intenso nos satélites (Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, entre outros) e nas áreas nobres do Plano Piloto, com a presença de shoppings e atacadistas. Já Goiânia/GO é um polo nacional para o comércio atacadista de roupas, atraindo fluxos de várias partes do Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil. Por fim, Campo Grande/MS e Cuiabá/MT, mesmo estando a distâncias relativamente longas das

⁵⁹ Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

extremidades de suas respectivas redes urbanas (sobretudo Cuiabá/MT), são polos comerciais e de serviços centrais para todo o conjunto de cidades dos estados de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso (GRÁFICO 4).

GRÁFICO 4. Crescimento populacional de Brasília/DF, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Goiânia/GO no período 1970-1996

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

O crescimento populacional nas capitais foi constante (GRÁFICO 4), elucidando o poder de atração que se reflete no transporte rodoviário interestadual de passageiros. Estas capitais são pontos de integração entre ligações intermunicipais e interestaduais, pois são áreas de confluência de fluxos distintos e em certas situações, como em Cuiabá/MT e Campo Grande/MS, somente as capitais possuem determinadas ligações para fora do estado, revelando desigualdades na rede do transporte de passageiros

Brasília/DF e Goiânia/GO são grandes nós para o transporte rodoviário interestadual de passageiros, possuindo altas demandas anuais e centenas de ligações para todo o território nacional, funcionando como grandes pontos de conexão para os usuários: os fluxos migratórios para a construção destas cidades até 1960 foram responsáveis por estabelecer uma rede de relações entre essas

capitais e todas as regiões do território nacional. Campo Grande/MS e Cuiabá/MT são tributárias das ligações com São Paulo desde os primórdios da formação da província de Mato Grosso, o que se expressa pela variedade de empresas paulistas atuando no território dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul desde as décadas de 1960. Empresas de Presidente Prudente/SP como Andorinha e Motta efetuam atualmente fluxos intermunicipais nestes estados (QUADRO 11).

QUADRO 11. BRASIL: Número de passageiros para as ligações entre as capitais de estado da região Centro-Oeste e Brasília/DF

Ligação	Nº de passageiros	
	1998	1999
Brasília/DF - Goiânia/GO	542.025	509.477
Campo Grande/MS - Cuiabá/MT	97.735	89.431
Cuiabá/MT - Goiânia/GO	39.948	55.820
Campo Grande/MS - Goiânia/GO	30.128	25.566
Brasília/DF - Cuiabá/MT	28.767	40.288
Brasília/DF - Campo Grande/MS	10.627	7.707

Fonte: Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Nota-se a elevada intensidade dos fluxos entre Goiânia e Brasília, afinal são as cidades mais populosas do conjunto e as mais próximas entre si, o que elucida uma rede de relações bastante complexa. O volume de passageiros entre Campo Grande e Cuiabá é expressivo em virtude das conexões propiciadas pela BR-163, via de interligação entre as duas cidades mais relevantes de seus respectivos estados. As demais ligações registram valores relativamente baixos em comparação a regiões como Sudeste e Sul, o que evidencia a redução de demanda para ligações mais longas, como Brasília/DF - Campo Grande/MS (QUADRO 11).

3.3 As ligações oriundas do Sul no cenário concorrencial do Centro-Oeste: ligações longas operam trechos curtos

Os fluxos de passageiros advindos da região Sul rumo às áreas de expansão da fronteira agrícola tiveram seu auge até a primeira metade da década de 1990,

momento em que as migrações pelo território nacional passaram por rearranjos que deflagraram a predominância de fluxos mais curtos e intraestaduais em detrimento dos longos trechos interestaduais.

Nos anos 90, o perfil da imigração sofreu uma significativa alteração, com um aumento da participação de arranjos “individuais” e “outros” em detrimento dos familiares. Tal resultado mostra-se coerente com a redução da imigração para as áreas de fronteira e o arrefecimento dos fatores que contribuíram para esse grande fluxo de pessoas para a região, consubstanciado na redução da importância de famílias constituídas que, como se observou, seriam a forma predominante no processo de ocupação da fronteira (CUNHA, 2002, p. 39).

Os fluxos mais curtos e com maior multiplicidade de origens e destinos evidenciam uma diversificação nas motivações das viagens. Em virtude da especialização de certas cidades em serviços de alta complexidade, como exames médicos altamente especializados, escritórios publicitários, cursos de pós-graduação, entre outros, algumas cidades se destacam na rede urbana, tornando-se polos geradores de uma demanda que não se configura propriamente como um fluxo migratório definitivo: são pessoas se deslocando para tratamentos médico-hospitalares, funções estudantis acadêmicas, concursos públicos e processos seletivos, entre outras razões, ou seja, não se trata de um fluxo migratório definitivo tampouco de uma pendularidade como ocorre nas regiões metropolitanas e aglomerados urbanos.

Ocorre, portanto, um incremento dos fluxos na rede urbana brasileira, que evidencia a emergência de cidades médias no conjunto de ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro: centralidades como Dourados/MS, Rondonópolis/MT, Cáceres/MT, Rio Verde/GO e Catalão/GO também são abarcadas pela modernização agropecuária, tornando-se polos regionais de suma importância para a rede urbana de seus respectivos estados. Ademais, cidades como São José do Rio Preto/SP e Uberlândia/MG, importantes pontos de passagem para tais fluxos, também estabelecem interações espaciais com as áreas de origem e destino dos migrantes, dentro de uma nova miríade de motivações de viagens (trabalho, turismo, saúde, etc.).

Cidades médias onde se propaga que ‘o capitalismo deu certo’, como Maringá, São José do Rio Preto e Uberlândia (outra que surpreende pelo crescimento recente), são na verdade *ilhas* em meio a um mar de latifúndios e miséria, bem visível ao ultrapassarmos a fronteira Minas-Goiás. Enquanto um restaurante de beira de estrada no interior paulista parece mais um *shopping center*, em outro, mesmo às portas de Brasília, não há sequer

telefone. Luiziana, vizinha à capital federal, é o começo do enorme cinturão de miséria que cerca o plano piloto (HAESBAERT, 1995, pp. 16-17).

O transporte rodoviário de passageiros revela a hierarquia presente na rede urbana brasileira por intermédio da análise de ligações entre capitais de estado, cidades médias e pequenas. O ônibus, em decorrência de sua flexibilidade, presta serviços de embarque e desembarque sem que haja necessariamente uma infraestrutura prévia como um terminal rodoviário ou ponto de apoio, bem como trafega em vias com ou sem pavimentação asfáltica, tornando-se assim um veículo que possibilita a circulação de passageiros e encomendas em regiões distintas com variadas condições de tráfego e estrutura urbana. Tais características operacionais do transporte rodoviário de passageiros propiciaram aos operadores a criação de ligações em grande parte dos estados brasileiros, utilizando estradas com condições viárias distintas e interligando cidades de todos os portes, o que explica os valores expressivos de demanda para o final da década de 1990 (QUADRO 12).

QUADRO 12. BRASIL: Evolução do movimento total de passageiros do sistema interestadual e internacional de transporte rodoviário coletivo no período 1996-1999

Ano	Passageiros	Viagens realizadas	Quilometragem percorrida
1996	118.955.926	3.434.100	1.317.925.086
1997	118.292.304	3.609.417	1.335.157.572
1998	121.087.279	3.911.310	1.350.023.711
1999	126.044.654	4.168.291	1.475.926.277

Fonte: Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

A demanda de passageiros aumentou em cerca de 7 milhões de passageiros entre 1996 e 1999⁶⁰, mostrando elevação relativamente discreta no período, o que elucida certa estabilização dos fluxos rodoviários. O mesmo se aplica ao número de viagens realizadas e à quilometragem percorrida (QUADRO 12).

As evoluções técnicas nas carrocerias de ônibus prosseguiram na década de 1990, com a ampliação no comprimento das carrocerias e da quantidade de poltronas. As fabricantes brasileiras desenvolveram veículos de dois pisos para o

⁶⁰ Os dados no anuário estatístico utilizado não separam a demanda interestadual da internacional.

mercado nacional, com a finalidade de ampliar a capacidade de passageiros e de oferecer uma gama de serviços em um único ônibus (FIGURA 14).

FIGURA 14. BRASIL: Primeiro ônibus rodoviário com dois pisos (“Double decker”) fabricado pela encarroçadora brasileira Marcopolo S.A. em 1995

Disponível em: <http://dbpbuss.com.br/fotos/albums/userpics/10001/EWG-2000-Viagens_Costa_2000-fld.JPG>. Acesso em: 11/04/2019.

Num primeiro momento as empresas de transporte rodoviário de passageiros regular foram reticentes aos veículos mais altos, em virtude de dificuldades operacionais, como o acesso a terminais rodoviários e pontos de apoio, além da capacitação de motoristas para a operação destes ônibus. Contudo, a possibilidade de oferecimento de duas modalidades de serviço em um único veículo – costumeiramente poltronas executivas no andar superior e poltronas leito no inferior – fez com que algumas empresas aderissem a tais veículos a partir do final da década de 1990.

Além das transformações na produção de ônibus rodoviários, no ano de 1998 ocorreu a promulgação do Decreto Federal número 2.521, responsável por estabelecer novas regras para a licitação e operação dos serviços rodoviários interestaduais de passageiros. Definira-se o ano de 2003 como o último para vigência das permissões concedidas a partir da década de 1970, além de um conjunto de novas regras de segurança para os passageiros, exigências técnicas e operacionais para as empresas⁶¹.

61 Sobre isso, ver matéria jornalística publicada no Anuário do Ônibus 98 (6ª edição – Editora OTM) intitulada “Novas regras para o transporte rodoviário” (pp. 16-17). Disponível em: <<https://acervodigitalotm.com.br/magazines/471#1>>. Acesso em: 11/04/2019.

Considerando as empresas operantes em ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro, verifica-se que as linhas foram oficializadas majoritariamente a partir da década de 1980. As primeiras viagens eram realizadas sob o regime de fretamento, sem uma autorização ou permissão do DNER para linhas regulares – diversas ligações entre o Rio Grande do Sul e a Bahia foram oficializadas somente a partir de 1995. Além da gaúcha Planalto Transportes, as também gaúchas Real Transporte e Turismo e Cantelle (atualmente paranaense) operavam ligações para o oeste baiano partindo das cidades gaúchas de Santo Ângelo e Cruz Alta.

A Real Transporte e Turismo foi fundada em Passo Fundo/RS no final da década de 1960, efetuando ligações no interior gaúcho, sobretudo na região das Missões. A empresa passou a operar a partir da década de 1970 linhas entre Santa Rosa/RS e São Paulo/SP, sendo a primeira empresa gaúcha a realizar este tipo de viagem entre o interior do estado de origem e a capital paulista⁶². A partir da década de 1980 a companhia passou a realizar viagens turísticas para o oeste baiano (Barreiras), para o vale do Araguaia mato-grossense e para o sul tocaninense, sendo que todas as linhas partiam de Santo Ângelo/RS.

Em 1994 a catarinense Reunidas Transportes Coletivos adquiriu a Real, preservando as linhas do Rio Grande do Sul para São Paulo bem como as demais linhas na fronteira gaúcha (LIMA, 2012). Já a Viação Ouro e Prata passou a operar para o vale do Araguaia mato-grossense a partir de 1990, ao elaborar a ligação entre Ijuí/RS e Canarana/MT, concorrendo assim, em certo sentido, com as empresas LOPES TUR, que possuía a linha Cruz Alta/RS – São Félix do Araguaia/MT e com a própria Real, que operava a ligação entre Santo Ângelo/RS e Vila Rica/MT.

Na década de 1990 o grupo Eucatur se destaca na consolidação das ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro, assim como na operação de trajetos a partir da capital gaúcha Porto Alegre rumo a Alta Floresta/MT, Aripuanã/MT e Porto Velho/RO. Tal pujança se expressa no número de passageiros transportados – ressalta-se o fato de o grupo deter ligações curtas próximas ao litoral sulista partindo de cidades catarinenses como Florianópolis, Criciúma e Tubarão (QUADRO 13).

62 Sobre isso, ver <<https://www.facebook.com/Clubedoonibusgaucho/photos/a.558376494211274/1891041370944773/?type=3&theater>>. Acesso em: 12/04/2019.

QUADRO 13. BRASIL: Número de passageiros e quilometragem percorrida para as empresas que operam ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro

Empresa	Sede	Nº de passageiros		Quilometragem percorrida	
		1998	1999	1998	1999
Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda - EUCATUR	PR	649.727	954.841	53.596.440	61.799.984
Helios Coletivos e Cargas Ltda.	RS	287.764	-	5.303.452	-
Real Transporte e Turismo Ltda.	RS	76.699	55.116	4.663.994	3.101.536
Viação Nova Integração Ltda.	PR	64.729	93.544	21.399.798	18.490.205
Planalto Transportes Ltda.	RS	40.827	60.121	3.076.551	4.339.327
Transportes Coletivos Serra Azul Ltda.	PR	15.427	26.300	2.554.966	2.533.111
Cantelle Viagens e Turismo Ltda.	RS	3.643	-	449.534	-
Viação Ouro e Prata S/A	RS	2.645	2.091	162.042	163.109
Transportes Satélite Ltda.	MT	-	15.693	-	2.359.302

Fonte: Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Mesmo considerando somente a companhia EUCATUR, líder do grupo, os valores são discrepantes em relação às demais empresas que operam ligações a partir do interior sulista rumo à fronteira agrícola. A Helios ultrapassa os 285 mil passageiros em 1998 em virtude de sua malha relativamente densa no interior da região Sul, efetuando ligações entre o sudoeste paranaense e a serra gaúcha. Os baixos valores para Ouro e Prata são explicados pela baixa demanda de passageiros nas poucas linhas interestaduais da empresa na década de 1990, o mesmo se aplicando à Cantelle. Por fim, a Satélite é a única empresa não sulista a operar neste trecho, mostrando o claro predomínio de companhias da região Sul para as ligações com o Centro-Oeste (QUADRO 13).

A ampliação das frotas de ônibus é elemento central para acompanhar o crescimento na demanda, pois em certas ocasiões ao longo do ano (férias de

escolares, festividades de fim de ano e feriados prolongados) a procura de passageiros por horários e poltronas disponíveis se amplia (QUADRO 14).

QUADRO 14. BRASIL: Número de veículos, idade da frota e quantidade de motorista para as empresas que operam ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro

Empresa	Sede	Frota				Motoristas	
		Ônibus		Idade		1998	1999
		1998	1999	1998	1999		
Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda - EUCATUR	PR	148	286	4,2	5,21	550	528
Helios Coletivos e Cargas Ltda.	RS	50	-	6,72	-	111	-
Real Transporte e Turismo Ltda.	RS	35	35	4,89	5,89	32	49
Viação Nova Integração Ltda.	PR	57	55	7,35	8,18	101	88
Planalto Transportes Ltda.	RS	40	80	3,25	3,65	48	313
Transportes Coletivos Serra Azul Ltda.	PR	52	26	2,69	1,38	10	12
Cantelle Viagens e Turismo Ltda.	RS	4	-	8,5	-	-	10
Viação Ouro e Prata S/A	RS	3	3	5	6	6	9
Transportes Satélite Ltda.	MT	-	10	-	7	32	-

Fonte: Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

O acréscimo na frota da EUCATUR no período de um ano é relativamente incomum, podendo em certa medida ser um erro da base de dados fornecida pelo antigo Ministério dos Transportes ou ainda um equívoco no envio ou tabulação das informações por parte da empresa, o mesmo se aplicando para o crescimento vertiginoso de motoristas da Planalto em apenas um ano. Contudo, ao analisar os dados de outras empresas como Ouro e Prata, Real e Nova Integração, as frotas variam pouco, pois não há um acréscimo acentuado de novas linhas, ou seja, a malha da operação está consolidada. Tal lógica também se aplica ao número de motoristas, que pouco varia assim como o funcionamento do conjunto das linhas. Destaca-se o fato de essas longas ligações possuírem à época trechos com motoristas trabalhando em dupla, ou seja, com o revezamento de condutores durante a viagem. As autorizações para as linhas foram concedidas mediante

solicitações das empresas ao longo das décadas de 1980 e 1990 – o que se verifica é a coincidência quanto à data de divulgação no Diário Oficial da União (QUADRO 15).

QUADRO 15. BRASIL: Autorizações concedidas pelos órgãos do Governo Federal para as linhas operadas por empresas atuantes no Polígono Pioneiro entre as décadas de 1980 e 1990

Empresa	Denominação da linha	Data da autorização
Cantelle Viagens e Turismo Ltda.	Cruz Alta/RS - Barreiras/BA	20/12/1995
Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda - EUCATUR	Curitiba/PR - Porto Velho/RO	27/04/1983
	Cascavel/PR - Ji-Paraná/RO	24/06/1986
	Erechim/RS - Ji-Paraná/RO	24/06/1986
	Maringá/PR - Porto Velho/RO	20/03/1987
	Curitiba/PR - Porto Velho/RO	23/04/1987
	Cascavel/PR – Rio Branco/AC	22/06/1987
	Cascavel/PR - Porto Velho/RO	19/07/1988
	Cascavel/PR - Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS	04/08/1988
	Curitiba/PR - Porto Velho/RO via Apucarana/PR	28/01/1991
	Criciúma/SC – Porto Velho/RO	26/09/1991
	Colatina/ES - Porto Velho/RO	18/10/1994
Helios Coletivos e Cargas Ltda.	Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA	26/03/1997
	Carazinho/RS - Aripuanã/MT	26/03/1997
	Carazinho/RS – Tucumã/PA	07/04/1999
LOPES TURismo e Transportes Ltda - LOPES TUR	Cruz Alta/RS – São Félix do Araguaia/MT	22/09/1998
Planalto Transportes Ltda.	Santa Maria/RS - Palmas/TO	20/12/1995
	Santa Maria/RS - Barreiras/BA	20/12/1995
Real Transporte e Turismo Ltda.	Santo Ângelo/RS - Barreiras/BA	20/12/1995
	Santo Ângelo/RS - Palmas/TO	20/12/1995
	Santo Ângelo/RS – Vila Rica/MT	20/12/1995
Transportes Coletivos Serra Azul Ltda.	Cascavel/PR - Porto Velho/RO	27/04/1983

Viação Nova Integração Ltda.	Foz do Iguaçu/PR - Sinop/MT	12/05/1983
	Maringá/PR - Sinop/MT	12/05/1983
	Maringá/PR – Paranaíta/MT	12/05/1983
	Cascavel/PR - Alta Floresta/MT	12/05/1983
	Cascavel/PR - Sinop/MT via Primavera do Leste/MT	12/05/1983
	Cascavel/PR - Sinop/MT	19/05/1987
	Cascavel/PR – Campo Grande/MS	27/10/1987
	Cascavel/PR - Sinop/MT via Ponta Porã/MS	16/09/1988
Viação Ouro e Prata S/A	Ijuí/RS – Guarantã do Norte/MT via Santa Rosa/RS e São Miguel do Oeste/SC	03/02/1997
	Ijuí/RS - Canarana/MT via Santa Rosa/RS e São Miguel do Oeste/SC	03/02/1997

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2006 e 2008. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Com exceção das empresas do grupo Eucatur, as demais companhias obtiveram suas licenças para operar de forma relativamente tardia em relação ao início das migrações para a fronteira agrícola, em virtude de aspectos normativos que ao longo da década de 1990 modificaram a estrutura regulatória dos transportes. Parte considerável destas linhas operou nos anos 2000 e perdura até a atualidade, com alguns ajustes operacionais, como a inclusão ou supressão de cidades para embarque e desembarque, modificações nos ônibus operantes, mudanças no quadro de horários (número de saídas por dia e frequência durante a semana), rearranjos nos pontos de parada para refeição, troca de motoristas e manutenção dos veículos.

4. A INTENSIFICAÇÃO DA DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO E O ENCURTAMENTO DOS DESLOCAMENTOS NA DÉCADA DE 2000: RAZÕES PARA O DECLÍNIO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NAS LIGAÇÕES DE LONGA DISTÂNCIA

A matriz de fluxos migratórios se diversificara a partir da década de 1990 e os fluxos de longa distância cessaram. Novas motivações de viagens emergiram, com uma multiplicidade de fluxos de passageiros sem vinculação direta a algum movimento migratório específico. Até o início da década de 2000 o transporte aéreo de passageiros era pouco acessível, o que torna o rodoviário preponderante para a maior parte dos deslocamentos interestaduais no Brasil.

Emerge na década de 2000 um novo arcabouço normativo que será de central importância para a regulação e operação dos transportes e outras atividades: são criadas as agências reguladoras, como Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), entre outras. Considerando a regulação dos transportes em todo o território nacional, Pereira (2014, pp. 115-116) atenta para a grande transformação institucional do setor de transportes:

Em 2001, ocorreu a última grande transformação institucional do setor de transportes na esfera federal, com a extinção do DNER, do Geipot e da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), que se deu um pouco antes, com a criação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (Conti), do DNIT, da ANTT e da Antaq, com as consequências inevitáveis na própria estrutura do Ministério dos Transportes. Tal transformação, por causa de sua magnitude, levou algum tempo para ser definitivamente implantada, devido às dificuldades inerentes à criação de tantos e importantes órgãos novos, particularmente com relação às duas agências reguladoras [...]. Entretanto, o mais significativo naquela transformação era que ela guardava estreita correspondência com uma nova política de transportes que se apoiava nos seguintes postulados: busca de uma maior integração entre os modais; intensificação do processo de descentralização do setor por meio de um novo papel nesse sentido dos estados; aprofundamento da participação da iniciativa privada nos programas de investimentos; e montagem de um marco regulatório adequado ao setor.

A criação das agências reguladoras a partir do fim de empresas públicas

reflete nos desdobramentos do Programa Nacional de Desestatização (Lei n.º 8.031/90), que promoveu a abertura comercial e a desregulamentação da economia (MARTINS, 2004). No ano de 2001 é criada a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela fiscalização e controle das atividades de transporte ferroviário e rodoviário de cargas e passageiros, além de concessões. As empresas autorizadas são responsáveis pela operação do sistema. A agência foi criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências (BRASIL, 2001).

A regulação possui importância central na produção do espaço geográfico, visto que “os sistemas normativos produzem o território” (ANTAS JR, 2005, p. 82). Constrói-se uma reflexão acerca da regulação no território, e seu caráter híbrido, que considera a indissociabilidade entre sujeitos e objetos (LATOURETTE, 1994). Pondera-se que a regulação envolve um embate entre agentes diversos, e que o Estado, embora ainda presente e atuante, não é mais o único ente produtor de regulação, ou seja, deve-se considerar as corporações e demais organizações sociais, entidades de classe, sindicatos, entre outros agentes, como reguladores no território.

Segundo Antas Jr. (2003, p. 77), “a norma é parte constituinte do espaço geográfico – sem ela não seria possível compreendê-lo como instância social”. Faz-se necessário, portanto, pensar o espaço na leitura de Santos (2013 [1994], p. 86), que propõe o entendimento do espaço “como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações”. Esses dois sistemas não funcionam de forma separada, o que não permite pensar em sistemas de objetos sem um arcabouço normativo, portanto, sem regulação. Segundo Santos (2013 [1994], p. 97), “os objetos já não trabalham sem o comando da informação, mas, além disso, passam a ser, sobretudo, informação. Uma informação especializada, específica e duplamente exigida: informação para os objetos, informação nos objetos”. Isso implica em dizer que os objetos cada vez mais carregam informação e informam de forma simultânea e sincronizada, e são dotados de racionalidade e padronização em escalas cada vez mais amplas. Ademais, quanto mais complexa se torna a divisão territorial do

trabalho, mais se diversificam os objetos e as ações (SANTOS, 2013 [1994]). Silveira atenta para a obsolescência de algumas normas advinda desta diversificação - segundo a autora (1997, p. 36), “os lugares acolhem novos objetos e novas formas organizacionais e contribuem, desse modo, para mudar o valor das normas vigentes”.

Sassen (2010) destaca a subordinação das funções públicas de criação de normas aos padrões técnicos que viabilizam uma globalização corporativa. Tal subordinação ilustra a emergência de uma agenda essencialmente privada dentro de uma autoridade pública legítima. “A articulação dessa agenda privada dentro do Estado não depende unicamente da representação formal de interesses privados” (SASSEN, 2010, p. 65). Segundo Santos (2012a [1996], p. 230), “as normas das empresas são, hoje, uma das locomotivas do seu desempenho e de sua rentabilidade”. E tais normas conhecidas como “internas” também abarcam o entorno da empresa, pois seus conjuntos de ações afetam em certa medida o universo geográfico e social em que tal corporação está inserida (SANTOS, 2012a [1996]).

Sob a perspectiva de um Estado neoliberal, é a economia que pauta e define a agenda e as decisões jurídicas e políticas (FARIA, 1999), ou seja, o âmbito econômico é em grande parte responsável por ditar a regulação produzida no âmbito estatal. Segundo Faria (1999, p. 154), “o direito positivo do Estado-nação já não dispõe mais de condições para se organizar quase exclusivamente sob a forma de atos unilaterais, transmitindo de modo ‘imperativo’ as diretrizes e os comandos do legislador”. O autor ainda destaca que, no contexto de economia globalizada, o ‘direito da produção’ exerce a centralidade da produção e da transformação do direito positivo, especialmente no âmbito direito fiscal, econômico e trabalhista (FARIA, 1999).

Portanto a regulação híbrida está situada em um contexto de pluralismo jurídico, em que outros agentes, além do Estado-nação, produzem regulação. Segundo Faria (1999, p. 150), o pluralismo jurídico “revela a heterogeneidade do direito estatal e a existência de várias ordens jurídicas num mesmo espaço geopolítico, relacionando-se em complementaridade, confrontação ou desarticulação”. As empresas se organizam em torno de entidades patronais com a finalidade de congregar interesses e debater os rumos dos serviços prestados, além de promover, via publicidade institucional, suas próprias marcas. O transporte

rodoviário de passageiros é representado pela Associação Brasileira de Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI)⁶³, criada em 1995 com sede em Brasília/DF.

A ABRATI tem por objetivo defender os interesses de suas associadas junto aos poderes constituídos, trabalhar em prol da harmonia do setor de transporte e de seu permanente aperfeiçoamento, bem como desenvolver ações que acarretem o fortalecimento dos órgãos públicos que administram a atividade do transporte, através de sua estruturação técnica e de seu aparelhamento material. A entidade congrega cerca de 100 empresas, com atuação em todo o País, representando cerca de 80% do total de passageiros x quilômetros transportados de todo o segmento rodoviário interestadual e internacional (ABRATI, 2019).

Ao reunir mais de 100 empresas do setor que são responsáveis por atender cerca de 80% dos passageiros transportados, nota-se a envergadura da entidade para o transporte rodoviário de passageiros no Brasil. O órgão patronal tem um programa de trabalho que contém itens como “o combate ao transporte clandestino”, “o constante aperfeiçoamento da qualidade dos serviços prestados”, “a discussão dos problemas do setor e a busca de soluções através de parceria com os poderes públicos” (ABRATI, 2019), entre outros. Ou seja, a associação está intimamente ligada aos atributos operacionais e normativos da atividade que representa, participando ativamente das coletas de sugestões para as mudanças ocorridas no setor a partir do fim das permissões no ano de 2008, bem como para outras minutas de resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) atinentes ao rodoviário interestadual de passageiros. A atuação da ABRATI no setor contribui com a produção de regulação, pois a entidade possui participação relevante para a realização da atividade no território brasileiro ao representar boa parte das maiores empresas do setor, como Expresso Guanabara, Auto Viação 1001, Viação Garcia, Auto Viação Catarinense, Empresa de Transportes Andorinha, Empresa União Cascavel (EUCATUR), Real Expresso, entre outras.

63 A ABRATI é a sucessora da Associação Nacional de Intercâmbio das Empresas de Transportes Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Passageiros (Rodonal), criada em 1976 pelos empresários Benito Porcaro, diretor-superintendente da mineira Companhia São Geraldo de Viação e Oscar Conte, superintendente da paranaense Pluma Conforto e Turismo (ABRATI, 2004. Edição Especial).

4.1 O transporte aéreo como contraponto ao rodoviário: popularização do avião nos anos 2000

O ingresso do Brasil no paradigma neoliberal a partir dos anos 1990 ocasionou uma desregulamentação em diversas atividades geridas pelo estado brasileiro. Uma das que mais sentiu esses efeitos foi o transporte aéreo nacional de passageiros com o fim do Sitar (Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional [1972-1991]) e a criação do Departamento da Aviação Civil (DAC) em 1991 e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2005. É o fim do Sitar que permite uma maior sazonalidade das empresas aéreas no Brasil, propiciando a solicitação de trechos diversos por parte de qualquer empresa, sem a definição de áreas de operação concebida pelo Sitar.

Nota-se que de 1972, início do Sitar, até 1991, haviam apenas quatro empresas aéreas nacionais: a VARIG, a VASP, a CRUZEIRO e TRANSBRASIL; e cinco empresas aéreas regionais que operavam pelo Sitar: a TAM (Centro-Oeste), a TABA (Norte-Oeste), a NORDESTE (Nordeste-Leste), a VOTEC (Centro-Norte) e a RIO SUL (Sul). Assim, a sazonalidade das empresas aéreas passou a aumentar entre os anos de 1993 a 1999, quando o número de empresas aéreas regionais expande, praticamente triplicando a quantidade de empresas aéreas regionais no mercado, enquanto que o número de empresas aéreas nacionais tem apenas uma novata no segmento, a TAM Linhas Aéreas Meridionais.

Após os anos 2000 a indistinação de empresas aéreas entre nacionais e regionais permite que qualquer empresa aérea atue em qualquer rota desde que tenha permissão legal, assim, num primeiro momento, a concorrência entre empresas aéreas de grande e pequeno/médio porte passa a ser direta. No ano de 2003, havia catorze companhias aéreas operando e disputando o mercado, entre estas se encontravam lado a lado, empresas aéreas de porte e características diferentes, com poder de atuação territorial totalmente discrepante (CAMILO PEREIRA, 2014, p. 141. Grifo nosso).

A partir do fim do Sitar a demanda de passageiros cresceu (embora tenha registrado ligeira queda nos anos iniciais da década de 1990), demonstrando que os resultados da liberalização comercial foram favoráveis ao crescimento das companhias aéreas e contribuíram para o aumento da oferta, da demanda e do lucro dos operadores do transporte aéreo de passageiros (CAMILO PEREIRA, 2014). Destaca-se também a ampliação do acesso ao transporte aéreo para parte da população brasileira, sobretudo a partir dos anos 2000, com o aumento real do salário-mínimo e de outras faixas salariais, propiciando a aquisição de bilhetes em

maior quantidade, contribuindo assim para a redução na demanda do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TABELA 7).

TABELA 7. BRASIL: Número de passageiros para o transporte aéreo (voos domésticos) e o transporte rodoviário interestadual de longa distância

Ano	Aéreo – voos domésticos regulares	Rodoviário interestadual - longa distância	TOTAL
2001	32.150.542	75.782.927	107.935.470
2002	32.502.765	70.721.225	103.225.992
2003	29.873.481	71.143.941	101.019.425
2004	32.073.838	67.413.015	99.488.857
2005	38.719.611	67.788.468	106.510.084
2006	43.191.160	65.139.201	108.332.367
2007	47.365.935	61.570.406	108.938.348
2008	50.121.221	59.533.567	109.656.796
2009	57.123.672	59.895.910	117.021.591
2010	70.148.155	59.745.714	129.895.879
2011	82.072.795	57.667.558	139.742.364
2012	88.688.628	59.347.342	148.037.982
2013	89.951.204	57.691.546	147.644.763
2014	88.489.220	52.091.057	140.582.291
2015	89.400.952	48.284.077	137.687.044
2016	83.290.570	42.555.644	125.848.230
2017	88.469.085	43.160.532	131.631.634
TOTAL (2001-2017)	1.043.632.834	1.019.532.130	2.063.164.964

Fonte: Anuários Estatísticos da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) – anos 2009, 2013 e 2017; Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – período 2001-2008; Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – período 2010-2016; Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP) – 2017. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Nos anos de 2001 a 2004 o rodoviário interestadual de passageiros de longa distância transportava mais que o dobro em relação ao transporte aéreo (TABELA 7). Tal panorama se transforma a partir de 2008, em que ambos os modais se equiparam até que em 2010 o aéreo supera o rodoviário em volume de passageiros transportados, mantendo-se superior a partir de então. Contudo, ao analisar as somas anuais de aéreo e rodoviário, nota-se que o avião teve um incremento de

demanda por parte da população que sequer utilizara o ônibus anteriormente (TABELA 7), ou seja, não há necessariamente uma redistribuição da demanda entre modais, já que o total de passageiros (avião + ônibus rodoviário) cresceu de 2005 a 2014 (GRÁFICO 5).

GRÁFICO 5. BRASIL: Evolução do número de passageiros para o transporte aéreo (voos domésticos) e o transporte rodoviário interestadual de longa distância

Fonte: Anuários Estatísticos da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) – anos 2009, 2013 e 2017; Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – período 2001-2008; Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) – período 2010-2016; Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP) – 2017. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Nota-se a evolução constante do transporte aéreo de passageiros a partir de 2003, com aumento no ritmo a partir de 2008, estabilização a partir de 2011 e queda em 2016. Já o rodoviário interestadual manteve ritmo de queda constante de 2001 a 2007, com estabilização entre 2008 e 2012 e nova queda até 2016, elevando-se ligeiramente em 2017 (GRÁFICO 5). O cruzamento das duas linhas no gráfico ilustra que as perdas de passageiros para o rodoviário foram menores do que o incremento

para o aéreo, pois enquanto o ônibus perdeu cerca de 30 milhões de passageiros em 16 anos, o avião teve um incremento de 60 milhões de passageiros no mesmo período. Isso implica em dizer que, por mais que todos os passageiros do rodoviário tenham ido para o aéreo, este absorveu demanda de outros segmentos. Ressalta-se que, enquanto as passagens rodoviárias aumentam anualmente, obedecendo critérios estabelecidos pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), as passagens aéreas são comercializadas mediante regime de liberdade tarifária⁶⁴, em que a demanda por bilhetes é a responsável pela oscilação dos preços.

As tarifas máximas para o transporte rodoviário interestadual e internacional rodoviário e semiurbano de passageiros são definidas, basicamente, pela composição dos custos e das despesas de transporte, acrescidos da remuneração do serviço do transportador.

Observa-se que neste valor de tarifa não estão incluídos pedágios, taxas de embarque e o Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação-ICMS.

O cálculo da tarifa máxima é realizado por meio da multiplicação do valor da distância em quilômetros entre a origem e o destino da viagem pelo valor do coeficiente tarifário máximo.

A distância entre a origem e o destino é estabelecida no momento do cadastro do itinerário da linha na ANTT. Já os coeficientes tarifários máximos variam de acordo com o serviço (rodoviário ou semiurbano), tipo de serviço (convencional sem sanitário, convencional com sanitário, executivo, semileito ou leito), tipo de pavimento da rodovia (pavimentada, implantada ou leito natural) e são estabelecidos periodicamente por Resoluções da ANTT publicadas no Diário Oficial da União (DOU) (ANTT, 2019)⁶⁵.

O coeficiente tarifário confere maior segurança quanto à oscilação das tarifas, pois estabelece um valor máximo a ser pago pelo passageiro conforme o serviço, independentemente da variação de demanda. No transporte aéreo são comuns tarifas mais elevadas em épocas de alta demanda, como férias escolares, festividades de fim de ano e feriados prolongados, ao passo que no rodoviário interestadual isto não se aplica.

A capilaridade do transporte rodoviário faz com que o ônibus ainda mantenha demanda mesmo em viagens de longo curso, pois um conjunto amplo de cidades de pequeno porte não possui aeroportos ou sequer pistas de pouso com uma mínima

64 “As tarifas dos serviços de transporte aéreo público doméstico encontram-se sob o regime de liberdade tarifária desde agosto de 2001, tendo sido instituído pela Portaria nº 248, de 10/8/2001, do Ministério da Fazenda e ratificado pela Lei nº 11.182/2005, que criou a ANAC”. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/tarifas-aereas-domesticas-1/historico-das-tarifas-aereas-domesticas-no-brasil>>. Acesso em: 21/04/2019.

65 Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Metodologia_de_calculo_das_tarifas_e_dos_coeficientes_tarifarios_maximos.html>. Acesso em: 21/04/2019.

infraestrutura operacional. Seja às margens de uma rodovia sem pavimentação, seja em um terminal rodoviário amplamente organizado, o ônibus faz suas operações de embarque, desembarque e manuseio de encomendas e cargas. Ademais, a conjuntura econômica, o poder aquisitivo, o nível do emprego, a situação dos salários e da renda faz com que o ônibus seja mais acessível para boa parte da população brasileira⁶⁶.

O transporte rodoviário é de central importância, sobretudo para distâncias mais curtas entre cidades próximas, ao passo que o transporte aéreo teve seu crescimento de demanda em trechos longos que contemplam capitais de estado e algumas cidades médias, como Londrina/PR; Uberlândia/MG; São José do Rio Preto/SP, entre outras. Destaca-se o ganho de tempo expressivo nas viagens aéreas em comparação com as rodoviárias. Um deslocamento de São Paulo/SP a Recife/PE tem duração média de 3 horas e meia no modal aéreo, ao passo que no modal rodoviário a viagem dura em média 48 horas, desconsiderando possíveis atrasos em postos de fiscalização nas divisas estaduais.

As empresas de transporte rodoviário de passageiros adotaram soluções relativamente similares ao transporte aéreo, como a venda on-line de passagens, parcelamento dos bilhetes, tarifas promocionais e, em alguns casos, grupos como o JCA, formado por Auto Viação 1001, Auto Viação Catarinense, Viação Cometa, etc., criaram programas de acúmulo de pontos que poderiam ser trocados por passagens⁶⁷. Algumas empresas como a paranaense Brasil Sul Linhas Rodoviárias e a brasiliense Real Expresso mantêm programas de troca de passagens conforme certo número de bilhetes adquiridos por passageiro.

66 Com a atual crise econômica desde 2016 a procura pelo transporte rodoviário interestadual de passageiros registra crescimento maior em comparação ao transporte aéreo. Sobre isso, ver: <<https://oglobo.globo.com/economia/crise-economica-alta-das-passagens-problemas-da-avianca-levam-brasileiro-trocar-aviao-pelo-onibus-23757117>> Acesso em: 24/06/2019.

67 No ano de 2012 o grupo JCA, lançou o programa “Contagiro”, que consistiu em um programa de “milhagens” com o lançamento de um cartão de crédito em conjunto com a Caixa Econômica Federal. Este programa foi encerrado no dia 01 de julho de 2014. Sobre isso, ver: Grupo JCA quer ser a “Multiplus” dos ônibus. Jornal Valor Econômico. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/2577512/grupo-jcaquer-ser-multiplus-dos-onibus#ixzz2ghQ9uplb>>. Acesso em: 06/11/2015.

4.2 A oligopolização do transporte rodoviário de passageiros se intensifica como elemento para a sobrevivência dos grandes grupos empresariais

O poder dos conglomerados econômicos decorre da porção do mercado controlada ou detida por eles – há uma fragmentação da vida política decorrente da expansão desses grupos e organizações, bem como a modificação do perfil das regulações institucionais e o condicionamento da direção da evolução da sociedade (FARIA, 1999). Isto se aplica de forma central para o transporte rodoviário de passageiros, pois a concentração de linhas em um certo grupo empresarial impacta os preços praticados, os tipos de serviços e horários ofertados, o padrão de veículo utilizado pelas companhias, entre outros.

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 (OLIVEIRA NETO e NOGUEIRA, 2017, p. 233).

As áreas mais rentáveis no território são as mais atrativas para as empresas, que buscam a maximização de seus lucros. Contudo, em um país de extensões continentais como o Brasil, em que o desenvolvimento desigual e combinado é refletido em todas as escalas territoriais, tem-se lacunas importantes de atendimento do transporte rodoviário de passageiros. Centenas de cidades sequer contam com uma linha de ônibus rodoviária, ou são atendidas por um único horário semanal, entre outros aspectos. Ademais, a formação de grandes grupos empresariais no setor contribui para a ampliação de seu poder perante órgãos reguladores, de modo que a supressão de atendimentos é recorrente, com a redução da frequência horária ou ainda o fim da prestação de determinados tipos de serviço (leito e semileito).

Segundo Wolkowitsch (1973, p. 164), “a formação de grandes empresas apareceu logo na origem do desenvolvimento do transporte de passageiros” (tradução nossa)⁶⁸. Ou seja, assim como no contexto francês, o transporte rodoviário de passageiros no Brasil experimenta ao longo de sua existência uma concentração

68 Trecho original: “La formation de grandes compagnies est apparue dès l’origine du développement du transport des voyageurs”.

de linhas em um número reduzido de firmas e grupos. Ou seja, grandes grupos empresariais do setor, organizados de forma oligopolizada, atuam na regulação do território com suas práticas e atributos operacionais. Almeida (2000) alerta no artigo “Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros” para outro fato recorrente, em que as transportadoras pioneiras e locais são adquiridas por companhias maiores e mais robustas no tocante ao transporte interestadual: “os fatos mencionados, encadeiam historicamente o processo implantado na região Nordeste brasileiro, com a retirada dos pioneiros, estes, originados do próprio local” (ALMEIDA, 2000, p. 152).

Tal processo elucida “uma tendência à unificação, não apenas técnica como organizacional” (SANTOS, 2014 [1988], p. 89) das firmas de diversos ramos de atuação, o que pode ser notado no que diz respeito ao transporte rodoviário interestadual de passageiros. Arroyo (2006, p. 81) aponta que “essas empresas e instituições têm uma participação importante nos processos de competição, cooperação e controle do território, isto é, são decisivas no seu uso”. Pode-se dizer que isto também se aplica no caso das companhias do setor, atuantes na produção da circulação, o que ocasiona reflexos nas interações espaciais e nas redes geográficas, ou seja, no espaço geográfico. Os grandes grupos definem as áreas de atuação conforme sua lucratividade e sua topologia de fixos, como garagens e pontos de parada, bem como pelas rodovias utilizadas pelos ônibus, o que explica a falta ou a baixa frequência de atendimentos em certas porções do território nacional.

Considerando os anos iniciais da década de 2000, Martins, Rocha e Barros (2004) constataram, com base nos dados do Anuário Estatístico do Transporte Rodoviário de Passageiros publicado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), índices relevantes de concentração de sedes em certas regiões do país, evidenciando a divisão territorial do trabalho.

Constatou-se que as quarenta e seis empresas que constituem os 17 grupos societários foram responsáveis, ao final de 2001, pela exploração de pelo menos 50% das ligações existentes [...]. Essas empresas representam não mais do que 22% do total de transportadoras integrantes do Anuário Estatístico de 2002. No tocante à distribuição geográfica dessas empresas, constatou-se que 33% estão sediadas na região Sul, 50% na região Sudeste, 15% no Centro-Oeste e 2% na região Nordeste. Frise-se que em 10 grupos, as firmas fixaram suas sedes na mesma Unidade da Federação e nos outros 7, as inter-relações abrangem empresas de Estados distintos (MARTINS, ROCHA e BARROS, 2004, p. 1379-1380. Grifo nosso).

Ao analisar os grupos empresariais, os autores demonstram que os quatro maiores foram responsáveis, em 1998 e 2001, por 48% e 39% do faturamento, respectivamente – tais valores foram demonstrados a partir da estimativa em função do número de passageiros multiplicado pela quilometragem percorrida (passageiros x quilômetro). Nota-se, portanto, um alto grau de concentração no setor já no início dos anos 2000 (MARTINS, ROCHA e BARROS, 2004).

A falta de licitações associada aos prazos longos das permissões (15 anos) levou diversas empresas a formarem grupos societários para atuarem em novos mercados, o que caracteriza uma expansão geográfica e uma ampliação da participação relativa no setor. Outro fator importante é a quantidade de barreiras para a entrada de novos agentes por parte dos órgãos reguladores, que beneficia os grupos já operantes na criação de mercados cativos. Tais indícios retratam a existência de uma integração horizontal, em que as companhias adotam estratégias para a expansão de seus mercados e escamoteiam a competição no setor, já que as fusões e aquisições reduzem a competição e aumentam a concentração (MARTINS, ROCHA e BARROS, 2004).

Frise-se que os grupos societários fortalecem as empresas que os integram para enfrentarem as cinco forças competitivas que atuam no setor, especialmente a ameaça de serviços substitutos (transporte aeroviário e transporte rodoviário clandestino) e o poder de negociação dos fornecedores de ônibus e de insumos. Este fato pode estar propiciando maior eficiência às empresas que integram algum grupo societário [...]. Além disso, as inter-relações verificadas entre as empresas têm como objetivo compartilhar atividades que favoreçam tanto o aumento do retorno do capital, atendendo diretamente os interesses dos acionistas ou do grupo societário de que fazem parte, quanto à participação em outros mercados, caracterizando a expansão geográfica. (MARTINS, ROCHA e BARROS, 2004, p. 1383)

Ademais, há a associação de companhias para a complementação de itinerários, com a venda de passagens diferentes para certo destino, ou seja, é a união de empresas de grupos distintos para o oferecimento de conexões para os passageiros por intermédio de parcerias que resultam na criação de novas ligações a partir da união de linhas distintas (FIGURA 15).

FIGURA 15. BRASIL: Folder de divulgação e mapa com as linhas operadas pelas empresas Viação Ouro e Prata e Expresso Guanabara nas regiões Norte e Nordeste

Disponível em: <<https://www.viacaoouroeprata.com.br/site/default.asp?TroncoID=846072&SecaoID=845474&SubSecaoID=>>>. Acesso em 23/04/2019.

Nota-se na figura 15 a malha de linhas intermunicipais da Ouro e Prata (a linha Porto Alegre – Santarém é a única interestadual da empresa no estado do Pará) que conectam cidades paraenses à capital Belém, de onde partem ligações operadas pela cearense Expresso Guanabara rumo a centralidades nordestinas, como a alagoana Maceió; as cearenses Fortaleza, Aracati, Juazeiro do Norte, Sobral e Tianguá; as maranhenses Caxias, Maracaçumé, Nova Olinda do Maranhão, Peritoró, Timon e Zé Doca; as paraibanas João Pessoa e Campina Grande; as pernambucanas Recife, Arcoverde, Caruaru, Salgueiro e Serra Talhada; as

piauienses Teresina e Piripiri e as potiguares Natal, Açu e Mossoró. Portanto a Ouro e Prata amplia seu atendimento para o Nordeste, com esta parceria, por meio das operações da Guanabara.

A década de 2000 trouxe importantes aquisições de empresas rodoviárias de passageiros por parte de grandes grupos. Em 2002, o grupo JCA, formado pelas empresas Auto Viação 1001, Auto Viação Catarinense, Expresso do Sul, Rápido Ribeirão Preto, entre outras, adquiriu o controle acionário da Viação Cometa, empresa paulistana fundada em 1948 (LIMA, 2012) que opera linhas como São Paulo/SP – Belo Horizonte/MG; São Paulo/SP – Curitiba/PR; Belo Horizonte/MG – Curitiba/PR, Belo Horizonte/MG – Rio de Janeiro/RJ, além de diversos trechos intermunicipais no estado de São Paulo partindo da capital paulista para os principais polos regionais do estado, como Campinas, Ribeirão Preto, Santos, Sorocaba e São José do Rio Preto.

A Expresso Guanabara é fundada em 1992 no estado do Ceará a partir de um conjunto de aquisições de empresas cearenses e de outros estados nordestinos. Fundada por Jacob Barata, empresário com amplo número de empresas de transporte urbano na cidade do Rio de Janeiro e principal membro do Grupo Guanabara, a companhia cearense se tornaria em menos de 15 anos uma das maiores empresas nordestinas, com ligações partindo de capitais nordestinas como Fortaleza/CE, Recife/PE, João Pessoa/PB, Teresina/PI para a capital federal e para Goiânia/GO além de linhas entre capitais nordestinas.

No ano de 2003 o Grupo Guanabara adquire a mineira União dos Transportes Interestaduais de Luxo (UTIL), fundada em Juiz de Fora/MG no ano de 1950 (LIMA, 2012), expandindo assim sua área de atuação para ligações entre Brasília/DF, Belo Horizonte/MG, Juiz de Fora/MG, Rio de Janeiro/RJ, Guarulhos/SP e Santos/SP. Já no ano de 2009 o grupo adquire as operações da mineira Real Expresso, fundada em 1953 na cidade de Uberlândia/MG, ampliando assim suas operações para cidades do Triângulo Mineiro, centros paulistas como Ribeirão Preto, Campinas, Marília, Santos e São Paulo, além de importantes capitais como Goiânia/GO, Brasília/DF, Salvador/BA, Curitiba/PR, Florianópolis/SC e Porto Alegre/RS, operando linhas como Brasília/DF - São Paulo/SP; Uberaba/MG – Brasília/DF; Salvador/BA – Brasília/DF e Brasília/DF – Porto Alegre/RS.

A Empresa Gontijo de Transportes, fundada em 1943 na cidade de Patos de Minas/MG, é responsável por operar linhas de longo curso entre cidades nordestinas

e sudestinas, efetuando ligações como São Paulo/SP – Fortaleza/CE, São Paulo/SP – Petrolina/PE, etc. Uma de suas maiores concorrentes nas rotas Nordeste-Sudeste por décadas foi a Companhia São Geraldo de Viação, fundada em Caratinga/MG no ano de 1949. No ano de 2003 a Gontijo adquire a São Geraldo em uma das maiores transações da história do transporte rodoviário de passageiros no Brasil⁶⁹, dando origem a um dos maiores grupos do setor em número de linhas e frota operacional (LIMA, 2012).

A Viação Itapemirim, fundada em Cachoeiro de Itapemirim/ES havia adquirido a Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, de Curitiba/PR, em 1973 (ALMEIDA, 2000; LIMA, 2012), configurando o maior grupo do setor até a década de 2000 com a Expresso Kaiowa, de Foz do Iguaçu/PR. Em 2004 a Penha e a Kaiowa são vendidas pelo Grupo Itapemirim ao Grupo Comporte, dono de empresas de transporte urbano e rodoviário como Expresso União; Viação Piracicabana; Breda Transportes; Expresso Maringá; Expresso Itamarati, Empresa Cruz, Empresa Princesa do Norte, Empresa de Ônibus Pássaro Marron, além da Gol Linhas Aéreas.

4.3 A flexibilidade do ônibus como elemento garantidor de passageiros para trechos mais curtos e cidades de diversos portes

Ao estabelecer um comparativo com o transporte aéreo no Brasil, Rosalino (2012, p. 89) assevera que “as vantagens do ônibus são muito evidentes quando se trata de pequenas distâncias a serem percorridas”. O transporte rodoviário de passageiros possui ampla capilaridade para irrigar a rede urbana brasileira, pois sua flexibilidade permite a prestação do serviço em áreas distintas. O Brasil possui um conjunto amplo de cidades com menos de 10 mil habitantes – são 2.450 (cerca de 44% do total nacional de 5.570 municípios), o que mostra um predomínio de municípios com baixo contingente populacional. Dezesete municípios brasileiros possuem mais de um milhão de habitantes, embora respondam por mais de 20% da população nacional (IBGE, 2017)⁷⁰.

69 Sobre isso ver: <<https://www.dci.com.br/servicos/gontijo-assume-controle-da-s-o-geraldo-e-absorve-funcionarios-1.31481>>. Acesso em 23/04/2019.

70 As informações referentes à população brasileira para o ano de 2017 estão disponibilizadas no portal Cidades do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 15/06/2017.

A rede urbana brasileira possui um amplo conjunto de cidades de pequeno porte que se distribuem por todos os estados da federação – nas áreas de expansão de fronteira agrícola tais municípios são relativamente mais comuns, pois o processo migratório ocorrido a partir da década de 1970 para a franja pioneira no Centro-Oeste e arredores se espraiou para uma vasta área que se estende de Rondônia ao Maranhão, abarcando parte dos estados do Mato Grosso, Bahia, Tocantins, Goiás e Pará.

O processo de desconcentração da economia brasileira, iniciado na década de 70, reforçou e tornou mais complexa a integração da rede urbana nacional, engendrando nova articulação entre as estruturas espaciais que a compõem. Os processos de integração produtiva e de articulação funcional entre regiões e/ou centros urbanos conformaram a existência de dois movimentos distintos, porém complementares. Por um lado, ampliaram-se e diversificaram-se as funções desempenhadas pelos centros urbanos, tornando-se mais complexas suas atividades. Por outro, ampliaram-se as demandas de articulação e integração entre eles (MOTTA et al, 2001, p. 19).

A mobilidade espacial da população até a década de 1980 elucida maior concentração populacional em um conjunto relativamente restrito de municípios e a extensa miríade de pequenas cidades pelo território: os principais movimentos migratórios tinham como característica a presença de regiões de expulsão nas porções interioranas em estados nordestinos e sulistas que se destinavam às grandes metrópoles e para as áreas de expansão da fronteira agrícola. Tal panorama passa por mudanças radicais a partir da década de 1990 com a redução dos fluxos inter-regionais e o crescimento dos intrarregionais, com a diminuição dos deslocamentos para a fronteira agrícola bem como para as áreas metropolitanas – neste contexto são reforçadas as centralidades regionais de porte médio como polos receptores de fluxos intermunicipais e interestaduais de curta e média distâncias (MOTTA et al, 2001).

A rede urbana é o espaço em que se realizam os processos de acumulação do capital e circulação do excedente produzido. Diversas atividades são realizadas por meio desta rede, que envolvem centros urbanos de tamanhos distintos e funções diferenciadas. “Rede urbana e divisão territorial do trabalho constituem um conjunto analítico pelo qual pode-se ter um entendimento do desenvolvimento regional e urbano” (FRESCA, 2010, p. 119). Diante da complexidade da rede urbana brasileira e da multiplicidade de interações espaciais que nela ocorre, o entendimento desta rede perpassa pela atividade econômica do transporte rodoviário interestadual de

passageiros e sua capilaridade territorial, pois desde o segundo quarto de século os ônibus rodoviários circulam pelo país e são dotados de função social basilar para o provimento de deslocamentos de pessoas e mercadorias.

4.3.1 Delimitação de centralidades da rede urbana no transporte rodoviário interestadual

A Agência Nacional de Transportes Terrestres elaborou a partir de 2002 os Anuários Estatísticos dos Transportes Terrestres, com um extenso conjunto de tabelas e gráficos elaborados a partir dos dados fornecidos pelas empresas permissionárias. Por se tratar de uma base de dados ampla e dependente do envio das informações por parte das companhias, podem ser verificadas algumas incoerências ou rupturas na evolução dos dados, em virtude de possíveis falhas no envio que culminam com a ausência de alguns valores.

Dentre as tabelas elaboradas pelos anuários, destaca-se a relação das 500 localidades com maior demanda de passageiros no Brasil e na América do Sul, considerando a operação de linhas internacionais oriundas do território brasileiro. Nessa relação há localidades como divisas de estados ou ainda acessos a rodovias, que são pontos geradores e receptores de demanda de passageiros. O predomínio de capitais de estado e de cidades de porte médio da rede urbana brasileira é evidente na listagem, embora se ressalte a presença de cidades pequenas que estão em grande medida localizadas próximas a eixos rodoviários com atuação relevante de ligações rodoviárias interestaduais.

Em uma relação de 500 localidades algumas cidades estão constantemente presentes no período elencado pelos anuários: capitais como São Paulo, Goiânia, Curitiba e Brasília estão nas primeiras posições em todas as tabelas, ao passo que cidades médias como Londrina/PR, Uberlândia/MG e Dourados/MS também estão presentes em todos os anos ao menos nas 250 primeiras posições. Algumas cidades pequenas oscilam quanto sua permanência nas listagens, pois suas demandas de passageiros estão próximas de um conjunto amplo de cidades do mesmo porte, de modo que variações relativamente pequenas são suficientes para a saída ou entrada de certa localidade. Diante destas prerrogativas, foram elencadas 65 cidades que possuem demanda para no mínimo 7 anos (o período de 2000 a 2008 tem 9 anos), ou seja, locais com 3 ou mais “ausências” ao longo do período

foram desconsideradas. Simultaneamente foram utilizados dados populacionais levantados no Censo Demográfico do IBGE no ano 2000. As localidades foram agrupadas em tabelas distintas conforme os seguintes critérios⁷¹:

- Capitais de estado que são contempladas por ligações entre o Sul e o Polígono Pioneiro, o que explica a ausência de Belém/PA e Salvador/BA⁷²;
- Capitais de São Paulo e Rio de Janeiro, em virtude de sua pujança na rede nacional;
- Cidades de 100.001 a 600.000 habitantes congregadas em dois blocos inter-regionais: Sul – Sudeste (região Concentrada) e Centro-Oeste – Nordeste – Norte.
- Cidades de 50.001 a 100.000 habitantes reunidas em dois blocos inter-regionais: Sul – Sudeste (região Concentrada) e Centro-Oeste – Nordeste - Norte;
- Cidades com até 50.000 habitantes agrupadas em dois blocos inter-regionais: Sul – Sudeste (região Concentrada) e Centro-Oeste – Nordeste – Norte.

Os agrupamentos têm por finalidade elucidar as variadas dinâmicas territoriais relativas ao transporte rodoviário de passageiros e suscitar os debates acerca da divisão territorial do trabalho e do desenvolvimento desigual e combinado, pois a rede urbana brasileira forma um par indissociável com a rede rodoviária nacional. As capitais são centrais para a rede urbana de seus respectivos estados e possuem importância regional e em certas situações inter-regional – cidades como Goiânia/GO e Brasília/DF são largamente utilizadas como pontos de conexão para passageiros oriundos de regiões diferentes, pois oferecem ligações para grande parte das capitais e cidades médias de boa parte dos estados brasileiros. Ademais, cidades altamente populosas como Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP possuem grandes demandas em virtude de sua pujança na rede urbana nacional e de sua força como polos geradores de demanda, além, evidentemente, das possibilidades de conexão entre regiões distintas ofertadas em seus terminais rodoviários (TABELA 8).

71 As cidades utilizadas nos agrupamentos propostos foram consideradas a partir de sua presença nas ligações estudadas neste trabalho.

72 As cidades de Belém/PA e Salvador/BA foram desconsideradas pois suas dinâmicas urbano-regionais não estão diretamente ligadas à mobilidade espacial da população sulista rumo as áreas de expansão da fronteira agrícola, diferindo de capitais como Palmas/TO, Porto Velho/RO, entre outras que são pontos de passagem como Cuiabá/MT e Goiânia/GO.

TABELA 8. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – capitais de estado

Localidade	População em 2000	Passageiros 2000-2008
São Paulo/SP	10.435.546	100.323.963
Rio de Janeiro/RJ	5.857.904	55.762.358
Brasília/DF	2.051.146	31.719.089
Curitiba/PR	1.587.315	31.568.155
Goiânia/GO	1.093.007	17.652.090
Florianópolis/SC	342.315	9.755.834
Porto Alegre/RS	1.360.590	9.722.578
Campo Grande/MS	663.621	6.850.751
Cuiabá/MT	483.346	4.068.222
Porto Velho/RO	334.661	2.591.706
Rio Branco/AC	253.059	1.289.065
Palmas/TO	137.355	820.046
TOTAL	24.599.865	272.123.857

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000; Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

As únicas capitais de estado não contempladas por ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro são Rio de Janeiro e São Paulo, que foram elencadas para evidenciar a pujança destes centros na rede urbana nacional. Em todas as tabelas dos anuários, Brasília esteve logo após as duas capitais sudestinas, o que se explica pela densidade de fluxos que chegam e saem do Distrito Federal para grande parte da rede urbana brasileira bem como pelas múltiplas possibilidades de conexão para passageiros de regiões diversas, lógica que também se aplica à Goiânia/GO.

Curitiba/PR possui intensa demanda com estados do Sudeste e do Sul, o que explica o alto volume de passageiros no período considerado. Florianópolis/SC e Porto Alegre/RS, em certa medida, também são tributárias da volumosa circulação de pessoas na região Sul e na região Concentrada, o que explica seus valores próximos a 10 milhões de passageiros de 2000 a 2008 – estes são menores que Curitiba/PR pois a capital paranaense está mais próxima a São Paulo/SP e Rio de Janeiro/RJ, possuindo um conjunto mais intenso de interações espaciais.

Campo Grande/MS, Cuiabá/MT, Porto Velho/RO e Rio Branco/AC são as principais cidades de seus estados, sendo os principais polos emissores de fluxos interestaduais – as capitais de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso possuem maior demanda por sua proximidade com o Sudeste, Goiânia/GO e Brasília/DF, ao passo que Porto Velho/RO e Rio Branco/AC são “extremidades de trecho”, ou seja, boa parte das linhas interestaduais findam nestas cidades. Ressalta-se que a localização na rede urbana destas duas capitais do Norte explica uma menor intensidade no transporte rodoviário interestadual de passageiros, já que os intercâmbios propiciados por esta atividade são menos intensos. Por fim, Palmas/TO possui a menor demanda dentre as capitais consideradas, pois embora esteja localizada em uma posição intermediária para as rotas oriundas de Brasília/DF e Goiânia/GO com destino a estados como Pará, Maranhão e Piauí, sua dinâmica demográfica é menos intensa em comparação a outras capitais de estado envolvidas nestes fluxos. A capital tocantinense é ponto de passagem para diversas linhas, sem que haja uma volumosa emissão de fluxos para outras localidades do país.

As cidades médias possuem centralidade relevante para suas respectivas redes regionais em virtude da variedade de serviços ofertados para os municípios vizinhos e de sua localização na rede urbana e de transportes. Muitas cresceram e se desenvolveram sensivelmente a partir dos avanços da rede rodoviária brasileira, tornando-se polos regionais centrais para a economia de seus respectivos estados e de unidades federativas vizinhas. Várias destas cidades são polos geradores de demanda para o transporte rodoviário interestadual de passageiros, superando algumas capitais de estado. Tal fato ocorre em virtude da dinâmica demográfica e da situação geográfica no território nacional, pois esses polos regionais são importantes pontos de passagem e parada para rotas interestaduais de cargas e passageiros, possuindo a prerrogativa de redistribuição dos fluxos para as cidades próximas e em certas ocasiões servindo de ponto de conexão para linhas interestaduais de regiões distintas (TABELA 9).

