

NORDESTE DO BRASIL E O MONOPÓLIO RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

José Ivonaldo Holanda de ALMEIDA*

Resumo: O texto tem o intuito de compreender um assunto da gestão espacial, concessão pública pelo Estado, em uma temática pouco explorada na Geografia brasileira. A idéia é discernir o modo de interação nas concessões de serviços públicos e os permissionários, quando elas tornam-se mercadorias nos ditames dos controladores em grupos de empresas no país. O objetivo do artigo é mostrar em primeira referência, no Nordeste do Brasil, como terminaram os pioneiros, quem estabeleceram as primeiras ligações, interregional, para o Sudeste, do transporte rodoviário de passageiros: sucumbiram ao avanço de uma estrutura empresarial concentradora externa à região.

Palavras-chave: Estado; Região; Concessão de serviço público; Transporte; Monopólio.

Ao propor analisar a distribuição das concessões de serviço no transporte rodoviário de passageiros, em especial para o Nordeste brasileiro, o intuito foi perceber o processo aglutinador por intermédio dos concessionários, no momento externos à região, gerou a formação de **monopólio**. A análise é elaborada por outra vertente do assunto estudado, em outro artigo publicado (ANTP, 49, 1990) (grifo nosso).

É aparente a proximidade como estas concessões transparece na efetivação do programa de privatização dos serviços públicos, implementado pelo Governo no fim do século (XX): iguais às concessões de transporte rodoviário de passageiros, os usuários não conseguem saber a quem reclamar da qualidade dos serviços prestados, que implica na cassação das concessões, como é previsto em lei.

O nó do monopólio, visto na ótica das empresas, é o elo de ligação, por não haver o poder concedente realizado de fato nenhuma cassação, mas, aceito a cessão e transferência como mercadoria, destas concessões de serviços públicos, entre seus portadores. Desde as emissões de "licenciamento, em título precário, das primeiras linhas de ônibus" (p.12). (...) não constata-se "nenhum caso em que fosse cassado o direito de uma empresa explorar "sua" ligação, por qualquer motivo; na pior das hipóteses, venderá seus direitos a outra empresa", isto, mesmo que seja péssima a qualidade na prestação dos serviços (Wright, 1992, p.26).

No assunto estudado por Wright, o "surgimento das primeiras permissões emitidas a título precário, de linhas de ônibus surgidas de forma espontânea por iniciativa particular, para formar "empresas de ônibus" de um (1) veículo dirigido pelo proprietário" (1990, p.5-7). Constituiu-se alguns momentos dessas empresas, agregação de veículos de diversos proprietários, para formar suas frotas.

Acrescente-se pontos para formalizar análise conjuntural; segundo diretor-executivo do setor, com formação superior no Sudeste e prática administrativa em empresas

* Mestrando no Curso de Pós-Graduação em Geografia – Faculdade de Ciências e Tecnologia – UNESP – 19060-900 – Presidente Prudente – SP – Brasil.

de ônibus entre as grandes na região Nordeste, comparado ao de controladores de empresas existe ainda expressivo número de donos de ônibus, tamanho o improvisado dos negócios.

O propósito do estudo restrito ao Nordeste, recuperar na História dos pioneiros, objetiva analisar o desdobramento de como sobreviveram as “empresas de ônibus” na integração da região como Sudeste, após asfaltados os principais eixos rodoviários de ligação no país.

Conforme Petrone, ao excursionar pelo Cariri (janeiro, 1953), mostra Crato como “centro de comunicação do Sul cearense, que por intermédio de ônibus, comunica-se com outras localidades; é onde partem ônibus para São Paulo, daí existirem em Crato duas agências”. Fotografou na ocasião, a Auto Viação Varzealegrense (1955, p.45-9).

No capítulo das informações gerais do Guia do Estado de São Paulo, volume “A Região da Capital Paulista”, das localidades servidas por empresas rodoviárias com sede em São Paulo, as agências situadas no bairro do Brás, são os pontos de partidas e chegadas das linhas, “licença específica de operação”, das empresas, Auto Cruzeiro, Auto Viação Princesa do Agreste, Auto Viação Varzealegrense, Empresa Rodoviária de Alagoas, Empresa Rodoviária de Sergipe, Empresa de Viação Nordestina, Expresso Cearense, Expresso Pernambucano, Viação Brasília, Viação Cidade Serrana, Transportadora Real Norte-Sul (1962, p. 263-72), todas com serviço para o Nordeste brasileiro.

Na descrição de Figueiredo Filho, em suas “impressões de viagens em ônibus, em meados de 1964, tomamos o ônibus da Empresa Varzealegrense, sediada em Crato com destino ao Rio” (...) Retorno, reservara passagens na agência do Expresso Cearense, pertencente a Osório Ribeiro da Silva. “Radicado na Paulicéia, tem agência no Brás, além de proprietário de alguns ônibus de linhas para Fortaleza e Crato”. Na rua Cavalheiro e vizinhanças, “invadidas por nordestinos, todos os ônibus tinham letreiros de Recife, Crato, Fortaleza, Caruaru, e assim por diante” (1966, p.33/63-5). Acrescente-se, à época os veículos eram licenciados tanto na origem, em cidades do Nordeste, como em São Paulo.

