

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/322355081>

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS: UMA ANÁLISE SOBRE AS TERRITORIALIDADES DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS URBANO REGULAMENTADAS NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM (2000–2012).

Thesis · March 2015

CITATIONS

7

READS

2,459

1 author:



Carlos Castro

Universidade do Estado do Pará

29 PUBLICATIONS 89 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



GEOCAM [View project](#)



Observatório da Violência: metrópole, criminalidade e vulnerabilidade socioeconômica [View project](#)



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



**TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS: UMA ANÁLISE SOBRE
AS TERRITORIALIDADES DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS URBANO
REGULAMENTADAS NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM
(2000-2012).**

CARLOS JORGE NOGUEIRA DE CASTRO

BELÉM - PA

2015

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFPA

Castro, Carlos Jorge Nogueira de, 1986-

Transporte público de passageiros: uma análise sobre as territorialidades das empresas de ônibus urbano regulamentadas na Região Metropolitana de Belém (2000-2012) / Carlos Jorge Nogueira de Castro. - 2015.

Orientador: José Júlio Ferreira Lima.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2015.

1. Transporte urbano Belém, Região Metropolitana de (PA), 2000-2012. 2. Política de transporte urbano Região Metropolitana de (PA), 2000-2012. 3. Geografia urbana, Região Metropolitana de (PA), 2000-2012. I. Título.

CDD 22. ed. 388.4098115

CARLOS JORGE NOGUEIRA DE CASTRO

**TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS: UMA ANÁLISE SOBRE
AS TERRITORIALIDADES DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS URBANO
REGULAMENTADAS NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM
(2000-2012).**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do
Pará, para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Gestão e Organização do Território.
Linha de Pesquisa: Dinâmicas Territoriais.
Orientador: Prof. Dr. José Júlio Ferreira Lima - UFPA.

Belém - PA

2015

CARLOS JORGE NOGUEIRA DE CASTRO

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS: UMA ANÁLISE SOBRE AS TERRITORIALIDADES DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS URBANO REGULAMENTADAS NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM (2000-2012).

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Gestão e Organização do Território.

Linha de Pesquisa: Dinâmicas Territoriais.

Orientador: Prof. Dr. José Júlio Ferreira Lima - UFPA.

Aprovado em: 26 / 03 / 2015.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. José Júlio Ferreira Lima - Programa de Pós Graduação em Geografia PPGeo - UFPA
Orientador e Presidente da Banca – PPGeo / UFPA

Prof. Dr. Christian Nunes da Silva – Programa de Pós Graduação em Geografia PPGeo - UFPA
Examinador Interno – PPGeo / UFPA

Prof^ª. Dr. Maísa Tobias Sales – Superintendência Executiva de Mobilidade urbana de Belém SeMOB - PMB
Examinador Externo

Prof. Dr. Márcio Brito do Amaral – Programa de Pós Graduação em Geografia PPGeo - UFPA
Examinador Suplente – PPGeo / UFPA

AGRADECIMENTOS

Ao Senhor Jesus Cristo pela saúde que nos concede e ao Pai Celestial pela luz que nos ilumina e nos fortalece.

A minha Família pela superação das turbulências em momentos de crise. Em especial, à Joana Carmen Nogueira, que sempre lutou para que aqui nós chegássemos. Assim como meus irmãos: Márcio André, Paula Karen e Ana Carla. A Kleiciane Silva minha companheira de todas as horas, que muito contribuiu para a concretização deste trabalho, e sempre esteve presente em momentos decisivos desta pesquisa.

Ao meu orientador professor José Júlio Ferreira de Lima, que muito contribuiu para o amadurecimento desta pesquisa, muito obrigado.

Aos meus professores Geógrafos Christian Nunes da Silva, Clay Anderson Nunes Chagas, Giovane Motta, João Márcio Palheta da Silva, João Carvalho, Carlos Alexandre Leão Bordalo, Jovenildo Cardoso Rodrigues, e Allison Reynaldo Castro amigos pelos quais agradeço a confiança e seriedade em debates de grande auxílio em minha pesquisa científica, aqui retribuo com meu profundo agradecimento.

Aos meus Amigos Geógrafos, Daniel Sombra, Madson Quaresma e Mílvio Ribeiro, amigos que compartilhei muitas análises do espaço urbano e da cidade de Belém. Amigos que estiveram presentes em momentos de dificuldades e superação.

Na Universidade do Estado do Pará, agradeço aos colegas que muito bem me acolheram na instituição, em especial a Alcione Santos e Claudene Cruz no campus de Igarapé-Açu. Nessa oportunidade não poderia deixar de agradecer aos professores Miguel Pereira e Jairo da Silva no Departamento de Filosofia e Ciências Humanas.

Agradeço a Nehemias Valentin, sua ajuda em minha formação de caráter foi indispensável para alcançar os degraus na trajetória de vida. Tenho ainda dois Amigos em especial para agradecer, Luiz Paulo Oliveira, Olivar Araújo amizade conquistada deste os tempos de Mário Barbosa.

Agradeço aos professores e professoras da Faculdade de Geografia e Cartografia pela confiança depositada a mim. As secretárias, servidores e a Dona Joana, que não mediram esforços para nos ajudar em nossas solicitações, à todos. Muito Obrigado.

Colegas que conquistei em órgãos por onde passei PIBIB, ITERPA, LAIG, GAPTA, UEPA. Foi de grande valor nosso respeito. Aos meus familiares e amigos, lhes digo a conquista não é unicamente minha, pertence a cada um de vocês contribuíram e tem a participação de cada uma das pessoas que citei e se por ventura não citei o nome diretamente, saibam que os amigos e colegas me ajudaram a crescer pessoalmente e profissionalmente.

Muito Obrigado!

Qualquer que seja a fração da Terra que estude, ela não pode nela se fechar. Um elemento geral se introduz em todo estudo local. Não há de fato área em que a fisionomia não dependa de influências múltiplas e longínquas das quais importa determinar o local de origem... O geógrafo é levado assim, a projetar sobre o objeto que estuda todo o esclarecimento fornecido pela comparação de casos análogos. (Vidal de La Blache, 1896, p. 129).

RESUMO

Os problemas do sistema de transporte público de passageiros na Região Metropolitana de Belém (RMB) se acumulam há décadas, destacando-se a perda de mobilidade urbana e falta de regulação adequada do sistema. Esta pesquisa aborda a territorialidade dos agentes transportadores, empresas de ônibus, no tocante a fragmentação nos capitais das mesmas, e suas consequências no espaço urbano. A pesquisa utiliza um acervo de informações organizado a partir de 1998, que passaram por tratamento em um Sistema de Informação Geografia (SIG) e viabilizaram a análise geográfica da territorialização dos agentes em dois períodos, de 2000 até 2008, marcado por mudanças políticas na Prefeitura de Belém e, de 2009 a 2012, quando agudiza-se o processo de fragmentação de capitais. Os resultados da pesquisa apontam para a tendência de monopólios de empresas que podem impedir a necessária coerência de linhas em decorrência de compartilhamento, sobreposição e supremacia de uma única empresa no território.

Palavras Chave: Territorialidade, Região Metropolitana de Belém, Ônibus, Geografia Urbana.

ABSTRACT

The problems of the passengers public transport system of Belém Metropolitan Region (RMB) has increased for decades, in particular the loss of urban mobility and lack of adequate regulatory capacity. This research approaches the territoriality of transporting agents, bus companies, in relation to fragmentation of capitals and their consequences in the urban space. It uses information gathered from 1998, treated in a Geographic Information System (GIS) and produced a geographic analysis of agents in two periods, from 2000 to 2008 affected by political municipal changes in Belém, and from 2009 to 2012 when fragmentation of capitals increased. The results of the research indicate a tendency of monopoly of companies, which can affect a needed coherence of itineraries caused by shared and overlapped operations and the supremacy of a single company in the territory.

Keywords: Territoriality, Belem Metropolitan Region, Bus, Urban Geography.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa Conceitual - Geoprocessamento e o projeto cartográfico na identificação das territorialidades das empresas de ônibus na RMB (2012).....	20
Figura 2: Organização socioespacial para pensar o sistema de transporte urbano.....	35
Figura 3: Expansão urbana da cidade de Belém de 1700 até 1900, e as linhas de bondes operadas no período de 1900-1950.....	49
Figura 4: Bonde da empresa Pará Electric na linha Largo destinado a passageiros de primeira classe.	51
Figura 5: Bonde da empresa Pará Electric na linha Largo destinado a passageiros de segunda classe.	51
Figura 6: Manchete do Jornal Folha Vespertina - ênfase no acidente de ônibus (lotação). ...	52
Figura 7: Tiragem comparativa da mesma edição - ônibus v.s. bonde elétrico.	52
Figura 8: Veículo de carroceria de Madeira da linha Telegrafo Sem Fio, envolvido em acidente, década de 1950.	54
Figura 9: Veículo de carroceria Metálica da linha Sacramento – Humaitá – AL-02703, década de 1970.	54
Figura 10: Veículo da empresa Transmab (AU) e, operação de 2000 a 2005.	65
Figura 11: Veículo da linha Pedreirinha - Presidente Vargas, de ordem AU-91526 (placa JUK-4484).	65
Figura 12: Veículo da linha Águas Lindas - Presidente Vargas de ordem BL-92206 (placa JUK-4484).	65
Figura 13: Layout dos ônibus em circulação na RMB, de 1997 até 2007.	69
Figura 14: Layout dos ônibus em circulação na RMB no período de 2007 a 2010.	70
Figura 15: Layout dos ônibus do transporte suplementar em circulação na RMB a partir de 2010.....	76
Figura 16: Layout dos ônibus em circulação em Belém, a partir de 2010.....	77
Figura 17: Veículo da empresa Via Urbana (CM) operando na linha Castanheira - Presidente Vargas - CM-44002 (Placa: JUR-2448).....	79
Figura 18: Veículo da empresa Via Urbana (CM) operando indevidamente na linha da empresa Rápido Dom Manoel (AG) PAAR - Ceasa CM-44002.	79
Figura 19: Veículo da empresa TransBCampos (AB) em operação na linha Pedreira - F. Patroni - AB-23010 (Placa: JUO-1335).....	80
Figura 20: Veículo da empresa Via Luz (BT) em operação na linha Pedreira - F. Patroni BT-23006 (Placa: LCL-0481).....	80
Figura 21: Veículo operando no Rio de Janeiro pela empresa Transurb (RJ) na linha Grajaú / Cosme Velho (422). (Placa: KNU-9887).	80
Figura 22: Veículo da figura anterior, agora na empresa São Cristóvão (CH) em operação na linha Pedreira - Felipe Patroni - CH-23003 (Placa: KNU-9887).	80
Figura 23: Veículo da empresa EuroBus (BR) em operação na linha Icoaraci - Ver-o-Pêso - BR-87101 (Placa: JUY-9056).	81
Figura 24: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa VIP Transportes (CE) na linha Tapajós - Ver-o-Pêso - CE-77003. (Placa: JUY-9056).....	81
Figura 25: Veículo da empresa EuroBus (BR) em operação na linha Tenoné - Presidente Vargas - BR-77705. (Placa: JVM-0258).....	82

Figura 26: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Via Norte (CF) na linha Tenoné - Presidente Vargas - CF-77705. (Placa: JVM-0258).	82
Figura 27: Veículo da empresa Auto Viação Icoaraciense (AR) em operação na linha Icoaraci / Castanheira - AR-87707 (Placa: JVJ-5934).	82
Figura 28: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Transcool (CG) na linha Pratinha / Castanheira - CG-64102. (Placa: JVJ-5934).	82
Figura 29: Veículo da empresa VIP Transportes (CE) em operação na linha Outeiro / São Braz - CE-87901 (Placa: NSQ-1721).	83
Figura 30: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Expresso Marajoara (CN) na linha Icoaraci - Presidente Vargas - CN-003. (Placa: NSQ-1721).	83
Figura 31: Veículo da empresa Via Norte (CF) em operação na linha Tenoné - Presidente Vargas - CF-77701.	84
Figura 32: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Transportes Montenegro (CR) na linha Jardim Europa - Ver-o-Pêso - CR-75711. (Placa: JVZ-2393).	84
Figura 33: Veículo da empresa VIP Premium (CJ) em operação na linha Castanheira - Ver-o-Pêso - CJ-00001. (Placa: NSU-3132).	84
Figura 34: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Transportes Montenegro (CR) em operação na linha Jardim Europa - Ver-o-Pêso - CR-75716. (Placa: NSU-3132). ...	84
Figura 35: Veículo da empresa VIP Premium (CJ) em operação na linha Castanheira - Ver-o-Pêso - CJ-44403 (Placa: NSR-2580).	85
Figura 36: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Via Norte (CF) em operação na linha Tenoné - Ver-o-Pêso - CF-78404. (Placa: NSR-2580).	85
Figura 37: Veículo da empresa VIP Premium (CJ) em operação na linha Benfica / Murinin - São Braz - “BQ” / CJ-974 (Placa OBW-3989).	86
Figura 38: Veículo em operação, na cidade do Rio de Janeiro pela empresa Transurb (RJ) na linha Castelo / Circular (212).	86
Figura 39: Veículo da empresa Fénix Transportes (CB) em operação na linha PAAR - Ceasa - CB-90812 (Placa: LSR-3005).	86
Figura 40: Veículo da empresa TransCapi (CL) em operação na linha Santa Bárbara / São Braz - CL-97306 (Placa: OFN-5989).	87
Figura 41: Mesmo veículo, em um momento anterior, operando na linha Jibóia Branca / Castanheira - VP-500604.	87
Figura 42: Veículo da empresa Central Transportes (CQ) em operação na linha Benfica / Murinin - São Braz CQ-97407 (Placa: NSH-4925).	88
Figura 43: Veículo da empresa TransUni (CC) em operação na linha Outeiro / Castanheira - CC-89304 (Placa: DBL-0272).	89
Figura 44: Veículo da figura seguinte, quando operava na empresa Princesa do Salgado (BP) na linha Outeiro / São Braz - BP-87901. (Placa: JWC-0109).	91
Figura 45: Veículo da empresa TransUni (CC) em operação na linha Mosqueiro / São Braz - CC-97004 (Placa: JWC-0109).	91
Figura 46: Processos de societários entre empresas do sistema de transporte público na RMB, de 2000-2012.	93
Figura 47: Veículo da empresa TransBCampos (AB) em operação na linha Pedreira - Felipe Patroni - AB-23005 (Placa: JUG-9467) em operação em 2012.	121
Figura 48: Veículo da empresa Transportes São Luiz (AM) em operação na linha Canudos - Presidente Vargas - AM-32409 (Placa: JTK-1758), em operação em 2012.	121

Figura 49: Veículo da empresa Belém-Rio Transportes (BD) em operação na linha Satélite - Ver-o-Pêso - BD-76214 (placa KMV-6133).	122
Figura 50: Veículo da empresa Belém-Rio Transportes (BD) em operação na linha Ceasa - Felipe Patroni - BD-44101 (placa KZS-5942).	122
Figura 51: Veículo da empresa Transportadora Arsenal (AA) na linha Cipriano Santos - Presidente Vargas - AA-32807 (Placa: KNU-6652).	137
Figura 52: Mesmo veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Transportes Canadá (BU) na linha Alcindo Cacela - José Malcher - BU-41704.	137
Figura 53: Veículo da empresa Expresso Michele (BC) na linha Benevides - Presidente Vargas - BC-00004 (Placa BUP-2936).	138
Figura 54: Veículo da empresa Expresso Michele (BC) na linha Benevides - São Bráz - BC-001 (Placa-BYF-0595).	138
Figura 55: Veículo da empresa Expresso Michele (BC) na linha Benevides - São Bráz - BC-97602 (Placa: MVS-2334).	139
Figura 56: Veículo da empresa Expresso Michele (BC) na Benevides - Iguatemi - BC-00002 (Placa: LNM-75023).	139
Figura 57: Veículo da empresa Viação Perpétuo Socorro (AK) na linha Ananindeua - Presidente Vargas - AK-98004 (Placa: DBM-6936).	140
Figura 58: Veículo da empresa Barata Transportes (BN) na linha Ananindeua - Presidente Vargas - BN-98004.	140
Figura II59: Modelo de placa para veículo de uso particular (1901-1941).	153
Figura I: Modelo de placa para veículo de aluguel (1901-1941).	I
Figura II: Modelo de placa para veículo Particular (1901-1941).	I
Figura III: Modelo de placa para veículo automóveis.	III
Figura IV: Modelo de placa para motocicletas, triciclos e quadrículos.	III

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Perspectivas para a hierarquização das empresas de ônibus, em tipologias.	42
Quadro 2: Empresas concessionárias do sistema de transporte público em 2000.	64
Quadro 3: Caracterização das cores dos ônibus na RMB de 2000-2008.	71
Quadro 4: Empresas que entraram no sistema de transporte público entre 2001 e 2008.	73
Quadro 5: Empresas concessionárias que saíram do sistema de transporte público entre 2001 e 2008.	74
Quadro 6: Empresas concessionárias que entraram no sistema de transporte público de 2009 a 2012.	78
Quadro 7: Empresas concessionárias falidas no período de 2001 à 2012.	92
Quadro 8: Empresas concessionárias do sistema de transporte público em 2012.	95
Quadro I: RENAVAL - Combinação de letras de placas - Ordem por Unidade da Federação.V	

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Valores totais do número de linhas, por empresa, de ônibus da RMB, em 2000. .	63
Gráfico 2: Distribuição de itinerários, por empresa concessionária, na RMB (2012).....	102
Gráfico 3: Participação das empresas em linhas de Operação Compartilhada.	103
Gráfico 4: Caracterização operacional das empresas, por compartilhamento ou não, de linhas com outras empresas.	106
Gráfico 5: Valores totais, em quilometragem percorrida em uma viagem, na soma de itinerários das empresas de ônibus da RMB, em 2012.....	113
Gráfico 6: Dispersão das empresas e suas linhas de ônibus, por quilometragem percorrida em uma viagem, somada ao total de itinerários da empresa no sistema em 2012.	115
Gráfico 7: Caracterização operacional das empresas, por itinerários com e sem sobreposição por outras empresas.....	135

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Oferta de Linhas de Ônibus do Sistema de Transporte Urbano na RMB (2012).	99
Mapa 2: Linhas e terminais do sistema de Transporte Público de Passageiros em Operação Única e Compartilhada, na RMB em 2012.	105
Mapa 3: Linhas e terminais das empresas de ônibus do primeiro grupo (de 22,8 à 265,8 Km) do gráfico 6.....	117
Mapa 4: Linhas e terminais das empresas de ônibus do segundo grupo (de 296,9 à 456,3 km) do gráfico 6.....	119
Mapa 5: Linhas e terminais da empresa ViaLoc - BJ (11 linhas com 597,2Km) do terceiro grupo do gráfico 6.....	123
Mapa 6: Linhas e terminais da empresa Autoviária Paraense - AV (8 linhas, 868,7Km) do terceiro grupo do gráfico 6.	125
Mapa 7: Linhas e terminais da empresa Viação Princesa do Salgado - BP (15 linhas, 754,4km) do terceiro grupo do gráfico 6.	127
Mapa 8: Linhas e terminais da empresa Nova Marambaia - AT (18 linhas, 736,5Km) do terceiro grupo do gráfico 6.	129
Mapa 9: Linhas e terminais da empresa Viação Forte - AF (25 linhas, 1.037,8Km) pertencente ao gráfico 6.....	131

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

ARCON	- Agencia de Regulaçãe e Controle de Serviçoe Pùblicos do Estado do Pará
ABNT	- Associação Brasileira de Normas Técnicas
AMUB	- Autarquia de Mobilidade Urbana de Belém
BDG	- Banco de Dados Geográficos
CTB	- Código de Trânsito Brasileiro
CTBel	- Companhia de Transporte do Município de Belém
CDP	- Companhia Docas do Pará
CETTRAN-PA	- Companhia Estadual do Trânsito
CIAM	- Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CONTRAN	- Conselho Nacional de Trânsito
CNT	- Conselho Nacional de Trânsito
DET	- Delegacia Estadual de Trânsito
DETRAN-PA	- Departamento de Trânsito do Pará
DENATRAN	- Departamento Nacional de Trânsito
DASAC	- Distrito Administrativo da Sacramento
DABEL	- Distrito Administrativo de Belém
DAICO	- Distrito Administrativo de Icoaraci
DABEN	- Distrito Administrativo do Benguí
DAENT	- Distrito Administrativo do Entroncamento
DAGUA	- Distrito Administrativo do Guamá
DAMOS	- Distrito Administrativo do Mosqueiro
DAOUT	- Distrito Administrativo do Outeiro
EMTU	- Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MC	- Ministério das Cidades
OB	- Ônibus Brasil
PDTU	- Plano Diretor de Transporte Urbano
PlanMob	- Plano Nacional de Acessibilidade Urbana
PC	- Polícia Civil
Brasil Acessível	- Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana
RMB	- Região Metropolitana de Belém
RENAVAM	- Registro Nacional de Veículos Automotores
SINESP	- Serviço Nacional de Informações de Segurança Pública
SETRANS-BEL	- Sindicato das Empresas de Ônibus de Belém
SIG	- Sistema de Informação Geográfica
SeMOB	- Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém
UNAMA	- Universidade da Amazônia
UFPA	- Universidade Federal do Pará

Sumário

INTRODUÇÃO.....	15
1. A PRODUÇÃO DA CIDADE E O TRANSPORTE URBANO.....	23
1.1. O pensamento sobre o espaço urbano.....	23
1.2. O Estado e os Agentes Ordenadores e suas ações no Território.	29
1.3. O papel do transporte no espaço urbano.	37
2. ATUAÇÃO DOS AGENTES TRANSPORTADORES URBANOS NA RMB.	47
2.1.Processos históricos e a inserção do transporte na RMB.....	47
2.2.Agentes transportadores e as empresas no século XXI.....	57
3. O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA RMB (2000 – 2012).	62
3.1.As empresas do sistema de transporte urbano da RMB, no ano de 2000.	62
3.1.1. Caracterização das empresas da RMB.....	67
3.2.O surgimento de “novas” empresas concessionárias e transição de capitais em 2009 a 2012.	75
4. TERRITORIALIDADES DOS AGENTES TRANSPORTADORES NA RMB EM 2012.....	96
4.1.Os Transportadores e a oferta do Sistema de transporte público.	96
4.2.Compartilhamentos e sobreposições de linhas como elementos de análise das estratégias operacionais das empresas no transporte público da RMB.....	103
4.2.1. Agrupamentos das empresas de ônibus em 2012, segundo quantidade de linhas e quilometragem percorrida.	111
4.3.Sobreposição de Itinerários das empresas de ônibus em 2012.....	134
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	143
REFERENCIAS.....	147
APÊNDICE: SISTEMA DE EMPLACAMENTO DE VEÍCULOS NO BRASIL.	153

INTRODUÇÃO

No período de 2000 à 2012, o crescimento da frota nacional de veículos particulares no Brasil contribuiu sobremaneira para o comprometimento na mobilidade urbana. Nos últimos anos, os problemas nos sistemas de transporte nos grandes centros urbanos nas cidades brasileiras, tornou-se crônico. O trânsito tem consumido grande parcela do tempo dos cidadãos, que passam grande parte do tempo nos congestionamentos urbanos.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), em 2000, o Brasil possuía o registro de 29.722.950 veículos emplacados; em 2012, atingiu o total de 76.137.191 veículos, registrando no período um incremento de 46.414.241 veículos, ou seja, a frota nacional de veículos dobrou no intervalo de dez anos, (DENATRAN, 2014). A aceleração no ritmo e aumento do número de veículos automotores aumentou a pressão pelo uso da malha viária, agravando as condições de trafegabilidade e de mobilidade nos sistemas de transportes urbanos.

Em 2001, a Região Metropolitana de Belém (RMB)¹ apresentava o registro de 185.073 veículos emplacados (DENATRAN, 2014); naquele momento o sistema de transporte urbano já apresentava sinais de comprometimento em sua estrutura viária e, principalmente, no sistema de transporte de passageiros.

Em 2012, a RMB apresentou o quantitativo de 522.179 veículos (DENATRAN, 2014), valor bem acima do dobro verificado no início da década. Ao longo do período de 2000-2012, o sistema de transporte apresentou maior frequência no número de congestionamentos. Assim, o sistema de transporte público de passageiros, o principal meio de transporte urbano na RMB, passou por novas organizações em sua infraestrutura, com fortes alterações nas relações societárias dos agentes transportadores.

A importância dos estudos em transporte dá-se principalmente, em analisar em que medida o aumento da frota de veículos automotores agrava a operação do sistema de transporte público de passageiros, e se este crescimento da frota em circulação, promove impedimentos no tempo de circulação do capital rodante. Pois, ao longo deste período (2000-2012) a RMB vem apresentando redução em sua capacidade de mobilidade urbana, mesmo com abertura de novas vias, prolongamentos e requalificações de vias existentes.

¹ - Composta pelos municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará e Santa Isabel do Pará.

Nos últimos anos, foram observadas mudanças nas empresas de ônibus em operação na RMB, novas companhias surgidas, algumas originadas de empresas pré-existentes, assumindo linhas de ônibus destas empresas ou compartilhando a operação de itinerários. Em alguns casos, foi identificada partilha de capitais, em outros, transferência de capitais para as novas empresas concessionárias do serviço de transporte público. Entretanto, manteve-se na RMB uma estrutura na qual as linhas de ônibus partem da periferia, transportando seus passageiros para as áreas centrais, devolvendo-os ao fim do dia para a periferia.

As mudanças no modelo exploratório acima citado, nos convida a aprofundar o olhar geográfico sobre as relações estabelecidas que envolvem os agentes em distintas escalas. Nesta pesquisa, encontram-se identificados os agentes do transporte e os agentes normalizadores, ambos com forte inserção na economia. Em meio aos agentes atuantes em escala nacional, em escala local e/ou regional, identifica-se a atuação de agentes transportadores, agentes reguladores e agentes transportados, marcador por constantes conflitos territoriais pela busca de sua reprodução econômica. Os agentes demarcam múltiplos territórios na cidade envoltas em múltiplas intencionalidades, projetadas e representadas por meio de suas ações no espaço urbano metropolitano.

A Região Metropolitana de Belém possuía em 2000 cerca de 130 linhas de ônibus urbanas, operadas por 21 empresas concessionárias do serviço. Entretanto, a médio e longo prazo foi observada a redução nas condições de transportes, com congestionamentos que elevam a insatisfação dos passageiros promovendo problemas a saúde física e mental dos usuários do sistema de transporte público. Nesse momento, o agente regulador passou a atuar com maior intensidade no sistema.

As interferências do agente regulador, atualmente representada pela Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB) visa a promoção de ações mitigadoras, no sentido de minimizar os desacordos realizados pelos agentes transportadores com implicação direta no serviço ofertado aos usuários do sistema.

Esta pesquisa tem como objetivo geral analisar as territorialidades dos agentes transportadores no espaço urbano da RMB no período de 2000 a 2012, os objetivos específicos desta pesquisa são:

1. Analisar as estratégias destes agentes em confronto com as ações dos agentes reguladores locais, considerando relações locais e externas, em uma dinâmica de movimento totalidade-lugar, representadas em seus domínios territoriais.

2. Compreender as implicações no movimento societário (falência, divisão, fusão) das empresas de ônibus da RMB para a configuração das territorialidades de suas ações no espaço urbano.
3. Investigar e correlacionar as mudanças na ocupação urbana da RMB com a configuração dos territórios das empresas de ônibus.

Para entender o sistema de transporte público de passageiros na RMB, torna-se necessário identificar as transformações no espaço urbano metropolitano, por meio dos movimentos totalidade-lugar. A organização de distintas infraestruturas por grandes grupos capitalistas e por capitalistas individuais possibilitam uma coerência estruturada, necessárias aos grupos envolvidos. Na busca permanente de acréscimos no valor das mercadorias e do volume de capital posto em circulação, a competição pela acumulação é crescente e ininterrupta, o capital é o grande motor articulador dos impulsos do sistema capitalista. É fundamental no trabalho, a busca em compreender como as infraestruturas estáveis permitem a produção, a comunicação, a distribuição, o consumo e as trocas necessárias para a reprodução do sistema. Entendendo que os agentes do sistema de transporte público de passageiros desempenham importante papel na reprodução dos demais agentes atuantes no espaço urbano.

Levantamentos de campo foram realizados para identificar as configurações territoriais dos agentes transportadores, bem como a caracterização das empresas de ônibus em operação no sistema de transporte urbano, o perfil operacional de cada empresa e a avaliação e caracterizada os itinerários das linhas de ônibus urbanas.

O método de análise desta pesquisa consiste no materialismo histórico e dialético, pois, possibilita avanços na análise das transformações do segmento dos transportes de passageiros na RMB, abordando as contradições entre o cenário nacional e local, bem como os processos intra-urbanos envolvidos. Nesse sentido, esta pesquisa tem procedimentos metodológicos para a coleta, interpretação e análise de dados capazes de promover uma reflexão acerca a complexidade de relações econômicas, políticas e sociais materializadas no território urbano, a partir de ações dos agentes do sistema de transporte público de passageiros da RMB.

Nesse sentido, a pesquisa envolve inicialmente um diálogo acerca das argumentações de autores como Harvey (2005) que trata dos agentes do espaço urbano e no sistema capitalista. O “*princípio da conexão que une os fenômenos geográficos*” é revisto por meio da leitura de Santos (2008a) e Camargo (2012) no debate totalidade-lugar. A leitura de Brasileiro & Henry

(2003) e Carlos (2007) delinea o papel e o processo estruturador do transporte de passageiros e os processos espaciais da cidade.

A metodologia de pesquisa incluiu pesquisa documental, com o caráter histórico-geográfico sobre o sistema de transporte público de passageiros em Belém e Região Metropolitana. Nesta etapa, várias fontes foram consultadas (artigos científicos, jornais, revistas, etc.). Este procedimento consiste em analisar os processos que levam a transformação do espaço urbano e as alterações dos domínios territoriais dos agentes transportadores, em meio as suas estratégias de reprodução no sistema de transporte público de passageiros da RMB.

O levantamento de dados em campo possibilitou a observação sistemática do comportamento dos agentes envolvidos no sistema de transporte urbano da RMB, interagindo com as transformações espaciais ao longo do período de 2000 - 2012. Esse procedimento abordou questões mais específicas sobre o comportamento desses agentes no sistema de transporte público de passageiros, compreendendo práticas e estratégias de reprodução econômica e social dos agentes do transporte.

O tratamento de dados coletados em campo, deu-se na formatação de um projeto cartográfico a parte, neste foi pensada a construção de um Banco de Dados Geográficos (BDG) em ambiente de Sistema de Informação Geográfica (SIG). Onde para Fitz (2008), o BDG deve ser construído a partir do argumento da *interface* (pesquisador); estruturando a *entrada e integração de dados*, no caso deste trabalho: *terminais de linhas, itinerários de linhas, quantidade de veículos em operação, empresa(s) em operação, assim como a identificação de tipologias de linhas – operação compartilhadas ou de operação única; permitindo consultas e análises espaciais* após os processamentos de dados, tais como *análise da margem de distância entre terminais, análise do grau de disponibilidade de linhas, análise das vias com mais disponibilidade de linhas*, resultando na *visualização e plotagem*, contidas nas representações cartográficas (*área de abrangência dos terminais de ônibus, área de abrangência das linhas de ônibus, e a área de concentração de itinerários de ônibus na malha viária urbana*).

No desenvolvimento da pesquisa projetou-se as representações cartográficas de suporte as informações levantadas em campo, com o uso das ferramentas do geoprocessamento acompanhando os movimentos societários, identificando os terminais de ônibus, a concentração dos itinerários, e em segundo momento, o espraiamento dos domínios territoriais dos agentes transportadores. De modo que, ao longo da pesquisa os dados coletados em campo subsidiaram

o projeto cartográfico, no qual foi possível obter a representação da atuação destes agentes por meio dos produtos cartográficos.

A cartografia foi incorporada nesta pesquisa, como ciência necessária para a compreensão da visão de conjunto das relações, onde se revela em cada lugar, características próprias mas resultantes da ocorrência das totalidades-mundo. A visão de conjunto permite a comparação sobre as diferenças percebidas entre lugares; destarte, a ocorrência de um fenômeno superfície terrestre é passível de ser localizada pela ciência cartográfica. O projeto cartográfico deu-se em três etapas, são elas: o levantamento de campo, o geoprocessamento e a confecções de representações cartográficas específicas para esta pesquisa.

A primeira, com o levantamento de campo, identificando as empresas de ônibus em operação no sistema de transporte urbano, localizando os terminais de ônibus, das linhas urbanas de Belém e Região Metropolitana, estas localizações permitiram compreender a origem dos itinerários, possibilitando o entendimento da função do transporte urbano na cidade. A análise dos itinerários (rotas) de ônibus, compreendem toda a extensão do percurso, identificando a ordem da linha, o nome da linha, tipos de operação, denominamos de operação única para somente uma empresa detentora da linha e operação compartilhada para itinerários servidos por duas ou mais empresas. Esta tipologia nos permite identificar os acordos entre empresas, para operar em rotas com maior capacidade de passageiros e por conseguinte maior rentabilidade no serviço;

Na segunda etapa, as informações foram traduzidas para o ambiente computacional através da plataforma do Sistema de Informação Geográfica (SIG). Após projetar a planta de malha urbana da RMB, deu-se início ao processo de vetorização, com a plotagem dos terminais de ônibus como elemento pontual; e vetorização os percursos realizados pelas linhas de ônibus, tendo como resultado a geometria em linha, acrescidas dos atributos necessários para a etapa seguinte.

Na terceira etapa foram identificados os atributos mais relevantes, como a ordem da linha, o nome, e a(s) empresa(s) responsáveis pela operação, considerando operações únicas e compartilhadas. Assim, foram calculados os percursos, em Km², de cada itinerário, o que permitiu acompanhar a quilometragem operacional de cada uma das empresas concessionárias do serviço de transporte público de passageiros na Região Metropolitana de Belém.