TABELA 9. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades de 100.001 a 600.000 habitantes na região Concentrada

Localidade	População em 2000	Passageiros 2000-2008
Uberlândia/MG	501.214	8.288.366
Presidente Prudente/SP	189.186	7.455.205
Londrina/PR	447.065	6.964.689
Maringá/PR	288.653	6.371.551
São José do Rio Preto/SP	358.523	4.578.865
Chapecó/SC	146.967	4.538.451
Foz do Iguaçu/PR	258.543	3.329.977
Cascavel/PR	245.369	3.081.085
Ponta Grossa/PR	273.616	2.587.763
Araguari/MG	101.974	2.142.249
Criciúma/SC	170.420	1.938.386
Passo Fundo/RS	168.458	1.784.234
Apucarana/PR	107.827	613.163
TOTAL	3.257.815	53.673.984

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000; Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

As demandas de Uberlândia/MG, Presidente Prudente/SP e Londrina/PR superam até a demanda de capitais como Campo Grande/MS e Cuiabá/MT, o que elucida a força dessas cidades regionais na rede urbana nacional (o trio está na região Concentrada) – Uberlândia/MG é importante ponto de passagem e parada para rotas rodoviárias entre São Paulo e os estados de Goiás, Tocantins, Mato Grosso e o Distrito Federal; ao passo que Presidente Prudente/SP atende a fluxos do próprio estado paulista bem como a rotas entre estados sulistas e Minas Gerais e Goiás, ou ainda entre o Paraná e o Mato Grosso do Sul. Já Londrina/PR estabelece uma grande quantidade de ligações com diversas cidades brasileiras, sobretudo com aquelas localizadas na região Concentrada. Segundo Druciaki (2009, p. 148) “Londrina também é um importante nó na rede de transporte interestadual de passageiros, com destinos para vários estados do Brasil”.

São José do Rio Preto/SP e Chapecó/SC são importantes para uma rede urbana regional que extrapola os limites estaduais – no caso rio-pretense, o

Triângulo Mineiro e parte do nordeste do Mato Grosso do Sul são polarizados pela centralidade paulista, ao passo que Chapecó/SC é a principal cidade do oeste catarinense e estabelece relações com o sudoeste paranaense e o noroeste gaúcho. Foz do Iguaçu/PR possui alta demanda em virtude das linhas semiurbanas (linhas com menos de 75 quilômetros de extensão) que se destinam ao Paraguai, bem como em decorrência do fluxo de compradores que procuram o país vizinho. Cascavel/PR é tributária de parte desta dinâmica, mas também exerce centralidade relevante para o oeste paranaense, pois está no entroncamento entre a BR-163 (ligação Sul – Centro-Oeste), BR-277 (Foz do Iguaçu/PR – Paranaguá/PR) e BR-369 (oeste e norte do Paraná – São Paulo).

Ponta Grossa/PR e Araguari/MG são polos regionais relevantes, que estão em parte escamoteados pela presença de cidades maiores em suas redes – a cidade ponta-grossense está próxima a capital Curitiba, sendo ponto de passagem e parada para linhas da faixa costeira catarinense e gaúcho rumo ao norte paranaense; Mato Grosso do Sul e Mato Grosso. Já Araguari está na área de influência uberlandense, mas sua localização na BR-050 (Brasília/DF – Santos/SP) a torna relevante ponto de passagem e parada.

Por fim, Criciúma/SC, Passo Fundo/RS e Apucarana/PR são polos regionais com características distintas: as duas primeiras são centrais para suas regiões (sudeste catarinense e norte gaúcho, respectivamente) estando localizadas próximas a rodovias importantes regionalmente. Criciúma/SC está a alguns quilômetros da BR-101 e Passo Fundo/RS é cruzada pela BR-153. Já Apucarana/PR está na rede urbana londrinense, sendo ponto de passagem para linhas que utilizam a BR-376 (rodovia do Café) entre Curitiba/PR e o norte paranaense.

O panorama na região Concentrada é bastante diverso em relação às regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste, o que fica evidente pela análise da rede urbana e pela leitura das demandas de passageiros. A multiplicidade de cidades médias fora da região Concentrada é menor, assim como a presença de redes técnicas, o que explica certa “rarefação” de fluxos de passageiros em comparação ao Sul e Sudeste do Brasil (TABELA 10).

TABELA 10. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades de 100.001 a 600.000 nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte

Localidade	População em 2000	Passageiros 2000-2008
Anápolis/GO	288.085	3.505.851
Rondonópolis/MT	150.227	2.106.843
Dourados/MS	164.949	1.264.665
Barreiras/BA	131.849	1.158.030
Araguaína/TO	113.143	1.151.447
Rio Verde/GO	116.552	637.954
Ji-Paraná/RO	106.800	560.466
TOTAL	1.071.605	10.385.256

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000; Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Salvo exceção de Anápolis/GO, posicionada entre Goiânia/GO e Brasília/DF, num eixo rodoviário de grande circulação, todas as outras cidades não estão localizadas entre duas capitais com distância entre si inferior a 300 quilômetros⁷³. Tal fator associado a uma dinâmica demográfica intensa entre as centralidades goianiense e brasiliense explica a pujança de Anápolis na rede urbana e no volume de passageiros transportados. Rondonópolis/MT, Dourados/MS e Rio Verde/GO são polos regionais centrais para suas respectivas redes urbanas, funcionando como pontos de passagem e parada para um conjunto variado de linhas entre as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, algumas delas se destinando a estados como Rondônia. As cidades são servidas, respectivamente, pelas BRs163 e 364, importantes vias de ligação entre o Sul, Sudeste com o Centro-Oeste e Norte do país.

Barreiras/BA é a principal cidade do oeste baiano e Araguaína/TO a maior do norte tocantinense. Suas dinâmicas demográficas e localização na rede rodoviária (Barreiras: BRs-020, 242 e 135; Araguaína: BRs 153 e 226) as tornam importantes pontos de passagem, parada e geração de demanda para o transporte interestadual de passageiros. A cidade barreirense recebe fluxos advindos de capitais nordestinas que se destinam à Brasília/DF e Goiânia/GO, enquanto Araguaína/TO é o maior polo

⁷³ Segundo informações do software Google Maps, em consulta realizada no dia 28/04/2019, Goiânia e Brasília estão a 202 quilômetros de distância, considerando um deslocamento realizado pelo modal rodoviário.

da região limítrofe que contém Pará, Maranhão e Tocantins, sendo ponto de passagem para linhas oriundas de Belém/PA, do leste paraense e de cidades como São Luís/MA e Imperatriz/MA.

Algumas cidades com menos de 100.000 habitantes se destacam em decorrência de sua localização na rede rodoviária associada a uma dinâmica regional relativamente pujante que complementa a ação de cidades médias próximas. A região Sul traz um importante conjunto de centros com tais características, sobretudo em áreas cuja dinâmica migratória interna foi intensa em décadas pretéritas, o que corroborou com a criação e consolidação de fluxos de passageiros entre tais centralidades (TABELA 11).

TABELA 11. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades de 50.001 a 100.000 habitantes na região Concentrada

Localidade	População em 2000	Passageiros 2000-2008
Pato Branco/PR	62.234	2.531.860
Erechim/RS	90.347	2.433.125
Francisco Beltrão/PR	67.132	1.355.014
Carazinho/RS	59.894	1.021.637
Campo Mourão/PR	80.476	588.788
TOTAL	360.083	7.930.424

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000; Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Pato Branco/PR e Francisco Beltrão/PR estão entre as rotas que cruzam as cidades de Cascavel/PR e Chapecó/SC, ou seja, a dupla é polarizada por centros em estados distintos, mas ainda sim exercem papéis importantes para uma rede urbana de abrangência local. Campo Mourão/PR está localizada entre Cascavel/PR e Maringá/PR, sendo ponto de passagem e parada para linhas que cruzam estas duas cidades, mas sem propriamente gerar demanda para tais fluxos. Já Erechim/RS e Carazinho/RS estão próximas de Passo Fundo/RS, porém em rodovias distintas: Erechim está na BR-153, importante ligação entre o Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte do país, além de ser ponto de passagem para rotas oriundas da porção sul de Santa Catarina que se destinam a Porto Alegre; Carazinho está na BR-386, que liga Porto Alegre ao oeste catarinense, além de sediar empresas que

possuem ligações com origem na cidade para o Centro-Oeste e Norte, como Helios (Carazinho/RS – Aripuanã/MT) e LopesSul (Carazinho/RS – Paranaíba/MS)⁷⁴. A gama de cidades entre 50.000 e 100.000 habitantes fora da região Concentrada é relativamente mais restrita, todavia estas exercem maior polarização para seus entornos em virtude de sua localização na rede rodoviária e da amplitude de municípios polarizados (TABELA 12).

TABELA 12. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades de 50.001 a 100.000 habitantes nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte

Localidade	População em 2000	Passageiros 2000-2008
Formosa/GO	78.651	5.088.551
Itumbiara/GO	81.430	3.105.287
Barra do Garças/MT	52.092	1.357.709
Gurupi/TO	65.034	941.408
Jataí/GO	75.451	890.023
Vilhena/RO	53.598	708.370
TOTAL	406.256	12.091.348

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000; Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Formosa/GO possui um conjunto de ligações altamente intenso com Brasília, em virtude da proximidade de ambas na rede urbana, que são conectadas pela BR-020 – são linhas interestaduais semiurbanas com grande frequência diária e alto volume de passageiros transportados. Já Itumbiara/GO possui panorama relativamente parecido com o Triângulo Mineiro e sua localização na BR-153 a torna ponto de passagem e parada para diversas linhas inter-regionais. Gurupi/TO e Vilhena/RO estão ao longo de rodovias relevantes para o território brasileiro (BRs 153 e 364, respectivamente), o que as torna ponto de passagem e parada para ligações interestaduais. Por fim, Barra do Garças/MT e Jataí/GO estão em rotas entre capitais de estado do Centro-Oeste (Brasília-Goiânia – Cuiabá e Brasília-Goiânia – Campo Grande/MS), possuindo certa pujança regional que se reflete no incremento de demanda para ligações entre as capitais citadas. Assim como o

74 Tais ligações pertencem ao escopo de análise desta pesquisa.

número de cidades entre 50.000 e 100.000 habitantes é mais plural para a região Concentrada, a variedade de municípios com até 50.000 também é mais expressiva para esta porção do território. Algumas se destacam com demandas superiores a 1.000.000 de passageiros na somatória de 2000 a 2008 (TABELA 13).

TABELA 13. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – cidades com até 50.000 habitantes na região Concentrada

Localidade	População em 2000	Passageiros 2000-2008
São Miguel do Oeste/SC	32.324	1.841.318
Nonoai/RS	12.822	1.822.144
Xanxerê/SC	37.429	1.814.770
Guaíra/PR	34.610	1.541.967
Frutal/MG	46.566	1.472.694
Abelardo Luz/SC	16.440	1.034.491
Sarandi/RS	18.162	937.701
São Mateus do Sul/PR	36.569	896.181
Porto União/SC	31.858	848.716
Cunha Porã/SC	10.229	803.774
Xaxim/SC	22.857	587.969
Iraí/RS	9.250	452.470
Guaraciaba/SC	11.038	345.219
TOTAL	344.220	15.312.629

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000; Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Cidades como as catarinenses São Miguel do Oeste e Xanxerê e as gaúchas Nonoai e Sarandi são pontos de passagem e parada para um conjunto relevante de ligações intrarregionais sulistas, gerando demanda para estas, além de serem atendidas por linhas inter-regionais que se destinam ao Centro-Oeste, Norte e Nordeste (assim como Porto União/SC, Xaxim/SC e Abelardo Luz/SC), o que fica elucidado pela demanda total acima de 15 milhões de passageiros entre 2000 e 2008 para as 13 cidades consideradas. Guaíra/PR e Frutal/MG diferem no conjunto em virtude de dinâmicas atinentes a divisas estaduais e fronteiras: a paranaense está próxima ao Mato Grosso do Sul e ao Paraguai, a mineira próxima a São Paulo.

Para além da região Concentrada, o número de cidades pequenas é relevante, pois boa parte dessas conheceram incremento demográfico a partir da expansão da fronteira agrícola, ainda que algumas tenham fundação relativamente antiga. Contudo, estas possuem importância regional para extensões territoriais amplas, já que a rede rodoviária federal é central para a rede urbana de estados como Goiás, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Tocantins (TABELA 14).

TABELA 14. BRASIL: População em 2000 e número de passageiros no período 2000-2008 – com até 50.000 habitantes nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte

Localidade	População em 2000	Passageiros 2000-2008
Mundo Novo/MS	15.669	1.539.981
Porangatu/GO	39.593	1.337.688
Cristalina/GO	34.116	932.218
Posse/GO	25.696	622.279
Paraíso do Tocantins/TO	36.130	614.431
Uruaçu/GO	33.530	575.775
Alvorada do Norte/GO	7.560	443.872
Porto Nacional/TO	44.991	428.507
Coxim/MS	30.866	417.409
TOTAL	303.532	7.418.476

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000; Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

A proximidade de Mundo Novo/MS com Guaíra/PR e o oeste paranaense faz com que a cidade possua a demanda mais alta dentre o grupo de cidades considerado. Já Porangatu/GO e Uruaçu/GO estão na BR-153 e são as principais centralidades do amplo norte goiano. Esta rodovia atende a Paraíso do Tocantins/TO, que também usufrui das linhas entre Goiás e o Norte do país. Posse/GO e Alvorada do Norte/GO são com Formosa/GO as principais cidades goianas ao longo da BR-020, sendo em certa medida polos regionais para a região limítrofe entre Goiás e Bahia, ao passo que Cristalina/GO é o entroncamento entre as BRs 040 e 050, sendo assim atendida por linhas oriundas de Minas Gerais e São Paulo. Porto Nacional/TO está relativamente próxima à capital Palmas/TO, estando

localizada na BR-020, que possui uma dinâmica de fluxos de passageiros relativamente mais tímida em comparação à BR-153. Finalmente, Coxim/MS é a principal cidade do norte do Mato Grosso do Sul, sendo ponto de passagem e parada para diversas linhas que percorrem a BR-163.

Embora haja lacunas quanto ao atendimento de cidades no território nacional, bem como particularidades que em certa medida impossibilitam a circulação de ônibus em determinadas porções do país, o transporte rodoviário de passageiros é altamente capilar mesmo obedecendo a lógicas corporativas que vislumbram o lucro em detrimento da função social do transporte – no Brasil não há nenhuma empresa pública de transporte coletivo rodoviário de passageiros, ou seja, todos os deslocamentos interestaduais e intermunicipais fiscalizados pelas unidades federativas ou pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) são operados por empresas privadas (DIAS e SANTOS, 2018).

A ausência em certas situações do poder público acarreta na criação de pontos de embarque e desembarque que não possuem elementos contidos por terminais rodoviários, como plataformas para os ônibus, espaço para manuseio de bagagens, guichês para venda de bilhetes, sanitários, lanchonetes, entre outros. Em diversas localidades no Brasil as empresas de ônibus operam embarques e desembarques fora dos terminais rodoviários. São locais que não possuem estruturas corretamente adequadas para passageiros, motoristas, agentes de passagens e órgãos fiscalizadores. São residências particulares ou ainda estabelecimentos comerciais como bares, padarias, postos de combustíveis, entre outros (FIGURA 16), que contam com uma estrutura mínima para a comercialização de passagens (um computador pessoal que possui os programas de venda de bilhetes das companhias ou ainda talões em papel para o registro dos horários e poltronas vendidas).

FIGURA 16. RIO GRANDE DO SUL: Pontos de parada para ônibus rodoviários fora de terminais rodoviários nas cidades de Júlio de Castilhos e Santa Maria

À esquerda, estação rodoviária de Val da Serra, nas margens da BR-158, no município de Júlio de Castilhos/RS. À direita, estação rodoviária Posto de Camobi, no bairro de Camobi, nas proximidades do campus da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) em Santa Maria/RS. Registro: SANTOS, B. C., 2019.

Ambas as estruturas carecem de espaços adequados para os ônibus, como plataformas para embarque ou ainda pontos bem sinalizados para venda de passagens, o que em certa medida impede a utilização por parte de passageiros que desconhecem as localidades. Todavia, em muitas cidades brasileiras há um único terminal rodoviário que se encontra em bairros com baixa acessibilidade, nas margens de rodovias (para facilitar a chegada e saída dos ônibus rodoviários) ou ainda distante de áreas periféricas que possuem contingentes populacionais importantes que são usuários do transporte rodoviário de passageiros, o que ocasiona a criação desses pontos de venda de passagens para atender a uma demanda local que tem dificuldades para se deslocar para as rodoviárias centrais⁷⁵.

75 Em Cuiabá/MT há um ponto de embarque e desembarque de passageiros localizado na avenida Fernando Corrêa da Costa, no bairro Vista Alegre, que funciona sob uma cobertura que fora utilizada por um posto de combustíveis. Neste local vários ônibus que chegam à capital do Mato Grosso provenientes do Sul, Sudeste, Mato Grosso do Sul e Goiás, operam embarques e desembarques, já que o Coxipó da Ponte (nome conhecido popularmente) é uma área cuiabana com densidade populacional relevante.

4.4 A redução do cenário concorrencial nas ligações de longa distância entre o Sul e o Polígono Pioneiro

A década de 2000 traz um conjunto de novos fatos e elementos para o transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil: diversas companhias de pequeno, médio e até algumas de grande porte são adquiridas por grupos empresariais, há a supressão de linhas em todas as regiões do país, assim como a entrada e saída em curtos prazos de operadores no setor, bem como oscilações na demanda de passageiros. O barateamento das tarifas do transporte aéreo de pessoas é um fator relevante para entender a dinâmica no transporte rodoviário, mas não o único que explica as alterações ocorridas a partir dessa década (QUADRO 16).

QUADRO 16. BRASIL: Dados para o transporte rodoviário interestadual de passageiros no período 2000-2008 – empresas, linhas, passageiros e distância percorrida

Ano	Quantidade de empresas	Quantidade de linhas	Total de passageiros	Total de passageiros (linhas acima de 75 km)	Distância Percorrida (km)
2000	190	2.411	132.551.500	71.710.658	1.396.375.460
2001	214	2.854	140.813.200	75.782.927	1.572.364.625
2002	214	2.820	135.749.449	70.721.225	1.472.368.730
2003	209	2.832	132.780.432	71.143.941	1.473.195.601
2004	209	2.878	136.356.382	67.413.015	1.482.700.856
2005	207	3.176	141.171.698	67.788.468	1.453.494.640
2006	222	3.057	136.684.605	65.139.201	1.438.813.883
2007	196	2.647	131.561.738	61.570.406	1.411.379.674
2008	204	2.356	130.311.741	61.570.406	1.375.317.623

Fonte: Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Os anos 2000 começam com uma quantidade de empresas de transporte rodoviário inferior a 200. Este valor cresce até 2006 e oscila negativamente até 2008, chegando a 204 companhias no setor. O total de passageiros tem leve aumento em 2001 para cair de forma contínua desde então, registrando uma perda de 10 milhões de passageiros que ocorreu sobretudo no conjunto de ligações de

longa distância (acima de 75 quilômetros de extensão) (QUADRO 16). Embora novas linhas tenham sido criadas de 2001 a 2006, as empresas solicitaram o encerramento a partir de 2007, reorganizando suas operações internamente (QUADRO 17).

QUADRO 17. BRASIL: Autorizações concedidas pelos órgãos do Governo Federal para as linhas operadas por empresas atuantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro entre as décadas de 1970 e 1990

Empresa	Denominação da linha	Data da autorização
Constantina Turismo Ltda.	Marau/RS – Juína/MT via Iraí/RS	06/07/2005
Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda - EUCATUR	Porto Alegre/RS - Porto Velho/RO	19/09/2000
	Aripuanã/MT - Porto Alegre/RS	19/12/2006
Expresso Vitória do Xingu Ltda.	Foz do Iguaçu/PR - Vitória do Xingu/PA via Cuiabá/MT	11/06/2003
	Foz do Iguaçu/PR - Vitória do Xingu/PA via Belém/PA e Goiânia/GO	
	Foz do Iguaçu/PR - Vitória do Xingu/PA via Marabá/PA e Barra do Garças/MT	
Helios Coletivos e Cargas Ltda.	Foz do Iguaçu/PR – Marabá/PA	29/08/2006
Lopes e Oliveira Transporte e Turismo - LOPESSUL	Panambi/RS – Querência/MT (<i>prefixo 10-1956-00 - convencional</i>)	26/01/2004
	Panambi/RS - Querência/MT via Iraí/RS (<i>prefixo 10-9045-00 - convencional</i>)	11/01/2007
	Panambi/RS – Querência/MT (<i>prefixo 10-1956-61 - executivo</i>)	06/12/2007
	Panambi/RS - Querência/MT via Iraí/RS (<i>prefixo 10-9045-61 - executivo</i>)	
	Água Boa/MT – Espumoso/RS	20/05/2008
Lopes Turismo e Transportes Ltda - LOPES TUR	Ijuí/RS - Balsas/MA	31/08/2001
Transportes Satélite Ltda.	Apiacás/MT – Cruz Alta/RS	26/07/2000
Viação Nova Integração Ltda.	Porto Alegre/RS - Alta Floresta/MT via Passo Fundo/RS	24/12/2004
	Porto Alegre/RS - Alta Floresta/MT via Capanema/PR	
	Cascavel/PR - Guarantã do Norte/MT	14/06/2005

Viação Nossa Senhora de Medianeira Ltda.	Santa Rosa/RS - Canarana/MT	15/07/2003
	Santa Rosa/RS - Canarana/MT via Campo Grande/MS	
	Santa Rosa/RS – Canarana/MT via Goiânia/GO	
	Santa Rosa/RS - Guarantã do Norte/MT	
	Santa Rosa/RS - Guarantã do Norte/MT via Alta Floresta/MT	
Viação Ouro e Prata S/A	Porto Alegre/RS – Santarém/PA	05/09/2005
Viação Transacreana Ltda.	Guajará-Mirim/RO - Porto Alegre/RS via Curitiba/PR	19/03/2004
	Guajará-Mirim/RO - Porto Alegre/RS	

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2006 e 2008. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

As empresas Expresso Vitória do Xingu e Transportes Satélite não operam mais atualmente, assim como a Viação Nossa Senhora de Medianeira, que buscou permanecer operante em suas ligações até o início da década de 2010. Estas companhias possuem poucos registros documentais: a Satélite enviou dados de demanda para o Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP)⁷⁶ apenas no ano de 2005, relativos a sua única linha - Apicás/MT – Cruz Alta/RS. A Medianeira operou por alguns anos na década de 2000 ligações entre o Rio Grande do Sul e o Mato Grosso com saídas diárias para as linhas como Alta Floresta/MT – Porto Alegre/RS e Alta Floresta/MT – Santa Rosa/RS (VILARINHO NETO, 2009)⁷⁷. Ao longo dos anos 2000 a demanda de passageiros oscilou sensivelmente para todas as empresas que operavam ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – ressalta-se o fato de os dados terem sido declarados pelas empresas operadoras, de modo que algumas oscilações na evolução dos valores podem decorrer de falhas no fornecimento das informações (GRÁFICO 6).

76 O Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP) é responsável pela coleta e tabulação de dados relativos ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros em todas as modalidades e tipos de serviço. Trata-se de um grande banco de dados que contém informações das linhas operantes no Brasil – estas são agrupadas por sentido da viagem (ida e volta), tipos de passageiros (pagantes, idosos, gratuidades e descontos), sendo desmembradas conforme cada seção dentro das linhas. Uma seção é um par origem-destino dentro de uma linha rodoviária: a linha Cruz Alta/RS – Barreiras/BA possui a seção São José do Rio Preto/SP – Luís Eduardo Magalhães/BA.

77 As inconsistências entre a base de dados oficial da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) e o levantamento de campo realizado por Cornélio Silvano Vilarinho Neto para a obra “A metropolização regional: formação e consolidação da rede urbana do estado de Mato Grosso” (EdUFMT, 2009) demonstra a alta intensidade da dinâmica de criação e supressão de linhas, bem como as particularidades da operação de determinadas companhias no território nacional.

GRÁFICO 6. BRASIL: Número de passageiros transportados pelas empresas atuantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – período 2000-2008

Fonte: Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Embora tenha registrado uma queda vertiginosa de 2000 a 2008, a EUCATUR se sobressai em relação ao conjunto de empresas elencado, registrando demandas superiores a 1 milhão de passageiros entre 2001 e 2003. Algumas empresas se mantiveram relativamente constantes, como Helios e Planalto, que tiveram ligeiro crescimento entre 2007 e 2008. A EUCATUR e a Helios se sobressaem pois na década de 2000 eram as empresas com o maior número de linhas (em 2008 tinham 42 e 21, respectivamente). A Ouro e Prata registrou crescimento constante, diferindo de todas as empresas do gráfico 6, o que pode ser explicado pela autorização para a operação da linha entre Porto Alegre/RS e Santarém/PA em 2005, que incrementou a demanda da empresa ao longo da década (GRÁFICO 7).

GRÁFICO 7. BRASIL: Número de passageiros transportados pelas empresas atuantes entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – período 2000-2008 (exceto EUCATUR e Helios)

Fonte: Departamento de Transportes Rodoviários (DTR) do Ministério dos Transportes (2001); Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – anos 2002-2009. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Analisando com maior profundidade o conjunto de empresas⁷⁸ se nota que LopesSul, LOPES TUR e Constantina cresceram de forma constante, ao passo que Real, Nova Integração e Serra Azul tiveram quedas sensíveis após crescimentos expressivos no início dos anos 2000. Planalto e Cantelle se mantiveram relativamente constantes ao longo do período considerado, mostrando certa estabilidade na demanda de suas poucas linhas. À exceção da Nova Integração, que continha em 2008 16 linhas, todas as demais empresas possuíam menos de 10:

⁷⁸ EUCATUR e Helios ficaram de fora no gráfico 7 em virtude da discrepância dos dados dessas companhias em relação às restantes, o que comprometeria a leitura acurada das informações.

Cantelle (1); Constantina (1); LopesSul (5); LOPES TUR (2); Ouro e Prata (3); Planalto (2); Real (6); Serra Azul (4), sendo que grande parte dessas companhias opera ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro (FIGURA 17).

FIGURA 17. BRASIL: Folders de divulgação com mapas das linhas para as empresas Cantelletur e LopesSul

À esquerda, folder de divulgação da linha Cruz Alta/RS – Barreiras/BA operada pela então Cantelletur, atual Cantelle. Fonte: <<http://www.omnibus.com.br/cantelle.jpg>>. Acesso em: 30/03.2019. À direita, banner de divulgação para guichês de vendas de passagens da empresa LopesSul utilizado nos primórdios da operação da empresa. Registro: SANTOS, B. C., 2018.

A Constantina Turismo Ltda., conhecida pelo nome-fantasia “Valtur Turismo”. Iniciou suas atividades no ramo de fretamento turístico há 30 anos e opera linhas rodoviárias interestaduais de longa distância com origens em cidades gaúchas como Marau e Passo Fundo desde 2005. No ano de 2003 é fundada em Carazinho/RS a Lopes e Oliveira Transportes e Turismo Ltda. (LopesSul), como resultado da cisão entre donos da LOPES TUR⁷⁹. Em 2004 a Cantelletur, empresa gaúcha fundada em

⁷⁹ Informação verbal. Entrevista concedida por Ivo Rabuske, assessor jurídico da companhia LopesSul, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018.

1982, é adquirida pela Expresso Princesa dos Campos, companhia paranaense de Ponta Grossa/PR. O nome utilizado nos ônibus e materiais de divulgação é alterado para Cantelle em decorrência de uma companhia homônima em Barreiras/BA, fundada em 1997.

5. MUDANÇAS NORMATIVAS E OPERACIONAIS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS A PARTIR DE 2010

A década de 2010 trouxe um novo marco regulatório para o transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil, com o fim das permissões no ano de 2008, a elaboração de um certame para a licitação das linhas entre 2008 e 2010 e a definição pelo regime autorizatório em 2015. Ocorreram diversas reestruturações de empresas do setor, como a criação e supressão de ligações, encerramento de alguns Cadastros Nacionais de Pessoas Jurídicas (CNPJs), expansão e redução de áreas de operação, entre outras dinâmicas.

O transporte rodoviário de passageiros é uma atividade de central importância para o território brasileiro, o que demanda uma atuação normativa intensa por parte do Estado. Contudo, a criação de agências reguladoras faz com que seja abandonada a prerrogativa regulatória exclusivamente estatal e pública, pois uma agência é responsável por congrega as demandas do Estado, da sociedade civil e das empresas privadas. Ademais, o poderio econômico monopolista fragiliza em certa medida a regulação estatal e pública.

Como a modernização completa do aparelho do Estado não é possível, a realização das tarefas atinentes à modernização do país é cada vez mais atribuída a uma administração paralela, formada de organismos mais ou menos autônomos e dependentes da autoridade centralizadora do governo que, dessa forma, ganha maior capacidade de decisão. Mas, pelo fato de a poupança coletiva ser, em parte, absorvida pelos monopólios, os recursos que restam ao Estado são, de qualquer maneira, reduzidos (SANTOS, 2008 [1979], p. 281).

Os monopólios no setor do transporte rodoviário de passageiros se expressam por todo o território brasileiro: as principais ligações entre capitais de estado são em grande medida operadas pelos maiores grupos, seja de forma “exclusiva”, sem a competição com outras empresas, seja de forma “combinada” com grupos do mesmo porte⁸⁰. Esses grupos possuem características

80 O exemplo da ligação Cuiabá/MT – Porto Velho/RO é emblemático, pois duas empresas são responsáveis pela prestação do serviço diário entre as capitais: a Solimões Transportes de Passageiros e Cargas pertence ao Grupo Eucatur, ao passo que a Expresso Itamarati pertence ao grupo BR Mobilidade, cujos principais sócios são acionistas majoritários da Gol Linhas Aéreas e fundadores do Grupo Comporte, dono de uma miríade de ligações interestaduais em todo o

organizacionais como alto uso de capital e usufruto direto ou indireto da ajuda governamental – ressalta-se a importância do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no provimento de empréstimos bancários para a renovação de frotas das companhias⁸¹. Em grande medida são estes grandes conglomerados os responsáveis pelos maiores volumes de carrocerias e chassis de ônibus comercializados, já que alguns possuem frotas compostas por 500, 1.000 ônibus ou mais⁸² (TABELA 15).

TABELA 15. BRASIL: Os três maiores grupos empresariais do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil para o ano de 2015

Grupo	Empresas	Linhas interestaduais	Ônibus rodoviários
JCA	Catarinense, Cometa e 1001	181	1.219
Gontijo	Gontijo, São Cristóvão e Nacional	243	1.054
Guanabara	Guanabara, Rápido Federal, Real Expresso, Sampaio e UTIL	322	762
Total	11 empresas	746	3.035
Total geral	242 empresas	2.744	12.489

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) - Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Onze empresas possuem mais de 30% da frota nacional de ônibus rodoviários que operam cerca de 27% das linhas interestaduais no Brasil, o que ilustra a alta concentração no setor. Os grupos JCA, Gontijo e Guanabara contém um conjunto de ligações com alta demanda que atendem a capitais das regiões Concentrada, Nordeste e Centro-Oeste, concorrendo entre si. A ligação Belo Horizonte/MG – Rio de Janeiro/RJ é operada por UTIL (Grupo Guanabara) e Cometa

Brasil.

- 81 Destaca-se a fundamental importância do BNDES Finame (não somente com o produto “BK Aquisição Ônibus e Caminhões”) para o apoio à comercialização de caminhões e ônibus no Brasil. Parte considerável do dinamismo deste comércio se deve aos financiamentos em questão, já que grande parte das vendas é efetuada a prazo. O Finame financiou cerca de 69% dos ônibus e caminhões vendidos no primeiro semestre de 2015. Sobre isso, ver: <<http://onibusbrasil.com/blog/2015/08/19/finame-financiou-69-dos-onibus-e-caminhoes-vendidos-no-primeiro-semester/>>. Acesso em: 15/01/2017.
- 82 Santos (2015) exemplifica tais valores a partir da operação do grupo paranaense Garcia-Brasil Sul. Segundo o autor (2015, pp. 92-93), “a operação das cinco empresas (Brasil Sul, Garcia, Londrisul Transportes Coletivos, Ouro Branco e Princesa do Ivaí) é centralizada na garagem central da Viação Garcia em Londrina. O grupo atualmente totaliza mais de 800 ônibus urbanos e rodoviários de diversos portes, atuando em sete estados da federação, contendo linhas para cinco capitais estaduais do Sul e do Sudeste do Brasil”.

(Grupo JCA); já a São Paulo/SP – Belo Horizonte/MG por Cometa (JCA) e Gontijo (grupo homônimo), entre outros trechos. Cenário similar se aplica ao restante do território nacional, com a concorrência entre empresas de grupos distintos em ligações similares, bem como a operação concentrada por um certo conglomerado em um determinado conjunto de linhas. Porém, isso não implica em dizer que empresas de pequeno porte não operem ligações importantes no território brasileiro, pois a flexibilidade do sistema de movimento rodoviário faz com que capitais de estado e cidades regionais possam ser atendidas em linhas que contém predominantemente centros locais e cidades pequenas.

5.1 Os fixos do transporte rodoviário de passageiros

O entendimento dos fixos e fluxos que em mútua interação configuram o transporte rodoviário de passageiros é central para que se possa delinear o funcionamento desta atividade no território, já que esta envolve deslocamentos no espaço geográfico.

Os fixos especializados para o transporte rodoviário podem ser classificados em públicos (postos de fiscalização da Receita Federal, Polícia Rodoviária Federal), concedidos (praças de pedágio e pontos de apoio de concessionárias de rodovias), privados (pontos de apoio das empresas - garagens, oficinas, e pontos de parada para descanso de passageiros e motoristas – restaurantes e postos de serviço), ou “mistos” – públicos ou concedidos, como os terminais rodoviários, que são construídos em grande parte pelas prefeituras e podem ser administrados pela própria entidade municipal como por empresas privadas mediante regime de concessão (QUADRO 18).

QUADRO 18. BRASIL: Fixos especializados do transporte rodoviário de passageiros (públicos, concedidos e mistos) – proposta de categorização

Categoria	Fixo especializado	Descrição
Público	Posto de fiscalização da Receita Federal	Em algumas rodovias a Receita Federal instala postos ou unidades móveis para a fiscalização de mercadorias com a finalidade de combater a sonegação fiscal e a circulação ilegal de mercadorias
	Postos policiais rodoviários (estadual ou federal)	Trata-se de bases instaladas para a fiscalização do tráfego de veículos nas rodovias brasileiras, com a finalidade de efetuar o monitoramento e controle dos fluxos de veículos
	Postos de pesagem	São balanças rodoviárias dedicadas à pesagem de veículos de grande porte (caminhões e ônibus) – os coletivos de passageiros também devem atender aos limites de peso por eixo
	Pontos de apoio de departamentos de estradas de rodagem (DERs)	Bases de apoio com viaturas como ambulâncias e guinchos para prestação de serviços de socorro nas rodovias
Concedidos	Praças de pedágio	Cabines manuais e sistemas automáticos (para cobranças em movimento) para pagamento das tarifas de pedágio
	Pontos de apoio das concessionárias de rodovias	Bases de apoio com viaturas como ambulâncias e guinchos para prestação de serviços de socorro nas rodovias
Misto (público ou concedido)	Terminais rodoviários	Principais pontos de embarque e desembarque de passageiros nas cidades. Possuem estruturas de venda de passagens, restaurantes, lanchonetes, banheiros, caixas eletrônicos, bem como guichês para o despacho de encomendas, pontos de táxi, integração com outros modais de transporte (terminais de ônibus urbanos, estações de trem ou metrô)

Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

As estruturas públicas e concedidas são construídas pelo poder público ou por concessionárias que, sob a égide de processos licitatórios, foram autorizadas a efetuar as obras, com a finalidade de garantir maior segurança e melhores

condições operacionais nas rodovias. Muitas das estruturas citadas são utilizadas por caminhões e ônibus, como os postos de pesagem e os postos de fiscalização, já que ambos transportam cargas e encomendas. Diferentemente do serviço regular de transporte de passageiros, o transporte rodoviário de cargas não possui itinerários fixos e regulares, portanto pode utilizar da topologia nacional de postos de serviços com maior flexibilidade, além de pontos de descanso alocados em postos de combustíveis, pátios de concessionárias de rodovias, entre outros. Já um motorista de ônibus de linha regular possui carga horária diária fixa, de modo que não é responsável pela condução do veículo por todo o percurso caso este exceda a jornada máxima diária, ainda que trabalhe “em dupla”, revezando com outro motorista embarcado. Sendo assim, algumas empresas de ônibus constroem alojamentos em pontos de apoio⁸³ e garagens, de modo a garantir as trocas de motoristas sem prejuízos na duração das viagens, ou ainda alugam apartamentos ou quartos de hotéis para o descanso dos condutores.

Os terminais rodoviários são as principais estruturas para embarques e desembarques de passageiros nas cidades, sendo equipamentos que contribuem para a aglomeração de fluxos dentro das cidades. Alguns terminais em cidades maiores⁸⁴ possuem supermercados, lojas, farmácias, agências bancárias, ou ainda estabelecimentos comerciais relativamente mais simples, com atividades e serviços característicos do circuito inferior da economia urbana, como a venda de equipamentos eletrônicos de uso pessoal, vestuário, lanchonetes, entre outros. Em alguns municípios os terminais rodoviários (ou “rodoviárias”) estão localizados nas áreas centrais das cidades, próximos de outras infraestruturas de transporte coletivo (terminais urbanos, estações de trem ou metrô), o que facilita o acesso para boa parte da população com menor renda. As empresas também possuem estruturas próprias ou terceirizadas para suas operações (QUADRO 19).

83 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, seção III: “Art. 35. A ANTT somente permitirá a utilização de terminais e de pontos de parada que ofereçam requisitos mínimos de segurança, acessibilidade, higiene e conforto. Art. 36. A transportadora deverá informar a relação de terminais, pontos de apoio e pontos de parada, indicando seus endereços, coordenadas geográficas e telefones”.

84 O terminal rodoviário de Goiânia/GO possui em seu interior o Araguaia Shopping, com lojas, supermercados, magazines, praças de alimentação e lazer. Os guichês estão localizados em lojas no “anel externo” do shopping, próximos às plataformas de embarque dos ônibus.

QUADRO 19. BRASIL: Fixos especializados do transporte rodoviário de passageiros (privados) – proposta de categorização

Categoria	Fixo especializado	Descrição
Privados	Garagens	Locais para armazenagem, abastecimento, limpeza e manutenção dos ônibus. As garagens centrais contêm escritórios para o setor administrativo, além de oficinas, serviços de funilaria e pintura, alojamentos para os motoristas, setor de tratamento de cargas e encomendas. Em alguns casos a empresa possui um memorial que conta a história da companhia contendo ônibus antigos da frota, fotografias, etc.
	Oficinas mecânicas	São fixos distribuídos ao longo das cidades e sobretudo próximo às principais rodovias, sendo pouco utilizadas pelas empresas de transporte rodoviário de passageiros de médio e grande porte
	Pontos de apoio	São terrenos com serviços de garagem, oficina, funilaria, pintura e limpeza, pois sobretudo em linhas longas, os ônibus pouco retornam às principais garagens
	Pontos de parada	Restaurantes, lanchonetes e postos de serviços ao longo das rodovias que atendem às paradas programadas das linhas rodoviárias
	Agências de viagens	Locais de comercialização de passagens rodoviárias e/ou despacho de encomendas
	Concessionários de fabricantes de chassis	Estabelecimentos de marcas de fabricantes que comercializam caminhões e ônibus (mais raro). Mantém oficinas e serviços de venda de peças de reposição
	Pontos de pós-venda de carrocerias	Estabelecimentos que comercializam peças de reposição para as carrocerias, vinculados às encarroçadoras

Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

As garagens⁸⁵ de empresas de ônibus se dedicam a diversas funções, sendo hierarquizadas em matriz e filiais. O porte varia em função da quantidade de ônibus e linhas operadas na localidade, o que elucida o fato de que as garagens em grandes cidades possuem uma gama mais variada de funções, profissionais empregados e vagas para os ônibus. Conforme a abrangência territorial das linhas da empresa, ou seja, sua topologia no território, emerge a necessidade de que várias garagens comportem elementos que nos primórdios da companhia eram restritos à matriz – departamento de recursos humanos, oficinas para reparos mais elaborados, funilaria e pintura para recuperação de veículos sinistrados, unidade para abastecimento dos veículos, entre outros.

Nas empresas com maior capilaridade territorial, é comum o fato de boa parte dos motoristas e demais funcionários desconhecerem a matriz – ademais, algumas empresas de grande porte transferiram suas sedes da cidade de origem para capitais de estado, como a Viação Ouro e Prata, oriunda de Crisciumal/RS que atualmente possui sede na capital gaúcha Porto Alegre. As empresas buscaram construir suas garagens próximas aos terminais rodoviários e aos grandes eixos de circulação, com a finalidade de encurtar e agilizar os deslocamentos dos veículos para o início das viagens e após o fim delas. Vale ressaltar também a busca por terrenos mais baratos, tendo em vista a grande extensão que ocupam para estacionamento dos ônibus.

Os pontos de apoio⁸⁶ estão primordialmente localizados nas rodovias mais utilizadas pelas empresas, de modo a estabelecer uma estrutura operacional adequada para o funcionamento das linhas. Eles são formados por estruturas de abastecimento e limpeza dos veículos. E em alguns casos possuem profissionais e equipamentos para reparos mecânicos e na carroceria menos elaborados nos veículos. Para as companhias com linhas longas, esses pontos de apoio também possuem alojamentos para as trocas de motoristas, tendo em vista que a entrada no perímetro urbano das cidades para as mudanças de condutores pode acarretar em atrasos na viagem. Alguns possuem ou estão nos fundos de restaurantes, o que os torna também pontos de parada.

85 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, seção I, artigo 2º: “Garagem: local destinado a atender às necessidades de manutenção, abastecimento, limpeza e guarda dos ônibus”

86 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, seção I, artigo 2º: “XIII - Ponto de apoio: local destinado a higienização, reparos, manutenção e socorro de ônibus em viagem, bem como ao atendimento à tripulação”.

Os pontos de parada⁸⁷ são em grande medida estruturas para alimentação e descanso dos passageiros. Costumam praticar preços superiores sobre os produtos em comparação aos disponíveis nas cidades, tendo em vista o fato de ser a “única opção” aos usuários, ou seja, cria-se uma espécie de mercado cativo. As empresas de ônibus têm acordos com redes de restaurantes com a finalidade de assegurar vagas para as paradas. Esses estabelecimentos normalmente funcionam 24 horas por dia em todos os dias do ano e algumas comercializam passagens em guichês montados pelas empresas de ônibus. Já as agências de viagens se localizam nos centros urbanos e comercializam passagens aéreas e rodoviárias, sendo em alguns casos credenciadas pelas empresas de transporte rodoviário e utilizadas como pontos para despacho e recebimento de encomendas.

Os pontos de pós-venda de carrocerias são estabelecimentos que comercializam peças para as carrocerias de ônibus, como portas, janelas, poltronas, retrovisores, lanternas, entre outros componentes. Esses se distribuem pelas regiões com maior fluxo de veículos de transporte de passageiros, próximo também às empresas de ônibus, que em caso de demanda emergencial adquirem unitariamente uma peça nova para substituição do equipamento avariado. Ademais, algumas fabricantes de carrocerias dão treinamentos para a instalação de componentes e serviços de manutenção periódica⁸⁸.

Diferentemente do transporte coletivo urbano de passageiros sobre pneus, que conta com maior número de paradas e trajetos mais curtos, o transporte rodoviário possui percursos mais longos em distância e tempo, com tarifas mais custosas e maior variedade de serviços prestados pelas empresas, como poltronas reclináveis, serviço de bordo em algumas linhas, entre outros. A grande distinção que pode ser feita entre transporte urbano e rodoviário alude à dinâmica dos percursos: uma linha urbana é responsável por interligar múltiplos pontos dentro de um ou mais municípios, com várias paradas em um trecho com poucos quilômetros de extensão, ao passo que um trajeto rodoviário conecta municípios distintos em uma rede de cidades com maior extensão quilométrica. Outra diferença alude ao tipo de veículo: os ônibus utilizados no transporte urbano, em grande maioria, possuem

87 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, seção I, artigo 2º: “XIV - Ponto de parada: local de parada obrigatória ao longo do itinerário, de forma a assegurar, no curso da viagem e no tempo devido, alimentação e descanso aos passageiros e à tripulação do ônibus”.

88 A Marcopolo possui cursos diversos para treinamento de profissionais em reparos de carrocerias de ônibus. Sobre isso, ver: <<http://www.marcopolo.com.br/marcopolo/pos-vendas/treinamentos>>. Acesso em 01/12/2017.

duas ou mais portas para embarque e desembarque de passageiros, sendo permitido o transporte de pessoas em pé, ao passo que os veículos coletivos rodoviários possuem uma única porta para embarque e desembarque de passageiros, além de espaços abaixo do piso para o carregamento de bagagens.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres elabora uma divisão entre dois serviços com base nas especificações de veículos utilizados nos transportes de passageiros. O serviço rodoviário é operado com veículos de uso rodoviário, com apenas uma porta para embarque e desembarque, nos quais é proibido o transporte de passageiros em pé. Já os veículos do serviço semiurbano são coletivos de uso urbano, com duas ou mais portas para embarque e desembarque de passageiros. A cobrança da tarifa é feita no interior dos veículos, que podem transportar passageiros em pé. As linhas semiurbanas possuem extensão máxima permitida de 75 quilômetros.

No transporte interestadual de passageiros as ligações do serviço rodoviário são predominantes. Segundo Santos (2015), de um total de 2.877 linhas, 2.759 (95,9%) são do serviço de “longa distância”. Para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autarquia reguladora desta circulação de pessoas, qualquer linha interestadual ou internacional com mais de 75 quilômetros de extensão é considerada de “longa distância”, ou seja, do serviço rodoviário. As linhas com extensão menor que 75 quilômetros são pertencentes ao serviço semiurbano, ou seja, linhas de transporte urbano que funcionam como os sistemas municipais e intermunicipais sobre pneus.

Ao definir a tarifa máxima, a ANTT busca assegurar ao passageiro um serviço de transporte com adequados níveis de preço, qualidade, segurança, conforto, regularidade e pontualidade, e, ao mesmo tempo, proporcionar ao transportador uma remuneração que mantenha seu interesse para investir em renovação de frota e melhorias tecnológicas, de serviço e atendimento.

O cálculo da tarifa máxima é realizado por meio da multiplicação do valor da distância em quilômetros entre a origem e o destino da viagem pelo valor do coeficiente tarifário máximo.

A distância entre a origem e o destino é estabelecida no momento do cadastro do itinerário da linha na ANTT. Já os coeficientes tarifários máximos variam de acordo com o serviço (rodoviário ou semiurbano), tipo de serviço (convencional sem sanitário, convencional com sanitário, executivo, semileito ou leito), tipo de pavimento da rodovia (pavimentada, implantada ou leito natural) e são estabelecidos periodicamente por

Há uma subdivisão interna do serviço rodoviário em classes que variam conforme a reclinção das poltronas (quanto maior a reclinção do assento [em graus], maior o preço cobrado por quilômetro com base no coeficiente tarifário), pela presença ou ausência de sanitário no interior do veículo e pela instalação ou não de ar-condicionado no ônibus. O semiurbano não possui classes, já que não há diferenciação quanto à reclinção dos assentos, pois são utilizados veículos de “tipo urbano”. Também não há a variação do preço por quilômetro em função da categoria tarifária de trecho, que é elaborada a partir do tipo de pavimentação viária⁹⁰ percorrido pela linha, portanto o semiurbano possui um único preço independentemente da pavimentação: R\$0,097022 por quilômetro⁹¹.

As classes de serviços com maior preço por quilômetro são justamente aquelas com poltronas que contém maior reclinção, como a “leito”, o que indica que o ônibus possui um número menor de assentos. Portanto, a tarifa maior para veículos com menor quantidade de poltronas funciona em certa medida como uma “compensação” para que a empresa consiga obter as receitas necessárias para a operação da linha (QUADRO 20), pois além do número menor de poltronas, as tarifas são mais elevadas, o que diminui a procura por parte dos passageiros. Ademais, as empresas não possuem autorizações para a classe de serviço leito em todas suas linhas, o que mostra certa seletividade espacial por parte das empresas e reflete o desenvolvimento desigual do território brasileiro: uma ligação entre

89 http://www.antt.gov.br/passageiros/metodologia_de_calculo_das_tarifas_e_dos_coeficientes_tarifarios_maximos.html. Acesso em 02/05/2019.

90 Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) as rodovias podem ser classificadas conforme a situação física: “LEITO NATURAL – LEN: rodovia construída em primeira abertura, em terreno natural, sem atendimento às normas, podendo eventualmente receber revestimento primário. Rodovias que não atendem às normas rodoviárias de projeto geométrico, não se enquadrando, portanto em nenhuma das classes de rodovias estabelecidas pelo DNIT. Sua superfície de rolamento se apresenta no próprio terreno natural; IMPLANTADA – IMP: rodovias construídas de acordo com as normas rodoviárias de projeto geométrico e que se enquadram em determinada classe estabelecida pelo DNIT. Apresentam superfície de rolamento sem pavimentação. Estas rodovias normalmente apresentam sua superfície em revestimento primário e permitem tráfego o ano todo; PAVIMENTADA – PAV: Rodovia com revestimento superior. Rodovias implantadas que apresentam sua superfície com pavimento asfáltico, de concreto cimento ou de alvenaria poliédrica”. Fonte: Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/download/rodovias/rodovias-federais/terminologias-rodoviaras/terminologias-rodoviaras-versao-11.1.pdf>>. Acesso em 28/02/2018.

91 Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: <<https://appweb.antt.gov.br/SGP/src.br.gov.antt/apresentacao/consultas?CoeficienteTarifario.aspx>>. Acesso em 28/02/2018.

capitais de estado relativamente próximas possui na maioria dos casos ao menos um horário com ônibus leito, ao passo que outras ligações de menor demanda não possuem este tipo de veículo.

QUADRO 20. BRASIL: Coeficiente tarifário das classes de serviço do transporte rodoviário interestadual de passageiros

Classe de serviço	Categoria tarifária de trecho	Valor (R\$)
Convencional com sanitário	Pavimentado	0,185708
	Leito natural	0,280196
	Implantado	0,249387
Convencional sem sanitário	Pavimentado	0,175123
	Leito natural	0,264225
	Implantado	0,235172
Executivo	Pavimentado	0,230278
	Leito natural	0,347443
	Implantado	0,309240
Leito com ar-condicionado	Pavimentado	0,421557
	Leito natural	0,636045
	Implantado	0,566109
Leito sem ar-condicionado	Pavimentado	0,382749
	Leito natural	0,577492
	Implantado	0,513994
semileito	Pavimentado	0,254420
	Leito natural	0,383869
	Implantado	0,341661

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Disponível em: <<https://appweb.antt.gov.br/SGP/src.br.gov.antt/apresentacao/consultas/CoeficienteTarifario.aspx>>. Acesso em 02/05/2019. Organização: SANTOS, B. C., 2019.

Os serviços semileito e leito são os menos procurados pelos passageiros em decorrência dos preços mais elevados das passagens, ainda que algumas empresas vendam passagens com descontos para compras antecipadas e fora de feriados prolongados e períodos de férias escolares (dezembro/janeiro e julho). Diversas companhias adotam a estratégia de comercializar passagens executivas com preço de convencionais, de modo a atrair os passageiros em toda a grade horária semanal, já que grande parte das companhias opera horários da classe executiva

restringindo o serviço convencional a apenas um horário semanal, já que este possui a obrigatoriedade de atender as gratuidades estabelecidas pela regulamentação federal (resolução número 4.770/2015).

5.2 Marco normativo nacional: o fim das permissões e o regime autorizatário

As permissões concedidas às empresas para a operação do transporte rodoviário interestadual expiraram no ano de 2003, sendo prorrogadas até o ano de 2008. Diante deste cenário, a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) elaborou o ProPass Brasil: Projeto da Rede Nacional de Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros, que tinha como premissa licitar a atividade em todo o território nacional, com a inclusão de novos atendimentos e novas linhas. No primeiro estudo fora elaborado o Plano de Outorgas, que continha os dados acerca da rede de linhas a ser licitada e os parâmetros operacionais como quantidade de passageiros, viagens e veículos a serem utilizados pelas companhias. Tal estudo resultou em um sistema de transporte que continha 1.967 linhas distribuídas em 18 grupos subdivididos em 60 lotes, com a incorporação de 703 novos atendimentos para municípios em que não existiam ligações regulares e trinta e quatro cidades integrariam a rede de transporte de passageiros. Foram pesquisadas 179 cidades, com coletas de dados nos terminais rodoviários e fiscais embarcados em viagens rodoviárias (SANTOS, 2015).

Alguns estudos foram refeitos e características da licitação alteradas, como a disposição dos lotes, distribuição das linhas em cada lote, entre outras. O certame ocorreria no ano de 2014 com 16 grupos subdivididos em 54 lotes com 1.836 linhas (SANTOS, 2015), mas a licitação nos moldes previstos não foi realizada. A lei federal número 12.996, de 18 de junho de 2014, que altera as leis de número 12.715/2012; 12.873/2013 e 10.233/2001 (criação da ANTT), traz o texto que define a utilização do regime autorizatário para a operação das linhas interestaduais com mais de 75 quilômetros de extensão (longa distância). Deve ser destacado o posicionamento das empresas e de entidades de classe como a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI) que, em relação ao ProPass, se

posicionaram de forma contrária ao certame⁹², com argumentos de ordem econômica e operacional que visaram justificar a não implantação do regime licitatório de concessões. Diante do encerramento do processo licitatório, a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) promulga a resolução número 4.770, de 25/06/2015, que “dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização” (ANTT, 2015).

Art. 1º Regulamentar, com fundamento na letra j do inciso III do artigo 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização, conforme o disposto nesta Resolução (ANTT, 2015).

As autorizações têm um prazo de duração de três anos e podem ser renovadas desde que a empresa respeite algumas especificações operacionais durante o período em questão, como idade média da frota de 5 anos e idade máxima dos veículos de dez; frequência mínima dos mercados de uma viagem semanal por sentido⁹³; cadastramento dos motoristas devidamente capacitados conforme as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), entre outros (ANTT, 2015). Portanto, o regime autorizatório confere maior flexibilidade ao setor, pois diferentemente das concessões e permissões que perduram por prazos mais longos, as autorizações propiciam, sobretudo aos grandes conglomerados, a distribuição das linhas entre as companhias. Em entrevista realizada na Agência Nacional dos Transportes Terrestres no dia 26 de fevereiro de 2019 fora perguntado à gerente Priscilla Nunes de Oliveira quais as mudanças mais importantes no âmbito

92 Em reportagem veiculada pela revista Technibus em agosto de 2013 (ano 22, número 109) intitulada “Sai a licitação”, Paulo Porto Lima, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI), defende o setor privado em detrimento do certame elaborado pela autarquia federal. Segundo a matéria: “Outro ponto polêmico é em relação à qualificação técnica. Porto Lima defende que a atividade sempre foi exercida pelo setor privado que acumulou conhecimento técnico ao longo dos anos, e destaca que essas experiências não foram levadas em consideração no momento de estipular as exigências de qualificação para prestação do serviço. ‘A exigibilidade da capacidade técnica é muito aberta, não podemos ter noção de quantas empresas não são qualificadas para participar, mas rigorosamente, quem não está atualmente operando no setor, do ponto de vista da Abrati, não estaria qualificado para participar do processo. Porém, da forma como está no edital, todas as empresas que fazem algum tipo de transporte público hoje estariam habilitadas para participar e esse é outro ponto crítico’, destaca”. Nota-se o posicionamento conservador do presidente da associação de classe que representa o setor, ou seja, reticente à entrada de novas companhias no segmento rodoviário interestadual.

93 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, seção II, artigo 33º: “A frequência mínima dos mercados solicitados deverá ser de, ao menos, uma viagem semanal por sentido, por empresa”.

operacional com o fim das permissões e início do regime autorizatório a partir da resolução 4.770/2015.

Eram contratos com tempo determinado, que foram prolongados. Depois entraram as autorizações especiais, já que o ProPass estava em estudos (feitos na antiga GEROT). Com a lei número 12.996 vem o “fim” do ProPass, e a partir da deliberação nº 96, há o início das autorizações. Do ponto de vista jurídico, há um “misto” de autorização com permissão, pois se regula tarifa e se limita a entrada de novos operadores. A parte operacional mudou muito pouco, já que as autorizações utilizam o Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Sendo assim, trata-se de uma “outorga mista”. No nível operacional, não houve tantas modificações (informação verbal)⁹⁴.

Do ponto de vista operacional, foram poucas mudanças do regime permissionário para o autorizatório, pois a coleta de informações, o relatório tarifário, elaborado pela Agência e o funcionamento do Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) permanecem, o que indica que o novo regime regulatório corroborou com a manutenção de grande parte do cenário no transporte rodoviário interestadual de longa distância.

A única mudança que foi responsável por boa parte das mudanças relacionadas à operação das linhas foi a necessidade de documentos comprobatórios que certifiquem a regularidade jurídica das empresas: segundo o artigo 8º - item VII - da resolução 4.770/2015 “para a comprovação da regularidade jurídica, a transportadora deverá apresentar certidão negativa de falência ou recuperação judicial, expedida pelo cartório distribuidor da sede da pessoa jurídica” (ANTT, 2015), ou seja, a empresa não poderá estar envolvida em nenhum processo que possa em última análise comprometer a prestação dos serviços. Para que uma companhia esteja apta a operar uma linha ou mercado é necessária a expedição de dois atos da Agência Nacional dos Transportes Terrestres em duas etapas: o primeiro ato é o Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR)⁹⁵, que autoriza a transportadora a solicitar os mercados⁹⁶ e linhas para a prestação dos serviços de

94 Informação verbal. Entrevista concedida por Priscilla Nunes de Oliveira (Gerente na Gerência de Transporte Regular de Passageiros Autorizado – GETAU, vinculada à Superintendência de Transporte de Passageiros – SUPAS) em Brasília/DF no dia 26/02/2019.

95 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, artigo XXIII: “Termo de Autorização de Serviços Regulares: ato da Diretoria da ANTT, vinculado aos requisitos desta Resolução, que terá prazo de vigência indeterminado, com renovação da documentação a cada período de três anos e que torna a transportadora apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros”.

96 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, artigo X: “Mercado: par de localidades que caracteriza uma origem e um destino”.

transporte rodoviário regular. Tendo o TAR liberado, a empresa precisa de uma Licença Operacional (LOP)⁹⁷, que contém a relação dos mercados autorizados para a companhia privada realizar a atividade de transporte. Após a elaboração deste arcabouço normativo, questiona-se quais as principais vantagens e desvantagens do regime autorizatório em relação ao permissionário e às concessões:

Houve a extinção de permissões e concessões no rodoviário. As autorizações não chegam a ser propriamente autorizações “puras”, ou seja, possuem atributos jurídicos de permissões. A vigência das autorizações é por prazo indeterminado, ou seja, trata-se de uma vantagem em relação às permissões (“mais fechadas”). O mercado é da União e pode ser repassado de empresa para empresa. A partir de uma Licença Operacional (LOP), a empresa pode inserir mercados para ampliar sua atuação (informação verbal)⁹⁸.

As competências de gestão (concessão, permissão e autorização) diferem quanto ao grau de precariedade. O termo no âmbito jurídico se refere “à validade e ao teor do serviço delegado” (DRUCIAKI, 2009, p. 89), e as competências são instrumentos descentralizadores da prestação de serviços públicos, pois delegam a terceiros os serviços que o Estado prestaria à população. Embora mais flexíveis, as autorizações são juridicamente mais precárias, pois não há prazos fixos para a duração da prestação do serviço como nas concessões e permissões. Ademais, a fiscalização do regime autorizatório é relativamente mais complexa em virtude da possibilidade de repasse associada a um número menor de obrigações exigidas pelo poder regulador. Isso implica em dizer que a garantia de gratuidades e direitos aos passageiros mediante tal regime normativo está em certa medida comprometida e, ao considerar a atividade do transporte rodoviário de passageiros no Brasil, até a década de 2000 eram praticamente inexistentes benefícios como gratuidades nas passagens.

A partir do ano de 2006 passa a vigorar a resolução número 1.692, de 24 de outubro de 2006, da Agência Nacional dos Transportes Terrestres, que regulamentou, a partir do Estatuto do Idoso, a gratuidade para passageiros acima de 60 anos com renda mensal igual ou inferior a dois salários mínimos, tornando a

97 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, artigo VIII: “Licença Operacional: ato da ANTT, com a relação dos mercados autorizados, e sua(s) respectiva(s) linha(s), que autoriza a transportadora a executar a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros”.

98 Informação verbal. Entrevista concedida por Priscilla Nunes de Oliveira (Gerente na Gerência de Transporte Regular de Passageiros Autorizado – GETAU, vinculada à Superintendência de Transporte de Passageiros – SUPAS) em Brasília/DF no dia 26/02/2019.

renda critério central para a concessão desta. Os ônibus rodoviários em horários com a classe de serviço convencional devem ceder duas passagens totalmente gratuitas para passageiros acima de 60 e outros dois bilhetes com 50% de desconto para usuários na mesma faixa etária (DIAS e SANTOS, 2018).