Visualizar a figura (anexa), é o modo de compreender melhor a distribuição espacial das permissões, em viagem interregional, das cidades com ligações diretas, em 1970, onde, das rotas, dois terços se dirigem a São Paulo, o restante ao Rio de Janeiro e só três a Brasília. Percebe-se, maior número de cidades, geradoras destas viagens, localizadas principalmente, entre a Zona da Mata nordestina e o Agreste, na Paraíba, Pernambuco e Alagoas, e o segundo polo, no Sudoeste da Bahia. Destaque-se, à época o conhecido Meio-Norte, só apresentar duas ligações com outra região, uma, São Luis-Rio de Janeiro. A outra, com destino a São Paulo, que mesmo com a precariedade das vias e dos meios de transporte, partia de uma pequena cidade do Sul do Piauí, Canto do Buruti, um lugar da rede urbana regional, do tipo dendrítica, de grande distância entre seus centros (Corréa, 1996, p.46), com população de 9 mil no núcleo urbano, e 17 mil, habitantes na zona rural (IBGE, 1996) comandada por Floriano, local para onde foi transferido a origem da linha.

Analisada a tabela (1), elaborada (em 1969) por Andrade (1974), comparando aos dados do Guia São Paulo (1962); com destino a cidade de São Paulo, reconhece-se para a cidade de Campina Grande, a linha da Viação Nordestina. Na mesma Paraíba, da cidade de Cajazeiras, a Viação Brasília, “fundada (1958), na transferência de seu proprietário para a cidade, mas, antes passar por Crato, e ter associado com o Sr. Chagas Bezerra, proprietário da Viação Varzealegrense, com linhas para o sul e diversos Estados nordestinos” (Rodonal, 1989, p.23).

Tabela 1 - Linhas de ônibus interestaduais que partem de cidades do interior da Paraíba

Linhas	Empresas	Viagens Semanais/Nº
Campina Grande-Rio	Expresso Nacional de Luxo	4
Campina Grande-Rio	Auto Viação Planalto	3
Campina Grande-Rio	Viação Nordestina	2
Campina Grande-São Paulo	Expresso Nacional de Luxo	4
Campina Grande-São Paulo	Viação Nordestina	4
Campina Grande-Brasília	Viação Seridó	4
Campina Grande-Natal	Viação Bonfim	7
Campina Grande-Recife	Viação Campinense	7
Campina Gde-S.J. Egito(Pe)	Viação Batalhão	7
Campina Gde-Caicó(RN)	Viação Batalhão	14
Guarabira-Rio	Expresso Nacional de Luxo	2
Guarabira-Sao Paulo	Expresso Nacional de Luxo	4
Guarabira-Recife	Expresso Paraibano	7
Cajazeiras-São Paulo	Viação Brasília	7
Cajazeiras-Recife	Viação Gaivota	7
Itabaiana-Rio	Auto Viação Planalto	3

Fonte: *in* ANDRADE, 1974. p.109.

Fundada (1940), a Viação Bonfim (linha Campina Grande-Natal), com a construção da nova estrada entre Campina Grande e João Pessoa, instala linha entre estas cidades. Em 1948 adquire por compra a linha João Pessoa-Recife (*in* Andrade, p.108); acresce com outras, João Pessoa-Natal, Natal-Recife, João Pessoa-Rio, vendendo após, as concessões Campina Grande-Recife, Campina Grande-Natal e João Pessoa-Rio de Janeiro, a outras empresas do setor (SUA BOA ESTRELA, 1971, p.26).

Confrontando a tabela 1 com Anuário (DNER, 1983), em outras concessões autorizadas, a exploração do serviço de transporte de passageiros, de Expresso Nacional de Luxo, verifica-se às linhas Guarabira e Campina Grande, para Rio e São Paulo, registradas para Viação Itapemirim, sendo a Campina Grande-São Paulo, com dois registros (prefixos 13-0186 e 13-0210/São Paulo); hoje divide com sua coligada PENHA. A linha Guarabira-Recife (*op. cit.*, p.118-9), também Itapemirim, incorporadas à Comércio Transporte Boa Esperança, da Viação Gaivota, as linhas, Cajazeiras-Recife, prolongada em 110 km, até Iguatú, Ceará; outra concessão, **terceira rota** na linha Recife-João Pessoa, essa cedida a Auto Viação Cruzeiro (*op. cit.* p.62), mesma empresa relacionada no Guia de São Paulo (1962). Acrescente, esta ser ligada ao Grupo Auto Viação Progresso, destacavam Expresso Vera Cruz, Viação Boa Vista, Rodoviária Leão do Norte e TransParaíba (ROTA DAS NOTÍCIAS, 1991, p.8).

Fundada (1953), à época das empresas nordestinas, a Viação Itapemirim, em 1968, passou a operar Rio-Brasília, e ter como meta de estabelecer uma linha interestadual a cada ano, com futuros projetos de ligar Rio - São Paulo - Maceió - Recife, e Rio-São Luis do Maranhão, em três anos será o momento que colocará ônibus ligando o Rio a outras capitais brasileiras” (VEJA, 1969, p.50). Segundo EXAME (1983), “em julho de 1969, seus diretores em viagem de 12 dias pelas metrópoles regionais do Nordeste (Fortaleza, Recife, Salvador), adquirem sete (7) empresas”.

assumem (maio, 1971) a prestação dos serviços de transporte de passageiros das linhas com saídas de Campina Grande, Guarabira, Itabaiana, João Pessoa e Recife, com destino ao Rio de Janeiro e São Paulo, bem como instalam outra (em 27 outubro, 1971), do Rio a São Luís do Maranhão (SUA BOA ESTRELA, 1971, p.29).

Explicaram, “com o sistema viário mudado e com as estradas cada vez melhores cobrindo todo o Brasil, a Itapemirim na precisa **clarividência** para responder o chamamento da Nação no sentido de **contribuir** para a intercomunicação das populações, **cumpra sua missão** no crescimento de suas linhas interestaduais, maneira de participar do processo de desenvolvimento nacional” (*op cit. ib id*) (grifos nosso).