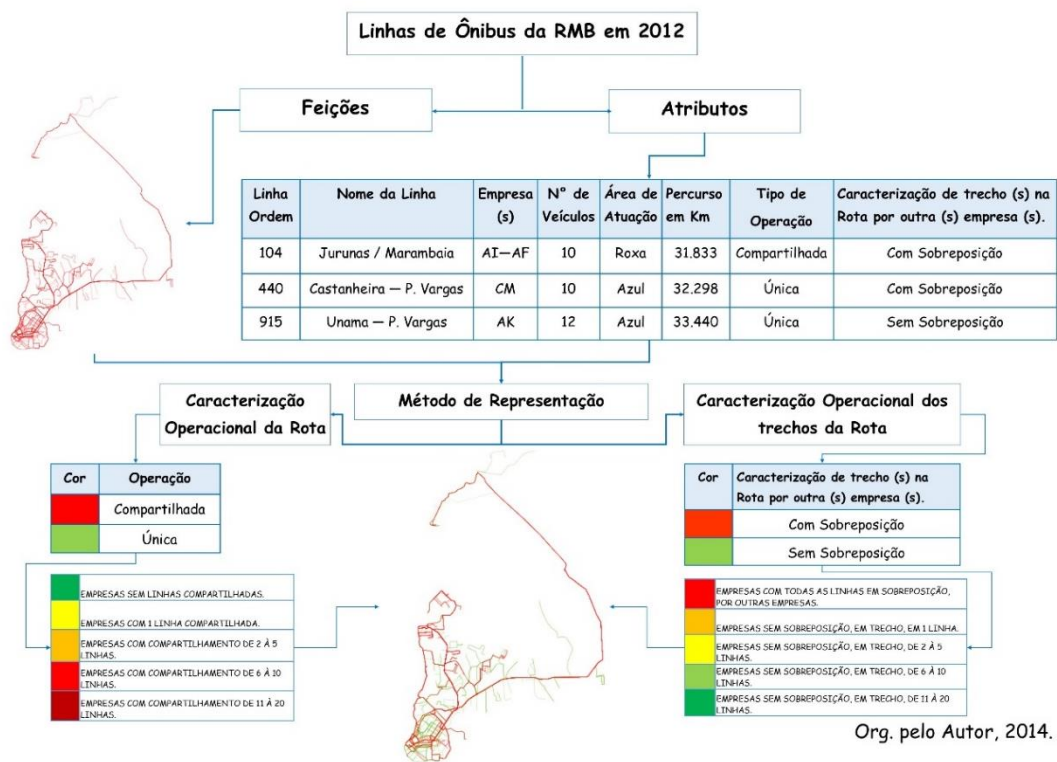
O Sistema de Informação Geográfica (SIG) possui forte vínculo com a escola de geografia tradicional, com enfoque na variação de áreas. A partir do incremento da tecnologia as

pesquisas ganharam métodos consistentes para a análise geográfica a partir da quantificação dos elementos (FITZ, 2008). Entretanto, sem os embasamentos analíticos da geografia tradicional e da geografia crítica, escolas geográficas que alicerçam a ciência geográfica, os procedimentos adotados nessa pesquisa, a partir do uso do geoprocessamento, poderiam correr o risco de se tornarem evasivos.

O conhecimento empírico, técnico, e os pressupostos teóricos adotados nesta pesquisa, possibilitaram, melhor apropriação do SIG, e a partir do uso do geoprocessamento, as informações levantadas em anos de pesquisa foram devidamente organizadas e inseridas em ambiente computacional, possibilitando o processamento, gerando novas informações qualitativas e quantitativas, que foram necessárias para estruturação da temática transporte urbano na RMB.

Desta forma, na figura 01, apresenta-se a estruturação do Banco de Dados Geográficos (BDG) proveniente do geoprocessamento, nesta apresenta-se a **camada vetorial: Linhas de Ônibus da RMB em 2012**, essa camada possui as *feições* constituindo o desenho de cada itinerário das linhas de ônibus, resultando na *geometria em linha*; e os *atributos*, a estes diretamente vinculados em células que armazenam os *dados qualitativos e quantitativos*, constituídos por *caracteres alfabéticos e numéricos*.

Figura 1: Mapa Conceitual - Geoprocessamento e o projeto cartográfico na identificação das territorialidades das empresas de ônibus na RMB (2012).



Na figura acima, encontra-se representando o projeto cartográfico e a síntese da estruturação de dados, que trabalhados em geoprocessamento, onde as informações geográficas tornaram-se geoespecializáveis, para subsidiar o conjunto de quadros, gráficos, figuras e representações cartográficas organizados nesta pesquisa.

A dissertação é dividida em quatro capítulos, no entanto, na introdução da pesquisa são apresentados: o tema transporte urbano, a problemática, os objetivos e os procedimentos metodológicos necessários para abordagem do sistema de transporte público de passageiros na RMB, no período de 2000 a 2012.

O primeiro capítulo, intitulado “*A Produção da Cidade e o Transporte Urbano*” aborda as concepções de cidade e espaço urbano, enquanto construção humana resultante do processo histórico e social. Nesse capítulo, são apresentados os principais agentes atuantes no espaço urbano, com destaque para a ação do Estado, este caracterizado pelo seu poder alienígena que assume diante aos demais agentes atuantes no espaço urbano.

O segundo capítulo, intitulado a “*Atuação dos Agentes Transportadores Urbanos na RMB*”, é o momento em que é realizado um levantamento histórico do transporte público na cidade de Belém, observando o crescimento urbano da cidade a partir dos principais corredores viários, que foram escolhidos na valorização do espaço urbano pelos agentes locais. As mudanças ocorridas a partir da implantação do serviço de transportes por bondes, inicialmente movidos a tração animal, que a partir da implantação da energia elétrica aumentou a sua capacidade de transporte dos bondes de 1880 até meados de 1910; quando a partir de 1908, os bondes passaram a ser movidos a eletricidade. Neste capítulo, é apresentada a correlação do crescimento urbano da cidade de Belém com o sistema de transporte urbano, inicialmente movido por bondes, que mais adiante cedeu lugar para o serviço de transporte público por ônibus urbano, presente até os dias atuais.

No terceiro capítulo, intitulado “*O Sistema de Transporte Público de Passageiros na RMB 2000-2012*” são apresentadas as empresas autorizadas pelo poder público, em operação em 2000, e em 2008, suas estratégias territoriais e suas relações societárias. A seguir, são tratadas as mudanças no ano de 2008, com a inserção de “novas empresas” e a saída de serviço de outras do sistema de transporte público da RMB. Neste capítulo, aborda-se a aceleração no processo de inserção de “novas empresas” no sistema a partir de 2009 até o ano de 2012, quando se observa elevado grau de disputa territorial entre as 40 companhias autorizadas para operar no serviço de transporte público de passageiros na RMB.

No quarto capítulo, “*Territorialidades dos Agentes Transportadores na RMB em 2012*”, o sistema de transporte público de passageiros é analisado tomando como objeto a composição das 40 companhias e a oferta do serviço na RMB em 2012. Nas considerações finais, são apresentadas as análises sobre as mudanças nas estruturas nacionais, que incidiram na conjuntura das empresas de ônibus locais; o lugar respondeu ao estímulo nacional, de três formas, a primeira foi modernizando a frota elevando o nível de acirramento entre companhias, a segunda forma deu-se a partir da aquisição de veículos utilizados em outras cidades do Brasil; e a terceira abrange as duas primeiras articuladas com a necessidade de ampliação da margem de lucro, entre agentes, com o desconhecimento dos trabalhadores rodoviários, que trabalham para os mesmos agentes. A questão maior consiste, nas relações entre as empresas, pois das 40 companhias atuantes em 2012, a grande maioria pertenciam ao mesmo grupo empresarial que alterna seu poder no uso do território do espaço urbano da RMB.

Ao fim, o leitor encontrará no apêndice instrumentos normativos do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), que estrutura o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) que estabelecem critérios fundamentais para o sistema de identificação de placas de veículos, por Unidade da Federação. Estes critérios, possibilitaram melhor entendimento das relações entre empresas locais e destas com grupos empresariais atuantes em outras cidades brasileiras. O Apêndice, é um importante instrumento para o entendimento destas relações, que pode ser consultado a qualquer momento na leitura desta pesquisa.

1. A PRODUÇÃO DA CIDADE E O TRANSPORTE URBANO.

O presente capítulo aborda as transformações sociais, políticas e econômicas que aliadas ao incremento tecnológico, possibilitaram modificações nas estratégias dos agentes ordenadores do espaço urbano dentro do sistema capitalista. O papel desempenhado por estes agentes possibilita a maior poder de intervenção no território.

O sistema de transporte público de passageiros foi inserido no ambiente urbano com o propósito de assegurar a acessibilidade em meio a distribuição de usos do solo, fomentando centralidades à fixação de estabelecimentos comerciais e de moradias. No capitalismo, o transporte contribui de sobre maneira, para que a população provida tenha um papel na economia local, e frente aos processos de segregação e/ou auto segregação socioespacial no espaço urbano. O exame do papel do transporte, volta-se aos fluxos, embora reconhece-se que os fixos são fundamentais para seu entendimento. Assim, este capítulo traz um diálogo com autores acerca da relação entre os processos de produção e reprodução do espaço urbano e suas interfaces com o transporte, entendido como componente fundamental do processo de estruturação urbana.

1.1. O pensamento sobre o espaço urbano.

As transformações ocorridas nas cidades brasileiras no início do século XIX, apontam para redefinições das coerências regionais estabelecidas pelas elites nacionais e locais no processo de neoliberalização da economia, promovendo fortes impactos no espaço urbano, a partir das novas estruturas implantadas com a industrialização (KOHLSDOSRF, 1985), é possível compreender os rebatimentos desses impactos. Os processos urbanos decorridos destas alterações promoveram perturbações que se materializavam nas estruturas da cidade, alterando o conteúdo social urbano.

As mudanças e transformações ocorridas no meio de produção da cidade de outrora, promoveram o surgimento de novas atividades econômicas urbanas, com adição da velocidade e ritmo de produção, contribuindo assim, para o processo de produção, e posteriormente de organização do espaço urbano atual. Por meio dessas transformações advindas da aceleração das atividades industriais, efetivaram-se novas ordens sobre os processos urbanos.

A cidade passou a ser objeto de intenções de agentes que incidiam de maneira intensa no conteúdo urbano, promovendo e estimulando um acelerado crescimento demográfico. Com o estímulo e a criação de grandes vias de circulação, promoviam o avanço na construção de novas rotas de circulação de mercadorias. Inicialmente, a circulação se realizava, com a utilização do meio hidrográfico, a partir da siderurgia as vias férreas ganharam destaque na circulação de pessoas e de mercadorias satisfazendo economicamente as necessidades locais e efetivas projetadas pelos agentes (KOHLSDOSRF, 1985).

A nova ordem conduzida pela revolução industrial apresentou seus rebatimentos na diminuição das relações rurais, alterando profundamente a estrutura agrária; com paulatino esvaziamento demográfico do campo, envolvido e seduzido pela modernização, houve um aumento do processo migratório para a cidade. Tal processo, gerou uma perturbação na estrutura agrária, e, mais ainda na estrutura urbana, nos sistemas funcionais até então instalados, remanescentes de épocas passadas. Ao mesmo momento em que a nova ordem alterou as necessidades de locomoção e circulação na cidade, e para a cidade. A revolução industrial desenvolveu o processo de urbanização, no qual, por meio da produção, circulação e consumo nas cidades estabeleceu-se a rede urbana com o fortalecimento da rede de comunicações e de transportes, articulando-se nas distantes regiões, estabelecendo uma economia mundial.

A partir da primeira metade do século XX, a concepção de sociedade adquirida pelos urbanistas, perdeu fôlego em sentido global, prevalecendo os interesses econômicos nas projeções sobre as cidades. A partir do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) em 1928, um novo modelo de racionalidade passou a conduzir as projeções para a cidade, quando passa então a ganhar enfoque a concepção da especialidade da estrutura técnica, de caráter funcional e estético. Destarte, a cidade do século XX, inicia um processo de deterioração de suas qualidades espaciais, com o progressivo desaparecimento de valores sociais historicamente construídos. A cidade passa a organizar os espaços da individualidade sobre as identidades, com novas intencionalidades em cada espaço urbano; intencionalidades localizadas em acordo com os interesses dos agentes do espaço urbano.

Na contemporaneidade, a sociedade encontra-se estruturada na imbricada disposição do modo de produção capitalista, e ao mesmo tempo na produção do espaço, o que a torna socialmente constituída e resultante das recriações das relações sociais. Entretanto, para a compreensão do urbano, torna-se necessária uma reflexão sobre os dados apreendidos na vida

cotidiana, onde o homem é posto no pilar central de análise sobre o espaço urbano (CARLOS, 2007).

As relações socialmente produzidas, estabelecidas/realizadas, atribuem singularidade às parcelas do espaço e se articulam na totalidade espacial (CAMARGO, 2012). Assim, o espaço urbano assume um caráter aglomerador em se tratando da densidade demográfica e de localizações, podendo assim, ser analisado como integrador de lugares. Comumente, costuma-se associar a produção do espaço urbano ao processo de produção capitalista, considerando as mudanças nas relações de trabalho, de lutas e os movimentos sociais, através de tensões e conflitos na realização da vida na cidade.

A cidade, enquanto construção humana, é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulando ao longo do processo histórico cumulativo, a cidade contém e revela ações significação da vida humana, obra e produto, processo histórico cumulativo, a cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o futuro, que se constrói nas tramas do presente – o nos coloca diante da impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico analisado. (CARLOS, 2007, p. 11).

No atual contexto, a cidade revela contraditórios combinados processos, em um movimento alternado de continuidades e discontinuidades, no qual incide a relação espaço/tempo. A análise urbana também revela a crise da cidade, com o aprofundamento de velhas contradições, bem como a produção de novas contradições num movimento de persistências/transformações/deteriorações dos lugares da prática socioespacial cotidiana. A cidade passa a ser espaço determinante e esclarecedor das relações produzidas pela sociedade, bem como, representa a prática criadora, em que é capaz de ser apropriada ou até dominada pelos agentes.

Entretanto, no mundo moderno a dominação ganha o conteúdo das estratégias políticas que produzem o espaço da coação, restringindo as interferências externas que se impõem na sociedade no direcionamento de uma nova prática social pautada no individualismo e exclusividade do uso do espaço urbano. Constantemente, o conflito intensifica-se com novas apropriações, tomadas nas realizações da prática criativa imposta pelo mundo.

A diferenciação da cidade e do urbano pode ser compreendida a partir de Carlos (2007), o espaço urbano é compreendido na reprodução da vida em todas as dimensões, na articulação indissociável dos planos local/mundial; em que a cidade como pensamento do plano do lugar revela o vivido e a vida cotidiana, observados nos espaços-tempos de realização da vida.

A contribuição de Santos (2009) é norteadora da definição do espaço geográfico como espaço habitado, em seu entendimento, o urbano e a cidade têm um papel de destaque o espaço geográfico contemporâneo, cabendo uma diferenciação entre ambos, reconhece o urbano como “o abstrato, o geral, o externo” e a cidade como “o particular, o concreto, o interno” (SANTOS, 2009). Não obstante, em ambos, cidade e urbano encontra-se o elo estabelecido pelo espaço e o tempo, direcionando a percepção ampla do espaço urbano como uma superposição de tempos sensíveis a partir da materialidade da cidade, na fração do urbano.

A análise da cidade e do urbano compreende o princípio da interconectividade, apresentada por Camargo (2012), quanto à relação espaço-tempo na compreensão de um sistema aberto e organizado. Onde a cidade remete-se a “ordem próxima” e o urbano como “ordem distante”, resultando no processo de formação da sociedade urbana revelada na produção e configuração do espaço urbano.

Nos processos de produção do espaço urbano, encontram-se tendências de destruição dos referenciais urbanos historicamente construídos, justificados no ideário do progresso e do moderno. A cidade transforma-se paulatinamente em fragmentada; na paisagem urbana encontra-se as constantes transformações, resultado de agenciamentos que invadem e paralisam as práticas sociais. As destruições de referenciais urbanos são compreendidas pelo desaparecimento do passado histórico, e acelerado pela incessante construção das novas formas, com empobrecimento das relações de vizinhança, a mudança das relações dos homens com os objetos que lhe são próximos, e um verdadeiro esfacelamento das relações familiares (CARLOS, 2007).

No processo de aceleração do mundo moderno, as mudanças no processo de acumulação geram um novo modo de apropriação do espaço da cidade, com profundas mudanças nas formas, o tempo torna-se cada vez mais efêmero, produto da nova racionalidade imposta pelas profundas mudanças na relação espaço-temporal, resultantes do processo de acumulação capitalista. Desse modo, as mudanças racionalizadas para a cidade geram novos modelos de circulação intensificando a velocidade de informações, o que contraditoriamente, promove um isolamento da compreensão do espaço, agravado com o distanciamento do indivíduo em relação aos lugares.

A realização da vida em caráter local atravessa a redefinição de seus usos, trata-se do processo de consumo no espaço para consumo do espaço, que se revela na diminuição dos espaços na cidade; assim, o uso da cidade passa a se reduzir em uma mercantilização do espaço.

O processo de consumo do espaço tem no valor de troca, a mercantilização do espaço, agora transformado em mercadoria, limitando a forma de apropriação. O poder exercido pelo Estado sobre o espaço produz a privação de usos, sob a justificativa da ordem e da lei, promovendo a expansão da mancha urbana, com o deslocamento da população para áreas periféricas, empurrados pelos processos de valorização dos lugares e das localizações nas áreas centrais, conduzidos pelo exercício de ordem e lei do uso do espaço urbano.

Nas regiões metropolitanas brasileiras é possível identificar os processos que levam a valorização de áreas centrais. A valorização que abrange áreas intermediárias entre o centro e a periferia. Nesse processo, o Estado incrementa a infraestrutura necessária para a valorização da área que mais adiante será apropriada pelo capital. Os moradores residentes nessas áreas intermediárias são conduzidos a ocuparem espaços na periferia, pois, na grande maioria das vezes, o Estado, utiliza de seus instrumentos normativos, dentre eles, a lei de uso e controle do solo urbano, a cobrança de impostos e a introdução de infraestruturas como mecanismos que o Estado utiliza para estimular a redefinição dos usos do espaço urbano.

Outro instrumento utilizado pelo Estado, consiste no remanejamento de famílias de áreas centrais ou intermediárias com problemas de saneamento ou devido a necessidade solução de questões viárias para áreas periféricas. Ao promover a intervenção na área (pode ser uma quadra, uma via, ou um bairro), todo espaço do entorno passa a ser valorizado, sem que para isso seja inserido um único prego pelo setor principal. O sistema capitalista encarrega-se de estimular a valorização da paisagem geográfica, reduzindo as condições de permanência de grupos sociais menos capitalizados; no geral, estes grupos passam a vender seus lotes ou imóveis e passam a ocupar áreas periféricas, nas quais o aluguel do solo urbano é mais acessível. Esse processo revela a articulação entre o Estado e os agentes do espaço urbano, destinam novas áreas para a população de baixa renda residir, muitas vezes sem a cobrança e impostos.

No urbano, as redefinições do uso do espaço geram centralidades e novas áreas destinadas a expansão da periferia, atendendo as condições necessárias para a reprodução capitalista especificamente através da construção de infraestruturas, que desencadeiam em uma rede de circulação geradora de localizações, fundamentais para o processo produtivo. Deste modo, as localizações das atividades no espaço urbano são redefinidas em acordo com as práticas socioespaciais no processo de produção, apropriação, e reprodução do urbano. No mundo moderno, esse processo apresenta a articulação indissociável em três planos:

O **econômico** (a cidade produzida como condição de realização da produção do capital – convém não esquecer que a reprodução das frações de capital se realizam através da produção do espaço), o **político** (a cidade produzida como espaço de dominação pelo Estado na medida em que domina a sociedade através da produção de um espaço normatizado); e o **social** (a cidade produzida como prática sócio-espacial, isto é, elemento central da reprodução da vida humana). Estes três planos revelam dimensões, como aquelas de local e global; tendo como pano de fundo o processo de mundialização da sociedade, enquanto constituição da sociedade urbana/espaço mundial. (CARLOS, 2007, p. 21, grifo nosso).

A cidade encarada à luz do movimento de controle, de processos urbanos, torna-se uma entidade observada a partir de raciocínios que, voltam-se as definições dos problemas urbanos, com o propósito de solucioná-los. Nesse movimento, o planejamento urbano, a princípio, afirma-se como uma instituição associada ao poder público (o Estado); estando assim, conectado em uma estreita relação com agentes capitalizados que conduzem o movimento de apropriação dos espaços privilegiados da cidade.

No século XX, a extraordinária ideia de modernidade marcou profundamente os espaços urbanos das cidades. No Brasil, as transformações nas relações espaço-temporais, parecem ter constituído novos padrões ao modo de vida da sociedade ao longo das décadas, com mais efetividade nas duas últimas. Como resultado, novas racionalidades foram incorporadas ao cotidiano, algumas adotadas e outras impostas. O fato é que, o desenvolvimento tecnológico tem cumprido seu papel de propagador da versatilidade do sistema capitalista.

A cidade passa a despontar como centro de interesses de distintos agentes, em que por meio das relações políticas, econômicas e sociais, mediadas ainda pelos instrumentais tecnológicos, passam a absorver o crescente e denso fluxo econômico e social, conectados à política mundial, estimulada pelos interesses ordenados pelo sistema-mundo; alterando sua hierarquia do ponto de vista urbano, por conta de novas hierarquizações no espaço mundial (CARLOS, 2007).

No mundo moderno, o processo gerador de novas hierarquizações torna o espaço uma mercadoria, com forte inserção no circuito de troca, estando na esfera da comercialização. Assim, o espaço passa pela estruturação urbana a partir das condições de moradia e deslocamento do ser humano, dos fundamentos necessários para a reprodução social, econômica e política dos agentes atuantes no espaço urbano.

A forte participação no processo de produção do espaço urbano atende aos seus interesses, e aos interesses estratégicos das políticas do Estado. Tal fato, implica em profundas mudanças nos modos de uso do solo, trazendo como consequência, acentuações envolvendo espaço público e espaço privado, com forte valorização do segundo, em áreas centrais. Nos

espaços públicos, observa-se a perda de conteúdo social e histórico. Dessa forma, o espaço passa a ganhar a conotação de mercadoria, por se encontrar preso ao universo da troca, com sua fragmentação relacionada ao processo de compra e venda, conduzindo a transformações no plano de uso e consumo do espaço (CARLOS, 2007).

1.2. O Estado e os Agentes Ordenadores e suas ações no Território.

Para além da compreensão da cidade e do urbano, torna-se necessária a compreensão do principal agente definidor desta conexão: o Estado. O qual assume o papel de modelador do espaço urbano, segundo Harvey (2005), isso é possível devido a característica de “*poder alienígena*” que assume diante aos demais agentes, com acentuada fragmentação espacial que se revela nos diferentes usos da terra.

A leitura da geografia sobre a acumulação capitalista, visa a análise do processo que mantém permanentemente os acréscimos no valor das mercadorias e do volume de capital posto em circulação. Assim, a competição pela acumulação crescente e ininterrupta do capital é o grande motor articulador dos impulsos do sistema capitalista.

Para aumentar a acumulação, o sistema capitalista aumenta a produção, e a faz, a partir da redução do tempo necessário para sua produção, circulação e seu consumo. Harvey (2005, p. 40), aponta que Marx percebeu neste movimento a busca da “*aniquilação do espaço pelo tempo*” uma “*lei*” básica para a reprodução do sistema capitalista. Entretanto, para reduzir o tempo de giro do capital, acelerando a circulação e por conseguinte comprimindo os horizontes do espaço tempo, é necessário que o capital seja imobilizado, a partir de sua retirada da circulação imediata. É na fixação do capital que o sistema capitalista gera um novo valor, pois a fixação de investimentos no espaço, são necessários para a estruturação do mesmo, as infraestruturas estáveis permitem a produção, a comunicação, a distribuição, o consumo e as trocas necessárias para reprodução do sistema, incluindo o transporte.

A produção ativa dos lugares permite a livre mobilidade do capital pelo espaço, com fluxos materiais e imateriais. Como o capital é enraizado, por está fixado no espaço, ele tende a ter vida longa e circulação lenta, necessário para o amortecimento do investimento. Ao longo dos anos este capital fixo, acaba por estabelecer uma relação que frena as velocidades ditadas pelo próprio sistema, que tem o desejo pela ampliação da velocidade.

No processo de aniquilação do espaço pelo tempo, há a necessidade de eliminar as barreiras espaciais, criadas e estimuladas pelo próprio sistema capitalista. Mas esta aniquilação, só se materializa pela produção de uma paisagem geográfica apropriada a sua dinâmica de uma acumulação em um determinado tempo histórico. Na busca da aniquilação, ele deve destruir a antiga paisagem geográfica e criar uma nova paisagem necessária para a organização territorial e de sistemas de lugares ligados pela divisão internacional do trabalho.

As estruturas fixadas são necessárias para gerar mais capitais, a construção progressiva de estruturas físicas na paisagem geográfica possibilita ao longo do tempo uma barreira às novas formas de desvalorização do espaço. Pois, “depois que se introduz o modo de produção de capital, esse modo estabelece seu domicílio na área, e as pressuposições aparentemente sólidas dadas pela natureza [afiguram-se] nos bens imóveis como as fixadas pela indústria” (MARX, 1973 apud HARVEY 2005).

Mais adiante Harvey, acrescenta:

A paisagem geográfica, abrangida pelo capital fixo e imobilizado, é tanto uma glória coroada do desenvolvimento do capital passado, como uma prisão inibidora do progresso adicional da acumulação, pois a própria construção dessa paisagem é antitética em relação à “derrubada das barreiras” e no fim, até à “anulação do espaço pelo tempo”. (HARVEY 2005, p. 53).

Na paisagem geográfica, é notória a presença das infraestruturas físicas e sociais, apropriadas enquanto recurso espacial complexo dos ativos criados pelo homem, enquanto suporte para a produção e o consumo, possíveis a serem acessados, por grupos privilegiados. O conjunto de ativos dispostos no ambiente construído, por sua vez se constituem em fonte potencial de lucros extraordinários.

A organização de distintas infraestruturas por grandes grupos capitalistas e por capitalistas individuais possibilitam uma coerência estruturada, necessária aos grupos envolvidos. Contudo, cabe ao Estado, principalmente o nacional, delimitar uma coerência estruturada mais geral, e a partir desta estrutura, são estabelecidas as relações para as coerências regionais e locais.

O sistema capitalista apresenta dois modos de apropriação de organização do espaço; o primeiro, dá-se pela formação de monopólios, constituído como meio para o controle dos processos de desequilíbrio mecanismo necessário para frear a competição excessiva e destrutiva; o segundo modo, consiste na competitividade concorrencial, que desenvolve as relações anteriormente estabelecidas de forma voraz (HARVEY, 2005).

Neste processo, são formadas as coerências espaciais estruturadas pelo sistema, em que o Estado exerce o papel de definidor das atuações dos agentes no espaço urbano.

O Estado funciona como um veículo pelo qual os interesses de classe capitalista expressam em todos os campos da produção, da circulação e da troca. Ele desempenha um papel importante na regulação da competição, na regulação da exploração do trabalho (por meio, por exemplo da legislação do salário mínimo e da quantidade máxima de horas de trabalho) e, geralmente, estabelecendo um piso sob os processos de exploração e acumulação capitalista. O Estado deve desempenhar um papel importante no provimento de “bens públicos” e infra-estruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalista, mas os quais nenhum capitalista individual acharia possível prover com lucro. Além disso o Estado, inevitavelmente, envolve-se na administração de crises e age com a tendência de queda da margem de lucro. Em todos esses aspectos, a intervenção do Estado é necessária, pois um sistema com base no interesse próprio e na competição não é capaz de expressar o interesse de classe coletivo. (HARVEY, 2005 p. 85).

O Estado é um agente de forte atuação política que possui o poder gerador de intervenções diretas e indiretas, e vai de encontro aos interesses particulares dos demais agentes, dentre os quais os mais impactados encontram-se nos grupos sociais mais excluídos. No movimento de manutenção do poder empregado na cidade, encontra-se, a partir da ação do Estado, o poder válido por simbolizar um “*poder independente*” ou um “*poder alienígena*” que nada tem a atender aos interesses coletivos, o desejo de comunidade. Destarte, o Estado possui um forte instrumento de dominação da classe dirigente, que exerce o poder em seu próprio proveito ou em interesse de classe, no entanto, necessita justificar suas projeções como um conjunto de ações benéficas a comunidade, como um bem comum a todos. (MARX e ENGELS 1970 *apud* HARVEY, 2005)

Para lograr maior êxito no emprego da dominação, duas estratégias são adotadas, a primeira, vincula-se a autonomia das instituições, como expressão de autonomia administrativa, estando assim, acima dos desejos particulares da sociedade. Entretanto, esta autonomia, torna-se relativa diante das classes dominantes, ao mesmo tempo, em que expressa a unidade de poder da classe dessas classes; a segunda estratégia, assenta-se na conexão ideologia Estado, movimento pelo qual os interesses da classe dominante escamoteiam-se, num “interesse geral ilusório”; Destarte, podem com sucesso universalizar suas “ideias dominantes” em um movimento espiral:

Toda nova classe que se põe no lugar da classe dirigente anterior fica obrigada, para levar a cabo seu objetivo, a representar seus interesses como o interesse comum de todos os membros da sociedade [...] precisa dar suas idéias a forma de universalidade, e representa-las como as únicas idéias racionais e universalmente válidas. A classe que promove a revolução aparece desde o início [...] não como uma classe, mas como

a representante do conjunto da sociedade. (MARX e ENGELS, 1970, p 65-66 *Apud* HARVEY 2005, p, 81).

Sobre esses alicerces, as ideias dominantes tendem a ganhar aceitação popular por representarem o “interesse comum”, as quais são proclamadas como verdades eternamente universais. Ao estender as noções de “justiça”, “direito” e “liberdade”, a significação de interdependência das instituições é reforçada para a conexão ideologia do Estado. Dessa forma, nas conexões entre a formação da ideologia dominante, a definição do “interesse comum ilusório” na forma do Estado e os interesses específicos reais da(s) classe(s) dirigente(s) são tão sutis como complexos. O que pode ser evidenciado quando ao considerar a produção do espaço sob o prisma da ordenação territorial, é possível observar que é o resultado do processo que é engendrado pelas classes dominantes detentoras do “*poder alienígena*” do Estado, emanado pelas instituições. Estas, necessariamente amparam e aplicam um sistema geral, abrangendo conceitos de propriedade, do indivíduo, de igualdade, de liberdade e de direito, que se encontram em correspondência com o projeto de relações sociais de troca, estabelecido no sistema capitalista.

Avançando sobre os escritos de Marx, acerca da relação Estado com o modo de produção capitalista, Harvey, resgata o paradoxo básico apresentado por Marx, no *O Capital*, quando levanta a questão: “Como um sistema de troca de mercadorias com base na liberdade e igualdade pode dar origem a um resultado caracterizado pela desigualdade e falta de liberdade” (HARVEY, 2005).

A resposta mais compreendida, encontra-se no divórcio da força de trabalho e do controle dos meios de produção, tornando-se a “conserva” da classe capitalista. Assim, a força de trabalho é uma mercadoria conservada; uma propriedade privada, sobre a qual o trabalhador encontra-se na condição de mercadoria, possuindo direitos exclusivos de venda. Quanto ao capital, este não é nada mais é que a reposição do dinheiro posto em circulação para produção de mais dinheiro.

Ao Estado cabe a garantia do direito da propriedade privada dos meios de produção e da força de trabalho, com o cumprimento de contratos, necessários para assegurar a proteção dos mecanismos de acumulação, viabilizando a eliminação de barreiras para maior mobilidade do capital e da mercadoria força de trabalho, a partir de um combinado sistema monetário, este engendrado via instrumentos políticos do Estado.

No provimento de “bens públicos” e infraestruturas físicas e sociais, o Estado estabelece os pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalistas. Conduzindo por força de leis,

a regulação da competição, e exploração da mercadoria força de trabalho, estabelecendo o piso, sob os processos de exploração e acumulação capitalista (Harvey, 2005). Esses alicerces se estabelecem via instituições que são orquestradas pelo Estado, transvertendo os interesses da classe dominante, por meio da ideologia, em “interesse comum”, um ilusório que concatena a sociedade.

A organização espacial encontra-se intrinsecamente ligada à relação espaço-temporal. Pois, a partir da aceleração da circulação do capital, eleva-se o controle do tempo do trabalho excedente, transformando-o em lucro. A partir do *tempo de rotação socialmente necessário*, movimento de circulação do capital, torna-se possível, a partir da produção de configurações espaciais fixas e imóveis (sistemas de transporte, comunicações, etc.), contraditoriamente a organização espacial é necessária para a superação do espaço posto (HARVEY, 2005).

Nessa perspectiva, considerando as variações escalares, reafirma-se a produção do espaço, no plano das lógicas engendradas na relação Estado e Capital, quando em certos momentos e em outras escalas, o espaço é produzido a partir da **repetição** e **reprodução** (Souza, 2013). Entretanto, a totalidade resultante adquire outra mutabilidade, pois é resultante da desigual acumulação de tempo e de espaço. Em temporalidades distintas, o sistema de ações em simbiose, articula-se com o sistema de objetos postos, encaixando-se em estruturas lógicas em movimento. Assim, o espaço passa a ser reflexo e agente de acumulação desigual de tempos (SANTOS, 2009).

Continuando sobre os escritos de Harvey (2005), quando apresenta a dialética envolvente na reciprocidade e dominação, em que os capitalistas; sugerem que os trabalhadores sejam dominados e coagidos pelas suas próprias criações; os primeiros, em menor intensidade. Pois, a condição capitalista é tão universal, e por consequência, a concepção do urbano e da “cidade” acaba por se tornar instável, sobretudo, ao considerar a governança urbana, a partir dos empreendedorismos em suas distintas escalas espaciais: zonas e comunidades locais, centro da cidade e subúrbios, região metropolitana, região, estado-nação, etc.

Retornando aos escritos de Santos (2009), quando examina o espaço geográfico como sinônimo de território usado, considerando as desigualdades sócio espaciais, como resultantes dos conceitos de território e de lugar. Desse ponto de vista, o território passa a ser a única possibilidade da leitura geográfica em unidade. Pois, o espaço é para ele uma totalidade dinâmica, portanto, produto de múltiplas totalizações. Assim, o território dá-se pela dinâmica dos lugares, sendo o espaço do acontecer solidário.

Nesta solidariedade são definidos os usos no território, como gerador de valores de múltiplas naturezas, com esta vinculação, o lugar e o mundo tornam-se um par indissociável, neste período técnico-científico-informacional do início do século XXI. Desta forma, é no lugar que encontram-se as ações, as interferências, e os impactos do mundo. Estes visíveis e palpáveis, onde se revelam os movimentos do controle remoto do mundo no lugar. No lugar, encontra-se à única possibilidade de resistência aos processos perversos do mundo, dada a possibilidade real e efetiva da comunicação, da troca da informação e da construção política (Santos, 2005). Sobre estas bases o espaço geográfico apresenta sua porção mais expressiva no campo de uso e poder, o território.