Ainda na década de 2000 fora elaborado o Passe Livre Interestadual, que prevê a cessão de dois assentos com gratuidade total para pessoas com deficiência (PCDs), mediante comprovação de renda baixa. Caso haja poltronas vagas em um determinado horário e, mesmo que tenham sido concedidas todas as gratuidades, a empresa é obrigada a ceder o assento para o portador do Passe Livre. Já no ano de 2016 a Agência instituiu o IdJovem pela resolução número 5.063, de 30 de março de 2016. Este programa consiste em conceder duas passagens totalmente gratuitas e outras duas por 50% da tarifa total para jovens entre 15 e 29 anos que são registrados no Cadastro Único, portanto, beneficiários de programas sociais federais (DIAS e SANTOS, 2018).

Todas essas gratuidades devem ser ofertadas pelos horários com a classe de serviço convencional, o que gerou um crescimento expressivo do número de solicitações das empresas para a criação de linhas com a classe de serviço executivo ou semileito – são linhas idênticas àquelas já operadas, porém como a única exigência da ANTT é a realização de uma única viagem semanal (ida e volta) com classe de serviço convencional, as empresas adotaram a estratégia de montar a grade horária semanal com a maioria das viagens na classe executiva. Por fim, Vale ressaltar que a Resolução 4.770/2015 prevê o fim da frequência mínima do serviço convencional⁹⁹ e do coeficiente tarifário (preço para cada classe de serviço por quilômetro)¹⁰⁰ a partir de 19 de junho de 2019, o que indica que vigorará o regime de liberdade tarifária, como ocorre no transporte aéreo de passageiros desde a década de 1990. O primeiro prognóstico que pode ser feito em relação a este novo regime é o possível aumento de passagens em períodos de alta demanda, pois a ausência de um coeficiente tarifário faz com que a oscilação dos preços obedeça exclusivamente ao ritmo de procura de bilhetes por parte dos usuários.

99 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, artigo 75: “Até o dia 18 de junho de 2019, a autorizatária ficará obrigada a ofertar o serviço convencional, no mínimo, na frequência mínima estabelecida pela ANTT”.

100 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, artigo 76: “A ANTT fixará o Coeficiente Tarifário Máximo até a data de 18 de junho de 2019”.

5.3 A reestruturação interna das empresas de forma gradual

Com a alteração no regime normativo que regula a operação do transporte rodoviário interestadual de longa distância, as empresas do setor se readequaram buscando a manutenção de suas atividades. Uma das demandas da nova legislação diz respeito à regularização da situação jurídica dos Cadastros Nacionais de Pessoas Jurídicas (CNPJs). Companhias em recuperação judicial ou sem certidão negativa de falência estão proibidas de solicitar um Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR) e consequentemente uma Licença Operacional (LOP) com a operação dos mercados e linhas. Sendo assim, as empresas do Grupo Reunidas (Reunidas Transportes Coletivos, Real Transporte e Turismo e Reunidas Turismo) e do Grupo Eucatur (Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo, Viação Nova Integração) passaram por reestruturações internas que resultaram na supressão, criação ou repasse de linhas a outras companhias dos seus respectivos grupos ou de conglomerados diferentes.

5.3.1 Transferências do Grupo Reunidas para Ouro e Prata e Planalto

A Reunidas Turismo S/A, pertencente ao Grupo Reunidas, absorveu as linhas da Reunidas Transportes Coletivos¹⁰¹ e da Real Transporte e Turismo, que tinham os CNPJs responsáveis pela operação das ligações rodoviárias interestaduais. Isto ocorreu em virtude de ambas terem passado por um processo de recuperação judicial em 2016, ano em que foram liberadas as Licenças Operacionais (LOPs) pela ANTT¹⁰². Este processo foi parte de uma reestruturação interna do grupo, que repassou às empresas Planalto Transportes e Viação Ouro e Prata as linhas que continham como origem cidades no estado de São Paulo – São Carlos, Piracicaba, Rio Claro e São Paulo, além da capital paranaense Curitiba.

A maior parte destas ligações para o estado paulista pertencia à Reunidas Transportes Coletivos – Joaçaba/SC – São Paulo/SP, Dionísio Cerqueira/SC – São Paulo/SP, Frederico Westphalen/RS – São Paulo/SP, Chapecó/SC – Curitiba/PR; Tubarão/SC – Curitiba/PR, entre outras. Já as linhas do Rio Grande do Sul para São

101 As linhas foram transferidas da Reunidas Transportes Coletivos para a Reunidas Turismo por meio da resolução número 4.884, de 08 de outubro de 2015.

102 Sobre isso, ver: <<https://diariodotransporte.com.br/2016/05/19/reunidas-cacador-entra-em-recuperacao-judicial-e-tem-60-dias-para-escapar-da-falencia/>>. Acesso em: 08/05/2019.

Paulo/SP – Santa Rosa/RS – São Paulo/SP; Passo Fundo/RS – São Paulo/SP, etc., pertenciam à Real Transporte e Turismo. As únicas linhas mantidas da Real que foram transferidas para a Reunidas Turismo foram a Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA e a Santo Ângelo/RS – Palmas/TO¹⁰³, o que indica a importância destas linhas longas para o grupo, ainda que haja a concorrência de Cantelle e Planalto nestes trechos. Ressalta-se que a concorrência com o transporte aéreo foi um dos fatores que corroborou com a supressão das operações para as cidades paulistas e para Curitiba, já que parte destas ligações mais curtas (com menos de 1000 km de extensão em sua maioria) pode ser realizada por trajetos aéreos – aeroportos como Chapecó/SC e Passo Fundo/RS possuem um conjunto razoável de voos para São Paulo/SP. Ademais, para cidades próximas à Florianópolis/SC, o deslocamento rodoviário complementado pelo aéreo pode ser mais viável em certas ocasiões.

Em reportagem veiculada pelo Anuário do Ônibus no ano de 2009 (Editora OTM, ano 9, número 17) intitulada “Tradição que resiste”, o gerente da então filial da Reunidas Transportes Coletivos em São Paulo/SP Amilcar Luiz Caramori atenta para a queda anual do movimento de passageiros pela empresa e aponta como principais fatores “a concorrência do setor aéreo, o crescimento da frota de automóveis e motocicletas e o avanço do transporte clandestino” (PASSOS, 2009, p. 22)¹⁰⁴. A concorrência com o automóvel particular é um fator relevante para viagens de curta extensão, em que o trajeto pode ser feito em menos de doze horas, já que o automóvel propicia ao usuário a liberdade na escolha do trajeto, das paradas e, em ocasiões de viagens coletivas, a divisão dos custos com combustíveis, pedágios e refeições. Isto explica em certa medida a queda no número de viagens de ônibus no período diurno, associada ao uso do transporte aéreo. Contudo, para deslocamentos noturnos, o ônibus propicia ao passageiro a possibilidade de dormir ou ainda não estar atento aos elementos do tráfego (radares, postos de pedágio, demais veículos, etc.), tornando a viagem relativamente mais cômoda. Sendo assim, as empresas de ônibus buscaram reforçar seus horários no período noturno, propiciando aos usuários deslocamentos que se iniciam a partir das 19h de um dia com fim estimado a partir das 6h do outro dia.

103 As linhas foram transferidas da Real Transporte e Turismo para a Reunidas Turismo por meio da resolução número 4.877, de 30 de setembro de 2015.

104 O acervo das publicações da editora OTM pode ser consultado online em: <<http://acervodigitalotm.com.br/magazines>>.

Com a promulgação da resolução número 4.873, de 30 de setembro de 2015, são transferidas parte das linhas da Reunidas Transportes Coletivos para a Viação Ouro e Prata. Já com a resolução número 4.880, de 6 de outubro de 2015, são transferidas parte das linhas da Reunidas Transportes Coletivos para a Planalto Transportes (FIGURA 18).

FIGURA 18. BRASIL: Novas linhas operadas por Ouro e Prata e Planalto para os estados do Paraná e São Paulo

Fonte: <<https://www.viacaoouroeprata.com.br/imagens/promoViopPlanaltoMapa.gif>>. Acesso em: 09/05/2019.

As operações das gaúchas Planalto e Ouro e Prata com as linhas de Real e Reunidas se iniciou no dia 05 de novembro de 2015¹⁰⁵, enfatizando a chegada ao estado de São Paulo e a Curitiba/PR (FIGURA 18), em trechos com grande concorrência com grupos como JCA, dono de empresas como Viação Cometa, Auto Viação Catarinense e Expresso do Sul, Viação Itapemirim e Kaissara, entre outras.

¹⁰⁵ Sobre isso ver: <<https://diariodotransporte.com.br/2015/11/04/ouro-e-prata-e-planalto-concretizam-nesta-quinta-parceria-no-sul-e-sudeste/>> e <<https://www.viacaoouroeprata.com.br/parceriaplanalto>>. Acesso em: 09/05/2019.

5.3.2 O grupo Eucatur passa a contar com uma nova empresa: Solimões

O grupo Eucatur possui quatro empresas que operam linhas rodoviárias interestaduais: EUCATUR - Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda.; Viação Nova Integração Ltda; Transportes Coletivos Serra Azul Ltda. e Solimões Transportes de Passageiros e Cargas EIRELI. As duas primeiras (Eucatur e Nova Integração), segundo a Agência Nacional de Transportes, operam mediante autorização judicial, portanto possuem um conjunto reduzido de linhas. É nesse contexto que é criada a Solimões, porém sem nenhuma mudança operacional substantiva, com apenas a colocação de adesivos indicando “Solimões Transportes” nos veículos com a pintura da Eucatur (FIGURA 19).

FIGURA 19. MATO GROSSO: Ônibus da EUCATUR com a identificação da Solimões Transportes na rodoviária de Sinop/MT

Registro: SANTOS, B. C., 2018.

Além da identificação da Solimões, os dois adesivos com identificações de cadastros na Agência Nacional dos Transportes Terrestres indicam que o veículo pode operar em ambas as empresas, pois o número com 6 dígitos indica o estado de registro do CNPJ da companhia (os 2 primeiros dígitos) e os 4 restantes indicam o número da empresa no cadastro da ANTT (FIGURA 19). A Solimões absorveu parte das linhas da Nova Integração e grande parte das linhas da Eucatur¹⁰⁶,

¹⁰⁶ As linhas foram transferidas da EUCATUR - Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda para a Solimões Transportes de Passageiros e Cargas EIRELI por meio da resolução

passando a ser a principal empresa do grupo em termos operacionais. Todavia não houve nenhuma mudança substancial na utilização da logomarca “EUCATUR” em seus veículos, materiais de divulgação, sítio eletrônico, guichês de terminais rodoviários, entre outros¹⁰⁷.

5.4 Ajustes operacionais e rearranjo de linhas entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro

Considerando as linhas entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro, algumas empresas reestruturaram suas operações, com a supressão de linhas e a criação de outras para prosseguir com o atendimento aos centros contemplados desde o início do processo migratório a partir da década de 1970, sobretudo com ênfase nos centros urbanos de porte médio como Cascavel/PR, Rondonópolis/MT, entre outros. Segundo informações do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), que fornece os dados de demanda brutos a partir do ano de 2005, 19 linhas que registraram demanda ao menos para um ano dentro do período 2005-2017 foram suprimidas. Ressalta-se o fato de que algumas empresas como Viação Nossa Senhora de Medianeira e Expresso Vitória do Xingu¹⁰⁸, que operaram linhas no recorte em voga, não enviaram informações para o SISDAP, o que impossibilita a análise de dados neste item. Por fim, a base do SISDAP não fornece o dado acerca da data de encerramento das linhas.

Do conjunto de 19 linhas encerradas, o grupo Eucatur foi responsável por sete supressões, sendo 5 da Empresa União Cascavel e 2 da Nova Integração. A Lopes e Oliveira Transportes e Turismo Ltda. (LopesSul) encerrou sete, ao passo que a Lopes Turismo e Transportes Ltda. (LOPES TUR) suprimiu duas. Finalmente, Real Transporte e Turismo, Transportes Satélite e Viação Ouro e Prata encerraram uma linha cada. Ressalta-se que os valores de demanda e anos de operação foram tabulados a partir dos dados oriundos do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP), da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – algumas séries históricas possuem

número 4.890, de 8 de outubro de 2015.

107 Sobre isso ver: <<https://onibusparaibanos.com/2015/10/14/solimo-es-assume-as-operacoes-da-eucatur/>>. Acesso em: 09/05/2019.

108 A relação de linhas de ambas as empresas está no item 4.4, no capítulo 4 deste trabalho.

valores iguais a zero ou ausência de dados, o que é justificado pelo fato de as informações serem fornecidas pelas empresas.

5.4.1 Empresa União Cascavel e Nova Integração

De 2005 a 2015 a União Cascavel (EUCATUR) operou cinco linhas que foram suprimidas. Em todos os casos houve readequações que buscaram inserir os trechos operados na malha da companhia, ou seja, os cortes visaram a redução da quantidade de linhas sem o abandono de centralidades atendidas. A empresa operou a linha 09-1289-00: Cascavel/PR – Ji-Paraná/RO, registrando uma demanda total de 16.730 passageiros de 2005 a 2015. Esta foi em certa medida inserida nas já existentes Cascavel/PR – Porto Velho/RO, e o mesmo se aplica à linha 09-1290-00: Maringá/PR – Porto Velho/RO, que registrou de 2005 a 2015 uma demanda total de 14.216 passageiros. Neste sentido, a União Cascavel fez uma readequação de linhas que não acarretou em prejuízos para os passageiros atendidos nestes percursos.

A companhia também operou a linha 09-1291-00: Curitiba/PR – Porto Velho/RO, registrando uma demanda total de 8.165 passageiros de 2005 a 2015. Destaca-se o fato desta linha ter o percurso passando por Maringá/PR e Cascavel/PR, respectivamente, o que em certa medida inviabilizava a operação, sobretudo ao considerar que a passagem por Cascavel ao sair de Maringá prolongava o tempo de viagem. Sendo assim, os passageiros oriundos de Curitiba embarcam nas duas ligações que saem desta cidade rumo a Porto Velho, bem como na linha advinda de Criciúma/SC.

Em 2005 e 2006 a União Cascavel operou a linha 10-1934-00: Porto Alegre/RS – Porto Velho/RO, registrando uma demanda total de 28.634 passageiros no período. Tal linha fora suprimida em virtude de múltiplas possibilidades de conexão para os passageiros: a primeira alude ao fato de os usuários do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná terem a possibilidade de embarcar na linha da própria empresa que se destina à Aripuanã/MT (Aripuanã/MT – Porto Alegre/RS) e passa na cidade de Vilhena/RO, ou seja, os passageiros que se destinam a Rondônia podem fazer uma conexão neste estado ou em alguma centralidade ao longo da BR-163 nos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e em Cascavel/

PR, ponto de encontro de grande parte das linhas do grupo Eucatur que rumam ao norte do país.

Outra possibilidade é de efetuar as conexões com a Viação Nova Integração, pois esta opera duas linhas entre Porto Alegre/RS e Alta Floresta/MT, possibilitando aos passageiros o transbordo ao longo da BR-163 no trecho entre Cascavel/PR e Cuiabá/MT. Conforme verificado nos trabalhos de campo realizados nas regiões Centro-Oeste e Sul, atualmente a União Cascavel opera a ligação Aripuanã/MT - Porto Alegre/RO com saídas de Rio Branco/AC: o mesmo veículo faz o trecho da capital acreana até Vilhena/RO, para posteriormente seguir viagem até o Sul do país. Isto também ocorre em virtude da impossibilidade operacional de atendimento ao município de Aripuanã: segundo relatos orais coletados em campo, a rodovia BR-174 que interliga a cidade aripuanense ao estado de Rondônia não possui condições adequadas de tráfego, com falta de pontes e pavimentação, impedindo a prestação do serviço.

A União Cascavel também operou a linha 10-1298-01: Erechim/RS – Ji-Paraná/RO, registrando uma demanda total de 18.108 passageiros de 2006 a 2015. Este é um caso de rearranjo operacional entre empresas do mesmo grupo, afinal este trecho passou a ser atendido dentro do mesmo conjunto de possibilidades enumerado anteriormente, ou seja, a combinação de linhas entre União Cascavel e Nova Integração permitiu a “inclusão” da Erechim/RS – Ji-Paraná/RO em ligações já operadas pelo grupo Eucatur.

Por fim, a Nova Integração operou a linha 09-1475-01: Maringá/PR – Paranaíba/MT, registrando uma demanda total de 6.974 passageiros de 2006 a 2015, bem como a 09-1475-00: Maringá/PR – Sinop/MT, com um total de 8.209 passageiros de 2005 a 2015. Ambas as linhas foram incluídas em trechos já operados pelo grupo Eucatur, como Cascavel/PR – Sinop/MT ou Cascavel/PR – Alta Floresta/MT. Em última análise, não houve a necessidade operacional de conter linhas com origem em Maringá, já que as ligações oriundas de Cascavel passam pela centralidade maringaense e seguem viagem rumo ao “Nortão” do Mato Grosso.

5.4.2 LOPES TUR

A carazinhense LOPES TUR operou a linha 10-1939-00: Ijuí/RS – Balsas/MA, registrando uma demanda total de 69.436 passageiros de 2005 a 2010. Atualmente

a companhia contempla este trecho com sua ligação entre Carazinho/RS e Balsas/MA, que fora criada no ano de 2015. A empresa encerrou suas atividades na região do vale do Araguaia mato-grossense, com o fim da operação da linha 10-1938-00 e 10-1938-61: Cruz Alta/RS – São Félix do Araguaia/MT, que registrou o total de 51.341 passageiros de 2005 a 2015.

5.4.3 LopesSul

A carazinhense LopesSul operou a linha 11-9062-00: Água Boa/MT – Espumoso/RS, registrando uma demanda total de 2.650 passageiros de 2008 a 2016; a linha 10-9505-00: Ijuí/RS – Paranatinga/MT via Chapecó/SC (com volume total de 4.236 passageiros entre 2014 a 2017) e as linhas 10-9481-00 e 10-9481-61: Ibirubá/RS – Gaúcha do Norte/MT (com o total de 7.694 passageiros de 2014 a 2017). Grande parte dos trechos e cidades contempladas por este conjunto citado são atualmente atendidas pela LopesSul. De 2009 a 2017 fora operada a linha 10-9114-00: Santa Maria/RS – Canarana/MT, registrando uma demanda total de 1.050 passageiros no período. Já as linhas 10-9231-00 e 10-9231-61: Cruz Alta/RS – Paranatinga/MT registraram o total de 6.540 passageiros de 2011 a 2014¹⁰⁹. Atualmente as cidades de Santa Maria/RS e Cruz Alta/RS não são atendidas pela empresa com suas linhas regulares.

De 2005 a 2017 a linha 10-1956-00 e 10-1956-61¹¹⁰: Panambi/RS – Querência/MT, registrando uma demanda total de 73.455 passageiros. Trata-se do principal trecho da empresa, ou seja, a operação de linhas entre o interior gaúcho e o vale do rio Araguaia mato-grossense, o que explica a maior demanda dentre as suprimidas. A companhia também encerrou a operação das linhas 10-9045-00 e 10-9045-61: Panambi/RS – Querência/MT via Iraí/RS, que transportaram 43.228 passageiros de 2007 a 2014¹¹¹. Tais ligações possuíam distinções quanto aos percursos e as cidades atendidas: a linha via Iraí/RS atendia a 53 municípios, com a inclusão de cidades ao longo de todo o percurso em praticamente todos os estados abarcados pela ligação (exceto São Paulo e Mato Grosso do Sul), enquanto que a outra linha atendia a 29 municípios, em um percurso relativamente mais “direto”,

¹⁰⁹ Em 2015 e 2017 não foram declaradas informações, ao passo que em 2016 a demanda registrada foi igual a zero.

¹¹⁰ Sufixo “00” - classe de serviço convencional; sufixo “61” - classe de serviço executivo.

¹¹¹ Em 2015 e 2017 não foram declaradas informações, ao passo que em 2016 a demanda registrada foi igual a zero.

com menor número de paradas para embarques e desembarques em cidades pelo caminho (FIGURA 20).

FIGURA 20. BRASIL: Impresso de divulgação das linhas operadas pela empresa LopesSul utilizado na década de 2000

Fonte: Acervo Clube do Ônibus Monteiro. Registro: SANTOS, B. C., 2018.

Os materiais de divulgação das empresas que buscam ilustrar a área de operação enfatizam as cidades atendidas sem diferenciar necessariamente as linhas, já que a principal intenção das companhias é transmitir uma mensagem direta e de rápido entendimento por parte dos usuários.

5.4.4 Real Transporte e Turismo, Transportes Satélite e Viação Ouro e Prata

A Ouro e Prata operou a linha 10-1975-00: Ijuí/RS – Guarantã do Norte/MT via Santa Rosa/RS e São Miguel do Oeste/SC, com um total de 110.083 passageiros transportados de 2005 a 2009. A companhia gaúcha obteve no ano de 2005 a permissão para operar a linha Porto Alegre – Santarém, com extensão superior a 4.000 quilômetros. Portanto a Ouro e Prata abarcou grande parte das cidades operadas pela linha extinta, ainda que ambas tenham operado simultaneamente de 2005 a 2009. As centralidades do noroeste gaúcho e oeste catarinense, como Santa

Rosa/RS e São Miguel do Oeste/SC deixaram de ser operadas, embora atualmente estejam contempladas pela Ijuí/RS – Canarana/MT, o que possibilita ao passageiro a realização de conexão entre as ligações atualmente operadas em Cascavel/PR ou Campo Grande/MS.

A Satélite operou a linha 11-1917-00: Apiacás/MT – Cruz Alta/RS, registrando uma demanda total de 3.208 passageiros no ano de 2005. Contudo, a empresa mato-grossense encerrou suas atividades ao final da década de 2000. Já a Real operou a linha 10-1759-00: Santo Ângelo/RS – Vila Rica/MT, registrando uma demanda total de 45.122 passageiros de 2005 a 2010. Em entrevista realizada na garagem matriz do grupo Reunidas em Caçador/SC no dia 7 de novembro de 2018, o supervisor de mercado Everildo Giacometti pontua:

A linha Santo Ângelo – Vila Rica não é mais operada por conta da dificuldade operacional – alto custo e baixa demanda. Por conta da falta de pavimentação asfáltica no trecho final da linha à época, a empresa fazia a troca de veículo, o que onerava a operação. A concorrência com a Xavante (no vale do Araguaia/MT) fez também com que poucos passageiros utilizassem o trecho Goiânia – Vila Rica. Atualmente, a Aguatur(GO) concorre com a Xavante(informação verbal)¹¹².

A ausência de pavimentação em trechos da BR-158 no vale do Araguaia mato-grossense onerava a operação da Real, demandando a troca de ônibus após Barra do Garças/MT, já que um veículo com suspensão metálica, mais elevada e com motorização dianteira é mais resistente às imperfeições do pavimento em relação ao veículo com motor traseiro e suspensão pneumática. Portanto, além da troca de veículo demandar tempo da viagem, há a necessidade de um local para o estacionamento do ônibus a ser trocado, bem como o pagamento de um funcionário para manutenção e limpeza do veículo.

5.5 Empresas, linhas e ligações que permanecem nos fluxos considerados

Os fluxos são operados por empresas privadas e regulados por autarquias ou entidades públicas¹¹³. No serviço rodoviário interestadual não há e nunca houve

¹¹² Informação verbal. Entrevista concedida por Everildo Giacometti, supervisor de mercado da companhia Reunidas Turismo S.A., em Caçador/SC, no dia 07/11/2018.

¹¹³ Exemplo de autarquia reguladora de transporte rodoviário: Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP); exemplo de entidade

empresa pública prestando o serviço, ou seja, diferentemente do serviço urbano em que há a participação de algumas empresas públicas na prestação do serviço¹¹⁴, no rodoviário não há companhias estatais ou mistas nas operações. Considerando as linhas atuantes no recorte deste trabalho, as empresas que operam atualmente são as cascavelenses do Grupo Eucatur (EUCATUR, Nova Integração, Serra Azul e Solimões); a também oriunda de Cascavel Cantelle; Reunidas (Caçador/SC); Planalto (Santa Maria/RS); Ouro e Prata (Porto Alegre); Helios (Carazinho/RS) e a gaúcha Constantina Turismo, de Constantina/RS (TABELA 16).

TABELA 16. BRASIL: Linhas e veículos das empresas que operam entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro – ano 2015

Empresa	Linhas	Veículos
Cantelle Viagens e Turismo Ltda.	1	11
Constantina Turismo Ltda.	3	10
Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda. (EUCATUR)	38	124
Helios Coletivos e Cargas Ltda.	17	60
Lopes e Oliveira Transportes e Turismo Ltda. - LopesSul	8	12
Lopes Turismo e Transportes Ltda. - LOPES TUR	6	10
Planalto Transportes Ltda.	22	52
Reunidas Turismo S/A	27	82
Solimões Transportes de Passageiros e Cargas	5	150
Transportes Coletivos Serra Azul Ltda.	3	13
Viação Nova Integração Ltda.	5	23
Viação Ouro e Prata S.A.	28	137
TOTAL: 12 empresas	163	784

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Dados oriundos do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Embora companhias como Cantelle e Constantina, tenham poucas linhas até a atualidade, a frota é utilizada em uma operação complexa, que envolve extensões

pública: Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais (DER/MG).

114 Empresa de transporte público mais antiga em operação no Brasil, a Carris surge em Porto Alegre no ano de 1872, fazendo o transporte de passageiros por bondes para posteriormente utilizar ônibus. A empresa atualmente é uma sociedade de economia mista, com a prefeitura de Porto Alegre detendo 99% das ações. Sobre isso ver: <http://www.carris.com.br/default.php?p_secao=59>. Acesso em: 01/12/2017.

acima de 2.500 quilômetros que percorrem dezenas de cidades. Ademais, todas as empresas também oferecem serviços de fretamento e na alta temporada o crescimento da demanda de passageiros requer o uso de uma frota operacional reserva (TABELA 16). Somando-se a frota do grupo Eucatur, são 310 veículos distribuídos pelas quatro empresas, que operam 51 linhas em estados das regiões Norte, Centro-Oeste, Sudeste e Sul.

5.5.1 Cantelle Viagens e Turismo Ltda.

A Cantelle Viagens e Turismo foi adquirida pela Princesa dos Campos, paranaense de Ponta Grossa, em 2003. Há a complementaridade das áreas operacionais de ambas as companhias, já que a Princesa dos Campos possui um conjunto amplo de ligações intermunicipais no estado do Paraná, o que torna Cascavel um importante ponto de conexão para as duas empresas. A única ligação da Cantelle conecta Cruz Alta/RS à Barreiras/BA (QUADRO 21).

QUADRO 21. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Cantelle Viagens e Turismo Ltda.

Prefixo	Descrição	Tipo de veículo
10-0044-00	Cruz Alta/RS – Barreiras/BA	Convencional com sanitário
11-0044-61	Cruz Alta/RS – Barreiras/BA	Executivo

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres. Consultas realizadas no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), em 29/08/2018. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

São duas linhas apenas operadas pela companhia cascavelense agrupadas em uma ligação, conectando centralidades importantes na rede urbana das regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste. As duas linhas da Cantelle concorrem com os serviços das empresas Planalto (Santa Maria – Barreiras) e Reunidas (Santo Ângelo - Barreiras), pois percorrem caminhos semelhantes e atendem a um conjunto de centralidades relevantes na rede urbana, como Brasília/DF, Uberlândia/MG e São José do Rio Preto/SP.

5.5.2 Constantina Turismo Ltda.

A empresa iniciou suas operações no segmento rodoviário em 2005, transportando 172 passageiros, saltando para 6.726 em 2008¹¹⁵ e chegando em 2016 a 8.442¹¹⁶. Isso indica a importância das 6 linhas da empresa, pois essas atendem a cidades que não são contempladas por outras companhias mais antigas, como Capitão Leônidas Marques/PR; Chapada dos Guimarães/MT; Laranjeiras do Sul/PR; Nonoaí/RS; Sarandi/RS, entre outras – o que poderia indicar certo dinamismo de cidades locais (num nível inferior na rede urbana) na demanda (QUADRO 22).

QUADRO 22. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Constantina Turismo Ltda.

Prefixo	Descrição	Tipo de veículo
10-0005-00	Casca/RS - Juruena/MT	Convencional com sanitário
10-0006-00	Marau/RS - Juína/MT	Convencional com sanitário
11-0004-00	Sinop/MT – Passo Fundo/RS	Convencional com sanitário
11-0004-61	Sinop/MT – Passo Fundo/RS	Executivo
11-0005-00	Juína/MT – Passo Fundo/RS	Convencional com sanitário
11-0005-61	Juína/MT – Passo Fundo/RS	Executivo

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres. Consultas realizadas no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), em 29/08/2018. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Ademais, essas linhas contemplam centralidades relevantes na rede urbana do Sul e do Centro-Oeste, como Campo Grande/MS; Cascavel/PR; Carazinho/RS; Cuiabá/MT; Rondonópolis/MT; Passo Fundo/RS, entre outras, competindo com empresas como Helios, EUCATUR, Nova Integração e Ouro e Prata, que iniciaram suas operações já na década de 1970.

¹¹⁵ Fonte dos dados: Anuários Estatísticos dos Transportes Terrestres da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), anos 2006 e 2009.

¹¹⁶ Dados oriundos do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP), consultados em 31 de outubro de 2017 e disponibilizados no sítio eletrônico da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) <www.antt.gov.br>.

5.5.3 Grupo Eucatur

O grupo Eucatur totaliza 50 ligações interestaduais, distribuídas da seguinte forma: Serra Azul e EUCATUR possuem 3 cada uma, ao passo que a Nova Integração possui 5 (as 8 de EUCATUR e Nova Integração são operadas mediante autorização judicial, ou seja, a partir de uma liminar concedida pela justiça). Solimões fica com as 39 restantes, além de operar a única ligação internacional entre Manaus/AM e Caracas (Venezuela) (MAPA 7).

MAPA 7. BRASIL: Ligações interestaduais operadas pelo Grupo Eucatur

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres. Consultas realizadas no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) em 29/08/2018. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

O cenário de centralidades atendidas é bem plural (MAPA 7), pois o grupo não possui linhas apenas no Nordeste do Brasil¹¹⁷. Colatina/ES - Porto Velho/RO; Curitiba/PR - Campo Grande/MS; Aripuanã/MT - Brasília/DF; Alta Floresta/MT -

¹¹⁷ A Eucatur operou na década de 1990 e início da década de 2000 duas linhas entre o estado do Ceará e Rondônia: Fortaleza - Porto Velho e Fortaleza - Guajará-Mirim. Sobre isso ver: <<http://www.fortalbus.com/2018/11/fique-por-dentro-das-operacoes-da.html?m=1>>. Acesso em: 09/05/2019.

São Paulo/SP; Tubarão/SC – Aparecida/SP ou Florianópolis/SC – Porto Alegre/RS, o grupo atinge longas extensões pelo território brasileiro. Todavia se destaca a concentração de linhas em algumas cidades, como Criciúma/SC; Porto Alegre/RS e Cuiabá/MT, além das cidades contidas no processo vinculado a este trabalho, como a sede do grupo – Cascavel/PR; Sinop/MT e Porto Velho/RO, essas duas últimas no Polígono Pioneiro.

5.5.4 Helios Coletivos e Cargas Ltda.

A Helios Coletivos e Cargas é uma companhia gaúcha de Carazinho que atua em dez estados nas regiões Sul (Rio Grande do Sul; Santa Catarina e Paraná); Sudeste (São Paulo e Minas Gerais); Centro-Oeste (Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul); Norte (Tocantins e Pará) e Distrito Federal. Embora se trate de uma área extensa, o número de linhas é relativamente pequeno (QUADRO 23).

QUADRO 23. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Helios Coletivos e Cargas Ltda.

Prefixo	Descrição	Tipo de veículo
02-0026-00	São Félix do Xingu/PA – Carazinho/RS	Convencional com sanitário
02-0026-61	São Félix do Xingu/PA – Carazinho/RS	Executivo
02-0027-00	São Félix do Xingu/PA – Carazinho/RS	Convencional com sanitário
02-0027-61	São Félix do Xingu/PA – Carazinho/RS	Executivo
09-0244-00	Barracão/PR – Caxias do Sul/RS	Convencional com sanitário
09-0244-61	Barracão/PR – Caxias do Sul/RS	Executivo
09-0245-00	Medianeira/PR – Caxias do Sul/RS	Convencional com sanitário
09-0246-00	Foz do Iguaçu/PR – Cruz Alta/RS	Convencional com sanitário
09-0246-61	Foz do Iguaçu/PR – Cruz Alta/RS	Executivo
11-0030-00	Aripuanã/MT – Carazinho/RS	Convencional com sanitário
11-0030-61	Aripuanã/MT – Carazinho/RS	Executivo

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres. Consultas realizadas no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), em 29/08/2018. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

São 11 linhas e 6 ligações, o que elucida uma atuação relativamente tímida no cenário oligopolizado em que o transporte rodoviário interestadual de passageiros se encontra. Dessas seis ligações, uma conecta o Sul ao Polígono Pioneiro (Aripuanã/MT-Carazinho/RS). Ressalta-se, porém, o papel da ligação São Félix do Xingu/PA -Carazinho/RS: esta atende a municípios contidos em outras linhas entre o

Sul e o Polígono Pioneiro por intermédio de seções¹¹⁸ como “Palmas/TO – Cascavel/PR”, neste caso, operada também pela Planalto na ligação Santa Maria/RS – Palmas/TO. Isso implica em dizer que há concorrência entre as empresas mesmo com linhas vinculadas a processos distintos, ou seja, ressalta-se a importância das linhas de longa extensão para o provimento de opções de deslocamentos aos passageiros e para a concorrência entre as empresas no setor. Os prefixos identificados com “0026” diferem do “0027” em virtude de alterações no percurso: o primeiro é via Goiânia/GO, atendendo também Presidente Prudente/SP, Monte Alegre de Minas/MG (parada no posto Trevão de Minas)¹¹⁹, ao passo que o segundo é via Brasília/DF, atendendo também Londrina/PR, Ourinhos/SP e Uberlândia/MG.

5.5.5 Lopes e Oliveira Transportes e Turismo Ltda. - LopesSul

A LopesSul é a empresa mais nova dentre as listadas neste item, fundada em 2003 na cidade de Carazinho/RS. Suas operações estão concentradas em cidades do interior sulista e polos regionais no Sudeste e no Centro-Oeste como Rio Verde/GO, Presidente Prudente/SP, Primavera do Leste/MT, entre outros. Embora o número de ligações seja relativamente pequeno, a empresa presta serviços convencional e executivo em todas suas rotas, utilizando a cidade de Paranaíba/MS como ponto de conexão entre as linhas oriundas do Sul e aquelas com origem no estado do Mato Grosso (QUADRO 24).

118 Segundo a resolução número 4.770, de 25/06/2015, seção I, artigo 2º: “XIV - Ponto de parada: local de parada obrigatória ao longo do itinerário, de forma a assegurar, no curso da viagem e no tempo devido, alimentação e descanso aos passageiros e à tripulação do ônibus”.

119 O posto Trevão de Minas fica na cidade de Monte Alegre de Minas, no trevo das rodovias BR-153 (Transbrasiliana) e BR-365, advinda de Uberlândia/MG.

**QUADRO 24. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Lopes e Oliveira
Transportes e Turismo Ltda. - LopesSul**

Prefixo	Descrição	Tipo de veículo
12-0278-00	Caçu/GO - Jundiá/SP	Convencional com sanitário
12-0278-61	Caçu/GO - Jundiá/SP	Executivo
19-0035-00	Paranaíba/MS - Querência/MT	Convencional com sanitário
19-0035-61	Paranaíba/MS - Querência/MT	Executivo
19-0036-00	Paranaíba/MS - Carazinho/RS	Convencional com sanitário
19-0036-61	Paranaíba/MS - Carazinho/RS	Executivo
19-0037-00	Paranaíba/MS – Primavera do Leste/MT	Convencional com sanitário
19-0037-61	Paranaíba/MS – Primavera do Leste/MT	Executivo
19-0038-00	Paranaíba/MS - Carazinho/RS	Convencional com sanitário
19-0038-61	Paranaíba/MS - Carazinho/RS	Executivo
19-0039-00	Paranaíba/MS - Carazinho/RS	Convencional com sanitário
19-0039-61	Paranaíba/MS - Carazinho/RS	Executivo

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres. Consultas realizadas no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), em 29/08/2018. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

A diferenciação entre as três ligações entre Paranaíba e Carazinho se dá nas cidades atendidas nos estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina: os prefixos 19-0036-00 e 19-0036-61 indicam as linhas que passam por Chapecó/SC; já os prefixos 19-0038-00 e 19-0038-61 indicam as linhas que passam por Maravilha/SC e Panambi/RS; enquanto que os prefixos 19-0039-00 e 19-0039-61 indicam as linhas que atendem a Concórdia/SC e Erechim/RS.

5.5.6 Lopes Turismo e Transportes Ltda - LOPES TUR

A LOPES TUR possui atualmente 7 linhas e 5 ligações, que atendem a um conjunto relativamente amplo de estados em praticamente todas as regiões do Brasil (com exceção do Norte). A cidade de Cascavel/PR é uma das principais para a empresa em sua malha operacional (QUADRO 25).

QUADRO 25. BRASIL: Linhas operadas pela empresa Lopes Turismo e Transportes Ltda – LOPES TUR

Prefixo	Descrição	Tipo de veículo
09-0212-00	Campo Mourão/PR - Balsas/MA	Convencional com sanitário
10-0048-00	Panambi/RS – Chapadão do Céu/GO	Convencional com sanitário
10-0049-00	Carazinho/RS - Balsas/MA	Convencional com sanitário
10-0049-61	Carazinho/RS - Balsas/MA	Executivo
12-0174-00	Chapadão do Céu/GO – Ilha Solteira/SP	Convencional com sanitário
12-0174-61	Chapadão do Céu/GO – Ilha Solteira/SP	Executivo
12-0175-00	Chapadão do Céu/GO – Cascavel/PR	Convencional com sanitário

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres. Consultas realizadas no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), em 29/08/2018. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Predominam as linhas longas no conjunto operado pela LOPES TUR, sem nenhuma intrarregional, fato que diferencia a companhia de grande parte das empresas do recorte (à exceção de Cantelle e Constantina). Todas as ligações possibilitam a operação conjunta de linhas distintas em um mesmo veículo: a Carazinho/RS – Balsas/MA pode englobar a Campo Mourão/PR – Balsas/MA, ao passo que a Panambi/RS – Chapadão do Céu/GO pode congrega a Chapadão do Céu/GO – Cascavel e a Chapadão do Céu/GO – Ilha Solteira/SP.

5.5.7 Planalto Transportes Ltda.

A Planalto Transportes Ltda. tem 24 ligações interestaduais e 4 internacionais com origem nas cidades gaúchas de Santa Maria, Torres e Uruguaiana, e destino às cidades uruguaias de Montevideu e Paysandu, bem como às argentinas Córdoba e Resistencia¹²⁰. À exceção das ligações de Santa Maria/RS para Barreiras/BA e Palmas/TO e da ligação entre a capital tocantinense e São Paulo/SP, grande parte da malha operacional da companhia está densificada nas ligações entre cidades do interior catarinense e o estado paulista (MAPA 8).

¹²⁰ As linhas são: 10-0029-00 Santa Maria/RS – Montevideu (Uruguai); 10-0031-00 - Uruguaiana/RS – Paysandu (Uruguai); 10-1858-00 – Torres/RS – Córdoba (Argentina); 10-1859-00 – Torres/RS – Resistencia (Argentina).

MAPA 8. BRASIL: Ligações interestaduais operadas pela Planalto Transportes Ltda.

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres. Consultas realizadas no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), em 29/08/2018. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Bastante presente no intermunicipal gaúcho, a companhia expande sua atuação pelo interior sulista nas ligações com o estado de São Paulo a partir de novembro de 2015, assim como a contrerrânea Ouro e Prata – enquanto algumas linhas são operadas sem concorrência, como Caçador/SC – São Paulo/SP, outras ligações como a Tubarão/SC – São Paulo/SP são acirradamente disputadas com empresas como a Solimões.

5.5.8 Reunidas Turismo S/A

A catarinense Reunidas Turismo S/A possui 21 ligações interestaduais, além de diversos trajetos intermunicipais no interior de Santa Catarina. Sua operação nacional hoje concerne em grande medida ao Sul do país, com linhas para cidades interioranas como Francisco Beltrão/PR; Pato Branco/PR; Lages/SC; Erechim/RS, entre outras (MAPA 9). Há também duas linhas internacionais que saem de

Florianópolis/SC rumo às cidades argentinas de Posadas e Salta, na porção norte desse país¹²¹.

MAPA 9. BRASIL: Ligações interestaduais operadas pela Reunidas Turismo S/A

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres. Consultas realizadas no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), em 29/08/2018. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Nota-se o predomínio de ligações eminentemente regionais com percursos relativamente mais curtos, com até 500 quilômetros de extensão. As linhas que se sobressaem, nesse sentido, são as que concernem ao processo que este trabalho analisa, ou seja, as quatro linhas oriundas de Santo Ângelo rumo à Barreiras/BA e Palmas/TO. Como visto anteriormente, a Reunidas possuiu até 2015 um conjunto maior de linhas, que se destinavam sobretudo à capital paulista. Essas linhas foram divididas entre duas empresas gaúchas: Ouro e Prata e Planalto, que tiveram um acréscimo sensível em suas respectivas atuações interestaduais e inter-regionais.

¹²¹ As linhas internacionais operadas pela Reunidas são a 16-9020-00: Florianópolis/SC – Posadas (Argentina) e a 16-9021-00: Florianópolis/SC – Salta (Argentina).

5.5.9 Viação Ouro e Prata S.A.

A Viação Ouro e Prata S.A., hoje porto-alegrense, possui 26 ligações interestaduais presentes em 4 macrorregiões regiões brasileiras (a empresa não opera no Nordeste), além de quatro trajetos internacionais¹²² saindo de Balneário Camboriú/SC, Florianópolis/SC e Porto Alegre/RS rumo a Salto (Uruguai) e Posadas (Argentina), que auxiliam a compor a extensa malha da companhia, que antes de assumir parte das linhas da Reunidas e portanto atender ao estado de São Paulo já detinha ligações de longa distância como Porto Alegre/RS – Santarém/PA e Ijuí/RS – Canarana/MT, objetos de estudo deste trabalho (MAPA 10).

MAPA 10. BRASIL: Ligações interestaduais operadas pela Viação Ouro e Prata S/A

Além da expansão para o estado paulista, a Ouro e Prata seguiu com a ampliação de seus serviços explorando novos mercados, como o intermunicipal paraense, cuja regulação e controle por parte da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA) é relativamente recente, além da obtenção de licenças operacionais (LOPs) para a operação de ligações interestaduais como Rio Verde/GO – Palmas/TO; Imperatriz/MA – Redenção/PA; Campo Grande/MS – Palmas/TO¹²³, entre outras.

123 Esta ligação fora operada até o ano de 2018 pela Empresas Reunidas Paulista de Transportes, originária de Araçatuba/SP.

**PARTE II: OS EIXOS RODOVIÁRIOS ENTRE O
SUL E O POLÍGONO PIONEIRO: UMA ANÁLISE
A PARTIR DO AGRUPAMENTO DAS LIGAÇÕES
CONSIDERADAS**

As ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro formam um conjunto de eixos que estabelecem conexões inter-regionais diárias entre vastas extensões do território nacional. Do Rio Grande do Sul ao Tocantins, do Paraná a Rondônia, ligações com no mínimo 1.900 quilômetros de extensão contemplam centenas de centralidades na rede urbana brasileira em uma faixa distante do litoral, cujas principais cidades são as capitais de estados como Goiás e Mato Grosso, bem como centros de médio porte em regiões dinâmicas como o Triângulo Mineiro e o Norte paranaense.

A proposta de eixo desta pesquisa converge em alguns aspectos com a elaboração da Agência, como a utilização dos eixos rodoviários estruturantes, já que o conjunto de ligações trabalhados em nossa pesquisa utiliza majoritariamente rodovias federais de longa extensão (BR-153, BR-163, BR-364, entre outras) que efetivam as ligações Sul-Norte no interior do Brasil, e também a leitura da rede urbana brasileira, pois os eixos elaborados deverão conter ao menos duas centralidades de relevância regional (São José do Rio Preto/SP, Uberlândia/MG, Dourados/MS, etc.) ou uma capital de estado em comum.

Os eixos neste trabalho assumem papel central no exercício de agrupamento das ligações estudadas, pois propiciam um entendimento mais abrangente do desenvolvimento desigual e da divisão territorial do trabalho no Brasil, já que são reveladores das dinâmicas territoriais regionais e inter-regionais, pois elucidam características diversas da atividade de transporte rodoviário de passageiros, como capilaridade das ligações e o cumprimento da função social de oferta de viagens aos passageiros. Sendo assim, o objetivo é mostrar a partir dos eixos elaborados como o transporte rodoviário de passageiros no Brasil reflete e é refletido pelo território nacional, revelando as interações espaciais no país.

Os eixos são nomeados conforme as áreas de origem e destino das ligações que os compõem, sendo resultado do agrupamento de 63 linhas em 37 ligações. Algumas são compostas por apenas uma linha, possuindo somente a classe de serviço convencional, já que há a obrigatoriedade do atendimento da frequência mínima, que é de uma viagem semanal por sentido, oferecendo as gratuidades previstas em lei. Ao analisar o conjunto de ligações elencado, nota-se a repetição de um pequeno conjunto de cidades que são origens (Carazinho/RS, Cascavel/PR, Porto Alegre/RS, entre outras) e um outro que contém destinos para várias ligações (Barreiras/BA, Porto Velho/RO, Sinop/MT, entre outras) (QUADRO 26).

Algumas ligações que possuem origem fora do interior sulista, como Curitiba/PR – Porto Velho/RO ou Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT, foram incluídas por compartilhar rotas similares com aquelas que se iniciam em cidades interioranas como Carazinho/RS ou Cascavel/PR. O mesmo se aplica para ligações que se encerram para além do Polígono Pioneiro, como Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA ou Carazinho/RS – Balsas/MA. As motivações para tais inclusões se explicam em virtude da concorrência estabelecida entre essas diversas rotas: uma ligação como Porto Alegre/RS – Santarém/PA concorre com diversas linhas que partem de Carazinho/RS rumo ao “Nortão” mato-grossense, pois opera em cidades como Cascavel/MT, Dourados/MS, Campo Grande/MS, Coxim/MS, Rondonópolis/MT, Cuiabá/MT e Sinop/MT, indicando uma aglomeração de fluxos em torno de corredores formados por rodovias federais de longo curso que propiciam a integração territorial inter-regional, como as BRs 153 e 163.

Portanto, ligações que extrapolam o interior sulista e/ou o Polígono Pioneiro, mas que concorrem em boa parte dos percursos com aquelas que efetuam as conexões entre tais áreas no país, também podem atender a esta demanda de passageiros nestes trechos. Isso implica em dizer que, por exemplo, um passageiro que realize uma viagem entre Presidente Prudente/PR e Cáceres/MT pode utilizar uma ligação que parta de uma cidade no interior sulista como Cascavel/PR ou ainda uma linha que saia de Curitiba/PR (QUADRO 26).

QUADRO 26. BRASIL: Eixos rodoviários entre o Sul e o Polígono Pioneiro

Eixo	Ligações	Linhas	Centros regionais e capital
Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano	Cruz Alta/RS – Barreiras/BA	10-0044-00 e 10-0044-61: Cruz Alta - Barreiras	São José do Rio Preto/SP e Uberlândia/MG; Brasília/DF
	Santa Maria/RS - Barreiras/BA	10-0042-00 e 10-0042-31: Santa Maria -Barreiras	
	Santo Ângelo/RS - Barreiras/BA	10-0008-00 e 10-0008-61: Santo Ângelo - Barreiras	
Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocanтинense	Santa Maria/RS - Palmas/TO	10-0043-00 e 10-0043-31: Santa Maria - Palmas	São José do Rio Preto/SP e Anápolis/GO; Goiânia/GO
	Santo Ângelo/RS - Palmas/TO	10-0009-00 e 10-0009-61: Santo Ângelo - Palmas	
Norte gaúcho – Sul maranhense	Campo Mourão/PR - Balsas/MA	09-0212-00: Campo Mourão - Balsas	Maringá/PR, Presidente Prudente/SP, São José do Rio Preto/SP e Anápolis/GO; Goiânia/GO
	Carazinho/RS - Balsas/MA	10-0049-00 e 10-0049-61: Carazinho - Balsas	
Norte gaúcho – Leste paraense	Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA via Goiânia/GO	02-0026-00 e 02-0026-61: São Félix do Xingu - Carazinho	Cascavel/PR, Maringá/PR, São José do Rio Preto/SP e Anápolis/GO
	Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA via Brasília/DF	02-0027-00 e 02-0027-61: São Félix do Xingu - Carazinho	
Oeste paranaense – Norte mato-grossense	Cascavel/PR - Guarantã do Norte /MT	09-1477-01: Cascavel - Guarantã do Norte	Coxim/MS e Rondonópolis/MS; Campo Grande/MS e Cuiabá/MT
	Cascavel/PR - Alta Floresta/MT	09-0247-00 e 09-0247-61: Cascavel - Alta Floresta	
	Cascavel/PR - Sinop/MT	09-0265-00 e 09-0265-61: Cascavel - Sinop	
	Cascavel/PR - Sinop/MT via Ponta Porã/MS	09-0266-00: Cascavel/PR – Sinop via Ponta Porã	
	Cascavel/PR - Sinop/MT via Primavera do Leste/MT	09-0267-00 e 09-0267-61: Cascavel – Sinop via Primavera do Leste	
	Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT	09-0271-00 e 09-0271-61: Foz do Iguaçu - Sinop	
	Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT via Maringá/PR	09-0346-00 e 09-0346-61: Foz do Iguaçu - Sinop via Maringá	

Norte gaúcho – Norte mato- grossense	Casca/RS – Juruena/MT	10-0005-00: Casca – Juruena	Cascavel/PR, Dourados/ MS e Rondonópolis/MT; Campo Grande/MS e Cuiabá/MT
	Marau/RS – Juína/MT	10-0006-00: Marau – Juína	
	Passo Fundo/RS - Sinop/MT	11-0004-00 e 11-0004-61: Sinop - Passo Fundo	
	Passo Fundo/RS – Juína/MT	11-0005-00 e 11-0005-61: Juína - Passo Fundo	
	Carazinho – Aripuanã/MT	11-0030-00 e 11-0030-61: Aripuanã – Carazinho	
Porto Alegre – Mato Grosso e Pará	Porto Alegre/RS - Alta Floresta/MT via Passo Fundo/RS	10-9006-00: Porto Alegre - Alta Floresta (via Passo Fundo)	Cascavel/PR, Dourados/ MS e Rondonópolis/MT; Campo Grande/MS e Cuiabá/MT
	Porto Alegre - Alta Floresta via Capanema/PR	10-9007-00: Porto Alegre - Alta Floresta (via Capanema)	
	Porto Alegre/RS – Aripuanã/MT	11-9037-00: Aripuanã - Porto Alegre	
	Porto Alegre/RS - Santarém/PA	10-0019-00 e 10-0019-31: Porto Alegre – Santarém	
Norte gaúcho – Leste mato- grossense	Ijuí/RS - Canarana/MT	10-0016-00 e 10-0016-31: Ijuí – Canarana	Cascavel/PR e Barra do Garças/MT
	Paranaíba/MS - Querência/MT	19-0035-00 e 19-0035-61: Paranaíba – Querência	
	Paranaíba/MS - Carazinho/RS via Chapecó/SC	19-0036-00 e 19-0036-61: Paranaíba - Carazinho	
	Paranaíba/MS - Carazinho/RS via Maravilha/SC e Panambi/RS	19-0038-00 e 19-0038-61: Paranaíba - Carazinho	
	Paranaíba/MS - Carazinho/RS via Concórdia/SC e Erechim/RS	19-0039-00 e 19-0039-61: Paranaíba - Carazinho	
Oeste paranaense – Rondônia e Acre	Cascavel/PR - Porto Velho/RO (Serra Azul)	09-0211-00: Cascavel - Porto Velho	Rondonópolis/MS e Cáceres/MT; Campo Grande/MS e Cuiabá/MT
	Cascavel/PR - Porto Velho/RO via Ponta Porã/ MS	09-0255-00: Cascavel - Porto Velho (via Ponta Porã)	
	Cascavel/PR - Porto Velho/RO (Solimões)	09-0263-00 e 09-0263-61: Cascavel- Porto Velho	
	Cascavel/PR - Rio Branco/AC	09-0264-00 e 09-0264-61: Cascavel - Rio Branco	
Litoral sulista - Rondônia	Curitiba/PR - Porto Velho/RO via Londrina/PR	09-0269-00 e 09-0269-61: Curitiba- Porto Velho	Ponta Grossa/PR, Presidente Prudente/SP e Rondonópolis/MT; Campo Grande/MS e Cuiabá/MT
	Curitiba/PR - Porto Velho/RO via Apucarana/PR e Arapongas/PR	09-0270-00: Curitiba - Porto Velho	
	Criciúma/SC - Porto Velho/RO	16-0099-00 e 16-0099-61: Criciúma - Porto Velho	

Os 10 eixos¹²⁴ atendem a um total de 243 municípios distribuídos em 15 estados em todas as macrorregiões, o que mostra o amplo atendimento realizado pelo conjunto em questão e reforça a importância do sistema de movimento rodoviário para a garantia da função social do transporte de forma capilar na rede urbana nacional¹²⁵. Da listagem no quadro 26, quatro eixos cruzam o Sudeste rumo ao Norte e ao Nordeste utilizando a rodovia Transbrasiliana (BR-153) entre São José do Rio Preto/SP e o Triângulo Mineiro, saindo do interior gaúcho rumo ao oeste baiano, sul tocaninense, sul maranhense e leste paraense, em 9 ligações operadas por 5 empresas distintas: Cantelle (Cruz Alta/RS – Barreiras/BA), Planalto (Santa Maria/RS – Barreiras/BA e Santa Maria/RS – Palmas/TO), Reunidas (Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA e Santo Ângelo/RS – Palmas/TO), LOPES TUR (Campo Mourão/PR – Balsas/MA e Carazinho/RS – Balsas/MA) e Helios (Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA – a via Goiânia/GO e a via Brasília/DF). Trata-se de um cenário concorrencial heterogêneo, que atende cidades importantes como Brasília/DF, Goiânia/GO, Anápolis/GO, São José do Rio Preto/SP, entre outros.

A BR-163 entre Campo Grande/MS e Cuiabá/MT é o principal tronco viário utilizado por quatro eixos que partem de cidades no interior gaúcho, da capital sul-riograndense e do oeste paranaense e se destinam ao Mato Grosso (“Nortão” e vale do Araguaia) e ao sudoeste do Pará. São 21 ligações atendidas por 7 empresas, sendo que alguns eixos possuem uma concentração de companhias em sua operação: o eixo “Oeste paranaense – Norte mato-grossense” possui 7 ligações operadas por duas companhias do grupo Eucatur, o que mostra um cenário concorrencial concentrado. Do conjunto de ligações considerado, Nova Integração opera a Cascavel/PR - Guarantã do Norte/MT; Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT (a via Passo Fundo/RS e a via Capanema/PR); EUCATUR detém a Porto Alegre/RS – Aripuanã/MT e a Solimões possui as ligações Cascavel/PR - Alta Floresta/MT; Cascavel/PR – Sinop/MT; Cascavel/PR - Sinop/MT (a via Ponta Porã/MS e a via Primavera do Leste/MT); Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT e a Foz do Iguaçu/PR - Sinop/MT (via Maringá/PR), ou seja, o grupo Eucatur detém 10 das 21 ligações que utilizam a BR-163. Já a Helios possui a Carazinho/RS – Aripuanã/MT; a Ouro e Prata opera a Porto Alegre/RS – Santarém/MA e a Ijuí/RS – Canarana/MT; enquanto que a

124 As definições metodológicas para a criação dos eixos estão inseridas no apêndice metodológico ao final deste trabalho.

125 A relação de cidades com o respectivo número de ligações está no apêndice 1.

Constantina detém as ligações Casca/RS – Juruena/MT, Marau/RS – Juína/MT, Passo Fundo/RS – Sinop/MT e Passo Fundo/RS – Juína/MT. Finalmente, a LopesSul detém as ligações entre o Rio Grande do Sul e o vale do Araguaia mato-grossense, que possuem a cidade de Paranaíba/MS como ponto de conexão utilizado pela empresa para o fracionamento dessas: Paranaíba/MS – Querência/MT, Paranaíba/MS - Carazinho/RS (via Chapecó/SC), Paranaíba/MS - Carazinho/RS (via Maravilha/SC e Panambi/RS), Paranaíba/MS - Carazinho/RS (via Concórdia/SC e Erechim/RS).

De Cuiabá a Porto Velho, a BR-364 é a principal rodovia para o transporte de passageiros e abarca dois eixos da listagem no quadro 26: Oeste paranaense – Rondônia e Acre e Litoral sulista – Rondônia, que totalizam 7 ligações operadas por empresas do grupo Eucatur. A Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Serra Azul) é realizada pela companhia Serra Azul, ao passo que as ligações Cascavel/PR - Porto Velho (via Ponta Porã), Cascavel/PR - Porto Velho/RO (Solimões), Cascavel/PR - Rio Branco/AC, Curitiba/PR - Porto Velho/RO (via Londrina/PR), Curitiba/PR - Porto Velho/RO (via Apucarana/PR) e Criciúma/SC - Porto Velho/RO são operadas pela Solimões.

Dentre as 243 cidades contempladas pelos 10 eixos considerados, algumas se destacam em virtude da presença em mais da metade dos eixos, o que elucida o papel destas enquanto polos geradores de demanda de passageiros e de conexão entre ligações diversas no território brasileiro. Parte dessas são centros regionais localizados em rodovias importantes para a rede nacional, sendo polos para a rede urbana brasileira com distintas interações espaciais.

- 9 eixos: Cascavel/PR
- 8 eixos: Presidente Prudente/SP
- 7 eixos: Frederico Westphalen/RS, Maringá/PR e Toledo/PR
- 6 eixos: Campo Grande/MS, Carazinho/RS, Coxim/MS, Iraí/RS, Jaciara/MT, Realeza/PR, Rondonópolis/MT e São Gabriel do Oeste/MS

Todas estas cidades estão localizadas em rodovias federais de importância regional e nacional, sendo importantes pontos de passagem e parada para diversas ligações rodoviárias de passageiros – as gaúchas Carazinho, Frederico Westphalen

e Iraí estão localizadas na BR-386, rodovia que interliga o oeste catarinense e o norte gaúcho a Porto Alegre/RS; Campo Grande/MS, Coxim/MS, São Gabriel do Oeste/MS, Jaciara/MT e Rondonópolis/MT estão na BR-163, principal ligação entre Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, ao passo que Realeza/PR e Toledo/PR também se localizam nesta rodovia; Maringá/PR e Presidente Prudente/SP são centrais para a rede urbana do norte paranaense e do Pontal do Paranapanema, respectivamente, sendo pontos de aglomeração de fluxos diversos. Cascavel/PR é o entroncamento de fluxos advindos de Curitiba/PR, da região dos “campos gerais” e de Foz do Iguaçu/PR via BR-277, assim como dos deslocamentos via BR-163 (conexão entre Mato Grosso do Sul e Santa Catarina via oeste paranaense) e via BR-369 (rodovia dos Cereais), que dinamiza as ligações com o norte paranaense. “A principal cidade do oeste paranaense é ponto de passagem obrigatória de quase todos os fluxos bidirecionais entre as regiões Sul e Centro-Oeste, o que lhe garante uma situação geográfica privilegiada por causa do entroncamento das BRs 163 e 277” (HUERTAS, 2018, p. 507).

6. EIXOS VIA BR-153: AS LIGAÇÕES QUE CRUZAM SÃO PAULO E GOIÁS RUMO AO NORTE E NORDESTE

As rodovias federais como a BR-020 (Belém-Brasília) e a BR-153 (Transbrasiliana) são de suma importância para o território goiano e paulista (considerando a 153). Segundo Castilho (2014, p. 118) “a configuração das rodovias federais em Goiás a partir das décadas de 1960 e 1970 já apresentava uma concentração na parte meridional do território, atendendo Goiânia e Brasília e municípios como Rio Verde, Itumbiara e Catalão”. Ou seja, o autor elucida a relevância dos grandes troncos rodoviários para a constituição da circulação no território goiano, realidade que se aplica a outros estados brasileiros.

A rodovia BR-153 se inicia em Marabá/PA e se estende até Aceguá/RS, na fronteira com o Uruguai, em uma extensão de 3.590 quilômetros. Trata-se da principal rodovia do “Brasil interior”, pois dinamiza a circulação de regiões distantes da faixa costeira, sendo largamente utilizada pelo transporte rodoviário de cargas e sobretudo de passageiros quando se considera o conjunto de ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro, bem como para além deste. Uma das cidades mais importantes atendidas por esta rodovia, sendo um dos principais centros ao longo da BR-153 é São José do Rio Preto/SP, que conta com mais de 400 mil habitantes e está localizada a pouco mais de 400 quilômetros da capital paulista.