Trilhando caminho conhecido, o Grupo Paula Joca, criado com a Empresa Expresso de Luxo (1950), “destinava-se à exploração de linhas de coletivos interestaduais”, nos primeiros ônibus Fortaleza e Recife. A Segunda linha explorada, entre Fortaleza-Teresina-São Luís a “empresa evidenciou sua vocação pioneira”; sua área de atuação atinge Rio e São Paulo, para onde mantém linhas ligando à Fortaleza pela empresa Expresso Fortaleza S/A. “Sempre abrindo fronteiras e interligando áreas e regiões distintas, também criou linhas domésticas no Ceará, Piauí e Maranhão” (VISÃO, 1970), no Ceará, início da década de 60, entre as primeiras permissões autorizadas, foram serviços da Empresa Expresso de Luxo, com as linhas, 1- Sobral, 2- Cedro, 3- Crato, 4- Icó, 5- Brejo Santo, 6- Campo Sales, 7- Várzea Alegre, 8- Iguatú, 9- Massapê, 10- Ipu (REGIÃO, 1981, p.26). Manteve-as até 1968, vendendo os direitos das numeradas de dois a oito para outras empresas e posterior fazendo o mesmo as numeradas um e nove (aos antigos controladores de Expresso Cearense), deixando em definitivo a exploração das permissões estaduais.

Valendo-se da experiência no ramo de transportes coletivos, decide a Comércio Irmãos e Indústria Irmãos Paula Joca, no que deva ser a primeira tentativa em modo empresarial de usuário próprio, instalação de fábrica destinada a produção de ônibus, a Indústria de Carrocerias do Nordeste-PLUMA (VISÃO, *op cit. ib id*); descontinuada após produzirem cinco unidades protótipos, justificando, “por uma economia de escala, o projeto original não teve prosseguimento” (Rodonal, 1984, p.22).

Na consulta aos dados do Anuário do Ceará (1973), percebe-se para a época, a composição da Viação Itapemirim/Expresso Fortaleza e Penedo Turismo (PENSATUR) / Expresso Cearense, quando do processo de encampação das citadas empresas, como forma de expansão dos serviços do Grupo Itapemirim. A linha Fortaleza-Parnaíba, antes foi permissão emitida para Expresso de Luxo, que a mesma procurou reaver em ocasião futura, em menos de dez anos.

A Viação Brasília, a mesma citada no Guia São Paulo (1962), expande seus serviços no Ceará, encampando duas linhas interestaduais, para outras áreas distintas, a linha Juazeiro do Norte-Teresina; permissão da década de 50 autorizada à Viação Várzealegrense (ITAYTERA, 1, 1955), em consequência de problemas administrativos, só ficou na rota para São Paulo, via Rio, e formaliza sociedade majoritária do proprietário da primeira para com os controladores da segunda (REGIÃO, 1980, p.54), mantendo-as como rota básica dos serviços de transportes, criam economia de escala.

Fatos consideráveis modificarão dados acima analisados, a Viação Brasília, em 1975, é contemplada no sorteio do edital de concorrência aberto pela União da permissão prevista com duas empresas (com a PENSATUR), para a linha Fortaleza-Salvador. A empresa Expresso Real Cariense, adquirida (início década, 80) pela Viação Itapemirim, tem incorporada pela compradora sua única linha interestadual, com origem em Juazeiro do

Norte e destino a São Paulo; continuou existir a adquirida, com as linhas intermunicipais no Ceará. A Viação Várzealegrense (setembro, 1983), foi incorporada pela empresa GONTIJO (VEÍCULO 1983, p.2), quando negociou os 45% restante da cota familiar dos fundadores, incluindo do sócio majoritário, negociou a transferência pela Viação Brasília, a linha de Cajazeiras, agora, prolongada para a cidade de Patos, na mesma Paraíba; a linha com origem em Iguatu, também prolongada, para a cidade de Quixadá e com uma estadual, ligava-se a cidade de Sobral, em todas com destino à São Paulo. À época quase um ano após essas transações, como noticiado, a “Gontijo faz concorrência pelas extremidades com a Itapemirim, por intermédio de sua subsidiária Real Caririense”, depois desta conseguir uma permissão de linha estadual no Ceará, ligando Juazeiro do Norte, Crato, Várzea Alegre, Iguatú, Quixadá com destino a Sobral (VEÍCULO, 144, p.16). Posterior, permissão autorizou a empresa Penha a trafegar direto, Sobral via Fortaleza, pela BR 222/116, dirigir-se a São Paulo/Porto Alegre.

Tabela 2 - Linhas de ônibus interestaduais que partem do Ceará

Nome da Empresa	Linhas	Horários/semana
Viação Itapemirim S.A.	Fortaleza - São Paulo	8
Expresso Fortaleza	Fortaleza - Rio(GB)	23
Penedo Turismo S/A (Pensatur)	Fortaleza - São Paulo	8
Expresso Cearense	Fortaleza - Rio(GB)	26
Viação Várzealegrense S.A.	Crato(Ce) - São Paulo	8
Viação Várzealegrense S. A.	Iguatu(Ce) - São Paulo	4
Expresso Real Caririense Ltda	Juazeiro(Ce) - São Paulo	14
Viação Brasília	Juazeiro(Ce) - Teresina(Pi)	20
Viação Brasília	Juazeiro(Ce) - Salgueiro(Pe)	14
Viação Pernambucana	Juazeiro(Ce) - Juazeiro(Ba)	14
Viação Pernambucana	Juazeiro(Ce) - Araripina(Pe)	28
Rápido Mossoró Ltda.	Fortaleza(Ce) - Mossoró(RN)	28
Rápido Mossoró Ltda.	Fortaleza - Pau dos Ferros(RN)	4
Viação Rio Negro	Fortaleza(Ce) - Salgueiro(Pe)	4
Auto Viação Horizonte	Fortaleza(Ce) - Parnaíba(Pi)	12
Expresso Ipú-Brasília S/A	Ipú(Ce) - Brasília(DF)	4
Expresso de Luxo	Fortaleza(Ce) - Recife(Pe)	28
Expresso de Luxo	Fortaleza-Campina Grande(Pb)	6
Expresso de Luxo	Fortaleza(Ce) - Teresina(Pi)	48
Expresso de Luxo	Fortaleza(Ce) - São Luis(Ma)	16