O território coincide com a jurisdição espacial da estrutura do Governo, considera-se o território como a conexão ideal entre espaço e política. Por território, entende-se a definição de Gottmann:

Os componentes naturais de qualquer território dado foram delimitados pela ação humana e são usados por um certo número de pessoas por razões específicas, sendo tais usos e intenções determinados por e pertencentes a um processo político. Território é um conceito gerado por indivíduos organizando o espaço seguindo seus próprios objetivos. (GOTTMANN, 2012, p. 526).

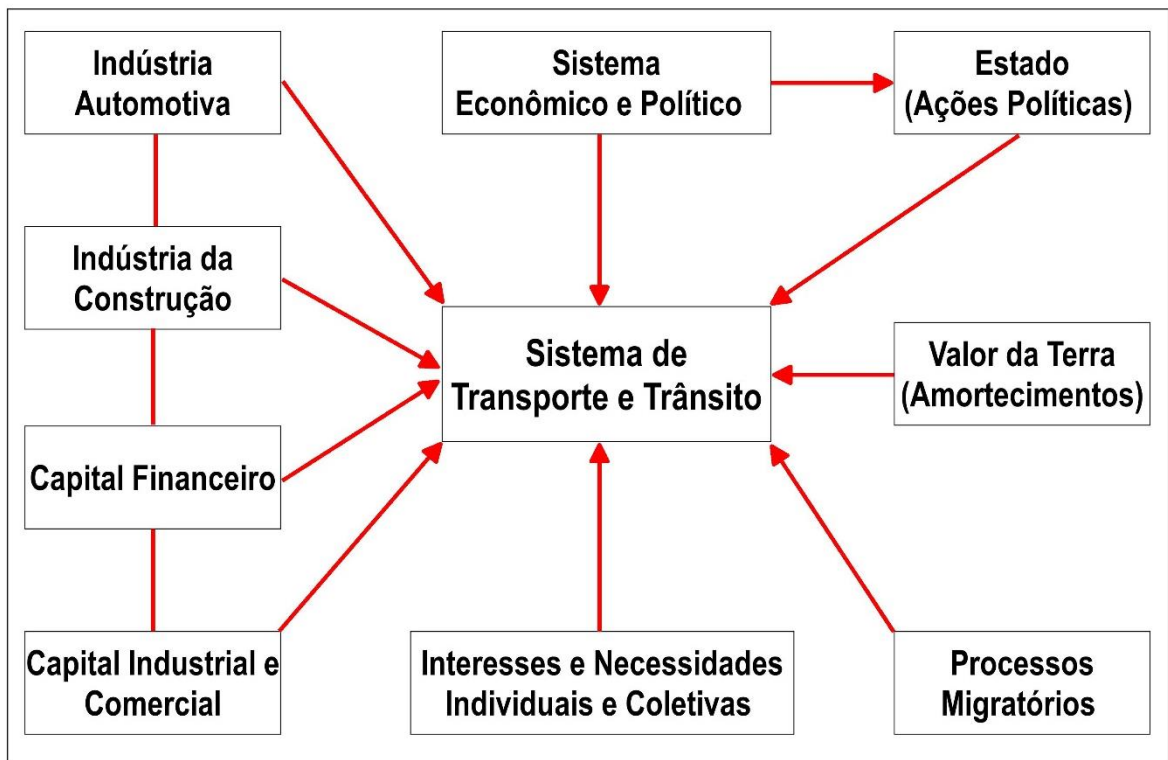
A organização destes componentes delimitados e usados por indivíduos organizados perfazem o conceito de território, este analisado pela política e pela geografia. Sendo o espaço geográfico compartimentado e organizado por processos políticos. Coube a ressalva de Gottmann (2012), quando afirma “Uma política que ignora as características e a diferenciação do espaço geográfico opera no vácuo”.

As sociedades são definidas como modos de produção e de organização social na composição de classes, e relações de propriedade, tendo como interventor o Estado por meios de seus governantes, que buscam assegurar a produção e a reprodução da cidade. No processo de desenvolvimento social da cidade, a acumulação de capital, ampliou o dinamismo de geração de lucros, a partir da apropriação da força de trabalho. As relações socioespaciais, marcam as particularidades das relações estabelecidas entre a produção capitalista e espaço, considerando a propriedade da terra e a infraestrutura urbana componentes de um importante circuito que é apropriado pelo capital.

Ao buscar fazer uma análise do território do transporte no espaço urbano da RMB, entende-se que o processo de reprodução do espaço em meio aos interesses dos agentes denominados doravante de transportadores estão inseridas na lógica posta pelo sistema capitalista.

As determinações dos grupos dirigentes da cidade destinam os espaços a serem explorados economicamente pelos agentes transportadores, com a delimitação de áreas a serem servidas pelo sistema de transporte urbano, estratificando os tipos de transporte, seja de carga ou de passageiros, disciplinando os horários de circulação do transporte público. O transporte, cumpre importante papel no desenvolvimento econômico e social dos grupos dirigentes da cidade, tornando-se componente de uma territorialização sobre a qual participa o Estado e os demais agentes, conforme apresenta a figura 2.

Figura 2: Organização socioespacial para pensar o sistema de transporte urbano.



Fonte: Vasconcellos (2001 p. 106) adaptado pelo autor (2015).

A figura acima, a concepção de organização socioespacial do espaço urbano construído, pensado aqui sob a lógica do transporte. O sistema econômico e político possui duas frentes de ações, pois, age diretamente sobre o sistema de transporte, e através do Estado; onde o Estado, incide sob o sistema de transporte por intermédio de políticas públicas, estruturadas pelo sistema econômico em consonância com o sistema político. As ações da indústria automotiva, produzem o desejo de consumo de veículos com maior implemento tecnológico, e constante alteração nos desenhos dos veículos, promovendo assim, a reprodução do “*fetichismo da mercadoria*” buscado pelo capital (financeiro e industrial comercial) (Marx, 1973 apud Harvey, 2005).

Entretanto, para que estas convergências sejam efetivadas, é necessária a intervenção de agentes integrantes do sistema econômico e político, que incidem no espaço urbano diretamente. Mas que também exercem ações em parceria com o Estado, através de políticas urbanas, que disciplinam o uso e acesso ao espaço. Neste processo, altera-se o valor da terra, criando na cidade espaços mais valorizados, dotados de grande infraestrutura, geralmente concentrado nas áreas centrais, e a permissão de uso de áreas periféricas ao centro, com precárias infraestruturas; em que o sistema de transporte e trânsito são os mecanismos pelos quais os agentes do espaço se utilizam e tornam o transporte, instrumento necessário para capturar a mercadoria força de trabalho, em seu movimento pendular, centro-periferia; e a circulação e o trânsito como meio necessário para o desenvolvimento das atividades econômicas no meio urbano.

O uso do solo urbano, apresenta notórios vínculos do Estado com os agentes, entre eles estão os pertencentes, capital financeiro que é o responsável pelo financiamento dos investimentos das infraestruturas urbanas, principalmente, a direcionadas a moradias da população com expressivo poder aquisitivo; o capital industrial e comercial, que desempenha forte atuação no ambiente urbano, ou próximo dele, como geradores de fluxos a partir de suas centralidades. As convergências destes agentes atuantes em segmentos de mercado, são caracterizadas pelas principais estratégias de concepção do espaço urbano da metrópole e das cidades próximas a ela.

Quanto aos processos migratórios, podem ser estimulados pelos grandes agentes econômicos, atraindo uma mão de obra necessária para a implantação de uma indústria automotiva, mas é sobretudo, da indústria da construção civil e expansão do capital comercial, onde se concentram as maiores demandas. Por seguinte, este processo pode ser desestimulado quando os agentes do espaço urbano encontram o quantitativo desejável para sua reprodução; com este propósito, o sistema de transporte cumpre um importante processo no represamento do contingente populacional, enrijecendo a fluidez da população excedente, na condição de mão de obra excessiva a reprodução do capital.

De acordo com a figura acima, é evidente que a organização socioespacial é resultante de interesses e necessidades individuais e coletivas, amarradas a outros interesses, voltados ao transporte da mercadoria força de trabalho, da periferia ao centro e no limiar da noite do centro à periferia.

O ambiente construído da cidade se materializa em um sistema espacial complexo, no qual se destina aos agenciamentos sobre usos áreas funcionais. Os espaços produzidos e

reproduzidos são mediados pelo espaço da circulação. Assim, as estruturas de produção, reprodução, e de circulação viabilizam o sistema expresso nas leis sociais que condicionam as trocas e relações entre os agentes (Vasconcellos, 2001). A variação entre trocas e agentes variam, considerando diversos fatores, tais como: a capacidade, a velocidade, a segurança, o conforto, e o custo operacional do transporte.

Contudo, considerando a separação física entre os locais de moradia, de trabalho e de lazer, dentre outras atividades necessárias a reprodução social; o sistema de circulação é um elemento essencial para a mobilização da força de trabalho e os custos são cobertos pelos usuários, em algumas situações o Estado assume parte deste custo. Mas, o grande capital pode assumir tal custo de acordo com o valor da força de trabalho necessária para sua reprodução.

1.3. O papel do transporte no espaço urbano.

No Brasil, as mudanças nas políticas econômicas desenvolvidas pelo Estado, possibilitaram a forte intervenção no território, onde o Estado, visando atender aos interesses dos agentes ligados às vias e transportes, e principalmente aos agentes relacionados às empreiteiras, transportadores e industriais, assumiu os custos da implantação de infraestruturas para o capital. Desta forma, estrategicamente a indústria automobilística ganhou forte atenção, especialmente, no período do regime militar. A mudança de parceiro econômico internacional, na saída do capital inglês para a entrada dos norte-americanos, verificada nos últimos anos, alterou de sobremaneira o modal adotado para o transporte de cargas e de passageiros no território brasileiro.

O desenvolvimento econômico brasileiro, em grande medida, foi alcançado a partir da criação de infraestrutura de transportes e comunicações, que possibilitaram melhores condições para a inserção do país na economia internacional. Entretanto, a implantação desta infraestrutura teve como resultado o conflito entre modais ferroviário e rodoviário, em que o plano de desenvolvimento, visava a substituição de parceiro econômico internacional, passando dos ingleses que mantinham relações com o Brasil desde o século XVIII, estes agentes, haviam desenvolvido as estradas de ferro, a instalação de bondes elétricos nas principais cidades brasileiras, onde a partir da segunda metade do século XX o Estado brasileiro passa a ter com parceiro internacional o capital norte-americano. No início do século XX, o Estado brasileiro, já ensaiava a mudança de modal, no qual a partir da segunda metade do século, pós-segunda

guerra mundial, com a Inglaterra enfraquecida economicamente, o Estados Unidos assumiu o papel de principal agente econômico brasileiro.

A implantação do modal ferroviário, deu-se na capital nacional, Rio de Janeiro em 1892, espalhando-se para os polos portuários de São Paulo e Minas Gerais, (Brasileiro & Henry, 2003), A implantação de linhas de bondes urbanos, operando das áreas centrais das cidades no sentido das áreas afastadas do centro, no propósito de servir aos trabalhadores das indústrias. O crescimento das cidades, em particular das capitais brasileiras possibilitou o crescimento das linhas urbanas, articulados com a ampliação da infraestrutura da economia de exportação.

Neste sentido, o transporte dos indivíduos é associado ao processo de exclusão espacial, na medida em que o transporte é um importante instrumento para viabilizar o projeto de exclusão física, sobretudo da população mais pobre para áreas periféricas, ao mesmo tempo em que disciplina a sua inclusão, na condição de mão de obra passível de apropriação pelo modo de produção de capitalista. Assim, os indivíduos considerados improdutivos, como: os desempregados, analfabetos, desalojados, mal considerados, tenderiam a ser contidos distante do centro, em áreas periféricas distantes, gerando aglomerados de exclusão como propõe Haesbaert (2012).

Entretanto, o fenômeno da segregação socioespacial pode ser entendido segundo a intencionalidade, se a segregação é imposta, é frequentemente imposta para as populações de baixo poder aquisitivo, que não possuem renda para pagar pela mercadoria urbano; ou pode ser auto-segregação, eleita pelas classes de médio e alto poder aquisitivo, com melhores condições de pagar o aluguel do espaço urbano; um terceiro caminho encontra-se na des-segregação, quando o Estado intervém em áreas antes periféricas, é que por meio de investimentos cria condições para a expansão do capital em novas frentes de valorização da terra urbana.

A diversidade de formas de segregação que estão em curso promoveram mudanças importantes na estruturação do espaço urbano. Seja por meio do aumento das iniciativas dos agentes, algumas delas apresentadas sucintamente, ou estabelecidas ou oportunizadas em novas dinâmicas que orientam, suscitam e refletem a produção contemporânea do espaço urbano. Assim:

A implantação de sistema de transporte urbano, primeiramente por trilhos (bondes e trens, seguidos pelo metrô) e depois, sobretudo o de matriz automotiva (ônibus, carros, caminhões, motos, etc.) geraram condições técnicas e funcionais para uma cidade mais expandida. Ela é menos densa, alcançada a situação de dispersão do tecido urbano e de diluição clara das formas urbanas em amálgamas em que elas se mesclam aos espaços rurais nas franjas deste tecido. (SPOSITO, 2013, p. 72).

As centralidades urbanas passam a ser condições e expressões centrais no lugar em que uma área pode exercer e representar o desejo da coerência espacial pensada pelos agentes hegemônicos; as áreas centrais são espaços geradores de centralidades; tais como o comércio, os serviços, as vias, as praças, etc.

A multiplicação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços revela-se através de nova espacialização urbana, permitindo-nos identificar o conceito de centro prevalente à dimensão espacial da realidade [...]

Essa redefinição não pode, no entanto, ser analisada apenas no plano da localização das atividades comerciais e de serviços, como já tem sido destacada por diferentes autores, mas deve ser estudada a partir das relações entre essa localização e os fluxos que ela gera e que sustentam. Os fluxos permitem a apreensão da *centralidade*, porque é através dos nódulos de articulação da circulação intra e interurbana que ela se revela. [...]

Desse ponto de vista, não há centro sem que se revele sua centralidade, assim como essa centralidade não se expressa sem que uma concentração se estruture. Se o *centro* se revela pelo que se localiza no território, a *centralidade* é desvelada pelo que se movimenta no território, relacionando a compreensão da centralidade, no plano conceitual, prevalentemente à dimensão temporal da realidade.

O que é central é redefinido em escalas temporais de médio e longo prazo pela mudança na localização territorial das atividades. A centralidade é redefinida continuamente, inclusive em escalas temporais de curto prazo, pelos fluxos que se desenham através da circulação das pessoas, das mercadorias, das informações, das ideias e dos valores. (SPOSITO, 2001: 238).

Em meio a estes fenômenos o que ajuda na caracterização da RMB, pois a segregação é imposta a população de baixa renda para áreas cada vez mais distantes ao centro, muitas vezes áreas com condições inadequadas de moradia, mas que apresentam baixo valor no aluguel do solo urbano; enquanto o centro desenvolve sua dinâmica na reprodução do espaço urbano, com os usos do solo voltados a reprodução do capital. Tão logo, o transporte público assume um papel importante no deslocamento da população urbana mais carente nos horários considerados comerciais, para o atendimento da população mais dependente, criando condições de desenvolvimento da cidade.

Inicialmente, considera-se a segregação como um processo natural, no qual de um lado estão os grupos econômicos atuantes no espaço projetado e apropriado, constituindo o território usado. Neste processo de competição impessoal são gerados os espaços de competição entre os diferentes grupos sociais (Correa, 1995), seguindo as tendências uniformização da população em três grandes conjuntos característicos do status socioeconômico, da urbanização e da etnia.

Nas últimas décadas, a segregação socioeconômica tornou-se mais expressiva nas cidades brasileiras. A segregação residencial apresenta a tendência à organização espacial em áreas com forte homogeneidade social o que leva a forte disparidade entre agentes. Com a proteção do capitalismo, que engendra uma força primária envolvendo o capital e o trabalho, com a força residual resultante da subordinação do trabalhador ao modo de produção, que são

derivadas da fragmentação de classes capitalistas e proletárias que enredam a divisão do trabalho especializado e/ou funcional estas disparidades se acentuam ao longo do tempo.

As coerências espaciais em grande medida são estruturadas pelo sistema capitalista, nas quais, o Estado exerce o papel de definidor das atuações dos agentes no espaço urbano. Tendo a cidade como análise da configuração estruturadora dos transportes, busca-se, visualizar a espacialização dos diferentes usos produzidos ou induzidos por seus múltiplos agentes.

Correa (1995), apresenta cinco grupos de agentes que fazem a refazem a cidade, são eles: os *proprietários fundiários*, atuantes na ampliação da renda fundiária proveniente do solo urbano, os agentes visam o aumento do valor de troca. A proximidade deste, com o grupo dos *proprietários imobiliários*, está na continuidade da ampliação da renda proveniente da especulação realizada sobre a terra, esse grupo apresenta os agentes responsáveis pelas estratégias de incorporação, financiamento, estudo técnico, construção ou produção física do imóvel, bem como sua comercialização ou mesmo a transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro, com ampliação da margem de lucro.

Os dois primeiros grupos são responsáveis pelo investimento fixado na terra, que moldam a coerência espacial na paisagem geográfica, possibilitando condições para a atuação dos agentes pertencentes ao grupo dos *proprietários dos meios de produção*, sobretudo os *industriais*, esses são agentes que demandam de grandes extensões de terrenos para satisfazer suas necessidades locacionais, considerando a presença de vias de grande mobilidade para estabelecer o fluxo na circulação da mercadoria produto e da mercadoria força de trabalho (HARVEY, 2013).

Para pensar a mobilidade dessa mercadoria força de trabalho sob a ótica do transporte, compreendendo os processos que organizam as etapas de constituição de seus agente, as contribuições de Henry e Santos (2003, p,219) são expressivas, pois o setor de transporte apresenta a passagem do comando empresarial, a partir da passagem de gerações, esses autores apresentam três gerações, claramente, identificadas nas principais cidades brasileiras, mas apresentam a tendência de uma nova geração que se projeta no segmento empresarial ligado aos transportes urbanos, são eles:

- A **primeira geração**, caracterizada pelos pioneiros, fundadores das empresas, com gestão caracterizada de forma artesanal, esses fundadores possuem uma forte relação com a empresa e principalmente com a forma de circulação de seus veículos.
- A **segunda geração** é composta pelos filhos e parentes desses fundadores, em geral, com nível superior, o que promove uma receptividade quanto as inovações organizacionais e tecnológicas em curso no segmento de transporte nacional.

- A **terceira geração** apresenta-se composta por especialistas que assumem postos de comando na empresa, por possuírem domínios no gerenciamento empresarial, em que a logística de circulação da frota é pensada na redução dos custos e elevação da rentabilidade ao máximo, o fator produtividade é o mais evidente.
- Em uma projeção no gerenciamento das empresas ligadas ao setor de transporte, **uma quarta geração** se apresenta, essa vinculada aos grupos privados, provenientes de outros setores da economia que visam à aquisição de empresas ou participação no capital de empresas de transporte.

A sistematização proposta por Henry e Santos (2003), são provocativas no sentido da busca desse elemento em nossa pesquisa. Essa distinção entre gerações pode expressar um estágio empresarial das concessionárias do serviço de transporte público de passageiros, e podem estar relacionados aos quantitativos de linhas de ônibus, a clientela atendida, e ao serviço ofertado. Logo, essas características trazem uma implicação direta no tamanho da empresa, considerando o material rodante, instalações fixas, pessoal empregado, e o mercado em que opera.

Os autores apresentam uma possibilidade de alcançar a caracterização das empresas em extratos que seguem oito tipologias, classificadas por Henry e Santos (2003), das menores classificadas no tipo **H**, as maiores, no tipo **A**; conforme a caracterização a seguir:

- **Tipo H - operadoras Individuais:** trata das conhecidas *Lotações*, nas quais o proprietário é o motorista; a frota abrange o teto de 10 veículos, com o rateio dos custos, e atuando no transporte de pessoal, serviços escolares ou especiais (eventos sociais), ou em ligações inter-metropolitana².
- **Tipo G - Unidades Artesanais:** o caráter artesanal dessas unidades de produção de serviços diferenciados deve-se ao fato de que a maior parte delas é ainda gerida diretamente pelo proprietário, que organiza pontualmente o serviço em função da demanda, e de que elas apresentam certa tendência à formalização à medida que passam a operar no serviço urbano regularizado.
- **Tipo F - Auto Viações Familiares:** esses serviços, geralmente, são constituídos por agricultores ou comerciantes oriundos do campo, foram se diferenciando das atividades econômicas do interior, primeiramente através do transporte de cargas e, depois, de passageiros (ou misto). As Auto viações tornam-se empresas familiares ao fim de uma ou duas gerações de exercício individual.
- **Tipo E - Empresas Tradicionais:** em que tradicionalmente, o transporte urbano é concedido pelo poder municipal às empresas locais, estas podem atuar também no mercado regional, prestando serviços em outras cidades, principalmente em cidades médias. Mas, uma vez especializadas na operação em mercados municipais, as empresas - em sua maioria - atuam em cidades médias, cujos mercados limitam sua expansão.

² - Aqui cabe a inserção dos transportadores de produtos agrícolas de produtores rurais, das localidades de municípios do entorno da RMB, que realizam o transporte rural-urbano para a metrópole.

- **Tipo D - Empresas Evolutivas:** impôs-se a partir de formas mais avançadas de organização da produção do serviço, com o capital crescendo nas empresas que operam com centenas de veículos. As mudanças provêm de vários agentes, dentre eles, o poder público, os fabricantes de material rodante, e da sociedade através do passageiro. Tornando necessária uma ampliação nas instalações fixas, com depósitos e oficinas, organizar a produção para cobrir custos fixos e variáveis, e explorar o mercado crescente, essencialmente, o das capitais e grandes cidades regionais.
- **Tipo C - Empresas Modernizantes:** o poder público municipal, no geral, induz a concentração e ao aumento do tamanho das empresas, como exigência para manter o direito de operação. Neste sentido, a empresa vê a necessidade de modernização do serviço tornar-se necessária.
- **Tipo B - Empresas Hegemonizantes:** com o aumento da frota das empresas acompanhando o crescimento das grandes metrópoles chegando a adquirir posições dominantes, até monopolista em submercados locais.
- **Tipo A - Empresas Monopolizantes:** como última etapa do processo de concentração empresarial é a aquisição de posições monopolísticas do mercado de uma cidade, variando do grau de crescimento desta. O controle de mercado em uma única rede de transporte com o melhor aproveitamento das instalações fixas numa direção de rentabilidade produtivista.

Ao fim, Henry e Santos (2003), apresentam o seguinte quadro 1.

Quadro 1: Perspectivas para a hierarquização das empresas de ônibus, em tipologias.

Tipo	Característica Empresarial	Serviço Principal	Serviço Secundário	Localizações Dominantes	Escala de Operação	Frota Patrimonial
A	Monopolizantes	Municipal		Megalópoles	Nacional	De 400 à 700
B	Hegemonizantes	Municipal		Metrópoles	Nacional/Regional	De 200 à 350
C	Modernizantes	Municipal	Intermunicipal / Regional	Metrópoles	Regional	De 100 à 200
D	Evolutivas	Municipal	Intermunicipal	Capitais	Regional/Local	± 100
E	Tradicionais	Municipal		Cidades Médias	Local/Regional	± 50
F	Familiares	Municipal	Particular	Cidades Médias	Local	± 30
G	Artesanais	Particular	Municipal	Cidades Secundárias	Local	± 20
H	Individuais	Particular		Periferias	Micro Local	≤ 10

Fonte: HENRY e SANTOS, 2003. Adaptado pelo Autor 2014.

O quadro acima, apresenta a hierarquização no âmbito das empresas de transporte público de passageiros nas principais metrópoles brasileiras. Deste modo, é possível identificar alguns agentes na RMB. Aqui encontramos os *agentes transportadores e empresas*, atuantes

no sistema de transporte público de passageiros atuante na RMB com suas conexões com outros agentes mais expressivos atuantes em outras capitais. Destarte, cabe ampliar a análise a partir da participação do agente articulador dos três primeiros grupos com o último, o *Estado*. Conforme dito anteriormente o *Estado* possui um poder alienígena na organização das coerências espaciais do espaço (Harvey, 2005), este faz uso de seus instrumentos disciplinadores sobre o uso do espaço urbano da cidade.

Esses instrumentos, pesam sobre os *grupos socialmente excluídos* das decisões sobre os rumos da cidade; os grupos compreendem na grande maioria da população, no geral, são grupos sem renda necessária para pagar o aluguel ou adquirir uma habitação digna; eles passam então a ocupar áreas degradadas da cidade, espontaneamente ou conduzidas pelo agente Estado, no remanejamento para conjuntos habitacionais.

Em meio aos agentes destacamos os transportadores, os empreiteiros, e os imobiliários. Entretanto, para melhor organizar a pesquisa os transportadores são expressos em três grupos, os transportadores de cargas; os transportadores de cargas e passageiros; e transportadores de passageiros. Assim, apresentamos o principal agente desta pesquisa, os transportadores de passageiros; enquanto agentes que usam da infraestrutura urbana para se capitalizarem, desta forma, são agentes atuantes na dinâmica urbana, a partir do produto que ofertam o serviço de transporte público, em caráter coletivo.

Os agentes sociais citados estariam em constantes disputa no território. Onde, Santos (2008c) aborda os fixos e os fluxos como objeto possível para a leitura geográfica, ele advertiu para maior artificialidade dos fixos e sua maior fixação ao solo; sendo os fluxos cada vez mais intensos, amplos, numerosos, e mais rápidos, possibilitando condições para a compreensão desses movimentos. Assim, dentre os fenômenos que compõem a configuração territorial, identificáveis nas relações sociais, compostos os Sistemas de Objetos (fixos) condicionando as formas de como se dão as ações e, de outro lado, os Sistemas de Ações (fluxos), originando um movimento, que a cada momento, impõe-se com os conjuntos formados por objetos novas ações tendem a ser mais produtivos constituídos num dado lugar, situações hegemônicas (SANTOS, 2008b).

Com o uso intensivo do solo urbano, o transporte urbano está presente no processo de descentralização originando novos núcleos urbanos, a saída da população das áreas centrais movidas pelo aumento do preço do aluguel da terra, em meio a fatores como congestionamentos, dificuldades quanto à obtenção de novos espaços para a expansão, restrições legais que disciplinam o uso dos espaços, com ausência ou perdas de amenidades.

Para que se efetive a descentralização dos núcleos urbanos; no outro extremo, necessita-se de terras não ocupadas disponíveis a baixos preços e impostos, uma certa infraestrutura implantada, e que essa esteja disponível para a facilidade de acesso ao sistema de transporte público de passageiros da cidade. Enfim, qualidades atrativas do novo sítio, com a possibilidade de controle do uso da terra, assegurando as amenidades, outrora não encontradas no centro urbano.

Essas descentralizações atendem aos mais distintos interesses; dentre eles Correa (1995), apresenta as seletividades que se conduzem a partir das atividades econômicas desenvolvidas na cidade; em termos temporais, seja em relação à indústria com o remanejamento das atividades com forte grau de poluição de áreas centrais, seja em relação à atividade portuária com restrições ao tipo de carga a ser recebida, evitando ou restringindo o embarque de carga viva; em termos de divisão territorial do trabalho, como as fábricas e as indústrias que descentralizam suas unidades produtivas para áreas menos valorizadas, depósitos para áreas intermediárias; entretanto, a sede gerencial dessas empresas são mantidas em áreas centrais. Essas descentralizações ao longo prazo constituem novos núcleos urbanos devido às novas centralidades desencadeadas pelas novas localizações, que mais adiante tendem a se constituírem como núcleos secundários.

Em algumas áreas, chega-se a constituir uma coesão da atividade econômica, engendra-se um magnetismo econômico, movimento em que empresas com atividade de mesma natureza, aglomeram-se para disputarem no mercado. Porém, ambas, geram um magnetismo funcional ao conduzirem a especialização do uso dessa área criando um monopólio espacial; a partir desta nova espacialização, são geradas novas localizações ao longo de eixos de intensa circulação, tais como os corredores de venda e revenda de veículos, de autopeças, de supermercados, restaurantes, etc.; funcionando no regime de economia de escala, em que pequenos estabelecimentos industriais ou comerciais, que isolados não teriam condições de atrair outros estabelecimentos maiores economicamente, bem como, o contingente consumidor, estimulando os serviços de transporte, principalmente o público de passageiros, crescentemente atraem o uso habitacionais de diversas faixas de atendimento.

O transporte público também assume seu papel de instrumento coercitivo ao disciplinar os acessos às centralidades de camadas sociais desprovidas de renda disponível para pagar pelo aluguel urbano. Com a dinâmica de afastamento socioespacial dos segmentos de baixo e médio poder aquisitivo, ocorre a demanda maior por gasto de energia dos mais pobres, sobretudo daqueles que dependem do transporte público para sua movimentação na cidade.

Na mobilização da força de trabalho, considerando a separação física, o sistema de circulação é um elemento essencial para viabilizar a reprodução social no espaço urbano, a partir da oferta de transporte para a realização das atividades necessárias, com deslocamentos, de moradia, de trabalho e de reprodução social. No planejamento do transporte público, objetiva-se a ampla mobilização da força de trabalho, a estrutura de circulação é organizada para reduzir tempos de viagens necessárias à produção, e em termos estratégicos, funcional para a lógica capitalista na geração de valor às localizações existentes e para a incorporação de novas áreas ao mercado.

A acessibilidade para as unidades de produção e consumo também são consideradas quando se avalia a disposição das redes de transporte, bem como a manutenção das redes de circulação, na composição adequada ao quantitativo de pessoas a serem transportadas. As atividades realizadas pelas pessoas correspondem a desejos manifestos no processo de sua reprodução. As “necessidades” até então imutáveis podem ser substituídas por outras e novo meio de transporte mais barato pode tornar-se dominante, em prejuízo dos demais que antes eram “indispensáveis”. Neste contexto, as escolhas dos modais em transporte são vistas na maioria das vezes pela conhecida opção dos automóveis e dos ônibus, em substituição da charrete, dos bondes elétricos e dos trens (a vapor e a óleo diesel) predominantes capitais brasileiras, até metade do século XX.

As estratégias de reprodução dos grupos sociais de renda mais baixa são definidas por decisões grupos sociais de nível hierárquico mais elevado, que decidem em quais assentamentos urbanos serão melhores conectados na integração centro-periferia. O Estado tem um papel central nesta articulação, ele age não apenas para atender aos interesses dos setores dominantes, ele representa a “cristalização de interesses” de vários grupos sociais por meio da própria burocracia. As contradições em suas ações, encontram-se no conflito de lealdade entre as promessas ofertadas aos distintos grupos de interesses diversos.

Em algum momento, o choque entre esses agentes torna-se inevitável, quando na discussão de novas políticas de transporte e trânsito, por se tratarem de interesses conflitantes. Cabendo ao Estado, o papel de mediador de conflitos internos e externos inerentes ao sistema, mas na medida do possível visando atender aos interesses das classes privilegiadas e dominantes; em cumprimento aos acordos dos grupos sociais acima apresentados. Os transportadores de passageiros urbanos são os agentes responsáveis pela locomoção da população em seu movimento pendular *casa-trabalho-casa*, *casa-trabalho-lazer-casa*, ou *casa-lazer-casa* (VASCONCELLOS, 2001).

Nos processos capitalistas de produção da cidade, e da forma urbana, estão os agentes influentes no espaço. No pensamento geográfico a cidade é resultante de processos, conceitos como território, tempo, presença de grupos de agentes, com destaque para o agente Estado; pois, dentre os demais, este é o grande responsável pela organização das lógicas espaciais estruturantes do espaço urbano.

2. ATUAÇÃO DOS AGENTES TRANSPORTADORES URBANOS NA RMB.

O município de Belém do Pará, principal da Região Metropolitana de Belém (RMB), foi fundado às margens do Rio Guamá no encontro com a Baía do Guajará, teve seu crescimento espraiado para a sua hinterlândia. Essa MetrÓpole, foi ao longo dos séculos moldada pelos agentes do espaço urbano. O espaço urbano de Belém permitiu a expansão do tecido urbano da RMB que direcionou as moradias a partir dos principais eixos viários, a atual Avenida Augusto Montenegro e a Rodovia Federal Pará-Maranhão (BR-316). Mas, antes de apresentar a presente configuração é necessário compreender os processos sócios espaciais que permitiram a atuação dos agentes urbanos, em grande medida os agentes do espaço urbano do passado, possibilitaram a atuação dos agentes transportadores do presente.

Neste capítulo, a leitura do crescimento urbano da cidade e sua relação com o transporte é analisada a partir das obras de Maísa Tobias (2005), Chélen Lemos (2007), Simaia Mercês (2007), e Alexandre Lima (2008). Em conjunto, apresentam importantes contribuições para o entendimento dos processos urbanos da cidade de Belém. Além destes autores, foram consultados acervos organizados pelo jornalista Salomão Mendes, no acervo da Biblioteca Pública Arthur Viana.

2.1. Processos históricos e a inserção do transporte na RMB.

Os processos históricos e do sistema de transporte público de Belém são considerados a partir da periodização de Tobias (2005). Para a autora, a evolução urbana da cidade e do transporte público na RMB, pauta-se em sete períodos históricos que abrangem a ocupação inicial de Belém até o ano de 1990.

O primeiro período é caracterizado pela ocupação e expansão inicial urbana, iniciando no séc. XVII até o início do Sec. XIX, a partir da construção do Forte do Presépio (atualmente Forte do Castelo), onde foram estabelecidas as primeiras missões religiosas e as atividades econômicas acompanhadas de perto pelas ordens religiosas. Assim, foi estabelecido o primeiro núcleo urbano, que surgiu no entorno das igrejas [do Carmo, São Francisco Xavier, Rosários dos Homens Brancos] no primeiro bairro da cidade de Belém (TOBIAS, 2005).

No segundo período, a consolidação do núcleo urbano e o fortalecimento da relação com o "hinterlândia" do nordeste paraense, do séc. XIX até o séc. XX, a autora apresenta

estudos realizados por Cruz (1973), em que os relatos de cronistas e historiadores assinalam a introdução dos transportes em caráter coletivo por volta de 1830. A primeira linha urbana ligava o Largo da Sé (Cidade Velha) ao Largo de Nazareth (no bairro de Nazaré), prolongada até o Marco da Primeira Léguas (bairro de Marco), com uma extensão de aproximadamente 9 Km. Nesse momento, observa-se uma concorrência das carruagens de aluguel com os bondes de transporte de passageiros, pois este último, ainda possuía pouco uso de velocidade. Este período é marcado por muitas mudanças que ocorreram na vida urbana de Belém, marcada pela economia gumífera.