A pujança rio-pretense tem dois fatores centrais para seu entendimento: a cidade é um polo importante dentro de uma região no Brasil com amplo dinamismo econômico que engloba o norte/noroeste paulista, o Triângulo Mineiro e o sul goiano que contém centros como os mineiros Uberlândia e Uberaba, o paulista Ribeirão Preto e os goianos Catalão e Rio Verde. Outro ponto central alude a rede rodoviária: em São José do Rio Preto se encontram as rodovias SP-310 (Rodovia Washington Luiz - ligação do noroeste paulista com a capital do estado), SP-425 (Rodovia Assis Chateaubriand – conexão com Araçatuba e Presidente Prudente) e a BR-153, o que demonstra um intenso conjunto de interações espaciais que tem na cidade rio-pretense um ponto que aglomera de fluxos diversos. Nota-se a intensidade do transporte rodoviário interestadual de passageiros, que se materializa no movimento diário intenso do terminal rodoviário da cidade, que elucida um grupo importante de ligações entre Minas Gerais e São Paulo e Minas Gerais e Mato Grosso do Sul,

tendo São José do Rio Preto como ponto de passagem e parada para variadas linhas interestaduais. Finalmente, a cidade é a única presente em todos os quatro eixos contemplados pela BR-153.

6.1 Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano

O eixo¹²⁶ Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano é formado por três ligações operadas por três empresas distintas: a paranaense Cantelle detém a Cruz Alta/RS – Barreiras/BA, enquanto a Planalto opera a Santa Maria/RS – Barreiras/BA e a Reunidas opera a Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA. Todas se originam em cidades gaúchas relativamente próximas entre si e se encerram no principal polo regional do oeste baiano. O eixo cruza sete estados, o Distrito Federal e integra regiões dinâmicas do território nacional como o Triângulo Mineiro, o oeste catarinense, o norte paranaense, o Pontal do Paranapanema, o sul goiano, entre outras. Ao todo são atendidas 49 cidades pelo eixo, com o predomínio destas nos estados do Rio Grande do Sul e Paraná, o que mostra o número amplo de pontos de parada para as ligações em unidades federativas com grande número de municípios (QUADRO 27).

126 As definições metodológicas para a criação dos eixos estão inseridas no apêndice metodológico ao final deste trabalho.

QUADRO 27. BRASIL: Ficha de dados do eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano

Eixo	Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano		
Cidades atendidas no eixo: 49	<ul style="list-style-type: none"> • RS: Cruz Alta, Erechim, Frederico Westphalen, Getúlio Vargas, Ijuí, Iraí, Júlio de Castilhos, Palmeira das Missões, Panambi, Passo Fundo, Santa Maria e Santo Ângelo • SC: Abelardo Luz, Chapecó, Concórdia, Palmitos, Porto União, São Carlos, Xanxerê e Xaxim • PR: Ampére, Assis Chateaubriand, Cascavel, Cianorte, Francisco Beltrão, Maringá, Marmeleiro, Pato Branco, Ponta Grossa, Realeza, São Mateus do Sul, Toledo e Umuarama • SP: Nova Granada, Presidente Prudente e São José do Rio Preto • MG: Araguari, Frutal e Uberlândia • GO: Alvorada do Norte, Catalão, Cristalina, Formosa, Luziânia e Posse • DF: Brasília • BA: Barreiras, Correntina e Luís Eduardo Magalhães 		
Demanda total para o eixo (2005-2017)	1.148.031 passageiros		
Empresas	Cantelle	Planalto	Reunidas
Ligações	Cruz Alta/RS - Barreiras/BA	Santa Maria/RS - Barreiras/BA	Santo Ângelo/RS - Barreiras/BA
Prefixos e descrição das linhas	10-0044-00 e 10-0044-61: Cruz Alta - Barreiras	10-0042-00 e 10-0042-31: Santa Maria - Barreiras	10-0008-00 e 10-0008-61: Santo Ângelo - Barreiras
Classes de Serviço	Convencional e executivo	Convencional e semileito	Convencional e executivo
Número de seções	203	206	130
Extensão total (km) (1)	2.776 km	2.898 km	2.644 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	235.187 passageiros	607.881 passageiros	304.963 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

A partir do estado de São Paulo o número de paradas se reduz, o que se expressa pelo número de cidades atendidas a partir de Presidente Prudente/SP até a chegada em Barreiras/BA. O eixo reúne cidades importantes ao longo de seu percurso, como Passo Fundo/RS, Chapecó/SC, Cascavel/PR, São José do Rio Preto/SP, Uberlândia/MG e Catalão/GO, além da capital federal (QUADRO 28). Todas as ligações possuem mais de 2.600 quilômetros de extensão e operam mais de uma classe de serviço para além da convencional (as empresas Cantelle e Reunidas prestam serviço executivo e a Planalto o semileito). Contudo, conforme verificado nos trabalhos de campo, os veículos utilizados pelas companhias são os mesmos independentemente da classe de serviço, pois Cantelle e Reunidas utilizam somente executivos e a Planalto somente semileitos. O número de seções da ligação da Reunidas é menor em relação a Cantelle e Planalto, pois a empresa caçadoreense faz um trajeto distinto em comparação as concorrentes. Ao sair de Santo Ângelo/RS, a companhia segue rumo à BR-153 em Passo Fundo/RS, e por esta rodovia percorre a região central de Santa Catarina (atende a Concórdia e Porto União), passa em Ponta Grossa/PR e encontra as ligações de Cantelle e Planalto em São José do Rio Preto/SP, de onde as três companhias seguem juntas até Barreiras/BA.

Tal estratégia da Reunidas se justifica pelas conexões oferecidas pela companhia em Porto União, cidade do norte catarinense que possui linhas estaduais para as cidades de Joinville, Itapema, Itajaí, Balneário Camboriú e Florianópolis. Situação similar se aplica à Cantelle, que utiliza Cascavel/PR como ponto de conexão com as linhas estaduais paranaenses operadas pela Princesa dos Campos. Na rodoviária cascavelense a Cantelle faz a troca de ônibus nos dois sentidos, ou seja, o veículo que vem da Bahia é trocado por outro que segue até Cruz Alta/RS e vice-versa. Segundo relatos coletados em Barreiras/BA, a Cantelle possui boa participação do transporte de encomendas em sua ligação:

A encomenda rende mais que passageiros, pois a passagem é muito cara. Portanto só no fim do ano que é direto, ou seja, movimento maior de passageiros, sendo grande parte para Araguari, Uberlândia e Rio Preto. Vão poucos passageiros diretamente para o Sul. Ontem o carro 6535 chegou com 4 passageiros e até o momento só tinham 2 passagens vendidas para a volta (sendo que esses embarques não foram em Barreiras, como visto em campo) (informação verbal)¹²⁷.

¹²⁷ Relato oral coletado em diálogo com motorista da Cantelle na rodoviária de Barreiras/BA no dia 13/03/2018.

A importância das encomendas é mencionada por motoristas, agentes de passagens e encarregados de tráfego das empresas, portanto o debate acerca destes volumes transportados nos bagageiros dos ônibus é bastante amplo e revelador das particularidades do território brasileiro. Das ligações contempladas pelo eixo, a Santa Maria/RS – Barreiras/BA registrou a maior demanda (QUADRO 28), o que se explica em certo sentido pelo horário que esta parte de ambas as origens. De Barreiras/BA a Planalto parte as 09:00h, meia hora antes da Cantelle, ao passo que de Santa Maria/RS a saída é às 16:00h, de modo a chegar em cidades como Cascavel/PR no dia subsequente no período matutino. As passagens para um usuário que deseja ir de um extremo a outro de uma ligação ultrapassam os R\$500,00 (QUADRO 28), o que em certa medida reforça o argumento da demanda de passageiros relativamente pequena ao longo de 13 anos (1.148.031 passageiros de 2005 a 2017) resulta em menos de 100.000 passageiros por ano para um eixo com três ligações.

QUADRO 28. BRASIL: Quadro de tarifas para as ligações do eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (RS → BA)	Volta (BA → RS)
Cruz Alta/RS - Barreiras/BA	10-0044-00 e 10-0044-61: Cruz Alta - Barreiras	Convencional	R\$ 515,48	R\$ 594,31	R\$ 591,31
		Executivo	R\$ 639,33	R\$ 652,90	R\$ 649,90
Santa Maria/RS - Barreiras/BA	10-0042-00 e 10-0042-31: Santa Maria - Barreiras	Convencional	R\$ 538,26	R\$ 620,26	R\$ 667,76
		semileito	R\$ 737,42	R\$ 614,66	R\$ 622,44
Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA	10-0008-00 e 10-0008-61: Santo Ângelo - Barreiras	Convencional	R\$ 491,10	R\$ 568,07	R\$ 569,67
		Executivo	R\$ 608,97	R\$ 598,21	R\$ 600,16

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2) Consulta aos sítios eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

Boa parte das viagens são realizadas em trechos menores. Verificou-se ao longo do trabalho de campo um conjunto mais expressivo de embarques e desembarques em cidades como Presidente Prudente/SP e Uberlândia/MG, assim

como para trechos curtos a partir das extremidades do eixo, como Santa Maria/RS e Barreiras/BA, que emitem fluxos para cidades como Chapecó/SC e Brasília/DF¹²⁸, respectivamente, concorrendo assim com outras companhias que detêm os trechos nestas ligações. Ademais, o ônibus contempla um conjunto mais amplo de cidades em comparação ao transporte aéreo, fato que fica claro no relato de dois passageiros que estavam no ônibus da Reunidas (Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA) que embarcaram em Erechim/RS e desceram na rodoviária do shopping Catalão, em Goiás, às 21:45. São dois rapazes que viajam bastante a trabalho; segundo um deles, o ônibus vale a pena pois é direto: “ir de Catalão para Goiânia, depois voar para Porto Alegre, dormir e depois ir pra Erechim é ‘fora de mão’.”¹²⁹. Sendo assim, nota-se a importância dos trechos inseridos no trajeto de uma ligação longa (QUADRO 29).

QUADRO 29. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Planalto	Santa Maria/RS – Umuarama/PR	35.413	987
Planalto	São José do Rio Preto/SP – Formosa/GO	26.496	771
Planalto	Brasília/DF – Cianorte/PR	25.554	1.207
Planalto	Maringá/PR – Formosa/GO	25.209	1.208
Planalto	Umuarama/PR – Santa Maria/RS	20.467	987
Reunidas	Ponta Grossa/PR – Uberlândia/MG	18.122	852
Reunidas	Uberlândia/PR – Ponta Grossa/PR	17.910	852
Planalto	Maringá/PR – Luís Eduardo Magalhães/BA	15.865	1.670
Planalto	Realeza/PR – São José do Rio Preto/SP	14.503	891
Planalto	Maringá/PR – Iraí/RS	14.053	822

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Predominam seções com menos de 1.000 quilômetros de extensão e figuram algumas intrarregionais como Santa Maria/RS – Umuarama/PR (e vice-versa) e

¹²⁸ O trecho Barreiras/BA – Brasília/DF é operado por linhas que pertencem a empresa brasileira Rápido Federal, do Grupo Guanabara.

¹²⁹ Relato oral coletado em diálogo com dois passageiros durante viagem de Uberlândia a Barreiras no ônibus da Reunidas (Santo Ângelo - Barreiras) no dia 11/03/2018.

Maringá/PR – Iraí/RS, o que ilustra a importância destas ligações longas para atendimentos dentro de parte da rede urbana regional sulista. Ademais, alguns fluxos inter-regionais como Uberlândia/MG – Ponta Grossa/PR (e vice-versa) e Maringá/PR – Formosa/GO elucidam a miríade de interações espaciais entre centros regionais de diversos portes e ilustram a divisão territorial do trabalho no país (QUADRO 29). Em relato coletado no guichê da Planalto em Barreiras/BA, tem-se que “boa parte das passagens são para São Paulo e Paraná (Maringá e Toledo)¹³⁰”.

A ocorrência da seção Santa Maria/RS – Umuarama/PR (Planalto) se explica em parte pela empresa efetuar diversas vendas para cidades dentro da própria região Sul, gerando os bilhetes com destino a Umuarama/PR mas concedendo descontos aos passageiros que podem desembarcar em cidades anteriores, como Chapecó/SC e Cascavel/PR. Mesma lógica se aplica a São José do Rio Preto/SP – Formosa/GO, que em certa medida contém trechos menores dentro da seção comercializada que operam em cidades como Uberlândia/MG, Catalão/GO e Brasília/DF. Já para a Reunidas, apenas duas seções figuram (Ponta Grossa/PR – Uberlândia/MG e Uberlândia/MG – Ponta Grossa/PR), o que reforça a importância deste trecho entre regiões dinâmicas dos estados do Paraná, São Paulo e Minas Gerais – no quadro de tarifas consta que a empresa pode comercializar para São José do Rio Preto/SP apenas a partir de cidades gaúchas e catarinenses, o que faz com que as vendas para usuários que desembarcariam na centralidade rio-pretense sejam realizadas a partir da geração de bilhetes promocionais.

Durante o trabalho de campo foram aplicados quatro questionários na rodoviária de Uberlândia/MG com passageiros que embarcaram em ligações como Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA. Três passageiros sentido Sul desembarcariam no estado do Paraná (Santo Antônio da Platina e Ponta Grossa), ao passo que no sentido Nordeste um usuário desembarcaria em Cristalina/GO. O horário atendido pela Real Expresso, companhia que opera este trecho na linha Uberaba/MG – Brasília/DF, estava esgotado, o que elucida a importância das longas ligações no oferecimento de horários e lugares adicionais para passageiros que não conseguem embarcar nas linhas principais de outras companhias. No dia 11 de março de 2018 foram aplicados 12 questionários durante trajeto entre Uberlândia/MG e Barreiras/BA, dentro da ligação Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA. Utilizamos tal

¹³⁰ Relato oral coletado em diálogo com agente de passagens da Planalto na rodoviária de Barreiras/BA no dia 13/03/2018.

metodologia para ampliar o número de passageiros ouvidos e para coletar relatos orais. Boa parte dos passageiros que haviam embarcado antes de Uberlândia desembarcaram em Brasília, além de usuários com destino a cidades como Araguari/MG, Catalão/GO, Cristalina/GO e Luís Eduardo Magalhães/BA.

Todavia, tais fatos não anulam a existência de passageiros que efetuam trechos longos, com mais de 1.500 quilômetros entre o Nordeste e o Sul, pois no dia 13 de março de 2018, durante atividade de campo na rodoviária de Barreiras/BA, pode-se verificar 10 embarques na ligação da Reunidas sentido Santo Ângelo/RS, sendo dois para Passo Fundo/RS e outros dois para Ijuí/RS, penúltima cidade do trajeto. Dos três questionários aplicados com passageiros desta ligação da Reunidas neste dia, dois eram de São Martinho/RS e um de Presidente Prudente/SP. Tal realidade se aplica para as demais companhias, já que em diálogo realizado na rodoviária de Luís Eduardo Magalhães, um passageiro da ligação da Cantelle relatou que utiliza o ônibus para viajar a Toledo/PR para buscar peças usadas para veículos nas fazendas em que trabalha.

O eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano possui uma abrangência territorial relevante na rede urbana brasileira, revelando uma faceta da divisão territorial do trabalho que ilustra as articulações entre partes de uma rede urbana interiorana – Ponta Grossa/PR, por conta de sua distância em relação a Curitiba/PR, acaba sendo o ponto de contato mais próximo com “Brasil litorâneo”, embora sua inserção no eixo não se justifique essencialmente por tal critério, já que não há conexões oferecidas pela Reunidas, empresa que atende a centralidade pontagrossense no eixo, para Curitiba ou para cidades no litoral paranaense. A companhia utiliza de tal prática em Porto União/SC, já que detém ligações intermunicipais em Santa Catarina para cidades no litoral catarinense. Já Planalto e Cantelle seguem “por dentro” do Brasil, atendendo a centros de relevância regional no Sul como Pato Branco/PR, Francisco Beltrão/PR, Frederico Westphalen/RS, entre outros (MAPA 11).

Ao seguir via Passo Fundo/RS, Concórdia/SC, Porto União/SC e Ponta Grossa/PR, a Reunidas deixa de concorrer em uma parte do eixo acirrada entre Cantelle e Planalto, além de propiciar as conexões com suas linhas estaduais catarinenses em Porto União/SC. Nota-se o desequilíbrio no número de cidades atendidas por região: no Sul o número de centros atendidos é superior ao das regiões Sudeste e Nordeste. Esta última é ponto final do eixo, ao passo que a primeira é ponto de passagem e confluência das ligações. A importância de Brasília é evidente por conta do número de ligações interestaduais (258) e de sua população acima de 1 milhão de habitantes. Contudo, ressalta-se que Barreiras/BA possui população inferior a Chapecó/SC, Ponta Grossa/PR e Santa Maria/RS, mas número bem superior de ligações, o que evidencia sua centralidade para a rede urbana nordestina: a cidade barreirense capta e gera demanda razoável de passageiros para todo o Brasil, tendo como principais destinos a capital baiana e Brasília, além de São Paulo/SP, Goiânia/GO e outras capitais nordestinas (MAPA 11).

O terminal rodoviário de Brasília possui 32 plataformas, sendo as 5 primeiras para desembarque. O compartimento para cargas é à parte, com uma parte voltada para fora do terminal para os clientes retirarem os volumes. O terminal é amplo, possui lanchonetes, caixas eletrônicos e restaurantes. O grupo formado por Guanabara, Real Expresso, Rápido Federal e Útil possui o principal guichê da rodoviária e a única sala VIP, já que opera destinos para todas as regiões do Brasil, inclusive para todas as capitais do Sul, grande parte das capitais do Sudeste e boa parte das do Nordeste. Nenhum outro grupo possui operação tão robusta no terminal e o que mais se aproxima é a Itapemirim/Kaissara, com linhas para as capitais do Sul, cidades do interior paulista (como São José do Rio Preto e Marília), Rio de Janeiro/RJ, Belo Horizonte/MG, Recife/PE, entre diversas cidades nessas rotas e nesses estados.

Já Gontijo, Nacional e São Cristóvão possuem poucas linhas, sendo algumas para cidades mineiras e do litoral do sul da Bahia. A Viação Motta vai para Campo Grande/MS via Goiânia/GO, assim como a Viação São Luiz que também vai para a capital sul-mato-grossense. A Expresso São Luiz vai para Goiânia/GO e cidades goianas e mato-grossenses como Cuiabá, Sinop e Alta Floresta, além de capitais como Aracaju/SE, Maceió/AL e Recife/PE. Já Real Maia e RealSul operam diversos destinos, ou seja, cidades de variados portes, nos estados de Tocantins, Maranhão, Piauí e alguns destinos no Pará. A Expresso Vila Rica faz linhas para o norte de

Minas Gerais, ao passo que Santa Izabel e Expresso Solução possuem operações parecidas. A SamaTur faz linhas para o Maranhão e a Transpiauí, para o Piauí. A São José faz a linha para Niquelândia/GO, enquanto a Goianésia faz linhas para algumas cidades goianas da região que dá o nome à empresa.

A Satélite Norte opera trechos para Maranhão, Mato Grosso, Goiás e algumas cidades do Ceará e Piauí, enquanto a Expresso União atende Belo Horizonte/MG e Araguari/MG e a Princesa do Norte opera para Curitiba/PR. Ambas atendem outras cidades nessas rotas. A Novo Horizonte opera linhas para o oeste baiano e região da Chapada Diamantina, ao passo que a Central Bahia atende a algumas cidades na Bahia e Tocantins. Planalto, Reunidas e Cantelle operam com suas linhas da região Sul para Barreiras/BA.

A Andorinha atende a Porto Velho/RO assim como a Aragarina, que também opera para Goiânia/GO tal qual sua coligada Viação Goiânia. A Alfa Luz presta algumas linhas para o interior goiano, ao passo que a EUCATUR opera vários destinos em sua linha para Aripuanã. A Rápido Marajó contém linhas no eixo da Belém-Brasília e a Verde Transportes opera ligações para o Mato Grosso. A Catedral possui linhas variadas entre o Sudeste e o Nordeste, que passam por Brasília/DF e atendem desde São Paulo/SP até Natal/RN, passando pelo Triângulo Mineiro, sul goiano e cidades nordestinas importantes, como Salvador/BA e Recife/PE.

As três empresas do eixo não possuem garagens ao longo das linhas, utilizando estruturas de outras companhias, pátios de rodoviárias ou estacionamentos de postos de serviços. A Cantelle faz a troca de veículos em Cascavel em ambos os sentidos, pois há uma garagem da Princesa dos Campos, principal empresa do grupo. Já a Reunidas possui algumas garagens no estado de Santa Catarina, mas nenhuma é utilizada no eixo, enquanto a Planalto detém apenas a estrutura na matriz em Santa Maria/RS. As trocas de motoristas são realizadas em terminais rodoviários ou postos de serviços, utilizando o período de refeição dos passageiros para inclusive fazer a higienização interna dos veículos (limpeza dos sanitários e do piso do ônibus). Segundo dados coletados em campo por intermédio de relatos orais de motoristas e outros agentes, além de entrevistas com encarregados operacionais, tem-se os seguintes esquemas operacionais para a troca de motoristas. Ressalta-se que tal procedimento obedece a “Lei do Motorista”

(lei número 13.103 de 02/03/2015)¹³¹, mas que em virtude de atrasos ou eventualidades ao longo da operação há a necessidade da modificação dos pontos de troca. Ademais, tem-se uma exceção para este primeiro eixo: a Planalto, ao solicitar a inclusão de novos mercados (seções) em sua Licença Operacional para a Santa Maria/RS – Barreiras/BA, enviou o esquema operacional da ligação, que fora publicado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres em seu sítio eletrônico na aba em que estão alocadas as solicitações das empresas. Tal documento facilita a realização do exercício de estabelecer o esquema operacional da troca de motoristas para este item. Sendo assim:

- Cruz Alta/RS – Barreiras/BA: Cruz Alta/RS → Chapecó/SC → Pato Branco/PR → Cascavel/PR → Presidente Prudente/SP → São José do Rio Preto/SP → Uberlândia/MG → Formosa/GO → Barreiras/BA. TOTAL DE MOTORISTAS: 8¹³².
- Santa Maria/RS – Barreiras/BA: Santa Maria/RS → Chapecó/SC → Pato Branco/PR → Cascavel/PR → Maringá/PR → São José do Rio Preto/SP → Catalão/GO → Formosa/GO → Barreiras/BA. TOTAL DE MOTORISTAS: 8¹³³.
- Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA: Santo Ângelo/RS → Passo Fundo/RS → Porto União/SC → Ourinhos/SP → São José do Rio Preto/SP → Uberlândia/MG → Formosa/GO → Barreiras/BA. TOTAL DE MOTORISTAS: 7¹³⁴.

A repetição de cidades como Chapecó/SC, São José do Rio Preto/SP, Catalão/GO e Formosa/GO alude ao fato destas estarem localizadas a uma distância que permite as empresas o respeito a “Lei do Motorista”, além de possuírem condições razoáveis para a instalação de alojamentos ou ainda para a acomodação de veículos reservas. Segundo informações obtidas em campo, os

131 A lei do motorista foi criada em 2015 com a finalidade de regulamentar as jornadas de trabalhos dos condutores de ônibus rodoviários e caminhões, estabelecendo limites de horas trabalhadas diariamente e também intervalos para descanso durante a jornada. Para os condutores de ônibus rodoviários, a jornada máxima é estipulada em oito horas diárias, com a possibilidade de realização de até duas horas extraordinárias, com intervalos para descanso a cada três horas trabalhadas e período mínimo de uma hora para refeição.

132 Algumas trocas foram visualizadas em campo e outras foram estabelecidas considerando a jornada máxima de oito horas permitida por lei bem como as cidades operadas pela empresa.

133 Esquema operacional disponível para consulta no sítio eletrônico da ANTT, que está inserido no anexo 1.

134 Para as trocas de motoristas na região Sul, as informações foram obtidas em entrevista realizada na garagem da Reunidas em Caçador/SC com o supervisor de marketing Everildo Giacometti no dia 07/11/2018. As demais foram vislumbradas ao longo da viagem realizada em parte da linha Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA (trecho Uberlândia/MG – Barreiras/BA) bem como a partir de relatos de motoristas.

veículos da Cantelle em Barreiras ficam alojados na garagem da Real Expresso, a poucos metros da rodoviária. O mesmo se aplica a Planalto, que utiliza a garagem da Emtram, atrás do terminal rodoviário. Já a Reunidas, quando o veículo chega de viagem do Sul, faz a higienização em um posto de serviços, para posteriormente ser levado ao hotel em que os motoristas fazem o descanso. Quando se aproxima do horário de embarque para o Sul, o veículo é levado para o pátio externo da rodoviária, estacionado, enquanto que o ônibus que pernoitou no dia anterior, já higienizado, é utilizado para seguir viagem (FIGURA 21).

FIGURA 21. BRASIL: Retratos do eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: troca de veículos da Cantelle na rodoviária de Cascavel/PR; ônibus da Reunidas no pátio da rodoviária de Barreiras/BA; veículo da Planalto operando embarques e desembarques em Maringá/PR (sentido Santa Maria/RS); ônibus da Cantelle manuseando encomendas na rodoviária de Uberlândia/MG; veículo da Reunidas embarcando em Uberlândia rumo a Barreiras/BA; ônibus da Planalto embarcando em Santa Maria/RS rumo ao Nordeste. Registros: SANTOS, B. C., março e novembro de 2018.

Nota-se o manuseio de encomendas nos terminais rodoviários (FIGURA 21), traço característico deste e de outros eixos, pois já que são ligações com mais de 2.000 quilômetros de extensão, diversos usuários utilizam o ônibus para enviar volumes para outros estados. A linha rodoviária de passageiros possui grade horária e itinerário fixo, o que garante certa pontualidade para a entrega de encomendas, que nas cidades é realizada em grande medida por agentes terceirizados que retiram os volumes nos terminais rodoviários e os distribuem nos endereços de destino. Ademais, nota-se a padronização dos coletivos, que são adequados para viagens de longo curso, possuindo bagageiros amplos e, em média, 42 a 46 poltronas (considerando as modalidades convencional, executivo e semileito). Alguns possuem compartimentos acima dos eixos para transporte de pequenos volumes, com a finalidade de otimizar o manuseio das encomendas. Por fim, destaca-se o número de atrasos relativamente comum nas ligações deste eixo, que se explica por conta da duração dos deslocamentos (de 48 a 50 horas aproximadamente), pela quantidade de entradas em cidades para embarques e desembarques, bem como pelo número de paradas para refeições.

6.2 Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocantinense

O eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocantinense é formado por duas ligações operadas por duas empresas distintas: a Planalto detém a Santa Maria/RS - Palmas/TO, enquanto a Reunidas opera a Santo Ângelo/RS – Palmas/TO. Todas se originam em cidades gaúchas relativamente próximas entre si e se encerram na capital tocantinense. O eixo cruza sete estados e integra regiões dinâmicas do território nacional como o oeste catarinense, o norte paranaense, o Pontal do Paranapanema, o sul goiano, entre outras. Ao todo são atendidas 53 cidades pelo eixo, com o predomínio destas nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná e Tocantins, o que mostra o número amplo de pontos de parada para as ligações em unidades federativas com grande número de municípios e também para estados recém-criados, elucidando a importância para uma rede urbana no norte do país que possui uma malha rodoviária centralizada em grandes troncos como a BR-153 e a BR-020. O eixo reúne cidades importantes ao longo de seu percurso, como Gurupi/TO, Anápolis/GO, Goiânia/GO, São José do Rio Preto/SP, Cascavel/PR, Ponta Grossa/PR e Chapecó/SC (QUADRO 30).

QUADRO 30. BRASIL: Ficha de dados do eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocaninense

Eixo	Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocaninense	
Cidades atendidas no eixo: 53	<ul style="list-style-type: none"> • RS: Carazinho, Cruz Alta, Erechim, Frederico Westphalen, Getúlio Vargas, Iraí, Júlio de Castilhos, Palmeira das Missões, Panambi, Passo Fundo, Santa Maria, Santa Rosa e Santo Ângelo • SC: Chapecó, Concórdia, Palmitos, Porto União, São Carlos, Xanxerê e Xaxim • PR: Ampére, Assis Chateaubriand, Cascavel, Cianorte, Francisco Beltrão, Maringá, Pato Branco, Ponta Grossa, Realeza, São Mateus do Sul, Toledo e Umuarama • SP: Nova Granada, Presidente Prudente e São José do Rio Preto • MG: Frutal e Prata • GO: Anápolis, Aparecida de Goiânia, Goiânia, Itumbiara, Morrinhos, Porangatu e Uruaçu • TO: Aliança do Tocantins, Alvorada, Brejinho de Nazaré, Fátima, Figueirópolis, Gurupi, Palmas, Paraíso do Tocantins e Porto Nacional 	
Demanda total para o eixo (2005-2017)	1.062.376 passageiros	
Empresas	Planalto	Reunidas
Ligações	Santa Maria/RS - Palmas/TO	Santo Ângelo/RS - Palmas/TO
Prefixos e descrição das linhas	10-0043-00 e 10-0043-31: Santa Maria - Palmas	10-0009-00 e 10-0009-61: Santo Ângelo - Palmas
Classes de Serviço	Convencional e semileito	Convencional e executivo
Número de seções	230	165
Extensão total (km) (1)	2.934 km	2.811 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	651.284 passageiros	411.092 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

Assim como para o eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano, a Reunidas faz o percurso pela BR-153 via Porto União/SC, para efetuar as conexões com as linhas intermunicipais catarinenses da empresa. Já a Planalto atua sozinha neste eixo via oeste catarinense e paranaense, atendendo a cidades como Chapecó/SC, Xaxim/SC, Xanxerê/SC, Pato Branco/PR, Francisco Beltrão/PR e Cascavel/PR. A companhia adota a estratégia de mesclar as duas ligações (Santa Maria/RS – Barreiras/BA e Santa Maria/RS - Palmas/TO) com o intuito de oferecer dois horários distintos para os passageiros que as utilizam na região Sul e Sudeste, já que de Santa Maria/RS até São José do Rio Preto/SP ambas possuem o mesmo trajeto. Tal estratégia é adotada pela Reunidas a partir de Passo Fundo/RS, pois embora suas ligações para Barreiras/BA e Palmas/TO partam de Santo Ângelo/RS, há uma pequena diferença quanto ao percurso inicial, pois a que se destina ao oeste baiano sai de Santo Ângelo/RS, passa em Cruz Alta/RS e chega a Passo Fundo/RS, ao passo que aquela que se direciona ao Tocantins parte de Santo Ângelo/RS rumo a Santa Rosa/RS, passa em Palmeira das Missões/RS e em Carazinho/RS para chegar a Passo Fundo/RS.

Ao final de 2018 a Reunidas solicitou à ANTT a operação da linha 16-0139-60: Porto União/SC – Palmas/TO, na classe de serviço executivo, que opera em seis horários semanais em ambos os sentidos. A classe convencional continua operando na frequência mínima (uma viagem ida e volta por semana) a partir de Santo Ângelo/RS, ou seja, o prefixo 10-0009-61 (Santo Ângelo/RS – Palmas/TO) foi descontinuado. Para os passageiros oriundos do Tocantins e Goiás que desejam seguir para destinos localizados após Porto União/SC, há a conexão com o horário advindo de Barreiras/BA, todavia, sem o atendimento das cidades gaúchas de Carazinho/RS, Palmeira das Missões/RS e Santa Rosa/RS, acarretando prejuízos para os passageiros que se dirigiram a estas localidades utilizando a ligação da Reunidas. Há a opção pela Planalto para quem se dirige a Palmeira das Missões/RS com a ligação Santa Maria/RS – Palmas/TO, bem como para Carazinho/RS com a ligação Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA (via Goiânia/GO), operada pela gaúcha Helios no eixo Norte gaúcho – Leste paraense. Já para Santa Rosa/RS há a necessidade de realização de uma conexão em Palmeira das Missões/RS.

O número de seções operadas pela Planalto (230) em comparação ao da Reunidas (165) explica em certa medida a diferença na quantidade de passageiros transportados (cerca de 240.000 a mais para a Planalto), pois a companhia de Santa

Maria/RS faz um amplo conjunto de paradas no interior de Santa Catarina e Paraná em cidades como Xaxim/SC, Xanxerê/SC, Francisco Beltrão/PR, Pato Branco/PR, Realeza/PR, entre outras. Assim como para outros eixos contemplados nesta pesquisa, o transporte de encomendas possui participação importante na composição dos rendimentos destas ligações, já que o número de passageiros oscila ao longo do ano. A concorrência entre as duas ligações do eixo é acirrada no trecho entre Palmas/TO e São José do Rio Preto/SP, já que a partir da centralidade rio-pretense as ligações se separam, reencontrando-se apenas em Palmeira das Missões/RS.

Sendo assim, a Reunidas parte de Palmas/TO às 18:30, pois esta passa por Paraíso do Tocantins/TO e segue pela BR-153 rumo a Goiás, ao passo que a Planalto embarca às 19:00 na capital tocantinense e segue pela BR-020 rumo ao estado goiano, passando em Porto Nacional/TO, de modo que ambas se encontram em Gurupi/TO, ponto de embarque e parada para lanche que ocorre por volta das 23:00 no terminal rodoviário da cidade, com infraestrutura inadequada para um alto volume de passageiros (apenas nove plataformas para ônibus) e movimento bastante alto neste horário, pois grande parte das empresas que operam o trecho Palmas/TO – Goiânia/GO partem da capital tocantinense entre as 18:00 e 19:30, para chegar na capital goiana no período matutino (QUADRO 31).

QUADRO 31. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocantinense

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (RS → TO)	Volta (TO → RS)
Santa Maria/RS - Palmas/TO	10-0043-00 e 10-0043-31: Santa Maria - Barreiras	Convencional	R\$ 544,91	R\$ 625,83	R\$ 625,33
		semileito	R\$ 746,52	R\$ 625,80	R\$ 677,18
Santo Ângelo/RS – Palmas/TO	10-0009-00 e 10-0009-61: Santo Ângelo - Palmas	Convencional	R\$ 522,16	R\$ 526,49	Sem dados
		Executivo	R\$ 647,48	R\$ 541,56	R\$ 539,32

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2). Consulta aos sítios eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

Embora a tarifa máxima para as classes de serviço executivo e semileito estejam mais altas que os preços das passagens, as empresas oferecem descontos para igualar os valores de todos os horários na semana (QUADRO 32). Embora os trajetos de “ponta a ponta” sejam os menos procurados, durante a realização do trabalho de campo em Palmas/TO no dia 16 de março de 2018 se pode verificar na rodoviária da cidade três embarques no horário da Planalto para Santa Maria/RS, sendo um estudante da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e um casal, bem como o embarque de uma família com quatro integrantes que migrou de Palmas/TO para Criciúma/SC. Esta embarcara no horário da Reunidas rumo a Porto União/SC, de onde seguiria para Florianópolis/SC e posteriormente Criciúma/SC. Tais situações são recorrentes em todo o território nacional, mostrando a importância do transporte rodoviário interestadual de passageiros no conjunto de interações espaciais no país (QUADRO 32).

QUADRO 32. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocantinense

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Planalto	Palmas/TO – Itumbiara/GO	56.700	1.043
Planalto	Itumbiara/GO – Palmas/GO	54.614	1.043
Planalto	Itumbiara/GO – Gurupi/TO	50.238	835
Planalto	Gurupi/TO – Itumbiara/GO	39.421	835
Reunidas	Ponta Grossa/PR – Erechim/RS	25.804	443
Reunidas	Erechim/RS – Ponta Grossa/PR	25.201	443
Reunidas	Concórdia/SC - Ponta Grossa/PR	24.219	380
Reunidas	Ponta Grossa/PR – Concórdia/SC	23.746	380
Planalto	Goiânia/GO – Cianorte/PR	19.910	1.038
Planalto	Maringá/PR – Irai/RS	19.595	824

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Nas atividades de campo na rodoviária de Palmas também foram aplicados questionários com passageiros que se destinavam para as cidades goianas de Goiânia e Porangatu para a realização do exame de concurso público da Companhia

Saneamento de Goiás S/A (SANEAGO). Tal fato elucida o alto volume de passageiros transportados em seções como Palmas/TO Itumbiara/GO e Itumbiara/GO – Gurupi/TO (QUADRO 32). Destaca-se que Planalto e Reunidas comercializam volume importante de passagens entre cidades tocantinenses e goianas, sobretudo nas seções contidas no trajeto entre as capitais Palmas e Goiânia, o que explica o número de passageiros que tiveram seus bilhetes gerados dentro do trecho Palmas/TO – Itumbiara/GO (Planalto). Durante o trabalho de campo se constatou o volume relativamente importante de embarques com destino a Goiás – Reunidas (10) e Planalto (7) embarcaram 17 passageiros, em sua maioria para cidades goianas como Anápolis, Goiânia e Porangatu.

Assim como para a ligação Santa Maria/RS – Barreiras/BA (eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano), a Planalto pode comercializar passagens de cidades tocantinenses e goianas (somente Uruaçu/GO) para cidades paulistas (São José do Rio Preto/SP e Presidente Prudente/SP). Ressalta-se o fato de a cidade operar no terminal rodoviário de Porangatu/GO, conforme verificado em viagem realizada no dia 17 de março de 2018 no veículo 3026 da companhia entre Palmas/TO e Goiânia/GO (ligação Palmas/TO – Santa Maria/RS), embora a cidade não figure no quadro de tarifas das linhas da empresa.

A cidade de Palmas conta com uma particularidade: no sul da cidade há um bairro periférico e populoso chamado Taquaralto, que se localiza a cerca de 10 quilômetros da rodoviária da cidade. Neste bairro, ao longo da rua perimetral 4, via marginal à rodovia BR-010 (Belém-Brasília), há uma subestação rodoviária formada essencialmente por uma loja que vende passagens rodoviárias para variados destinos no Brasil, que contém os softwares das empresas para a comercialização dos bilhetes. Todas as ligações que se dirigem a Goiás passam pela via e portanto prestam embarques no Taquaralto, ponto de grande demanda de passageiros que não poderiam se dirigir a rodoviária principal da cidade. Segundo Aílton Fernandes, encarregado de tráfego da Reunidas na garagem de Goiânia/GO, “um táxi do Taquaralto para a rodoviária custa em média 30 reais, por isso os passageiros preferem embarcar por lá” (informação verbal)¹³⁵, o que mostra a importância destes pontos de embarque fora de terminais para passageiros com menor renda e que transportam volumes grandes de bagagens e encomendas.

135 Informação verbal. Entrevista concedida por Aílton Fernandes, encarregado de tráfego da Reunidas na garagem da empresa em Goiânia/GO, no dia 19/03/2018.

MAPA 12. BRASIL: Configuração do eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocaninense

O número de cidades atendidas na região Sul, sobretudo algumas de relevância regional como as gaúchas Erechim, Passo Fundo, as catarinenses Concórdia, Chapecó, Xanxerê, assim como as paranaenses Cascavel, Maringá e Toledo reforçam a importância destas linhas para as conexões inter-regionais promovidas pelo transporte rodoviário interestadual de passageiros, pois ainda que cidades médias como Santa Maria/RS tenham um número relativamente pequeno de ligações interestaduais, elas são atendidas por longos trajetos que propiciam diversas interações espaciais na rede urbana brasileira (MAPA 12). Nota-se a importância das rodovias federais para o norte goiano e o sul tocaninense, que dinamizam extensas regiões e concentram em poucas cidades um número grande de ligações: Gurupi/TO, Porangatu/GO e Paraíso do Tocantins/TO tem, respectivamente, 90, 77 e 76 ligações interestaduais, sendo que a mais populosa deste conjunto (Gurupi/TO) tem 85.523 habitantes (IBGE, 2017). Como base para comparação, Cascavel/PR, importante entroncamento rodoviário no oeste paranaense, tem 97 ligações e 286.205 habitantes (IBGE, 2017). Tais informações demonstram a primazia regional de um conjunto de cidades distribuídas ao longo de rodovias federais que centralizam os deslocamentos interestaduais de mercadorias e passageiros, em uma rede urbana com diversas cidades de pequeno porte e alguns centros regionais sobressalentes.

Goiânia/GO se destaca com 227 ligações interestaduais. A situação geográfica goianiense associada a pujança econômica em grande parte da rede urbana brasileira torna a capital de Goiás um central ponto no oferecimento de serviços de saúde, comércio e outros serviços mais elaborados. Parte considerável dessa demanda é transportada por ônibus, sobretudo aquela com menor poder aquisitivo, que não possui veículo próprio ou condições de arcar com passagens aéreas a partir de centralidades com pouca demanda, como cidades interioranas no Centro-Oeste, Norte e Nordeste. Diante de tal cenário se verifica um fluxo diário intenso de passageiros no terminal rodoviário de Goiânia/GO, inclusive para o transporte informal, já que nas ruas ao redor da rodoviária há um conjunto de agências de passagens e diversos pontos de embarque, o que justifica em certo sentido as propagandas institucionais dentro da rodoviária contra o transporte “clandestino”, colocando inclusive o nome das empresas legalizadas que operam no terminal. Além desse fluxo, o movimento de ônibus vindo de todo o Brasil é absolutamente intenso independentemente do horário. Fica difícil estabelecer um

horário com baixo movimento, pois nesses intervalos o transporte rodoviário estadual, embora menos presente que o interestadual, faz-se presente. De Goiânia/GO se pode chegar a quase todo o território nacional, pois a variedade de empresas operantes no terminal é muito ampla e grande parte das linhas interestaduais possuem mais de 500 quilômetros, percorrem mais de três estados e conectam múltiplos centros ao longo de seus trajetos, o que torna bem plural o atendimento a partir da capital de Goiás. A rodoviária também é importante ponto de integração entre linhas diversas, o que reforça seu papel central na topologia do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Das empresas operantes no eixo, apenas a Reunidas possui uma garagem fora da região Sul, localizada no Parque Mundo Novo, zona leste de Goiânia/GO, em parceria com a Viação São Luiz, empresa sul-mato-grossense que opera ligações entre Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Já a Planalto utiliza a garagem da RodeRotas, empresa uberlandense que opera ligações nos estados de Rondônia, Minas Gerais, Goiás Distrito Federal, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, São Paulo e Paraná. Em Palmas/TO a Reunidas fica na garagem da Tocantins Transportes, empresa goiana que mantém ligações entre Goiás, Tocantins e Distrito Federal, ao passo que a Planalto estaciona seus veículos na garagem da Real Sul, companhia que atende aos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Goiás, Tocantins e Pará, além do Distrito Federal. Os motoristas da Reunidas se hospedam numa quitenete próxima a garagem da Tocantins.

Reunidas e Planalto efetuam suas trocas de motoristas em terminais rodoviários e garagens, obedecendo à carga horária estipulada pela Lei do Motorista. Segundo informações obtidas junto as companhias, bem como a partir das viagens realizadas em parte de algumas ligações do eixo, a escala de troca de motoristas se configura da seguinte forma:

- Planalto: Santa Maria/RS → Chapecó/SC → Pato Branco/PR → Cascavel/PR → Maringá/PR → São José do Rio Preto/SP → Goiânia/GO → Porangatu/GO → Palmas/TO. TOTAL DE MOTORISTAS: 8¹³⁶;

136 Algumas trocas foram visualizadas em campo e outras foram estabelecidas considerando a jornada máxima de oito horas permitida por lei bem como as cidades operadas pela empresa.

- Reunidas: Santo Ângelo/RS → Passo Fundo/RS → Porto União/SC → Ourinhos/SP → São José do Rio Preto/SP → Goiânia/GO → Porangatu/GO → Palmas/TO. TOTAL DE MOTORISTAS: 7¹³⁷.

A repetição de cidades como São José do Rio Preto/SP, Goiânia/GO e Porangatu/GO alude ao fato destas estarem localizadas a uma distância que permite as empresas o respeito a “Lei do Motorista”, além de possuírem condições razoáveis para a instalação de alojamentos ou ainda para a acomodação de veículos reservas. Planalto e Reunidas compartilham das mesmas estruturas para os trajetos como Santa Maria/RS – Barreiras/BA e Santa Maria/RS – Palmas/TO (Planalto) e Santo Ângelo/RS – Barreiras/BA e Santo Ângelo/RS – Palmas/TO (Reunidas), ou seja, dois eixos com as mesmas empresas, nos trechos em que há coincidência de cidades (São José do Rio Preto/SP está nas quatro ligações, ao passo que Porto União/SC nas duas da Reunidas e Chapecó/SC, Pato Branco/PR e Cascavel/PR nas duas da Planalto), utilizam os mesmos alojamentos, pontos de apoio e pontos de parada, além de manterem um único veículo reserva para as ligações das duas empresas, o que explica, conforme verificado nos trabalhos de campo, a Planalto manter um ônibus reserva em Cascavel/PR e outro em São José do Rio Preto/SP.

A Reunidas faz a troca de veículos em Goiânia/GO, tanto para as viagens rumo ao Sul quanto para as viagens rumo a Palmas/TO. Segundo Aílton Fernandes, encarregado de tráfego da empresa, “fazemos a troca de carro em Goiânia pois um carro limpo é mais agradável para os passageiros – a troca é feita em ambos os sentidos, ou seja, o carro que vem do Sul é trocado aqui, assim como aquele que vem de Palmas/TO”. Ademais, o veículo que faz o trecho entre Goiânia/GO e Palmas/TO possui bagageiros mais amplos (FIGURA 23), pois segundo Aílton “de Palmas/TO para Goiânia/GO vem muitas peças em geral. E mesmo que não tenha passageiro, o carro passa”. Já a Planalto, embora não faça a troca de veículos ao longo da viagem, faz a higienização interna do veículo em determinadas paradas para refeição em terminais rodoviários ou pontos de apoio e também transporta um alto volume de encomendas ao longo de todo o trajeto.

137 Para as trocas de motoristas nas regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste, as informações foram obtidas em entrevista realizada na garagem da Reunidas em Goiânia/GO com o encarregado de tráfego Aílton Fernandes em 19/03/2018. Já para a região Sul as informações foram obtidas em entrevista realizada na garagem da Reunidas em Caçador/SC com o supervisor de marketing Everildo Giacometti no dia 07/11/2018.

No dia 17 de março de 2018 foram aplicados 8 questionários durante viagem entre Palmas/TO e Goiânia/GO realizada no veículo da Planalto que operara a ligação Santa Maria/RS – Palmas/TO, além da coleta de relatos orais de passageiros. Na rodoviária de Palmas foram 6 embarques e no Taquaralto outros 11, totalizando 17 passageiros. Grande parte dos desembarques ocorreram em cidades goianas como Porangatu e Goiânia, em decorrência do fluxo de pleiteantes a cargos públicos que realizariam o processo seletivo da SANEAGO, além de usuários que viajam para visitar familiares ou fazer compras na capital goiana, polo importante do comércio atacadista de roupas. Em relatos coletados no guichê da Planalto na rodoviária de Goiânia/GO, o movimento para o Sul é considerado bom: “são bons fluxos pro Sul, sobretudo para Chapecó/SC. Aqui a Planalto coleta muitos passageiros da região Nordeste por conta da centralidade de Goiânia. São fluxos de trabalhadores da construção civil rumo ao interior do Sul” (informação verbal)¹³⁸. Já o movimento da Reunidas é um pouco menor, embora relevante no trecho Tocantins – Goiás, justamente pelo fato desta ser a única a ir por Paraíso do Tocantins/TO partindo de Palmas/TO: perguntado sobre o fato de ir por Paraíso do Tocantins/TO não acarretaria em prejuízos, o encarregado operacional da empresa em Goiânia/GO afirma que “não, pois acaba que só a gente vai por ali. Como saímos um pouco mais cedo de Palmas, chegamos junto com todo mundo em Goiânia” (informação verbal)¹³⁹.

Já na parte Sul do eixo, no dia 22 de novembro de 2018, em viagem de Chapecó/SC a Cascavel/PR na ligação Santa Maria – Palmas (Planalto), foram aplicados 12 questionários com passageiros no interior do veículo: seis destes embarcaram em Santa Maria/RS e se destinavam a Cascavel/PR, sendo um grupo de motoristas que trabalham com entrega de ônibus zero-quilômetro das fabricantes para as empresas. Este grupo havia embarcado em Uruguaiana/RS em um veículo da Planalto rumo a Santa Maria/RS para chegar ao destino em Cascavel/PR. Outros passageiros desembarcariam em Pato Branco/PR, Francisco Beltrão/PR, Presidente Prudente/SP e Goiânia/GO. O movimento no eixo nas cidades do oeste sulista é razoavelmente intenso, sobretudo em trechos mais curtos (FIGURA 22).

138 Relato oral coletado em diálogo com agente de passagens da Planalto na rodoviária de Goiânia/GO no dia 19/03/2018.

139 Informação verbal. Entrevista concedida por Aílton Fernandes, encarregado de tráfego da Reunidas na garagem da empresa em Goiânia/GO, no dia 19/03/2018.

**FIGURA 22. BRASIL: Retratos do eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul
tocantinense**

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: ônibus da Reunidas indo de Palmas/TO para Santo Ângelo/RS, após parada para lanche no posto Trevão, em Monte Alegre de Minas/MG; veículo da Planalto sentido Palmas/TO manuseando encomendas na rodoviária de Pato Branco/PR; ônibus da Planalto sentido Santa Maria/RS aguardando horário de embarque no recuo das plataformas da rodoviária de Goiânia/GO; troca de ônibus e baldeação dos passageiros da Reunidas sentido Sul no recuo das plataformas da rodoviária goianiense; veículo da Reunidas em frente ao alojamento dos motoristas em Palmas/TO e ônibus da Planalto sentido Palmas/TO operando embarques em Chapecó/SC. Registros: SANTOS, B. C., março e novembro de 2018.

Assim como o eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano, o eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocaninense possui uma operação complexa, com volume importante de passageiros transportados anualmente por um conjunto relevante de cidades da rede urbana nacional, além de um número de municípios de pequeno porte que possui em decorrência destes eixos conexões com importantes centros da rede urbana como Brasília/DF (eixo “gaúcho-baiano”) e Goiânia (eixo “gaúcho-tocantinense”) (FIGURA 22). Contudo, a concorrência com as cinco ligações destes dois eixos é acirrada em virtude de quatro ligações agrupadas em outros dois eixos: o Norte gaúcho – Sul maranhense e o Norte gaúcho – Leste paraense, operados por duas companhias gaúchas de Carazinho: LOPES TUR e Helios.

6.3 Norte gaúcho – Sul maranhense

Formado por duas ligações e cidades importantes como Gurupi/TO, Goiânia/GO, e São José do Rio Preto/SP, o eixo Norte gaúcho – Sul maranhense cruza oito estados e integra regiões dinâmicas do território nacional como o Triângulo Mineiro, o oeste catarinense, o norte paranaense, o Pontal do Paranapanema, o sul goiano, entre outras. Ao todo são atendidas 49 cidades pelo eixo, com o predomínio destas nos estados do Paraná e Tocantins (QUADRO 33). O eixo é formado por duas ligações operadas pela LOPES TUR de forma peculiar: por possuírem um único destino (Balsas/MA, principal polo regional do sul do Maranhão), mas se originarem em cidades distintas na região Sul (Carazinho/RS e Campo Mourão/PR), a empresa solicitou à Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) a operação simultânea das linhas da classe de serviço convencional Campo Mourão/PR – Balsas/MA e Carazinho/RS – Balsas/MA, de modo que o embarque na linha que se inicia em Campo Mourão/PR é efetuado em um veículo “em trânsito” oriundo de Carazinho/RS. Em suma, um único veículo opera duas linhas e sincroniza os horários de ambas para contemplá-las em uma única viagem.

QUADRO 33. BRASIL: Ficha de dados do eixo Norte gaúcho – Sul maranhense

Eixo	Norte gaúcho – Sul maranhense	
Cidades atendidas no eixo: 49	<ul style="list-style-type: none"> • RS: Boa Vista das Missões, Carazinho, Frederico Westphalen, Iraí, Palmeira das Missões, Sarandi e Seberi • SC: Guaraciaba, Guarujá do Sul, Maravilha, São José do Cedro e São Miguel do Oeste • PR: Barracão, Campo Mourão, Capitão Leônidas Marques, Cascavel, Corbélia, Maringá, Planalto, Realeza, Santa Fé, Santo Antônio do Sudoeste, Santo Inácio e Ubatuba • SP: Bady Bassitt, Penápolis, Presidente Prudente e São José do Rio Preto • MG: Frutal • GO: Anápolis, Goiânia, Itumbiara, Jaraguá, Morrinhos, Porangatu e Uruaçu • TO: Alvorada, Araguaína, Colinas do Tocantins, Guaraí, Gurupi, Miranorte, Nova Rosalândia, Oliveira de Fátima, Paraíso do Tocantins • MA: Balsas, Carolina, Estreito e Riachão 	
Demanda total para o eixo (2005-2017)	32.213 passageiros	
Empresa	LOPES TUR	
Ligações	Campo Mourão/PR - Balsas/MA	Carazinho/RS - Balsas/MA
Prefixos e descrição das linhas	09-0212-00: Campo Mourão - Balsas	10-0049-00 e 10-0049-61: Carazinho - Balsas
Classes de Serviço	Convencional	Convencional e executivo
Número de seções	267	982
Extensão total (km) (1)	2.593 km	3.294 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	2.474 passageiros	29.739 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

Até o ano de 2010 a ligação responsável por contemplar as cidades deste eixo era a Ijuí/RS – Balsas/MA, até que no ano de 2013 a LOPES TUR cria a Campo Mourão/PR – Balsas/MA e em 2015 a Carazinho/RS – Balsas/MA, o que explica a demanda relativamente baixa de passageiros para o eixo em comparação a outros desta pesquisa, ainda que o número de cidades seja relativamente parecido com os eixos do Rio Grande do Sul rumo a Bahia e ao Tocantins. A discrepância no número de seções entre a ligação que parte de Campo Mourão/PR (267) e a que começa em Carazinho/RS (982) se explica pelo fato das 20 cidades a mais operadas pela ligação oriunda do Rio Grande do Sul, que são responsáveis pela criação de 675 seções, inclusive entre cidades gaúchas e catarinenses (exemplo: Carazinho/RS - Maravilha/SC), gaúchas e paranaenses (exemplo: Frederico Westphalen/RS - Cascavel/PR) e catarinenses e paranaenses (exemplo: São Miguel do Oeste/SC – Cascavel/PR) (QUADRO 33).

O eixo Norte gaúcho – Sul maranhense concorre com o eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocantinense sobretudo entre Cascavel/PR e Paraíso do Tocantins/TO, mas não atende a importantes cidades como Chapecó/SC e Palmas/TO, embora seu prolongamento rumo ao Maranhão propicie a operação em polos regionais como Araguaína/TO e Balsas/MA. Contudo, a baixa frequência horária semanal faz com que as ligações da LOPES TUR sejam menos utilizadas do que as de Planalto e Reunidas no eixo gaúcho-tocantinense: enquanto neste são dois horários diários por sentido (um por empresa), no eixo operado pela LOPES TUR são apenas dois horários semanais por sentido: um executivo e um convencional com a operação simultânea das linhas 09-0212-00 (Campo Mourão/PR - Balsas/MA) e 10-0049-00 (Carazinho/RS – Balsas/MA).

Considerando as ligações dos eixos que utilizam a rodovia BR-153 (Transbrasiliana) entre São José do Rio Preto/SP e Itumbiara/GO, a LOPES TUR é a única empresa que opera em um ponto de seção que não é constituído de um terminal rodoviário municipal: trata-se do “Trevão de Minas”, localizado no município de Monte Alegre de Minas/MG no trevo entre as rodovias BR-153 e BR-365. O “Trevão” possui um posto de combustíveis e um restaurante que é utilizado como ponto de parada para almoço, jantar e lanche por diversas empresas que operam ligações interestaduais entre São Paulo, Minas Gerais e Goiás, como RodeRotas, Solimões, Viação Uberlândia, Planalto, Reunidas, Helios, bem como intermunicipais no Triângulo Mineiro como a Viação Platina (FIGURA 23).

FIGURA 23. BRASIL: Retratos do “Trevão de Minas” (entroncamento entre as BRs 153 e 365)

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: agência de passagens que comercializa todas as empresas que efetuam paradas para refeições no posto Trevão; imagem do posto Trevão e do estacionamento para ônibus, veículo da Helios contornando a rotatória do Trevão, ônibus de empresas regulares e de fretamento estacionados no posto Trevão para refeições no horário do almoço. Registros: SANTOS, B. C., março de 2018.

Na Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) o Trevão de Minas é categorizado como ponto de seção, ou seja, ponto de embarque e desembarque autorizado pela autarquia que pode ser operado por empresas rodoviárias regulares – a LOPES TUR é a única que o utiliza na ligação Carazinho/RS – Balsas/MA em seus dois horários semanais, comercializando assim passagens de várias cidades para o Trevão, que fica localizado a cerca de 90 quilômetros de Uberlândia/MG. Durante trabalho de campo na rodoviária uberlandense uma cidadã recém-chegada na cidade relatou que havia migrado de Balsas/MA e desembarcado no Trevão há poucos meses, o que ilustra um exemplo de fluxo inter-regional de longa distância em um eixo com baixa frequência horária, ainda que a empresa comercialize as passagens abaixo da tarifa estipulada pela ANTT (QUADRO 34).

QUADRO 34. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Norte gaúcho – Sul maranhense

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (Sul → MA)	Volta (MA → Sul)
Campo Mourão/PR - Balsas	09-0212-00: Campo Mourão - Balsas	Convencional	R\$ 481,55	R\$ 456,01	R\$ 479,23
Carazinho/RS - Balsas/MA	10-0049-00 e 10-0049-61: Carazinho - Balsas	Convencional	R\$ 611,81	R\$ 579,08	R\$ 609,60
		Executivo	R\$ 758,64	R\$ 579,08	R\$ 609,60

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2) Consulta aos sítios eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

As variações entre preços de ida e volta aludem ao ICMS cobrado nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná e Maranhão, por isso as passagens de volta (sentido Sul) são ligeiramente mais altas. Nota-se a estratégia da empresa ao ofertar descontos nos bilhetes de modo a igualar os preços das classes de serviço convencional e executivo na ligação Carazinho/RS – Balsas/MA, propiciando aos passageiros a venda de dois horários semanais com o mesmo custo – ressalta-se o fato de nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro (período de maior movimento anual) haver um horário extra nos dois sentidos para tal ligação dentro da classe de serviço executivo (QUADRO 34).

Embora a ligação Carazinho/RS – Balsas/MA possa operar seções como Cascavel/PR – Goiânia/GO; Cascavel/PR – São José do Rio Preto/SP; Maringá/PR – Presidente Prudente/SP; Maringá/PR – Goiânia/GO; São José do Rio Preto/SP – Anápolis/GO; Goiânia/GO – Gurupi/TO, entre outras, concorrendo com empresas que detêm linhas diárias que operam nestes trechos, a LOPES TUR transporta um número relativamente reduzido de passageiros em decorrência da baixa frequência semanal, mesmo contendo seções que são atendidas por empresas como Helios, Planalto e Reunidas por intermédio da geração de bilhetes via prática do aproveitamento (geração de passagens para um destino após o desembarque com a concessão de descontos) (QUADRO 35).

QUADRO 35. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Norte gaúcho – Sul maranhense

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
LOPES TUR	Goiânia/GO – Balsas/MA	1.059	987
LOPES TUR	Balsas/MA – Goiânia/GO	853	987
LOPES TUR	Campo Mourão/PR – São José do Rio Preto/SP	503	532
LOPES TUR	Cascavel/PR – Goiânia/GO	438	1.273
LOPES TUR	Balsas/MA – Carazinho/RS	419	3.294
LOPES TUR	Araguaína/TO – São José do Rio Preto/SP	415	1.681
LOPES TUR	Cascavel/PR – Balsas/MA	391	2.806
LOPES TUR	Balsas/MA – Cascavel/PR	375	2.806
LOPES TUR	São José do Rio Preto/SP – Araguaína/TO	371	1.681
LOPES TUR	Carazinho/RS – Balsas/MA	362	3.294

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Diferentemente de outros eixos, predomina na relação (QUADRO 35) trechos de longa extensão (com exceção do Campo Mourão/PR – São José do Rio Preto/SP com 532 quilômetros), mostrando a importância do sul maranhense na geração de demanda para o eixo, o que explica o aparecimento de Balsas em seis das dez seções com maior demanda. Outra característica peculiar para o eixo “sulista-maranhense” é o aparecimento das seções Balsas/MA – Carazinho/RS e Carazinho/RS – Balsas/MA, ou seja, a extensão máxima de duas das três ligações do eixo, indicando que a circulação de passageiros em trechos com maior demanda é efetuada por outras companhias que competem com a LOPES TUR. Ressalta-se que nenhuma das seções pertence à ligação Campo Mourão/PR – Balsas/MA, o que em certa medida suscita questionamentos acerca do envio dos dados para o SISDAP, como o fato de a passagem de um trecho como São José do Rio Preto/SP – Araguaína/TO ter sido comercializado dentro de um prefixo da Campo Mourão/PR – Balsas/MA ou da Carazinho/RS – Balsas/MA (MAPA 13).

MAPA 13. BRASIL: Configuração do eixo Norte gaúcho – Sul maranhense

Ao seguir pelo oeste desde São Miguel do Oeste/SC até Planalto/PR, o eixo busca contemplar um conjunto de municípios não atendidos por outras empresas como a Planalto, que atende a Chapecó/SC, Xaxim/SC, Xanxerê/SC, Pato Branco/PR e Francisco Beltrão/PR. Todavia, as cidades atendidas pela LOPES TUR são menos populosas e geram menor volume de usuários para o transporte interestadual, fazendo com que a companhia busque o atendimento de cidades em outras regiões do país como Penápolis/SP, Morrinhos/GO e Jaraguá/GO. Ademais, parte das cidades próximas à fronteira com a Argentina, como Barracão/PR, Guaraciaba/SC e São Miguel do Oeste/SC são atendidas pela Helios no eixo Norte gaúcho – Leste paraense, que conta com horários diários (MAPA 13).