Fonte: in Anuário do Ceará. 1973 p.392

Ao cruzar séries de dados e informações, inicia-se o encadeamento da monopolização, via o permissionário prestador do serviço. É possível perceber, como paulatinamente é estruturado todo o processo, de quase três décadas, para finalizar este Século.

“História de Viagem, ao longo da rodovia Rio-Bahia”, contada pela Real Bahia, iniciada (1958), acompanha o asfaltamento da estrada, prolongando permissão precária, até o asfalto chegar (1964) a Salvador; depois adquire o Expresso Salvador, que

também realizava o transporte de passageiros na mesma rota e estava sendo entregue por qualquer preço. Além de criar o serviço leito para o Nordeste, a Real Bahia optou por só vender passagens diretas. Adquirindo dívidas, na "solicitação de um amigo, cedeu o Expresso Salvador, que fazia o seccionamento no trajeto da viagem e, em pouco tempo, começava a rodar a Viação Itapemirim. Em 1966 vendida Real Bahia para a empresa Penha" (VEÍCULO, 1979, p.12-3), e 1973, essa teve seu controle adquirido pela Itapemirim (EXAME, *op cit*).

Nessa ótica de análise, "quando uma regulamentação não convém, os fatores entram em conjunção para alfaiatá-los nas medidas dos interessados" (VEÍCULO, 1986, p.2), pois, "tanto do Norte-Nordeste como no Sul, cada qual tem o seu quinhão, alguns até todo o bolo" (VEÍCULO, 1980, p.8).

Aberto o que possa ser considerado como único edital de concessão de serviço público para transporte rodoviário de passageiros (DNER, Rodovia, 315), analise-se o desdobramento dos concessionários felizardos à época, passados 20 anos. A linha Belo Horizonte-Recife, foi repassada da EMTRAM, adquirida pela empresa Gontijo (VEÍCULO, 1980, p.9). A linha Fortaleza-Belém, autorizada a Expresso Ipu Brasília, foi repassada dessa, para a Viação Itapemirim, acontecendo o mesmo na linha Fortaleza-Salvador, na concessão autorizada à Viação Brasília, para a empresa Penha; concorrência no Grupo Itapemirim. A outra permissão, já repassada da PENSATUR para a primeira empresa do grupo, repetia o mesmo ato no referido grupo quando transferiu a linha Rio de Janeiro-São José do Rio Preto (SP), da PENSATUR para a empresa principal (DNER, Anuário, 1977/1978); hoje, esta mesma concessão é autorizada a outro grupo prestador do tipo de serviço, Reunidas Paulista. A conclusão leva a compreender o processo e interesses na atuação por áreas e bandeiras de serviços, gerando uma suposta concorrência, algumas vezes transparecendo acomodação desses interesses.

O processo provoca direcionamento à estrutura primordial do assunto nas conseqüências mais evidentes. Antes de finalizar a década de 70, a empresa São Geraldo, junto a sua subsidiária, Nacional, já prestavam serviços em Alagoas, na faixa mais litorânea da Bahia, bem como, nas linhas, João Pessoa-Rio, e Recife/Rio/São Paulo na empresa principal e contemplações de linhas do edital, no Nordeste, quando realizam a segunda maior inserção. Compram a Empresa Nossa Senhora Aparecida (VEÍCULO, 1982, p.19), com base principal no Rio Grande do Norte, em linhas para Rio/São Paulo, partindo de Natal, bem como, de Garanhuns e Aracaju. Conjuntas, esta seria uma segunda subsidiária, com linhas estaduais no território potiguar e, uma terceira, a Empresa Nossa Senhora dos Remédios, na Paraíba, entre outras linhas, Sousa-Mossoró, com as ligações interestaduais, de Patos-Recife e Patos-Garanhuns, incorporadas a empresa principal.

Outra inserção é dada pela empresa Gontijo, terceira a chegar a região, em 1982, o "passo inicial surgiu" ao absorver a empresa Viação Bonfinense, com linhas no eixo de Petrolina a São Paulo, e algumas intraregionais, como, Petrolina-Teresina, Fortaleza-Floriano. Complementadas com linhas já citadas, da Viação Brasília e Viação Varzealegrense, essa última, continua ser mencionada existir como razão social de pessoa jurídica (TECHNIBUS, Anuário Ônibus, 1994, p.32).

As permissões autorizadas no edital público, promoveu expansão de outras empresas em ligações de modo intraregional. "Surgida em 1971, o constante crescimento da empresa consolida seus serviços na malha rodoviária do Norte, ingressa na concorrência das linhas interestaduais"; a Boa Esperança dirigiu-se para a região Nordeste do país, a partir da concorrência do DNER, em 1975, para exploração do serviço de transporte

coletivo interestadual de passageiros entre as cidades de Belém e Recife Vencida a concorrência, assumiu a ligação entre regiões Norte e Nordeste”(ROTAS DAS NOTÍCIAS, 1991). O trajeto da linha circulava pelo Sul do Ceará(Crato/Juazeiro), dirigia-se à Paraíba (BR 230); passava por Campina Grande, até alcançar o destino. Em 1979, acontece o desdobramento da linha, passava a circular por Pernambuco, via Salgueiro e, na primeira rota, são criadas duas alterações, linhas Belém-Campina Grande e Juazeiro do Norte-Campina Grande (DNER, Anuário, 1980), e prossegue a expansão no Nordeste ao comprar outras linhas, na incorporação citada, da Viação Gaivota, da Viação Brasília, as linhas Crato-Maceió e Juazeiro-Teresina (DNER, Anuário 1980-1981).