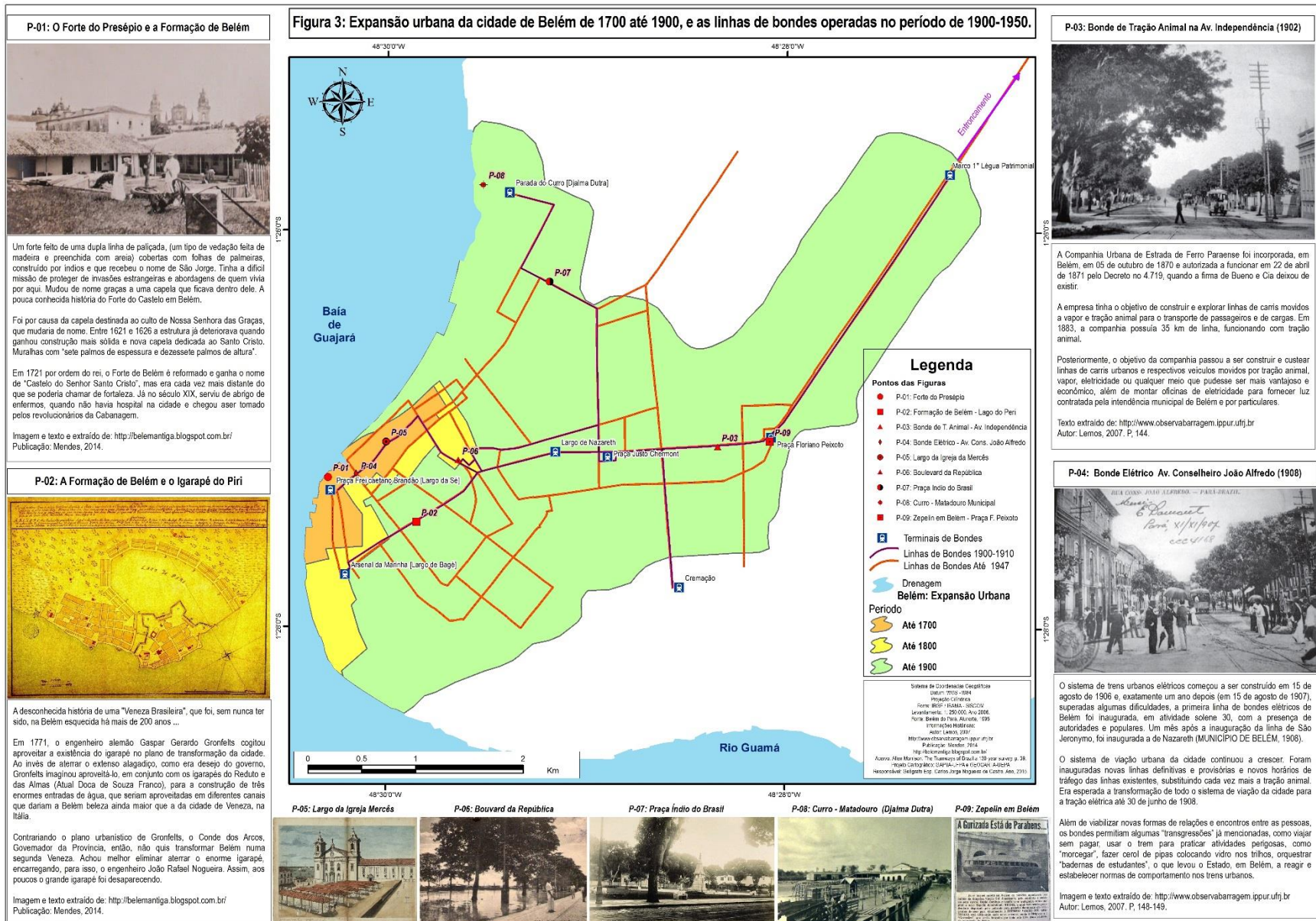
Em 1870, a Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense era a principal empresa de transportes urbanos em Belém. Ela explorava linhas de bondes movidos a vapor e a tração animal. Após a implantação da eletricidade pela Intendência Municipal de Belém e por particulares, entre eles encontra-se o Barão de Marajó³, a companhia passou a operar com bondes movidos à eletricidade (LEMOS, 2007).

No fim do século XIX, as linhas de bondes implantadas já haviam desempenhado um papel fundamental para a expansão urbana, com a consolidação e a definição de alguns importantes eixos de circulação na malha urbana da cidade de Belém (Lima, 2008). Nos dois principais bairros, a Cidade e a Campina, os corredores principais foram a Rua Conselheiro João Alfredo, Estrada das Mongubeiras (atual Almirante Tamandaré), e Avenida 15 de Agosto (atual Avenida Presidente Vargas). E as áreas relativamente mais afastadas como, a Av. Independência, Avenida Tito Franco (atual Avenida Almirante Barroso), Avenida Generalíssimo Deodoro, Travessa da Municipalidade e Djalma Dutra (onde se localizava o Matadouro Municipal, conhecido na época como Curro) eram servidas esporadicamente com o serviço.

O Município de Belém apresentou um importante momento de sua história com a estruturação da malha urbana a partir dos bondes. Os agentes do espaço urbano da época definiram os rumos de crescimento da cidade, direcionados pelos agentes influentes na vida urbana, estes residiam em áreas de terreno elevado, deixando as áreas alagadiças para as camadas pobres. Até meados de 1900, a cidade cresceu acompanhando os principais vetores de circulação, até o limite da Primeira Léguas Patrimonial, como se observa na figura 3.

³ - *José Coelho da Gama e Abreu*: Filho de um oficial da marinha portuguesa, sua família sofreu muito por causa dos acontecimentos políticos de 1831 a 1835 no Brasil, fazendo com que se refugiassem em Portugal quando ele tinha cinco anos. Retornou ao Pará em 1855, tendo lecionado matemática no liceu paraense, sido diretor das obras públicas da província do Pará, quanto foi responsável por obras como o *Bosque Rodrigues Alves* e o *Palácio Antônio Lemos*.

Figura 3: Expansão urbana da cidade de Belém de 1700 até 1900, e as linhas de bondes operadas no período de 1900-1950.



Na figura 3, destaca-se como as praças, elementos fixos, podem ser tomadas como geradoras de fluxos, a partir da presença de estações de bondes. O sistema de transporte era estruturado em torno das centralidades marcadas pelas praças, o que permitia a rentabilidade na oferta do serviço de bondes urbanos, e garantia a valorização de espaços no entorno das mesmas.

No terceiro período, observa-se o agravamento da situação econômica e ineficiência do serviço - início do século XX até 1945, com a queda da política de Lemos, e declínio da economia da borracha, coincidindo com o início da primeira guerra mundial na qual o município de Belém entrou em estagnação econômica por longos anos.

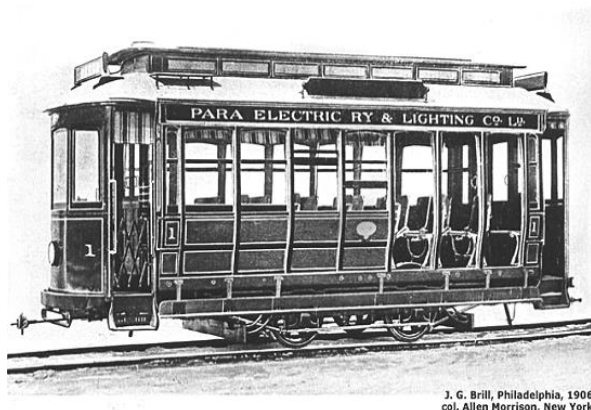
É nesse contexto, que o sistema de bondes, movidos a tração animal foram entrando em desuso, sob a justificativa de sujar a cidade. Segundo Lima (2008), os carrinhos de tração animal só seriam definitivamente extintos em 21 de Julho de 1908, com a venda dos veículos restantes para a cidade de Natal-RN. Mas esse processo de extinção dos bondes movidos a tração animal, ocorreu dois anos após as linhas de trens urbanos elétricos entrarem em operação, e um ano após a implantação da primeira linha de bondes elétricos de Belém (LEMOS, 2007).

O serviço de transporte por bondes elétricos era subsidiado, inicialmente, pela Companhia Pará Electric, empresa concessionária responsável pelo fornecimento de energia para os bondes e para a iluminação pública das principais vias da cidade, onde residiam os principais agentes do espaço urbano. Entretanto, a companhia não apresentava regularidade e satisfação nos serviços, como apresentado no trecho a seguir:

Não tem conseguido a Pará Electric Railway and Lighting Company, Limited, regularizar, de acordo com o termo de obrigação que assinou para manter o serviço provisório, não só de iluminação da cidade como de viação urbana por bondes movidos a tração animal; não tem, como dizia a citada companhia, conseguido regularizar ou normalizar esse serviço quer no que concerne à luz das vias públicas e dos estabelecimentos e casas particulares, quer no referente ao transporte de passageiros (MUNICÍPIO DE BELÉM, 1908 Apud LEMOS 2007).

A Pará Electric implementou 10 linhas de bondes, a sua maioria, concentrada nos bairros centrais, essas linhas atendiam os bairros periféricos. Na busca de agradar os agentes do espaço urbano belenense, a empresa oferecia um serviço diferenciado, com veículos de 1ª Classe, com cabines que poderiam ser fechadas nos momentos de chuva; e veículos de 2ª Classe com laterais abertas, sem a possibilidade de se abrigar no momento da chuva, conforme as figuras 4 e 5.

Figura 4: Bonde da empresa Pará Electric na linha Largo destinado a passageiros de primeira classe.



J. G. Brill, Philadelphia, 1906
col. Allen Morrison, New York

Fonte: Coleção particular de Allen Morrison.
Extraído de Lima (2008, p. 10).

Figura 5: Bonde da empresa Pará Electric na linha Largo destinado a passageiros de segunda classe.



Fonte: Álbum do Pará, 1908.
Extraído de Lima (2008, p. 10).

As figuras acima, representam a distinção social existente na época na cidade de Belém, o meio de transporte era o mesmo, mas as condições de transporte não. Entretanto, os problemas de insuficiência de energia destinada para os bondes eram constantes, com interrupções no fornecimento de energia para a locomoção dos bondes, e para as residências, sendo um dos agravantes na utilização dos bondes elétricos. Alguns problemas operacionais também eram frequentes nesse meio de transporte, como:

Além de viabilizar novas formas de relações e encontros entre as pessoas, os bondes permitiam algumas “transgressões” já mencionadas, como viajar sem pagar, usar o trem para praticar atividades perigosas, como “morcegar”, fazer cerol de pipas colocando vidro nos trilhos, orquestrar “badernas de estudantes”, o que levou o Estado, em Belém, a reagir e estabelecer normas de comportamento nos trens urbanos. (LEMOS, 2007, pp. 148-149).

Segundo o autor, esses problemas eram mais frequentes nos bairros de periferia. E estes, eram servidos por somente quatro linhas de bondes, a primeira linha partia do bairro de Souza, a segunda do cemitério de Santa Izabel (localizado no atual bairro de Guamá), a terceira do Marco da Primeira Légua Patrimonial de Belém (atual bairro de Marco), e a quarta do Curro – Matadouro Municipal – localizado na Avenida Djalma Dutra (atualmente bairro de Telégrafo). Vias que antes eram servidas pelo serviço de bondes de tração animal, como os bairros de Cremação e Pedreira passaram a ter o serviço de bondes de segunda classe.

A incidência das ações do mundo sobre o lugar, deu-se a partir da depressão econômica de 1929, que em Belém apresentou seus sinais bem antes, podendo ser sentida a partir de 1920. Pois, a empresa de capital inglês, a *Pará Electric Railways and Lighting Company, Limited* sofreu forte abalo após primeira guerra mundial, enfrentando crises operacionais, com a

unificação do valor da tarifa, antes diferenciada, não foi possível manter o serviço com a distinção de classes. Tendo por consequência o sucateamento dos bondes, entrando posteriormente em processo de recessão.

Em 1937, o grupo da *Pará Electric Railways and Lighting Company, Limited* subsidiou e fundou a *Companhia Paraense de Viação Geral Ltda.*, uma companhia de auto-ônibus⁴ iniciando suas operações em outubro com 7 carros e um socorro (Lemos, 2007, p. 154). Anos mais tarde, a companhia entrou em decadência quando o Governo Militar muda as relações na política nacional, desmantelando as estruturas ferroviárias no Brasil, com significativa preferência ao uso dos ônibus nas vias urbanas.

Acompanhando a política nacional, a inspetoria de trânsito, órgão do poder público municipal, passou para o poder estadual, chamando-se Delegacia Estadual de Trânsito (DET), quando a fiscalização e o policiamento eram executados por guardas (sinaleiros).

Em meados de 1940, a disputa entre modais rodoviário e ferroviário ganhou maior expressão entre os jornais da época, com registros de graves acidentes envolvendo ônibus e bondes, em sua maioria acidentes noticiados com forte teor de gravidade. Tomando por base a capa e a tiragem publicada no Jornal Folha Vespertina (1941), figuras 6 e 7.

Figura 6: Manchete do Jornal Folha Vespertina - ênfase no acidente de ônibus (lotação).

Figura 7: Tiragem comparativa da mesma edição - ônibus v.s. bonde elétrico.



Jornal Folha Vespertina, segunda-feira 28 de setembro de 1941.

Fonte: Acervo da Fundação Cultural Tancredo Neves (CENTUR), 2013.

O Jornal apresentou, na mesma edição, a manchete principal em que se tratava de um acidente envolvendo ônibus, também chamado de “*Lotação*” que buscava “*ganhar tempo*” em

⁴ - Desde 1913 o intendente Dionysio Auzier Bentes mencionara que os veículos auto-motores estavam alcançando a supremacia sobre os tramways elétricos (MUNICÍPIO DE BELÉM, 1913). Aos poucos os auto-ônibus tomaram cada vez mais espaço no mercado de transportes urbanos de Belém.

uma disputa com o Bonde, perdendo o controle e virando, figura 6. No mesmo exemplar, uma tiragem – uma charge nos dias atuais – que apresentava a essência desta disputa. Nesta tira, é feita uma comparação tarifária entre os modais, conforme a figura 7. No ônibus, o valor pago era de 300 R\$ (trezentos mil réis) na época, valor equivalente ao preço de uma sopa, abaixo o Bonde apresentava o valor de 200 R\$ (duzentos mil réis) com o conselho de que neste modal o transportar era melhor.

É perceptível o choque entre os agentes ligados aos segmentos de transporte. Os transportadores dos bondes ofertavam uma aparente segurança no transporte aos passageiros e um valor tarifário abaixo do ofertado pelo modal concorrente. Todavia, os transportadores rodoviários ofertavam a eficiência no desempenho ao longo das distâncias, e a praticidade de realizar itinerários de maior abrangência, deixando os passageiros mais próximos aos seus pontos de origem e de destino.

Em âmbito nacional Brasileiro & Henry (2003) apresentam a Revolução de 1930, como o momento da emergência do poder da considerada elite nacional no planejamento urbano e as cidades em crescimento. Pois, a “mentalidade rodoviária” já havia sido levantada nos discursos dos oficiais, em meados de 1913. Mas, foi a partir de 1930 e 1945, que essa tendência tornou-se mais presente, com o grande impulso dado pela elite nacional. Desse modo, é possível aferir que a elite nacional, sobretudo a estabelecida no eixo Rio de Janeiro e São Paulo, direcionou os vetores de crescimento urbano no Brasil, conduzindo as migrações internas dos grandes centros urbanos, que se formava a partir da expansão rodoviária.

O quarto período é caracterizado por Tobias (2005) pelo aquecimento da economia pós-guerra, expansão do serviço de transporte por ônibus e o início do controle estatal na década 1950. Nesse momento, os ônibus apareceram, sistematicamente, como concorrentes aos bondes elétricos em um acirrado processo de concorrência.

Quanto ao resultado dessa disputa, os ônibus ganharam a preferência no serviço de transporte urbano, a população passou a utilizá-lo com maior frequência devido a possibilidade de atingir novas áreas que a elite urbana da época elegeu para destinar à população de baixa renda; como as populações que residiam nos bairros de Sacramento, Telegrafo, Barreiro, e das localidades que cresceram, em termos demográficos, ao longo do Ramal do Pinheiro (atualmente Avenida Augusto Montenegro). As circulações dos bondes, por natureza, são disciplinadas pelas linhas férreas, e os ônibus alcançaram maior poder de articular novas áreas do tecido urbano que se formara naquele período.

Acompanhando os períodos de estudos de Tobias (2005), quando apresenta a existência de 39 linhas urbanas na cidade de Belém em 1952, nesse momento a população havia crescido de 120.000 habitantes em 1900 para aproximadamente 400.000 em 1960.

No quinto período a Sistemática ocupação das baixadas, explosão demográfica e crescimento da demanda por transportes - décadas de 60 e 70; a ocupação das áreas alegáveis e o processo de verticalização das áreas centrais.

Mercês (2007) cita que:

A prestação do serviço era autorizada a empresas e autônomos através de contratos precários, sem caráter de exclusividade. O controle da operação era minimamente exercido pelo poder público, sendo, muitas vezes, resultado da ação dos motoristas dos veículos, a maioria dos quais, os próprios autorizados. (MERCÊS, 2007, pp. 6-7).

Mais adiante a autora afirma que em meados da década de 60, as lotações em circulação em Belém eram advindas de cidades como Rio de Janeiro e Minas Gerais, após um processo de proibição de suas circulações nessas cidades, por baixa capacidade de transporte da demanda de passageiros e dos transtornos operacionais que eram prejudiciais para agilidade do trânsito urbano.

Diante desse cenário, a responsabilidade pelo transporte e trânsito ficou sobre competência da Companhia Estadual do Trânsito (CETRAN-PA), que não mais permitiu o licenciamento de veículos com carroceria de madeira como os em circulação no fim da década de 1940, um desses ônibus está retratado na manchete a seguir do Jornal Folha Vespertina (1949). A figura 8, mostra um desses veículos que tiveram seu tráfego proibido na cidade. Ao final da década de 1940, adotou-se definitivamente o ônibus com carroceria metálica, no veículo da empresa Monte Cristo (AL), apresentado na figura 9.

Figura 8: Veículo de carroceria de Madeira da linha Telegrafo Sem Fio, envolvido em acidente, década de 1950.



Jornal Folha Vespertina 1949.
Fonte: CENTUR (2013).

Figura 9: Veículo de carroceria Metálica da linha Sacramento – Humaitá – AL-02703, década de 1970.



Ônibus Brasil.
Fonte: Jaco (2014a).

A mudança no padrão dos veículos gerou um novo envolvimento entre os agentes transportadores, os que melhor se adaptaram as novas exigências promoveram o desenvolvimento do transporte de passageiros em Belém. Assim, o ônibus foi ganhando preferência, a população passou a utilizá-lo com maior frequência devido à possibilidade de atingir novas áreas, garantindo o espraiamento da cidade. A partir da década de 1970, a população de baixa renda aumentou a ocupação nos bairros de Sacramento, Telégrafo, Barreiro, e das localidades que cresceram, em termos demográficos, ao longo do Ramal do Pinheiro conforme dito anteriormente.

O sexto período, é marcado pelo arranjo operacional do sistema de transporte público e a nova configuração da expansão do tecido urbano - década de 80; marca a celebração de contratos firmados entre a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU)⁵ e os empresários do ramo, em que se estabeleceu a implementação e alterações nas linhas de ônibus urbanas; momento pelo qual, a questão do transporte metropolitano aflorou, a partir do crescimento do município de Ananindeua e Benevides.

Segundo Tobias (2005), em 1988, ocorre a transferência da gerência dos serviços públicos de interesse social da esfera federal para os estados e municípios, foi quando ocorreu a municipalização dos transportes; com a criação da Companhia de Transporte do Município de Belém (CTBel)⁶.

O sétimo período, marca a nova configuração da RMB e o primeiro Plano Diretor de Transporte Urbano – (PDTU) na década de 90. O plano associa a estrutura urbana com uma revisão do sistema de ônibus existente, trata a RMB com a identificação da Área Central, localizada na porção sudoeste da RMB, compreendendo as macrozonas Centro, Guamá, e Sacramento Marco. A Área de Transição, formada pelos bairros da Marambaia, Atalaia, esta área apresenta uma vasta área institucional; e a Área de Expansão formada em grande maioria por conjuntos habitacionais e terrenos vagos até o ano de 2000. Naquela altura, Tobias (2005) *apud* Mercês (1998) apresenta a existência de 19 empresas de ônibus particulares, que administravam 70 linhas de ônibus, com uma frota equivalente a 1.096 veículos, atendendo um volume de 1.240.000 passageiros por dia.

O oitavo período, é marcado pela Insustentabilidade do Sistema Operacional e Periferização – dias atuais⁷, quando a inclusão de Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará

⁵ - A EMTU, foi criada em 1982 para gerenciar o sistema de transporte público da RMB.

⁶ - Criada a partir da lei ° 7.475, de 28 de dezembro de 1989.

⁷ - Tobias (2005), considera o ano de 2000.

na RMB, possibilitou a expansão populacional para fora da Primeira Léngua Patrimonial de Belém. Em alguns distritos, tentou-se estabelecer a quebra de “monopólios”, que do ponto de vista jurídico até ocorreu, entretanto, do ponto de vista da organização do capital não. A partir da ascendência de um novo grupo político ao governo municipal em Belém, houve uma grande pressão para que as grandes empresas de ônibus se fragmentarem, Mercês (2007) afirma:

Como novo grupo no poder político, naqueles momentos iniciais da administração, necessitava sustentar sua imagem de opção aos setores sociais não dominantes. Necessitava também se firmar e crescer como alternativa eleitoral. A “quebra do monopólio” no distrito de Icoaraci, promessa de campanha, era vital para o governo garantir legitimidade e manter o apoio popular. Mas o fez de forma que os interesses essenciais do segmento empresarial foram preservados, descumprindo a obrigatoriedade legal de licitação, recorrendo à prática de negociação com os empresários e concedendo as linhas criadas a empresas que já operavam no transporte em Belém. Foram preservados até mesmo os interesses da empresa que tradicionalmente atendia ao distrito, a qual pretensamente estava sendo “punida” pelas precárias condições de prestação do serviço. Assim, o partido no poder capitalizou politicamente o momento e o cartel de empresários que domina a prestação do serviço de transporte coletivo na RMB permaneceu intocado (MERCÊS, 2007, p. 15).

Esse acordo firmado entre o poder público municipal e os agentes transportadores é um dos indicativos que reafirmam a questão levantada por Correa (1995), quando apresenta os grupos que fazem e refazem seus usos sobre a cidade onde faz uso do “*Poder Alienígena do Estado*” (Harvey, 2005), em que os grupos socialmente excluídos são enganados por manobras e conchavos políticos inalcançáveis por estes.

Mais adiante Mercês (2007):

Observou-se a “quebra de monopólio” de operadoras em diversas áreas, algumas localizadas em outros municípios integrantes da RMB, e a entrada de duas empresas no sistema, desvinculadas das tradicionais, mas resultado da convergência de diversos interesses, inclusive dos grupos no poder e das próprias operadoras tradicionais. As linhas de transporte coletivo continuaram sendo criadas e alteradas através de Ordens de Serviço e concedidas sem licitação. Além disso, aumentou bastante o número de linhas com operação consorciada. (MERCÊS, 2007, p. 21).

A “quebra de monopólio”, na realidade, possibilitou a ampliação dos capitais das empresas tradicionalmente atuantes no serviço de transporte público da RMB; com um aditivo, começa a operação em consórcio, o que chamaremos para os objetivos desta dissertação de compartilhamento de linhas. O aumento de linhas compartilhadas entre duas ou mais empresas, tornou a análise sobre o sistema de transporte público de passageiros na RMB, mais complexa. Pois, em muitos casos, ainda hoje, as Ordens de Serviço⁸, não acompanham o que deveria ser obedecido, muitas linhas apresentam duas possibilidades de itinerários na periferia, o que

⁸ - Concessão do agente regulador do sistema de transporte público, que indica o número da linha onde a empresa deve atuar, e o quantitativo de veículos que devem ser inseridos na sequência estabelecida pelo agente regulador.

levaria a criação de uma nova linha, entretanto, a empresa utiliza a numeração de apenas uma única linha, questão que trataremos mais adiante.

As contribuições de Tobias (2005) e Mercês (2007) são importantes para a perspectiva que se pretende nesta pesquisa. Pois, ambas antecedem o período desta, e muitos dos processos desencadeados considerando o ano de 2000 possuem relação direta com os processos apresentados acima. Entretanto, cabe verificar em que medida as empresas de ônibus encontram-se concentradas em grupos; sem dúvida, um assunto delicado e de difícil comprovação, sobretudo porque na RMB, a maioria das empresas são gerenciadas por empresários de uma nova geração, como sugerido por Henry e Santos (2003).

2.2. Agentes transportadores e as empresas no século XXI.

As **Empresas Individuais** estão presentes nas periferias de municípios como Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara, atuantes na clandestinidade, sua circulação se faz no atendimento de áreas onde as empresas maiores ainda não vislumbraram lucratividade, e seguem no sentido dos principais corredores viários, até que o poder público imponha uma barreira para sua circulação, como instrumentos jurídicos que impedem sua operação, até o momento de *blitz*.

As **Empresas Artesanais** ainda permanecem na RMB, estas, durante muito tempo, ficaram caracterizada pela presença dos empresários portugueses. Contudo, nos últimos anos, observa-se redução destes, principalmente no processo de divisão de capitais com os filhos.

A presença de **Empresas Familiares**, não é identificada no sistema de transporte de passageiros regulamenta na RMB. Entretanto, observa-se sua presença no transporte de produtores rurais, onde os ônibus transportam passageiros e cargas em um mesmo compartimento.

As **Auto Viações Familiares** estão presentes em maior volume na RMB, acredita-se que a segunda geração do comando empresarial se fez mais presente a partir de 2000, quando a maioria das empresas artesanais completaram seus 40 anos de existência, momento pelo qual o patriarca passou o comando gerencial aos filhos que procriaram seus capitais em novas empresas.

Quanto às **Empresas Tradicionais** observa-se a que o capital familiar passou a ser investido tanto nas instalações fixas (nos terrenos) quando no material rodante (veículos). A partir daqui, a forma empresarial desenvolve-se na medida em que se faz necessária a reprodução ampliada do capital. O modo de organização interna das empresas dessa categoria

é bastante dependente das normas operacionais fixadas pelo órgão municipal, permanecendo sobretudo tradicional. Mas sua gerência é realizada de forma mais empírica, não se utilizando de métodos de previsão, algumas empresas da RMB apresentam essa característica.

Quanto às **Empresas Evolutivas**, um novo nível de concentração nos fatores de produção (ônibus e pessoal), neste, as empresas procuram realizar uma operação mais racional. Também se faz necessária observar uma mudança técnico-empresarial, com as primeiras tendências à diversificação do capital, com serviços afins, sendo a empresa organizada com participação de sócios, seria o caso algumas empresas da RMB.

As **Empresas Modernizantes** possuem, em geral, uma maior aproximação com o poder público local, sendo que essas “impõem” aos operadores – as empresas – exigências mais rígidas em relação a serviços, frequência e estado da frota. A modernização das empresas de transporte compreende tanto ao desenvolvimento de critérios técnicos na organização da operação, quanto na manutenção dos veículos, quanto na cooperação ou articulação entre vários operadores presentes numa rede global. As empresas dessa categoria tendem a estender ligações com outras, que exercem suas atividades no domínio do transporte municipal ou até no inter-regional (estadual). Na RMB, é possível identificar a presença das empresas ligadas a grupos regionais no transporte rodoviário e hidroviário.

Para as **Empresas Hegemonizantes** acumulam a capacidade de resposta nos principais corredores viários, com forte demanda nos horários de concentração de passageiros, levando-as a projetar para fora da mudança de escala de produção. Reciprocamente, o melhor uso da capacidade instalada, em material rodante, equipamentos e disponibilidade de mão de obra, as incitou a ganhar posições no mercado. Na RMB é possível identificar algumas empresas, no máximo três nesse nível hierárquico, as quais possuem vinculações com outras empresas alocadas em outros níveis.

Quanto às **Empresas Monopolizantes**, são representadas por empresas que dão curso ao processo de absorção de outras empresas ou eliminação de concorrentes, certas empresas tendem a exercer um controle monopolístico de mercado de transporte urbano. Na RMB, esse processo se inicia em meados de 2000; entretanto, somente a partir de 2014, é que se consegue vislumbrar a presença de uma empresa neste patamar.

De todo modo são muito pertinentes as questões propostas por Henry e Santos (2003), pois as mesmas nos possibilitam melhor compreender as questões locais do sistema de transporte público de passageiros de uma Metrópole como Belém, em que se observa o crescimento demográfico dos municípios de sua Região Metropolitana.

No período de 2000 até 2012, as questões político-partidárias foram um grande empecilho para políticas urbanas na escala da gestão metropolitana, e isso incidiu no transporte pensado numa perspectiva de integração metropolitana. Sobretudo por divergências políticas.

A partir de 2000, dificuldades de alinhamento político partidário inviabilizaram a formação de uma gestão metropolitana efetiva. O processo de criação de invasões ao longo dos eixos de transporte nos municípios mais distantes dos núcleos de Belém se acentuam. As políticas habitacionais da Prefeitura de Belém privilegiam assentamentos onde existem condições políticas para tal, promovendo a regularização de áreas localizadas no limite de Belém. Nas ilhas de Outeiro, Mosqueiro e Cotijuba pertencentes ao município de Belém, intensificam-se as invasões, agora associadas a movimentos organizados de sem-terra que chegam a capital proveniente do interior. Nos demais municípios ocorrem invasões de áreas sem ocupação pertencentes a particulares. (LIMA & MOYSÉS, 2009, p. 63).

No processo de ocupação de áreas periféricas do município de Belém, os principais eixos de transportes dos demais municípios reforçam a questão da segregação socioespacial percebida no interior do núcleo urbano, a partir da produção contemporânea do espaço urbano (SPOSITO, 2013).

Um importante indicativo para a manutenção do sistema de transporte público de passageiros consiste no entendimento do crescimento populacional da RMB. Pois, em termos demográficos, aproximadamente 89.922.615 pessoas residem nas 25 maiores regiões metropolitanas brasileiras, esse quantitativo corresponde a 44,35% do total de habitantes estimados em 2013, segundo publicação de 2014, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2014).

Na tabela 3, é possível identificar o crescimento demográfico de Belém, com um aumento de 112.785 habitantes de 2000 a 2010 de acordo como censo (IBGE), considerando as estimativas, esse quantitativo gira entorno de 1.432.844, um incremento de 32.230 habitantes, o que pode caracterizar como uma tendência à redução do crescimento.

Em 2014, a Região Metropolitana de Belém representou 1,17% deste percentual, com 2.381.661 habitantes, segundo a composição das Regiões Metropolitanas vigentes até 30/06/2013. A MetrÓpole Belém registrou 1.432.844 habitantes, cerca de 60% desses habitantes concentram-se nesta, e os 40% restantes, que totalizam 948.817 habitantes dos municípios da Região Metropolitana, tabela 3.

Tabela 1: RMB: Distribuição demográfica por município em 2000, 2010, e 2014.

Município	Censo 2000	Censo 2010	Estimativa 2014
Belém	1.280.614	1.393.399	1.432.844
Ananindeua	393.569	471.980	499.776
Marituba	74.429	108.246	120.305
Benevides	35.546	51.651	57.393
Santa Bárbara do Pará	11.378	17.141	19.197
Santa Isabel do Pará	43.227	59.476	65.251
Castanhal	134.496	173.096	186.895
Total	1.795.536	2.042.417	2.381.661

Nota: Composição das Regiões Metropolitanas vigente até 30/06/2013

Fonte IBGE, 2000, 2010 e 2014.

Org. CASTRO, C. J. N. 2014.

Para os municípios da Região Metropolitana, como Ananindeua, é possível identificar no Censo de 2010, um aumento de 78.411 habitantes a partir do Censo de 2000; e na estimativa para 2014, esse aumento ficou em torno de 27.796 habitantes. Na contiguidade, o município de Marituba apresentou o crescimento de 33.817 novos habitantes, quando saltou de 74.429 em 2000, para 108.246 em 2010, e na estimativa de 2014 apresenta 120.305 habitantes, um crescimento de 12.059 novos habitantes. Seguindo o eixo de circulação principal, a Rodovia Federal Pará-Maranhão (**BR-316**), o município de Benevides apresentava em 2000, 35.546 habitantes, saltando para 51.651 no Censo de 2010, um aumento de 16.105 novos habitantes, nas estimativas de 2014, o município apresenta o registro do quantitativo de 57.393 habitantes, um aumento de 5.742.

Fora do principal eixo rodoviário, mas não menos importante, o município de Santa Bárbara do Pará é integrado pela Rodovia Estadual Augusto Meira (**PA-391**) que se liga a **BR-316**. O município apresentou um crescimento de 5.763 habitantes, quando se compara os censos de 2000, onde apresentava o quantitativo de 11.378, para 17.141 habitantes em 2010, nas estimativas de 2014, o município permaneceu em baixo crescimento com um incremento de 2.056 habitantes.

Os municípios de Santa Isabel do Pará e Castanhal só vão compor a Região Metropolitana de Belém após o ano 2010. Entretanto, o processo de crescimento metropolitano, incidiu sobre as empresas de transporte intermunicipal dos dois municípios, estas eram reguladas pela Agencia de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON), e na busca de assegurar o uso de suas áreas de exploração do serviço, entraram no

sistema de transporte público de passageiros, regulados pela atual SeMOB, como empresas “recém criadas”.

Desta forma, o crescimento urbano metropolitano em seu processo de espraiamento, se deu a partir da contiguidade física territorial, e impactou nos fixos caracterizados pela intensidade de seus fluxos, sobretudo em direção ao de seu corredor principal, a BR-316 (Pará-Maranhão).

A partir desses elementos necessários para a compreensão da formação de Belém, e dos meios de transporte utilizados em primazia, os períodos históricos propostos por Tobias (2005) e as análises de Mercês (2007), que formam o conjunto da formação das empresas de ônibus da RMB. Com as caracterizações e classificações propostas por Brasileiro e Santos (2003) nos permitiu a identificação das gerações e do estágio em que se encontram as empresas de ônibus da RMB. Os indicadores demográficos são apresentados sob a possibilidade de apresentar o cenário de crescimento demográfico dos municípios da RMB, e os impactos incididos no transporte público de passageiros.