O número de ligações nas cidades próximas às extremidades do eixo é relativamente menor em relação aos trechos intermediários nos estados do Paraná, São Paulo, Goiás e Tocantins, o que mostra maior dinamismo do transporte rodoviário interestadual de passageiros em cidades como Anápolis/GO, Gurupi/TO, Araguaína/TO, Presidente Prudente/SP, São José do Rio Preto/SP e Maringá/PR. A única capital que é atendida no eixo é Goiânia/GO, sendo um dos principais polos geradores de demanda do país. Diferentemente de outras companhias de eixos concorrentes, a LOPES TUR não faz troca de motoristas ao longo do percurso pois utiliza uma dupla de condutores que fazem um revezamento nas horas conduzidas (FIGURA 25). Tal fato ocorre em virtude dos poucos horários semanais operados pela companhia no eixo (dois por semana em ambos os sentidos). Em decorrência da baixa demanda e dos únicos dois horários semanais, não houve a possibilidade de aplicação de questionários bem como de coleta de informações com motoristas: a única informação verbal obtida foi no guichê da empresa na rodoviária de Goiânia/GO foi que “há muito gaúcho ‘subindo’ para plantar soja no Maranhão”¹⁴⁰. Em suma, embora o eixo “gaúcho-maranhense” atenda exclusivamente a uma região importante do Nordeste brasileiro, inserida nos Cerrados do Centro-Norte num conjunto de áreas voltadas para o cultivo da soja denominado “MATOPIBA”, a acirrada concorrência com outros eixos faz com que as ligações da LOPES TUR tenham demanda menor em relação às outras empresas como Planalto, Reunidas e Helios, ainda que estas adotem outros trajetos em suas operações.

¹⁴⁰ Relato oral coletado em diálogo com agente de passagens da LOPESTUR na rodoviária de Goiânia/GO no dia 19/03/2018.

FIGURA 24. BRASIL: Retratos do eixo Norte gaúcho – Sul maranhense

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: ônibus reserva da LOPES TUR estacionado na garagem da Viação Motta em Presidente Prudente/SP; veículo da LOPES TUR saindo do posto Trevão em Monte Alegre de Minas/MG; ônibus da LOPES TUR operando embarques na rodoviária de Cascavel/PR; veículo da LOPES TUR embarcando poucos passageiros na rodoviária de São José do Rio Preto/SP – nota-se a garrafa térmica com água quente para o consumo do chimarrão, tradicional bebida no Sul do Brasil. Registros: SANTOS, B. C., março, abril e novembro de 2018.

6.4 Norte gaúcho – Leste paraense

Formado por duas ligações e cidades importantes como Araguaína/TO, Palmas/TO, Gurupi/TO, Brasília/DF, Anápolis/GO, Goiânia/GO, São José do Rio Preto/SP, Londrina/PR, Maringá/PR e Cascavel/PR, o eixo Norte gaúcho – Leste paraense cruza 8 estados, o Distrito Federal e integra regiões dinâmicas do território nacional como o Triângulo Mineiro, o oeste catarinense, o norte paranaense, o Pontal do Paranapanema, o sul goiano, entre outras. O eixo é formado por duas ligações operadas pela gaúcha Helios. Ambas se iniciam em Carazinho/RS e se encerram em São Félix do Xingu/PA, possuindo mudanças na parte intermediária do percurso. Ao todo são atendidas 51 cidades pelo eixo (QUADRO 36).

QUADRO 36. BRASIL: Ficha de dados do eixo Norte gaúcho – Leste paraense

Eixo	Norte gaúcho – Leste paraense	
Cidades atendidas no eixo: 51	<ul style="list-style-type: none"> • RS: Boa Vista das Missões, Carazinho, Frederico Westphalen, Iraí, Palmeira das Missões, Sarandi e Seberi • SC: Caibi, Cunha Porã, Dionísio Cerqueira, Guaraciaba, Guarujá do Sul, Maravilha, Palmitos, São José do Cedro e São Miguel do Oeste • PR: Barracão, Campo Mourão, Capanema, Capitão Leônidas Marques, Cascavel, Londrina, Maringá, Pérola d'Oeste, Planalto, Pranchita e Santo Antônio do Sudoeste • SP: Marília, Ourinhos, Presidente Prudente e São José do Rio Preto • MG: Monte Alegre de Minas e Uberlândia • GO: Anápolis, Catalão, Goiânia, Itumbiara e Porangatu • DF: Brasília • TO: Colméia, Guaraí, Gurupi, Palmas, Paraíso do Tocantins e Porto Nacional • PA: Conceição do Araguaia, Redenção, Rio Maria, São Félix do Xingu, Tucumã e Xinguara 	
Demanda total para o eixo (2005-2017)	383.079 passageiros	
Empresa	Helios	
Ligações	Carazinho/RS - São Félix do Xingu/PA via Goiânia/GO	Carazinho/RS - São Félix do Xingu/PA via Brasília/DF
Prefixos e descrição das linhas	02-0026-00 e 02-0026-61: São Félix do Xingu - Carazinho	02-0027-00 e 02-0027-61: São Félix do Xingu - Carazinho
Classes de Serviço	Convencional e executivo	Convencional e executivo
Número de seções	361	319
Extensão total (km) (1)	3.534 km	3.870 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	287.716 passageiros	95.363 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

Mais da metade dos municípios atendidos pelo eixo estão na região Sul, mostrando a capilaridade deste sobretudo na faixa de cidades próximas à fronteira com a Argentina, como Dionísio Cerqueira/SC e Barracão/PR. Em Carazinho/RS a Helios oferece conexões em linhas intermunicipais gaúchas para cidades como Passo Fundo, Cruz Alta e Santa Maria. A partir de Maringá as duas ligações que formam o eixo se dividem, percorrendo distintas rodovias até São José do Rio Preto/SP para depois se separarem novamente a partir de Prata/MG até Anápolis/GO, cidade em que se unem novamente. A ligação via Goiânia/GO passa em Porto Nacional/TO e Palmas/TO e o atendimento à capital tocantinense é importante para que a companhia concorra com um conjunto relativamente grande de empresas no trecho entre esta e Goiânia/GO, que é operado por Real Maia, Rápido Marajó, Catedral, Reunidas, Planalto, entre outras. Já a ligação via Brasília/DF segue pela BR-153 desde o norte goiano até Guaraí/TO, tendo se reencontrado à outra ligação (via Goiânia/GO) em Paraíso do Tocantins/TO (QUADRO 36).

Tais separações são estratégicas, pois assim a Helios consegue concorrer com um amplo conjunto de ligações entre o Sul e o Polígono Pioneiro, bem como extrapolar sua área de abrangência para além deste, operando em cinco cidades do leste paraense. Até o ano de 2016 a atual 02-0027-00: “São Félix do Xingu/PA – Carazinho/RS” se encerrava em Tucumã/PA, a cerca de 100 quilômetros de distância de São Félix do Xingu/PA. A empresa estendeu a linha até São Félix para ofertar um horário a mais nesta cidade e para conectá-la à capital federal. Ademais, a partir de junho de 2016 a linha via Brasília passou a ser diária: “de Brasília/DF para o Pará a Helios era exclusiva, portanto houve procura por parte dos passageiros” (informação verbal)¹⁴¹.

O número ligeiramente maior de seções da ligação via Goiânia/GO (361) em relação à via Brasília/DF (310) explica em certa medida a demanda praticamente três vezes maior da goianiense em comparação à brasiliense. Tal fato se explica sobretudo pela alta demanda de passageiros que buscam a capital goiana, pois embora a empresa detivesse por alguns anos da década de 2000 a operação exclusiva entre o leste paraense e a capital federal, Goiânia/GO sempre foi um polo mais importante de comércio e serviços, atraindo fluxos e estabelecendo um conjunto amplo de interações espaciais com diversas centralidades em estados do

141 Informação verbal. Entrevista concedida por Tiago Campanha Lermen, supervisor de marketing da companhia Helios, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018.

Centro-Oeste, Norte e Nordeste do Brasil. A diferença de quilometragem entre a ligação via Goiânia/GO e a via Brasília/DF é de 340 quilômetros, tornando a brasiliense mais longa, o que se reflete nas tarifas calculadas pelo coeficiente tarifário da ANTT (QUADRO 37).

QUADRO 37. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Norte gaúcho – Leste paraense

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (RS → PA)	Volta (PA → RS)
Carazinho/RS - São Félix do Xingu/PA via Goiânia/GO	02-0026-00 e 02-0026-61: São Félix do Xingu - Carazinho	Convencional	R\$ 673,33	R\$ 561,11	R\$ 557,26
		Executivo	R\$ 834,93	R\$ 561,11	R\$ 557,26
Carazinho/RS - São Félix do Xingu/PA via Brasília/DF	02-0027-00 e 02-0027-61: São Félix do Xingu - Carazinho	Convencional	R\$ 738,34	R\$ 565,87	R\$ 562,02
		Executivo	R\$ 915,55	Sem dados	Sem dados

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2) Consulta aos sites eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

O eixo possui partes de sua rota em leito natural e trechos com rodovias somente implantadas e sem pavimentação, o que acarreta elevações das tarifas (QUADRO 38). As passagens são mais baixas em comparação àquelas em decorrência da concessão de descontos aos passageiros por parte da companhia, sobretudo para trechos longos que são mais caros do que os menos extensos. Ademais, nota-se que os preços das classes de serviço convencional e executivo são os mesmos, de modo que o usuário possa adquirir a mesma passagem em qualquer dia da semana. Ressalta-se que o horário “convencional” funciona apenas uma vez por semana para ambos os sentidos na ligação via Goiânia/GO, ao passo que para a via Brasília/DF a consulta ao site eletrônico da Helios não trouxe os preços para a classe de serviço executivo.

Os dois horários diários em ambos os sentidos para todos os dias da semana são altamente estratégicos para a Helios registrar um bom número de passageiros transportados, bem como para movimentar encomendas por todo o eixo, pois para

os usuários do serviço de entregas há a possibilidade de seus volumes serem despachados em dois horários distintos, com a garantia do tempo estimado para a entrega, já que o ônibus regular segue uma grade horária precisamente calculada para minimizar possíveis atrasos, já que embarques e desembarques são feitos em dezenas de cidades ao longo do percurso. Tal precisão se torna mais necessária quanto mais longa a ligação e quanto maior o número de pontos de embarque e desembarque contidos por ela. Considerando as ligações do eixo “gaúcho-paraense”, a importância dos estados do Pará, Tocantins e Goiás é evidente, já que a competição no Sul e no Sudeste é relativamente mais acirrada nos trechos operados pela Helios. Este fator explica, por exemplo, o não atendimento à Chapecó/SC, Xanxerê/SC, Francisco Beltrão/PR e Pato Branco/PR por parte das ligações da empresa que são contempladas por este eixo (QUADRO 38).

QUADRO 38. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Norte gaúcho – Leste paraense

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Helios	Goiânia/GO – Tucumã/PA	9.270	1.568
Helios	Tucumã/PA – Goiânia/GO	6.921	1.568
Helios	Itumbiara/GO – Xinguara/PA	6.612	1.613
Helios	Itumbiara/GO – Palmas/TO	6.026	1.043
Helios	Palmas/TO – Itumbiara/GO	5.432	1.043
Helios	Itumbiara/GO – Redenção/PA	4.657	1.503
Helios	Itumbiara/GO – Conceição do Araguaia/PA	4.562	1.405
Helios	Itumbiara/GO – Paraíso do Tocantins/TO	4.387	1.113
Helios	Itumbiara/GO – Porto Nacional/TO	3.967	979
Helios	Anápolis/GO – Tucumã/PA	3.942	1.523

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Todas as 10 seções contidas são para a ligação via Goiânia/GO. A Helios pode comercializar trechos entre cidades paraenses e dos demais estados do eixo, todavia este panorama muda a partir do Tocantins, já que diversas seções como Palmas/TO – Anápolis/GO, Paraíso do Tocantins/TO – Goiânia/GO, Gurupi/TO –

Porangatu/GO já são operadas por outras companhias. Sendo assim, Itumbiara/GO é o primeiro município ponto de seção possível para venda a partir do Tocantins, o que faz com que a cidade apareça em várias das seções listadas (exemplos: Itumbiara/GO – Palmas/TO, Itumbiara/GO – Paraíso do Tocantins/TO e Itumbiara/GO – Porto Nacional/TO). A Helios fez uma programação horária que propicia à ligação Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA (via Goiânia/GO) prestar serviços de embarque e desembarque em Palmas/TO às 19:00 (sentido Sul), competindo assim com todas as companhias (inclusive as do eixo Centro-Norte gaúcho – Centro-Sul tocaninense Planalto e Reunidas) que fazem o trecho Palmas/TO – Goiânia/GO, já que ao longo da primeira metade do percurso, ou seja, entre a capital goiana e São Félix do Xingu/PA, este é o trecho com maior demanda para a ligação.

O fato de nenhuma seção envolvendo centralidades sudestinas e sulistas figurar no quadro 39 não indica necessariamente a ausência de seções intra e inter-regionais que contemplam cidades de ambas as regiões, como São José do Rio Preto/SP – Dionísio Cerqueira/SC, Maravilha/SC – Frederico Westphalen/RS, Cascavel/PR – Carazinho/RS, entre outras, mas sim a baixa demanda destes trechos em virtude da ampla concorrência entre companhias sulistas no atendimento a estas cidades, como as porto-alegrenses Ouro e Prata e Unesul, a santa-mariense Planalto, etc.

Ao longo dos trabalhos de campo realizados em março, abril e novembro de 2018 foram aplicados alguns questionários com passageiros do eixo: três responderam às perguntas no dia 10 de março de 2018 no posto Trevão, em Monte Alegre de Minas/MG. Uma usuária seguia para Redenção/PA com o filho de cinco anos de idade após ter embarcado em Cascavel/PR, enquanto outro passageiro após embarcar em Maringá/PR desembarcava em Goiânia/GO para seguir viagem rumo a Inhumas/GO, na região metropolitana goianiense. Já no sentido Sul, um passageiro embarcou no Trevão rumo a São José do Rio Preto/SP. Outros dois usuários preencheram os questionários no dia 23 de novembro de 2018 na rodoviária de Cascavel/PR. Ambos embarcaram na cidade rumo ao estado de Goiás: um desceria em Goiânia e outro em Ceres. O movimento é intenso ao longo de todo o eixo, já que ao passar por Goiânia/GO e Brasília/DF a Helios incrementa sua demanda comercializando diversos trechos para todas as regiões brasileiras (exceto Nordeste) (MAPA 14).

MAPA 14. BRASIL: Configuração do eixo Norte gaúcho – Leste paraense

A diferença entre os trajetos das ligações faz com que importantes cidades como Londrina/PR, Marília/SP, Uberlândia/MG, Brasília/DF e Palmas/TO sejam inseridas em um eixo que já contém centros como Goiânia/GO, Anápolis/GO e Cascavel/PR. O número elevado de cidades de pequeno porte ao longo do oeste catarinense e paranaense, na região próxima à fronteira com a Argentina, faz com que a viagem em certo sentido fique mais demorada, porém com maiores possibilidades de embarque e desembarque de passageiros, além da criação de seções entre esses municípios e polos regionais na rede urbana brasileira (MAPA 14).

Ressalta-se a capilaridade propiciada pelo transporte rodoviário, pois o trecho entre Carazinho/RS e Cascavel/PR contém 22 municípios em pouco mais de 550 quilômetros de extensão (um ponto de seção a cada 25 quilômetros, em média), sendo utilizado pela empresa para a operação de seções nesta faixa de cidades, como Capitão Leônidas Marques/PR – São José do Cedro/SC (144 quilômetros de distância), Capanema/PR – Guaraciaba/SC (131 quilômetros de extensão), Planalto/PR – Dionísio Cerqueira/SC (79 quilômetros de distância) e Caibi/SC – Carazinho/RS (201 quilômetros de extensão). Embora sejam operadas por veículos rodoviários (sem a possibilidade de transporte de passageiros em pé), algumas seções possuem quilometragem inferior a 75 quilômetros (exemplos: Palmitos/SC – Frederico Westphalen/RS – 56 quilômetros de extensão; Maravilha/SC – Iraí/RS – 57 quilômetros), o que demandaria a criação de linhas semiurbanas nesses trechos. Todavia, a quantidade anual de passageiros não justifica tal implantação e a operação dessas curtas seções corroboram com a manutenção da ligação mais longa. Ademais, estas cidades contam com dois horários diários operados pelas ligações do eixo, além de outras linhas interestaduais que abarcam tais municípios.

O eixo revela dados importantes para o debate acerca da quantidade de ligações interestaduais operadas e da população para determinados municípios: Brasília/DF e Goiânia/GO evidentemente se sobressaem, sobretudo por serem capitais localizadas em pontos estratégicos na rede rodoviária brasileira, sendo grandes entroncamentos rodoviários que as tornam espaços da circulação nacional. Já centros como Londrina/PR, Maringá/PR e Cascavel/PR têm a associação do fator populacional (cidades acima de 250.000 habitantes) com a pujança regional e a localização em importantes rodovias federais. O mesmo se aplica a Uberlândia/MG e Anápolis/GO, o que as torna importantes nós para o transporte rodoviário interestadual. Embora as paulistas Presidente Prudente e São José do Rio Preto

tenham o mesmo potencial, a multiplicidade de caminhos no estado de São Paulo corrobora com certa “descentralização” das ligações rodoviárias de passageiros, que atendem a outras cidades e utilizam outros trajetos. Dentro do eixo “gaúcho-paraense” se vislumbra tal aspecto, pois embora São José do Rio Preto seja encontro das duas ligações, Presidente Prudente é parada para apenas uma (a via Goiânia/GO), ao passo que a outra (via Brasília/DF) segue por Ourinhos e Marília, na porção central do estado de São Paulo.

A estratégia de duas ligações partindo em horários diferentes de cada uma das extremidades do eixo faz com que boa parte das cidades do eixo sejam atendidas duas vezes ao dia, o que propicia aos passageiros de centros como Cascavel/PR, Anápolis/GO, São Miguel do Oeste/SC e São José do Rio Preto/SP a escolha de um horário mais adequado para embarcar. Tal configuração do eixo faz com que sejam necessárias duas escalas de troca de motoristas que funcionam conforme a seguir¹⁴²:

- Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA via Goiânia/GO: Carazinho/RS → Frederico Westphalen/RS → Cascavel/PR → Presidente Prudente/SP → Monte Alegre de Minas/MG (posto Trevão)¹⁴³ → Goiânia/GO → Porangatu/GO → Miranorte/TO → Redenção/PA → São Félix do Xingu/PA. TOTAL DE MOTORISTAS: 9;
- Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA via Brasília/DF: Carazinho/RS → Frederico Westphalen/RS → Cascavel/PR → Anápolis/GO (trecho feito por uma dupla) → Porangatu/GO → Miranorte/TO → Redenção/PA → São Félix do Xingu/PA. TOTAL DE MOTORISTAS: 8.

Das cidades no eixo, a Helios tem, além da matriz em Carazinho/RS, uma garagem em Goiânia/GO, com veículos reservas caso haja necessidade de troca de carro decorrente de avarias ou panes. Nota-se a complexidade operacional do eixo com mais de 3.000 quilômetros de extensão, que demanda 17 motoristas para duas ligações, bem como a padronização da frota operante no eixo que ocorre em virtude do amplo volume de encomendas e bagagens transportados (FIGURA 25).

¹⁴² As informações acerca das trocas de motoristas foram obtidas durante entrevista concedida por Tiago Campanha Lermen, supervisor de marketing da companhia Helios, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018.

¹⁴³ A Helios conta com um alojamento para os motoristas no posto Trevão, localizado acima do guichê para venda de passagens (figura 24).

FIGURA 25. BRASIL: Retratos do eixo Norte gaúcho – Sul paraense

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: veículo da Helios saindo da rodoviária de Palmas/TO após o embarque; ônibus da Helios estacionado no posto Trevão em Monte Alegre de Minas/MG para almoço dos passageiros e troca de motoristas; veículo da Helios na rodoviária de Cascavel/PR embarcando passageiros para Carazinho/RS; ônibus da Helios na rodoviária de Cascavel/PR operando embarques para o Pará na rota via Goiânia/GO; veículo da Helios operando embarques na rodoviária de Maringá/PR em ligação rumo ao Pará (via Brasília/DF); mapa das rotas da companhia Helios instalado em quadro na sala de espera anexa ao guichê da empresa na rodoviária de Cascavel/PR. Registros: SANTOS, B. C., março, abril e novembro de 2018.

O movimento da Helios é relativamente intenso, sobretudo nas principais cidades do eixo, como Cascavel/PR, Maringá/PR, Goiânia/GO, Palmas/TO, etc, o

que em certa medida justifica a manutenção de uma frota padronizada para a operação de ligações com mais de 3.000 quilômetros que transportam encomendas e bagagens volumosas, pois ainda que o movimento de passageiros não seja elevado, o transporte nos bagageiros dos veículos é decerto constante ao longo de todo o ano (FIGURA 25).

7. EIXOS VIA BR-163: AS LIGAÇÕES NO TRECHO CAMPO GRANDE/MS – CUIABÁ/MT

A rodovia BR-163 é de central importância para o “oeste” do Brasil, pois se inicia atualmente em Tenente Portela/RS e se encerra em Santarém/PA (o traçado original prevê a extensão até Óbidos/PA, na fronteira com o Suriname). Trata-se de uma rodovia com mais de 3.500 quilômetros de extensão - “com a inauguração da BR-163 em 1976 a dinâmica produtiva ao longo da rodovia se desenvolveu gradativamente, integrando o mercado regional ao mercado global” (MARGARIT, 2013, p. 170). Os quatro eixos contemplados neste tópico têm a BR-163 como rodovia obrigatória para o cumprimento de suas rotas, pois conectam áreas dos estados sulistas a regiões no Mato Grosso e Pará (Santarém). O principal trecho utilizado nesta rodovia está localizado entre Campo Grande/MS e Rondonópolis/MT, já que não são todas as ligações que atendem a Cuiabá/MT e pelo fato de algumas outras não utilizarem a 163 entre a centralidade rondonopolitana e a capital mato-grossense.

A centralidade cuiabana foi importante ponto de passagem para os fluxos oriundos da região Sul que se destinaram ao norte mato-grossense e posteriormente à Rondônia. Destaca-se o fato de que, para todos os fluxos oriundos do Sul, do Sudeste, do Nordeste e de grande parte do Centro-Oeste com destino ao estado rondoniense, Cuiabá é ponto de passagem obrigatório na rede rodoviária da região. Com uma população de 590.118 habitantes (IBGE, 2017) e 87 ligações interestaduais, Cuiabá é o nó rodoviário do Mato Grosso, sendo responsável por integrar porções distintas do estado, já que seu terminal rodoviário atua como ponto de conexão. A centralidade cuiabana une Rondônia e Acre ao restante do território brasileiro via transporte rodoviário, já que as ligações desses 2 estados do Norte com outras regiões são mais tímidas. De Cuiabá/MT se acessa todo o país: destacam-se as linhas para Porto Velho/RO, São Paulo/SP, Goiânia/GO e Brasília/DF, notadamente as mais concorridas. O movimento no terminal é intenso, sobretudo no período noturno, com horários inter e intraestaduais para viagens com mais de 12 horas de duração (Juína, Alta Floresta e Canarana, todas no Mato Grosso), São Paulo/SP, Campo Grande/MS e Porto Velho/RO.

Andorinha, Eucatur e Motta são bem atuantes no interestadual e as prudentinas concorrem no intraestadual (Cuiabá - Rondonópolis). Xavante e Verde são as duas grandes no estadual, sendo a última com uma grande garagem próximo à rodoviária e com a única sala VIP no terminal, tendo inclusive um portão de embarque das plataformas 1 a 4 exclusivo para ela. Constantina e Helios são bem tímidas no terminal com suas linhas para o Sul. Recentemente a Novo Horizonte iniciou suas operações no intermunicipal mato-grossense, pois venceu a licitação realizada no estado. Já a Gontijo atua nas linhas de Cuiabá para Minas Gerais e na Porto Velho/RO - São Paulo/SP, ao passo que RodeRotas opera trechos para São José do Rio Preto/SP.

Cidades como Rondonópolis/MT, Dourados/MS e Coxim/MS se destacam nestes eixos que percorrem a BR-163, além das capitais Campo Grande/MS e Cuiabá/MT, pontos importantes de geração de demanda e de instalação de estruturas operacionais para as empresas. Menciona-se o grupo Eucatur, que contém garagens amplas em ambas as cidades, além de estruturas para o manuseio de encomendas, que são despachadas nos bagageiros dos ônibus e em caminhões. O grupo tem o domínio no eixo que conecta o oeste paranaense ao “Nortão” do Mato Grosso, tendo todas as ligações que o compõe, o que justifica a estrutura operacional robusta nas cidades ao longo da 163.

A primazia do grupo nas ligações que utilizam a BR-163 também se aplica aos eixos que operam na rodovia BR-364 (Oeste paranaense – Rondônia e Acre, Litoral sulista – Rondônia), já que a partir de Campo Grande/MS estes também percorrem a 163, ou seja, torna-se uma rodovia central para seis dos dez eixos desta pesquisa. A partir desta confluência de fluxos o grupo Eucatur adota a estratégia de incluir as mesmas seções em ligações de eixos diferentes, de modo a incrementar o quadro de horários em cidades de “passagem obrigatória” na BR-163 como Campo Grande/MS, Coxim/MS, Rondonópolis/MT e Cuiabá/MT. Seções como Campo Grande/MS – Rondonópolis/MT e Coxim/MS – Cuiabá/MT estão inseridas em mais de uma ligação e em eixos diferentes, o que favorece o grupo Eucatur no acirrado cenário concorrencial neste trecho entre as capitais de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

7.1 Oeste paranaense – Norte mato-grossense

O eixo¹⁴⁴ é formado por sete ligações operadas por duas empresas distintas. A Nova Integração detém a Cascavel/PR – Guarantã do Norte/MT, enquanto a Solimões opera Cascavel/PR - Alta Floresta/MT; Cascavel/PR – Sinop/MT; Cascavel/PR - Sinop/MT (via Ponta Porã/MS); Cascavel/PR – Sinop/MT (via Primavera do Leste/MT); Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT e Foz do Iguaçu/PR - Sinop/MT (via Maringá/PR). Trata-se do eixo com o maior número de ligações dentre os listados. Todas se originam em cidades do oeste paranaense relativamente próximas entre si e se encerram em polos regionais do “Nortão” mato-grossense. O eixo cruza quatro estados e integra regiões dinâmicas do território nacional como o norte paranaense, a Grande Dourados, o Pontal do Paranapanema, entre outras. Ao todo são 38 cidades atendidas pelo eixo, sendo 18 no Mato Grosso, o que mostra a importância do conjunto de ligações para o estado, que opera em cidades importantes ao longo de seu percurso como Maringá/PR, Presidente Prudente/SP, Dourados/MS e Rondonópolis/MT, além das capitais Campo Grande/MS e Cuiabá/MT (QUADRO 39).

144 As definições metodológicas para a criação dos eixos estão inseridas no apêndice metodológico ao final deste trabalho.

QUADRO 39. BRASIL: Ficha de dados do eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense

Eixo	Oeste paranaense – Norte mato-grossense						
Cidades atendidas no eixo: 38	<ul style="list-style-type: none"> PR: Campo Mourão, Cascavel, Foz do Iguaçu, Guaíra, Marechal Cândido Rondon, Maringá, Medianeira, Toledo e Ubatuba SP: Presidente Prudente MS: Amambaí, Bataguassu, Campo Grande, Coxim, Dourados, Mundo Novo, Naviraí, Nova Alvorada do Sul, Ponta Porã, Rio Verde de Mato Grosso, São Gabriel do Oeste e Sonora MT: Alta Floresta, Carlinda, Cuiabá, Guarantã do Norte, Itaúba, Jaciara, Lucas do Rio Verde, Nobres, Nova Mutum, Poxoréu, Primavera do Leste, Rondonópolis, Rosário Oeste, Sinop, Sorriso e Várzea Grande 						
Demanda total para o eixo (2005-2017)	476.165 passageiros						
Empresas	Nova Integração	Solimões					
Ligações	Cascavel/PR – Guarantã do Norte/MT	Cascavel/PR - Alta Floresta/MT	Cascavel/PR - Sinop/MT	Cascavel/PR - Sinop/MT via Ponta Porã/MS	Cascavel/PR – Sinop/MT via Primavera do Leste/MT	Foz do Iguaçu/PR - Sinop/MT	Foz do Iguaçu/PR - Sinop/MT via Maringá/PR
Prefixos e descrição das linhas	09-1477-01: Cascavel – Guarantã do Norte	09-0247-00 e 09-0247-61: Cascavel - Alta Floresta	09-0265-00 e 09-0265-61: Cascavel - Sinop	09-0266-00: Cascavel – Sinop (via Ponta Porã)	09-0267-00 e 09-0267-61: Cascavel – Sinop (via Primavera)	09-0271-00 e 09-0271-61: Foz do Iguaçu - Sinop	09-0346-00 e 09-0346-61: Foz do Iguaçu – Sinop (via Maringá)
Classes de Serviço	Convencional	Convencional e executivo	Convencional e executivo	Convencional	Convencional e executivo	Convencional e executivo	Convencional e executivo
Número de seções	12	108	114	109	108	119	130
Extensão total (km) (1)	2.334 km	2.132 km	2.119 km	1.997 km	1.954 km	1.968 km	2.147 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	5.327 passageiros	66.122 passageiros	224.786 passageiros	22.004 passageiros	36.329 passageiros	120.691 passageiros	906 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

Das 38 cidades atendidas, 30 estão no Mato Grosso (18) e no Mato Grosso do Sul (12), sendo distribuídas ao longo das principais rodovias nestes estados: Ponta Porã/MS, Primavera do Leste/MT, Alta Floresta/MT e Guarantã do Norte/MT são prolongamentos do “trecho” principal Cascavel/PR – Sinop/MT, que se subdivide em duas rotas, uma via Maringá/PR e outra via Dourados/MS (QUADRO 39).

A linha 09-1477-01 Cascavel/PR – Guarantã do Norte/MT é um prolongamento autorizado por decisão judicial da linha 09-0265-00 Cascavel/PR - Sinop/MT, o que justifica o baixo número de seções e a baixa demanda para o período considerado. As seções são apenas para as cidades de Itaúba/MT e Guarantã do Norte/MT, ou seja, todas as cidades mato-grossenses anteriores não são operadas pela linha. Já a ligação Foz do Iguaçu/PR -Sinop/MT (via Maringá/PR) possui a menor demanda do conjunto pois foram declarados dados somente para o ano de 2017, já que as linhas que a compõe foram criadas ao final de 2016. Ao sair de Foz do Iguaçu/PR a Solimões garante uma demanda adicional importante nesta cidade e no município de Medianeira/PR, antes de chegar a Cascavel/PR. A mesma lógica se aplica ao prolongar a operação no Mato Grosso para além de Sinop, pois para chegar a Alta Floresta se atende aos municípios de Itaúba e Carlinda. Finalmente, o desvio na “rota principal” para atender a cidades como Ponta Porã/MS e Primavera do Leste/MT também contribui para a criação de mais seções que ofertam mais atendimentos aos passageiros.

O número de seções é semelhante entre as ligações, oscilando de 108 a 130¹⁴⁵, o que mostra um mercado consolidado para a Solimões em um eixo com extensão de aproximadamente 2.350 quilômetros, cuja movimentação de passageiros é intensa ao longo de todo o ano. Destaca-se a concentração acentuada de passageiros em duas das sete ligações do eixo: Cascavel/PR - Sinop/MT e Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT, que totalizam mais de 70% da demanda para todo o eixo. As ligações oriundas de Foz do Iguaçu/PR possuem seções a partir de Cascavel/PR, ou seja, a centralidade cascavelense pode ser comercializada em todas as ligações do eixo, o que amplia a grade horária de embarques da companhia em outras localidades como Presidente Prudente/SP, Dourados/MS, Campo Grande/MS, Coxim/MS e Rondonópolis/MT. A capilarização promovida pela Solimões no eixo contribui para a ampliação da quantidade de horários

145 A ligação Cascavel/PR – Guarantã do Norte/MT foge a esta tendência em virtude dos aspectos jurídicos e operacionais mencionados neste item.

disponibilizados nos terminais rodoviários para embarque dos usuários, assim como incrementa a gama de tarifas e preços dos bilhetes (QUADRO 40).

QUADRO 40. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (PR → TO)	Volta (MT → PR)
Cascavel/PR – Guarantã do Norte	09-1477-01: Cascavel – Guarantã do Norte	Convencional	R\$ 439,91	Sem dados	Sem dados
Cascavel/PR - Alta Floresta/MT	09-0247-00 e 09-0247-61: Cascavel - Alta Floresta	Convencional	R\$ 395,97	R\$ 453,68	R\$ 453,73
		Executivo	R\$ 491,00	R\$ 454,69	R\$ 454,77
Cascavel/PR - Sinop/MT	09-0265-00 e 09-0265-61: Cascavel - Sinop	Convencional	R\$ 393,54	R\$ 466,43	Sem dados
		Executivo	R\$ 487,99	Sem dados	Sem dados
Cascavel/PR - Sinop/MT via Ponta Porã/MS	09-0266-00: Cascavel – Sinop (via Ponta Porã)	Convencional	R\$ 376,55	Sem dados	R\$ 395,28
Cascavel/PR – Sinop/MT via Primavera do Leste/MT	09-0267-00 e 09-0267-61: Cascavel – Sinop (via Primavera)	Convencional	R\$ 362,88	R\$ 397,96	R\$ 397,38
		Executivo	R\$ 449,97	R\$ 398,98	R\$ 398,42
Foz do Iguaçu/PR - Sinop/MT	09-0271-00 e 09-0271-61: Foz do Iguaçu - Sinop	Convencional	R\$ 365,51	R\$ 431,52	Sem dados
		Executivo	R\$ 453,24	R\$ 432,57	Sem dados
Foz do Iguaçu/PR - Sinop/MT via Maringá/PR	09-0346-00 e 09-0346-61: Foz do Iguaçu – Sinop (via Maringá)	Convencional	R\$ 402,45	R\$ 480,34	R\$ 475,29
		Executivo	R\$ 499,04	R\$ 481,39	R\$ 476,34

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2) Consulta aos sites eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

Segundo informações obtidas durante o trabalho de campo via relatos orais, a ligação Cascavel/PR – Guarantã do Norte/MT não opera, o que talvez possa explicar a ausência de informações sobre passagens no site eletrônico da EUCATUR, que comercializa os bilhetes de todas as empresas do grupo. Os preços das passagens são relativamente parecidos para todas as ligações operantes e a Solimões optou

por igualar as passagens de ida e volta, para facilitar a venda de ambos durante uma única transação. A ausência de dados para alguns percursos se explica pela disposição dos preços no sítio eletrônico da empresa, pois esta não especifica, por exemplo, se um certo valor é para a ligação Cascavel/PR- Sinop/MT via Ponta Porã/MS ou se é para a Cascavel/PR – Sinop/MT via Primavera do Leste/MT. Ademais, a operação de uma mesma seção em várias linhas faz com que muitas vezes a informação acerca dos valores das passagens não esteja listada conforme a organização elaborada no quadro 41, ou seja, o importante para a empresa é a comercialização de um trecho como Cascavel/PR – Campo Grande/MS, pois a ligação em que ele será vendido não é relevante para o passageiro, por mais que esta possa efetuar um percurso distinto do “mais curto”, ou seja, passando por Ponta Porã/MS ou Presidente Prudente/SP em vez de seguir somente por Dourados/MS (caminho mais curto entre Cascavel/MS e Campo Grande/MS) (QUADRO 40).

Durante o trabalho de campo realizado em março e abril de 2018 se pode constatar a operação pela Solimões de uma ligação entre Alta Floresta/MT e Foz do Iguaçu/PR. Contudo, ao consultar tal possibilidade no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), não há nenhuma linha cadastrada entre essas duas cidades, mas em entrevista realizada no dia 06 de abril de 2018 na garagem da Eucatur em Sinop/MT, fora informado que há um horário entre Foz do Iguaçu/PR e Alta Floresta/MT em ambos os sentidos: “o Alta Floresta x Foz do Iguaçu passa em Sinop às 20:20 na garagem e às 20:40 na rodoviária” (informação verbal)¹⁴⁶. Provavelmente tal operação se dá com um veículo em duas ligações: de Alta Floresta/MT a Sinop/MT este opera a ligação Cascavel/PR – Alta Floresta/MT e de Sinop/MT a Foz do Iguaçu/PR o mesmo ônibus presta o serviço da ligação Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT.

Embora o cenário de ligações seja o mais diversificado dentre os eixos citados neste capítulo, a análise das seções com maior demanda reforça a presença das ligações que transportaram mais passageiros entre 2005 e 2017: Cascavel/PR – Sinop/MT, Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT e Cascavel/PR – Alta Floresta/MT são as únicas que possuem seções figurantes na relação a seguir (QUADRO 41).

¹⁴⁶ Informação verbal. Entrevista concedida por Moacir Gonçalves, encarregado operacional da EUCATUR na garagem da empresa em Sinop/MT, no dia 06/04/2018.

QUADRO 41. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Solimões	Foz do Iguaçu/PR – Campo Grande/MS	18.219	777
Solimões	Maringá/PR – Campo Grande/MS	8.690	661
Solimões	Campo Grande/MS – Maringá/PR	8.088	661
Solimões	Sinop/MT – Maringá/PR	6.412	1.852
Solimões	Maringá/PR – Sinop/MT	5.992	1.852
Solimões	Alta Floresta/MT – Campo Grande/MS	5.281	1.506
Solimões	Dourados/MS – Cuiabá/MT	4.989	923
Solimões	Campo Mourão/PR – Campo Grande/MS	4.929	753
Solimões	Foz do Iguaçu/PR – Naviraí/MS	4.835	419
Solimões	Cascavel/PR – Campo Grande/MS	4.786	639
Solimões	Presidente Prudente/SP – Maringá/PR	4.628	204
Solimões	Maringá/PR – Presidente Prudente/SP	4.335	204
Solimões	Presidente Prudente/SP – Cascavel/PR	4.304	472
Solimões	Campo Grande/MS – Alta Floresta/MT	4.273	1.506
Solimões	Campo Grande/MS – Campo Mourão/MS	4.187	753
Solimões	Campo Grande/MS – Presidente Prudente/SP	3.879	465
Solimões	Foz do Iguaçu/PR – Cuiabá/MT	3.721	1.466
Solimões	Sinop/MT – Presidente Prudente/SP	3.663	1.656
Solimões	Presidente Prudente/SP – Campo Grande/MS	3.600	465
Solimões	Coxim/MS – Sinop/MT	3.426	949

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

A seção entre Foz do Iguaçu/PR e Campo Grande/MS se destaca por uma razão: trata-se de um trecho sem concorrência de outras empresas, ou seja, a Solimões é a única a propiciar tal deslocamento, de modo que esta demanda de passageiros se concentra nas ligações entre a cidade paranaense e o Mato Grosso. A mesma lógica se aplica a outras seções como Foz do Iguaçu/PR – Cuiabá/MT e Foz do Iguaçu/PR – Naviraí/MS, todavia suas demandas são menores em decorrência da distância (são 1.466 quilômetros de distância entre Foz do Iguaçu/PR

e Cuiabá/MT) e da centralidade de Naviraí/MS, que atrai menos demanda em comparação a capitais de estado e cidades médias (QUADRO 41).

Algumas seções com boa demanda como Maringá/PR – Campo Grande/MS e Campo Grande/MS – Maringá/PR possuem a concorrência de outras empresas como Motta e Andorinha que operam linhas nestes trechos. Destaca-se também a competição com outros eixos em trechos como Dourados/MS – Cuiabá/MT e Cascavel/PR – Campo Grande/MS que são atendidos por companhias que partem do interior sulista rumo ao Polígono Pioneiro, como Constantina (Casca/RS - Juruena/MT) e Helios (Carazinho/RS – Aripuanã/MT).

Centros regionais e cidades médias estão presentes na maioria das seções listadas no quadro 42: Maringá/PR figura em seis dos 20 trechos mencionados e Presidente Prudente/SP está em seis das 20 seções. Tais informações indicam a pujança regional dessas centralidades e a importância destas como polos de aglomeração de fluxos de passageiros na rede urbana brasileira, evidenciando a importância destas na divisão territorial do trabalho. Em entrevista realizada no dia 20 de abril de 2018 na garagem da EUCATUR em Presidente Prudente/SP, o encarregado administrativo José Braz relata a importância prudentina para as linhas que partem das cidades de Cascavel/PR e Foz do Iguaçu/PR com destino ao “Nortão” mato-grossense:

A passagem sai (vende) mais para os trechos curtos, ou seja, ‘picado’ para Mato Grosso do Sul e Mato Grosso. Aqui tem muito embarque para o Sul (Paraná, Curitiba e Ponta Grossa, litoral catarinense). Cerca de 80% dos passageiros dos carros que passam em Prudente são pra Maringá (tanto o que vem de Porto Velho quanto o que vem de Sinop); 10% fica em Prudente e 10% em Cascavel e Campo Mourão. Já o carro que vai pra Curitiba tem 15% dos passageiros desembarcando em Prudente, Londrina e Ponta Grossa. O restante (85%) fica em Curitiba (informação verbal)¹⁴⁷.

O entrevistado José Braz reforça a importância dos trechos mais curtos, que de fato predominam no quadro 42, em que apenas 6 dos 20 listados possuem mais de 1.000 quilômetros de extensão, indicando maior dinamismo nas interações espaciais entre centros médios e capitais de estado a menos de 1.000 quilômetros de distância entre si – uma das seções mencionadas por Braz (Maringá/PR – Presidente Prudente/SP) possui 204 quilômetros e boa demanda de passageiros (MAPA 15).

¹⁴⁷ Entrevista concedida por José Braz, encarregado administrativo da companhia EUCATUR – garagem de Presidente Prudente/SP, em Presidente Prudente/SP, no dia 20/04/2018.

MAPA 15. BRASIL: Configuração do eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense

São quatro possibilidades de rotas distintas para as sete ligações do eixo:

1. Via Maringá/PR e Presidente Prudente/SP: ligações Cascavel/PR – Sinop/MT; Cascavel/PR – Guarantã do Norte/MT e Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT via Maringá/PR;
2. Via Naviraí/MS: ligações Cascavel/PR – Alta Floresta/MT e Cascavel/PR – Sinop/MT via Primavera do Leste/MT;
3. Via Ponta Porã/MS: ligação Cascavel/PR – Sinop/MT via Ponta Porã/MS;
4. Via Naviraí/MS e Primavera do Leste/MT: ligação Cascavel/PR – Sinop/MT via Primavera do Leste/MT.

As diferenciações nos trajetos propiciam a ampliação do atendimento aos passageiros sem um incremento tão acentuado nas distâncias percorridas pelas ligações (MAPA 15), além de aumentar a grade de horários diários em cidades como Rondonópolis/MT, Coxim/MS e Campo Grande/MS, que são onipresentes nas quatro rotas listadas. A centralidade rondonopolitana possui uma população de 222.316 habitantes (IBGE, 2017) e a importância regional da cidade faz com que ela seja ponto obrigatório de passagem para um amplo conjunto de linhas interestaduais, pois a partir dela se chega a todo o Centro-Oeste, Rondônia, Sul e Sudeste, pois nela embarcam e desembarcam passageiros vindos de capitais e cidades médias dessas regiões. Destaca-se a concorrência bem intensa nos trechos entre Paraná e Mato Grosso, sobretudo nas articulações entre o Norte paranaense com o Sul do Mato Grosso e do Sudoeste do Paraná com a mesma região mato-grossense, sendo o Mato Grosso do Sul um importante ponto de passagem e parada para essas linhas, contemplando também o Pontal do Paranapanema em alguns trechos. As companhias Andorinha, Motta e o grupo Eucatur concorrem de forma acirrada neste conjunto.

São 67 ligações interestaduais em Rondonópolis/MT, valor similar a polos regionais como Presidente Prudente/SP (69), o que realça a importância regional da cidade mato-grossense. Diferentemente de outros eixos, neste “paranaense-mato-grossense” há um equilíbrio relativamente maior entre o número de ligações por município – Cascavel/PR, Maringá/PR, Cuiabá/MT e Campo Grande/MS são as cidades com maior número de ligações interestaduais (97, 94, 87 e 82, respectivamente). Foz do Iguaçu/PR possui 50 ligações interestaduais e outras 17

internacionais, pois a cidade é um nó na rede urbana sul-americana tendo o transporte rodoviário de passageiros como elemento de análise.

Enquanto em outros eixos as empresas possuem garagens apenas em suas cidades de origem, o grupo Eucatur tem uma estrutura abrangente, com instalações para estacionamento e limpeza de ônibus em Campo Grande/MS, Cuiabá/MT, Sinop/MT e Alta Floresta/MT, além de estruturas dedicadas ao tratamento de encomendas em Presidente Prudente/SP, Dourados/MS, Campo Grande/MS e Rondonópolis/MT. Durante o trabalho de campo em março e abril de 2018 se pode observar o funcionamento das operações do grupo Eucatur no eixo, monitorando os pontos de troca de motoristas e o esquema operacional das ligações. Em virtude das particularidades e constantes mudanças no funcionamento das rotas e das companhias, não se tem todas as informações das trocas¹⁴⁸, mas sim um esquema geral que contempla grande parte das ligações abarcadas pelo eixo, que funciona da seguinte forma:

- Cascavel/PR – Alta Floresta/MT: Cascavel/PR → Dourados/MS → Coxim/MS → Cuiabá/MT → Sinop/MT → Alta Floresta/MT. TOTAL DE MOTORISTAS: 5;
- Cascavel/PR – Sinop/MT: Cascavel/PR → Presidente Prudente/SP → Campo Grande/MS → Rondonópolis/MT → Cuiabá/MT → Sinop/MT. TOTAL DE MOTORISTAS: 5;
- Cascavel/PR – Sinop/MT (pode se aplicar às ligações via Ponta Porã/MS e via Primavera do Leste/MT, já que os desvios das rotas não alteram substancialmente a quilometragem percorrida, portanto não interferem decisivamente na carga horária dos condutores): Cascavel/PR → Dourados/MS → Coxim/MS → Cuiabá/MT → Sinop/MT. TOTAL DE MOTORISTAS: 4;
- Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT: Foz do Iguaçu/PR → Cascavel/PR → Dourados/MS → Coxim/MS → Cuiabá/MT → Sinop/MT. TOTAL DE MOTORISTAS: 5;

148 Algumas trocas foram visualizadas em campo e outras foram estabelecidas considerando a jornada máxima de oito horas permitida por lei bem como as cidades operadas pela empresa. Para as trocas de motoristas em algumas ligações as informações foram obtidas em entrevista concedida na garagem da EUCATUR em Sinop/MT por Moacir Gonçalves, encarregado operacional da empresa, no dia 06/04/2018. As demais foram vislumbradas ao longo da viagem realizada em parte da linha Cascavel/PR – Alta Floresta/MT bem como a partir de relatos de motoristas.

- Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT via Maringá/PR: Foz do Iguaçu/PR → Cascavel/PR → Presidente Prudente/SP → Campo Grande/MS → Rondonópolis/MT → Cuiabá/MT → Sinop/MT. TOTAL DE MOTORISTAS: 6.

No dia 11 de abril de 2018 fora realizado um deslocamento de Rondonópolis/MT para Campo Grande/MS em uma viagem na ligação Cascavel/PR – Alta Floresta/MT, com a finalidade de aplicar questionários para os passageiros. Fora notada a presença de dois motoristas no trecho percorrido neste dia, provavelmente indicando que a condução fora feita com o revezamento de condutores ao volante. Foram respondidos pelos passageiros nove questionários que suscitaram reflexões acerca dos deslocamentos efetuados: a primeira alude ao fato do movimento de passageiros ser mais intenso em comparação a outros eixos desta pesquisa, já que vários horários monitorados continham quantidade razoável de pessoas nos veículos, enquanto a segunda faz alusão ao fato de esta ligação Cascavel/PR – Alta Floresta/MT conter, no dia em que se fez a viagem, passageiros com destino a cidades como Presidente Prudente/SP e Maringá/PR, que não são contempladas originalmente pela ligação. Tal fato poderia indicar o uso de um veículo em duas ligações: Cascavel/PR – Alta Floresta/MT e Foz do Iguaçu/PR – Sinop/MT via Maringá/PR, criando assim uma “nova” ligação denominada Foz do Iguaçu/PR – Alta Floresta/MT via Maringá/PR.

No conjunto de questionários aplicados predominou trechos longos e viagens com frequência bimestral e semestral, indicando movimento importante de passageiros no eixo. Dos nove respondidos, um embarcou em Alta Floresta/MT com destino a Campo Mourão/PR, outro em Sinop/MT rumo a Maringá/PR, um foi de Carlinda/MT a Maringá/PR, outro de Colíder/MT a Presidente Prudente/SP, um de Matupá/MT a Cascavel/PR e outro de Rondonópolis/MT a Maringá/PR. As demais viagens partiram ou chegaram a alguma capital como Cuiabá/MT e Campo Grande/MS. Em Rondonópolis/MT a estrutura de tráfego (ponto de troca de motoristas que contém um encarregado responsável pela escala de trabalho de cada condutor) funciona no terminal rodoviário da cidade. As trocas de motoristas eram feitas na rodoviária, o que propiciou a aplicação de questionários enquanto os passageiros aguardavam o horário de saída dos veículos. Foram respondidos 18 pelos usuários, sendo nove para ligações entre Foz do Iguaçu/PR e Sinop/MT e outros nove para ligações entre Cascavel/PR e Sinop/MT. Neste conjunto predominou deslocamentos

com destino a cidades mato-grossenses no Polígono Pioneiro, como Alta Floresta, Colíder, Guarantã do Norte, Juara, Lucas do Rio Verde, Sinop, Sorriso e Terra Nova do Norte, além de outras cidades fora do polígono como Primavera do Leste e Campo Verde, estas duas contempladas pela Cascavel/PR – Sinop/MT via Primavera do Leste/MT. Boa parte dos embarques ocorreram no Paraná (Cascavel [4], Foz do Iguaçu, Marechal Cândido Rondon [2], Maringá [4], Medianeira, Palmital e Toledo) e em São Paulo (Presidente Epitácio e Presidente Prudente [2]).

O predomínio de Cascavel/PR, Maringá/PR e Presidente Prudente/SP reforça a presença das cidades médias no eixo. Ademais, por se tratar de ligações relativamente mais curtas em comparação a eixos como “Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano” que possui ligações com mais de 2.500 quilômetros, os deslocamentos entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro são mais presentes e a circulação de passageiros mais intensa, embora os dados de demanda totais revelem uma realidade distinta (o eixo Centro-Norte gaúcho – Oeste baiano de 2005 a 2017 transportou 1.148.031 passageiros).

O número de questionários aplicados para este eixo foi amplo em decorrência da grade horária extensa em cidades como Sinop/MT e Rondonópolis/MT. Embora durante o trabalho de campo tenham sido contempladas as capitais Campo Grande/MS e Cuiabá/MT, a impossibilidade de acesso às plataformas (estruturas com gradis e catracas que permitem somente o embarque com bilhetes identificados e o trânsito de funcionários) comprometeu a aplicação dos questionários. Sendo assim, a rodoviária rondonopolitana fora bastante utilizada para essa atividade, pois conta com seis horários diários oriundos de Cascavel/PR (07:45, 14:45, 14:50, 16:20, 16:30, 17:30) e outros nove para a cidade cascavelense (00:50, 01:15, 01:25, 03:35, 06:35, 09:25, 13:45, 22:30, 22:35), embora alguns destes sejam para linhas rumo à Rondônia ou vinda do estado rondoniense, bem como outros horários estarem situados ao longo da madrugada, o que impossibilita a realização das atividades nos terminais rodoviários. A estrutura da Nova Integração no estado do Mato Grosso data da década de 1980 (FIGURA 26), momento de inauguração de filiais como a de Sinop/MT, que data de 1988¹⁴⁹ (informação verbal).

149 Informação verbal. Entrevista concedida por Moacir Gonçalves, encarregado operacional da EUCATUR na garagem da empresa em Sinop/MT, no dia 06/04/2018.

FIGURA 26. BRASIL: Retratos do eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: estacionamento da garagem da EUCATUR em Cuiabá/MT; vista externa da garagem da EUCATUR em Sinop/MT, veículo da EUCATUR operando a ligação entre Foz do Iguaçu/PR e Sinop/MT; ônibus da EUCATUR na ligação Cascavel/PR – Sinop/MT; veículo da Nova Integração a serviço da EUCATUR na ligação Cascavel/PR – Sinop/MT; setor de manutenção da garagem da EUCATUR em Sinop/MT. Registros: SANTOS, B. C., março e abril de 2018.

Diferentemente de eixos que contém poucas ligações por empresa, este eixo “paranaense-mato-grossense” possui uma operação robusta por parte do Grupo Eucatur desde os primórdios da fundação da Viação Nova Integração na década de

1980 (FIGURA 26) com ligações em outros eixos que dinamizam há algumas décadas os deslocamentos entre o oeste paranaense e o Mato Grosso. A garagem de Cuiabá/MT e a estrutura do tráfego em Rondonópolis/MT são centrais pois grande parte das linhas do grupo atendem a estas duas cidades, diferindo assim de companhias com atuação mais concentrada em um estado ou uma região do país, como Planalto e Reunidas que são intensamente atuantes no Sul.

7.2 Norte gaúcho – Norte mato-grossense

O eixo é formado por cinco ligações operadas por duas empresas distintas: a Helios detém a Carazinho/RS - Aripuanã/MT, enquanto a Constantina opera as ligações Marau/RS – Juína/MT, Casca/RS – Juruena/MT, Passo Fundo/RS – Sinop/MT e Passo Fundo/RS – Juína/MT. Todas se originam em cidades gaúchas relativamente próximas entre si e se encerram em cidades de portes diversos no “Nortão” mato-grossense. O eixo cruza cinco estados e integra regiões dinâmicas do território nacional como o oeste catarinense, o oeste paranaense, a Grande Dourados, o sul do Mato Grosso, entre outras. Ao todo são atendidas 63 cidades pelo eixo, com o predomínio destas nos estados do Paraná e Mato Grosso, já que nestes há uma variabilidade nas rotas percorridas para cada ligação. São reunidas cidades importantes ao longo de seu percurso, como Passo Fundo/RS, Chapecó/SC, Cascavel/PR, Dourados/MT e Rondonópolis/MT, além das capitais Campo Grande/MS e Cuiabá/MT (QUADRO 42).

QUADRO 42. BRASIL: Ficha de dados do eixo Norte gaúcho – Norte mato-grossense

Eixo	Norte gaúcho – Norte mato-grossense				
Cidades atendidas no eixo: 63	<ul style="list-style-type: none"> RS: Carazinho, Casca, Frederico Westphalen, Marau, Nonoai, Passo Fundo e Sarandi SC: Chapecó, Cunha Porã, Dionísio Cerqueira, Maravilha, Palmitos, São Miguel do Oeste, Xanxerê e Xaxim PR: Assis Chateaubriand, Barracão, Capitão Leônidas Marques, Cascavel, Chopinzinho, Coronel Vivida, Guaíra, Guaraniaçu, Laranjeiras do Sul, Marechal Cândido Rondon, Pato Branco, Pérola d'Oeste, Planalto, Realeza, Santo Antônio do Sudoeste, Toledo e Umuarama MS: Campo Grande, Coxim, Dourados, Eldorado, Naviraí, Nova Alvorada do Sul, Rio Brilhante, Rio Verde de Mato Grosso, São Gabriel do Oeste e Sonora MT: Aripuanã, Brasnorte, Campo Novo do Parecis, Campo Verde, Castanheira, Chapada dos Guimarães, Cuiabá, Jaciara, Juara, Juína, Juruena, Nova Mutum, Porto dos Gaúchos, Poxoréu, Primavera do Leste, Rondonópolis, Rosário Oeste, Sinop, Sorriso, Tangará da Serra e Várzea Grande 				
Demanda total para o eixo (2005-2017)	232.894 passageiros				
Empresas	Constantina				Helios
Ligações	Casca/RS - Juruena/MT	Marau/RS - Juína/MT	Passo Fundo/RS - Sinop/MT	Passo Fundo/RS - Juína/MT	Carazinho/RS - Aripuanã/MT
Prefixos e descrição das linhas	10-0005-00: Casca - Juruena	10-0006-00: Marau - Juína	11-0004-00 e 11-0004-61: Sinop - Passo Fundo	11-0005-00 e 11-0005-61: Juína - Passo Fundo	11-0030-00 e 11-0030-61: Aripuanã - Carazinho
Classes de Serviço	Convencional	Convencional	Convencional e executivo	Convencional e executivo	Convencional e executivo
Número de seções	541	246	366	241	114
Extensão total (km) (1)	3.372 km	2.659 km	2.591 km	2.616 km	2.837 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	7.808 passageiros	62.632 passageiros	3.225 passageiros	10.335 passageiros	148.894 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

As ligações Carazinho/RS – Aripuanã/MT e Marau/RS – Juína/MT possuem suas demandas no banco de dados do SISDAP desde 2005 (início da série histórica), enquanto que as outras ligações do eixo iniciaram suas operações a partir da década de 2010, o que explica a maior demanda para as duas primeiras. Ressalta-se o fato de a ligação Carazinho/RS – Aripuanã/MT ter a maior demanda (148.984 passageiros – mais de 63% do total do eixo) e o menor número de seções (114) dentre as ligações do eixo, o que se explica pela sólida atuação da Helios desde 1997 no eixo, ao passo que a Constantina iniciou suas operações a partir de 2005 e incrementou a criação de novas linhas a partir de 2010. Todas as ligações do eixo possuem baixa frequência horária ao longo da semana, pois cada classe de serviço possui um único horário semanal por sentido. Ademais, algumas linhas funcionam somente nos meses de alta procura, como a 11-0004-61: Sinop/MT - Passo Fundo/RS, que opera nos meses de janeiro, fevereiro e dezembro. Tais fatos associados a elementos operacionais nos terminais rodoviários dificultaram em certa medida a aplicação de questionários para passageiros destas ligações, além do fato do número de embarques e desembarques ser relativamente mais baixo em comparação a outras ligações de outros eixos (QUADRO 42).

Em comparação a outros eixos (exemplo: Oeste paranaense – Norte mato-grossense) que operam seções com cidades como Cascavel/PR, Dourados/MS, Campo Grande/MS, Rondonópolis/MT, Cuiabá/MT e Sinop/MT, a demanda é menor sobretudo em decorrência da baixa frequência das ligações operantes. O volume transportado para o eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense foi de 476.165 passageiros, um pouco mais que o dobro da demanda para o eixo Norte gaúcho – Norte Mato-grossense, que foi de 232.894 passageiros. Isso também ocorre pois no primeiro eixo cinco das sete ligações declaram dados ao SISDAP desde 2005, ao passo que no segundo apenas duas das cinco possuem valores desde esse ano. Em certas ocasiões há a inserção de duas ligações distintas em uma mesma operação. Ao consultar dados de passagens no sítio eletrônico da Constantina não fora possível verificar o preço dos bilhetes para a ligação Passo Fundo/RS – Sinop/MT, já que esta pode ser operada pela Casca/RS – Juruena/MT, ainda que esta tenha algumas centralidades a mais em relação àquela e mais seções (a “Passo Fundo” tem 366 e a “Casca” tem 541). O mesmo se aplica às ligações Marau/RS – Juína/MT e Passo Fundo/RS – Juína/MT que possuem o mesmo trajeto, mas que se diferenciam apenas na extremidade no estado gaúcho e na quantidade de seções

(246 a 241) – tal fato explica a grande proximidade do valor das tarifas para ambas (QUADRO 43).

QUADRO 43. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Norte gaúcho – Norte mato-grossense

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (RS → MT)	Volta (MT → RS)
Casca/RS - Juruena/MT	10-0005-00: Casca - Juruena	Convencional	R\$ 675,19	R\$ 745,20	R\$ 749,20
Marau/RS - Juína/MT	10-0006-00: Marau - Juína	Convencional	R\$ 513,50	R\$ 561,45	R\$ 565,45
Passo Fundo/RS - Sinop/MT	11-0004-00 e 11-0004-61: Sinop - Passo Fundo	Convencional	R\$ 490,28	Sem dados	Sem dados
		Executivo	R\$ 607,95	Sem dados	Sem dados
Passo Fundo/RS - Juína/MT	11-0005-00 e 11-0005-61: Juína - Passo Fundo	Convencional	R\$ 509,02	R\$ 560,40	R\$ 560,55
		Executivo	R\$ 631,19	R\$ 535,25	R\$ 535,40
Carazinho/RS - Aripuanã/MT	11-0030-00 e 11-0030-61: Aripuanã - Carazinho	Convencional	R\$ 563,99	R\$ 508,29	R\$ 508,44
		Executivo	R\$ 699,34	R\$ 627,37	R\$ 627,52

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2) Consulta aos sítios eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

Todas as ligações deste eixo possuem parte de suas rotas em leito natural ou com rodovias somente implantadas e não pavimentadas, portanto os municípios de Aripuanã/MT e Juruena/MT não são atendidos pela Helios em virtude da ausência de pavimentação asfáltica, o que se verifica na leitura dos quadros de tarifas ao acessar o sítio eletrônico da empresa para a consulta de passagens. Segundo informações coletadas por relatos orais durante o trabalho de campo, nenhuma das empresas com ligações até Aripuanã/MT consegue acessar a cidade, em virtude das condições paupérrimas de tráfego na BR-174, que a conecta com Vilhena/RO. Portanto, a tarifa para a seção Carazinho/RS – Juína/MT é de R\$ 496,15 para a classe de serviço convencional e para a classe executiva é de R\$ 615,23. As passagens inseridas no quadro 44 para as ligações da Helios consideram os trechos entre Carazinho/RS e Juína/MT, já que não há dados no sítio eletrônico da empresa

para embarques e desembarques em Juruena/MT e Aripuanã/MT. Assim como outras empresas em outros eixos, Helios e Constantina igualam os preços para passagens de ida e volta com a finalidade de facilitar o processo de comercialização de bilhetes, bem como para possibilitar o barateamento de trechos intermediários, que em última análise são os responsáveis por boa parte do volume de passageiros transportados (QUADRO 44).