No Cadastro das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros, segundo Zonas Fisiográficas, realizado (1965) pelo IBGE (1967), estão relacionados os nomes de diversas empresas, onde uma maioria são inexistentes, aparecendo quase todas as conhecidas na atualidade. Na Paraíba, início da década de 80, um grupo de controladores ligados ao setor, constitui a TransParaíba, como mencionada, ligada ao Grupo Progresso, aglutinando linhas estaduais Partindo da capital, passando por Campina Grande, monopolizou o Vale do Rio Paraíba, o Cariri e o Alto Sertão, quando as empresas Viação Andorinha e Viação Gaivota, também com linhas estaduais, desapareceram na fusão. Tamanho o território a suprir com os serviços, vai de encontro aos interesses a cumprir, as partes começam a desmembrar-se, ficando a constituída, exclusiva no sertão, do trevo (BR 320/412), proximidades de Campina Grande, em direção ao Ceará. Segundo Andrade (1974), “se examinarmos as linhas de ônibus que exploram a condução em duas cidades do Estado da Paraíba, vamos constatar a importância destas, ressaltando em focalizar Campina Grande, que a ela se ligam por linhas de ônibus, exatamente o mesmo que se liga a João Pessoa, apesar de esta ser Capital de Estado” (*op. cit.* 1974 p.110).

A construção ideária de como mensurar todo o processo, alavanca outros fatos que considerem ser complementares, para a compreensão do objetivo de visualizar, como acontece o monopólio desse tipo de serviço. Do litoral, partindo da cidade do Recife em direção ao sertão no Estado de Pernambuco, após a capital do agreste, Caruaru, todas as permissões estaduais de linhas de transporte coletivo de passageiros são autorizações a empresa Viação Progresso; utilizando eixo da BR 232 atinge localidades distante no Oeste do Estado, do mesmo modo, duas interestaduais na Paraíba, Monteiro e Princesa Isabel (DNER, Anuário 1986), e também, São Luis do Maranhão (DIÁRIO Pe, 1984 p. C4, jan), esta, na década de 60, prestou serviço de transporte para o Sudeste.

O fato recente a mudar toda a lógica de atuação intraregional, a compra da empresa Expresso de Luxo, razão jurídica de Irmãos Paula Joca (Anuário, Ceará, 96/97, p.66), pelo Grupo Jacob Barata, da empresa Normandy do Triângulo, e constituir (1992) a empresa Expresso Guanabara, com sede em Fortaleza “Conhecido pelo exemplo de prosperidade, por controlar no Rio de Janeiro, a administração direta de seis empresas de transportes coletivos por ônibus no município do Rio, socio em quinze das 33 concessionárias, e ter a participação acionária em nove outras” (JORNAL DO BRASIL, 06 ago, 1989) Citado como constituído por 17 empresas, sendo duas em São Paulo, uma em Fortaleza, só uma de percurso rodoviário, compunha a época, por uma frota superior a 2 mil veículos (TECHNIBUS, 1991, p.3). Após dirigir-se ao Nordeste, o processo de expansão ao completar três anos é intenso (Anuário, *ib id*). Em informações recentes, Fortaleza torna-se outro polo de importância para o grupo, tendo adicionado ao serviço no município, duas empresas, com o total de três, além do serviço classificado de “top bus” da empresa principal na capital alencarina. No eixo de circulação da prestação do serviço de

transporte de passageiros, antes cumprido pela Expresso de Luxo, um ano após, compram no Piauí a empresa Marimba, com linhas estaduais na área entre dois destinos de linhas originadas em Fortaleza, no caso, a capital Teresina e, a segunda em importância do estado, Parnaíba. O segundo lance, adquire o controle da TransParaíba (meados, 1995), adicionando expansões para a controlada vinda da empresa Boa Esperança, nas linhas interestaduais, João Pessoa-Juazeiro e Campina Grande-Crato (meados 1996) Na acomodação de interesses, também consegue, Patos-Recife, serviço executado pela São Geraldo, proporcionando criar uma terceira linha, "Recife-Crato" e um único veículo executar o serviço de duas linhas em única viagem. O ato de misericórdia dado a Boa Esperança, acontece ao inverso, integrar o Nordeste ao Norte, ao comprar dessa, linhas que ela desdobrou ao vencer a primeira concorrência e conseguir criar com ato de alterações, uma série de outras. Estas, circulando pela BR 230 (Central da Paraíba) foram compradas pela empresa Expresso Guanabara (TRANSPARAIBA, Informativo, I 1997 Ano I, nov/dez), ligando João Pessoa - Teresina - Imperatriz - Belém, via Crato/Juazeiro, acirrando todo o controle dos serviços. A ocasião facilitou chegar com os serviços a outra capital de estado na região, Maceió. Junto a essas linhas, vieram outras conhecidas, no caso, Terezina-Juazeiro e Maceió-Juazeiro, essa desdobrada na união da primeira com a Crato-Maceió. Hoje, essa linha é permissão a retornar a empresa Viação Progresso, que tinha repassado a Viação Brasília, e desta à Boa Esperança, conjuntamente com a primeira linha.