3. O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA RMB (2000 – 2012).

Nesse capítulo, aborda-se os processos de entrada e saída empresas de transporte público de passageiros da RMB. A leitura de Santos (2009), sugere que o entendimento da aparente desordem do mundo capitalista é possível de análise desde que se acompanhe os fixos como geradores de fluxos, e os fluxos que demarcam os fixos, ou seja no tratado processo espaço-temporal está uma questão de foco analítico (Santos e Silveira, 2008); Embora os autores não analisem diretamente do sistema de transporte rodoviário, sua leitura é de grande contribuição para o entendimento da temática transporte dentro do recorte geográfico da Região Metropolitana de Belém, quando se abordam as estratégias dos agentes do sistema de transporte público de passageiros e sua territorialização.

Para os objetivos de pesquisa foram definidos dois períodos de análise, o primeiro de 2000 a 2008 e o segundo de 2009 a 2012. Ao longo de 2001 a 2012, é notória a mobilidade de capitais entre as empresas de ônibus criadas nos períodos acima citados. Por capital, entende-se a definição de Harvey (2005), que caracteriza-o como o dinheiro gerador de dinheiro acrescido de lucro, ou seja, o dinheiro em circulação. A forma encontrada para identificar os capitais das empresas em mobilidade, são os veículos por elas adquiridos, e como instrumento de análise comparativa, buscou-se o Banco de Imagens do Ônibus Brasil (OB), site integrado aos registros do Serviço Nacional de Informações de Segurança Pública (SINESP)⁹. Nesse banco, há informações que permitem a identificação dos ônibus de acordo com a placas, é possível também consultar a carroceria e o chassi, capazes de mostrar as transições ou transações de veículos entre empresas. As ordens de serviço dos ônibus de Belém e Região Metropolitana, foram utilizadas para a confirmação das relações societárias entre as empresas ao longo desta pesquisa.

3.1. As empresas do sistema de transporte urbano da RMB, no ano de 2000.

O sistema de transporte público regulamentado, na época pela CTBel, contava no ano 2000, com 21 empresas de ônibus¹⁰ atuantes na RMB. Estas empresas eram concessionárias

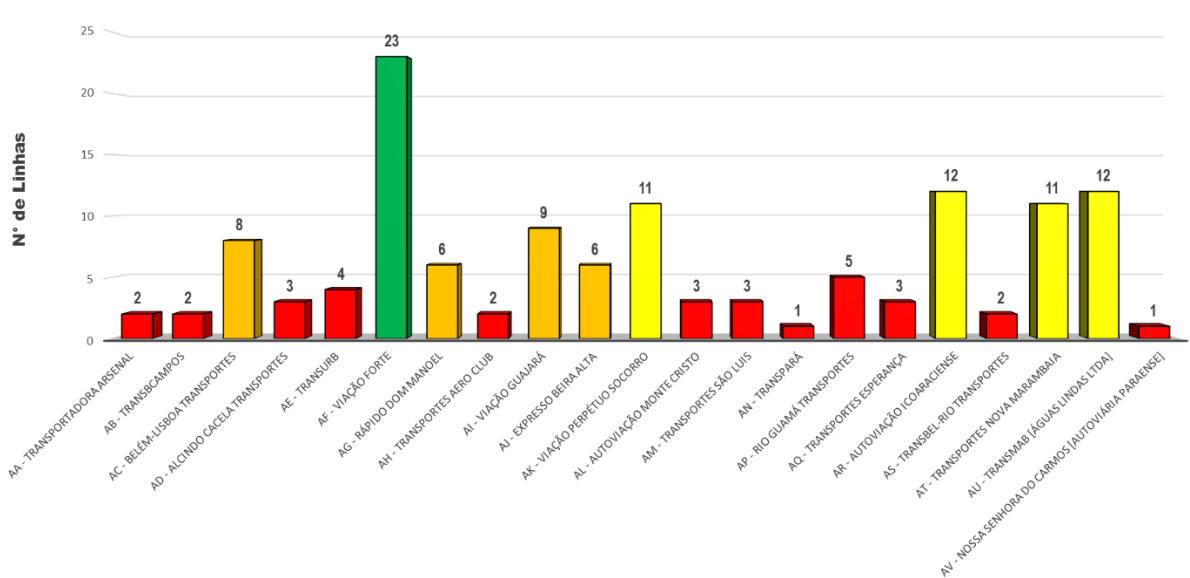
⁹ - O Aplicativo do SINESP permite acesso direto pelo cidadão aos serviços da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça (Lei 12.681/2012).

¹⁰ - Cabe destacar a existência de empresas de ônibus com operação nos municípios da RMB, que posteriormente foram inseridas no sistema da CTBel, como as empresas: Izabelense (**BB**) também atuante com o nome Benevides (**BB**); e a Expresso Michele (**BC**).

vinculadas a companhia, e estavam subordinadas a operar com a tarifa definida pelo poder público municipal de Belém.

O gráfico 1, apresenta o grau de participação das empresas de ônibus, no cenário de transporte da RMB. Neste, é possível perceber o destaque de algumas empresas, tais como: a Viação Forte (AF) com expressiva participação do montante, essa empresa possui forte atuação na porção norte do município de Ananindeua ao ser detentora de 23 linhas de linhas de ônibus; e das empresas Auto Viação Icoaraciense (AR) e TransMab [Água lindas] (AU) ambas com 12 linhas.

Gráfico 1: Valores totais do número de linhas, por empresa, de ônibus da RMB, em 2000.



Observação: Empresas com menor quantitativo de linhas foram identificadas na cor vermelha com intervalo de 1 a 5 itinerários; cor laranja no intervalo de 6 a 11 itinerários; cor amarela no intervalo de 11 a 15 itinerários; cor verde clara intervalos de 16 a 20 linhas; e por última escala, a cor verde escura para os intervalos de 21 a 25 linhas de ônibus.

Fonte: Pesquisa de Campo 2000.

Em 2000, a Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) era responsável pelo gerenciamento de 21 empresas de ônibus que operavam em aproximadamente 130 linhas de ônibus urbanas¹¹, a seguir são apresentadas as concessionárias em operação em 2000, identificadas por siglas, as ordens são sequenciais e não podem ser novamente utilizadas por outras empresas, conforme o quadro 2.

¹¹ - Nesta soma, foi considerada somente a ordem da linha, independente se são linhas de operação única ou compartilhada entre duas ou mais empresas.

Quadro 2: Empresas concessionárias do sistema de transporte público em 2000.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EM 2000				
Ordem	Empresa Concessionária		Ordem	Empresa Concessionária
AA	Transportadora Arsenal	<i>Continuação</i>	AL	Auto Viação Monte Cristo
AB	TransBCampos		AM	Transportes São Luiz
AC	Belém-Lisboa Transportes		AN	TransPará
AD	Alcindo Cacula Transportes		AP	Rio Guamá Transportes
AE	Transurb		AQ	Transportes Esperança
AF	Viação Forte		AR	Auto Viação Icoaraciense
AG	Rápido Dom Manoel		AS	TransBel-Rio Transportes
AH	Transportes Aero Club		AT	Transportes Nova Marambaia
AI	Viação Guajará		AU	Transmab [Águas Lindas Ltda.]
AJ	Expresso Beira Alta		AV	Nossa Senhora do Carmo [Autoviária Paraense]
AK	Viação Perpétuo Socorro			

Empresas concedidas: 2.

Empresas com uso de mesma ordem: 2.

Fonte: Pesquisa de Campo (2000-2012).

No quadro acima, foi identificada a existência de duas empresas Transmab e Águas Lindas Ltda., onde ambas utilizavam da mesma ordem (AU) na operação dos itinerários. No caso da empresa Nossa Senhora do Carmo (AV), em que aparecem duas empresas, diferente da anterior não havia operações simultâneas, como no caso anterior, ocorreu uma mudança no nome da empresa, em que, de acordo com o sistema de cadastro, deveria ter sido criada uma nova ordem para a empresa concessionária.

As empresas Transmab (AU) extinta em 2005, e a empresa Águas Lindas Transportes pertenciam ao mesmo grupo familiar. A distinção no uso dos nomes das empresas foi observada nas linhas com origem nos bairros da porção sul do Município de Ananindeua, ali a operação se dava pela empresa Águas Lindas, nas linhas originárias dos bairros do município de Marituba, operavam como Transmab (AU), conforme se observa na figura 10.

Figura 10: Veículo da empresa Transmab (AU) e, operação de 2000 a 2005.



Fonte: (Welter (2014a)).

A partir da figura 10, é possível identificar o veículo da linha Marituba - São Brás, de ordem **AU-91312**, operado pela empresa Transmab, conforme consta na logomarca da empresa na lateral do veículo. Mas, nas linhas oriundas da porção sul do município de Ananindeua, a ordem AU, era operada em nome da empresa Águas Lindas Transportes (atual BL), como observa-se no veículo de placa **JUK-4484** apresentado em dois momentos (figuras 11 e 12).

Figura 11: Veículo da linha Pedreirinha - Presidente Vargas, de ordem AU-91526 (placa JUK-4484).



Fonte: Welter (2014b).

Figura 12: Veículo da linha Águas Lindas - Presidente Vargas de ordem BL-92206 (placa JUK-4484).



Fonte: Pires (2014a).

No primeiro momento, o veículo encontrava-se em circulação com ordem **AU-91526**, em circulação nesta até meados de 2004, quando a Transportes Águas Lindas, oficialmente recebeu a ordem BL, conforme a figura 12.

As ordens destinadas às empresas de ônibus da RMB, nos permitem compreender as alterações ocorridas nas empresas concessionárias do serviço de transporte público, que não devem ser objeto de determinações do órgão responsável pelo gerenciamento do transporte. É

possível inferir as relações de movimentação de capitais entre empresas, que movimentam constantemente seus capitais¹². Se essa hipótese for confirmada, é possível identificar a constituição de grupos econômicos detentores de mais de uma empresa, e verificar em que medida eles estabelecem a mobilidade geográfica do capital, e sua territorialidade.

Nesse período, observa-se a TransMab (AU), que neste período compartilhava seu número de ordem (AU) com a empresa Águas Lindas (atualmente BL), ambas apresentavam o domínio de 12 linhas de ônibus atendendo a porção sul de Ananindeua e o município de Marituba. No mesmo quantitativo a empresa Auto Viação Icoaraciense (AR) detinha o domínio de 12 linhas, com atuação nos bairros do Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO) e no Distrito Administrativo do Outeiro (DAOUT).

Em seguida, a empresa Nova Marambaia (AT), dispunha de 11 linhas de ônibus e possuía uma extensão operacional demarcada na faixa do bairro de Mangueirão ao Tapanã, compreendendo ao Distrito Administrativo do Benguí (DABEN). Na extremidade norte do Distrito Administrativo da Sacramento (DASAC) a Viação Perpétuo Socorro (AK) possuía operação predominantemente com 8 de suas 10 linhas realizando a integração operacional no Terminal da Estação Marex¹³ estabelecendo um amplo domínio territorial nos bairros de Maracangalha, Miramar, Barreiro, Sacramento e Telégrafo.

Em 2000, os terminais de passageiros da Universidade Federal do Pará (UFPA) já congregavam um significativo quantitativo de linhas de ônibus com destinos à universidade. A Viação Guajará (AI) era detentora de 10 linhas, sendo 7 seguindo pela porção sul do bairro de Guamá¹⁴, e 3 linhas seguindo à porção sul do bairro de Terra Firme¹⁵. A centralidade do terminal de passageiros apresenta-se como garantia de rentabilidade operacional, pois, a universidade concentra um significativo público cativo, em geral, estudantes que a apesar do benefício da meia-passagem, garantem a lucratividade das empresas de ônibus que operam nos terminais de passageiros à frente da universidade.

¹² - Por Capital, entende-se o movimento geográfico do dinheiro e das mercadorias como capital não é igual ao movimento dos produtos e dos metais preciosos. Afinal, o capital é o dinheiro usado de uma determinada maneira, não é de modo algum como todos os usos do dinheiro (HARVEY, 2005, p. 480).

¹³ - As linhas - Djalma Dutra (549), e Pratinha - Presidente Vargas (638), não realizavam conexão na estação.

¹⁴ - As linhas UFPA – Pedreira (306), UFPA - Padre Eutíquio (307), UFPA - Alcindo Cacela (308), UFPA - Ver-o-Pêso (309), UFPA - Presidente Vargas (310), e a linha Marituba - UFPA (914), compartilhada com a TransMab (AU).

¹⁵ - As linhas UFPA - Icoaraci (305) compartilhado com as empresas Transurb (AE), e Autoviária Bragantina (AZ), UFPA - Cidade Nova 6 (321) compartilhada com a Transurb (AE), e a linha Tapanã - UFPA (860) compartilhada com a Nova Marambaia (AT).

O sistema de transporte público de passageiros no Distrito Administrativo do Mosqueiro (DAMOS) pode ser caracterizado por um caso excepcional dentre as empresas com domínio por mais de cinco bairros. Pois, o cotidiano da ilha apresenta um bucolismo e a necessidade de transporte por ônibus se faz quando há necessidade de percorrer pontos extremos da ilha. A ilha apresenta a configuração de 19 bairros, e o serviço é realizado por apenas uma empresa, a Expresso Beira-Alta (AJ), que também é pertencente a empresa Beiradão, que oferta o transporte rodoviário convencional de Belém para a ilha do Mosqueiro, está vinculada ao gerenciamento da (ARCON-PA).

A empresa AJ, é responsável por 6 linhas de ônibus urbanas, operacionalizadas no revezamento de 15 ônibus que circulam em todas as linhas, em horários pré-estabelecidos. Assim, o espaçamento entre veículos é uma constante, bem como, o baixo quantitativo de passageiros pagantes, no geral, o serviço é mais utilizado por pessoas concedidas de gratuidades em um momento em que o aparelho responsável pela computação não era presente nos veículos.

Nessa etapa da pesquisa, buscou-se a compreensão das empresas de ônibus existentes em 2000, onde se observa um cenário de aparente estabilidade. A partir de 2000, são observados processos de criação – ou procriação – de novas empresas que vão surgir da partilha de capitais de empresas existentes em 2000, esse processo será analisado inicialmente até o ano de 2008, quando a crise econômica mundial incidiu na mudança das estruturas das empresas quando fragmentação de seus capitais tornou-se mais frequente. Nesse momento, se verifica a existência de grandes grupos empresariais, com elevada transferência de capitais, e com forte aproximação com grupos nacionais, aproximando-se do nível de empresas hegemônicas, onde o cenário apresenta a tendência do seguimento de empresas com característica monopolizante, (BRASILEIRO e SANTOS, 2003).

3.1.1. Caracterização das empresas da RMB.

As empresas de ônibus reguladas inicialmente pela Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel)¹⁶, posteriormente pela Autarquia de Mobilidade Urbana de Belém (AMUB), e atualmente sob gerência da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de

¹⁶ - Desde a criação da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano de Belém (EMTU/Bel), em 1982; passando pela municipalização da gestão à Companhia de Transporte do Município de Belém (CTBel), em 1989; passando à Autarquia de Mobilidade Urbana de Belém (AMUB) em 2012. Evoluindo novamente em 2013, para Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB).

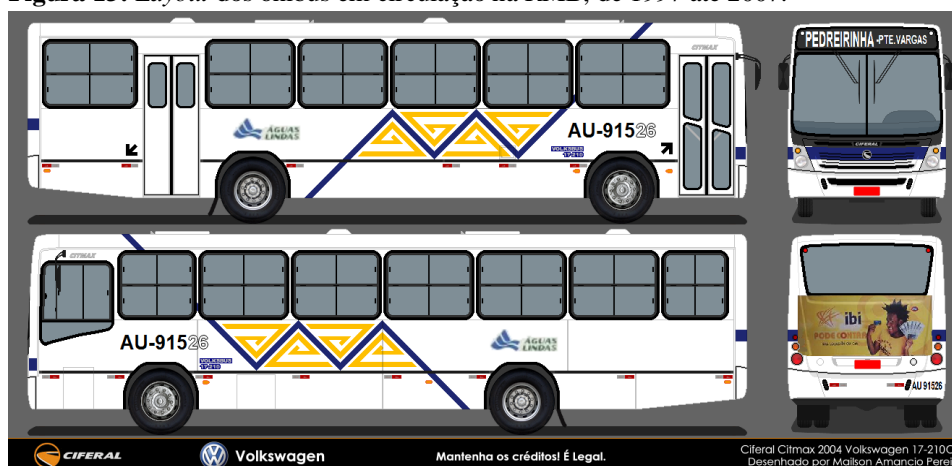
Belém (SeMOB) são identificadas com 2 dígitos alfabéticos, ordem concedida para cada empresa, não podendo a mesma ordem ser utilizada por duas ou mais empresas, tão pouco, ser reutilizado por uma empresa recém-criada, para uma empresa pré-existent. Os dígitos são sequenciais, porém em alguns casos o órgão destinou ordens a outras modalidades de transporte¹⁷.

Para identificar um ônibus do sistema de transporte público de passageiros na RMB, identifica-se o veículo de acordo com as duas primeiras letras, destinadas à empresa, os três números correspondente à linha na qual o veículo opera, e a dois dígitos para a sequência do veículo na linha. Para os veículos reservas – aqueles que podem operar em qualquer linha da empresa - se mantém a ordem da empresa, na sequência de 3 ou 5 dígitos numéricos números.

Na figura 13, apresenta-se o *layout* da conhecida “Pintura Marajoara”, onde cada linha de ônibus com terminais nos bairros dos Distritos Administrativos DABEL e DAGUA receberam a *Cor Vermelha*. As linhas com terminais nos distritos DASAC e DAENT [sem acesso à BR-316] receberam a *Cor Laranja*. Quanto as linhas com itinerários que acessam a BR-316, com terminais situados nos bairros de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará receberam a Cor Azul. As linhas com terminais nos bairros dos distritos DAENT, DABEN, DAICO, e DAOUT com itinerários que acessam a Avenida Augusto Montenegro, receberam a *Cor Verde*. As linhas de Ananindeua que acessam o município pela Avenida Augusto Montenegro, também receberam a *Cor Verde*. As linhas originadas nos bairros dos distritos DAENT, DABEN, DAICO, e DAOUT, com itinerários acessados pela Rodovia Arthur Bernardes, receberam a *Cor Marrom*. E por último, as linhas com itinerários oriundos do distrito DAMOS, receberam a *Cor Branca* com a figura alusiva *de Três Penas no meio do ônibus e o relevo do Mar na parte Traseira*.

¹⁷ - Os veículos destinados ao serviço de Táxi, receberam as ordens **BA** e **BE**, que não foram destinados a nenhuma empresa de ônibus.

Figura 13: Layout dos ônibus em circulação na RMB, de 1997 até 2007.



Fonte: Welter (2014b).

Na parte frontal, a bandeira indica o nome da linha, neste caso e a linha **Pedreirinha - Presidente Vargas**, possui faixa azul, na parte traseira a ordem da empresa¹⁸; neste exemplo: **AU** é a ordem da linha, **915** é o número da linha e **26** é a numeração do veículo na linha (**AU-91526**), nesse caso, a logo marca da empresa **Águas Lindas Transportes**, responsável pela operação da linha aparece na lateral e sobre os pneus traseiros.

Na passagem de 2006 para 2007 foi estabelecido um novo padrão de cores, para os veículos do sistema de transporte público de passageiros da RMB. Sendo conhecido como **Belém Turístico**, nesse padrão, buscava-se exaltar as imagens regionais plotadas nas laterais dos ônibus, esses eram pintados em “saía”¹⁹, de acordo com a área de atuação, com pintura dos para-choques, conforme a figura 14.

¹⁸ - As publicidades na parte traseira dos ônibus geram uma renda a mais para as empresas; em Belém, essa publicidade é conhecida como “*busdoor*”. Na RMB, a empresa Bureau de Mídia – empresa que oferta este serviço pelas concessionárias do serviço de transporte público - oferece este serviço de forma especializada. Sob a concepção de que o ônibus permite que você direcione a sua comunicação de acordo com a sua área de interesse e o perfil do público que deseja atingir. A veiculação pode ser segmentada por zonas, distritos, bairros, ruas ou de acordo com as características sócio-econômicas da população.

¹⁹ - Pintura uniforme do meio para baixo da lateral de um ônibus. A “blusa” consiste em pintura uniforme na parte superior do veículo. Esse padrão de pintura é conhecido como: *saia* e *blusa*.

Figura 14: *Layout* dos ônibus em circulação na RMB no período de 2007 a 2010.



Fonte: Welter (2014c).

Na pintura “Belém Turística”, na parte frontal dos veículos manteve-se a bandeira indicando o nome da linha a qual pertence, neste exemplo trata-se de um veículo da linha **Pratinha - Presidente Vargas**, com a saia em laranja, no centro o nome do bairro de origem da linha e a plotagem de uma cuia de tacacá, na parte traseira, manteve-se a ordem da empresa, neste exemplo: **AR**, a ordem da linha (**638**) e (**06**) é a numeração do veículo na linha, nesse caso (**AR-63806**), a logo marca da empresa **Auto Viação Icoaraciense** na lateral e na direção dos pneus traseiros.

Para os demais municípios da Região Metropolitana, os veículos utilizavam plotagens que caracterizavam o município onde a linha operava/partia: uma “Árvore” (Ananindeua), pontos turísticos como o “Menino Deus” (Marituba), e um “Pássaro com a passagem de um Salmo” (Benevides), e os veículos do município de Santa Bárbara do Pará não colocavam nenhum adesivo na lateral.

Caracterizar as pinturas dos veículos, é um importante indicativo da mudança de grupo político nos municípios, ao se aproximar ao pleito eleitoral de 2008, a gestão municipal de Belém, estabeleceu mudanças nas cores dos ônibus regulados pelo município. Essas mudanças visavam “apagar” a característica do gestor anterior²⁰ que havia implantada a “*Pintura Marajoara*”. Assim, em 2007 as linhas de ônibus de Belém e Região Metropolitana passaram operar com a pintura “*Belém Turística*”.

²⁰ - Edmilson Rodrigues, eleito prefeito de Belém em 1996, governou Belém de 1997 a 2005, pelo Partido dos Trabalhadores (PT), momento em que as pinturas dos ônibus foram alteradas, a cor amarela foi retirada, buscando “apagar” a presença do grupo político anterior.

Os critérios adotados para definir a pintura dos ônibus permaneceram os mesmos da pintura anterior; são eles, a localização do terminal (município), o bairro e distrito administrativo onde se encontra o terminal, e o principal corredor de acesso do bairro para o centro. Dessa forma, as linhas de cor vermelha, oriundas dos bairros do Distrito Administrativo de Belém (DABEL) e do Distrito Administrativo do Guamá (DAGUA), eram predominantes nas vias de Belém, coincidindo com a cor do partido do grupo político atuante anteriormente.

Após, a mudança de composição de cores, a cor vermelha foi substituída pela cor roxa, não sendo essa utilizada em outra área. As primeiras linhas a receberem a pintura alusiva a “Paisagem” ou “Atrações Turísticas”, foram Conjunto Maguari - Ver-o-Pêso - Via P. A. Cabral (753) e Conjunto Maguari - Ver-o-Pêso Via A. Barroso (759) ambas passaram a ter a cor amarela. O quadro 3, caracteriza melhor as mudanças ocorridas na mudança de cores:

Quadro 3: Caracterização das cores dos ônibus na RMB de 2000-2008.

CRITÉRIOS			PINTURA	
1° Terminal (Município)	2° Origem da linha do bairro (Distrito Administrativo)	3° Acesso ao centro (Corredor Viário).	Marajoara (cor)	Belém Paisagem Turística (Cor e Paisagem)
Belém	DABEL e DAGUA		Vermelha	Roxa, Carregador de Açai
Belém	DASAC e DAENT	Sem acesso pela BR-316.	Laranja	Verde, Arara Vermelha.
Belém	DAENT	Acesso pela BR-316.	Azul	Azul, Castanha do Pará.
Belém	DAENT, DABEN, DAICO, e DAOUT	Acesso pela Avenida Augusto Montenegro	Verde	Amarela, Vaso Marajoara.
Belém	DAENT, DABEN, DAICO, e DAOUT	Acesso pela Rodovia Arthur Bernardes	Marrom	Laranja, Cuiá de tacacá.
Belém	DAMOS		Branca C/Penacho	Branca e Amarela, Pórtico do Mosqueiro
Ananindeua		Acesso pela Avenida Augusto Montenegro	Verde	Amarela, Árvore.
Ananindeua		Acesso pela BR-316.	Azul	Azul, Árvore.
Marituba		Acesso pela BR-316.	Azul	Azul, Menino Deus.
Benevides		Acesso pela BR-316.	Azul	Azul, Salmo da Bíblia.
Benevides		Acesso pela BR-316.	Azul	Azul Clara, Buquê de Flores.
Santa Bárbara		Acesso pela BR-316.	Azul	Azul, sem adesivo plotado.

Fonte: Organizado pelo Autor, 2014.

As linhas de ônibus com terminais nos bairros dos Distritos Administrativos DABEL e DAGUA receberam a cor roxa, utilizando da figura do *Carregador de Açai*.

As linhas com terminais nos distritos DASAC e DAENT [sem acesso à BR-316] receberam a cor verde, utilizando a figura da *Arara Vermelha*. Quanto às linhas com itinerários que acessam a BR-316, com terminais situados nos bairros de Belém, Ananindeua, Marituba,

Benevides e Santa Bárbara do Pará receberam a cor azul [variando as figuras: linhas de Belém utiliza a figura da *Castanha do Pará*; Ananindeua a *Árvore*; Marituba o *Menino Deus*; Benevides usa o *Salmo e uma Ave Branca* (Cidade) e *Buquê de Flores* (Benfica); o município de Santa Bárbara *nuca utilizou imagens*].

As linhas com terminais nos bairros dos distritos DAENT, DABEN, DAICO, e DAOUT com itinerários que acessam a Avenida Augusto Montenegro, receberam a cor amarela, com figura do *Vaso Marajoara*. As linhas de Ananindeua que acessam o município pela Avenida Augusto Montenegro, também receberam a cor Amarela, todavia com a figura de *Árvore*. As linhas originadas nos bairros dos distritos DAENT, DABEN, DAICO, e DAOUT, com itinerários acessados pela Rodovia Arthur Bernardes, receberam a cor laranja, com a figura da *Cuia de Tacacá*. E por último, as linhas com itinerários oriundos do distrito DAMOS, receberam a cor branca com faixa amarela, tendo a figura do *Pórtico do Mosqueiro*.

No intervalo de 2001 para 2008, o órgão responsável pela regulamentação do serviço de transporte público na RMB, no caso a CTBel, permitiu a operação de 22 novas empresas de ônibus que entraram em operação no período, conforme o quadro 4:

Com o incremento de 22 novas empresas de ônibus, a companhia possibilitou a regulação do dobro do quantitativo existente em 2000. Entretanto, das 21 empresas de ônibus existentes em 2000, seis saíram do sistema, sendo duas por falência; são elas as empresas Belém-Lisboa Transportes Transportes (AC), a empresa Transportes Alcindo Cacela (AD), a Transportes Aero Club (AH) e a Transmab – Águas Lindas Transportes (AU).

Contudo, as empresas decretaram falência após transferir seus capitais (entende-se, linhas, veículos, estruturas de terminais e garagem) passadas para empresas recém-criadas pelos mesmos agentes detentores destas empresas.

Quadro 4: Empresas que entraram no sistema de transporte público entre 2001 e 2008.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE 2001 E 2008		
Ordem	Empresa Concessionária	Origem da Empresa
AX	TransGalvão	Não identificável
AZ	ABragantina	Entrou em operação com inserção de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AR .
BB	Izabelense	Entrou em operação a partir da saída do sistema intermunicipal (ARCON-PA)
BC	Expresso Michele	Não identificável
BD	Belém-Rio Transportes	Entrou em operação após fundir capitais com Belém-Lisboa (AC).
BF	Pinheiro Transportes	Entrou em operação com inserção de capitais (veículos) da empresa AH .
BG	Transportes São José	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AM .
BH	Floresta Transportes	Não identificável
BJ	ViaLoc Transportes	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (veículos) da empresa AR . Mas em linhas que pertenciam a AU .
BK	Pirâmide Transportes	Não identificável
BL	Águas Lindas Transportes	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AU .
BM	Via Metropolitana	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AU .
BN	Barata Transportes	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AU .
BP	Viação Princesa do Salgado	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (linhas, veículos e garagem) das empresas AR e AZ .
BQ	Transportes Bom Sucesso [Transportes Santa Isabel]	Entrou em operação a partir de capitais da empresa Modelo pertencente ao sistema intermunicipal (ARCON-PA)
BR	EuroBus	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AR .
BT	Via Luz Transportes	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AB .
BU	Transportes Canadá	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (linha, veículos) da empresa AD .
BV	Transportes Amazonas	Entrou em operação a partir de divisão de capitais (linha, veículos e garagem) da empresa AD .
BX	Alternativa Transportes	Não identificável por completo, mas acredita-se na vinculação com a AR .
BZ	Viaje Bem Transportes	Não identificável
CA	TransporPará	Não identificável
Observação: Novas Empresas Concedidas: 22. Não há registro de empresas operando com uso de mesma ordem. Fonte: Pesquisa de Campo (2000-2012).		

No período de 2001 a 2008, surgiram as empresas Belém-Rio Transportes (BD) assumindo os capitais da empresa Belém-Lisboa Transportes (AC); A empresas Transportes Canadá (BU) e a Transportes Amazonas (BV) assumiram os capitais da Transportes Alcindo Cacula (AD) uma linha para cada; A Transportes Pinheiro (BF) assumiu os capitais da Transportes Aero Club (AH). E por última, as empresas Águas Lindas Transportes (BL), a Via

Metropolitana (BM), a Barata Transportes (BN) e a ViaLoc (BJ) assumiram a operação das linhas empresa Transmab (AU).

No quadro 5, são apresentados alguns processos de falências das empresas concessionárias que saíram do sistema de transporte.

Quadro 5: Empresas concessionárias que saíram do sistema de transporte público entre 2001 e 2008.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE 2001 E 2008		
Ordem	Empresa Concessionária	Acompanhamento do Processo
AC	Belém-Lisboa Transportes	Entrou em falência após transferir seus capitais (linhas, veículos e garagem) para a empresa BD .
AD	Alcindo Cacela Transportes	Entrou em falência após dividir seus capitais (linhas, veículos) para as empresas BU e BV [<i>ficando essa com a garagem</i>].
AH	Transportes Aero Club	Entrou em falência após transferir seus capitais (veículos) para a empresa BF .
AQ	Transportes Esperança	Entrou em falência sem apresentar registro de atuação por meio de novas empresas.
AS	Transbel-Rio Transportes	Entrou em falência sem apresentar registro de atuação por meio de novas empresas.
AU	TransMab [Águas Lindas Ltda.]	Entrou em falência após transferir seus capitais (linhas, veículos e garagem) para as empresas BL, BJ, BM, e BN .
AX	TransGalvão	Saiu do sistema de transporte público da RMB , passando a atuar no sistema intermunicipal.
AZ	Autoviária Bragantina	Entrou em falência após transferir seus capitais (linhas, veículos) para a empresa BP e BR .
BB	Izabelense	Entrou em falência sem apresentar registro de atuação por meio de novas empresas.
BH	Floresta Transportes	Entrou em falência sem apresentar registro de atuação por meio de novas empresas.

Fonte: Pesquisa de Campo (2000-2012).

A partir de 2001 até 2008, identifica-se a saída da empresa TransGalvão (AX) do sistema de transporte da RMB, passando a atuar em linhas do transporte alternativo, regulamentado pela ARCON-PA. No quadro acima, é possível identificar o processo de falência de capitais da empresa Autoviária Bragantina (AZ) era uma empresa que operava com todo o suporte logístico da Auto Viação Icoaraciense (AR), inclusive com a utilização de seus veículos reservas e com o uso de sua garagem, Autoviária Bragantina (AZ) entrou em falência em 2007, transferindo suas linhas para as empresas Viação Princesa do Salgado (BP) e EuroBus Transportes (BR), que também adquiriram veículos da empresa AR que dividiu, mas não entrou em falência neste período.

Ainda de acordo com o quadro 5, foram identificadas as falências das empresas Transportes Esperança (AQ) que não apresentou registro de transferência de capitais²¹; dentre as motivações da sua saída do sistema estavam a sobreposição de suas linhas por outras empresas o que contribuiu para seu processo de falência. A empresa Izabelense Transportes (BB) entrou no sistema da CTBel em 2001, após perder domínio das linhas intermunicipais²² reguladas pela ARCON-PA, e no sistema de transporte urbano entrou em falência em 2006, sem apresentar transferência de capitais para empresas recém criadas. Do mesmo modo, a empresa Floresta Transportes (BH), que iniciou sua operação com veículos comprados da empresa já extinta Belém-Lisboa Transportes (AC), entrou em extinção poucos meses depois de sua inserção, sendo extinta ainda em 2005.

Do enunciado anterior dessa sessão, identifica-se que, a partir da aceleração do processo de falência das empresas a partir de 2005. Mas, como vimos anteriormente as empresas entram em processo de falência, após criarem novas empresas, realizando a transferências de capitais para novas empresas. Mais adiante este processo será melhor apresentado.

Em 2008, a configuração do sistema de transporte público na RMB, possuía em operação 32 empresas de ônibus concessionárias para o serviço de transporte público. Acredita-se que este quantitativo, deve-se principalmente pela continuidade do processo de fragmentação das empresas. O cenário das empresas de ônibus na RMB, apresentava o processo de fragmentação dos capitais, das empresas mais antigas, que no geral, transferem seus capitais para empresas novas ou recém criadas.

3.2. O surgimento de “novas” empresas concessionárias e transição de capitais em 2009 a 2012.

A Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) era responsável por 32 empresas de ônibus ao fim de 2008. Em 2009, este quantitativo de empresas em operação tornou-se um sério problema para regulação do serviço, pois em grande medida as empresas recém-criadas, e absorviam as linhas das empresas extintas ou em processo de “falência”, e em seguida apresentavam a divisão de capitais. Esse processo, levou a elevação do número de

²¹ - Entretanto, a empresa Belém-Rio Transportes (BD), comprou alguns de seus veículos para revender para municípios do interior do estado.

²² - A empresa Izabelense (BB), operava com linhas rodoviárias intermunicipais para os municípios de Benevides, Santa Barbara e Santa Izabel, e suas vilas, perdendo a concorrência para a empresa Modelo Transportes, que se fortaleceu a partir da centralidade exercida pelo município de Castanhal, é importante destaca a proximidade da Modelo Transportes com a Boa Esperança Transportes, uma empresa vinculada a empresa ViaLoc (BJ).

linhas em operação compartilhada, resultante do modelo de compartilhamento de linhas, expressando-se uma nova configuração das territorialidades das empresas em acordo com o perfil operacional de cada empresa de ônibus²³.