QUADRO 44. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Norte gaúcho – Norte mato-grossense

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Helios	Cuiabá/MT – Carazinho/RS	5.113	1.852
Helios	Carazinho/RS – Cuiabá/MT	4.796	1.852
Helios	Carazinho/RS – Campo Novo do Parecis/MT	4.359	2.248
Helios	Campo Novo do Parecis/MT – Carazinho/RS	4.219	2.248
Constantina	Cascavel/PR – Juína/MT	2.897	2.076
Constantina	Guaíra/PR – Juína/MT	2.238	1.881
Helios	Cascavel/PR – Juína/MT	2.114	2.028
Helios	Campo Grande/MS – Campo Novo do Parecis/MT	1.889	1.099
Helios	Juína/MT – Cascavel/PR	1.754	2.028
Helios	Cascavel/PR – Campo Novo do Parecis/MT	1.670	1.711
Constantina	Juína/MT – Cascavel/PR	1.659	2.076
Helios	Carazinho/RS – Campo Grande/MS	1.630	1.161
Helios	Dionísio Cerqueira/SC – Campo Grande/MS	1.595	816
Helios	Coxim/MS – Campo Novo do Parecis/MT	1.556	842
Helios	Campo Grande/MS – Carazinho/RS	1.511	1.161
Helios	Campo Grande/MS – Juína/MT	1.483	1.416
Constantina	Toledo/PR – Juína/MT	1.477	1.990
Helios	Campo Novo do Parecis/MT – Cascavel/PR	1.375	1.711
Helios	São Miguel do Oeste/SC – Cuiabá/MT	1.346	1.573
Helios	Toledo/PR – Campo Novo do Parecis/MT	1.234	1.660

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

As únicas ligações com seções são Carazinho/RS – Aripuanã/MT e Marau/RS – Juína/MT, que são justamente as de maior demanda total no período 2005-2017.

Predominam trechos com distâncias acima de 1.500 quilômetros de extensão, como Cuiabá/MT – Carazinho/RS (1.852 km); Cascavel/PR – Juína/MT (2.076 km), Carazinho/RS – Campo Novo do Parecis/MT (2.248 km) entre outras, o que demonstra a importância do eixo para as conexões entre pontos de origem e destino dos migrantes que foram responsáveis pela criação de grande parte das interações presentes até a atualidade. Nota-se que grande parte das seções contém uma capital ou um centro médio como origem ou destino. Cidades como Campo Grande/MS, Cascavel/PR e Cuiabá/MT aparecem em 14 das 20 seções, sendo que trechos como Juína/MT – Cascavel/PR e Cascavel/PR – Juína/MT figuram em seções de ligações distintas, o que elucida certa concorrência entre companhias distintas. Considerando os quatro trechos listados (dois por empresa), a Constantina transportou 4.556 passageiros e a Helios movimentou 3.868, ocasionando em um saldo favorável à primeira companhia de 688 passageiros (QUADRO 44).

As ligações da Constantina podem operar seções como Cascavel/PR – Campo Grande/MS, Cuiabá/MT – Dourados/MS, entre outras que são atendidas por empresas como Solimões no eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense. Embora os passageiros possam embarcar nas rotas da Constantina, a procura por passagens é baixa em virtude da operação relativamente jovem da empresa e da oferta maior de horários por parte de empresas como Solimões e, em menor escala, Ouro e Prata e Helios. A carazinhense não tem nos quadros de tarifas da ligação Carazinho/RS – Aripuanã/MT seções como as listadas acima para a Constantina, o que faz com que trechos como Cascavel/PR – Cuiabá/MT sejam comercializados com a emissão de bilhetes para seções como Cascavel/PR – Campo Novo do Parecis/MT com a concessão de descontos proporcionais à distância percorrida, prática adotada por outras companhias em vários eixos.

A baixa frequência das ligações traz uma particularidade: todos os dias da semana possuem ao menos um horário em algum sentido (Sul ou Centro-Oeste) para o eixo, contudo os horários para as ligações estão distribuídos esparsamente, o que dificultou a coleta de informações acerca do movimento de passageiros, bem como a aplicação de questionários. Uma característica relevante alude à diversificação das rotas ao longo do trajeto, que propicia o atendimento a cidades fora dos principais trechos do eixo (MAPA 16).

MAPA 16. BRASIL: Configuração do eixo Norte gaúcho – Norte mato-grossense

De Carazinho/RS a Juína/MT as ligações Marau/RS – Juína/MT, Passo Fundo/RS – Juína/MT e Carazinho/RS – Aripuanã/MT compartilham a mesma rota, diferenciando-se no número de cidades atendidas e na quantidade de seções contempladas. O trio parte do norte gaúcho rumo a cidades do oeste catarinense próximas à fronteira com a Argentina, como São Miguel do Oeste e Dionísio Cerqueira, segue para Cascavel via BR-163 e por esta via adentra o Mato Grosso do Sul e o Mato Grosso rumo a Cuiabá/MT, de onde parte pelas BRs 364 e 174 rumo ao “Nortão”. Já as rotas das ligações Casca/RS – Juruena/MT e Passo Fundo/RS – Sinop/MT compartilham o mesmo percurso de Passo Fundo/RS a Sinop/MT. Ao saírem do Norte gaúcho partem para Chapecó/SC e seguem até Cascavel/PR passando por cidades como Xanxerê/SC e Pato Branco/PR, unindo-se ao grupo de ligações citadas anteriormente no trecho entre Naviraí/MS e Rondonópolis/MT, para posteriormente seguir pela Chapada dos Guimarães via Primavera do Leste/MT e seguir pela BR-163 rumo ao “Nortão” (MAPA 16).

Todas as ligações do eixo são operadas por motoristas que trabalham “em dupla”¹⁵⁰, com o revezamento da condução do veículo conforme carga horária predeterminada. Ademais, à exceção das garagens em cidades sulistas como Carazinho (matriz da Helios), Constantina/RS e Passo Fundo/RS (Constantina), não foram verificadas estruturas semelhantes para estacionamento e limpeza dos veículos. A frequência e a operação simultânea faz com que a frota operacional seja menor em comparação a outros eixos, pois em certas situações um único veículo consegue cumprir os horários de embarque com uma viagem de ida e volta por semana, já que estas duram em média 60 horas (dois dias e meio), ou seja, uma saída de Passo Fundo/RS na segunda-feira, com chegada na quinta-feira em Sinop/MT, permite que o veículo embarque na sexta-feira na cidade mato-grossense no período matutino e chegue no domingo ao destino no Rio Grande do Sul.

Assim como em outros eixos com destino ao Mato Grosso, destacam-se ao longo do trajeto cidades como Rondonópolis/MT, Cascavel/PR e Dourados/MS. A centralidade douradense está localizada a 230 quilômetros da capital sul-mato-grossense e se destaca como importante centralidade na BR-163, em virtude de ter sido ponto de passagem dos fluxos migratórios oriundos do interior da região Sul.

¹⁵⁰ Para a ligação da Helios (Carazinho/RS – Aripuanã/MT), a informação foi obtida a partir de entrevista concedida por Tiago Campanha Lermen, supervisor de marketing da companhia Helios, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018. Já para as ligações da Constantina, tal constatação fora feita durante trabalho de campo na rodoviária de Cascavel/PR no dia 23/11/2018, no momento em que as diversas ligações da empresa prestavam serviços de embarque.

Trata-se de uma importante zona de passagem para boa parte da circulação entre o Mato Grosso e a região Sul, além de possuir vinculação relevante com São Paulo (HUERTAS, 2014). Diferentemente de Rondonópolis/MT e Cascavel/PR, Dourados/MS possui um número menor de ligações: são 35 (mesma quantidade de Chapecó/SC), enquanto a cidade rondonopolitana tem 69 e a cascavelense 97. Mesmo contando com uma população de 218.069 habitantes (IBGE, 2017), faltam conexões com estados como Goiás, Distrito Federal, Tocantins, Espírito Santo, além de toda a região Nordeste, o que se verificou durante o trabalho de campo realizado em abril de 2018 no terminal rodoviário douradense.

O fluxo diário no terminal não é dos mais intensos. Expresso Queiroz, Expresso Maringá, grupo Eucatur e Viação Motta possuem a maior quantidade de horários e o maior movimento. A falta de ligações com centros no Nordeste, em grande parte do Sudeste (Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo), Goiás e Distrito Federal, além de cidades importantes no interior de São Paulo, como Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, entre outras, faz com que o movimento seja pequeno. A capital Campo Grande/MS é bastante utilizada para conexões. A vida de relações de Dourados/MS com Campo Grande/MS, com o Pontal do Paranapanema, com São Paulo/SP e com o norte paranaense é evidentemente mais intensa, contudo não justifica a ausência de ao menos uma ligação com Brasília/DF que também conecte o Triângulo Mineiro, Goiânia/GO e o sul goiano.

Este eixo não traz nenhuma empresa de grande porte, pois Helios e Constantina possuem frotas inferiores a 100 veículos. Enquanto a carazinhense opera um conjunto razoável de linhas intermunicipais gaúchas, a constantinense tem boa parte de suas atividades no fretamento turístico. Finalmente, o movimento de passageiros no eixo é relativamente baixo, com poucos embarques e desembarques verificados ao longo dos trabalhos de campo realizados em março, abril e novembro. Fora presenciado em Carazinho/RS o embarque da Carazinho/RS – Aripuanã/MT sem nenhum passageiro, assim como um movimento relativamente pequeno em cidades centrais como Cascavel/PR, em que duas ligações da Constantina operaram cinco desembarques (Passo Fundo/RS – Juína/MT, sentido Rio Grande do Sul, no dia 23/11/2018 por volta das 19:55) e cinco embarques (Passo Fundo/RS – Juína/MT, sentido Mato Grosso, no dia 23/11/2018 por volta das 22:00) (FIGURA 27).

FIGURA 27. BRASIL: Retratos do trecho Norte gaúcho – Norte mato-grossense

Da esquerda para a direita, e de cima para baixo: veículo da Helios partindo de Carazinho/RS rumo a Aripuanã/MT; ônibus da Constantina desembarcando passageiros na rodoviária de Cascavel/PR; veículo da Constantina saindo das imediações da rodoviária de Chapecó/SC; garagem matriz da Helios em Carazinho/RS; garagem filial da Constantina na cidade de Passo Fundo/RS; veículo da Constantina operando embarques na rodoviária de Cascavel/PR. Registros: SANTOS, B. C., março, abril e novembro de 2018.

Os ônibus da Constantina trazem o “nome-fantasia” da empresa (Valtur Turismo) e alguns veículos divulgam as cidades atendidas ao longo das ligações (FIGURA 27). Tal estratégia, embora questionável quanto à eficácia, utiliza o próprio

ônibus como instrumento para publicidade da empresa, ressaltando as principais cidades atendidas por uma certa ligação. Contudo, o veículo em boa parte das situações percorre rotas que contém os municípios divulgados, ou seja, não há a possibilidade de propagandear os destinos ofertados em rotas distintas, de modo a atrair outros passageiros. Sendo assim, a publicidade se restringe em certa medida à demanda já contemplada pela empresa, podendo apenas se ampliar para usuários de outras companhias que operam no mesmo trecho.

7.3 Porto Alegre – Mato Grosso e Pará

O eixo é formado por quatro ligações operadas por três empresas distintas: a Nova Integração detém a Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Passo Fundo/RS e a Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Capanema/PR, enquanto a EUCATUR opera a Porto Alegre/RS – Aripuanã/MT e a Ouro e Prata detém a Porto Alegre/RS – Santarém/PA. Todas se originam na capital gaúcha e se encerram em cidades com distintos graus de polarização regional: enquanto Santarém possui 296.302 habitantes (IBGE, 2017), sendo a principal cidade do sudoeste paraense, Alta Floresta/MT tem 50.189 (IBGE, 2017) e Aripuanã/MT possui 21.357 habitantes (IBGE, 2017).

O eixo cruza sete estados e integra regiões dinâmicas do território nacional como o oeste catarinense, o oeste paranaense, a Grande Dourados, o sul do Mato Grosso, entre outras. Ao todo são atendidas 72 cidades pelo eixo, com o predomínio destas nos estados do Paraná (19) e do Mato Grosso (20). O eixo reúne cidades importantes ao longo de seu percurso, como Passo Fundo/RS, Chapecó/SC, Cascavel/PR, Dourados/MS, Campo Grande/MS, Rondonópolis/MT, Cuiabá/MT e Sinop/MT, além de um amplo conjunto de cidades de pequeno porte, como Nova Canaã do Norte/MT, Marmeleiro/PR, Sidrolândia/MS, entre outras (QUADRO 45). Embora o eixo se inicie numa capital de estado distante do interior sulista (Porto Alegre/RS), as ligações contidas nele concorrem com outros eixos, sobretudo ao longo da BR-163 no trecho entre Cascavel/PR e Cuiabá/MT.

QUADRO 45. BRASIL: Ficha de dados do eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará

Eixo	Porto Alegre – Mato Grosso e Pará			
Cidades atendidas no eixo: 72	<ul style="list-style-type: none"> • RS: Carazinho, Erechim, Estrela, Frederico Westphalen, Iraí, Lajeado, Passo Fundo, Porto Alegre, São Leopoldo, Sarandi e Soledade • SC: Abelardo Luz, Chapecó, Concórdia, Dionísio Cerqueira, Maravilha, Quilombo, São José do Cedro, São Lourenço do Oeste, São Miguel do Oeste, Seara e Xanxerê • PR: Barracão, Capanema, Capitão Leônidas Marques, Cascavel, Clevelândia, Francisco Beltrão, Guaíra, Marechal Cândido Rondon, Marmeleiro, Palotina, Pato Branco, Pérola d'Oeste, Planalto, Pranchita, Realeza, Santa Izabel do Oeste, Santo Antônio do Sudoeste e Toledo • MS: Campo Grande, Coxim, Dourados, Maracaju, Mundo Novo, Naviraí, São Gabriel do Oeste e Sidrolândia • MT: Alta Floresta, Aripuanã, Cáceres, Carlinda, Colíder, Comodoro, Cuiabá, Guarantã do Norte, Itaúba, Jaciara, Lucas do Rio Verde, Nobres, Nova Canaã do Norte, Nova Mutum, Nova Santa Helena, Pontes e Lacerda, Rondonópolis, Rosário Oeste, Sinop e Sorriso • RO: Vilhena • PA: Itaituba, Novo Progresso e Santarém 			
Demanda total para o eixo (2005-2017)	2.043.098 passageiros			
Empresas	Nova Integração		EUCATUR	Ouro e Prata
Ligações	Porto Alegre/RS - Alta Floresta via Passo Fundo/RS	Porto Alegre/RS - Alta Floresta via Capanema/PR	Porto Alegre/RS - Aripuanã/MT	Porto Alegre/RS - Santarém/PA
Prefixos e descrição das linhas	10-9006-00: Porto Alegre - Alta Floresta (via Passo Fundo)	10-9007-00: Porto Alegre - Alta Floresta (via Capanema)	11-9037-00: Aripuanã - Porto Alegre	10-0019-00 e 10-0019-31: Porto Alegre - Santarém
Classes de Serviço	Convencional	Convencional	Convencional	Convencional e semileito
Número de seções	554	1.046	114	395
Extensão total (km) (1)	3.084 km	3.001 km	3.448 km	4.002 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	220.515 passageiros	565.973 passageiros	271.601 passageiros	985.009 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

Com demanda de 2.043.098 passageiros entre 2005 e 2017, o eixo detém o maior número de passageiros transportados dentre todos os eixos, bem como a ligação com maior demanda e extensão mais longa (Porto Alegre/RS – Santarém/PA, com 985.009 passageiros e 4.002 quilômetros) e a ligação com o maior número de seções (Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Capanema/PR, com 1.046). A alta quilometragem do eixo faz com que um número amplo de cidades seja atendido e a demanda de passageiros seja incrementada. À exceção da ligação Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Passo Fundo/RS (que segundo relatos não opera atualmente¹⁵¹) que oficialmente possui apenas um horário semanal por sentido, todas as demais ligações possuem embarques diariamente, sendo que a Porto Alegre/RS – Santarém/PA realiza duas saídas diárias em ambos os sentidos. Já a Porto Alegre/RS – Aripuanã/MT não opera embarques às sextas-feiras no Mato Grosso e aos sábados não opera em Porto Alegre/RS (QUADRO 45).

O cenário de cidades ao longo do eixo é plural em virtude da variedade de trajetos propiciados pelas ligações atuantes, que ao partirem de Porto Alegre/RS e passar por Soledade/RS se dividem em três caminhos distintos já no estado gaúcho. Tal estratégia cria novos atendimentos e seções únicas para as companhias, ainda que alguns polos regionais sejam impreterivelmente confluência de fluxos, como Cascavel/PR e Dourados/MS. Uma característica particular do eixo alude ao fato de três das quatro ligações operarem somente na classe de serviço convencional, o que se explica pela permanência de prefixos antigos que não foram modificados após a mudança no regime regulatório em 2015 e a implantação das Licenças Operacionais a partir de 2016. À exceção da Porto Alegre/RS – Santarém/PA, as outras três ligações (duas da Nova Integração e uma da EUCATUR) operam mediante autorização judicial, sem alterações nos quadros de tarifas e horários.

Já a ligação da Ouro e Prata teve em 2017 o cadastro de um prefixo executivo que posteriormente foi transformado em semileito (10-0019-61 → 10-0019-31), com a operação das gratuidades apenas em um horário convencional semanal, com saídas de Porto Alegre/RS e de Santarém/PA aos sábados. Ademais, o horário com a classe de serviço semileito opera um horário extra nos meses de janeiro e dezembro, com embarques diários para ambos os sentidos. A empresa solicitou em 2017 a inclusão de seções intermunicipais dentro do estado paraense, incrementando assim a demanda em um trecho com bom movimento anual (QUADRO 46).

151 Relato oral coletado no município de Chapecó/SC no dia 20/11/2018.

QUADRO 46. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (RS → MT/PA)	Volta (MT/PA → RS)
Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Passo Fundo/RS	10-9006-00: Porto Alegre - Alta Floresta (via Passo Fundo)	Convencional	R\$ 572,74	Sem dados	Sem dados
Porto Alegre/RS - Alta Floresta/MT via Capanema/PR	10-9007-00: Porto Alegre - Alta Floresta (via Capanema)	Convencional	R\$ 559,82	R\$ 605,78	R\$ 601,98
Porto Alegre/RS - Aripuanã/MT	11-9037-00: Aripuanã - Porto Alegre	Convencional	R\$ 681,50	R\$ 636,85	R\$ 635,85
Porto Alegre/RS - Santarém/PA	10-0019-00 e 10-0019-31: Porto Alegre - Santarém	Convencional	R\$ 754,42	R\$ 858,38	R\$ 906,17
		Semileito	R\$ 1.033,55	R\$ 826,28	R\$ 871,27

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2) Consulta aos sítios eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

Com exceção da ligação via Passo Fundo/RS, todas as ligações possuem partes dos trajetos operadas em trechos em leito natural ou com rodovias somente implantadas sem pavimentação, o que aumenta o valor das tarifas. A mais alta pertence à ligação Porto Alegre/RS – Santarém/PA, que tem, conseqüentemente, a passagem mais cara deste eixo e de todos os eixos da pesquisa. A Ouro e Prata faz preços promocionais para os horários na classe semileito (os valores sem desconto seriam R\$1.189,90 sentido Pará e R\$1.256,80 sentido Rio Grande do Sul) (QUADRO 46).

Segundo informações coletadas por relatos orais durante o trabalho de campo, a EUCATUR não opera até Aripuanã/MT pois não consegue acessar a cidade em virtude das condições paupérrimas de tráfego na BR-174, que a conecta com Vilhena/RO. A ligação da empresa se encerra no município rondoniense, portanto a tarifa para a seção Vilhena/RO – Porto Alegre/RS é R\$ 548,93 (as passagens no quadro 46 são para este trecho, já que não foram encontradas informações de preços para a totalidade da linha no sítio eletrônico da empresa). A falta de dados para a ligação Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Passo

Fundo/RS reforça a informação acerca do encerramento de suas operações, que possui segundo a Agência Nacional dos Transportes Terrestres apenas um horário semanal por sentido. Esta é a única ligação que não contém seções entre as 20 de maior demanda (QUADRO 47).

QUADRO 47. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Ouro e Prata	Novo Progresso/PA – Guarantã do Norte/MT	46.724	372
Ouro e Prata	Santarém/PA – Guarantã do Norte/MT	42.449	1.067
Ouro e Prata	Guarantã do Norte/MT – Novo Progresso/PA	31.078	372
Ouro e Prata	Novo Progresso/PA – Sinop/MT	29.962	603
Ouro e Prata	Guarantã do Norte/MT – Santarém/PA	24.391	1.067
EUCATUR	Porto Alegre/RS – Cascavel/PR	18.252	826
EUCATUR	Cascavel/PR – Porto Alegre/RS	17.462	826
Ouro e Prata	Guarantã do Norte/MT – Itaituba/PA	17.249	776
EUCATUR	Vilhena/RO – Cuiabá/MT	15.193	769
Ouro e Prata	Novo Progresso/PA – Cuiabá/MT	14.432	1.106
EUCATUR	Porto Alegre/RS – São Miguel do Oeste/SC	13.883	529
Ouro e Prata	Sinop/MT – Novo Progresso/PA	13.321	603
Nova Integração	Dourados/MS – Cuiabá/MT	10.852	936
Ouro e Prata	Dourados/MS – Sinop/MT	10.109	1.476
Nova Integração	Dourados/MS – Rondonópolis/MT	9.648	724
EUCATUR	Cuiabá/MT – Vilhena/RO	9.037	769
Nova Integração	Porto Alegre/RS – Barracão/PR	8.961	635
Ouro e Prata	Santarém/PA – São Gabriel do Oeste/MS	8.779	2.362
Nova Integração	Sinop/MT – Coxim/MS	8.423	961
Ouro e Prata	Itaituba/PA - Guarantã do Norte/MT	8.377	776

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Neste eixo predominam seções com menos de 1.000 quilômetros de extensão. A intensidade da circulação nos trechos entre o “Nortão mato-grossense” e Santarém/PA se explica pela ausência até meados de 2016 de concorrentes¹⁵²

¹⁵² A Verde Transportes atualmente opera a linha 02-0015-00: Santarém/PA – Cuiabá/MT.

para a Ouro e Prata nesta parte do eixo, já que a empresa era a única a prestar atendimentos interestaduais entre tais localidades. Tal fator explica a ligação Porto Alegre/RS – Santarém/PA figurar por 11 vezes em uma relação de 20 seções, tendo os cinco trechos com maior demanda no quadro 47. Somando-se Novo Progresso/PA – Guarantã do Norte/MT e Guarantã do Norte/MT – Novo Progresso/PA, ou seja, um trajeto de ida e volta com quilometragem de 372 em cada sentido, o número de passageiros transportados é 77.802, chegando a ser superior a ligações inteiras de outros eixos e respondendo por aproximadamente 8% da demanda total para a ligação da Ouro e Prata (QUADRO 47).

Os valores expressivos para as seções Porto Alegre/RS – Cascavel/PR e Cascavel/PR – Porto Alegre/RS da EUCATUR também realçam a intensa circulação de passageiros entre a capital gaúcha e o oeste paranaense, ainda que a ligação da empresa não passe por centros relevantes como Passo Fundo/RS e Chapecó/SC. Tal estratégia faz com que a companhia não concorra com a Ouro e Prata que opera trechos como Porto Alegre/RS – Chapecó/SC e Porto Alegre/RS – Cascavel/PR, além de ofertar uma rota com menos paradas para embarques e desembarques. Da capital porto-alegrense ao polo do oeste paranaense a EUCATUR atende a cinco cidades, ao passo que a Ouro e Prata opera em onze localidades.

Já a ligação da Nova Integração (via Capanema/PR) opera seções que são contempladas por outros eixos. Os trechos Dourados/MS – Cuiabá/MT e Dourados/MS – Rondonópolis/MT também estão presentes em ligações como Cascavel/PR – Alta Floresta/MT e Cascavel/PR – Sinop/MT via Primavera do Leste/MT (ambas operadas pela Solimões no eixo Oeste paranaense – Norte mato-grossense), e também na ligação Casca/RS – Juruena/MT (operada pela Constantina no eixo Norte gaúcho – Norte mato-grossense). Tais elementos reforçam o papel exercido por um eixo que extrapola o interior sulista e o Polígono Pioneiro, atuando em cidades, sobretudo na parte intermediária das ligações, que são polos regionais que geram demanda para o transporte de passageiros, o que reforça a necessidade da manutenção de linhas, elucida a pujança desta circulação “interior” no território brasileiro e ilustra diversas facetas da divisão territorial do trabalho e do desenvolvimento desigual e combinado no Brasil. O eixo “porto-alegrense – mato-grossense e paraense” possui uma característica única: as áreas de destino estão em estados distintos, o que forma uma espécie de “bifurcação” ocasionada pela presença da parte paraense (MAPA 17).

MAPA 17. BRASIL: Configuração do eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará

As quatro ligações percorrem o mesmo trajeto somente no trecho entre Campo Grande/MS e Cuiabá/MT, pois operam em rotas distintas já a partir do Rio Grande do Sul. A Porto Alegre/RS – Aripuanã/MT compartilha o mesmo trajeto da Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Capanema/PR entre a capital gaúcha e a mato-grossense: elas se dividem em Cuiabá/MT rumo a Aripuanã/MT (passando por cidades como Cáceres/MT e Vilhena/RO) e a Alta Floresta/MT (atendendo centros como Sorriso/MT e Sinop/MT), respectivamente. Já a Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Passo Fundo/RS se separa da ligação via Capanema/PR na cidade de Tio Hugo/RS, atendendo a centros como Erechim/RS, Concórdia/SC e Chapecó/SC até se reencontrar com a homônima em Capitão Leônidas Marques/PR, para seguirem o mesmo trajeto até Alta Floresta/MT (MAPA 17).

A Porto Alegre/RS – Santarém/PA efetua diversos desvios em relação às ligações do grupo Eucatur: diferentemente das concorrentes, a Ouro e Prata atende a São Leopoldo/RS (região metropolitana porto-alegrense) para depois seguir rumo ao Norte, passando por cidades como Sarandi/RS, Chapecó/SC, São Lourenço do Oeste/SC e Pato Branco/PR até cruzar com as demais ligações em Cascavel/PR. A partir de Toledo/PR há mais um pequeno desvio, passando por Palotina/PR fora da BR-163 e retornando à rodovia até Dourados/MS, para efetuar novo desvio com o intuito de atender a Maracaju/MS e Sidrolândia/MS. De Campo Grande/MS até Itaúba/MT segue juntamente às ligações da Nova Integração, de onde parte rumo ao Pará.

Em virtude da falta de pavimentação em variados trechos da rodovia BR-163 no estado do Pará, a Ouro e Prata faz a troca de veículos, transferindo os passageiros de um veículo com motorização traseira e suspensão a ar para um ônibus com motorização dianteira, suspensão metálica elevada e pneus adaptados para a terra batida nos períodos do ano secos e para a lama nas estações chuvosas. A companhia efetua tal operação a partir de Novo Progresso/PA (FIGURA 28), pois a partir desta cidade se iniciam os trechos sem pavimentação asfáltica. Entre esta localidade e Itaituba/PA está a vila de Moraes Almeida, que pertence ao município itaitubense mas se encontra a 300 quilômetros da sede municipal e funciona como um ponto de seção registrado na Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), ou seja, a empresa gaúcha pode comercializar bilhetes entre cidades como Rondonópolis/MT e Sinop/MT e a vila pertencente ao município de Itaituba/PA.

O trecho entre Guarantã do Norte/MT, última cidade mato-grossense antes da divisa com o Pará, e Santarém/PA possui 1.067 quilômetros, dos quais 955 estão pavimentados segundo o quadro de tarifas gerado pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da ANTT em 16 de agosto de 2018. Embora o dado relativo ao tipo de pavimentação seja central para o cálculo das tarifas da ligação, as condições adversas em diversos trechos¹⁵³ faz com que a Ouro e Prata utilize desde Novo Progresso/PA até Santarém/PA (trecho com 700 quilômetros) um ônibus adaptado a operações severas e uma dupla de motoristas que em períodos chuvosos também atua para desatolar o veículo por repetidas vezes (FIGURA 28).

FIGURA 28. PARÁ: Retratos da operação da ligação Porto Alegre/RS - Santarém/PA

À esquerda, transbordo de veículos da Ouro e Prata na rodoviária de Novo Progresso/PA. À direita, registro do veículo da Ouro e Prata na BR-163 em Itaituba/PA. Disponível em: <<https://onibusbrasil.com/alexandrealmeyda/6116694>> e <<https://onibusbrasil.com/tarcisio/5546504>>. Acesso em 29/05/2019.

O trecho em pavimento asfáltico é operado com a troca de motoristas programada da seguinte forma:

- Porto Alegre/RS – Santarém/PA¹⁵⁴: Porto Alegre/RS → Sarandi/RS → Pato Branco/PR → Cascavel/PR → Dourados/MS → São Gabriel do Oeste/MS → Cuiabá/MT → Sorriso/MT → Guarantã do Norte/MT → Novo Progresso/MT → Santarém/PA (dupla de motoristas). TOTAL DE MOTORISTAS: 11¹⁵⁵.

¹⁵³ Sobre a pavimentação de trechos da BR-163 no estado do Pará, ver: <<http://www.dnit.gov.br/noticias/obras-de-pavimentacao-da-br-163-pa-serao-iniciadas-em-maio>>. Acesso em: 29/05/2019.

¹⁵⁴ Em panfleto informativo da Ouro e Prata do ano de 2012 a Porto Alegre/RS - Santarém/PA conta com 8 motoristas para todo o trajeto.

¹⁵⁵ Algumas trocas de motoristas foram visualizadas durante as duas viagens na ligação da Ouro e Prata feitas nos dois trabalhos de campo: de Sinop/MT a Rondonópolis/MT foram registradas trocas em Sorriso/MT e Cuiabá/MT e de Carazinho/RS a Chapecó/SC registrou-se uma troca em

As ligações do grupo Eucatur não adotam os procedimentos da Ouro e Prata para troca de veículos (o mesmo ônibus opera a totalidade da ligação). Considerando as ligações da Nova Integração e da EUCATUR, a escala de motoristas funciona da seguinte forma:

- Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Capanema/PR: Porto Alegre/RS → Frederico Westphalen/RS → Cascavel/PR → Dourados/MS → Coxim/MS → Cuiabá/MT → Sinop/MT → Alta Floresta/MT. TOTAL DE MOTORISTAS: 7¹⁵⁶;
- Porto Alegre/RS – Aripuanã/MT: Porto Alegre/RS → Frederico Westphalen/RS → Cascavel/PR → Dourados/MS → Coxim/MS → Cuiabá/MT → Pontes e Lacerda/MT → Vilhena/RO. TOTAL DE MOTORISTAS: 7.

O grupo Eucatur possui várias garagens ao longo do trajeto do eixo em cidades como Porto Alegre/RS (utilizada também para linhas advindas de cidades no litoral catarinense e arredores, como Florianópolis e Tubarão), Cascavel/PR (matriz), Campo Grande/MS, Cuiabá/MT, Sinop/MT, Alta Floresta/MT e Vilhena/RO.

Durante trabalho de campo nos dias 16 e 17 de novembro de 2018 foram aplicados quatro questionários na rodoviária de Carazinho/RS com passageiros da ligação Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Capanema/PR. Três embarcaram em Porto Alegre/RS com destino a Frederico Westphalen/RS, Dourados/MS e Alta Floresta/MT; um em Carazinho/RS com destino a Sinop/MT. Nessa ligação da Nova Integração se nota o predomínio de trechos longos inter-regionais. Segundo relato do motorista da empresa, no dia 17/11/2018 havia um passageiro para Cuiabá/MT embarcado no ônibus.

No dia 18 de novembro de 2018 durante viagem realizada entre as cidades de Carazinho/RS e Chapecó/SC na ligação Porto Alegre/RS – Santarém/PA foram aplicados 12 questionários. Nove passageiros embarcaram em Carazinho/RS e os três em Porto Alegre/RS, com destino às cidades de Chapecó/SC (5), Dourados/MS (2), Francisco Beltrão/PR (2), Marmeleiro/PR, São Lourenço do Oeste/SC e Sarandi/RS, o que ilustra a importância da parte sulista desta ligação, que registrou bom movimento de passageiros durante as observações em campo: na rodoviária de

Sarandi/RS. As demais cidades de troca de motoristas foram estimadas com base em relatos orais e o cálculo do tempo estimado entre seções.

¹⁵⁶ Algumas trocas foram estabelecidas considerando a jornada máxima de oito horas permitida por lei bem como as cidades operadas pela empresa. Para as trocas de motoristas em algumas ligações as informações foram obtidas a partir de relatos de motoristas.

Chapecó/SC nos dias 19 e 20 de novembro de 2018 ocorreram diversos embarques rumo a cidades como Rondonópolis/MT, Nova Mutum/MT, Sorriso/MT e Santarém/PA, bem como para seções em direção ao Rio Grande do Sul, com embarques para cidades como Sarandi, Carazinho e Porto Alegre.

A capital gaúcha é a última no sentido norte-sul. Sua posição geodésica faz com que se articule de forma mais intensa com o Sul e São Paulo. Vale ressaltar que a linha que atende a cidade do Rio de Janeiro/RJ sai de Rio Grande/RS, ou seja, não há uma linha Porto Alegre/RS - Rio de Janeiro/RJ, assim como para Belo Horizonte/MG ou Vitória/ES. Empresas como Real Expresso e Itapemirim operam ligações para Brasília/DF, que cortam o estado de São Paulo via Marília para chegar ao Triângulo Mineiro e seguir via Cristalina/GO para a capital federal. Já a Ouro e Prata e o Grupo Eucatur atendem ao Centro-Oeste e ao Norte com seus carros para Mato Grosso, Pará e Rondônia.

O tráfego interestadual é relativamente constante, porém menos presente que o intermunicipal gaúcho que é intermitente o dia inteiro, com predomínio de trechos para o litoral e para Santa Maria. As empresas mais atuantes são Ouro e Prata Planalto e Unesul. Esta é a principal no intermunicipal e, no interestadual, EUCATUR (ligações para Tubarão e Florianópolis), Santo Anjo (para Santa Catarina) e Penha (para São Paulo, Paraná e Rio de Janeiro) (a Itapemirim/Kaissara também vai para São Paulo/SP). O movimento em Porto Alegre não é tão intenso quanto em capitais como Goiânia/GO ou Brasília/DF, pois das 26 capitais de estado e o Distrito Federal, somente Curitiba/PR e Florianópolis/SC estão a menos de 1000 km de distância, ou seja, qualquer viagem rodoviária nacional para além da região sul exige mais de 16 horas de duração (para São Paulo/SP, capital não-sulista mais próxima, são 18 horas via BRs 101 e 116 - trecho Curitiba/PR - São Paulo/SP).

A boa intensidade do movimento nestas ligações também ocorre na região Centro-Oeste. No dia 06 de abril de 2019, na rodoviária de Sinop/MT (ligação Porto Alegre/RS - Santarém/PA) embarcaram seis passageiros e desembarcou um, ao passo que na ligação Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT (sem identificação) sete passageiros embarcaram no sentido Sul. Para contemplar dezenas de cidades ao longo do maior eixo desta pesquisa, a estrutura operacional possui alto grau de complexidade, com o uso de veículos reservas e estruturas diversas para manuseio de encomendas e venda de passagens (FIGURA 29).

FIGURA 29. BRASIL: Retratos do eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: ônibus da Nova Integração parado para refeição dos passageiros na rodoviária de Carazinho/RS (ligação rumo a Alta Floresta/MT); veículo da Ouro e Prata parado para refeição dos passageiros na rodoviária de Carazinho/RS (ligação para Santarém/PA); ônibus da Ouro e Prata na rodoviária de Chapecó/SC (de Santarém/PA para Porto Alegre/RS); veículos da EUCATUR estacionados na rodoviária de Carazinho/RS operando as ligações Aripuanã/MT – Porto Alegre/RS e Porto Alegre/RS - Alta Floresta/MT; ônibus da Ouro e Prata no ponto de apoio Querência em Dourados/MS; veículo da Ouro e Prata rumo ao Sul no Posto Gil, em Diamantino/MT. Registros: SANTOS, B. C., abril e novembro de 2018.

As ligações longas no maior eixo da pesquisa requerem estruturas operacionais em diversos pontos do território brasileiro para refeição de passageiros

e motoristas, armazéns para encomendas, pontos de apoio para estacionamento de veículos reservas, moradias para descanso dos condutores ao final dos trechos trabalhados, postos de combustíveis para abastecimento e limpeza, etc., o que requer diversas parcerias entre as empresas operadoras e firmas de pequeno e médio porte que são responsáveis pelo conjunto de atividades que garante a dinâmica de funcionamento do transporte rodoviário de passageiros (FIGURA 29).

7.4 Norte gaúcho – Leste mato-grossense

O eixo é formado por cinco ligações operadas por duas empresas distintas: a Ouro e Prata detém a Ijuí/RS - Canarana/MT, enquanto a LopesSul opera as ligações Paranaíba/MS – Querência/MT, Carazinho/RS - Paranaíba/MS via Chapecó/SC, Carazinho/RS - Paranaíba/MS via Maravilha/SC e Panambi/RS e Carazinho/RS - Paranaíba/MS via Concórdia/SC e Erechim/RS. Todas se originam em cidades gaúchas relativamente próximas entre si e se encerram em duas cidades do vale do rio Araguaia mato-grossense (Canarana e Querência), situadas na BR-158.

O eixo cruza sete estados e atende a 85 cidades, com o predomínio no Rio Grande do Sul (25), o que elucida a capilaridade das ligações dentro do estado gaúcho. São atendidas centralidades relevantes na rede urbana como Passo Fundo/RS, Chapecó/SC, Cascavel/PR, Maringá/PR, Presidente Prudente/SP, Dourados/MS, Rondonópolis/MT e Jataí/GO, em regiões dinâmicas do país como o sul goiano, a Grande Dourados, oeste catarinense, oeste paranaense, o Pontal do Paranapanema, entre outras. A ligação Ijuí/RS – Canarana/MT da Ouro e Prata é a responsável por estruturar o eixo em que está contida e que possui as ligações da LopesSul entre Carazinho/RS, Paranaíba/MS e Querência/MT. Neste caso, há uma exceção, pois as ligações da LopesSul formam um conjunto com duas partes, já que a empresa utiliza Paranaíba/MS como ponto de integração e transbordo de suas linhas (QUADRO 48).

QUADRO 48. BRASIL: Ficha de dados do eixo Norte gaúcho – Leste mato-grossense

Eixo	Norte gaúcho – Leste mato-grossense				
Cidades atendidas no eixo: 85	<ul style="list-style-type: none"> RS: Campo Novo, Carazinho, Erechim, Frederico Westphalen, Getúlio Vargas, Giruá, Horizontina, Ijuí, Iraí, Nonoai, Palmeira das Missões, Palmitinho, Panambi, Passo Fundo, Santa Rosa, Santo Ângelo, Santo Augusto, São Martinho, Sarandi, Seberi, Tenente Portela, Três de Maio, Três Passos, Tucunduva e Tuparendi SC: Abelardo Luz, Caibi, Chapecó, Concórdia, Dionísio Cerqueira, Faxinal dos Guedes, Guarujá do Sul, Maravilha, Palmitos, São José do Cedro, São Miguel do Oeste e Xanxerê PR: Ampére, Barracão, Campo Mourão, Capitão Leônidas Marques, Cascavel, Francisco Beltrão, Guaíra, Marechal Cândido Rondon, Maringá, Pato Branco, Planalto, Realeza, Santo Antônio do Sudoeste, Toledo e Ubatuba SP: Andradina, Ilha Solteira e Presidente Prudente GO: Aragarças, Caçu, Itajá, Jataí e Rio Verde MS: Aparecida do Taboado, Bandeirantes, Campo Grande, Coxim, Dourados, Eldorado, Mundo Novo, Naviraí, Nova Alvorada do Sul, Paranaíba, Rio Brilhante, Rio Verde de Mato Grosso, São Gabriel do Oeste e Sonora MT: Água Boa, Barra do Garças, Campo Verde, Canarana, General Carneiro, Jaciara, Nova Xavantina, Primavera do Leste, Querência, Ribeirão Cascalheira e Rondonópolis 				
Demanda total para o eixo (2005-2017)	139.090 passageiros				
Empresas	Ouro e Prata	LopesSul			
Ligações	Ijuí/RS - Canarana/MT	Paranaíba/MS - Querência/MT	Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Chapecó/SC	Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Maravilha/SC e Panambi/RS	Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Concórdia/SC e Erechim/RS
Prefixos e descrição das linhas	10-0016-00 e 10-0016-31: Ijuí - Canarana	19-0035-00 e 19-0035-61: Paranaíba - Querência	19-0036-00 e 19-0036-61: Paranaíba - Carazinho	19-0038-00 e 19-0038-61: Paranaíba - Carazinho	19-0039-00 e 19-0039-61: Paranaíba - Carazinho
Classes de Serviço	Convencional e semileito	Convencional e executivo	Convencional e executivo	Convencional e executivo	Convencional e executivo
Número de seções	758	32	88	178	105
Extensão total (km) (1)	2.688 km	1.037 km	1.431 km	1.622 km	1.402 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	130.838 passageiros	3.398 passageiros	2.208 passageiros	Sem demanda registrada	2.646 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

O eixo contém uma particularidade em virtude de sua estruturação: no ano de 2016, como decorrência das novas Licenças Operacionais, a LopesSul rearranjou suas ligações entre o Rio Grande do Sul e o Mato Grosso. Anteriormente eram seis: Ijuí/RS – Paranatinga/MT via Chapecó/SC; Água Boa/MT – Espumoso/RS; Santa Maria/RS – Canarana/MT; Ibirubá/RS – Gaúcha do Norte/MT; Cruz Alta/RS – Paranatinga/MT¹⁵⁷ e Panambi/RS – Querência/MT (QUADRO 48).

Com a finalidade de sintetizar estas seis ligações em um único conjunto, a companhia criou duas ligações entre o Mato Grosso do Sul e o Mato Grosso e outras três entre o Mato Grosso do Sul e o Rio Grande do Sul: Paranaíba/MS – Querência/MT; Paranaíba/MS – Primavera do Leste/MT; Carazinho/RS – Paranaíba/MS (via Chapecó/SC); Carazinho/RS – Paranaíba/MS (via Maravilha/SC e Panambi/RS) e Carazinho/RS – Paranaíba/MS (via Concórdia/SC e Erechim/RS). A centralidade sul-mato-grossense é ponto de transbordo para as operações das LopesSul entre o interior gaúcho e o Mato Grosso. Segundo informação obtida durante entrevista com o assessor jurídico da empresa Ivo Rabuske em Carazinho/RS, a escolha de Paranaíba/MS como ponto de transbordo se deve a uma questão normativa.

A ANTT não registra mais linhas com mais de 1.500 km. Portanto a empresa sintetizou as linhas em três mercados, por conta dos TARs¹⁵⁸ em 2016: Paranaíba – Carazinho; Paranaíba – Querência; Paranaíba – Primavera do Leste. Eram linhas com autorização judicial, portanto para evitar questões jurídicas foram suprimidas. Elas foram operadas de 2012 a 2014 (informação verbal)¹⁵⁹.

Em entrevista realizada na Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT)¹⁶⁰ no dia 26 de fevereiro de 2019 fora perguntado à gerente Priscilla Nunes de Oliveira o motivo pelo qual a Agência considera a extensão de 1.500 quilômetros como limite para a criação de uma nova linha ou de um mercado: “a definição quilométrica foi feita na gerência de Pesquisa e Desenvolvimento. Acreditamos que

157 As cidades de Gaúcha do Norte/MT e Paranatinga/MT não são contempladas na ligação Paranaíba/MS – Primavera do Leste/MT, ou seja, a reestruturação das linhas fez com que alguns municípios próximos ao vale do Araguaia mato-grossense deixassem de ser atendidos.

158 Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR), documento que permite a uma empresa operar linhas regulares de transporte interestadual de passageiros.

159 Informação verbal. Entrevista concedida por Ivo Rabuske, assessor jurídico da companhia LopesSul, em Carazinho/RS, no dia 16/11/2018.

160 Informação verbal. Entrevista concedida por Priscilla Nunes de Oliveira (Gerente na Gerência de Transporte Regular de Passageiros Autorizado – GETAU, vinculada à Superintendência de Transporte de Passageiros – SUPAS) em Brasília/DF no dia 26/02/2019.

para as empresas seria mais interessante, pois elas teriam um ônus menor com manutenção de frota” (informação verbal). Embora a gerente tenha trazido o elemento operacional da troca de veículos, o que se verificou em campo é que tal procedimento é pouco realizado nos eixos desta pesquisa, já que há um custo para o aluguel ou aquisição de locais para o estacionamento dos ônibus que poderão ser trocados. A única exceção ocorre na Porto Alegre/RS – Santarém/PA, em que a troca é central para a operação em condições viárias severas.

Diante de tais prerrogativas o eixo possui uma ligação estruturante (Ijuí/RS – Canarana/MT) e o conjunto da LopesSul com o nó de Paranaíba/MS sendo o elo entre as ligações advindas do Sul e a do vale do Araguaia mato-grossense. Tal regulamentação passou a vigorar a partir de 2017 para a solicitação de novas linhas e mercados, o que fez com que empresas com ligações anteriores a este período as mantivessem ainda que a demanda não fosse ampla.

O número total de passageiros para o eixo é relativamente baixo em comparação a outros desta pesquisa em virtude de dois elementos: os dados para a Ijuí/RS – Canarana/MT foram disponibilizados de 2005 a 2017, com uma enorme lacuna de informações no período 2010-2014, o que corroborou com a soma final de passageiros. Já as ligações da LopesSul possuem poucos dados declarados a partir de 2017 (último ano da série histórica), o que explica a demanda inferior a 2.000 passageiros para todas as ligações da empresa. O número de seções da Ijuí/RS – Canarana/MT se sobressai em relação às demais ligações: são 758, valor bem superior a todas operadas pela LopesSul (403), o que mostra a capilaridade da ligação da Ouro e Prata no interior sulista bem como a estratégia da LopesSul de desmembrar em três percursos a operação na região Sul, ainda que alguns trajetos coincidam (QUADRO 48).

Caso as quatro ligações da LopesSul fossem simplificadas com a junção da Paranaíba/MS – Querência/MT às demais ligações carazinhenses, o cenário seria da seguinte forma: Carazinho/RS – Querência/MT via Chapecó/SC (120 seções e 2.468 quilômetros de extensão); Carazinho/RS – Querência/MT via Maravilha/SC e Panambi/RS (210 seções e 2.659 quilômetros de extensão); Carazinho/RS – Querência/MT via Concórdia/SC e Erechim/RS (137 seções e 2.439 quilômetros de extensão). Ressalta-se o fato de nenhuma ligação possuir somente uma classe de serviço: todas possuem a convencional e semileito (Ouro e Prata) ou executivo (LopesSul) (QUADRO 49).

**QUADRO 49. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Norte
gaúcho – Leste mato-grossense**

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (RS → MT)	Volta (MT → RS)
Ijuí/RS - Canarana/MT	10-0016-00 e 10-0016-31: Ijuí - Canarana	Convencional	R\$ 500,42	R\$ 578,87	R\$ 579,73
		semileito	R\$ 685,58	R\$ 683,95	R\$ 684,70
Paranaíba/MS - Querência/MT	19-0035-00 e 19-0035-61: Paranaíba - Querência	Convencional	R\$ 201,81	R\$ 250,52	R\$ 250,10
		Executivo	R\$ 250,25	R\$ 251,61	R\$ 251,19
Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Chapécó/SC	19-0036-00 e 19-0036-61: Paranaíba - Carazinho	Convencional	R\$ 265,76	R\$ 310,97	R\$ 310,04
		Executivo	R\$ 329,54	R\$ 277,25	R\$ 274,83
Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Maravilha/SC e Panambi/RS	19-0038-00 e 19-0038-61: Paranaíba - Carazinho	Convencional	R\$ 303,97	R\$ 365,72	R\$ 367,26
		Executivo	R\$ 376,92	R\$ 360,51	R\$ 354,11
Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Concórdia/SC e Erechim/RS	19-0039-00 e 19-0039-61: Paranaíba - Carazinho	Convencional	R\$ 263,15	R\$ 317,60	R\$ 310,52
		Executivo	R\$ 326,30	R\$ 311,32	R\$ 304,24

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2) Consulta aos sites eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

Todas as ligações possuem seis saídas semanais (uma em cada dia), sendo uma para a convencional e as demais para executivo ou semileito. A LopesSul abre horários extras em janeiro, fevereiro, julho e dezembro, meses com maior movimento (QUADRO 50). A Ouro e Prata iguala os preços das passagens para ambos os sentidos e os emparelha com as tarifas de cada classe de serviço, enquanto a LopesSul também iguala os preços para cada sentido mas os diferencia conforme a classe. Destaca-se o fato de os preços convencionais estarem mais caros que os executivos, o que se explica pela possibilidade de aplicação de promoções para esses horários, ao passo que os convencionais não têm a permissão da ANTT para a comercialização de tarifas promocionais¹⁶¹. Em virtude da

¹⁶¹ A Agência Nacional dos Transportes Terrestres determinava até o ano de 2017 as linhas que poderiam praticar preços promocionais. Em grande parte dos casos as classes de serviço

criação das ligações da LopesSul ter ocorrido em 2017, todas as informações acerca das seções com maior demanda são concernentes à ligação da Ouro e Prata (QUADRO 50).

QUADRO 50. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Norte gaúcho – Leste mato-grossense

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Ouro e Prata	Primavera do Leste/MT – Guaíra/PR	4.966	1.234
Ouro e Prata	Barra do Garças/MT – Guaíra/PR	4.592	1.505
Ouro e Prata	Guaíra/PR – Barra do Garças/MT	3.716	1.505
Ouro e Prata	Guaíra/PR – Primavera do Leste/MT	3.369	1.234
Ouro e Prata	Canarana/MT – Guaíra/PR	3.195	1.816
Ouro e Prata	Guaíra/PR – Canarana/MT	3.073	1.816
Ouro e Prata	Campo Verde/MT – Guaíra/PR	2.727	1.147
Ouro e Prata	Guaíra/PR – Água Boa/MT	2.550	1.734
Ouro e Prata	Água Boa/MT – Guaíra/PR	2.317	1.734
Ouro e Prata	Campo Grande/MS – Santa Rosa/RS	2.039	1.259
Ouro e Prata	Primavera do Leste/MT – Santa Rosa/RS	2.038	2.005
Ouro e Prata	Guaíra/PR – Campo Verde/MT	1.889	1.147
Ouro e Prata	Dourados/MS – Santa Rosa/RS	1.722	1.029
Ouro e Prata	Santa Rosa/RS - Primavera do Leste/MT	1.608	2.005
Ouro e Prata	Primavera do Leste/MT – Realeza/PR	1.596	1.508
Ouro e Prata	Frederico Westphalen/RS - Primavera do Leste/MT	1.466	1.781
Ouro e Prata	Primavera do Leste/MT - Frederico Westphalen/RS	1.415	1.781
Ouro e Prata	Realeza/PR - Primavera do Leste/MT	1.406	1.508
Ouro e Prata	Primavera do Leste/MT - Cascavel/PR	1.328	1.417
Ouro e Prata	Guaíra/PR – Nova Xavantina/MT	1.166	1.649

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Todas as seções possuem mais de 1.000 quilômetros de extensão. São trechos com quilometragem correspondente a praticamente metade da extensão total da ligação (2.688 quilômetros), o que demonstra a importância inter-regional do

executivo, semileito e leito podem efetuar tal prática, ao passo que a convencional tem como obrigatoriedade o transporte dos passageiros com gratuidades.

eixo para as interações espaciais entre o Sul e o Centro-Oeste. Ademais, nesta ligação da Ouro e Prata há um predomínio de seções acima de 1.000 quilômetros: são 496, ainda que existam seções no interior sulista como Guarujá do Sul/SC – Realeza/PR (100 quilômetros) e Tenente Portela/RS – Realeza/PR (324 quilômetros), além de trechos com menos de 75 quilômetros (distância máxima para a criação de uma linha semiurbana) como Guaíra/PR – Mundo Novo/MS (27 quilômetros) e Guaíra/PR – Eldorado/MS (48 quilômetros) (QUADRO 50).

Algumas centralidades se destacam, como Primavera do Leste/MT e Santa Rosa/RS, que são cidades com porte parecido e certa importância regional para seus estados, ainda que estejam em patamares inferiores a cidades como Rondonópolis/MT e Santa Maria/RS. Primavera do Leste/MT tem 59.293 habitantes (IBGE, 2017), ao passo que Santa Rosa/RS possui 72.753 (IBGE, 2017), ou seja, são centros regionais com relevância para um entorno formado por cidades com menos de 25.000 habitantes, que encontram nessas centralidades alguns serviços mais elaborados e também a possibilidade de embarcar em determinadas ligações interestaduais (QUADRO 50).

Considerando as ligações da LopesSul, apenas uma seção atingiu demanda superior a 300 passageiros em 2017: trata-se da Rio Verde/MS – Paranaíba/MS, que transportou 329 passageiros em uma extensão de 264 quilômetros que interliga o sul goiano à principal cidade da região nordeste do Mato Grosso do Sul. Já para as ligações rumo ao Sul, cidades como Maringá/PR e Presidente Prudente/SP figuraram juntamente a Paranaíba/MS como as que mais embarcaram passageiros, o que ilustra a pujança regional destes centros.

O eixo “gaúcho-Araguaia mato-grossense” possui uma característica particular que a diferencia dos demais eixos: enquanto a ligação Ijuí/RS – Canarana/MT segue a partir de Cascavel/PR pela BR-163 rumo a cidades como Campo Grande/MS e Rondonópolis/MT, as ligações da LopesSul se dirigem ao norte paranaense e ao Pontal do Paranapanema para chegar a Paranaíba/MS, de onde parte rumo ao sul goiano (MAPA 18).

MAPA 18. BRASIL: Configuração do eixo Norte gaúcho – Leste mato-grossense

As rotas das cinco ligações do eixo possuem poucos trechos em comum: de Realeza/PR a Cascavel/PR e de Barra do Garças/MT a Canarana/MT. Sendo assim, a formação deste eixo se explica pelo fato haver áreas de origem e destino em comum, além de um conjunto de cidades que contemplam todas as ligações, como Cascavel/PR e Barra do Garças/MT. Não há como em outros eixos uma capital em comum para todas as ligações: Campo Grande/MS, única capital de estado do eixo, está contemplada somente pela ligação Ijuí/RS – Canarana/MT, da Ouro e Prata (MAPA 18). Sendo assim, as rotas para as ligações possuem a seguinte configuração:

1. Ijuí/RS – Canarana/MT: de Ijuí/RS a Santa Rosa/RS esta ligação coincide com a Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Maravilha/SC e Panambi/RS, porém após Santa Rosa faz alguns desvios por cidades do noroeste gaúcho como Tenente Portela e Três Passos. De Palmitinho/RS até Santo Antônio do Sudoeste/SC a ligação se reencontra com a “Carazinho via Panambi”, para mais um breve desvio por Ampére/PR, de onde segue para Cascavel/PR pela BR-163 rumo ao Mato Grosso do Sul, passando em cidades como Guaíra/PR, Naviraí/MS, Nova Alvorada do Sul/MS, Rio Verde de Mato Grosso/MS, Rondonópolis/MT e Campo Verde/MT, de onde se dirige pela BR-070 até Barra do Garças/MT para seguir pela BR-158 rumo a Canarana/MT;
2. Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Chapecó/SC: das três ligações “sulistas” da LopesSul é a mais curta, pois do ponto inicial segue para Cascavel/PR via Chapecó/SC, Xanxerê/SC, Abelardo Luz/SC, Pato Branco/PR, Francisco Beltrão/PR e Realeza/PR. Após a cidade cascavelense a ligação rumo ao norte paranaense para chegar a Presidente Prudente/SP, passa por Andradina/SP, Ilha Solteira/SP, Aparecida do Taboado/MS e finalmente Paranaíba/MS;
3. Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Concórdia/SC e Erechim/RS: o desvio é relativamente menor em comparação àquela que segue pela região de Santa Rosa/RS, pois esta parte de Carazinho/RS rumo a Passo Fundo/RS, Erechim/RS, Concórdia/SC e Xanxerê/SC – nesta cidade encontra a “Carazinho via Chapecó” e segue rumo ao Mato Grosso do Sul;
4. Carazinho/RS – Paranaíba/MS via Maravilha/SC e Panambi/RS: coincide em diversos trechos entre Ijuí/RS e Cascavel/PR com a ligação da Ouro e Prata, efetuando alguns desvios para atender cidades como Palmeira das

Missões/RS, Seberi/RS e Planalto/PR. De Realeza/PR até Paranaíba/MS, segue o mesmo caminho das demais ligações “sulistas” da LopesSul;

5. Paranaíba/MS – Querência/MT: com um número de paradas bastante inferior em comparação às quatro ligações anteriores, esta funciona como a “continuação” das ligações “sulistas” da LopesSul rumo ao vale do Araguaia mato-grossense. De Paranaíba/MS a ligação segue rumo a Rio Verde/GO, Jataí/GO e Barra do Garças/MT, para encontrar a Ijuí/RS – Canarana/MT até o ponto final desta, de onde segue para Querência/MT.

A diversificação das ligações “sulistas” da LopesSul permite a capilarização do atendimento da empresa em um conjunto amplo de cidades no norte gaúcho e oeste catarinense, pois são contempladas centros importantes como os gaúchos Passo Fundo, Santo Ângelo, Santa Rosa, Frederico Westphalen e Erechim, bem como os catarinenses Chapecó, Concórdia, São Miguel do Oeste e os paranaenses Pato Branco e Francisco Beltrão. Dois pontos de seções são atendidos por uma única ligação que é a Ijuí/RS – Canarana/MT. O distrito de Sede Alvorada pertence ao município de Cascavel/PR e está localizado às margens da BR-163, ao passo que Serra Dourada/MT é um posto de combustíveis localizado em Canarana/MT. Segundo relatos coletados durante trabalho de campo, a Ouro e Prata utiliza o posto de combustíveis “Dom Pedro” em Sede Alvorada para troca de motoristas e refeições. As trocas de condutores¹⁶² para as ligações do eixo se configuram da seguinte forma:

- Ijuí/RS – Canarana/MT¹⁶³: Ijuí/RS → Frederico Westphalen/RS → Cascavel/PR (Sede Alvorada) → Dourados/MS → São Gabriel do Oeste/MS → Primavera do Leste/MT → Canarana/MT. TOTAL DE MOTORISTAS: 6¹⁶⁴;

¹⁶² Não fora possível a aplicação de questionários com passageiros destas linhas em virtude de dois fatores: no primeiro trabalho de campo em março e abril de 2018 a ligação Ijuí/RS – Canarana/MT fora visualizada somente em Campo Grande/MS e Dourados/MS (na primeira não houve a possibilidade de acesso às plataformas e na segunda ocorreu somente um embarque e troca de motoristas), ao passo que nenhuma ligação da LopesSul fora verificada em Presidente Prudente/SP. Sendo assim, grande parte das informações da empresa foram obtidas em entrevista na cidade de Carazinho/RS, bem como alguns poucos embarques e desembarques na rodoviária de Cascavel/PR, durante trabalho de campo na região Sul em novembro de 2018.

¹⁶³ Em panfleto informativo da Ouro e Prata do ano de 2012 a Ijuí – Canarana conta com 6 motoristas para todo o trajeto.

¹⁶⁴ Algumas trocas foram visualizadas em campo e outras foram estabelecidas considerando a jornada máxima de oito horas permitida por lei bem como as cidades operadas pela empresa.

- Carazinho/RS – Paranaíba/MS (esquema para todas as três ligações):
Carazinho/RS → Realeza/PR → Maringá/PR → Paranaíba/MS. TOTAL DE MOTORISTAS: 3;
- Paranaíba/MS – Querência/MT: Paranaíba/MS → Barra do Garças/MT → Querência/MT. TOTAL DE MOTORISTAS: 2¹⁶⁵.

A importância de Cascavel/PR é sensível para este eixo, pois ela é o ponto de concentração de todas as ligações que operam entre o interior sulista e o vale do Araguaia mato-grossense, sendo importante polo gerador de demanda para o eixo. Cascavel é o nó do interior sulista para o transporte rodoviário interestadual de passageiros, sobretudo no que concerne às ligações entre o Sul e o Polígono Pioneiro. O movimento no terminal rodoviário da cidade é intenso ao longo de todo o dia, pois são linhas para todas as regiões do Brasil. Embora para o rodoviário interestadual a cidade cascavelense não seja origem para grande parte das linhas (diferentemente de Foz do Iguaçu/PR que é “ponta de trecho”, ou seja, origem e destino para ligações que rumam a outros estados), Cascavel é ponto de passagem e parada obrigatório para todas as linhas com origem e destino em Foz do Iguaçu/PR ou ao oeste paranaense e catarinense (FIGURA 30).

Destacam-se empresas como Unesul (Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul) e o grupo Eucatur (cascavelense para Rondônia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Rio Grande do Sul), e também outras empresas operantes no Sul e Sudeste como Expresso Nordeste e Catarinense (Paraná, Santa Catarina, São Paulo e Rio de Janeiro) e as que operam linhas longas como Pluma (Foz do Iguaçu/PR - Rio de Janeiro/RJ), Planalto (Rio Grande do Sul – Bahia e Tocantins), Cantelle (Rio Grande do Sul - Bahia), LopesSul (Rio Grande do Sul - Mato Grosso e Mato Grosso do Sul), LOPES TUR (Rio Grande do Sul – Maranhão e Goiás), Helios (Rio Grande do Sul - Mato Grosso-Pará), Ouro e Prata (Rio Grande do Sul - Mato Grosso e Pará), Constantina (Rio Grande do Sul - Mato Grosso), Gontijo, com as linhas Foz do Iguaçu/PR - Belo Horizonte/PR e Foz do Iguaçu/PR – Recife/PE e, finalmente, RodeRotas com as ligações de Foz do Iguaçu/PR para Goiânia/GO e Brasília/DF, que concorrem acirradamente com Planalto e Helios (FIGURA 30).