Os fatos mencionados, encadeiam historicamente o processo implantado na região Nordeste brasileiro, com a retirada dos pioneiros, estes, originados do próprio local. Pontos merecem ser diferenciados ao criarem os serviços com permissões precárias, já se ligavam a região Sudeste "O estabelecimento de ligações rodoviárias com o Sul, a abertura da Rio Bahia, nova fase parece correr quando se fazem ligações diretas entre as grandes cidades nordestinas e o Sudeste, por terra" (Geiger, 1963, p.358).

A análise é estabelecer, conforme explicitado, onde chegaram os pioneiros e suas firmas; algumas desapareceram, como a empresa João Teotônio (TM, 1988, p.34), outras mudam o perfil. A Viação Brasília, com linhas intermunicipais, tipo metropolitana, é parte de um grupo junto a Viação Rio Negro/Rápido Juazeiro, no Ceará. A empresa Expresso Nacional de Luxo, com permissões intermunicipais na Paraíba, de João Pessoa ao Curimataú, e interestaduais, Campina Grande - Surubim/São José do Egito (Pe), é parte do Grupo Argemiro Cândido (ROTAS DAS NOTÍCIAS, 1992, jun, p.11), tem grande participação no serviço urbano em Campina Grande e João Pessoa, nas Empresa/Transporte Nacional de Passageiros. Outro exemplo, a empresa Princesa do Agreste, só ficou no serviço intraregional, com linhas interestaduais, algumas exploradas desde a década de 60, como Recife-Crato, Recife-Teresina, entre outras, Caruaru-Juazeiro, Salgueiro-Juazeiro.

A percepção do fato regional, é o serviço do transporte rodoviário de passageiros para o Sudeste, está concentrado em permissões a razão jurídica de Viação Itapemirim, concorrendo com sua coligação nacional, empresa Penha, que "substituiu a PENSATUR em Fortaleza" (VEICULO, 1982, p.12) Criar um clima de competição, reduzindo custos para maior controle sobre o grupo, foram os motivos básicos, conforme a direção, "controle mais fácil, haverá clima saudável de competição entre as empresas, a primeira responde pelo tráfego Nordeste/Sudeste e a Penha, que assumiu a PENSATUR, é responsável por todo o tráfego partindo do Sul" (TM, 227; 1982, p.33). Juntas, tem coligada regional, a empresa Expresso Continental, esta, criada com sede em São Luís do Maranhão, foi exigência do Estado (início, década 90), para absorver as linhas

intermunicipais, antes permissões à empresa matriz. Depois, inclui alguns serviços interestaduais, Santa Inês–Fortaleza, Juazeiro do Norte–Salvador, bem como, encampou Expresso Real Cariense, com linhas intermunicipais, Juazeiro/Crato à Campos Sales/Sobral/Taua, no Ceará

Segundo Wriht (1992), “é elevado o grau de monopólio, em 91% das ligações interestaduais, por haver apenas uma empresa autorizada a prestar serviços” (p.25). A abrangência do território nacional, no Nordeste, o modo de atuação parece não diferir entre elas, na prática de utilizar uma amálgama no intuito de sedimentar seus interesses. De forma indistinta, todas criaram uma série de linhas, em comparação ao cartograma mostrado, onde, um número superior de cidades tornou-se origem de linha na mesma rota do Sudeste.

A São Geraldo desdobrou suas linhas de Natal também com permissões; a partir de Mossoró circula na área Oeste do Estado à divisa com a Paraíba pela BR 230 até a BR 116, no Ceará, seguindo viagem em direção Sul, em parte da rota da linha Belo Horizonte–Fortaleza. Como única autorizada a circular a partir de Natal, a sua subsidiária, Nacional, foi outra com permissão autorizada a completar a formulação da concorrência dos serviços para São Paulo.

Uma forma para outra não difere e a Gontijo que fazia “concorrência pelas extremidades”, tem ligações originadas no Ceará, saindo de Crateús, via Picos; a linha com origem em Quixadá, cria permissão partindo de Sobral, esta, trafegando por vias centrais do Ceará, alcança BR 116, em Icó. Partindo de Patos (Pb), uma rota dirige-se pela BR 230, a outra, dirige-se por Serra Talhada (Pe) até encontrarem-se na mesma rodovia. A alteração diferente às outras empresas, a Gontijo implementou mudança na rota das linhas; trafegam na BR 116, em Governador Valadares dirige-se à procura da Fernão Dias, passando a transitar por Belo Horizonte, sede da empresa.

Constitui agravado a forma de dominação, utilizando como meio, as permissões autorizadas. Segundo Lacoste, “a formalização do espaço é escrita por intermédio da carta territorial, forma de representação geográfica, sobre a qual são colocadas informações, para elaborações de táticas e estratégias”. Instrumento estratégico nas diferentes práticas de poder, um saber percebido por uma minoria dirigente. No conjunto de representações cartográficas, a “geografia dos dirigentes de Estado, utilizou a carta para estruturar o espaço em províncias, departamentos e distritos; e nas diferentes análises geográficas, formulou as “geografia dos estados maiores” das grandes firmas, aparelhos capitalistas, quando decidem sobre a localização de seus investimentos em plano nacional e regional” (1988, p. 23–7).

Perceptível a estratégia na campanha publicitária da Itapemirim Cargas (1987), ao “entregar os pontos”, são 180 para recepção e entrega, em 145 filiais, para atender 2.200 localidades no país, comandada por 15 gerências regionais. A questão descrita por Wright (*op cit.* p.28), intensificou nas empresas de atuação em área restrita, do transporte rodoviário de passageiros, a criação do serviço de carga com o uso de frota específica, além disso, há ocasião de os ônibus pararem uma hora em posto de fiscalização fazendária, por utilizarem os ônibus como complemento, implicando demora no tempo de viagem para o passageiro, que nenhum desconto na tarifa justifica.