A partir de 2009, entrou em operação as linhas de ônibus do transporte suplementar ou complementar; trata-se de linha de ônibus que foram criadas para “amortecer a tensão” entre os motoristas do “transporte alternativo”²⁴ e as empresas de ônibus reguladas. Naquele momento a CTBel concedeu a permissão de operação do transporte público, na condição de transporte suplementar, exigindo-se a criação de uma pessoa jurídica. Assim, a empresa TransUni (CC), iniciou sua operação no transporte, essa empresa funcionava como cooperativa agregando veículos de vários transportadores individuais. A empresa passou a operar com uma pintura específica, conforme se observa na figura 15.

Figura 15: Layout dos ônibus do transporte suplementar em circulação na RMB a partir de 2010.



Fonte: Welter (2013).

De acordo com a figura acima, os veículos são pintados a partir da esquadria até o teto, variando de acordo com as áreas a que servem. Neste caso, o veículo da linha **Vila Maracajá - Terminal – Carananduba (965) e (01)** é a numeração do veículo na linha, cooperado da

²³ - Segundo o agente regulamentador, na RMB cada empresa de ônibus possui uma matrícula única, que compõem a dois códigos alfabéticos, não podendo ser reutilizável por outra empresa, mesmo pós falência.

²⁴ - Por Transporte alternativo entende-se como uma opção a mais na oferta do serviço de transporte público com condições diferenciadas no serviço. E as condições diferenciadas no serviço dos operadores na RMB, são do plano infra estrutural, com paradas indevidas - que ferem o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Pois, o passageiro encontra nestes veículos as mesmas condições de transportabilidade encontrada nos ônibus do serviço regulado pela CTBel, as fezes até em piores condições, com veículos com baixo nível de manutenção e sem a garantia de ressarcimento em casos de acidentes, com vítima.

empresa **TrasUni (CC)**, na ordem **CC-96501**, em circulação no Distrito Administrativo do Mosqueiro (DAMOS). Nenhuma destas cores coincidem com as pinturas destinadas as empresas de transporte do regime regular da RMB.

Em 2010, as linhas de Belém, apresentaram mudanças em seus *layouts*, as pinturas dos veículos alteraram-se as imagens de cunho turístico para o brasão do município de Belém, segundo pesquisa de campo, as plotagens oneravam as empresas, pois os veículos eram constantemente avariados em pequenos choques, no trânsito urbano, e em outros momentos a figura turística impedia a mobilidade dos veículos de distritos distintos. Dessa forma, as imagens foram substituídas pelo Brasão de Belém, conforme a figura abaixo.

Figura 16: *Layout* dos ônibus em circulação em Belém, a partir de 2010.



Fonte: Welter (2014d).

Na figura acima, o veículo da linha **Pedreira / Condor (229)** pertencente à empresa **Via Luz (BT)** na ordem **BT-22902**; A partir de 2010, a imagem turística foi substituída pelo Brasão de Belém, e abaixo desse passou a constar o seguinte título: Cidade de Belém, para as linhas dos demais municípios da RMB, passou a constar da Região Metropolitana.

No período de 2009 à 2012, o processo de procriação de empresas teve continuidade. Neste momento, 12 novas empresas concessionárias – a metade do quantitativo calculado no período de 2000 à 2008 – essas “novas empresas” são resultantes de capitais de empresas existentes em 2000. Entretanto, observou-se a fragmentação dos capitais de empresas recém criadas, algumas surgidas em 2007, que originou a criação de novas empresas no período de 2009 a 2012, conforme o quadro 6.

Quadro 6: Empresas concessionárias que entraram no sistema de transporte público de 2009 a 2012.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE 2009 A 2012		
Ordem	Empresa Concessionária	Origem Da Empresa
CB	Fênix Transportes	Não identificável
CC	TransUni Transportes	Entrou em operação a partir associação de transportadores agregados do transporte alternativo.
CE	VIP Transportes	Entrou em operação com inserção de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AR, BR, BP.
CF	Via Norte	Entrou em operação com inserção de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AR, BP, BQ, BR, e CJ.
CG	TransCool	Entrou em operação com inserção de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AR.
CH	Transportes São Cristóvão	Entrou em operação com inserção de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AB e BT.
CJ	VIP Premium	Entrou em operação com inserção de capitais da empresa BQ e BR.
CL	TransCapi	Entrou em operação após cisão de capitais (dissidência) da empresa CC.
CM	Via Urbana	Entrou em operação com inserção de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa AG.
CN	Expresso Marajoara	Entrou em operação com inserção de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa BP, CE, CF, e CJ.
CQ	Central Transportes	A empresa já operava em linhas urbanas em circulação somente no município de Ananindeua.
CR	Montenegro Transportes	Entrou em operação com inserção de capitais (linhas, veículos e garagem) da empresa CE, CF, e CJ.

Novas Empresas Concedidas: 12;

Não há registro de empresas operando com uso de mesma ordem.

Fonte: Pesquisa de Campo (2000-2012).

Das empresas acima apresentadas, somente uma originou-se a partir de criação de novas linhas, as demais entraram no sistema a partir do compartilhamento de linhas existentes ou realizaram aquisições de linhas de empresas existentes, mas em processo de redução de capitais (em falência).

A empresa Fênix Transportes (CB), iniciou sua operação em compartilhamento da linha 908 - PAAR - Ceasa, com a empresa Rápido Dom Manoel (AG) que encontrava-se em crise, com a perda gradativa de linhas para outras empresas. Entretanto, a empresa AG, fragmentou seus capitais promovendo a criação da empresa Via Urbana (CM), que assumiu por completo a linha 440 - Castanheira – Presidente Vargas. Contudo, nas vias ficou evidente o elo entre as empresas, pois os veículos da empresa CM operavam com ordens alternadas na linha 908, conforme as figuras 17 e 18.

Figura 17: Veículo da empresa Via Urbana (CM) operando na linha Castanheira - Presidente Vargas - CM-44002 (Placa: JUR-2448).



Fonte: Schnaider, T. (2013).

Figura 18: Veículo da empresa Via Urbana (CM) operando indevidamente na linha da empresa Rápido Dom Manoel (AG) PAAR - Ceasa CM-44002.



Fonte: Sousa, E. B. (2013^a).

As empresas AG e CM pertencem ao mesmo capital, entretanto, com insuficiência de veículos na primeira, os veículos da linha 440 da empresa Via Urbana (CM) foram remanejados para operarem em outra ordem, o que não seria permitido pela CTBel, atualmente pela SeMOB. Ou seja, o veículo opera de forma irregular, em outra linha de outra empresa.

Com o registro fotográfico é possível afirmar que as empresas pertencem ao mesmo agente transportador, que busca formas de burlar as normas regulamentadas pela superintendência, em que consiste na vinculação de uma linha de ônibus no validador – aparelho que contabiliza o total de passageiros registradas no veículo – em um veículo com circulação em outra linha, como forma de assegurar o domínio da linha menos rentável “maquiando” o total de passageiros transportados a partir do uso de outro itinerário.

Na pesquisa de campo, foi observada tal prática, no entanto, não há como comprovar por meio de registro fotográfico, pois a identificação da vinculação do veículo na linha fica no canto esquerdo da tela do validador em fonte reduzida. Mesmo que se registre a ordem da linha, não haveria como confrontar com a imagem da ordem do veículo, logo essa afirmação poderia ser questionada.

A empresa Transportes São Cristóvão (CH), entrou em operação em meados de 2011, sua inserção no sistema de transporte de passageiros, deu-se nas linhas Pedreira / Condor (229), e Pedreira - Felipe Patroni (230), estas linhas já eram operadas pelas empresas TransBCampos (AB) e pela Via Luz (BT), conforme as figuras 19 e 20.

Figura 19: Veículo da empresa TransBCampos (AB) em operação na linha Pedreira - F. Patroni - AB-23010 (Placa: JUO-1335).



Fonte: Pires, E. B. (2013b).

Figura 20: Veículo da empresa Via Luz (BT) em operação na linha Pedreira - F. Patroni BT-23006 (Placa: LCL-0481).



Fonte: Alves, A. (2014).

Os dois veículos das empresas TranBCampos (AB) e Via Luz (BT) (230) operam em um mesmo itinerário têm *layout* padronizado na mesma cor e com o mesmo conteúdo compartilhado por empresas diferentes.

O processo de inserção de novas empresas em Belém, deu-se, em grande maioria, com veículos oriundos do Rio de Janeiro (quando se verifica que a placa **LCL-0481**, originária desse Estado). Os veículos da empresa São Cristóvão (CH), está originária dos capitais das empresas AB e BT, também atuam na linha 230, segue o mesmo *layout*, e assim como a Via Luz, também utiliza de veículos do usados do Rio de Janeiro, conforme as figuras 21 e 22.

Figura 21: Veículo operando no Rio de Janeiro pela empresa Transurb (RJ) na linha Grajaú / Cosme Velho (422). (Placa: KNU-9887).



Fonte: Gomes, G. (2009).

Figura 22: Veículo da figura anterior, agora na empresa São Cristóvão (CH) em operação na linha Pedreira - Felipe Patroni - CH-23003 (Placa: KNU-9887).



Fonte: Miranda, D. (2013a).

Nas figuras 21 e 22, o veículo da linha 230 em circulação em Belém fora fotografado em 2009, cumprindo a linha 422 - *Grajaú X Cosme Velho - Via Avenida Presidente Vargas (72040)*, registrado na cidade do Rio de Janeiro, em 2009. A empresa Transportes São Cristóvão (CH), recolhe seus veículos para a mesma garagem dos ônibus das empresas TransBCampos (AB) e Via Luz (BT). Ambas as empresas (BT e CH), foram originárias do

capital da AB, e seguiram com o mesmo padrão operacional, inclusive mantendo a mesma estrutura física.

As empresas que detinham as linhas de ônibus no Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO) com forte circulação na Avenida Augusto Montenegro e Rodovia Arthur Bernardes, também passaram por um processo de fragmentação de capitais. A empresa Auto Viação Icoaraciense (AR) deu início a sua fragmentação a partir da criação das empresas Viação Princesa do Salgado (BP) e EuroBus (BR), criando uma terceira empresa que não entrou de imediato em circulação, a Transportes Bom Sucesso (BQ) que mais adiante assumiu o nome de Transportes Santa Isabel, com mesma ordem. Em outro importante eixo de circulação, a BR-316, onde os capitais da empresa já haviam se estabelecidos através da empresa ViaLoc (BJ), processo ocorrido antes de 2008.

A partir de 2009, a primeira empresa a ser criada foi a empresa VIP Transportes (CE),²⁵ sua inserção no sistema de transportes, se deu a partir de linhas compartilhadas da empresa Auto Viação Icoaraciense (AR). No entanto, absorveu veículos da empresa EuroBus (BR), figuras 23 e 24.

Figura 23: Veículo da empresa EuroBus (BR) em operação na linha Icoaraci - Ver-o-Pêso - BR-87101 (Placa: JUY-9056).



Fonte: Santos, L. M. (2014)²⁶.

Figura 24: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa VIP Transportes (CE) na linha Tapajós - Ver-o-Pêso - CE-77003. (Placa: JUY-9056).



Fonte: Sousa, G. (2014).

A diferença na carroceria se deu por meio da colocação de próteses de funilaria da segunda empresa, o veículo foi encurtado e sua porta foi remanejada para o meio do coletivo, alterando as especificações técnicas estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 15570, 2011).

²⁵ O nome VIP simplifica Viação Icoaraci Pará (CE), praticamente o nome de sua empresa de origem Auto Viação Icoaraciense (AR).

²⁶ - O registro foi anterior à data de publicação

A empresa Via Norte (CF), iniciou sua operação a partir da divisão de capital da empresa EuroBus (BR) esta, por sua vez, já havia sido resultado da divisão de capital da Auto Viação Icoaraciense (AR)²⁷. A nova empresa CF, recebeu algumas linhas e veículos da BR, conforme as figuras 25 e 26.

Figura 25: Veículo da empresa EuroBus (BR) em operação na linha Tenoné - Presidente Vargas - BR-77705. (Placa: JVM-0258).



Fonte: Silva, W. (2013a).

Figura 26: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Via Norte (CF) na linha Tenoné - Presidente Vargas - CF-77705. (Placa: JVM-0258).



Fonte: Silva, W. (2011a).

Outras empresas são oriundas do capital da Auto Viação Icoaraciense (AR), entre elas a empresa Transcool (CG), que não muito diferente das empresas acima, recebeu capital da AR, identificadas pela observação dos veículos nas figuras 27 e 28.

Figura 27: Veículo da empresa Auto Viação Icoaraciense (AR) em operação na linha Icoaraci / Castanheira - AR-87707 (Placa: JVJ-5934).



Fonte: Santos, L. M. (2013a)²⁸.

Figura 28: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Transcool (CG) na linha Pratinha / Castanheira - CG-64102. (Placa: JVJ-5934).



Fonte: Silva, W. (2011b).

Nas figuras 29 e 30, o veículo da empresa Expresso Marajoara (CN), cuja inserção desta no sistema de transporte público se deu a partir da divisão de capitais da Viação Princesa do

²⁷ A empresa já havia dividido seus capitais em 2007, quando originou as empresas Viação Princesa do Salgado (BP) e Transportes EuroBus (BR).

²⁸ - O registro foi anterior à data de publicação.

Salgado (BP) e da empresa VIP Transportes (CE) – como dito anteriormente, estas oriundas do capital da AR – na divisão suas linhas foram compartilhadas.

Figura 29: Veículo da empresa VIP Transportes (CE) em operação na linha Outeiro / São Braz - CE-87901 (Placa: NSQ-1721).



Fonte: Silva, W. (2013b)²⁹.

Figura 30: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Expresso Marajoara (CN) na linha Icoaraci - Presidente Vargas - CN-003. (Placa: NSQ-1721).



Fonte: Silva, W. (2012a).

A divisão de capitais entre empresas procriadas da Auto Viação Icoaraciense (AR), é muito extensa, principalmente nas linhas com atuação na Avenida Augusto Montenegro, sentido Icoaraci. Destarte, analisamos a origem e as relações de capitais da empresa Montenegro Transportes (CR)³⁰, que entrou em operação em 2012, e iniciou suas atividades com veículos de outras empresas, como o veículo da Via Norte (CF), e esta, por sua vez já havia recebido veículos de empresas como a empresas EuroBus (BR), conforme as figuras 31 e 32.

²⁹ - Provavelmente o registro foi bem anterior à data de publicação.

³⁰ - Na divisão de capitais com a empresa Viação Princesa do Salgado (BP), a Expresso Marajoara (CN) assumiu a operação de algumas linhas, dentre elas, a linha UFPA – Icoaraci (305), compartilhada com as empresas Transub (AE) e Viação Guajará (AI). Neste processo de divisão, as linhas do Conjunto Maguari, também foram compartilhadas, no geral a empresa CN surgiu em regime de compartilhamento de linhas.

Figura 31: Veículo da empresa Via Norte (CF) em operação na linha Tenoné - Presidente Vargas - CF-77701. (Placa: JVZ-2393).



Fonte: Cunha, R. (2013)³¹.

Figura 32: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Transportes Montenegro (CR) na linha Jardim Europa - Ver-o-Pêso - CR-75711. (Placa: JVZ-2393).



Fonte: Sousa, G. J. S. (2013b).

Conforme apresentado anteriormente, a empresa Via Norte (CF) havia recebido veículos da empresa EuroBus (BR) nessa mesma linha (777), no entanto, agora a empresa CF é quem transfere seu veículo para a Transportes Montenegro (CR). A transição de veículos e de linhas é uma constante nessas empresas. Desta vez com um agravante, a ordem de serviço da linha 757, corresponde ao itinerário Jardim Europa - Presidente Vargas e não a linha Jardim Europa Ver-o-Pêso, onde o verifica o veículo **CR-75711** realizando tal itinerário de forma indevida.

As mudanças na empresa VIP Premium (CJ), teve como fator a transferência de seus veículos para outras empresas como a Transportes Montenegro (CR), conforme as figuras 33 e 34.

Figura 33: Veículo da empresa VIP Premium (CJ) em operação na linha Castanheira - Ver-o-Pêso - CJ-00001. (Placa: NSU-3132).



Fonte: Pires, E. (2012a).

Figura 34: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Transportes Montenegro (CR) em operação na linha Jardim Europa - Ver-o-Pêso - CR-75716. (Placa: NSU-3132).



Fonte: Silva W. (2013c).

³¹ - Provavelmente o registro foi bem anterior a data de publicação. Consulta

A empresa Transportes Montenegro (CR) havia recebido veículos da empresa Via Norte (CF) e agora apresenta um veículo que circulou na empresa VIP Premium (CJ).

Este não é um caso isolado, mais veículos foram registrados em operação pela VIP Premium (CJ), e em outro momento em outras empresas como a Via Norte (CF), conforme as figuras 35 e 36.

Figura 35: Veículo da empresa VIP Premium (CJ) em operação na linha Castanheira - Ver-o-Pêso - CJ-44403 (Placa: NSR-2580).



Fonte: Pires, E. (2012b).

Figura 36: Veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Via Norte (CF) em operação na linha Tenoné - Ver-o-Pêso - CF-78404. (Placa: NSR-2580).



Fonte: Pires, E. (2012c).

Foram frequentes as transições de capitais entre as empresas VIP Premium (CJ) com a Via Norte (CF). As figuras acima, retratam bem as relações entre empresas; no entanto, a figura a seguir, ajusta melhor a questão tratada anteriormente, quando iniciamos nossa análise sobre as modificações de capitais societários e a utilização de veículos em Belém. Com a comparação entre veículos, tornou-se possível compreender a existência de uma relação de proximidade entre as empresas Auto Viação Icoaraciense (AR), Viação Princesa do Salgado (BP), EuroBus (BR), VIP Transportes (CE), Via Norte Transportes (CF), TransColl (CG), VIP Premium (CJ), Expresso Marajoara (CN) e Montenegro Transportes (CR), e com a Transportes Bom Sucesso (BQ) que passou a operar com o nome Transportes Santa Isabel BQ, conforme a figura 37.

Figura 37: Veículo da empresa VIP Premium (CJ) em operação na linha Benfica / Murinin - São Braz - “BQ” / CJ-974 (Placa OBW-3989).



Fonte: Sousa, G. J. S. (2013c).

O veículo apresenta a ordem da empresa VIP Premium (CJ), mas ainda manteve em marca de adesivo, a ordem da empresa Transportes Santa Isabel (BQ).

Quanto as demais empresas são possíveis algumas caracterizações como a da empresa Fênix Transportes (CB) que iniciou sua operação com mini ônibus³² segundo a caracterização da norma técnica (ABNT NBR 15570, 2011) os veículos são caracterizados como esse veículo foi acrescentado na linha 908 - PAAR - Ceasa, de acordo com a figuras 38 e 39.

Figura 38: Veículo em operação, na cidade do Rio de Janeiro pela empresa Transurb (RJ) na linha Castelo / Circular (212).



Fonte: Araújo (2012).

Figura 39: Veículo da empresa Fênix Transportes (CB) em operação na linha PAAR - Ceasa - CB-90812 (Placa: LSR-3005).



Fonte: Pereira, C. P. (2013).

Nas figuras acima, é possível identificar o veículo em operação na empresa Transurb na cidade do Rio de Janeiro na linha *Castelo / Circular (212)* na ordem **72143** e em outro momento

³² - **Mini ônibus:** lotação mínima de 30 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia; Peso bruto total mínimo: 8 toneladas; comprimento total máximo: 9,6 metros.

o mesmo veículo em operação em Belém. No entanto, é o segundo veículo da empresa Transub (RJ) identificado nesta pesquisa (ver figura 23).

A empresa Fênix Transportes (CB), entrou em operação a partir do compartilhamento com a empresa Rápido Dom Manoel (AG). Entretanto, a empresa CB, apresentou veículos oriundos do Estado do Rio de Janeiro (ver Apêndice), o veículo de ordem de serviço **CB-90812** - PAAR - Ceasa, possui a seguinte placa **LSR-3005**. O mesmo veículo foi fotografado em 2012 na cidade do Rio de Janeiro na linha **212 – Castelo / Circular RJ (A72143)** em operação pela empresa Transurb (RJ).

A empresa TransCapi (CL), foi mais uma das que entraram em operação a partir de 2008, esta iniciou sua operação com linhas originadas no município de Santa Bárbara do Pará, realizando extensos itinerários com veículos de pequena capacidade de passageiros, aproximadamente 35 entre sentados e em pé, em trechos com baixa densidade demográfica, como a **PA-391** e **BR-316**. Analisando alguns veículos da empresa CL, encontrou-se a utilização de veículos da empresa VIP Premium (CJ), em circulação no cadastro municipal de Ananindeua, sob a ordem **VP500604 - Jibóia Branca / Castanheira**, conforme as figuras 40 e 41.

Figura 40: Veículo da empresa TransCapi (CL) em operação na linha Santa Bárbara / São Braz - CL-97306 (Placa: OFN-5989).



Fonte: Sousa, G. J. S. (2013d).

Figura 41: Mesmo veículo, em um momento anterior, operando na linha Jibóia Branca / Castanheira - VP-500604.



Fonte: Sousa, G. J. S. (2013e).

O mesmo veículo em operação pela empresa VIP Premium (CJ) em linha do município de Ananindeua.

A empresa Central Transportes (CQ), teve uma operação de poucos meses no sistema de transporte público de passageiros da RMB, ela operou em linhas oriundas do município de

Benevides, mais precisamente do distrito de Murinin, operou com veículos da categoria Mídi Ônibus³³, conforme a figura 42.

Figura 42: Veículo da empresa Central Transportes (CQ) em operação na linha Benfica / Murinin - São Braz CQ-97407 (Placa: NSH-4925).



Fonte: Pereira, C. P. (2012).

Os veículos da empresa Central Transportes operavam internamente em Ananindeua, apesar de ter entrado no sistema de transporte da RMB, não manteve-se, acredita-se que devido à baixa rentabilidade relacionada a capacidade de passageiros ser limitada nos veículos Mídi Ônibus, além das elevadas quilometragens percorridas em suas duas linhas.

Em levantamento de campo, constatou-se que a empresa Central Transportes (CQ), operava em linhas urbanas do município de Ananindeua, e entrou no sistema de regulação Belém (SeMOB). Entretanto, o capital desta empresa pertencia ao grupo Central do Estado do Rio Grande do Sul, em 2013, a empresa deixou de operar em linhas de Belém e Ananindeua, de acordo com resultados obtidos em pesquisa de campo.

Para entrar na questão da empresa TransUni (CC), é necessário compreender a pressão exercida pelos agentes do transporte que se encontravam na clandestinidade; operadores proprietários de um a quatro veículos, no geral *Kombi's e Van's*. A partir de 2008, suas atividades cresceram vertiginosamente, e a população passou a ser mais adepta ao serviço prestados por estes operadores, que ampliaram seus capitais, passando a adquirir Mini Ônibus, e a partir da constituição de uma empresa entraram no sistema regulamentado pela SeMOB.

A empresa TransUni (CC), foi caracterizada no serviço de transporte excepcional, onde suas linhas foram traçadas em áreas não atendidas pelas demais empresas existentes. A empresa iniciou sua operação em 2009, com a condição de operar somente com veículos nas categorias Mini Ônibus e Mídi Ônibus, no geral, suas linhas atendiam aos conjuntos habitacionais ao longo

³³ **Mídi ônibus:** lotação mínima de 40 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia; Peso bruto total mínimo: 10 toneladas; comprimento total máximo: 11,5 metros.

da Avenida Augusto Montenegro, e áreas periféricas ao longo da Rodovia Arthur Bernardes, bem como áreas de ocupação de espontâneas do Distrito Administrativo do Outeiro (DAOUT), ou seja, a empresa só operava em linhas em que as empresas maiores não visualizavam lucratividade em sua exploração.

Após anos de questionamentos, e fortes pressões políticas de representantes comunitários de áreas periféricas (Mercês, 2007), a CTBel e as demais empresas permitiram a operação nestes espaços. Mas a estratégia das demais empresas consistia na estruturação do espaço que seria promovida pela empresa TranUni (CC) ao operar em áreas de menos rentáveis para as demais empresas. Em um dado momento certo, as empresas maiores prolongariam seus itinerários sobrepondo às linhas da empresa CC. Outra questão, é que a TransUni (CC), não recebeu a vinculação do aparelho validador de passagens, meias e inteiras. Esse aparelho permite computar as passagens da maioria dos trabalhadores, e, de todos os estudantes, sem este aparelho validador³⁴ a empresa deixava de atender um significativo número de passageiros.

Como medida para manter o número de passagens e assegurar o quantitativo de passageiros, os cobradores aceitavam as meias passagens, sem a computação para o Sindicato das Empresas de Ônibus de Belém (SETRANS-BEL), a longo prazo foi um complicador para a empresa.

A TransUni (CC), começou a operar com veículos de outros estados, como apresenta-se na figura 43.

Figura 43: Veículo da empresa TransUni (CC) em operação na linha Outeiro / Castanheira - CC-89304 (Placa: DBL-0272).



Fonte: Silva W. (2011c).

A empresa TranUni (CC), iniciou sua operação com maioria dos veículos oriundos de empresas paulistanas e cariocas, o veículo da figura, possui esquadrias inadequadas para a

³⁴ - Este aparelho encontra-se sobre a gerência do Sindicato das Empresas de Ônibus de Belém (SETRANS-BEL), entidade que representa os interesses dos principais agentes transportadores da RMB.

região norte, o mesmo foi adquirido da empresa Transcel, do Município de Mogi das Cruzes (SP). Desde seu surgimento, a empresa possuía como representante Ismael Andrade Favacho, que constantemente recebia pressões de líderes comunitários acerca do uso de validadores digitais nos veículos da empresa TransUni. Esse chegou a gravar entrevista em jornal televisionado, informando da questão da empresa não possuir o aparelho validador de passagens devido a um embargo da SETRANS-BEL, no qual o sindicato não reconhecia a empresa, por ser esta de transporte suplementar.

Passados alguns meses, segundo a Polícia Civil (PC), Ismael Andrade Favacho foi vítima de uma emboscada na estrada do Icuí-Guajará, em Ananindeua. De acordo com a edição do dia 29/12/2012.³⁵ Jornal Diário do Pará.

A polícia trabalha com a hipótese de crime de latrocínio, roubo seguido de morte ou de execução...

Conforme informações do boletim de ocorrência registrado na Seccional Urbana da Cidade Nova, Ismael chegava de carro, na casa onde morava, quando um veículo táxi, modelo Fiat Palio, de placa não identificada, que já estaria lhe perseguindo, parou e um homem magro, pele morena, usando um boné jeans azul, anunciou o assalto...

De acordo com o delegado de plantão Adelino Sousa, de plantão na Central de Flagrantes da Seccional Urbana da Cidade Nova, o caso pode não ter sido um latrocínio. “Um familiar da vítima declarou, em depoimento, que o Ismael estava recebendo ameaças de morte, mas ela não quis falar quem seria a suposta pessoa”, explicou (Diário do Pará 2012, s/d).

Após o ocorrido, a empresa entrou em processo de abertura aos interesses dos empresários das demais empresas de ônibus, que penetraram nas ordens de serviços, inserindo veículos na empresa, na condição de cooperados. Assim a empresa, ganhou temporariamente a concessão para operar na linha Mosqueiro / São Brás (970), com veículos no modelo ônibus básico. A partir de então, verificou-se a existência de veículos de outras empresas da RMB, em operação na empresa TransUni (CC), conforme as figuras 44 e 45.

³⁵ - Edição eletrônica: <http://diariodopara.diarioonline.com.br/N-164661-HOMEM+E+MORTO+DURANTE+ASSALTO+COM+DOIS+TIROS+.html>

Figura 44: Veículo da figura seguinte, quando operava na empresa Princesa do Salgado (BP) na linha Outeiro / São Braz - BP-87901. (Placa: JWC-0109).



Fonte: Silva, W (2012b).

Figura 45: Veículo da empresa TransUni (CC) em operação na linha Mosqueiro / São Braz - CC-97004 (Placa: JWC-0109).



Fonte: Silva, W. (2013d)³⁶.

Este veículo entrou em operação quando as empresas de maior porte inseriram seus veículos na linha 970, momento em que a empresa passou a operar com o aparelho validador de passagens. As figuras acima, apresentam o processo de inserção de veículos oriundos de outras empresas, que passaram a operar na TranUni (CC), que foi lentamente perdendo sua origem, proveniente da cooperação de transportadores provenientes do transporte alternativo, sendo esta empresa “dominada” e “implodida” pelos grandes empresários transportadores da RMB.

Ao fim da caracterização deste processo do surgimento de “novas empresas”, com capitais de empresas já existentes, e que em pouco tempo entraram em regime de falência. Caracterizamos o serviço de transporte público de passageiros no período de 2009 a 2012, em processo de elevada procriação do capital fixo (garagens e linhas) e o capital rodante (veículos), como já haviam apresentado Mercês (2007) esta tendência a partir de 1996, quando um novo grupo político ascendeu ao poder público municipal.

Os agentes do transporte público, na condição de empresários de ônibus, encontraram uma forma de reproduzem seus capitais a com a periódica criação de empresas e com a passagens de capitais para as empresas recentes. Considerando as 21 empresas existentes em 2000, mais as 22 empresas criadas entre 2001 e 2008; com as 12 “novas empresas” originadas de 2009 a 2012, chega-se a soma de 55 empresas de ônibus registradas junto ao poder público municipal entre 2000 a 2012. Todavia, destas 55 empresas totalizadas, 15 entraram em “processo de falência”, e saíram do sistema de transporte público de passageiros, conforme o quadro 7.

³⁶ - Em 2014, este mesmo veículo encontra-se em circulação pela empresa TransCapi (CL).

Quadro 7: Empresas concessionárias falidas no período de 2001 à 2012.

SAÍDA DAS EMPRESAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EM 2001À 2012				
Período de 2001 a 2008		<i>Continuação</i>	Período de 2009 a 2012	
Ano	Empresa Concessionária		Ano	Empresa Concessionária
2001	AX - TransGalvão		2009	AN - TransPará
2003	AQ - Transportes Esperança		2010	BK - Pirâmide Transportes AJ - Expresso Beira Alta AR - Auto Viação Icoaraciense
2005	AC - Belém-Lisboa Transportes AU - TransMab			2011
2006	BB - Izabelense BH - Floresta Transportes		Observação: No período de 2001 à 2008, constatou-se a saída de 10 empresas de ônibus do sistema de transporte público de passageiros da RMB. No período de 2009 à 2012 esse quantitativo de 5 empresas concessionárias. Totalizando 15 empresas no período de 2001 a 2012.	
2007	AD - Alcindo Cabela Transportes AH - Transportes Aero Club AZ - ABragantina			
2008	AS - TransBel-Rio Transportes			

Fonte: Pesquisa de Campo (2000-2012).

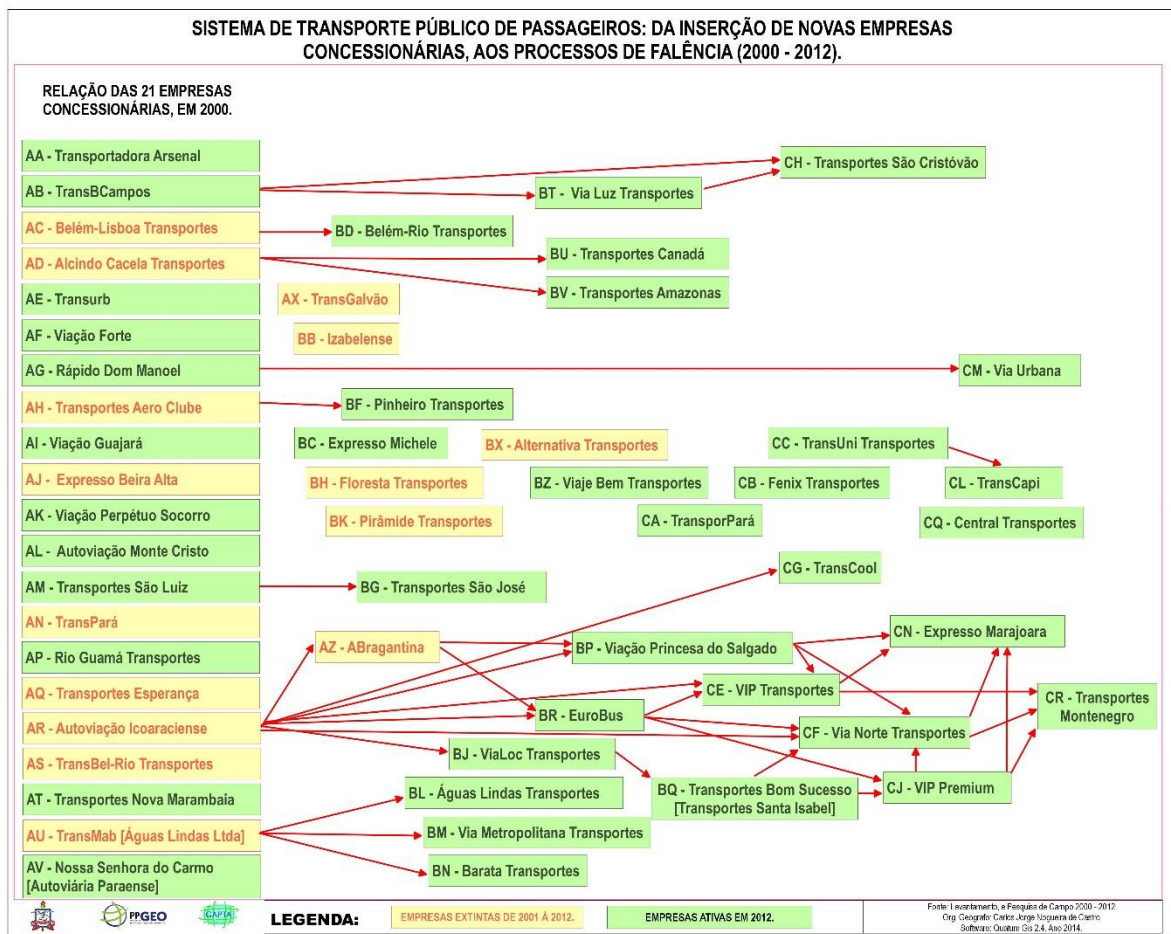
Considerando as 15 empresas que entraram em regime de falência no período de 2001 à 2012; a RMB apresenta a existência de 40 empresas concessionárias em 2012. Conforme, a pesquisa de campo, de 2009 a 2012, saíram do sistema 5 empresas concessionárias, são elas: a TransPará (AN), a Pirâmide Transportes (BK), a Expresso Beira-Alta (AJ) a Auto Viação Icoaraciense (AR) e a Alternativa Transportes (BX). Destas empresas, foram identificadas as transições de capitais em outras empresas pela Auto Viação Icoaraciense (AR), para um grupo de 10 empresas de 2000 a 2012.