¹⁶⁵ Para as trocas de motoristas das ligações da LopesSul, as informações foram obtidas em entrevista realizada na padaria Pão da Hora em Carazinho/RS com o assessor jurídico Ivo Rabuske no dia 16/11/2018.

FIGURA 30. BRASIL: Retratos do eixo Norte gaúcho – Leste mato-grossense

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: veículo da Ouro e Prata de Canarana/MT para Ijuí/RS operando na rodoviária de Dourados/MS; ônibus da LopesSul na ligação Carazinho/RS - Paranaíba/MS embarcando passageiros na rodoviária de Cascavel/PR; veículo da Ouro e Prata de Ijuí/RS para Canarana/MT embarcando passageiros na rodoviária de Cascavel/PR; ônibus da LopesSul embarcando passageiros na ligação Carazinho/RS – Paranaíba/MS na rodoviária de Cascavel/PR; carreta da LopesSul transferindo volumes para caminhão de menor porte na rua lateral da rodoviária de Cascavel/PR; veículo da LopesSul embarcando passageiros na ligação Carazinho/RS – Paranaíba/MS na rodoviária de Cascavel/PR. Registros: SANTOS, B. C., abril e novembro de 2018.

A rodoviária de Cascavel/PR possibilitou a realização de grande parte dos registros fotográficos deste e de grande parte dos demais eixos (FIGURA 30), pois a cidade centraliza 31 das 37 ligações componentes dos 10 eixos, além de ser a matriz do grupo Eucatur, o maior dentre os discutidos neste trabalho. O grupo será responsável por todas as operações nos próximos dois eixos, que se destinam ao estado de Rondônia.

8. EIXOS VIA BR-364: AS LIGAÇÕES RUMO À RONDÔNIA

O estado de Rondônia é articulado à reestruturação produtiva da agropecuária ocorrida a partir da década de 1970, em que vastas áreas do Centro-Oeste e Norte do Brasil foram incorporadas à produção agropecuária modernizada. Neste contexto, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) é o principal agente fomentador deste processo no estado rondoniense, com a distribuição dos lotes ao longo das rodovias abertas pela Ditadura Militar a partir dos anos 1970. Na década seguinte, há o “surgimento do mais ‘rico’ Programa Especial dessa década, que foi o POLONOROESTE, a partir de 1982; um programa para pavimentação da BR-364, ligando Porto Velho a Cuiabá (ABREU, 2001, p. 214)”.

Com extensão de 4.374 quilômetros, de Limeira/SP a Mâncio Lima/AC, na fronteira com o Peru, a BR-364 passa pelos estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Rondônia para chegar ao Acre e atende a cidades como Araraquara/SP, Barretos/SP, Jataí/GO, Rondonópolis/MT, Cuiabá/MT, Diamantino/MT, Sapezal/MT, Comodoro/MT, Vilhena/RO, Ji-Paraná/RO, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC e Cruzeiro do Sul/AC. No trecho entre Rondonópolis/MT e Diamantino/MT a rodovia compartilha o trajeto com a BR-163, fazendo com que as ligações rodoviárias com destino à Rondônia sigam a partir de Cuiabá/MT pela BR-070 até Comodoro/MT, passando por cidades como Cáceres e Pontes e Lacerda/MT.

A Rondônia amazônida tem em Porto Velho/RO seu grande nó. São operadas linhas para o norte do estado por companhias locais (trechos para Guajará-Mirim e Abunã), bem como para o Acre e Amazonas – via BR-319. Destaca-se o fato de que de Porto Velho se chega a Manaus/AM e Belém/PA via navegação fluvial (rios Madeira e Amazonas), além de outros destinos, o que torna a capital rondoniense um nó nacional intermodal. A disputa no rodoviário se dá partindo de Porto Velho/RO para Cuiabá/MT e São Paulo/SP (Gontijo e RodeRotas direto para o estado de São Paulo e conexões na capital cuiabana), Itamarati e Solimões (para Cuiabá/MT – direto e com conexões no Mato Grosso). Ademais, Maia e Matriz para Goiânia/GO, Gontijo para Mantena/MG e conexões em Minas Gerais e Solimões para Colatina/ES via Vitória/ES e Belo Horizonte/MG são as empresas que operam ligações para fora de Rondônia. As ligações para Rio Branco/AC ficam sob a responsabilidade da Verde Transportes e da Solimões. Esta opera para Humaitá/AM

e em certos períodos do ano para Manaus/AM, sobretudo quando a BR-319 oferece condições de trafegabilidade (fora do período chuvoso).

Assim como para os eixos com atendimento da Solimões, como o Oeste paranaense – Norte mato-grossense, a companhia cascavelense adota a estratégia de colocar as mesmas seções em ligações distintas, para ampliar o quadro de horários em cidades que são pontos de passagem e parada tanto na BR-163, como Campo Grande/MS, Rondonópolis/MT e Cuiabá/MT, assim como na BR-070, como Cáceres/MT e Pontes e Lacerda/MT e na BR-364, como Comodoro/MT, Vilhena/RO e Ji-Paraná/RO.

As ligações dos eixos que utilizam a BR-364 no estado rondoniense são centrais pois operam seções intermunicipais. O órgão estadual competente do estado de Rondônia solicitou à Agência Nacional dos Transportes Terrestres no ano de 2018 a inclusão de trechos intermunicipais nas linhas interestaduais operadas pela Solimões que atendem às cidades ao longo da BR-364, entre Porto Velho e Vilhena. Tal procedimento foi necessário pois em 2015 a ANTT encerrou a operação de trechos intermunicipais dentro de linhas interestaduais, de modo que os órgãos estaduais tivessem que solicitar para a Agência a inclusão dessas seções. A Portaria da ANTT número 249 de 09 de novembro de 2018 traz em parágrafo único: “para a conexão de linhas estaduais ser considerada para o fim previsto no caput deste artigo é necessária à anuência expressa mediante ofício emitido pelo poder concedente estadual com relação ao objeto do requerimento” (BRASIL, 2018).

Portanto, parte importante da demanda dos eixos que atendem a Rondônia é incrementada pelos fluxos intermunicipais rondonienses – em todas as ligações interestaduais que são contidas pelos dois eixos que percorrem a BR-364 e operam no estado rondoniense a Solimões tem as seções intermunicipais incluídas, culminando com uma gama de horários ampla para trechos como Vilhena/RO – Porto Velho/RO, Ji-Paraná/RO – Ariquemes/RO, entre outras.

8.1 Oeste paranaense – Rondônia e Acre

O eixo¹⁶⁶ é formado por quatro ligações operadas pelo grupo Eucatur: uma Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Serra Azul) é operada pela Serra Azul, ao passo que a outra Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões)¹⁶⁷ é operada pela Solimões, assim como a Cascavel/PR – Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS e a Cascavel/PR - Rio Branco/AC. Todas se originam em Cascavel/PR e se destinam a Porto Velho/RO e Rio Branco/AC, capitais de estado na região Norte. O eixo cruza seis estados e integra regiões dinâmicas do território nacional como o norte paranaense, Pontal do Paranapanema, a Grande Dourados, o sul do Mato Grosso, entre outra, além de atender a cidades importantes como Dourados/MS, Presidente Prudente/SP, Rondonópolis/MT, Cáceres/MT e Ji-Paraná/RO, além das capitais Campo Grande/MS e Cuiabá/MT. Ao todo são atendidas 42 cidades pelo eixo, com o predomínio destas nos estados do Mato Grosso do Sul (14) e Rondônia (11) - a atuação da Solimões é central para as cidades rondonienses, pois a companhia opera os trechos intermunicipais no estado (QUADRO 51).

166 As definições metodológicas para a criação dos eixos estão inseridas no apêndice metodológico ao final deste trabalho.

167 Para diferenciar duas ligações homônimas com percurso em grande parte similar se inseriu entre parênteses o nome da empresa operadora das linhas que compõem cada ligação.

QUADRO 51. BRASIL: Ficha de dados do eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre

Eixo	Oeste paranaense – Rondônia e Acre			
Cidades atendidas no eixo: 42	<ul style="list-style-type: none"> PR: Campo Mourão, Cascavel, Corbélia, Guaíra, Maringá, Palotina, Terra Roxa, Toledo e Ubatã SP: Presidente Prudente MS: Amambaí, Bataguassu, Campo Grande, Coxim, Dourados, Eldorado, Mundo Novo, Naviraí, Nova Alvorada do Sul, Ponta Porã, Rio Brilhante, Rio Verde de Mato Grosso, São Gabriel do Oeste e Sonora MT: Cáceres, Comodoro, Cuiabá, Jaciara, Pontes e Lacerda e Rondonópolis RO: Ariquemes, Cacoal, Candeias do Jamari, Itapuã do Oeste, Jaru, Ji-Paraná, Ouro Preto do Oeste, Pimenta Bueno, Porto Velho, Presidente Médici e Vilhena AC: Rio Branco 			
Demanda total para o eixo (2005-2017)	1.057.758 passageiros			
Empresas	Serra Azul	Solimões		
Ligações	Cascavel/PR - Porto Velho/RO (Serra Azul)	Cascavel/PR - Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS	Cascavel/PR - Porto Velho/RO (Solimões)	Cascavel/PR - Rio Branco/AC
Prefixos e descrição das linhas	09-0211-00: Cascavel - Porto Velho	09-0255-00: Cascavel - Porto Velho	09-0263-00 e 09-0263-61: Cascavel - Porto Velho	09-0264-00 e 09-0264-61: Cascavel - Rio Branco
Classes de Serviço	Convencional	Convencional	Convencional e executivo	Convencional e executivo
Número de seções	282	203	216	230
Extensão total (km) (1)	2.801 km	2.969 km	3.089 km	3.304 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	59.895 passageiros	46.187 passageiros	558.846 passageiros	392.830 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

Enquanto as ligações Cascavel/PR – Porto Velho/RS (Serra Azul) e a Cascavel/PR – Porto Velho via Ponta Porã possuem apenas um horário por semana para cada sentido, as ligações Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões) e Cascavel/PR – Rio Branco/AC contém um horário diário em ambos os sentidos. Para a classe de serviço convencional há um horário semanal por ligação e por sentido, ao passo que os horários na classe de serviço executivo completam a grade semanal. Esse fator explica a diferença ampla nos valores de demanda para as ligações com horários diários em relação àquelas com apenas uma saída semanal. A Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões) registrou demanda dez vezes superior à Cascavel/PR – Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS e somando-se o número de passageiros transportados desta ligação com a Cascavel/PR – Porto Velho/RS (Serra Azul) não atinge 25% da demanda da Cascavel/PR – Rio Branco/AC (QUADRO 51).

A ligação da Serra Azul é ligeiramente mais curta que as demais em virtude do fato de ser mais “expressa”, ou seja, por não efetuar “desvios” de percurso realizados pelas demais, como a Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões) que segue por Maringá/PR e Presidente Prudente/SP e a Cascavel/PR – Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS, que atende cidades próximas da fronteira com o Paraguai. Contudo, seu quadro de seções é o mais amplo pois esta é a única que opera nas cidades de Eldorado/MS, Rio Brilhante/MS e Candeias do Jamari/RO. A cidade rondoniense faz com que seja incluída uma seção por cidade atendida anteriormente a ela, ou seja, as demais ligações não possuem seções como Campo Grande/MS – Candeias do Jamari/RO, Rondonópolis/MT – Candeias do Jamari/RO, entre outras.

Ao seguir rumo ao norte paranaense e ao Pontal do Paranapanema a Cascavel/PR – Porto Velho/RO efetua um “desvio” da rota via BR-163 que opera em Naviraí/MS e Dourados/MS, mas incorpora cidades como Campo Mourão/PR, Maringá/PR e Presidente Prudente/SP, atendendo assim a centros regionais de portes diversos com geração de demanda para tais ligações. Ressalta-se que o eixo “Litoral sulista – Rondônia” também atende a Presidente Prudente/SP com suas três ligações, ou seja, são quatro opções de horários para usuários a partir da centralidade prudentina rumo ao Centro-Oeste e Norte. Com este “desvio” de rota a Cascavel/PR – Rio Branco/AC se torna uma ligação mais utilizada pelos cascavelenses e por habitantes de cidades como Toledo/PR, Guaíra/PR, Naviraí/MS e Dourados/MS, já que possui um horário por dia em ambos os sentidos para todos

os dias da semana. As duas ligações são as únicas com classes convencional e executivo (QUADRO 52).

QUADRO 52. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (PR → RO/AC)	Volta (RO/AC → PR)
Cascavel/PR - Porto Velho/RO (Serra Azul)	09-0211-00: Cascavel - Porto Velho	Convencional	R\$ 520,72	R\$ 604,38	R\$ 603,36
Cascavel/PR - Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS	09-0255-00: Cascavel - Porto Velho	Convencional	R\$ 557,00	R\$ 602,84	R\$ 601,78
Cascavel/PR - Porto Velho/RO (Solimões)	09-0263-00 e 09-0263-61: Cascavel - Porto Velho	Convencional	R\$ 573,67	R\$ 668,25	R\$ 709,12
		Executivo	R\$ 711,36	R\$ 669,26	R\$ 710,20
Cascavel/PR - Rio Branco/AC	09-0264-00 e 09-0264-61: Cascavel - Rio Branco	Convencional	R\$ 613,47	R\$ 710,27	R\$ 720,81
		Executivo	R\$ 760,70	R\$ 711,35	R\$ 721,82

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2) Consulta aos sítios eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

Os 288 quilômetros a mais da Cascavel/PR – Porto Velho/RS (Solimões) em relação à Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Serra Azul) explicam a diferença de 53 reais na tarifa máxima, o que não é suficiente, todavia, para um incremento da demanda da ligação semanal da Serra Azul, já que o passageiro pode cumprir o trecho entre Cascavel/PR – Porto Velho/RO com a mesma extensão e tarifa dentro da ligação Cascavel/PR – Rio Branco/AC, que contém a seção entre a cidade cascavelense e a capital de Rondônia (QUADRO 52).

Diferentemente de outros eixos, aqui o grupo Eucatur iguala os valores dos bilhetes para viagens de ida e volta somente nas ligações da Serra Azul e na Cascavel/PR – Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS, ao passo que nas demais há uma diferença de preço que se explica pelo ICMS dos estados de origem e destino.

Por outro lado a Solimões estabelece os mesmos preços para as classes de serviço convencional e executivo, já que neste pode conceder descontos por intermédio de tarifas promocionais, inclusive para diversas seções (QUADRO 53).

QUADRO 53. BRASIL: Relação das 20 seções com maior demanda no período 2005-2017 para o eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Solimões	Vilhena/RO – Cuiabá/MT	34.385	762
Solimões	Rio Branco/AC – Porto Velho/RO	30.251	510
Solimões	Cuiabá/MT – Vilhena/RO	23.003	762
Solimões	Vilhena/RO – Pontes e Lacerda/MT	20.389	316
Solimões	Maringá/PR – Presidente Prudente/SP	16.412	204
Solimões	Porto Velho/RO – Rio Branco/AC	13.329	510
Solimões	Ponta Porã/MS – Cascavel/PR	11.092	468
Solimões	Cascavel/PR – Presidente Prudente/SP	10.736	472
Solimões	Vilhena/RO – Cuiabá/MT	10.628	762
Solimões	Pimenta Bueno/RO – Cuiabá/MT	10.148	945
Solimões	Maringá/PR – Cuiabá/MT	10.012	1.350
Solimões	Cuiabá/MT – Campo Grande/MS	9.847	701
Solimões	Cuiabá/MT – Vilhena/RO	9.725	762
Solimões	Cascavel/PR – Dourados/MS	8.947	411
Solimões	Cuiabá/MT – Maringá/PR	8.809	1.350
Solimões	Presidente Prudente/SP – Cascavel/PR	8.455	472
Solimões	Cascavel/PR – Ponta Porã/MS	8.345	468
Solimões	Vilhena/RO – Rondonópolis/MT	8.212	974
Solimões	Vilhena/RO – Cáceres/MT	7.876	539
Solimões	Pontes e Lacerda/MT – Vilhena/RO	7.706	316

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Com exceção das seções Maringá/PR – Cuiabá/MT e Cuiabá/MT – Maringá/PR (ambas com 1.350 quilômetros de extensão), todos os trechos possuem menos de 1.000 quilômetros de distância, o que reforça a importância da capilaridade destas ligações no território nacional e ilustra a presença de centros regionais como Maringá/PR, Presidente Prudente/SP e Vilhena/RO, que embora

esteja em patamar inferior aos dois anteriormente citados, possui relevância regional para o sul rondoniense que nos últimos anos passa por transformações na produção agropecuária, com a modernização vinculada ao aumento da produtividade para o mercado externo (QUADRO 53).

As conexões de Rondônia com o Mato Grosso são bem intensas, o que se expressa pelo número de seções (9) que contém um par de cidades nos dois estados. Os trechos Vilhena/RO – Cuiabá/MT e Cuiabá/MT – Vilhena/RO figuram por duas vezes cada um no quadro 54, pois estão contemplados por duas ligações distintas. Somando-se as quatro seções a demanda de passageiros (período 2005-2017) foi de 77.741, o que mostra a amplitude das interações espaciais entre a capital mato-grossense e a cidade mais meridional do território rondoniense – Vilhena/RO está a 762 quilômetros de Cuiabá/MT e a 710 quilômetros de Porto Velho/RO, o que faz com que a capital do Mato Grosso seja mais utilizada pelos vilhenenses, já que oferece gama mais ampla de serviços em relação a Porto Velho/RO.

Além da intensidade das interações espaciais entre Rondônia e Mato Grosso, destaca-se a heterogeneidade das seções no quadro 54, pois ainda que um pequeno conjunto de municípios se repita para vários trechos, há uma miríade de conexões entre Sul e Sudeste (exemplos: Maringá/PR – Presidente Prudente/SP e Cascavel/PR – Presidente Prudente/SP), Sul e Centro-Oeste (exemplos: Cascavel/PR – Ponta Porã/MS, Cascavel/PR – Dourados/MS e Maringá/PR – Cuiabá/MT) e Centro-Oeste – Norte (exemplos: Pimenta Bueno/RO – Cuiabá/MT e Vilhena/RO – Rondonópolis/MT), o que ressalta a importância dos trechos dentro das longas linhas, ainda que em vários dos casos citados exista a concorrência de outras companhias que detêm as linhas que contemplam tais centros. Andorinha, Motta, Viação São Luiz e Ouro e Prata¹⁶⁸ detêm ligações que operam a seção entre Campo Grande/MS e Cuiabá/MT, seja iniciando a viagem em Campo Grande/MS seja encerrando em cidades como Londrina/PR¹⁶⁹, Maringá/PR¹⁷⁰ e Araçatuba/SP¹⁷¹, seja encerrando em centros como Tangará da Serra/MT¹⁷².

168 Ligação Porto Alegre/RS – Santarém/PA, do eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará.

169 A Motta possui as ligações Cuiabá/MT – Londrina/PR e Cuiabá/MT – Campo Grande/MS.

170 A Andorinha detém as ligações Tangará da Serra/MT – Maringá/PR, Cuiabá/MT – Maringá/PR, Cuiabá/MT – São Paulo/SP e Campo Grande/MS – Cuiabá/MT.

171 A São Luiz possui a ligação Cuiabá/MT – Araçatuba/SP.

172 A Andorinha detém a ligação Tangará da Serra/MT – Maringá/PR.

MAPA 19. BRASIL: Configuração do eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre

As ligações Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Serra Azul) e Cascavel/PR – Rio Branco/AC cumprem o mesmo percurso da cidade cascavelense até Porto Velho/RO, seguindo pela BR-163 até Cuiabá/MT. Já a Cascavel/PR – Porto Velho/RO via Ponta Porã/MS acompanha as anteriores de Cascavel/PR a Eldorado/MS e desta parte rumo a Amambaí/RS e Ponta Porã/MS para retornar à Dourados/MS e seguir com as demais ligações até a capital rondoniense. Finalmente, a Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões) sai de Cascavel/PR rumo ao norte paranaense e Presidente Prudente/SP, atende a Bataguassu/MS e chega em Campo Grande/MS para seguir juntamente as demais ligações do eixo até Porto Velho/RO (MAPA 19).

A capilaridade neste eixo é relativamente importante mas menor do que em eixos como “Norte gaúcho – Leste mato-grossense” e “Porto Alegre – Mato Grosso e Pará” - este conta com o mesmo número de ligações do eixo “paranaense - rondoniense-acreano”. Contudo, o número de cidades atendidas (73 para o porto-alegrense e 42 para o rondoniense-acreano) demonstra a robustez do eixo gaúcho e a variedade de trajetos e atendimentos sobretudo na região Sul. Ademais, à exceção de Rolim de Moura/RO, as principais cidades rondonienses estão na porção da rede urbana que tem a BR-364 como tronco indutor do processo de urbanização do estado.

A pujança do grupo Eucatur em Rondônia se justifica pela chegada da EUCATUR em 1972 e a permanência desta desde então como principal empresa de transporte rodoviário de passageiros no estado desde então para fluxos intermunicipais e interestaduais. Ainda que o grupo não contenha ligações da capital Porto Velho para Brasília/DF e São Paulo/SP, há a possibilidade de conexão em Vilhena/RO, com as linhas que se iniciariam em Aripuanã/MT mas partem da cidade vilhenense. Ou seja, o grupo Eucatur conecta as principais cidades de Rondônia a importantes metrópoles brasileiras, já que a ligação Aripuanã/MT – Brasília/DF passa por Goiânia/GO e a Colatina/ES – Porto Velho/RO atende a Belo Horizonte/MG.

A atuação do grupo Eucatur em Rondônia se reflete na estrutura operacional: ao longo da BR-364 há garagens em cidades como Jarú, Ariquemes, Vilhena, Cacoal, Porto Velho e Ji-Paraná. Em entrevista realizada com Eduardo Camata, encarregado de tráfego da EUCATUR em Ji-Paraná/RO, no dia 30 de março de 2018, fora perguntado acerca da importância da garagem da cidade para a empresa. Ressalta-se que Ji-Paraná está a 370 quilômetros de distância de Porto Velho e a

330 de Vilhena, ou seja, tem localização central na rede urbana rondoniense e na operação do grupo Eucatur no estado.

Em termos operacionais, a de Ji-Paraná é a segunda mais importante – trata-se de uma Célula Estratégica de Expansão (CEE). O corporativo da Eucatur é em Cascavel e em Ji-Paraná. Esta garagem contém o tráfego, portaria de veículos, manutenção e alojamento. A garagem tem capacidade para 50 ônibus, sendo que saem diariamente, em média, 23 veículos. São cerca de 120 motoristas empregados somente em Ji-Paraná - aqui há treinamento dos condutores. Em Ji-Paraná há um Centro de Controle Operacional (CCO) que orienta as demais unidades sobre eventuais atrasos.

A garagem de Ji-Paraná/RO é uma “segunda matriz” para o grupo, com instalações amplas e estruturas administrativas que não estão presentes em grande parte das garagens do grupo pelo Brasil, o que realça a importância operacional da cidade. O predomínio do grupo Eucatur em Rondônia se verifica nos terminais rodoviários: nas principais rodovias atendidas no estado os maiores guichês pertencem ao grupo, que contém salas de espera e estruturas para despacho de encomendas, além de um movimento diário intenso em decorrência dos volumosos fluxos de passageiros nos trajetos intermunicipais. As trocas de motoristas¹⁷³ para as ligações do eixo ocorrem da seguinte forma:

- Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Serra Azul): Cascavel/PR → Dourados/MS → Coxim/MS → Cuiabá/MT → Pontes e Lacerda/MT → Vilhena/RO → Ji-Paraná/RO → Porto Velho/RO. TOTAL DE MOTORISTAS: 7;
- Cascavel/PR – Porto Velho/RO (via Ponta Porã/MS): Cascavel/PR → Ponta Porã/MS → Campo Grande/MS → Rondonópolis/MT → Cuiabá/MT → Pontes e Lacerda/MT → Vilhena/RO → Ji-Paraná/RO → Porto Velho/RO. TOTAL DE MOTORISTAS: 8;
- Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões): Cascavel/PR → Presidente Prudente/SP → Campo Grande/MS → Rondonópolis/MT → Cuiabá/MT → Pontes e Lacerda/MT → Vilhena/RO → Ji-Paraná/RO → Porto Velho/RO. TOTAL DE MOTORISTAS: 8;

¹⁷³ Para as trocas de motoristas nas ligações entre Cascavel/PR e Porto Velho/RO, as informações foram obtidas em entrevistas realizadas nas garagens do grupo Eucatur em Cuiabá/MT com a gerente Sandra Nunes em 27/03/2018 e em Porto Velho com o encarregado de tráfego Eduardo Camata em Ji-Paraná no dia 29/03/2018. Para a ligação da Serra Azul não foram obtidas informações, mas foram estimadas as trocas em função da estrutura operacional do grupo, que também é utilizada pela Serra Azul.

- Cascavel/PR – Rio Branco/AC: Cascavel/PR → Dourados/MS → Coxim/MS → Cuiabá/MT → Pontes e Lacerda/MT → Vilhena/RO → Ji-Paraná/RO → Porto Velho/RO → Rio Branco/AC. TOTAL DE MOTORISTAS: 8.

Alguns trechos mais curtos como Cuiabá/MT – Rondonópolis/MT são feitos duas vezes ao dia por um mesmo motorista, pois o trajeto de ida somado a volta (Cuiabá → Rondonópolis → Cuiabá) totaliza a jornada diária de oito horas – segundo relatos e observações realizadas no terminal rodoviário de Rondonópolis/MT, vários motoristas que estavam no “tráfego” relataram que faziam este trecho rotineiramente.

Considerando as cidades do eixo, Campo Grande/MS se destaca como ponto de troca de motoristas e de geração de demanda, além de ser o ponto de partida para diversas ligações que concorrem com as contempladas pelo eixo. A capital sul-mato-grossense possui 874.210 habitantes (IBGE, 2017) e 82 ligações interestaduais (5 a menos em relação a Cuiabá/MT) - Campo Grande é o centro do transporte rodoviário para o estado do Mato Grosso do Sul, com movimento perene e alguns períodos menos movimentados, ainda que não tenha tantas linhas “em trânsito como Rondonópolis/MT”. A miríade de fluxos não é tão grande como em terminais de metrópoles como Goiânia/GO e Brasília/DF, pois para estas capitais a concorrência é maior do que para São Paulo/SP, já que dessas duas centro-oestinas se conecta com o Nordeste. Finalmente, as conexões com o Paraná são bem intensas (Londrina, Curitiba, Maringá e Cascavel), muitas das quais operadas por linhas do grupo Eucatur.

No dia 10 de abril de 2014 foram aplicados quatro questionários na rodoviária de Rondonópolis/MT com passageiros da ligação Cascavel/RO – Porto Velho/RO (Solimões)¹⁷⁴: dois embarcaram em Maringá/PR, um em Campo Mourão/PR e outro em Nova Alvorada do Sul/MS; um desembarque seria em Cuiabá/MT, outros dois em Vilhena/RO e um em Cacoal/RO. Já no dia 23 de novembro de 2018 foram aplicados três questionários na rodoviária de Cascavel/PR com passageiros que embarcaram na ligação Cascavel/PR – Rio Branco/AC¹⁷⁵. Todos se destinaram a Rondônia – dois para Vilhena e um para Porto Velho. Ou seja, embora os dados de demanda do quadro 53 tenham demonstrado um predomínio de trechos mais curtos, os questionários elucidam deslocamentos mais longos entre as regiões Sul e Norte,

¹⁷⁴ A identificação foi possível em virtude de um embarque efetuado em Campo Mourão/PR.

¹⁷⁵ A identificação foi feita pelo horário de embarque dos passageiros.

realçando o papel de integração exercido pelo transporte rodoviário de passageiros (FIGURA 31).

FIGURA 31. BRASIL: Retratos do eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: veículo da Serra Azul embarcando para Porto Velho/RO na rodoviária de Cascavel/PR; ônibus da EUCATUR na Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões) operando na rodoviária de Presidente Prudente/SP; veículo da EUCATUR na rodoviária de Maringá/PR embarcando passageiros rumo a Rondônia; ônibus da EUCATUR na rodoviária de Rondonópolis/MT na ligação Cascavel/PR – Porto Velho/RO; garagem da EUCATUR em Porto Velho/RO; guichê da EUCATUR na rodoviária de Porto Velho/RO. Registros: SANTOS, B. C., março, abril e novembro de 2018.

Nas rodoviárias de Porto Velho/RO e Ji-Paraná/RO o movimento de passageiros nas ligações do eixo é intenso, contudo se pôde verificar que boa parte dos deslocamentos eram intermunicipais, já que o modal rodoviário é absolutamente central para a rede urbana do estado e a circulação diária de pessoas e mercadorias é ininterrupta. Em certa medida os usuários “rondonienses”, ou seja, os que circulam somente dentro do estado de Rondônia, são responsáveis por uma dinâmica pujante de circulação para as ligações do eixo, bem como para outras que trafegam pelo estado do Norte do Brasil (FIGURA 31).

8.2 Litoral sulista – Rondônia

O eixo é formado por três ligações operadas pela Solimões que se originam em Criciúma/SC e Curitiba/PR e se encerram em Porto Velho. O eixo cruza seis estados e integra regiões dinâmicas do território nacional como o nordeste catarinense, a Região Metropolitana de Curitiba, o norte paranaense, o Pontal do Paranapanema, o sul mato-grossense, entre outras. Ao todo são atendidas 38 cidades pelo eixo, sem o predomínio de um estado em detrimento de outros, o que se torna uma particularidade deste eixo, que reúne cidades importantes ao longo de seu percurso, como as catarinenses Florianópolis, Itajaí e Joinville, as paranaenses Curitiba, Ponta Grossa e Londrina, a paulista Presidente Prudente, a sul-mato-grossense Campo Grande, as mato-grossenses Rondonópolis, Cuiabá e Cáceres e as rondonienses Vilhena e Ji-Paraná. A atuação da Solimões é central para as cidades rondonienses, pois a companhia opera os trechos intermunicipais no estado (QUADRO 54).

As ligações deste eixo surgem a partir de 1983, com a criação da primeira linha entre Curitiba/PR e Porto Velho/RO e da primeira Criciúma/SC – Porto Velho/RO em 1991. Em última análise, tais ligações surgem como prolongamento da atuação da EUCATUR na região Sul do Brasil, pois a operação do oeste paranaense até Rondônia via Mato Grosso do Sul e Mato Grosso já estava estabelecida.

QUADRO 54. BRASIL: Ficha de dados do eixo Litoral sulista – Rondônia

Eixo	Litoral sulista – Rondônia		
Cidades atendidas no eixo: 38	<ul style="list-style-type: none"> • SC: Balneário Camboriú, Barra Velha, Criciúma, Florianópolis, Imbituba, Itajaí, Joinville, Laguna e Tubarão • PR: Apucarana, Arapongas, Curitiba, Londrina e Ponta Grossa • SP: Presidente Prudente • MS: Campo Grande, Coxim, Nova Alvorada do Sul, Rio Verde de Mato Grosso, São Gabriel do Oeste e Sonora • MT: Cáceres, Comodoro, Cuiabá, Jaciara, Pontes e Lacerda, Rondonópolis e Várzea Grande • RO: Ariquemes, Cacoal, Itapuã do Oeste, Jarú, Ji-Paraná, Ouro Preto do Oeste, Pimenta Bueno, Porto Velho, Presidente Médici e Vilhena 		
Demanda total para o eixo (2005-2017)	905.868 passageiros		
Empresa	Solimões		
Ligações	Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR	Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Apucarana/PR e Arapongas/PR	Criciúma/SC - Porto Velho/RO
Prefixos e descrição das linhas	09-0269-00 e 09-0269-61: Curitiba - Porto Velho	09-0270-00: Curitiba - Porto Velho	16-0099-00 e 16-0099-61: Criciúma - Porto Velho
Classes de Serviço	Convencional e executivo	Convencional	Convencional e executivo
Número de seções	181	205	344
Extensão total (km) (1)	3.191 km	3.177 km	3.680 km
Demanda total por ligação (2005-2017)	320.421 passageiros	58.610 passageiros	526.837 passageiros

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018.

A demanda para a ligação Criciúma/SC – Porto Velho/RO é maior do que a soma das ligações com origem em Curitiba/PR, o que se explica em certa medida pela presença de cidades que são polos turísticos importantes no território nacional, como Balneário Camboriú/SC e Florianópolis/SC. Das 344 seções da ligação, 164 contém as centralidades catarinenses como origem ou destino e várias operam trechos como Tubarão/SC - Curitiba/PR, Laguna/PR – Londrina/PR e Criciúma/SC – Londrina/PR. Contudo, embora não estejam entre os trechos de maior demanda para o eixo, a circulação em tais trechos é relevante para a elevação do número total de passageiros para a ligação oriunda de Santa Catarina.

A ligação Criciúma/SC – Porto Velho/RO é a segunda mais extensa do recorte territorial da pesquisa com 3.680 quilômetros (a maior é Porto Alegre/RS – Santarém/PA com 4.002 quilômetros). Assim como para o eixo Porto Alegre – Mato Grosso e Pará, todas as ligações do eixo Litoral sulista – Rondônia têm mais de 3.000 quilômetros de extensão (QUADRO 55).

Enquanto a Criciúma/SC – Porto Velho/RO opera em todos os dias da semana com um horário diário em ambos os sentidos (um para o convencional e seis para o executivo), as duas ligações entre Curitiba/PR e Porto Velho/RO funcionam intercalando as três linhas que as formam. A Curitiba/PR – Porto Velho/RO (via Londrina/PR) opera na classe de serviço convencional com embarques às terças-feiras em ambos os sentidos, ao passo que na classe de serviço executivo oferece embarques em ambos os sentidos aos domingos, segundas-feiras, quartas-feiras, quintas-feiras e sextas-feiras. Ou seja, somando-se convencional e executivo, os sábados ficariam sem nenhum horário de embarque. Tal lacuna é preenchida pela Curitiba/PR – Porto Velho/RO (via Apucarana/PR e Arapongas/PR).

Ao contrário de vários outros eixos, não há “desvios” substanciais de rota nas ligações: somente a Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Apucarana/PR e Arapongas/PR faz uma pequena alteração de trajeto ao não passar por Londrina/PR, incorporando assim as cidades de Apucarana/PR e Arapongas/PR no percurso – tal estratégia não reduz o atendimento à centralidade londrinense, que tem horários diários para Porto Velho/RO com a ligação oriunda de Criciúma/SC. Até 2015 a EUCATUR operou uma ligação entre Curitiba/PR e Porto Velho/RO via Maringá/PR e Cascavel/PR, algo em certa medida contraproducente, pois após passar pela cidade maringaense e seguir na direção sudoeste rumo a centralidade

cascavelense para posteriormente se dirigir ao Mato Grosso do Sul ocasionava um desvio de rota que contemplara cidades já operadas por ligações do grupo Eucatur. Portanto, o eixo ganhou certa racionalidade operacional, que gerou uma sintetização das ligações e padronização das tarifas (QUADRO 55).

QUADRO 55. BRASIL: Relação de tarifas para as ligações do eixo Litoral sulista – Rondônia

Ligação	Prefixos e descrição das linhas	Classe de serviço	Tarifa máxima (1) (ida e volta)	Preço da passagem (2)	
				Ida (SC/PR → RO)	Volta (RO → SC/PR)
Criciúma - Porto Velho	16-0099-00 e 16-0099-61: Criciúma - Porto Velho	Convencional	R\$ 683,43	R\$ 792,59	R\$ 843,34
		Executivo	R\$ 847,45	R\$ 793,69	R\$ 844,31
Curitiba – Porto Velho (via Londrina)	09-0269-00 e 09-0269-61: Curitiba - Porto Velho	Convencional	R\$ 592,60	Sem dados	R\$ 735,85
		Executivo	R\$ 734,82	R\$ 692,50	R\$ 733,16
Curitiba – Porto Velho (via Apucarana e Arapongas)	09-0270-00: Curitiba - Porto Velho	Convencional	R\$ 590,01	R\$ 689,47	R\$ 729,96

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) Informações obtidas nos relatórios de tarifas gerados pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – pesquisa no dia 16/08/2018 e 13/05/2019; (2) Consulta aos sítios eletrônicos das respectivas empresas no dia 13/05/2019.

O “desvio” de percurso entre as duas ligações de Curitiba/PR a Porto Velho/RO não gera grandes impactos na tarifa: ao seguir por Londrina/PR, são 14 quilômetros a mais em comparação ao trajeto via Apucarana/PR. As passagens adquiridas em Rondônia com destino ao Sul são mais elevadas em decorrência das diferenças na alíquota do ICMS e a Solimões padronizou os preços dos bilhetes para classes de serviço distintas, concedendo descontos para os horários do serviço executivo (QUADRO 55). As tarifas relativamente altas faz com que os trechos intermediários sejam os mais procurados, contudo, as seções com deslocamentos inter-regionais Sul – Centro-Oeste e Sul – Norte com quilometragens acima de 1.000 quilômetros de extensão possuem procura relevante ao longo do período considerado na série histórica de 2005 a 2017 (QUADRO 56).

**QUADRO 56. BRASIL: Relação das 10 seções com maior demanda no período
2005-2017 para o eixo Litoral sulista – Rondônia**

Empresa	Seção	Demanda 2005-2017	Extensão (km)
Solimões	Rondonópolis/MT – Vilhena/RO	28.142	982
Solimões	Londrina/PR – Cáceres/MT	23.173	1.567
Solimões	Vilhena/RO – Rondonópolis/MT	20.347	982
Solimões	Cuiabá/MT – Vilhena/RO	13.507	762
Solimões	Curitiba/PR – Campo Grande/MS	13.224	1.030
Solimões	Campo Grande/MS – Cáceres/MT	11.337	928
Solimões	Cáceres/MT – Londrina/PR	11.220	1.567
Solimões	Curitiba/PR – Cuiabá/MT	10.828	1.719
Solimões	Pimenta Bueno/RO – Rondonópolis/MT	10.401	1.164
Solimões	Cáceres/MT – Londrina/PR	10.360	1.567

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) – Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) e Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

Das 10 seções listadas cinco pertencem à ligação Criciúma/SC – Porto Velho/RO e as outras cinco na Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR – a ligação via Apucarana/PR e Arapongas/PR não figura na relação. Trechos como Rondonópolis/MT – Vilhena/RO e Cuiabá/MT – Vilhena/RO estão presentes em ligações de outros eixos, como no Oeste paranaense – Rondônia e Acre, demonstrando a estratégia do grupo Eucatur em incluir seções iguais em ligações distintas (QUADRO 56). Tal operação faz com que as empresas do grupo atendam a demanda de certos trechos em horários mais favoráveis aos passageiros, pois quando se compara seções iguais em ligações diferentes, nota-se as diferenças do número de usuários transportados:

- **Seção Cuiabá/MT – Vilhena/RO** (eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre → ligação Cascavel/PR – Porto Velho/RO [Solimões]): 23.003 passageiros
- **Seção Cuiabá/MT – Vilhena/RO** (eixo Leste Sulista – Rondônia → ligação Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR): 13.507 passageiros

O saldo favorável à seção operada no eixo Oeste paranaense – Rondônia e Acre pode ser explicado pelo horário de embarque na capital mato-grossense, que

em certa medida atrai mais ou menos passageiros. Neste eixo a ligação Cascavel/PR – Porto Velho/RO embarca passageiros em Cuiabá/MT às 22:55 e chega em Vilhena/RO às 10:05, ao passo que na ligação Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR o embarque ocorre em Cuiabá/MT às 03:55 e chega em Vilhena/RO às 15:30.

Das dez seções listadas no quadro 56, oito contam com cidades mato-grossenses, com o predomínio de trechos acima de 1.000 quilômetros e 4 seções com mais de 1.500 quilômetros de extensão. Destacam-se a Londrina/PR – Cáceres e a Cáceres/MT – Londrina/PR (ambas operadas dentro da ligação Curitiba/PR – Porto Velho/RO via Londrina/PR), que somadas totalizam 34.393 passageiros de 2005 a 2017. Tal demanda se explica pelo fato de a Solimões não ter no quadro de tarifas da ligação trechos de Londrina/PR a Campo Grande/MS e a Cuiabá/MT, ou seja, a empresa pode comercializar bilhetes para tais cidades a partir da geração de passagens promocionais, prática adotada por diversas companhias pelo país.

Uma característica única do eixo é a presença de quatro capitais de estado: Florianópolis/SC, Curitiba/PR, Campo Grande/MS e Cuiabá/MT. A Solimões detém ligações ou trechos que interligam essas centralidades, como Florianópolis/SC – Campo Grande/MS e Curitiba/PR – Campo Grande/MS. Na primeira há a concorrência com a porto-alegrense Unesul, enquanto que na segunda a disputa ocorre com a londrinense Viação Garcia, o que mostra a densidade nesta grande faixa entre a capital catarinense e a centralidade cuiabana, considerando ligações na direção “litoral – interior”. A Solimões possui outras ligações dentro do eixo: Florianópolis/SC – Presidente Prudente/SP e Criciúma/SC – Ponta Grossa/PR, que são complementadas pelos longos trechos que se estendem do Sul ao Norte.

Tal miríade de ligações que operam seções do eixo “litoral – rondoniense” registram demanda importante nos períodos de alta temporada e possuem horários extras, fazendo com que mesmo em momentos de ampliação dos fluxos não haja a necessidade de abertura de novos horários para as longas ligações advindas de Rondônia. Todo o trajeto do eixo pode ser realizado em ligações da Solimões que percorrem cidades contempladas por este, mas mesmo tal fato não invalida a existência de uma ligação como Criciúma/SC – Porto Velho/RO, pois a opção de mais horários faz com que o passageiro tenha mais possibilidades de escolha para realizar um deslocamento. Tal estratégia requer por parte das empresas concorrentes a criação de horários extras ou ainda novos serviços (MAPA 20).

MAPA 20. BRASIL: Configuração do eixo Litoral sulista – Rondônia

A partir de Presidente Prudente/SP as ligações do eixo seguem juntamente a outras como Cascavel/PR – Porto Velho/RO (Solimões) bem como a outros eixos rumo a regiões diferentes, como Oeste paranaense – Norte mato-grossense, o que corrobora com a densificação dos fluxos no trecho entre Campo Grande/MS e Cuiabá/MT (MAPA 20). As trocas de motoristas¹⁷⁶ ocorrem da seguinte forma:

- Criciúma/SC – Porto Velho/RO: Criciúma/SC → Florianópolis/SC → Curitiba/PR → Presidente Prudente/PR → Campo Grande/MS → Rondonópolis/MT → Cuiabá/MT → Pontes e Lacerda/MT → Vilhena/RO → Ji-Paraná/RO → Porto Velho/RO. TOTAL DE MOTORISTAS: 10
- Curitiba/PR – Porto Velho/RO (para a via Londrina/PR e para a via Apucarana/PR e Arapongas/PR): Curitiba/PR → Presidente Prudente/PR → Campo Grande/MS → Rondonópolis/MT → Cuiabá/MT → Pontes e Lacerda/MT → Vilhena/RO → Ji-Paraná/RO → Porto Velho/RO. TOTAL DE MOTORISTAS: 8

Ressalta-se a importância de Presidente Prudente/SP (MAPA 20), que contém uma garagem do grupo Eucatur que também funciona como ponto para armazenagem e manuseio de encomendas. A cidade prudentina conta com 225.271 habitantes (IBGE, 2017) sendo a principal centralidade para a rede urbana do Pontal do Paranapanema, com sua pujança regional se extrapolando para parte do norte paranaense e do Mato Grosso do Sul. Na rodoviária da cidade há um bom movimento de ônibus rodoviários, que fica por conta sobretudo das empresas prudentinas Andorinha e Motta. O grupo Eucatur tem bom movimento e usa bastante a rodoviária, além do ponto de apoio Rodoserv Prudente para as refeições e a garagem para a troca de motoristas. A cidade é passagem para diversas ligações com destino a Campo Grande/MS, oriundas de cidades como Rio de Janeiro/RJ, Belo Horizonte/MG, São Paulo/SP e Curitiba/PR. Ademais se destaca um conjunto importante de fluxos do norte paranaense, operados por empresas como Expresso Maringá, pelo grupo Garcia-Brasil Sul e pela Solimões (grupo Eucatur) (FIGURA 32).

¹⁷⁶ As trocas de motoristas foram elaboradas considerando a escala a partir de Campo Grande/MS até Porto Velho/RO e estimando as trocas para o Sudeste e o Sul do Brasil.

FIGURA 32. BRASIL: Retratos do eixo Litoral Sulista – Rondônia

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: veículo reserva da EUCATUR na garagem da empresa em Presidente Prudente/SP; ônibus da EUCATUR saindo da rodoviária de Campo Grande/MS na ligação Criciúma/SC – Porto Velho/RO; veículo da EUCATUR saindo da rodoviária de Rondonópolis/MT na ligação Porto Velho/RO – Curitiba/PR; guichê da EUCATUR na rodoviária de Vilhena/RO; operação de embarque na ligação entre Cuiabá/MT e Porto Velho/RO na rodoviária de Vilhena/RO; novo galpão da EUCATUR em finalização nas margens da rodovia BR-364 em Ariquemes/RO. Registros: SANTOS, B. C., janeiro de 2014, março e abril de 2018.

O movimento verificado durante o trabalho de campo realizado em março e abril de 2018 não foi dos mais volumosos, pois todas as rotas são operadas por

outras ligações da própria Solimões, que acabam transportando boa parte dos passageiros. Todavia, a demanda para este eixo é importante, já que funciona de forma complementar para as operações do grupo Eucatur na BR-364, na rede urbana do litoral sulista, bem como nas ligações entre o Paraná, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso (FIGURA 32).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde a primeira metade do século passado o transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil possui destacada atuação no provimento de deslocamentos de pessoas e mercadorias pelo território nacional e sul-americano, pois houve também o desenvolvimento de linhas internacionais por parte de companhias argentinas, chilenas, paraguaias, peruanas e uruguaias, bem como pelas brasileiras que buscaram interligar capitais de estados a cidades importantes na rede urbana sul-americana, como Assunção/PAR, Buenos Aires/ARG, Santiago/CHI e Montevideu/URU. Todavia o cenário nacional conheceu seus períodos mais vultuosos e pujantes a partir da década de 1960, em que se irriga o território brasileiro com estradas de rodagem a partir de projetos estatais de desenvolvimento e integração regional. No bojo desses eventos ocorre a maior circulação de pessoas pelo país durante o século XX pelo transporte rodoviário, tendo o ônibus papel central nessas interações espaciais já que propiciou o deslocamento das pessoas e de seus pertences e bagagens, atuando em diversas ocasiões como o “automóvel particular” que essa população não possuía. Ademais, o transporte aéreo até a primeira metade da década de 2000 era pouco acessível para parte considerável do povo brasileiro.

Empresas até então locais, com atuação somente em ligações de curta extensão entre cidades vizinhas, expandem-se por todo o território nacional, passando de operadores eminentemente intraestaduais para interestaduais, conectando uma rede urbana em momentos distintos de sua consolidação mas envoltas na reestruturação produtiva do espaço brasileiro: enquanto um novo conjunto de cidades era criado em estados como Mato Grosso e Rondônia, polos regionais emergiam nos estados do Sul, como Londrina/PR e Passo Fundo/RS. Contudo, em decorrência dos projetos encampados pela Ditadura Militar a partir do fim da década de 1960, a demanda por força de trabalho proveniente do Centro-Sul foi responsável por criar ligações de longo curso até então restritas à fachada atlântica, já que os deslocamentos entre o interior nordestino e as capitais do Sudeste tinham destacada pujança em virtude da industrialização dos centros sudestinos Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP.

São criadas por várias empresas sulistas rotas entre os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Rondônia, expandindo-se a partir da década de 1970 para partes de Goiás, Bahia, Acre e Pará, até chegar ao final dos anos 1980 ao recém-criado Tocantins e ao Maranhão. Neste período a demanda era de “uma ponta a outra”, pois os migrantes sulistas advindos do meio rural foram responsáveis por inúmeras tentativas de fixação e produção agropecuária nestas “novas” áreas. Portanto o ônibus transportou passageiros e bagagens, mas também projetos, ideias e perspectivas, que culminaram com a “mistura” (com diversos atritos) entre sulistas e os contingentes de nordestinos, sudestinos, nortistas e residentes do Centro-Oeste. Os terminais rodoviários das cidades de origem foram os pontos de partida para trajetórias variadas que se estenderam até o Planalto Central e os arredores da Amazônia, na faixa de expansão da fronteira agrícola.

Tais fluxos consolidaram uma circulação de passageiros presente até a atual década, pois ainda que diversas transformações na divisão territorial do trabalho tenham ocorrido ao longo dos últimos 40 anos, este conjunto de deslocamentos erigiu um sistema de eixos em que centenas de milhares de passageiros circulam anualmente. Os dados de demanda da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) entre 2005 e 2017 são reveladores da importância desses fluxos, assim como a movimentação de encomendas, pois embora não quantificada, ao longo dos 70 dias de trabalhos de campo fora possível verificar a participação importante dos volumes despachados por pessoas para múltiplos destinos dentro do recorte. Ou seja, a divisão territorial do trabalho elucidada pelo transporte rodoviário interestadual de passageiros manifesta diversas faces que expressam particularidades de uma atividade econômica praticamente centenária que acompanhou os desdobramentos ocorridos na estruturação do território brasileiro.

Divisão territorial do trabalho, rede urbana e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro: elementos para uma interpretação do cenário atual

Das várias viagens turísticas na modalidade de fretamento no início do século XX até a regularização das linhas entre as décadas de 1970 e 1990, diversos agentes rodoviários surgiram e se transformaram. Houve a formação de grupos

como o Eucatur: seu crescimento se deu justamente em virtude das ligações entre Paraná e Rondônia, o que tornou robusta a operação de companhias como EUCATUR e Nova Integração. A chegada da Solimões nesta atual década pouco altera a relação do grupo com as conexões entre o oeste paranaense e o “Nortão” mato-grossense bem como as relações com o território rondoniense, em que a pujança de EUCATUR e Solimões é absolutamente evidente sobretudo nas instalações e na presença dos maiores guichês nos principais terminais rodoviários do estado.

Já as demais companhias que permaneceram seguem com estratégias relativamente similares em porções distintas do território nacional. Surgem os aproveitamentos de trecho como forma de comercializar bilhetes para seções que já são operadas por empresas concorrentes, fazendo com que estes embarques possam contribuir com o custeio operacional da ligação principal. Planalto, Cantelle, Ouro e Prata, Reunidas, Helios, entre outras, utilizam de tal princípio para atender a demanda que se desloca rumo a centros relevantes da rede urbana nacional, como as capitais Brasília/DF e Goiânia/GO ou ainda para centros médios como Cascavel/PR e Presidente Prudente/SP. O que se observou em campo é que tal estratégia auxilia aos passageiros que não conseguiram embarcar nos horários das demais empresas, seja por atrasos pessoais, seja pelo esgotamento dos lugares das partidas já programadas.

O estudo dos dez eixos contemplados nesta pesquisa relevou a importância das capitais de estado. Brasília/DF, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT, Curitiba/PR, Florianópolis/SC, Goiânia/GO, Palmas/TO, Porto Alegre/RS, Porto Velho/RO e Rio Branco/AC são polos geradores de demanda para ligações inter-regionais entre o Sul e o Centro-Oeste e seus arredores, ainda que em situações geográficas distintas e funções regionais diversas. O eixo “Litoral Sulista – Rondônia” opera importantes trechos como Curitiba/PR – Cuiabá/MT e Florianópolis/SC – Campo Grande/MS”, assim como o “Porto Alegre – Mato Grosso e Pará”, com seções como Porto Alegre/RS – Campo Grande/MT”, mostrando a força das capitais na rede urbana nacional. Ademais, centros como Brasília/DF e Goiânia/GO são grandes nós para o transporte rodoviário interestadual em virtude da localização central e da atuação como pontos de integração para os passageiros, o que eleva a procura de passagens para essas cidades dentro de eixos como “Centro-norte gaúcho – Oeste baiano” e “Norte gaúcho – Leste paraense”.

Além das capitais, o papel das cidades médias deve ser destacado: em centros como Barreiras/BA, Cascavel/PR, Chapecó/SC, Londrina/PR, Maringá/PR, Rondonópolis/MT, São José do Rio Preto/SP e Uberlândia/MG há a possibilidade de conexões entre trechos interestaduais com intermunicipais, propiciando uma complementaridade entre serviços diferentes. Em centros regionais próximos aos extremos dos eixos no Polígono Pioneiro, como Ji-Paraná/RO ou Sinop/MT, tais possibilidades se reduzem em virtude da rarefação de fluxos rodoviários e da diminuição no número de destinos ofertados a partir dessas cidades. Tal cenário se aplica a cidades no interior sulista como Passo Fundo/RS e Santa Maria/RS, já que o cenário intermunicipal, ainda que relevante, não possui complementaridade tão ampla em decorrência da rarefação de trajetos interestaduais nestas cidades.

Já para as cidades pequenas o transporte rodoviário tem sua função social ressaltada em comparação a cidades de maior porte com possibilidades diversas de deslocamentos. O entendimento da dinâmica urbano-regional de municípios no Centro-Oeste como Canarana/MT, Colíder/MT, Jaru/RO e Juruena/MT, no norte como Brejinho de Nazaré/TO e São Félix do Xingu/PA, ou ainda de cidades menores dentro do interior sulista como Seara/SC, Getúlio Vargas/RS, Iraí/RS e Marmeleiro/PR. Nota-se a miríade de centros de pequeno porte que possuem o ônibus rodoviário como provedor de deslocamentos para cidades maiores e capitais de estado com diversas motivações de viagem (saúde, estudos, visita a familiares, trabalho, etc.) e com o transporte de encomendas. Ou seja, a função social do transporte rodoviário para centros com menos de 50 mil habitantes se sobressai em comparação às cidades médias e grandes, que em diversas situações possuem uma gama mais ampla de modais para a circulação de pessoas. Contudo, o transporte rodoviário também é central para os centros em virtude das gratuidades ofertadas pela legislação federal, assim como pelo menor custo no transporte de bagagens e encomendas.

O cenário concorrencial e as possibilidades de novos trechos dentro dos eixos

Os 10 eixos apontados pela pesquisa possuem um conjunto amplo de seções em cada um deles, mostrando a capilaridade do transporte rodoviário e a concorrência entre companhias de portes diversos para os mesmos trechos, pois ainda que determinada companhia não contenha certa seção em seu quadro

tarifário, a venda por aproveitamento faz com que seja possível o deslocamento do passageiro naquela parte da ligação. Isso amplia os horários ofertados aos usuários e a variedade de serviços e tipos de veículos utilizados nas viagens, que optam por certa companhia em função de atributos como pontualidade, conforto e segurança. O adensamento de fluxos faz com que certos trechos de determinados eixos sejam agrupados em troncos: estes são parte de eixos distintos que são operados por empresas diversas em variadas ligações. O tronco agrupa uma certa quantidade de ligações e demanda de passageiros relativamente pujante em relação aos demais trechos de cada eixo considerado, com o intuito de elucidar um comportamento similar de companhias distintas que competem em determinadas seções e centralidades.

Esta circulação interiorizada no território brasileiro faz com que se destaque o tronco Campo Grande/MS – Cuiabá/MT, que contém cidades como Coxim/MS, Jaciara/MT, Sonora/MS e Rondonópolis/MT. Este tem cerca de 700 quilômetros de extensão interligados pela rodovia BR-163 e é atendido por seis dos dez eixos da pesquisa, contendo 24 das 37 ligações. Como ressaltado ao longo deste trabalho, as cidades mencionadas são importantes pontos de parada e troca de motoristas, instalação de garagens, pontos para integração entre linhas distintas, sendo atendidas por empresas de várias regiões brasileiras. Trata-se de um espaço de circulação de passageiros com ampla densidade de agentes e fluxos, mostrando a importância do Centro-Oeste para o transporte em todo o país. Isso não implica em dizer que todas as empresas dos seis eixos considerados operam trechos como Campo Grande/MS – Rondonópolis/MT ou Coxim/MS – Cuiabá/MT. O grupo Eucatur é o responsável por conter tais seções em suas ligações rumo ao norte mato-grossense e a Rondônia, de modo que outras companhias (Constantina, Helios, Ouro e Prata) podem optar pela comercialização das passagens por aproveitamento. Ademais, Constantina e Helios possuem baixa frequência semanal, fazendo com que a procura por parte dos passageiros seja menor.

Outro importante tronco conecta Cascavel/PR a Presidente Prudente/SP, utilizando a BR-369 entre a cidade cascavelense e Maringá/PR e as rodovias PR-317 (Maringá/PR – Santo Inácio/PR) e SP-425 (Itororó do Paranapanema/SP – Presidente Prudente/SP), numa extensão total de 439 quilômetros, contendo cidades como Campo Mourão/PR e Corbélia/PR. Apenas duas linhas interestaduais possuem em seus quadros de tarifas as seções entre a cidade cascavelense e a

prudentina: 08-9016-00 – Presidente Prudente/SP – Foz do Iguaçu/PR (Viação Nova Integração [grupo Eucatur]) e 08-9429-00 – São Bernardo do Campo/SP – Fortaleza/CE (Transportes Coletivos Brasil). Surpreende a baixa quantidade de linhas operantes nesse tronco, já que há certa demanda entre as cidades do oeste paranaense e o Pontal do Paranapanema paulista. Diante deste cenário, cabe as companhias contempladas por esta pesquisa Cantelle, Helios, LopesSul, LOPES TUR, Planalto e Solimões fazer o atendimento para tais cidades, já que o tronco está em sete dos dez eixos, sendo operado por 12 das 37 ligações.

Em última análise, a leitura dos troncos traz a possibilidade do entendimento de partes dos eixos que possuem demanda potencial para ser operada por ligações curtas tendo a complementação das longas, de modo que a viabilidade operacional de ambas esteja garantida: as ligações acima de 1.500 quilômetros são de central importância para o território nacional pois são responsáveis por efetuar o transporte inter-regional em um país com amplas extensões e uma rede urbana com centros relevantes em todos os estados da federação. A realização de cortes ou supressões dessas ligações mais longas desconsidera a função social do transporte rodoviário interestadual para o Brasil, pois o papel do ônibus regular é justamente o de propiciar deslocamentos para grande parte da população, sobretudo aquela que não pode custear o aéreo ou ainda chegar a algum aeroporto. Os ônibus cruzam zonas rurais inteiras, passam por rodovias sem pavimentação (o exemplo da BR-163 no Pará – eixo “Porto Alegre – Mato Grosso e Pará” é emblemático do atendimento realizado pelo transporte rodoviário regular), operam embarques ao longo das estradas sem qualquer estrutura minimamente elaborada e transportam 30 quilos de bagagem sem custo adicional. Tais elementos operacionais garantem ao ônibus rodoviário grande flexibilidade em comparação aos demais modais, o que torna o serviço altamente central para o território brasileiro.

A operação das empresas no território nacional dentro dos eixos considerados

Para além da dinâmica urbano-regional foi necessário ao longo da pesquisa desvendar aspectos operacionais das empresas nos eixos como o local de troca de motoristas, pontos de embarque e desembarque de passageiros, locais de comercialização de passagens, pontos de apoio para limpeza e abastecimento dos ônibus, pontos de parada para refeições ao longo das viagens, tipos de veículos

utilizados pelas companhias, dinâmica das encomendas manuseadas, entre outros. Tal leitura propicia a compreensão do funcionamento das ligações dentro dos eixos e revela a divisão territorial do trabalho para cada companhia, elucidando as cidades mais relevantes e as rodovias mais utilizadas.

Ao longo da pesquisa e sobretudo dos trabalhos de campo se verificou a existência de duas situações. Por um lado, o grupo Eucatur possui estrutura robusta nos estados de Mato Grosso e Rondônia, com garagens próprias de variados tamanhos, pontos de apoio e parada para um conjunto amplo de horários, assim como diversos veículos para troca em caso de problemas mecânicos ou avarias nas viagens. Tal organização se faz necessária pois das 37 ligações, 17 são operadas pelas empresas do grupo, que está presente em 4 dos 10 eixos, contendo a operação exclusiva nos eixos “Oeste paranaense – Norte mato-grossense”, “Oeste paranaense – Rondônia e Acre” e “Litoral sulista – Rondônia”. Ou seja, essa atuação expressiva demanda a organização de fixos geográficos para o apoio ao funcionamento das ligações.

Por outro lado se observa um cenário mais pulverizado, em que oito companhias concorrem dentro de sete eixos, compartilhando os mesmos percursos em boa parte dos casos: a Planalto compartilha o mesmo trajeto entre o Sul e São Paulo para as ligações de eixos distintos, estratégia adotada também pela Reunidas. O mesmo se aplica para a LopesSul entre Paranaíba/MS e Querência/MT na complementação dos trechos advindos do Sul do país. Em última análise, o número reduzido de ligações requer uma estrutura operacional menor, fazendo com que grande parte dessas companhias não possuam garagens em vastas extensões do território: em Barreiras/BA, Cantelle e Planalto utilizam estruturas de empresas parceiras para a limpeza dos veículos e realizam o abastecimento em postos de combustíveis na própria cidade. Ou seja, a não-instalação e a não-aquisição de equipamentos próprios faz com que essas companhias reduzam custos e mantenham a operação de tais ligações com certa viabilidade econômica. Ademais se pode verificar o alto grau de terceirização nos segmentos de venda de passagens e de manuseio de encomendas: agentes locais em cada cidade ficam incumbidos dessas funções.