A superação é por parte dos permissionários, pois o controle faz criar “história(s) mal contada(s)”, como a saída da empresa Pluma, da linha São Paulo–Curitiba (VEÍCULO, 1984, p.2), acontecido também, na linha Recife–João Pessoa, concessão a

Auto Viação Cruzeiro (DNER, Anuário, 1983, p.62); mais dois casos, não enumerados (Wright, *op cit.* p.19).

A imensa quantidade de detalhes, e mostrar como o processo de prolongamento de linhas, permite acirrar o comportamento do monopólio, ao conseguirem criar novas linhas não ofertadas em edital público e autorizadas pelo poder concedente, induzindo no acato, uma proposta de perpetuação exclusiva no mercado, mesmo considerando a desregulamentação.

A prova desse processo, mesmo com a “desregulamentação” econômica do transporte rodoviário de passageiros, por via da invalidação dos decretos específicos, e com o favorecimento na criação de linhas, mediante liminares (Wright, *op cit.* p.8), a tentativa aparente, mostrou o acirramento entre empresas. A relação de fato, acirrou o monopólio, pois as liminares não cobriram autorizações que pudessem quebrar o monopólio em linhas onde existisse uma única empresa na mesma ligação, entre duas cidades, com até três autorizações e mesma quantidade em alterações de serviços, direto, parcial, executivo, no exemplo referido (Wright, *op cit.* p.17-8 *et* DNER, Anuário, 1983 p.131-2).

O uso do instrumento jurídico da liminar, em raras as exceções ligam capitais de estados, a exemplo da linha Fortaleza/Maceio/Aracaju, pela rota mais extensa no sertão, esta foi prevista na segunda fase do edital (1975), a forma comum, é ligar uma capital a uma pequena cidade nas proximidades de um centro regional, circulando pelo referido centro.

Adverso a essas tentativas de invasão, as grandes empresas se precaveram e, com suas subsidiárias, criaram linhas em ligações onde estavam exclusivas, ou transferiram uma autorização de serviço, quando tinham duas com a mesma empresa, exemplos aqui comentados. Precaver-se a remediar, o melhor remédio é participar nos termos interpostos favorecidos no instrumento da liminar, e criar novas linhas, que transitem em pontos do mercado cativo, com o mínimo de uma viagem semanal.

No Brasil, a migração mudou nas últimas décadas suas áreas e esse serviço intensifica sua participação. Atitudes, não de indiferença, o modo é garantir sua permanência no mercado e não sofrer interferência e uma linha implementada e a necessidade de mostrar sua presença. Entre as linhas mais extensas do país, trafegando pelo interior, com imensa quantidade de seccionamento, a linha Pelotas-Fortaleza, Grupo Itapemirim (VEÍCULO, 1991, p.19), aproveita a estrutura existente, em lugares como Brasília, Barreiras, Florianópolis, Picos, forma de estar presente, concorrendo com outras empresas do Sul. Áreas de destino da migração gaúcha, Oeste da Bahia, Sul do Piauí, confluência do Maranhão, é descrita, “como, a “frente da frente” de expansão da migração sulista no Nordeste” (Haesbaert, 1997, p.234).

Na discussão implementada, o intuito foi mostrar como os permissionários desse setor de serviço público, procuraram articular-se para garantir a abrangência de sua área de atuação. Qualidade, foi algo descoberto no momento atual por uma lei, além de exigência, e um direito do consumidor. Posto isso como processo auditor, por intermédio do diploma ISO, pontuar a **QUALIDADE**, passou a divulgar uma imagem. Considere, não foi uma preocupação das empresas no passado, pois, na década de 70, terminal rodoviário, era a principal obra da maioria das prefeituras do país. Exigência relegada, até o poder público disponibilizar recursos financeiros, para construir algo da alçada de quem vende qualquer produto ou serviço. “Ações que causam impacto positivos aos clientes, como ponto de parada diferenciada, até terminais próprios, a competição agora acontece não só

entre empresas” (Technibus, 1997, p.20-1), pois garantir a permanência no mercado, requer outros parâmetros (grifo nosso).