A empresa TransPará (AN), entrou em processo de falência, mas negociou a linha 550 – Telegráfo com a empresa Belém-Rio Transportes (BD), e seus veículos foram adquiridos pelas empresas Rápido Dom Manoel (AG), Transportes Amazonas (BV), e ViaLoc Transportes (BJ). As demais empresas de ônibus venderam seus veículos para o interior do estado.

Ao fim de 2012, a maioria das empresas de ônibus da RMB, tinham suas operações com veículos usados anteriormente nos estados de Rio de Janeiro e de São Paulo. As consultas a plataforma Ônibus Brasil, *site* responsável por cadastros de veículos, por empresa, placa, ordem, chassi, carroceria, etc. Esse nos permitiu realizar e tornar evidente as transições de veículos entre empresas, a partir dos registros fotográficos de seus veículos.

A análise das relações entre empresas do serviço de transporte público de 2000 a 2012 na RMB, pode ser visualizada a partir da figura 46.

Figura 46: Processos de societários entre empresas do sistema de transporte público na RMB, de 2000-2012.



Fonte: Pesquisa de Campo, 2000-2012.

Na figura acima, identificara-se as relações entre empresas do sistema de transporte público de passageiros na RMB. A partir desta, é possível visualizar que a empresa TranBCampos (AB) transferiu seus capitais para a criação da Via Luz (BT) e junto com esta possibilitou o surgimento da Transportes São Cristóvão (CH). A empresa Belém-Lisboa Transportes (AC) procriou seus capitais na Belém-Rio Transporte (BD) em processo de fusão de capitais.

A empresa Alcindo Cacela Transportes (AD), dividiu seus capitais, procriado nas empresas Transportes Canadá (BU) e Transportes Amazonas (BV). A Rápido Dom Manoel (AG) procriou na Via Urbana (CM), na mesma situação a empresa Transportes Aero Club (AH) procriou seus capitais originando a empresa Pinheiro Transportes (BF).

A empresa Auto Viação Icoaraciense (AR) procriou seus capitais inicialmente em sete empresas são elas: Auto Viária Bragantina (AZ), Viação Princesa do Salgado (BP), a EuroBus (BR), a ViaLoc (BJ), VIP Transportes (CE), Via Norte Transportes (CF) e a TransCool (CG).

No segundo momento, as empresas Viação Princesa do Salgado (BP), VIP Transportes (CE), Via Norte Transportes (CF) e a VIP Premium (CJ) dividiram seus capitais, procriando a Expresso Marajoara (CN). A empresa EuroBus (BR), entrou em processo de divisão que procriou as empresas VIP Transportes (CE), Via Norte Transportes (CF) e VIP Premium (CJ).

A ViaLoc Transportes (BJ), apresentou forte relação com a Transportes Bom Sucesso (BQ) agora em operação com o nome Transportes Santa Isabel (BQ) e com a Transportes Montenegro (CR).

No terceiro momento, a VIP Transportes (CE) divide seus capitais procriando A Expresso Marajoara (CN) e a Transportes Montenegro (CR) juntamente com a Via Norte Transportes (CF) e com a VIP Premium Transportes (CJ).

A empresa TransMab [Águas Lindas] (AU) deu origem as empresas Águas Lindas Transportes (BL), Via Metropolitana Transportes (BM) e Barata Transportes (BN). Em 2005, os veículos desta empresa chegaram a transitar com o nome de **Tropical Transportes**, mas não possuíam ordem de empresa, em seguida voltaram a ter a logomarca **Barata Transportes** e a ordem **BN**.

Identificamos 21 empresas existentes em 2000, 22 concessionárias foram inseridas no período de 2001 a 2008, quando 10 empresas deixaram de operar. No segundo momento são analisadas as 12 empresas de ônibus inseridas no sistema entre 2009 e 2012, neste mesmo período, identificou-se a saída de 5 empresas concessionárias do sistema de transporte público de passageiros da RMB.

Desse modo, analisando que 21 empresas existentes em 2000, no período de 2001 a 2012, foram criadas 44 novas concessionárias, período no qual foram extintas 15 empresas de ônibus. O processo de criação de novas empresas tornou-se mais frequente a partir de 2009, quando 12 empresas foram inseridas em itinerários pertencentes a outras empresas.

O processo de procriação de capitais em novas empresas concessionárias do serviço de transporte público levou o sistema regulado pelo órgão municipal, a operar com 40 empresas em 2012, conforme o quadro 8.

Quadro 8: Empresas concessionárias do sistema de transporte público em 2012.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EM 2012				
Ordem	Empresa Concessionária		Ordem	Empresa Concessionária
AA	Transportadora Arsenal	<i>Continuação</i>	BP	Viação Princesa do Salgado
AB	TransBCampos		BQ	Transportes Bom Sucesso
AE	Transurb		BR	EuroBus
AF	Viação Forte		BT	Via Luz Transportes
AG	Rápido Dom Manoel		BU	Transportes Canadá
AI	Viação Guajará		BV	Transportes Amazonas
AK	Viação Perpétuo Socorro		BZ	Viaje Bem Transportes
AL	Auto Viação Monte Cristo		CA	TransporPará
AM	Transportes São Luiz		CB	Fenix Transportes
AP	Rio Guamá Transportes		CC	TransUni Transportes
AT	Transportes Nova Marambaia		CE	VIP Transportes
AV	Autoviária Paraense		CF	Via Norte
BC	Expresso Michele		CG	TransCool
BD	Belém-Rio Transportes		CH	Transportes São Cristóvão
BF	Pinheiro Transportes		CJ	VIP Premium Transportes
BG	Transportes São José		CL	TransCapi
BJ	ViaLoc Transportes		CM	Via Urbana Transportes
BL	Águas Lindas Transportes		CN	Expresso Marajoara
BM	Via Metropolitana Transportes		CQ	Central Transportes
BN	Barata Transportes		CR	Montenegro Transportes

Empresas concedidas: 40.
Fonte: Pesquisa de Campo (2000-2012).

No próximo capítulo, avançamos na análise das territorialidades das 40 empresas de ônibus criadas por eles ao longo de 2000 a 2012, na Região Metropolitana de Belém.

4. TERRITORIALIDADES DOS AGENTES TRANSPORTADORES NA RMB EM 2012.

A análise das territorialidades dos agentes transportadores da RMB em 2012 na estrutura do sistema de transporte público de passageiros é o propósito deste capítulo. As informações sobre o movimento societário apresentado no capítulo anterior, são tomadas como referências, neste, onde são analisados como materializa-se o movimento territorial das linhas de ônibus operadas pelas 40 empresas concessionárias do serviço. Sugere-se, que a exclusividade ou a sobreposição dos itinerários estão relacionadas as situações societárias dos grupos atuantes nas empresas de ônibus na RMB, e constituem no entendimento da geografia, uma vez que o poder econômico exercido pelos agentes transportadores é capaz de alterar as dinâmicas de ocupação do solo.

4.1. Os Transportadores e a oferta do Sistema de transporte público.

A organização socioespacial de Belém e Região Metropolitana, pode ser compreendida pela intrínseca relação de fixos geradores de fluxos e de fluxos estimuladores de fixos, como apresenta Santos (2009), o que viabiliza mecanismos geográficos (CORREA, 1995).

Tais magnetismos são necessários para a manutenção do consumo do espaço urbano como apresenta Carlos (2007). As variações nas trocas realizadas pelos agentes espaciais estão presentes na distribuição da estrutura de produção, reprodução, e de circulação no espaço urbano. Nessa circulação, encontra-se o sistema de transporte, expresso em leis sociais que determinam as trocas entre agentes, por um lado, os transportadores e por outro, os usuários detentores de sua própria mercadoria força de trabalho, que contribuem a dinâmica capitalista do espaço urbano.

Na estrutura socioespacial da RMB, os grandes estabelecimentos comerciais de Belém, são os elementos fixos, que pelo seus magnetismos são geradores de fluxos, necessários para a reprodução dos agentes do espaço urbano. E o sistema de transporte público de passageiros é um dos instrumentos utilizados para a transportabilidade dos trabalhadores, no geral, moradores de bairros periféricos que se deslocam diariamente para o centro da Metrópole.

Em 2012, quarenta empresas de ônibus operavam na Região Metropolitana de Belém, com uma oferta de serviço de transporte público urbano com aproximadamente 170 linhas de ônibus, levantadas em campo a partir da ordem de serviço emitido pela CTBel / AMUB. Entretanto, estas linhas apresentam características operacionais diferenciadas, podendo ser compreendida na seguinte relação origem destino:

- **Bairro – Centro – Bairro.**
- **Bairro – Centro – Bairro (intermediário) – Centro – Bairro (origem/destino).**
- **Bairro – Bairro.**
- **Centro – Centro.**

Linhas: Bairro – Centro – Bairro, a maioria das linhas opera no sentido de bairro origem, geralmente localizado na periferia urbana de Belém e dos demais municípios da RMB, onde transportam os passageiros ao centro, retornando ao bairro de origem. A maior parte das linhas realizam seus itinerários de bairros da periferia distante de Belém e demais municípios da Região Metropolitana, sobretudo as que são originadas de municípios como Ananindeua e Marituba, para as áreas centrais de Belém.

Linhas: Bairro – Centro – Bairro – Centro – Bairro, são linhas de ônibus que partem dos bairros, atendem ao centro, seguindo para outro bairro da periferia como ponto intermediário voltando a atender ao centro, para então seguir ao bairro de origem, em uma única viagem. No geral, as linhas de ônibus com terminais nos bairros dos Distritos Administrativos de Belém, do Guamá, e da Sacramenta (DABEL, DAGUA, e DASAC) com quilometragens de até 35 km de extensão.

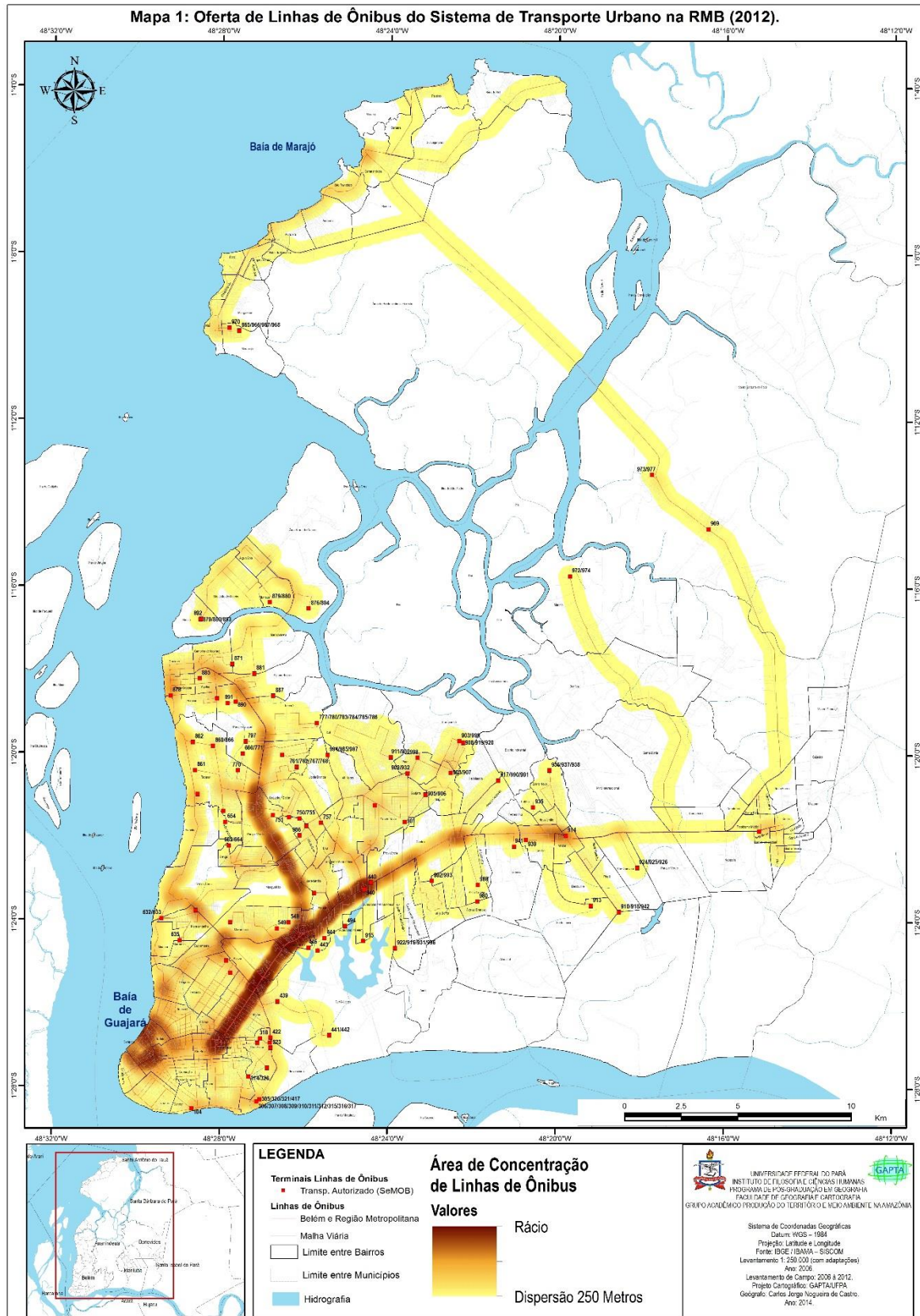
Linhas: Bairro – Bairro, são linhas menos comuns partem de bairros periféricos e seguem por vias secundárias até outros bairros da periferia, no geral, são linhas que aparentemente, que apresentam menor rentabilidade para as empresas que as operam, são nestas linhas que se encontram o menor quantitativo de veículos e os mais antigos das empresas concessionárias.

Linhas: Centro – Centro, as linhas originadas do centro de Belém possuem tarifa diferenciada, quase o dobro da tarifa convencional, e não pertencem a uma única empresa, esta é operada em compartilhamento de 10 ou mais empresas, cada uma com o máximo de 2 veículos. Entretanto, o município de Ananindeua possui uma linha com tarifa convencional, que parte do centro da Cidade Nova, circula pelos principais corredores viários e adentra no centro de Belém, sem acessar bairros da periferia.

A espacialidade da oferta do sistema de transporte público de passageiros é um determinante a ser considerado na reprodução de empresas de menor porte. Pois, uma linha de ônibus com circulação nas principais vias, assegura sua rentabilidade pelo intenso acesso de passageiros com intensão de viagens no trecho. Considerando o público de passageiros dos bairros de origem da linha, na condição de usuários cativos, este público que acessa estes veículos ao longo do itinerário da linha, acrescenta maior rentabilidade na operação do sistema.

As feições dos itinerários de linhas de ônibus que acessam Belém, na maioria, partem de seus bairros periféricos, bem como da periferia da Região Metropolitana. Com o uso de representações cartográficas é possível identificar a distribuição de oferta do serviço de transporte público a partir dos bairros da RMB, conforme se observa no mapa 1.

Mapa 1: Oferta de Linhas de Ônibus do Sistema de Transporte Urbano na RMB (2012).



No mapa acima, estão representados os pontos de concentração de 178 itinerários de ônibus das 40 empresas atuantes na RMB, em 2012.

A elevada concentração de itinerários nas áreas centrais, deve-se aos principais corredores viários que levam ao centro urbano da cidade de Belém. Tais como, o **Complexo de Feiras do Ver-o-Pêso**, no centro comercial, e itinerários que seguem pela **Avenida Presidente Vargas** onde se observa a presença das instituições bancárias. Ainda no centro, é marcante a presença de linhas que possuem como destino o *Shopping Center Pátio Belém*. Nesta região da área comercial de Belém, concentram-se os principais estabelecimentos geradores de fluxos cotidianos em dias normais.

A presença do *Boulevard Shopping Belém*, localizado na **Avenida Doca de Sousa Franco**, caracteriza a via como um dos corredores mais valorizados da cidade. A avenida concentra o uso residencial de alto padrão, onde as linhas de ônibus possibilitam maior impulso às atividades estabelecidas na área.

Nessa avenida, é possível observar o movimento de deslocamento dos trabalhadores na chegada aos seus postos de trabalho, é muito comum a chegada das empregadas domésticas nos horários próximos a 7 horas da manhã, para atender aos inúmeros apartamentos. Também é notória a chegada dos trabalhadores da construção civil e os trabalhadores dos estabelecimentos comerciais, com chegada prevista para 8 horas.

Da mesma forma, os trabalhadores do *Boulevard Shopping Belém*, que começam a chegar a partir das 9 horas da manhã. A via apresenta grande dinamismo, tendo continuidade pela tarde, até às 22 horas, quando ocorre o retorno dos trabalhadores para suas residências, geralmente nas periferias da Metrópole e dos municípios de sua Região Metropolitana.

A Avenida **Doca de Sousa Franco**, tem seu dinamismo alterado após esta faixa de horário, e começa reduzir o quantitativo de trabalhadores no período noturno. Há uma substituição dos trabalhadores do dia para os atuantes na madrugada, estes estão presentes em bares, restaurantes e similares. Aptos a atender aos novos agentes econômicos consumidores do espaço urbano, uma classe econômica com maiores condições de consumo do espaço (Carlos, 2007), também estão presentes alguns trabalhadores do período diurno, presentes na condição de clientes (HARVEY, 2005).

Nesse sentido, a avenida apresenta forte dinamismo urbano, caracterizada pela elevada oferta do serviço de transporte público de passageiros, a mesma apresenta elementos fixos geradores, geradores de elevada quantidade de fluxos (SANTOS, 2009).

O sistema de transporte urbano apresenta densidade de linha de ônibus nas avenidas **Governador José Malcher, Nazaré, e Gentil Bitencourt**. Essas três vias apresentam-se como as vias estruturantes para o acesso ao centro urbano de Belém a partir do subcentro de São Brás, apresenta elevada oferta de serviço de transporte público, são raros os pontos da cidade que não se acessa a partir deste subcentro.

No mapa acima, é possível perceber o expressivo corredor viário, a **Avenida Almirante Barroso**, caracterizada como um corredor principal para o sistema de transporte público de passageiros. Assim, é possível identificar a continuidade do fluxo para o bairro de Entroncamento; onde se observa a presença do *Shopping Center Castanheira*, importante empreendimento comercial de Belém. Mas que devido sua localização, no extremo leste de Belém, permite maior acesso dos consumidores dos municípios da Região Metropolitana de Belém.

A **Avenida Augusto Montenegro** estrutura as linhas de ônibus que servem aos conjuntos habitacionais que se localizam ao longo desta via no sentido do Entroncamento ao Distrito de Icoaraci. Para além, observa-se a forte participação das linhas de ônibus originárias do município de Ananindeua, que apresentam-se em maior volume a partir do **Viaduto do Coqueiro**. O mapa acima, mostra ainda os terminais de ônibus da RMB, em operação no ano 2012. Nesse, é possível compreender o papel desempenhado pelas áreas periféricas.

Os terminais de ônibus, encontram-se em sua maioria nas áreas periféricas mais afastadas. O terminal mais próximo do centro urbano de Belém, encontra-se no extremo sul do bairro de Condor.

Neste terminal, estão os veículos da linha Jurunas / Marambaia (104)³⁷ operada em regime de compartilhamento pelas empresas Viação Guajará (AI) e Viação Forte (AF), onde a primeira lança seus veículos a partir do bairro de Condor, a segunda do bairro de Marambaia.

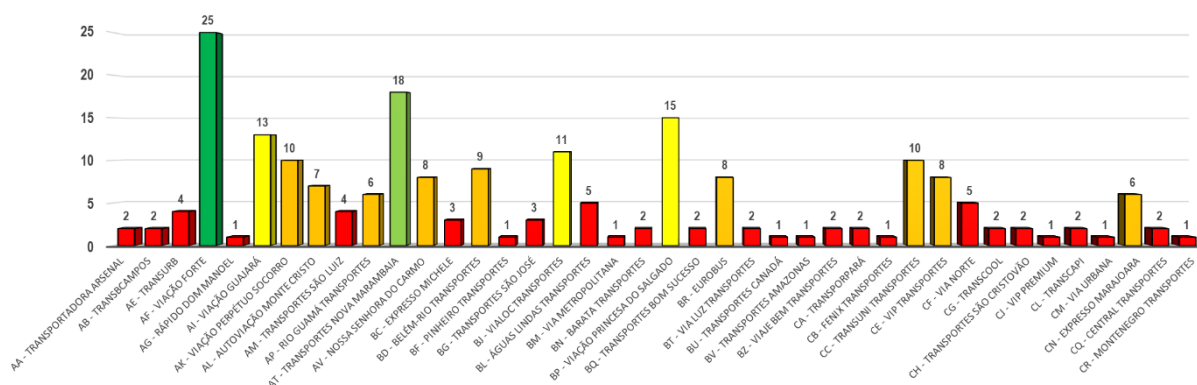
Os pontos terminais apresentam a dispersão das linhas de ônibus em Belém e Região Metropolitana, no geral, são terminais que se localizam em áreas distantes do centro urbano,

³⁷ - Em 2000, esta linha pertencia à empresa Esperança Transporte (AQ), e teve seu itinerário sobreposto, por outras empresas; onde em 2003, a empresa entrou em processo de falência.

mas cumprem seu papel no transporte do trabalhador, na condição de mercadoria mão-de-obra da periferia para o centro. O sistema de transporte público, também assegura a valorização de espaços centrais, com a eleição de vias melhores dotadas deste serviço, que acaba ampliando o valor dos imóveis nestas áreas pelo contínuo fluxos, promovido pelo sistema de transporte urbano.

Em 2012, as 40 empresas de ônibus registradas junto a atual Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB) apresentam a seguinte distribuição de itinerários entre empresas concessionárias, conforme o gráfico 2.

Gráfico 2: Distribuição de itinerários, por empresa concessionária, na RMB (2012).



Observação 2: Empresas com menor quantitativo de linhas foram identificadas na cor vermelha com intervalo de 1 a 5 itinerários; cor laranja no intervalo de 6 a 11 itinerários; cor amarela no intervalo de 11 a 15 itinerários; cor verde clara intervalos de 16 a 20 linhas; e por última escala, a cor verde escura para os intervalos de 21 a 25 linhas de ônibus.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2000-2012.

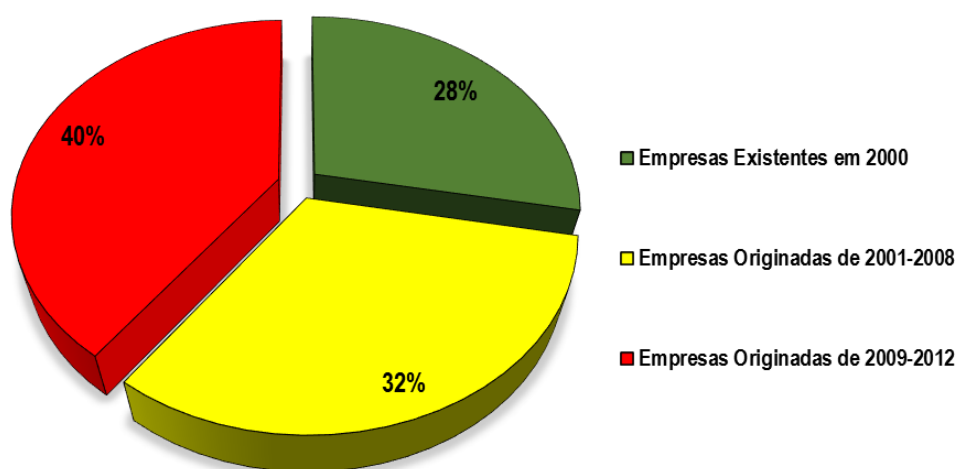
No gráfico acima, é possível identificar o elevado número de itinerários da Viação Forte (AF) somam 25 linhas; seguida pela empresa Transportes Nova Marambaia (AT) com 18 linhas; a empresa Viação Princesa do Salgado (BP) com 15 linhas, bem como as empresas Viação Guajará (AI) e Via Loc transportes (BJ), com 13 e 11 linhas de ônibus respectivamente. Também é notória a presença de um grupo de nove empresas com operação de 6 a 10 linhas de ônibus. As demais empresas, que somam 26 concessionárias, apresentam o quantitativo de 1 a 5 linhas de ônibus em operação.

4.2. Compartilhamentos e sobreposições de linhas como elementos de análise das estratégias operacionais das empresas no transporte público da RMB.

As empresas concessionárias do serviço de transporte público da RMB, apresentam duas modalidades de operação em suas linhas de ônibus. A primeira, consiste em linhas operadas por somente uma empresa, mais comum nos demais estados brasileiros; para estas, chamaremos de **Linha de Operação Única**. A segunda, consiste em linhas operadas por duas ou mais empresas de ônibus, que organizam os horários de saída dos veículos em acordo horários previamente estabelecidos, as vezes alternando por semana³⁸, chamaremos a estas de **Linhas de Operação Compartilhada**.

No gráfico 3, representa o crescimento de linhas de **Operação Compartilhada** a partir da criação de empresas ao longo dos períodos de análise desta pesquisa; Assim, no período de suas constituições, em 2000, as originadas entre 2001-2008, e de 2009-2012.

Gráfico 3: Participação das empresas em linhas de Operação Compartilhada.



Fonte: Pesquisa de Campo, 2000-2012.

A partir do gráfico acima, se observa que **28%** das empresas existentes em 2000 compartilhavam suas linhas; Entretanto, as empresas criadas no período de 2001 à 2008, este percentual aumenta consideravelmente correspondendo a **32%**, para as empresas criadas de

³⁸ - Em muitos casos, estes horários são desrespeitados propositalmente. Ocorre quando uma **empresa A**, orienta seus motoristas a retardar suas viagens, com o propósito de aumentar o número de passageiros para elevar a arrecadação do veículo na viagem; este procedimento é chamado de ‘*rebocada no veículo de traz*’. Quando, a **empresa B**, percebe tal prática, também orienta seus motoristas a “*botar pra frente, no 12*”, o que significa passar o veículo da **empresa A**, e não permitir sua passagem. Entretanto, o problema maior consiste quando três ou mais empresas operam nesse regime compartilhamento de linhas.

2009 à 2012, esse percentual aumenta novamente, momento em que estas passam a corresponder a **40%** do total de linhas.

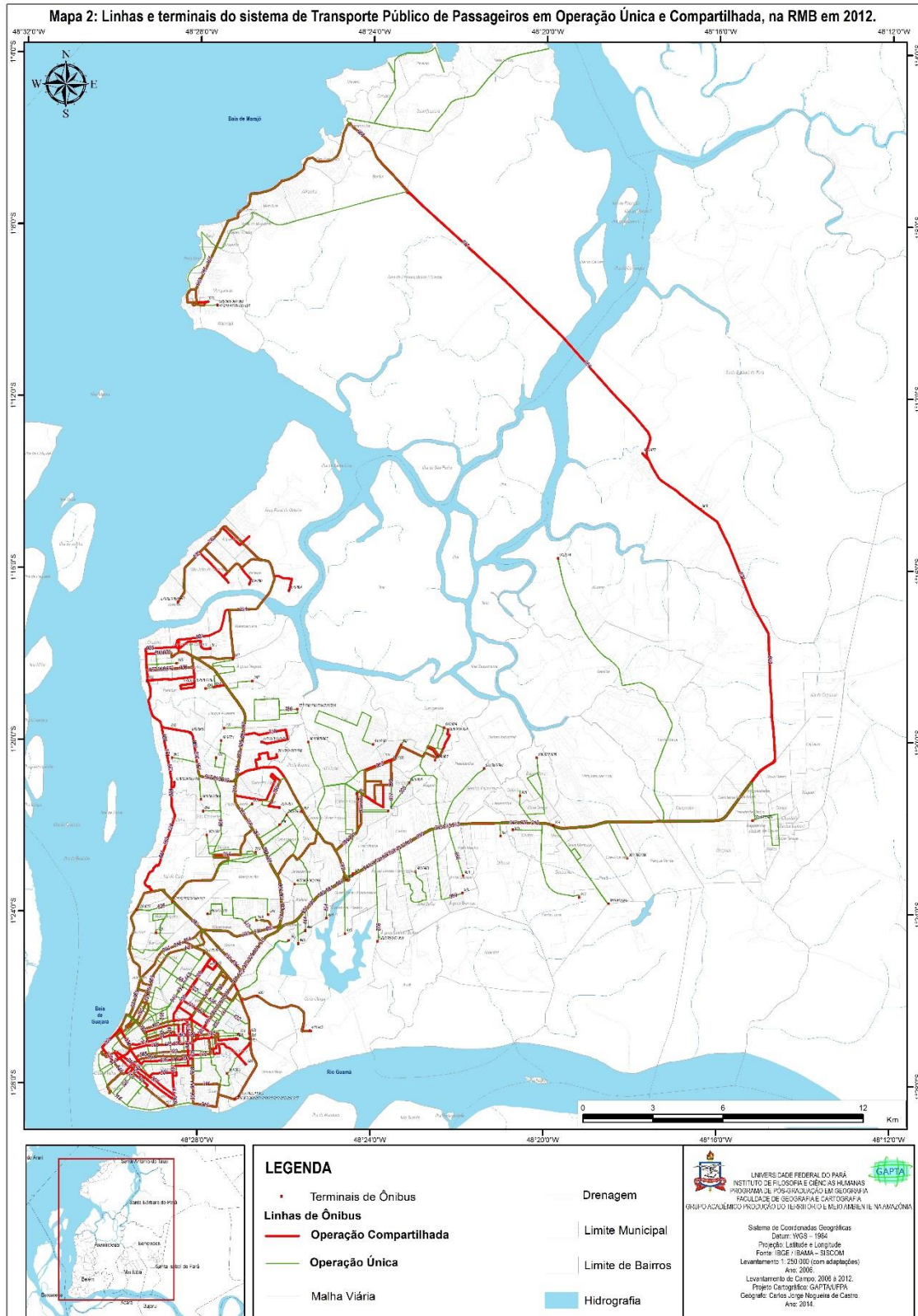
O gráfico acima, confirma a hipótese levantada no final do terceiro capítulo, quando afirmamos que o processo de surgimento de novas empresas, era característico da reprodução de seus capitais, com periódica transferência de capitais entre empresas de mesmo grupo. Tal processo, levou a procriação de capital fixo (garagens, linhas, estruturas de terminais) e o capital rodante (transferência de veículos entre empresas), conforme discutido no capítulo anterior.

Em 2012, a RMB apresentou o percentual de **82,35%** das linhas de ônibus possuem **Operação Única**. Entretanto, há **17,65%** das linhas de ônibus são de **Operação Compartilha**, um índice que acreditamos ser elevado. Esta questão, pode ser um forte indicativo da disputa pelo território entre os agentes transportadores atuantes na RMB.

No mapa 2, apresenta-se o total de linhas de ônibus em operação na RMB, onde são representas, o total de **170 linhas de ônibus**, com a distribuição de **148 linhas** de ônibus de **Operação Única**, agrupando o montante de 30 empresas concessionárias do serviço de transporte público; e com o total de **30 linhas de ônibus** de **Operação Compartilhada**, agrupando um montante de 25 empresas de ônibus³⁹.

³⁹ - Vale ressaltar que algumas empresas possuem operação nas duas modalidades.

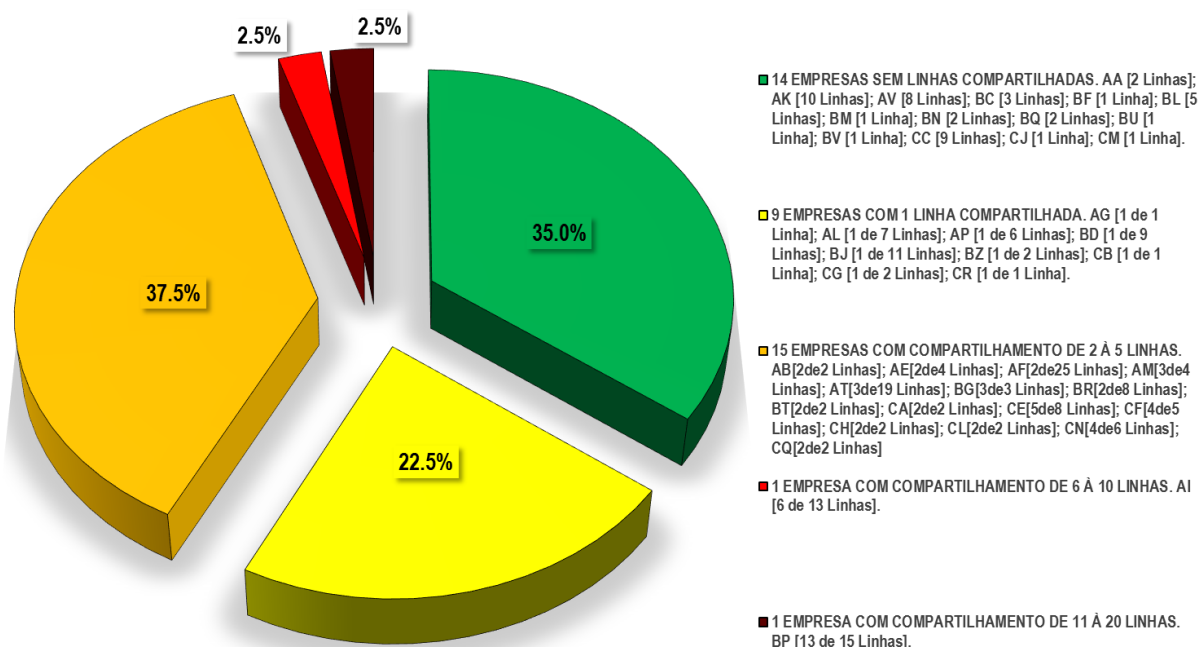
Mapa 2: Linhas e terminais do sistema de Transporte Público de Passageiros em Operação Única e Compartilhada, na RMB em 2012.



O sistema de transporte público de passageiros da RMB, vem apresentando um acelerado número de empresas com linhas compartilhadas. Nos últimos 12 anos, este percentual foi crescendo, mesmo com o processo de falências, das 15 empresas concessionárias, o processo de fragmentação operacional das linhas continuou seu curso, principalmente, com as empresas originárias a partir de 2009.