Por que as ligações se mantêm?

A união entre a dinâmica urbano-regional e a operacionalidade das companhias explica a manutenção das ligações desde a década de 1970, ainda que tenham passado nessas últimas décadas por diversas alterações como supressões de horários, incorporações de cidades e trechos, entre outras. Durante os trabalhos de campo se perguntou em relatos orais a motoristas, agentes de passagens, passageiros, bem como nas entrevistas com encarregados de tráfego e encarregados operacionais das companhias visitadas o porquê da manutenção dessas linhas:

- “Se eu não fizer alguém vai fazer. As linhas que não dão retorno foram cortadas. De Brasília para o Pará a Helios era exclusiva, portanto houve procura por parte dos passageiros” (Tiago Campanha, 16/11/2018);
- “Na alta temporada tem passageiros. Os carros vão cheios, mas não a ponto de demandar carros extras” (Everildo Giacometti, 07/11/2018).

Os dois relatos acima atentam para a existência de passageiros para trechos específicos bem como para os períodos de maior demanda durante a alta temporada (dezembro e janeiro, julho e alguns feriados prolongados como o Carnaval), mostrando que o lucro nesses dias pode custear a operação para o restante do ano. A afirmação de Tiago Campanha “se eu não fizer alguém vai fazer” é altamente reveladora do que as empresas chamam de “reserva de mercado”. Mesmo que a rentabilidade não seja elevada, ou seja, ainda que algumas ligações possuam receita suficiente somente para o custeio das despesas, sua manutenção ocorre pois outras companhias concorrentes podem solicitar junto à ANTT a criação de novas ligações que abarquem trechos não contemplados por nenhuma empresa, atendendo assim aos passageiros que eram “demanda cativa” da firma que abandonou as operações de certa linha.

As ligações ainda se mantêm em virtude de uma variada matriz de fluxos orientada por um conjunto amplo e de motivações de viagem: durante os trabalhos de campo a aplicação de questionários e as observações nos terminais rodoviários foram reveladoras de uma circulação bastante plural em atributos como distância percorrida, faixa etária, profissão e gênero dos passageiros, bagagens transportadas

pelos usuários, entre outros relatos atinentes ao desenvolvimento dos fluxos migratórios desde os primórdios da expansão da fronteira agrícola:

- “As famílias estão enraizadas por lá no Mato Grosso, mantendo vínculos com o Sul. Ainda existem fluxos pois falta mão de obra qualificada no Mato Grosso e Goiás, o que acaba gerando fluxo. O fazendeiro não viaja de ônibus mas seus funcionários sim” (Ivo Rabuske, 16/11/2018);
- “Viaja bastantes famílias para Cascavel e elas compram as poltronas juntas” (Eduardo Camata, 29/03/2018);
- “O que mantém a linha é fato dela ser o elo dos desbravadores e o interesse comercial, por isso a empresa a mantém pois se cortar no meio do ano perde o aspecto emocional de quem veio no começo do processo” (Moacir Gonçalves, 06/04/2018);
- “Muitas viagens são a negócios ou saúde. A migração tá bem fraca. Porém, a empresa já tem o retorno, pois o passageiro que vai já volta” (Moacir Gonçalves, 06/04/2018);
- “São poucas empresas no eixo Sul-Norte. A encomenda via ônibus é mais rápida que o Sedex; o avião é bem mais caro que o ônibus, além da importância do Assis Gurgacz para ‘abrir’ Rondônia no início do processo” (Leonardo Fróis, 13/04/2018).

Considerando somente os relatos obtidos durante as entrevistas, nota-se o elemento familiar como um dos principais aspectos que justifica a manutenção das linhas para além dos fluxos de trabalhadores no sentido Sul-Norte, ainda que o assessor jurídico da LopesSul na matriz de Carazinho/RS, Ivo Rabuske, atente para o fato de que os proprietários de terras não utilizam os ônibus, mas sim os trabalhadores das fazendas. Já Moacir Gonçalves, encarregado operacional da EUCATUR em Sinop/MT, atenta para a existência das passagens de volta, já que os passageiros saem e retornam para suas cidades (mesmo que a frequência dessas viagens não seja mensal ou bimestral), fazendo com que a empresa comercialize dois bilhetes por usuário.

Por fim, Leonardo Fróis, encarregado operacional da EUCATUR em Campo Grande/MS, faz o contraponto entre o ônibus e o avião relacionado ao transporte de

passageiros e entre o serviço de transporte de encomendas feito pelas empresas de ônibus e pelos Correios do Brasil na modalidade de encomenda expressa (SEDEX). Ao dizer que o ônibus é mais barato que o avião e que o Sedex possui prazos mais longos do que as linhas rodoviárias de passageiros, Fróis une dois atributos distintos para ressaltar as vantagens do ônibus rodoviário regular, evidenciando a operação integrada do transporte de passageiros e cargas em um único veículo. Tal ideia de fato reflete uma vantagem comparativa operacional, mas evidentemente desconsidera a maior velocidade e menor tempo de duração de uma viagem aérea assim como não realça a capilaridade territorial dos Correios do Brasil, presente nos 5.570 municípios brasileiros.

Também foram coletados relatos de agentes de passagens e motoristas nos terminais rodoviários ao longo dos dois trabalhos de campo realizados em 2018, com a finalidade de obter informações acerca da circulação no período atual dentro das ligações consideradas:

- “São bons fluxos pro Sul, sobretudo para Chapecó/SC. Aqui a Planalto coleta muitos passageiros da região Nordeste por conta da centralidade de Goiânia - são bons fluxos de trabalhadores da construção civil rumo ao interior da região Sul” (relato de agente de passagens da Planalto na rodoviária de Goiânia/GO, 19/03/2018);
- “A EUCATUR é a única que faz para Cascavel-Porto Velho direto (sem baldeação). Algumas linhas só funcionam na temporada. O fluxo é maior de Cascavel para Porto Velho do que no sentido inverso. A passagem aérea sem ser de Porto Velho é cara. De Cuiabá para Dourados em diante é o que segura a linha. O carro que chega de Sinop não vem tão cheio assim” (relato de agente de passagens da EUCATUR na rodoviária de Cuiabá/MT, 26/03/2018);
- “São poucos passageiros, porém os que vão fazem ‘tiro longo’ - no carro tem dois passageiros para Alta Floresta – um faltou; e um para Cuiabá. Por vezes o ônibus anda com boa lotação até Cascavel e quando não está cheio acaba lotando por lá” (relato de motorista da Nova Integração na rodoviária de Carazinho/RS, 17/11/2018).

Relatos diversos para uma realidade plural: passageiros circulando por vastas extensões do território brasileiro com diversas motivações fazem com que os agentes do transporte rodoviário tenham visões diversas acerca do funcionamento da atividade. Enquanto em Goiânia/GO há o relato sobre as conexões feitas na cidade por nordestinos rumo ao Sul, em Carazinho/RS o motorista da Nova Integração alude para a presença de passageiros que embarcaram na capital gaúcha rumo ao “Nortão” mato-grossense, cumprindo assim grande parte da extensão da ligação Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT. Em suma, é a multiplicidade de deslocamentos e suas motivações que mantém ligações tão longas em operação até a atualidade, pois embora tenham surgido no contexto de um processo migratório entre o Sul e as áreas de expansão da fronteira agrícola, o estabelecimento de vínculos entre regiões diversas faz com que as rotas permaneçam em pleno funcionamento, com demanda de passageiros mais elevada nos períodos de alta temporada (janeiro, julho e dezembro), já que elas não contam com incrementos sazonais como rotas mais curtas. Enquanto um passageiro pode viajar de São Paulo/SP ao Rio de Janeiro/RJ em um final de semana (430 quilômetros percorridos em seis horas), um trajeto entre Santa Maria/RS e Barreiras/BA leva mais de 50 horas para ser cumprido, ou seja, um fim de semana é utilizado somente para o deslocamento entre o centro-norte gaúcho e o oeste baiano.

Passageiros e encomendas: complementaridade de receitas

O transporte rodoviário de passageiros tem como atividade-fim transportar pessoas, porém em virtude dos avanços técnicos nas carrocerias e chassis dos ônibus, tornou-se possível sobretudo a partir da década de 1980 o transporte de volumes com maiores dimensões. Atualmente os ônibus possuem porta-pacotes instalados no salão de passageiros, que são em geral suficientes para o armazenamento de mochilas de pequeno porte, bem como bagageiros que em alguns modelos chegam a ter até 160 centímetros de altura, facilitando até a entrada de pessoas para manuseio das encomendas. São compartimentos que podem chegar a até 20 metros cúbicos de litragem, com capacidade para transportar até motocicletas e volumes maiores.

Durante os trabalhos de campo foram observados diversos itens sendo transportados nos ônibus. Em Sinop/MT um ônibus Marcopolo Paradiso 1600LD da

Viação Xavante levou 2 rodas de aço para caminhão além de algumas caixas de óleo lubrificante para motocicleta; em Ariquemes/RO havia uma cama desmontada acomodada no bagageiro de um ônibus Mascarello Roma 330, além de outros volumes; em Rondonópolis/MT um veículo da EUCATUR levou centenas de fardos de papel higiênico e caixas com medicamentos .

No momento da entrevista realizada em Sinop/MT na garagem do grupo Eucatur no dia 06 de abril de 2018, um funcionário do setor de encomendas entrou e perguntou ao encarregado se no bagageiro do Marcopolo Paradiso G7 1200 caberia uma motocicleta. O encarregado prontamente respondeu dizendo que seria necessário averiguar as dimensões da motocicleta, pois caso não fosse possível, a mesma seria transportada em um caminhão. Segundo o próprio encarregado, a motocicleta de Sinop/MT para Campinas/SP foi despachada por um passageiro que faria este trecho, ou seja, foi um lucro equivalente a quatro passageiros, já que o valor para despacho da motocicleta corresponde a três passagens para o trecho em questão. Nota-se a versatilidade dos ônibus para o transporte de variados volumes por todo o território nacional. Segundo entrevistas, observações e relatos realizados em campo, pode-se verificar alguns aspectos acerca do transporte de encomendas nos ônibus rodoviários:

- “O movimento é mais ‘fraquinho’ nessa época (havia um passageiro de Frutal/MG para Luís Eduardo/BA). A encomenda ‘segura a linha’, pois a Cantelle chega a ficar uma hora manuseando encomenda em Brasília/DF” (relato de motorista da Reunidas na rodoviária de Uberlândia/MG, 09/03/2018);
- “Até Campo Grande vai muita encomenda. O movimento de encomendas do Sul para Rondônia é forte” (relato de agente de passagens da EUCATUR na rodoviária de Cuiabá/MT, 26/03/2018);
- “Você verá em Rondônia que as pessoas fazem mudança nos ônibus. No fim do ano nós suspendemos o transporte de encomendas nos ônibus, ficando apenas nos caminhões” (Sandra Nunes, 27/03/2018);
- “A carga de encomendas nos ônibus é aproveitamento. Inclusive, seu transporte é interrompido no final do ano em virtude do maior movimento de passageiros” (Eduardo Camata, 29/03/2018);

- “O que mantém a linha é o passageiro. A gente carrega muita caixinha/envelope *express*, pois a encomenda é aproveitamento” (Moacir Gonçalves, 06/04/2018);
- “A encomenda no bagageiro do ônibus é complemento na receita, pois a prioridade é o passageiro. A EUCATUR tem mais caminhão agregado do que próprio. O fluxo de mercadoria é maior, mas a receita da encomenda é percentualmente menor, pois a passagem é mais cara” (José Braz, 22/04/2018);
- “A encomenda é o que dá o lucro. Em Goiânia chega a turma que vem de Porto Velho para comprar. Em Rondônia o volume de encomendas é gigantesco. O bagageiro de encomendas é lacrado e as encomendas são entregues em casa. Muitas lojas são clientes fixos (mensalistas) para a entrega de encomendas” (motorista do grupo Eucatur na rodoviária de Rondonópolis/MT, 09/04/2018).

A visão dos motoristas acerca da rentabilidade das encomendas é válida, contudo não traz o detalhamento da lucratividade dos volumes transportados, pois os motoristas e os agentes de passagens não têm a real dimensão do rendimento gerado pelas encomendas, pois quem tem o domínio destas informações são os encarregados dentro das garagens e dos pontos de coleta desses volumes. Ademais, como ressalta José Braz e Moacir Gonçalves, encarregados do grupo Eucatur em Presidente Prudente/SP e Sinop/MT, respectivamente, a prioridade é o passageiro, afinal de contas é a atividade-fim da empresa, ou seja, as encomendas são um complemento da receita. Em última análise, os passageiros são os responsáveis pela continuidade das linhas, mas do ponto de vista operacional das companhias, as encomendas possuem certa relevância na geração de receita para a manutenção das ligações, já que essas não oscilam conforme a temporada de férias ou feriados prolongados tal qual a demanda de passageiros.

As novas alterações normativas para o setor e a defesa do transporte para todos

Iniciada em 2008, remodelada em 2010 e encerrada em 2014, a licitação preparada para todo o transporte rodoviário interestadual de passageiros de longa

distância não prosperou por diversas razões, sendo a principal delas o temor por parte das empresas operadoras de grandes mudanças operacionais com a necessidade de atender a rotas fora de suas áreas de atuação com a finalidade de obedecer aos critérios do certame: para que houvesse o equilíbrio financeiro, uma companhia com uma linha rentável deveria operar uma linha não lucrativa, cumprindo portanto a função social de certa conexão. Em última análise, para as empresas do setor seria cômodo permanecer em suas respectivas áreas de atuação, pois grandes alterações exigiriam novas estruturas como garagens, pontos de venda de passagens, contratação de motoristas em outras regiões, entre outros elementos.

Diante de tal cenário, é assinada em 2015 a resolução da ANTT número 4.770, que altera o marco normativo do transporte interestadual para o regime autorizatório. Um dos principais argumentos trazidos pela Agência e pelos operadores foi o de que este regime traz maior flexibilidade ao setor na adequação dos trechos e das ligações às mudanças ocorridas no setor ao longo dos últimos anos. A licitação por lotes e pelo regime concessionário traria muita rigidez para possíveis alterações operacionais.

O que se observa após três anos deste regime é uma transição muito lenta entre o regime permissionário, vigente até 2008 e as autorizações a partir de 2015 (no intervalo entre esses anos as permissões foram prorrogadas provisoriamente para a continuidade das operações). A Agência ainda utiliza para a regulação tarifária o Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), responsável por gerar os quadros tarifários para cada linha bem como a relação de seções. A partir de junho de 2019 vigorará o regime de liberdade tarifária, em que o setor deixará de utilizar os coeficientes tarifários para a definição dos preços das passagens, ficando sob a responsabilidade do mercado a regulação dos bilhetes. Tal dinâmica ocorre no setor aeroviário comercial desde a década de 1990 e o que se verifica é a elevação desmesurada das passagens em épocas de alta procura.

Vale ressaltar alguns elementos comparativos entre os modais aéreo e rodoviário que versam sobre a comercialização dos bilhetes:

- No Brasil existem somente três companhias aéreas de abrangência nacional (Azul, Gol Linhas Aéreas e LATAM) e algumas poucas regionais, ou seja,

trata-se de um cenário altamente concentrado, com um número bem inferior de cidades atendidas em comparação ao modal rodoviário;

- No modal rodoviário são mais de 200 empresas regulares operantes em todos os estados da federação e presentes em mais de 4.000 municípios, demonstrando um cenário mais plural de atendimentos em comparação ao serviço aeroviário;
- As passagens aéreas podem ser adquiridas com mais de seis meses de antecedência, propiciando aos passageiros o planejamento de viagens e o pagamento dos bilhetes em um prazo maior;
- Grande parte das passagens rodoviárias pode ser adquirida com somente dois meses de antecedência, sendo que boa parte das empresas de menor porte sequer possuem estrutura para comercialização de bilhetes on-line – em diversas rodoviárias pelo país há o registro manuscrito das passagens vendidas, com a conferência dos passageiros embarcados feita por contagem realizada pelo agente de passagens;
- Os custos operacionais para um voo comercial são bastantes altos, fazendo com que uma viagem seja rentável somente a partir de uma taxa de ocupação relativamente expressiva;
- A planilha de custos de uma viagem rodoviária é mais simples em comparação a de um trajeto aéreo, fazendo com que uma ocupação média mais baixa ou ainda o deslocamento de receita de outras linhas consiga amparar a operação de um ônibus vazio que precisa cumprir certo horário.

Em suma, comparar modais tão distintos em um país com amplas desigualdades socioeconômicas e regionais é um exercício falho e intencional, pois o transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil não se resume às ligações mais rentáveis e mais procuradas, como São Paulo/SP – Belo Horizonte/MG; Goiânia/GO – Brasília/DF, entre outras. É a capilaridade do ônibus rodoviário associada ao arcabouço normativo que traz tamanha diversidade ao modal, que garante desde o embarque para o trabalhador rural “nas margens de uma rodovia” até ao passageiro portador do Passe Livre Interestadual que tem tal documento em virtude de algum tipo de necessidade especial. O direito de ir e vir é constitucional, e o ônibus rodoviário tem como prerrogativa garanti-lo em todo o território nacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, S. **Planejamento governamental: a Sudeco no espaço matogrossense.** Contexto, propósitos e contradições. 328p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Anuário Estatístico do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros.** Brasília: 2002-2009.

_____. **Metodologia de cálculo das tarifas e dos coeficientes tarifários máximos.** Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Metodologia_de_calculo_das_tarifas_e_dos_coeficientes_tarifarios_maximos.html>. Acesso em: 21/04/2019.

_____. **Resolução número 4.770, de 25 de junho de 2015.** Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/40115/Resolucao_n_4770.html>. Acesso em 01.nov.2015.

AJARA, C. et al. O estado do Tocantins: reinterpretação de um espaço de fronteira. **Revista Brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro, v.53, n.4, p. 5-48, out./dez. 1991.

ALMEIDA, J. I. H. Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros. **Revista Formação.** Presidente Prudente: 2000, v.1, n.3, p. 145-156.

ALMEIDA, R. S. e RIBEIRO, M. A. C. Os sistemas de transporte na região Norte: evolução e reorganização das redes. **Revista Brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro, v.51, n.2, p. 33-98, abr./jun. 1989.

ALVES, V. E. L. A mobilidade sulista e a expansão da fronteira agrícola brasileira. **AGRÁRIA.** São Paulo, 2005, n.2, p. 40-68.

_____. As novas dinâmicas socioespaciais introduzidas pelo agronegócio nos cerrados da Bahia, Maranhão, Piauí e Tocantins. A territorialidade do capital. BERNARDES, J. A.; BRANDÃO FILHO, J. B. (orgs.). **Geografias da soja II: a territorialidade do capital.** Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2009.

_____. Modernização agropecuária e urbanização na região de cerrados do Centro-Norte do Brasil: as novas dinâmicas urbanas no oeste da Bahia. ALVES, V. E. L. (Org.). **Modernização e regionalização nos cerrados do Centro-Norte do Brasil: Oeste da Bahia, Sul do Maranhão e do Piauí e Leste de Tocantins.** Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2015, p. 227-268.

ANDREAZZA, M. **Programas especiais na área dos transportes: objetivos e execução.** Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1972.

ANTAS JR., R. M. A norma e a técnica como elementos constitutivos do espaço geográfico: considerações sobre o ressurgimento do pluralismo jurídico. SOUZA,

Maria Adélia (Org.). **Território Brasileiro: usos e abusos**. Campinas: Edições Territorial, 2003, p. 77-92.

_____. **Território e Regulação** – espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito. São Paulo: Humanitas, 2005.

ARROYO, M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B. e SOBARZO, O. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 71-85.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS (ABRATI). **A Abrati**. Disponível em: <<http://www.abrati.org.br/portal/abrati/>>. Acesso em: 21/04/2019.

BECKER, B. K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.

_____. Fronteira e urbanização repensadas. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.53, n.3-4, p. 357-372, jul./dez. 1985.

BECKER, B. K. e EGLER, C. A. G. **Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994.

BECKER, O. M. S. (1997). Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORREA, R. L. (Orgs.). **Explorações Geográficas**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, p. 319-367.

BRASIL. **Lei federal número 10.233**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm> Acesso em: 09/11/2013.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). **Anuário Estatístico dos Transportes**. Brasília: 1986.

BRASILEIRO, A. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

CAMILO PEREIRA, Ana Paula. **Asas da centralidade em céus conhecidos: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro**. 374f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

CARDOSO, E. S.; SOCOLOSKI, T. S. O avanço da produção agrícola nos cerrados do norte e nordeste do Brasil e o processo de migração do Rio Grande do Sul. ALVES, V. E. L. (Org.). **Modernização e regionalização nos cerrados do Centro-Norte do Brasil: Oeste da Bahia, Sul do Maranhão e do Piauí e Leste de Tocantins**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2015, p. 87-107.

CASTILHO, D. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2014. 221f. Tese (Doutorado). - Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais, Goiânia, 2014.

CASTILLO, R. A. Agronegócio e logística em áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. **Revista ANPEGE**, v.3, p. 33-43, 2007.

_____. Transporte e logística de granéis sólidos agrícolas: componentes estruturais do novo sistema de movimentos do território brasileiro. **Investigaciones Geográficas** – Boletín del Instituto de Geografía, UNAM, n. 55, 2004.

CASTRO, M. C. A. **Mobilização do trabalho na Amazônia: o Oeste do Pará entre grilos, latifúndios, cobiças e tensões**. 2008. 236f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

CONTEL, F. B. (2001). Os sistemas de movimento do território brasileiro. SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012. p. 357-372.

CORRÊA, R. L. O Sudoeste paranaense antes da colonização. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.32, n.1, p. 87-98, jan./mar. 1970.

_____. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.49, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987.

_____. (1997). **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2006.

_____. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, 2012.

CUNHA, J. M. P. **A migração no Centro-Oeste Brasileiro no período 1970-96: o esgotamento de um processo de ocupação**. Campinas: UNICAMP - Núcleo de Estudos de População (NEPO), 2002.

DAVIDOVICH, F. A migração como indicador para o estudo de aglomerações urbanas no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.43, n.1, p. 65-86, jan./mar. 1981.

DIAS, G. T. e SANTOS, B. C. A função social do transporte coletivo de passageiros: do urbano ao rodoviário no Brasil. XIX Encontro Nacional de Geógrafos, 2018, João Pessoa/PB. **Anais...** Disponível em: <<http://www.eng2018.agb.org.br/simposio/anaiscomplementares>>.

DIAS, L. C. (1995). Redes: emergência e organização. CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORREA, R. L. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 15.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012, p. 141-162.

DRUCIAKI, V. P. **As (des) articulações de Guarapuava com Londrina e Maringá: uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros**. 2009. 231f. Dissertação (Mestrado) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2009.

ELIAS, D. Reestruturação produtiva da agropecuária e novas dinâmicas territoriais: a cidade do campo. X Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005, São Paulo/SP. **Anais...** p. 4475-4487.

_____. Novas dinâmicas territoriais no Brasil Agrícola. SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 279.303.

FARIA, J. E. **O Direito na economia globalizada**. São Paulo: Malheiros, 1999.

FERREIRA, M. G. R. Repercussões da expansão da agricultura moderna sobre a pequena produção no sul do maranhão: a territorialidade do capital. BERNARDES, J. A.; BRANDÃO FILHO, J. B. (orgs.). **Geografias da soja II: a territorialidade do capital**. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2009.

FORNARO, A. C. **Logística e agronegócio globalizado no estado do Tocantins: um estudo sobre a expansão das fronteiras agrícolas modernas no território brasileiro**. 2012. 175f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

FREDERICO, S. As cidades do agronegócio na fronteira agrícola moderna brasileira. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, v.1, n.33, p. 5-23, 2012.

FREIRE FILHO, O. L. Hierarquia urbana e modernização da agricultura. BERNARDES, J. A.; FREIRE FILHO, O. L. (Orgs.). **Geografias da soja: BR-163 fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2006.

FRESCA, T. M. Rede urbana e divisão territorial do trabalho. **Geografia (Londrina)**, Londrina, v.19, n.2, p. 115-128, 2010.

GAUDEMAR, J. P. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Estampa, 1977.

GEIGER, P. P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos, Ministério da Educação e Cultura, 1963.

GOETTERT, J. D. **O espaço e o vento: olhares da migração gaúcha para Rondonópolis de quem partiu e de quem ficou**. Dourados: Ed. UFGD, 2008.

GÔMARA, A. R. B. **O transporte interestadual e internacional de passageiros: um acrescentamento histórico**. Brasília: Edição ABRATI, 1999.

GOMES, H; TEIXEIRA NETO, A e BARBOSA, A. S. **Geografia: Goiás-Tocantins**. Goiânia: UFG, 2004.

HAESBAERT, R. **“Gaúchos” no Nordeste: modernidade, des-territorialização e identidade**. 1995. 389f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

HENRIQUES, M. H. F. T. **A política de colonização dirigida no Brasil**: um estudo de caso, Rondônia. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v.46, n.3-4, p. 393-424, jul./dez. 1984.

HUERTAS, D. M. **Da fachada atlântica ao âmago da hiléia**: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola. 2007. 332 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

_____. Dinâmicas territoriais dos eixos nodais que comandam a logística rodoviária do agronegócio no Centro-Oeste brasileiro. **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v.8, n.2, pp.38-64, 2014.

_____. **Território e Circulação**: Transporte rodoviário de carga no Brasil. São Paulo: Editora UNIFESP, 2018.

_____. Por dentro da trama de caminhos rodoviários e ferroviários: circulação e uso do território na dinâmica regional. ALVES, V. E. L. (Org.). **Modernização e regionalização nos cerrados do Centro-Norte do Brasil**: Oeste da Bahia, Sul do Maranhão e do Piauí e Leste de Tocantins. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2015, pp.45-64.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Dados do Censo Demográfico** - 1970, 1980 e 1991. SIDRA: Sistema IBGE de Recuperação Automática. Rio de Janeiro, 2019.

_____. **Dados do Contagem da População** - 1996. SIDRA: Sistema IBGE de Recuperação Automática. Rio de Janeiro, 2019.

_____. **Geografia do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1988, v.1, 268p.

_____. (2017). **Portal Cidades** – dados populacionais. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: mar./abr.2019.

_____. (2019). **Portal Cidades** – dados históricos. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: mar./abr.2019.

_____. **Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais no Brasil**. Luiz Antonio Pinto de Oliveira; Antônio Tadeu Ribeiro de Oliveira (orgs.). Rio de Janeiro: IBGE, 2011, n.1.

ILARIO, C. G. **Região agrícola competitiva e logística no oeste baiano**. 2011. 142f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

KOHLHEPP, G e BLUMENSCHEN, M. Brasileiros sulistas como atores da transformação rural no Centro-Oeste brasileiro: o caso de Mato Grosso. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v.5, n.8, p. 47-66, 2000.

KUBITSCHKE, J. **Por que construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000.

LATOUR, B. **Jamais fomos modernos**. São Paulo: Editora 34, 1994.

LEMOS, J. H. Z. Espaço geográfico, fluxos e migrações: contribuições para o debate a partir do transporte rodoviário de passageiros. XXXV Encontro Estadual de Geografia, Erechim, 2018. **Anais...** s/p.

LIMA, N. **Sonhos sobre rodas: a saga dos pioneiros do transporte rodoviário de passageiros no Brasil**. Brasília: ABRATI, 2012.

MALDONADO, G. M. **O serviço público de transporte rodoviário interestadual de passageiros e as omissões da Administração**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 19, n. 4176, 7 dez. 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/31233/o-servico-publico-de-transporte-rodoviario-interestadual-de-passageiros-e-as-omissoes-da-administracao>>. Acesso em: 30/03/2019.

MARGARIT, E. Os interesses em torno da pavimentação da BR-163: tramas políticas envolvidas na consolidação de um novo corredor logístico na Amazônia. **Revista Mato-Grossense de Geografia**, Cuiabá. n.16, p.168-197, jan./jun. 2013.

MARTINS, F. G. D.; ROCHA, C. H. e BARROS, A. P. B. G. Concentração na indústria de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Anais do XVIII Congresso de ensino e pesquisa em transportes**. Recife: ANPET, 2004, p. 1373-1384.

MIRALLES-GUASCH, C. Movilidad cotidiana y metrópolis: desafíos de una dinámica contradictoria. In: ARROYO, M. e CRUZ, R. C. A. **Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPE/Annablume Geografia, 2015. p. 291-312.

MONBEIG, P. (1977). **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1984.

MONDARDO, M. L. A dinâmica migratória do Paraná: o caso da região Sudoeste ao longo do século XX. **Revista brasileira de Estudos Populacionais**, Rio de Janeiro, v.28, n.1, p. 103-131, jan./jun. 2011.

MOREIRA, R. **A formação espacial brasileira: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2014.

MOTTA, D. M. e AJARA, C. Configuração da rede urbana do Brasil. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n.100, p. 7-25, jan/jun. 2001.

MOTTA et al. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: desenvolvimento regional e estruturação da rede urbana**. Brasília: IPEA, 2001, v.3, 127p.

OLIVEIRA NETO, T. e NOGUEIRA, R. J. B. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n.17, p. 229-250, 2017.

PASSOS, R. Tradição que resiste. **Anuário do ônibus**. 2009. São Paulo, n.17, p. 22-23, mai. 2009.

PEREIRA, V. B. **Transportes**: história, crises e caminhos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

PÓVOA-NETO, H. Migrações internas e mobilidade do trabalho no Brasil atual. Novos desafios para a análise. **Revista Experimental**, São Paulo, n.2, p. 11-24, 1997.

QUINQUIOLO, Livia. M. Sc. **Migração e configuração das territorialidades no vale do Araguaia – MT**. 2016. 170f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Viçosa, Departamento de Economia Rural, Viçosa, 2016.

RIBEIRO, M. A. C. e ALMEIDA, R. S. Reorganização do sistema viário na região de influência da BR-364. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.51, n.3, p. 95-103, jul./set. 1989.

RIBEIRO, M. F. B. e LODI, O. **Abrindo caminhos**: os primeiros 40 anos da Eucatur. São Paulo: Prêmio, 2004.

SALIM, C. A. Migração: o fato e a controvérsia teórica. VIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais. **Anais...** São Paulo, ABEP, 1992, v. 3, p. 119-144.

SANTOS, B. C. **As articulações entre Londrina e São Paulo**: uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros. 2015. 171f. Monografia (Trabalho de graduação individual) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

_____. Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros: o município de Londrina/PR como um nó para essa circulação. **GeoTextos**, Salvador, v.14, n.1, p. 155-178, 2018.

SANTOS, M. (1996). **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4.ed. São Paulo: Edusp, 2012a.

_____. (1993). **A urbanização brasileira**. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2013.

_____. (1981). **Manual de Geografia Urbana**. 3.ed. São Paulo: Edusp, 2012b.

_____. (1988). **Metamorfoses do espaço habitado**. 6.ed. São Paulo: Edusp, 2014.

_____. (1979). **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos. 2.ed. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. (1994). **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2013.

_____. O retorno do território. SANTOS, M., SOUZA, M. A. A. e SILVEIRA, M. L. (orgs.). **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994, p.15-20.

SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. (2001). **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SASSEN, S. **Sociologia da globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010.

SILVA, I. S. A migração como mito fundador e outras metáforas: narrativas da colonização no sudeste do Pará. **Escritas**, Goiânia, v. 2, n. 2, p. 59-74, 2010.

SILVA, R. G. C. **Dinâmicas Territoriais em Rondônia: conflitos na produção e uso do território no período de 1970-2010**. 2010. 222 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

SILVA, M. M. F. A rodovia Transbrasiliana. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v.2, n.24, p.1829-1836, 1945.

_____. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SILVEIRA, M. L. Concretude territorial, regulação e densidade normativa. **Experimental**. São Paulo: LABOPLAN, v. 2, p. 35-45, mar./1997.

SOARES, B. R. e BESSA, K. C. F. O. As novas redes do cerrado e a realidade urbana brasileira. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v.19, n.2, p. 11-34, 1999.

STIEL, W. C. **Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo: ANTP Cultural, 2001.

TEIXEIRA, L. **A colonização no norte de Mato Grosso: o exemplo da Gleba Celeste**. 2006. 117f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2006.

VILARINHO NETO, C. S. **A metropolização regional: formação e consolidação da rede urbana do estado de Mato Grosso**. Cuiabá: EdUFMT, 2009.

WOLKOWITSCH, M. **Géographie des transports**. Paris: Librairie Armand Colin, 1973.

WRIGHT, C. **Transporte rodoviário de ônibus**. Brasília: IPEA, 1992.

XAVIER, M. (2001). Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012, p. 329-343.

APÊNDICE METODOLÓGICO

Aspectos metodológicos do tratamento dos dados obtidos acerca dos eixos entre o Sul e o Polígono Pioneiro

A escolha das linhas que compõem os dez eixos se deu em virtude de suas áreas de origem e destino, ou seja, considerando sua partida em cidades do interior sulista e sua chegada em cidades do Polígono Pioneiro, que foi definido a partir da aglomeração de destinos nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, o que resultou em um primeiro conjunto de 36 linhas. Todavia, com o avanço da pesquisa e a realização do primeiro trabalho de campo entre os dias 8 de março e 24 de abril de 2018, refletiu-se acerca de outras linhas que concorriam com este primeiro conjunto, pois embora não se originassem no interior sulista ou não se destinassem ao Polígono Pioneiro, essas percorriam grande parte das mesmas rodovias e atendiam boa parte das cidades operadas pelo primeiro conjunto de linhas considerado. Por exemplo, a linha São Félix do Xingu/RS – Carazinho/RS via Goiânia/GO da empresa Helios concorre com boa parte da linha Santa Maria/RS – Palmas/TO da companhia Planalto já a partir de Cascavel/PR e também com parte da linha Santo Ângelo/RS – Palmas/TO da empresa Reunidas a partir de São José do Rio Preto/SP, o que ilustra que este trio de linhas opera simultaneamente em cidades como Goiânia/GO, Porangatu/GO, Anápolis/GO, Palmas/TO, entre outras. Portanto, embora não estejam necessariamente em um mesmo eixo, as linhas agrupadas em ligações concorrem entre si em determinados trechos e cidades, o que reforça a pujança desta circulação “interiorizada” no território brasileiro.

Sendo assim, o conjunto final de 63 linhas agrupadas em 37 ligações deu origem aos 10 eixos discutidos neste trabalho. Os agrupamentos de linhas em ligações foram possíveis em virtude dos quadros de tarifas disponibilizados pela Agência via Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), que permite a consulta online das informações de tarifa e frequência de todas as linhas interestaduais e internacionais reguladas pela ANTT. A partir desses quadros se pode verificar a coexistência das mesmas seções e distâncias para linhas que formam ligações.

A demanda para cada linha, agrupada em ligações e eixos, está disponibilizada para consulta aberta pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) em seu sítio eletrônico, com dados de demanda de passageiros a partir do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP), que é responsável pela coleta e tabulação de dados relativos ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros em todas as modalidades e classe de serviço. As informações das linhas operantes no Brasil são agrupadas por sentido da viagem (ida e volta) e tipos de passagens (pagantes, idosos, gratuidades e descontos), sendo desmembradas conforme cada seção dentro das linhas. Uma seção é um par origem-destino dentro de uma linha rodoviária: a linha Santo Ângelo/RS – Palmas/TO possui a seção Goiânia/GO – Porto União/SC.

A base de dados do SISDAP fornece informações a partir do ano de 2005 até 2019, com aprimoramentos na coleta e na tabulação a partir de 2015, com a inserção de algumas colunas e a incorporação dos novos prefixos que surgiram com a mudança no marco regulatório a partir da resolução 4.770/2015. Portanto, a partir da escolha das linhas e do seu agrupamento em ligações, foram tabuladas as informações para o período 2005-2017. Ressalta-se as diversas lacunas na base de dados, com a falta de informações para determinados períodos mensais, anuais, ou ainda a incoerência de dados no ano de 2016, momento em que as novas Licenças Operacionais (LOPs) da Agência são liberadas e os novos prefixos para as linhas são registrados. Contudo, tais discrepâncias na base não impediu a tabulação e análise dos dados pois ainda assim o conjunto de informações é bastante vasto. As planilhas de 2005 a 2017 foram agrupadas para cada ligação de três formas:

- Dados anuais (ida e volta), para ilustrar um panorama acerca da evolução da demanda no período considerado;
- Dados mensais (ida e volta), para elucidar a variação anual da demanda de passageiros e reforçar o debate acerca dos meses de alta temporada (janeiro, julho e dezembro);
- Dados por seção (ida e volta), para demonstrar os trechos contidos em cada ligação que registraram o maior volume de passageiros transportados de 2005 a 2017 – destaca-se o fato de algumas seções terem sido incluídas ou suprimidas dentro do período considerado.

Os dados agrupados por seção possuem importância central para o debate sobre a manutenção de linhas com mais de 1.500 quilômetros de extensão, em que as viagens duram em média 24 horas: são estes fragmentos que mantêm a viabilidade operacional para as empresas e asseguram em certa medida o atendimento a cidades que possuem poucas linhas interestaduais. Para eixos com até 3 ligações foram elencadas as 10 seções com maior demanda de 2005 a 2017, enquanto que para eixos com 4 ou mais ligações foram listadas as 20 seções de maior demanda no período 2005-2017.

A tabulação das informações dos questionários aplicados durante os dois trabalhos de campo realizados no ano de 2018 reitera este argumento ao demonstrar claro predomínio de deslocamentos em trechos das linhas. Foram aplicados 106 questionários¹⁷⁷ que buscaram o entendimento da circulação atual de passageiros dentro das ligações consideradas a partir de 3 perguntas: para quais cidades o passageiro costuma viajar com maior frequência, qual o motivo da viagem e com qual frequência o passageiro faz viagens longas, além de um cabeçalho com informações como idade, sexo, cidade e estado de origem, além da data e local de aplicação. Outro elemento central para os questionários fora a inserção dos dados de embarque e desembarque do passageiro, já que foram aplicados apenas para usuários das linhas consideradas pela pesquisa. A aplicação no interior dos ônibus propiciou um conjunto maior de questionários respondidos, já que os passageiros sentados conseguem responder com maior tranquilidade e a abordagem em terminais rodoviários é individualizada e mais lenta, além da dispersão dos usuários por todo o recinto para alimentação, uso dos sanitários, informações sobre passagens, entre outras atividades.

Além da tabulação e disposição de dados em quadros e tabelas, o uso da cartografia é de suma importância para a análise geográfica do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. Foram elaborados 10 mapas-síntese (um para cada eixo) que contam com os percursos das ligações consideradas nesta pesquisa, o número de ligações por cidade contemplada em cada eixo, o desenho do eixo com um raio de aproximadamente 75 quilômetros de extensão e os dados populacionais para o ano de 2010, que estão reunidos em “classes” simbolizadas por cores para cada superfície municipal.

177 O modelo utilizado para questionário está inserido no apêndice 2.

Para a definição dos percursos das ligações que compõem cada eixo foram utilizadas as informações das linhas que formam as ligações a partir da leitura dos quadros de tarifas disponibilizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) por intermédio do Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) para cada linha, de modo que fora realizada a listagem de cidades que atendem a cada ligação e eixo, o que propiciou a elaboração do trajeto de cada ligação no programa Google Maps e posteriores correções no programa ArcMap 10.5.

Fora elaborado um polígono (*buffer*) em torno de cada eixo para ilustrar o raio de abrangência das ligações agrupadas, que foi criado a partir da ferramenta “*buffer*” no programa de geoprocessamento ArcMap 10.5, que realiza a geração de um polígono que envolve todo o traço (desenhado no mapa) que simboliza as ligações do eixo. O “*buffer*” tem como uma de suas principais funções mostrar uma área abarcada por um certo fenômeno simbolizado por pontos, linhas ou áreas. No programa ArcMap fora criado um *buffer* de 0,75 pontos de raio, que simboliza no terreno real um raio de cerca de 75 quilômetros de largura.

A partir da listagem de cidades para cada eixo, fora elencado o número de ligações para cada centro contemplado pelos eixos, que é simbolizado por um círculo proporcional. O conjunto de círculos fora agrupado em cinco “classes”, com a finalidade de mostrar as principais cidades em relação ao número de ligações que as atendem. Por fim, fora utilizado um arquivo de dados com a população para todos os municípios brasileiros elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o ano de 2010. Os dados populacionais foram reunidos em sete “classes” (faixas de cores) com a finalidade de mostrar, por intermédio da coloração para cada superfície municipal, a população de cada município e a relação deste indicador com o número de ligações (QUADRO 57).

QUADRO 57. BRASIL: As 20 cidades contempladas nos eixos entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro com o maior número de ligações interestaduais

UF	Município	População (2010)	Ligações interestaduais (1)
DF	Brasília	2.570.160	258
GO	Goiânia	1.302.001	227
PR	Curitiba	1.751.907	176
GO	Anápolis	334.613	135
MG	Uberlândia	604.013	114
SC	Balneário Camboriú	108.089	112
SC	Joinville	515.288	105
PR	Londrina	506.701	98
PR	Cascavel	286.205	97
SC	Florianópolis	421.240	96
PR	Maringá	357.077	94
TO	Gurupi	76.755	90
MT	Cuiabá	551.098	87
SC	Itajaí	183.373	83
MS	Campo Grande	786.797	82
BA	Barreiras	137.427	79
GO	Porangatu	42.355	77
TO	Araguaína	150.484	76
TO	Paraíso do Tocantins	44.417	76
GO	Uruaçu	36.929	74

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010; Agência Nacional de Transportes Terrestres. Consultas realizadas no Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), em 11/09/2018. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019. NOTA: (1) desconsidera as ligações internacionais e as semiurbanas.

As cidades goianas de Porangatu e Uruaçu e as tocaninenses Gurupi e Paraíso do Tocantins surpreendem, pois além de terem menos de 80 mil habitantes estão em uma lista com centros regionais de grande importância como Londrina/PR, Uberlândia/MG e capitais como Cuiabá/MT e Campo Grande/MS. Isto se explica sobretudo pela rede rodoviária, já que os centros goianos e tocaninenses citados estão ao longo da BR-153 e são polos regionais para as redes urbanas regionais dentro de seus respectivos estados, portanto estão posicionadas a frente de cidades de outras partes do Brasil como São José do Rio Preto/SP, Presidente Prudente/SP,

Porto Alegre/RS, Passo Fundo/RS, entre outras¹⁷⁸. Foram elencados alguns dados oriundos de consultas ao sítio eletrônico da ANTT, por intermédio do Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP), com a finalidade de obter a quantidade de seções de cada ligação, bem como a extensão total e o preço das tarifas¹⁷⁹. Ressalta-se que as tarifas não consideram os tributos que incidem no preço final das passagens, como o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), de âmbito estadual, bem como os pedágios pagos pelos veículos e as taxas de embarque dos terminais rodoviários (FIGURA 33).

FIGURA 33. MATO GROSSO DO SUL: Bilhete de passagem para viagem entre Dourados/MS e Presidente Prudente/SP

MOTTA BILHETE DE PASSAGEM ECONOMIA - SÉRIE 5-1				VIACÃO MOTTA LTDA. Rua Professor Manoel Rocco 360 - Dourados, MS - 71900-000 CNPJ: 06.908.111/0001-01 - CEP: 71900-000 CNPJ: 06.908.111/0001-01 - CEP: 71900-000 CNPJ: 06.908.111/0001-01 - CEP: 71900-000			
FMA - PASSAGEIRO		Nº SISTEMA	Nº VOUCHER IMPRESSO	Nº DO FORMULÁRIO			
		770801	884941	884941			
DOURADOS - MS				PRESIDENTE PRUDENTE - SP			
DOURADOS(MS) - PRESIDENTE PRUDENTE(SP)				19-0015-61			
DATA DE EMISSÃO		Nº DO SERVIÇO	DATA DE VENCIMENTO	DATA DE VENCIMENTO			
19/04/2018		06300	17	03			
Nº DO SERVIÇO		Nº DO SERVIÇO	AGÊNCIA	AGÊNCIA			
ECONOMIA		3009	300	DOURADOS			
DATA DE EMISSÃO		19/04/2018 12:01					
Nº DO SERVIÇO		NORMAL					
NOME DO PASSAGEIRO:							
[REDACTED]							
CNPJ DO PASSAGEIRO:							
[REDACTED]							
NOME DO PASSAGEIRO		AGÊNCIA	VALOR DO PEDÁGIO	OUTROS TÁRIFAS			
[REDACTED]		17.0	20.31	[REDACTED]			
BASE	TAXA DE EMBARQUE	TAXA DE EMBARQUE	PEDÁGIO	ISSUO	VALOR TOTAL PAGO		
112.90	112.90	4.5	2.14	0.00	119.54		
Nº DE PASSAGENS		VALOR: 119.54		CV: 000170056			
AUT: 682175		CART: 5187391111117391NAESTRO					
Resgate e pagar a importância acima.							
ASSINATURA							
[REDACTED]							
O PASSAGEIRO MANTÉM EM SEU PODER ESTE BILHETE PARA FINS DE REGISTRAÇÃO EM VIAGEM							

Registro: SANTOS, B. C., 2019.

O ICMS é cobrado pelo estado emissor da passagem: neste caso da figura 21, a alíquota é de 17%, o que resulta em R\$ 20,31. O pedágio pago pelo ônibus é diluído para cada passageiro: neste caso, fora cobrado R\$ 2,14 por cada usuário. Vale ressaltar que mesmo as gratuidades garantidas por lei federal fazem o pagamento do pedágio e da taxa de embarque. As empresas praticam preços semelhantes para trajetos de ida e volta, desconsiderando as variações possíveis

¹⁷⁸ A relação de cidades com o respectivo número de ligações está no apêndice 1.

¹⁷⁹ Os preços das passagens foram consultados nos sítios eletrônicos das empresas no dia 13/05/2019.

quanto ao ICMS cobrado em cada estado da federação. Tal prática em última análise facilita a padronização dos bilhetes comercializados, promovendo a venda de passagens “para a ida e para a volta”, facilitando inclusive parcelamentos bem como o cálculo de descontos e gratuidades. Ademais, a passagem do serviço executivo possui em grande medida preço similar ao convencional pois com este mecanismo os passageiros que adquirem o bilhete com o pagamento integral não procuram somente o dia em que o convencional está disponível, o que gera uma distribuição da demanda ao longo de toda a grade horária semanal.

O Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) da ANTT traz os quadros de tarifas com todos os preços máximos que podem ser cobrados pelas companhias para as seções de uma certa linha, conforme a classe de serviço e o tipo de pavimentação. Trata-se de um relatório detalhado, que deve inclusive ser impresso pelas empresas e colocado nos veículos que operam determinados trajetos, para que possa ser consultado pelos passageiros (normalmente está na cabine do motorista, na parte frontal do ônibus). A partir das informações desses quadros é possível saber quais cidades são atendidas pelas companhias, bem como as seções comercializadas e a extensão de cada uma destas. Ressalta-se que o SGP também disponibiliza no sítio eletrônico da Agência os quadros de frequência, em que é possível consultar os dias e horários de partida das linhas.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres determina quais seções podem ser operadas pelas empresas dentro das linhas. Tal prática ocorre com a finalidade de não estabelecer uma concorrência ruinosa, em que muitas companhias atendem os mesmos trechos, distribuindo os passageiros entre vários agentes e tornando a operação não rentável, ou seja, o número de usuários passa a ser suficiente somente para o custeio das despesas da linha (trabalhadores, combustíveis, peças e tributos). A elaboração de um processo licitatório que visasse a distribuição das linhas de forma equânime entre as empresas, colocando para uma mesma firma trechos de alta e de baixa lucratividade (ou que demandem uma redistribuição dos lucros para “cobrir” prejuízos) poderia solucionar boa parte destas demandas. Contudo, como visto anteriormente, o ProPass fora descontinuado e o regime normativo em vigor é o autorizatório.

Diante de tal cenário, as companhias utilizam da venda de passagens para trechos que operam, mas que possam propiciar aos usuários desembarques em outros municípios anteriores ao destino final contido na seção. Exemplo: um

passageiro pretende embarcar em Uberlândia/MG com destino a Presidente Prudente/SP. Porém, a companhia que opera a linha que contém a seção autorizada “Uberlândia/MG – Presidente Prudente/SP” está com seus horários esgotados. Sendo assim, no terminal rodoviário o usuário procura outras empresas que cubram tal trecho e faz a compra de uma passagem de Uberlândia/MG a Presidente Prudente/SP em uma linha que não possui esta seção em seu quadro de tarifas. No bilhete vem discriminado o trecho “Uberlândia/MG – Toledo/PR”, mas o passageiro desembarcará horas antes, ainda em São Paulo e não no oeste paranaense. Portanto a companhia gera a passagem com a descrição do trecho que pode operar e concede ao usuário um desconto que corresponda ao que ele pagaria pela seção na empresa que possui a autorização para a operação desta.

Em entrevista realizada na Agência Nacional dos Transportes Terrestres no dia 26 de fevereiro de 2019 fora perguntado à gerente Priscilla Nunes de Oliveira qual o ponto de vista da Agência acerca dos aproveitamentos interestaduais (termo utilizado pelas empresas para designar a comercialização de passagens que não constam no quadro de tarifas de uma certa linha). Priscilla afirma que “a Agência tem uma tabela de controle para os preços promocionais: a empresa vende a seção dela, especifica que foi promocional e pode vender para uma cidade anterior àquela designada no quadro” (informação verbal)¹⁸⁰. Portanto, a prática possui amparo legal para ser efetuada em todo o território nacional. Verificamos ao longo dos trabalhos de campo um conjunto amplo de companhias que utilizam tais procedimentos para comercializar bilhetes em trechos que não estão necessariamente contidos nos quadros tarifários de suas linhas, mas que são contemplados em seus trajetos. Destaca-se também o fato de tais práticas auxiliarem certo número de passageiros que por ventura perdiam o horário atendido pelas companhias que detêm a seção utilizada, seja pelo esgotamento de assentos nos horários, seja pelo atraso do usuário em chegar ao terminal rodoviário, seja por outras motivações.

Em certas situações os horários ofertados não podem ser utilizados por um determinado usuário, de modo que os “carros em trânsito” (expressão utilizada para ônibus que passam em uma cidade operando certa linha com origem e destino fora desta localidade) oferecem a possibilidade de embarque aos passageiros. Destaca-se o fato destes veículos “em trânsito”, sobretudo aqueles em ligações com mais de

¹⁸⁰ Informação verbal. Entrevista concedida por Priscilla Nunes de Oliveira (Gerente na Gerência de Transporte Regular de Passageiros Autorizado – GETAU, vinculada à Superintendência de Transporte de Passageiros – SUPAS) em Brasília/DF no dia 26/02/2019.

1.500 quilômetros, possuir maiores chances de atrasos em virtude de eventualidades ao longo dos percursos (panes mecânicas, ocorrências nas rodovias, atrasos na entrada e saída de perímetros urbanos e terminais rodoviários, entre outras)¹⁸¹.

¹⁸¹ Durante os trabalhos de campo realizados em março, abril e novembro de 2018, foram constatados diversos atrasos em linhas com “carros em trânsito” decorrentes de variadas razões de ordem operacional (panes mecânicas, congestionamentos, etc.).

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE 1. BRASIL: Dados populacionais e quantidade de ligações para as cidades contempladas pelos eixos

UF	Município	População ano 2010	Ligações interestaduais
DF	Brasília	2.570.160	258
GO	Goiânia	1.302.001	227
PR	Curitiba	1.751.907	176
GO	Anápolis	334.613	135
MG	Uberlândia	604.013	114
SC	Balneário Camboriú	108.089	112
SC	Joinville	515.288	105
PR	Londrina	506.701	98
PR	Cascavel	286.205	97
SC	Florianópolis	421.240	96
PR	Maringá	357.077	94
TO	Gurupi	76.755	90
MT	Cuiabá	551.098	87
SC	Itajaí	183.373	83
MS	Campo Grande	786.797	82
BA	Barreiras	137.427	79
GO	Porangatu	42.355	77
TO	Araguaína	150.484	76
TO	Paraíso do Tocantins	44.417	76
GO	Uruaçu	36.929	74
SP	São José do Rio Preto	408.258	71
RS	Porto Alegre	1.409.351	69
SP	Presidente Prudente	207.610	69
MT	Rondonópolis	195.476	69
TO	Guaraí	23.200	69
TO	Palmas	228.332	66
GO	Alvorada do Norte	8.084	62
GO	Formosa	100.085	59
GO	Itumbiara	92.883	57
MG	Araguari	109.801	55

GO	Jaraguá	41.870	55
TO	Colinas do Tocantins	30.838	54
TO	Miranorte	12.623	53
MT	Jaciara	25.647	52
BA	Luís Eduardo Magalhães	60.105	51
MS	Nova Alvorada do Sul	16.432	51
PR	Foz do Iguaçu	256.088	50
PR	Ponta Grossa	311.611	47
TO	Alvorada	8.374	47
MA	Estreito	35.835	42
TO	Porto Nacional	49.146	41
GO	Posse	31.419	41
RS	Carazinho	59.317	40
PR	Campo Mourão	87.194	39
SP	Ourinhos	103.035	38
SC	Tubarão	97.235	37
PR	Toledo	119.313	36
GO	Jataí	88.006	36
MS	Coxim	32.159	36
RO	Porto Velho	428.527	35
MS	Dourados	196.035	35
SC	Chapecó	183.530	35
MS	São Gabriel do Oeste	22.203	35
TO	Aliança do Tocantins	5.671	35
PR	Pato Branco	72.370	33
SC	Xanxerê	44.128	33
GO	Rio Verde	176.424	32
MT	Barra do Garças	56.560	32
PR	Realeza	16.338	32
SC	São Miguel do Oeste	36.306	31
RS	Passo Fundo	184.826	30
PR	Medianeira	41.817	30
MS	Bataguassu	19.839	30
MS	Sonora	14.833	30
TO	Fátima	3.805	30
MS	Paranaíba	40.192	29
MT	Cáceres	87.942	28

TO	Figueirópolis	5.340	28
SP	Marília	216.745	27
GO	Catalão	86.647	27
PR	Francisco Beltrão	78.943	27
RO	Vilhena	76.202	27
GO	Cristalina	46.580	27
MS	Naviraí	46.424	27
PR	Guaíra	30.704	27
PR	Capitão Leônidas Marques	14.970	27
RO	Ariquemes	90.353	26
RS	Sarandi	21.285	26
SC	Dionísio Cerqueira	14.811	26
PR	Barracão	9.735	26
RO	Ji-Paraná	116.610	25
PA	Redenção	75.556	25
SC	Maravilha	22.101	25
MT	Comodoro	18.178	25
SC	São José do Cedro	13.684	25
RS	São Leopoldo	214.087	24
MT	Pontes e Lacerda	41.408	24
RO	Pimenta Bueno	33.822	24
RS	Frederico Westphalen	28.843	24
MS	Aparecida do Taboado	22.320	24
RO	Cacoal	78.574	23
PR	Santo Antônio do Sudoeste	18.893	23
GO	Luziânia	174.531	22
MG	Frutal	53.468	22
RO	Jaru	52.005	22
RO	Ouro Preto do Oeste	37.928	22
RO	Presidente Médici	22.319	22
MS	Rio Verde de Mato Grosso	18.890	22
SC	Guarujá do Sul	4.908	22
SC	Criciúma	192.308	21
MT	Sinop	113.099	21
RS	Erechim	96.087	21
MT	Sorriso	66.521	21
PA	Xinguara	40.573	21

SC	Abelardo Luz	17.100	21
SC	Guaraciaba	10.498	21
GO	Aparecida de Goiânia	455.657	20
RS	Lajeado	71.445	20
MT	Primavera do Leste	52.066	20
PR	Marechal Cândido Rondon	46.819	20
RS	Estrela	30.619	20
MS	Mundo Novo	17.043	20
PA	Conceição do Araguaia	45.557	19
SC	Xaxim	25.713	19
SC	Barra Velha	22.386	19
SC	Palmitos	16.020	19
RS	Iraí	8.078	19
GO	Aragarças	18.305	18
PR	Clevelândia	17.240	18
RS	Nonoai	12.074	18
PR	Umuarama	100.676	17
SC	Concórdia	68.621	17
SP	Andradina	55.334	17
SC	Laguna	51.562	17
PR	Ubiratã	21.558	17
PR	Apucarana	120.919	16
RS	Ijuí	78.915	16
MT	Lucas do Rio Verde	45.556	16
SC	Imbituba	40.170	16
MT	Nova Mutum	31.649	16
MT	Campo Verde	31.589	16
BA	Correntina	31.249	16
PA	Rio Maria	17.697	16
MT	Rosário Oeste	17.679	16
RS	Santa Maria	261.031	15
GO	Morrinhos	41.460	15
MG	Prata	25.802	15
TO	Nova Rosalândia	3.770	15
RS	Soledade	30.044	14
MG	Monte Alegre de Minas	19.619	14
PR	Marmeleiro	13.900	14

PR	Planalto	13.654	14
MT	Várzea Grande	252.596	13
MA	Balsas	83.528	13
RS	Santo Ângelo	76.275	13
RS	Santa Rosa	68.587	13
PR	São Mateus do Sul	41.257	13
RS	Palmeira das Missões	34.328	13
MS	Rio Brilhante	30.663	13
SP	Penápolis	58.510	12
PR	Laranjeiras do Sul	30.777	12
MT	Nobres	15.002	12
PR	Pérola d'Oeste	6.761	12
TO	Oliveira de Fátima	1.037	12
AC	Rio Branco	336.038	11
MT	Tangará da Serra	83.431	11
PR	Cianorte	69.958	11
MA	Carolina	23.959	11
PR	Capanema	18.526	11
PR	Ampére	17.308	11
GO	Caçu	13.283	11
SC	Cunha Porã	10.613	11
MS	Bandeirantes	6.609	11
PR	Arapongas	104.150	10
RS	Cruz Alta	62.821	10
PR	Santa Izabel do Oeste	13.132	10
MS	Eldorado	11.694	10
TO	Colméia	8.611	10
RO	Itapuã do Oeste	8.566	10
TO	Brejinho de Nazaré	5.185	10
GO	Itajá	5.062	10
PR	Assis Chateaubriand	33.025	9
MA	Riachão	20.209	9
RS	Getúlio Vargas	16.154	9
SP	Ilha Solteira	25.064	8
SP	Nova Granada	19.180	8
PR	Guaraniaçu	14.582	8
RS	Seberi	10.897	8

MT	General Carneiro	5.027	8
PA	São Félix do Xingu	91.340	7
MS	Ponta Porã	77.872	7
MT	Alta Floresta	49.164	7
RS	Panambi	38.058	7
RS	Três de Maio	23.726	7
MT	Água Boa	20.856	7
MT	Nova Xavantina	19.643	7
SC	Faxinal dos Guedes	10.661	7
SC	Caibi	6.219	7
PA	Tucumã	33.690	6
PR	Palotina	28.683	6
MT	Campo Novo do Parecis	27.577	6
RS	Júlio de Castilhos	19.579	6
SC	Porto União	33.493	5
MT	Colíder	30.766	5
PR	Terra Roxa	16.759	5
PR	Corbélia	16.312	5
SC	São Carlos	10.291	5
RS	São Martinho	5.773	5
PR	Pranchita	5.628	5
RS	Boa Vista das Missões	2.114	5
PA	Santarém	294.580	4
MT	Juína	39.255	4
MS	Amambai	34.730	4
MT	Guarantã do Norte	32.216	4
RS	Três Passos	23.965	4
SC	São Lourenço do Oeste	21.792	4
PR	Coronel Vivida	21.749	4
PR	Chopinzinho	19.679	4
MT	Aripuanã	18.656	4
RS	Tenente Portela	13.719	4
MT	Carlinda	10.990	4
MT	Ribeirão Cascalheira	8.881	4
RS	Casca	8.651	4
RS	Campo Novo	5.459	4
PR	Santo Inácio	5.269	4

MT	Itaúba	4.575	4
MT	Nova Santa Helena	3.468	4
PA	Itaituba	97.493	3
RS	Marau	36.364	3
PA	Novo Progresso	25.124	3
MT	Canarana	18.754	3
MT	Brasnorte	15.357	3
MT	Nova Canaã do Norte	12.127	3
SC	Quilombo	10.248	3
MT	Chapada dos Guimarães	17.821	2
MT	Poxoréu	17.599	2
MT	Querência	13.033	2
MT	Juruena	11.201	2
RS	Palmitinho	6.920	2
MS	Sidrolândia	42.132	1
MS	Maracaju	37.405	1
MT	Juara	32.791	1
RO	Candeias do Jamari	19.779	1
RS	Horizontina	18.348	1
RS	Giruá	17.075	1
SC	Seara	16.936	1
SP	Bady Bassitt	14.603	1
RS	Santo Augusto	13.968	1
PR	Santa Fé	10.432	1
RS	Tuparendi	8.557	1
MT	Castanheira	8.231	1
RS	Tucunduva	5.898	1
MT	Porto dos Gaúchos	5.449	1

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – dados do Censo Demográfico (ano 2010); Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2019.

APÊNDICE 2. Modelo de questionário aplicado durante os trabalhos de campo**CARRO:****LINHA:****LOCAL DE APLICAÇÃO:** _____**DATA:** ____/____/____**Idade:** ____ **Sexo:** _____**Cidade de origem** _____ **Estado** _____**1) Para quais cidades você costuma viajar com maior frequência**

2) Qual o motivo da viagem☐ visita aos parentes ☐ turismo ☐ trabalho ☐ saúde☐ outros (se possível, especifique _____)**3) Você faz viagens longas com qual frequência**☐ todo mês ☐ entre 2 e 6 meses ☐ a cada 6 meses ☐ uma vez ao ano☐ outros (se possível, especifique _____)**Obrigado pela atenção!****Embarque em:** _____**Desembarque em:** _____

[illegible]