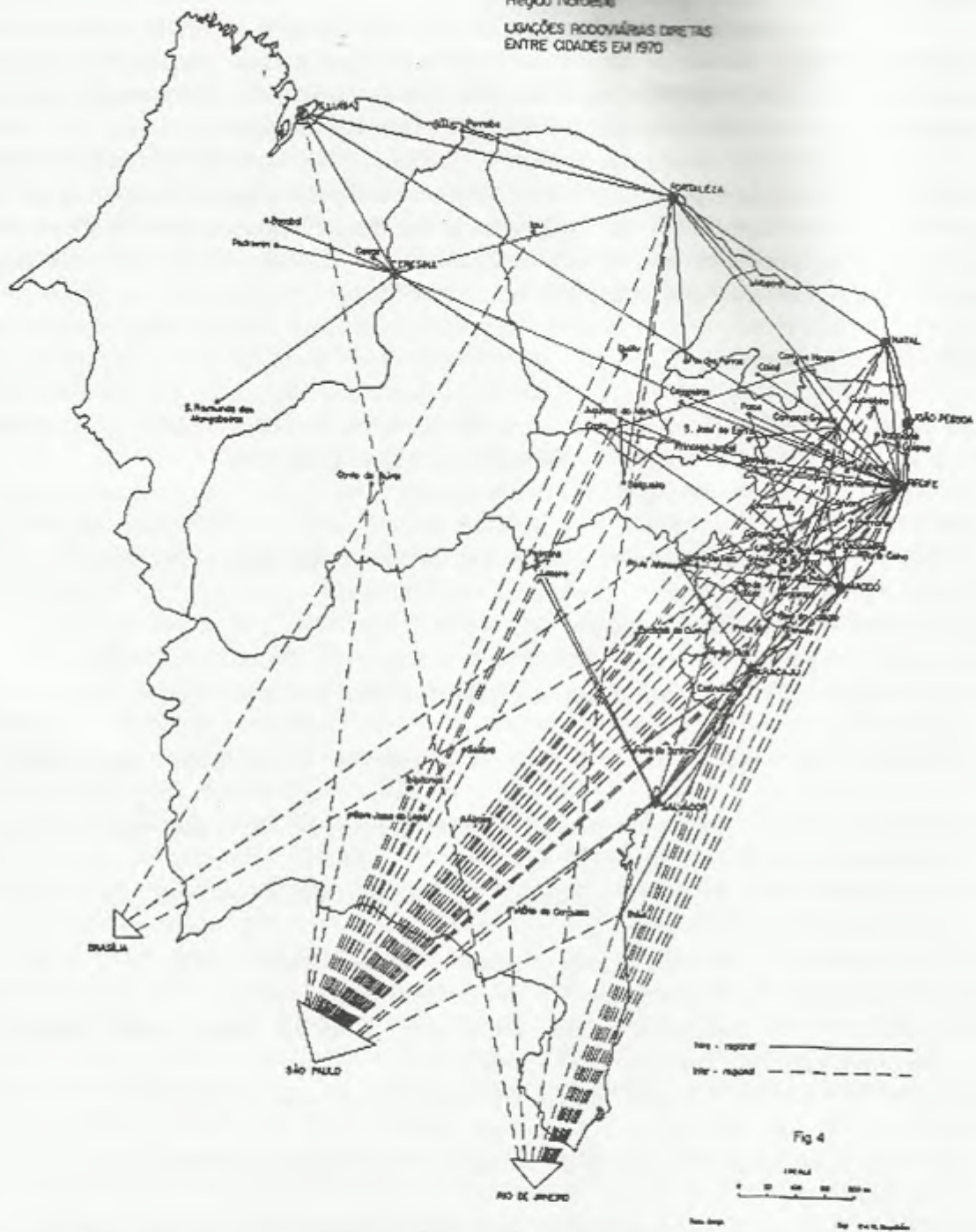
Nos pontos levantados na discussão, considere-se, o nó do acirramento da **nova estruturação** desse tipo de serviço, mesmo porque, a maior parcela do usuário do transporte rodoviário de passageiros de longa distância, é a camada mais pobre e explorada, principalmente, os usuários das linhas Nordeste/Sudeste (grifo nosso).

A compreensão conclusiva, conforme Corrêa (1997), suscitada às “redes técnicas, de transportes, cargas e passageiros, e de telecomunicações, alterar a hierarquia da rede urbana, da concentração funcional a importância dos fluxos” (*op cit.* p.110-5). Exemplo, a organização espacial das empresas, interligam-se em sistema central de vendas das passagens nas duas maiores a atuarem na região Nordeste.

Referências Bibliográficas

- ANDRADE, M. C. As cidades como formadoras de região (1969). In: _____. **Cidade e campo no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1974. p.86-110.
- ANUARIO, Ceará. Fortaleza: Stylus Comunicação, 1973
- ANUARIO, Fortaleza, O Povo S.p.: S.N., 1996/1997.
- CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997. 300p.
- DNER, **Anuário**. Rio de Janeiro: MT, 1979/1980/1983
- DNER, **RODOVIA**. Rio de Janeiro: MT, 1975
- Negócios Em Exame – São Paulo, p.39-42, abr. 1983
- FIGUEIREDO FILHO, J. **No asfalto e piçarra**. Crato: Inst. Cult. Cariri, 1965 – 66, p. 31-101.
- GEIGER, P. P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: MEC/INEP, 1963. 460p
- HAESBAERT, R. **Des – territorialização e identidade: a rede “gaúcha” do nordeste**. Niterói: EDUFF, 1997. 293p.
- IBGE. **Guia do Estado de São Paulo: a região da capital paulista**. São Paulo: CNG/DR, 1962. 310p.
- IBGE. **Geografia do Brasil, região nordeste** Rio de Janeiro: IBGE, 1977. v.2
- IBGE. **Contagem da População**. Rio de Janeiro: IBGE, 1996. v.1
- LACOSTE, Y. **A geografia, isso serve em primeiro lugar para fazer a guerra**. Campinas: Papyrus, 1988. 260p
- PETRONE, P. **Crato, “Capital” do Cariri, Ceará**. São Paulo: AGB, 1955.
- RODONAL. Rio de Janeiro, v.7, n.35, jul/ago. 1989.
- Grupo Boa Esperança, a conquista do Norte/Nordeste. **Rota da Notícias**. Caxias do Sul, fev. 1991.
- PROGRESSO, nas estradas do nordeste. **Rota das Notícias**, Caxias do Sul, dez. 1991.
- NA Paraíba quem vendia capim, hoje tem Bonfim. Sua Boa Estrêla**. São Paulo, v.4, n.29, p.24-7, 1971.
- Pioneirismo Paula Joca na Transformação do Nordeste. Visão, quem é quem, economia Brasil**. São Paulo, v. 37, n. 4, 1970.
- WRIGHT, C. **A questão do monopólio no transporte rodoviário de passageiros**. São Paulo: ANTP, 1990. p. 5-22
- WRIGHT, C. **Transporte rodoviário de ônibus**. Brasília: IPEA, 1992. 98p. (Série Ipea, 134).

Região Nordeste
 LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS DIRETAS
 ENTRE CIDADES EM 1970



Fonte: IBGE, 1977. p. 237