No gráfico a seguir, identifica-se a caracterização operacional das empresas, considerando o não compartilhamento de linhas, as empresas com somente uma linha em compartilhamento, as empresas que se encontraram no intervalo de 2 a 5 linhas, as com 6 a 10, e as empresas no intervalo de 11 a 20 linhas de ônibus, conforme o gráfico 4.

Gráfico 4: Caracterização operacional das empresas, por compartilhamento ou não, de linhas com outras empresas.



Fonte: Pesquisa de Campo, 2000-2012.

O gráfico acima apresenta a distribuição da situação operacional das 40 empresas de ônibus concessionárias do serviço de transporte público na RMB; onde 16 empresas não possuíam linhas em operação compartilhada correspondendo ao percentual de **35,0%** do total de empresas. Das empresas que apresentam compartilhamento de suas linhas, 9 empresas atuam com somente uma linha de ônibus, o equivalente a **22,5%** das concessionárias. As 15 empresas que compartilham entre 2 a 5 linhas de ônibus participam com o percentual de **37,5%**, apresentando assim, o maior percentual dentre as demais parcelas. Dentre as empresas com compartilhamento de 6 a 10, e de 11 a 20 linhas de ônibus, somam em duas, que participam com **2,5%** cada na caracterização operacional do sistema de transporte público da RMB.

- **Empresas sem linhas compartilhadas.**

No gráfico 4, a primeira parcela apresenta o percentual de **35,0%**, correspondendo a 14 empresas concessionárias do total de 40 empresas de ônibus em atuação em 2012 na RMB. Neste grupo, a maioria das 14 empresas (AA, BC, BF, BM, BN, BQ, BU, BV, CJ, CM) possuem pequenas quantidades de veículos, com a média 10 a 40, e operam em até três linhas de ônibus.

Dentre as exceções, encontram-se empresas como a Viação Perpétuo Socorro (AK), que ao longo de uma década realizou permuta das linhas que possuía em regime de compartilhamento, onde em 2012 a empresa não apresentou nenhuma linha em compartilhamento. A empresa Águas Lindas (BL), foi originada após a fragmentação dos capitais da extinta Transmab (AU), assumindo por completo 5 linhas de suas linhas de ônibus na porção sul do município de Ananindeua. As três empresas citadas (AK, AU, e BL) apresentam proximidades de capitais, pois pertencente ao mesmo grupo familiar.

Para as empresas que excedem o limite de 3 linhas de ônibus, cabe destaque para a empresa Autoviária Paraense (AV), que possui 8 linhas de ônibus sem compartilhamento e para a empresa TranUni (CC), que não apresenta sobreposição de itinerários, em trecho, por ser uma empresa com concessão diferenciada – a empresa oferta um serviço complementar ou suplementar – não estando no mesmo nível operacional das demais empresas, inclusive a empresa só pode operar com veículos nos tipos Mini-Ônibus e Mídi-Ônibus (ABNT NBR 15570, 2011).

- **Empresas com 1 linha de ônibus compartilhada.**

No gráfico 4, das 9 empresas que apresentaram operação compartilhada em apenas uma 1 linha de ônibus, equivalente ao percentual de **22,5%** do total de 40 concessionárias atuantes em 2012, na RMB. Estas empresas apresentam pequeno, médio e grande porte, com o mínimo 20 veículos e máximo de 150 veículos, por empresa.

Nas empresas de pequeno porte estão 5 concessionárias (AG⁴⁰, BZ, CB, CG, CR), em operação, neste agrupamento foi possível identificar a média de até 20 veículos nestas empresas. Deste grupo, cabe destaque para as empresas Rápido Dom Manoel (AG) que possui apenas a linha PAAR – Ceasa (**908**) *58,3 km de extensão*, compartilhada com a empresa Fénix

⁴⁰ - A Empresa Rápido Dom Manoel (AG), foi perdendo suas linhas ao longo do período de estudo. Em 2000, a empresa possuía a operação de 6 linhas de ônibus (**439, 440, 441, 442, 444, e 908**), todas de operação única. Em 2012, a concessionária apresentou somente a linha PAAR - Ceasa (**908**) *com 58,3 km de extensão*.

Transportes (CB), ambas as empresas possuem apenas uma única linha, e essa em operação compartilhada.

Nas empresas de médio porte, estão 3 concessionárias (AL, AP, BD) possuem a média de 60 a 100 veículos em operação, dessas cabe destaque para a Viação Rio Guamá (AP) e a Belém-Rio Transportes (BD)⁴¹ que juntas compartilham a linha Satélite – UFPA (768) com 42,1 km de extensão, integrando o Conjunto Satélite e os demais conjuntos da Av. Augusto Montenegro, com a Universidade Federal do Pará (UFPA), esta compreendida como importante um estabelecimento fixo, mas gerador de intensos fluxos.

A empresa ViaLoc (BJ) é considerada uma empresa de grande porte, está pertence ao grupo empresarial Boa Esperança⁴², (regulada pela ARCON). A empresa BJ, compartilha apenas a linha Marituba – UFPA (914) com 51,0 km de extensão, operada em compartilhamento com a Viação Guajará (AI). Intergrando a area central de Marituba, a partir da Rodovia BR-316 à UFPA.

- **Empresas com compartilhamento de 2 a 5 linhas de ônibus.**

Na margem de 2 a 5 linhas de ônibus em compartilhamento, encontram-se 15 empresas de ônibus, justas estas correspondem a 37,5% do total de empresas concessionárias do serviço de transporte público. São empresas de pequeno, médio e grande porte, com frotas que variam de 8 a 180 veículos.

Nas empresas de pequeno porte, encontram-se 8 concessionárias (AB, AM, BG, BT, CA, CH, CL, CQ), estas possuem uma frota que gira entre 8 a 30 veículos.

Deste grupo, cabe destaque para as empresas TransBCampos (AB), a Via Luz Transportes (BT) e a Transportes São Cristóvão (CH), as duas últimas empresas foram oriundas dos capitais da primeira, e passaram a operar nas mesmas linhas 229 e 230, a medida que as empresas BT e CH inseriam os veículos vindos do estado do Rio de Janeiro, a empresa AB paulatinamente vem reduzindo o número de veículos nas linhas, sendo uma passagem lenta e gradual de capitais, as vezes com a passagem dos veículos para as demais.

As empresas, Transportes São Luiz (AM) e a Transportes São José (BG), também apresentam compartilhamentos em suas linhas, a segunda foi originária da primeira, após a

⁴¹ - Em 2011, a empresa Belém-Rio Transportes compartilhava com a viação forte a linha Cabanagem – Presidente Vargas (795) com 33,7 km de extensão.

⁴² - Assim, como em 2000 a empresa Auto Viação Icoaraciense (AR).

divisão de capitais. A empresa AM, compartilha a operação de 3 das 4 linhas⁴³ de ônibus que possui com a BG. Entretanto, os proprietários pertencem ao mesmo grupo familiar.

Das empresas de médio porte, é possível identificar 4 concessionárias (AE, CE, CF, CN), estas possuem uma frota que gira entre 10 a 50 veículos. Deste grupo de empresas, cabe destaque para as empresas VIP Transportes (CE), Via Norte (CF) e Expresso Marajoara (CN). Estas empresas são resultantes do processo de fragmentação da Auto Viação Icoaraciense (AR), possuindo compartilhamento das linhas que antes eram operadas pela empresa AR, que entrou em falência em 2010.

Das empresas de grande porte, encontra-se a Nova Marambaia (AT) compartilhando 3 de suas 19 linhas de ônibus, esta empresa possui predomínio no Distrito Administrativo do Benguí (DABEN). Das linhas compartilhadas a empresa AT, divide a operação de 3 linhas com as empresas Viação Guajará (AI), Viação Princesa dos Salgado (BP) e Transcool (CG). A frota da empresa AT, compreende a média de 160 veículos, acrescenta-se que a empresa não apresenta veículos oriundos de outras empresas, os veículos são incorporados novos na linha, sendo transferido apenas internamente.

Entre as grandes empresas a Viação Forte (AF), como já apresentado anteriormente, possui hegemonia nas linhas de ônibus oriundas dos bairros da porção norte do município de Ananindeua, com algumas linhas no município de Belém. Possui a linha Jurunas / Marambaia (104) com 31,8 km de extensão operada com a Viação Guajará (AI), e a linha Icoaraci / Cidade Nova - Via Una (878) com 43,6 km de extensão, compartilhada com a empresa Viação Princesa do Salgado (BP).

- **Empresas com compartilhamento de 6 a 10 linhas de ônibus.**

A empresa Viação Guajará (AI) é considerada de médio porte, com aproximadamente 120 veículos; em 2012, esta empresa representou 2,5% entre as empresas em operação compartilhada. A empresa compartilha 6 das 13 linhas que opera, a linha Jurunas / Marambaia (104), com a Viação Forte (AF). A empresa possui um veículo em permanente operação na linha Mosqueiro – São Brás (970) com 155,1 km de extensão operadas pelas empresas Viaje-Bem Transportes (BZ), Transurb (AE), e Auto Viação Monte Cristo (AL), esta linha possui tarifa diferenciada.

⁴³ - As linhas Canudos – Praça Amazonas (323) com 21,4 km de extensão, a linha Canudos – Presidente Vargas (324) com 16,3 km de extensão, e a linha Canudos – Ver-o-Pêso (325) com 16,7 km de extensão. Tendo somente a linha Canudos – Praça Amazonas II – Tucunduba (326) com 21,1 km de extensão, esta em operação única.

Nos terminais da Universidade Federal do Pará, a Viação Guajará (AI) compartilha a linha UFPA – Icoaraci (305) com 58,9 km de extensão, com as empresas Transurb (AE) e a Viação Princesa do Salgado (BP), sendo 3 veículos para cada empresa. A Viação Guajará também compartilha a linha UFPA – Cidade Nova 6 (321) com 46,1 km de extensão, com empresa AE; para além dessas, a empresa AI compartilha a linha Tapanã – UFPA (860) com 51,5 km de extensão com a empresa Nova Marambaia (AT). Ainda no terminal da UFPA, a Viação Guajará compartilha a operação da linha Marituba – UFPA (914) com 58,9 km de extensão, com a empresa ViaLoc (BJ). Esta empresa, apresenta elevado percentual de linhas em operação compartilhada, com agravante de possuir relações com outras sete concessionárias.

- **Empresas com compartilhamento de 11 a 20 linhas de ônibus.**

A empresa Viação Princesa do Salgado (BP), também apresenta elevado número de linhas com operações compartilhadas, a empresa possui 13 de suas 15 linhas nessa modalidade operacional. A empresa participa com o percentual de **2,5%** do total de empresas em operação em 2012. As linhas com operação única da empresa, são a Águas Negras / São Bráz (881) com 41,7 km de extensão, e a Outeiro – Presidente Vargas (880) com 880,6 km de extensão.

A empresa apresenta uma frota 120 ônibus, aproximadamente⁴⁴. Do ponto de vista dos veículos a empresa BP, busca tratar com prioridade os chassis dos veículos, pois para manter a competitividade operacional, a empresa cuida especificamente dos motores dos veículos⁴⁵, os demais componentes como, assentos, janelas, carroceria, são vistos como menos importantes.

A caracterização do sistema operacional das empresas de ônibus de Belém e Região Metropolitana, possibilita um melhor entendimento sobre a operacionalização das linhas de ônibus urbanos. A análise sobre compartilhamento das linhas faz-se necessária para compreensão da disputa entre empresas, visíveis no espaço urbano metropolitano. Os motoristas, cobradores, e fiscais são orientados a buscarem estratégias para assegurar a

⁴⁴ - A empresa **BP** altera constantemente as sequencias das ordens de serviço dos veículos, dificultando consideravelmente a mensuração destes.

⁴⁵ - Em 2007, quando iniciou sua operação no sistema de transporte pública, a empresa **BP** instalou calços nos pedais de aceleração dos seus veículos, para evitar que os operadores “esticassem” as machas, ou seja, os operadores deveriam trocar de marcha no tempo certo de rotação. Entretanto, a partir de 2009, quando a empresa fragmentou seus capitais, com maior quantitativo de linhas compartilhadas; está se pôs em um sistema operacional mais competitivo, a empresa removeu os calços dos pedais de aceleração. Como resultado, os operadores arrancavam com os veículos a partir da 2ª marcha, não utilizavam com frequência o pedal de embreagem, trocando de marchas na rotação de giro do motor, sem baixar a rotação do motor, conhecido no jargão rodoviário como “botar no 12”.

lucratividade, vinda a partir do aumento do número de passagens, mesmo quando as empresas pertencem ao mesmo grupo familiar.

4.2.1. Agrupamentos das empresas de ônibus em 2012, segundo quantidade de linhas e quilometragem percorrida.

Nessa sessão, são abordadas as quilometragens totais das empresas de ônibus da RMB⁴⁶. Este procedimento permitiu detectar a *quilometragem mínima*, por empresa, – de **22,8** Km para a empresa Transportes Amazonas (BV)⁴⁷ - e a quilometragem máxima – de **1.037,8** km para a empresa Viação Forte (AF). Desta forma, foi necessário estabelecer um parâmetro para abordar esta particularidade das empresas de ônibus na RMB.

As empresas estão classificadas e simbolizadas, considerando os seguintes intervalos de 1 a 75,0 Km; de 75,1 a 150,0 Km; de 150,1 a 300,0 Km; de 300,1 a 600,0 km; e de 600,1 a 1.500,0 km, este critério foi necessário estabelecer valores para melhor compreensão das quilometragens atingidas, no total de linhas de cada empresa. No gráfico 5, são apresentadas as quilometragens totais das empresas da RMB, em 2012.

A partir da classificação adotada, presente no gráfico 5, é possível visualizar as empresas por agrupamentos. Das 40 empresas de ônibus, 15 concessionárias encontram-se no primeiro intervalo, de **1 a 75,0 Km**, são elas (AA, AB, AG, BF, BG, BM, BT, BU, BV, CB, CG, CH, CJ, CM, e CR); destas sete apresentam linhas compartilhadas e oito são empresas que compartilham operações de linhas com uma ou mais empresas. Este grupo de empresas pode ser caracterizado como de menor porte, estando mais suscetíveis a sobreposição de itinerários por outras empresas, no geral, são empresas com duas linhas.

As empresas com somas de quilometragem no intervalo de **75,1 a 150,0 Km**, contabilizam as 3 concessionárias (AM, AP, e BN), destas, somente a última entrou em operação após o ano de 2000. A empresa Transportes São Luiz (AM) que dividiu seus capitais, quando a Transportes São José (BG) assumiu 30% das linhas da empresa AM. A empresa Rio

⁴⁶ - Em geoprocessamento, foram levantados os itinerários de cada linha de ônibus por empresa. A partir destes percursos foram feitos os devidos cálculos de percurso e ao fim somados o percurso por empresa, em acordo com as linhas existentes no BDG, em 2012.

⁴⁷ - Empresa detentora da linha Alcindo Cacela - Domingos Marreiros (**422**) com 22,8 km de extensão, e oriunda da divisão de capitais da extinta Transportes Alcindo Cacela (**AD**).

Guamá (AP), não apresentou divisão de capitais, no entanto, essa empresa divide a garagem com a Viação Guajará (AI), limitada com apenas alguns arbustos “cerca viva”.

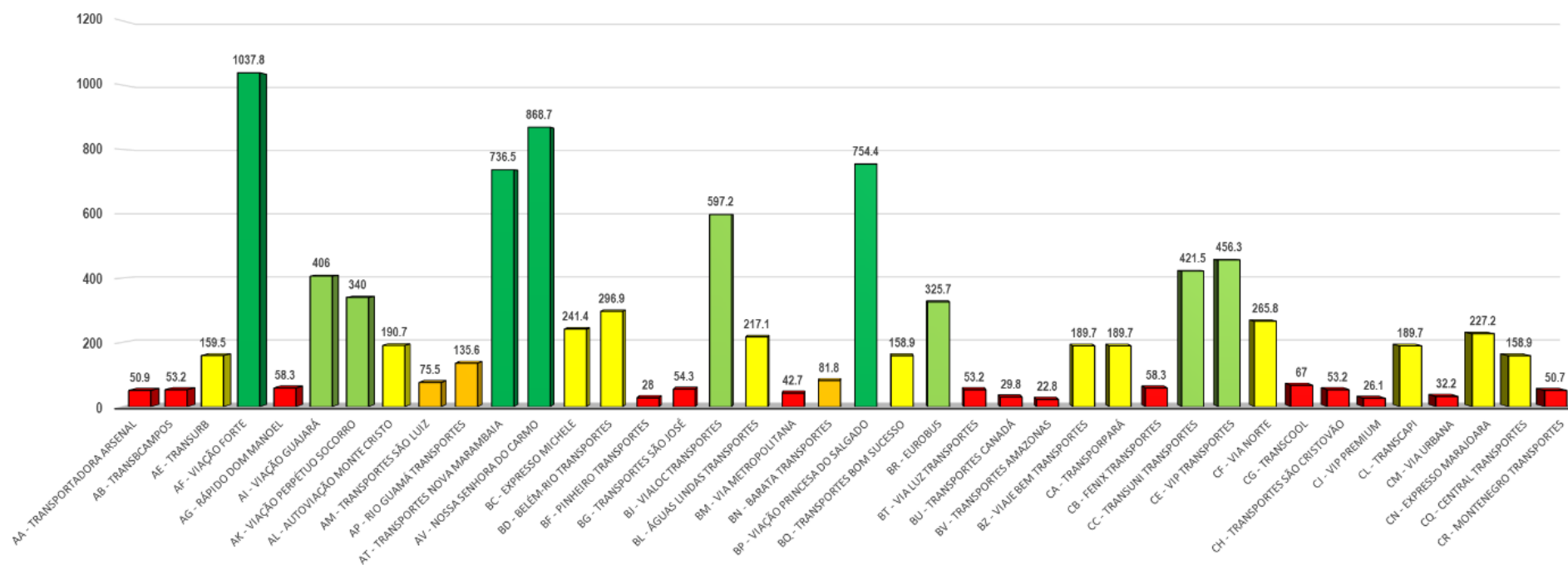
A empresa Barata Transportes (BN) não existia em 2000, mas esta é resultante da procriação de capitais das empresas Viação Perpétuo Socorro (AK), e Transmab [Águas Lindas] (AU), a empresa BN, apresentou elevada transferência de veículos destas empresas, pois estas pertencem ao mesmo grupo familiar.

As empresas com quilometragens no intervalo de **150,1 a 300,0 Km**, somam em 12 concessionárias (AE, AL, BC, BD, BL, BQ, BZ, CA, CF, CL, CN, e CQ), estas empresas são caracterizadas entre pequeno e médio porte. Destas empresas, somente a Transurb (AE)⁴⁸ e a Auto Viação Monte Cristo (AL)⁴⁹ já existiam em 2000.

⁴⁸ - A empresa possui discreto vínculo com a Viação Forte (AF); Mas sem transferência de capitais entre elas, tal relação é possível de ser captada a partir de pequenos reparos nos veículos de ambas as proximidades de suas garagens.

⁴⁹ - A empresa não apresenta vinculação de capitais com outras empresas; mas, cabe destacar que esta empresa tem características de vencer suas concorrentes, avançando sobre suas rotas.

Gráfico 5: Valores totais, em quilometragem percorrida em uma viagem, na soma de itinerários das empresas de ônibus da RMB, em 2012.



Observação: As cores utilizadas identificam intervalos identificados na soma de itinerários das empresas, a cor vermelha refere-se a 1 a 75,0 km percorridos; a cor laranja de 75,1 a 150,0 km; a cor amarela de 150,1 a 300,0 km; a cor verde clara de 300,1 a 600,0 km; e a cor verde escura o intervalo de 600,1 a 1.200,0 km percorridos, no total 40 empresas de ônibus.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2000-2012.

A empresa Auto Viação Monte Cristo (AL), apresenta uma forte característica de empresa modernizante (Brasileiro e Santos, 2003), essa padronizou o tipo de chassi⁵⁰ com veículos com elevado potencial de arrancada e performance, atendendo ao perfil operacional da empresa em suas linhas. A empresa AL, venceu a concorrência que tinha no bairro da Sacramento, com a extinta Transportes Aero Club (AH); e em seguida adquiriu a linha Pedreira – Nazaré (439) com 20,3 km de extensão, de sua principal concorrente no bairro da Pedreira, a Rápido Dom Manoel (AG).

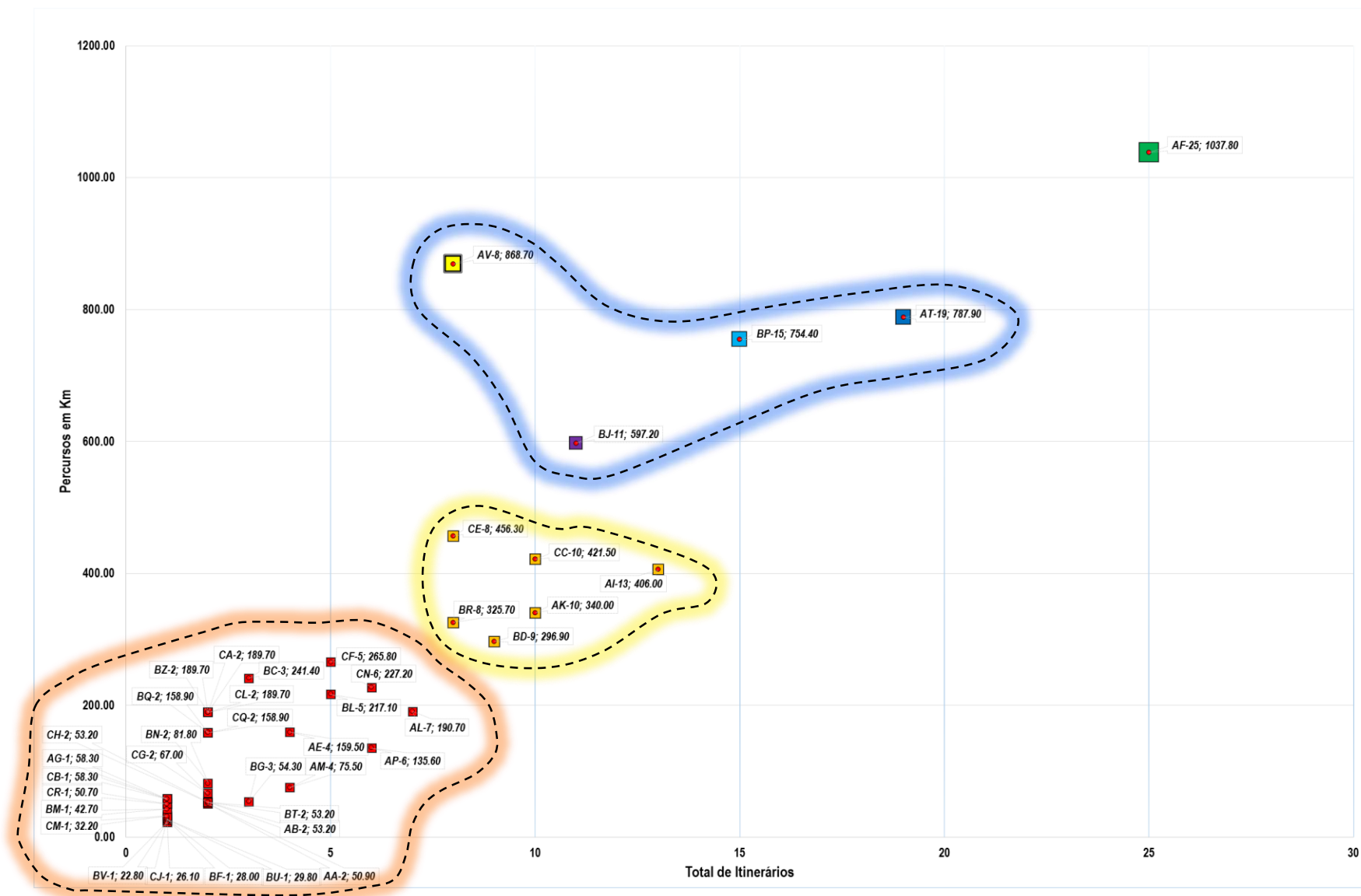
As empresas com quilometragens entre **300,1 e 600,0 Km** de extensão somam em 6 concessionárias (AI, AK, BJ, BR, CC, e CE), neste agrupamento encontram-se empresas de portes pequeno, médio e grande. Entretanto, dessas a cabe destaque as seguintes empresa, a Viação Guajará (AI), com forte vinculação com AP, conforme apresentamos anteriormente; e a Viação Perpétuo Socorro (AK), que contribuiu para o surgimento das empresas Aguas Lindas Transportes (BL), Barata Transportes (BN), e para a Via Metropolitana (BM), essas com forte vinculação de capitais com a extinta TranMab (AU).

As empresas com quilometragem entre **600,1 a 1.200,0 Km** de extensão somam 4 concessionárias (AF, AT, AV, e BP). Destas, a Viação Forte (AF) apresentou a maior quilometragem com 1.037,8 km, resultado das suas 25 linhas de ônibus, expressando o auto poder de atuação na porção norte do município de Ananindeua. A empresa Nova Marambaia Transportes (AT) apresenta forte atuação nos bairros do Benguí, São Clemente, Pratinha e Tapanã, não apresentando procriação de capitais em outras empresas. Quanto a Autoviária Paraense (AV) essa apresentou discreto vínculo com a extinta Auto Viação Icoaraciense (AR), com uso de alguns veículos. Entretanto, a empresa AV, seguiu em operação no eixo da rodovia BR-316, no município de Marituba.

Ao finalizar a análise do gráfico 5, algumas inquietações foram levantadas, *como: até que ponto a soma das quilometragens operadas pelas empresas possibilitam a aproximação de seus territórios de atuação, seria possível analisar duas variáveis como o total de linhas e as quilometragens percorrida por estas?* Para construir a resposta, procedeu-se a realização de uma correlação estatística do total de quilometragem percorrida em uma viagem, considerando todos os itinerários de cada empresa de ônibus. O resultado consta no gráfico 6.

⁵⁰ - A padronização do chassi e de carrocerias permite que a empresa adquira peças de estoque de apenas um fornecedor, o que lhe garante redução de gastos com o máximo aproveitamento das peças de reposição continua.

Gráfico 6: Dispersão das empresas e suas linhas de ônibus, por quilometragem percorrida em uma viagem, somada ao total de itinerários da empresa no sistema em 2012.



Fonte: Pesquisa de Campo, 2000-2012.

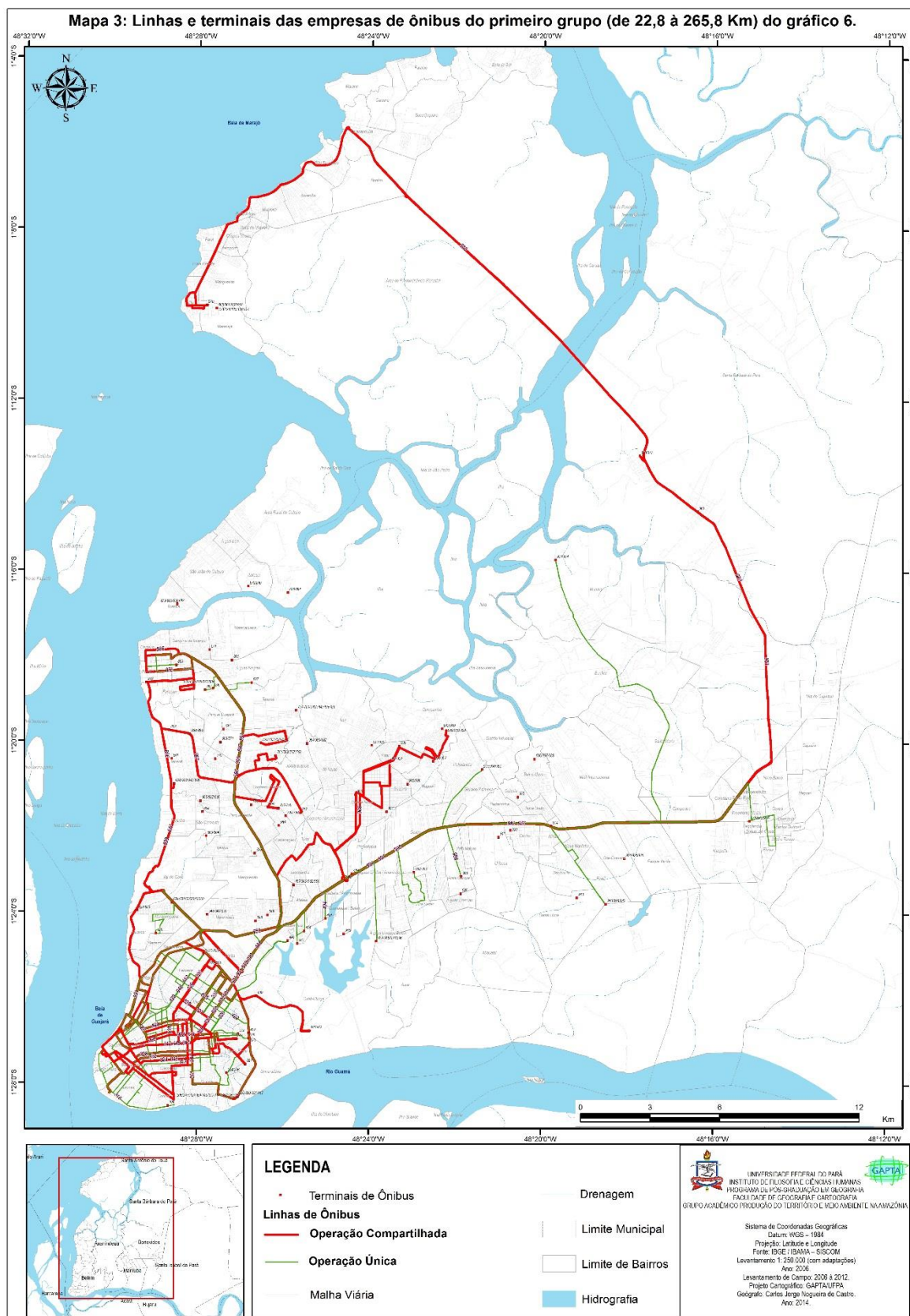
O primeiro grupo representado pela cor vermelha, inclui um conjunto de 29 empresas de ônibus (AA, AB, AE, AG, AL, AM, AP, BC, BF, BG, BL, BM, BN, BQ, BT, BU, BV, BZ, CA, CB, CF, CG, CH, CJ, CL, CM, CN, CQ, e CR); neste grupo, encontram-se as empresas com até 7 linhas de ônibus e *265,8 km de extensão*. O segundo grupo é representado na cor laranja, inclui um conjunto de 6 empresas de ônibus (AI, AK, BD, BR, CC, CE), estas empresas possuem de 8 e 13 linhas e com quilometragens totais entre *296,9 à 456,3 km*. Também no gráfico 6, é possível identificar um grupo disperso de 4 empresas (AT, AV, BJ, BP) em operação em 2012.

A primeira delas, a Autoviária Paraense (AV) representada na cor laranja, possui 8 linhas de ônibus nenhuma compartilha com outra empresa. A empresa ViaLoc (BJ) uma das empresas oriundas da divisão de capitais da Auto Viação Icoaraciense (AR), apresenta destaque ao somar 11 linhas de ônibus que totalizam *597,2 km*, esta representada na cor roxa. A empresa Viação Princesa do Salgado (BP), também é uma das concessionária oriundas dos capitais Auto Viação Icoaraciense (AR), encontra-se com 15 linhas de ônibus totalizando *754,4 km*, no gráfico, esta encontra-se representada na cor azul clara. A Transportes Nova Marambaia (AT) encontra-se em destaque com a operação em 19 linhas de ônibus, que juntas somam *787,9 km*, configurando-se como a segunda maior empresa em número de linhas, no gráfico esta é representada na cor azul escura.

Das empresas representadas no gráfico 6, a empresa Viação Forte (AF) ganha supremacia entre as demais com a adição de 25 linhas de ônibus, somando *1.037,8 km*. Esta é a maior empresa em número de linhas e em extensão operacional, como dito anteriormente, esta empresa possui expressivo poder de atuação na porção norte de Ananindeua.

Estes agrupamentos possibilitam o uso de representações cartográficas dos agrupamentos; entretanto, o terceiro grupo será analisado distinguindo a territorialidade de cada empresas, bem com a Viação Forte, que a apresentou um expressivo destaque. A espacialidade das 29 empresas de ônibus identificadas com até 7 linhas de ônibus e *265,8 km de extensão*. Neste sentido, é perceptível a elevada quantidade de itinerários compartilhados entre as empresas concessionárias do serviço de transporte público na RMB. Pois, constatou-se que das 29 empresas, 21 delas possuem até duas linhas de ônibus em 2012. As apresentações cartográficas apresentam a excessiva oferta de linhas de operação compartilhada nos principais corredores viários da RMB. A partir desta análise, propõe-se considerar a territorialidade dos agentes transportadores. No mapa 3, estão apresentadas as 29 empresas de ônibus do primeiro grupo identificado no gráfico 7.

Mapa 3: Linhas e terminais das empresas de ônibus do primeiro grupo (de 22,8 à 265,8 Km) do gráfico 6.



Nesse é possível identificar a existência da linha Mosqueiro / São Braz (**970**) com 155,3 km de extensão; operada pelas empresas AE, AL e BZ, a linha possui seu terminal principal, no Distrito Administrativo do Mosqueiro (DAMOS), em Belém⁵¹, mas seu percurso atravessa os municípios de Santa Bárbara do Pará, Benevides, Marituba, Ananindeua retornando para o limite de Belém, tendo o sentido inverso em seu retorno.

As linhas que partem do Distrito Administrativo do Outeiro (DAOUT) e do Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO), também possuem como ponto intermediário o bairro de São Brás, a partir de linhas em circulação pela Avenida Almirante Barroso, a linha Icoaraci – Almirante Barroso - Via Doca e Presidente Vargas (**872**) com 58,4 km de extensão; onde estão representadas nas linhas que seguem para o centro comercial de Belém a partir Rodovia Arthur Bernardes.

Em destaque, encontra-se a linha Jardim Europa Presidente Vargas⁵² (**757**) com 50,7 km de extensão, que parte do bairro de Coqueiro, em Belém, cruza a Avenida Augusto Montenegro, seguindo pela Rodovia do Tapanã e Arthur Bernardes, atravessando outros cinco bairros da periferia de Belém. Esta linha é operada pelas empresas BP, BR, CE, CF e na linha com destino ao Ver-o-Pêso os veículos pertencem a empresa CR.

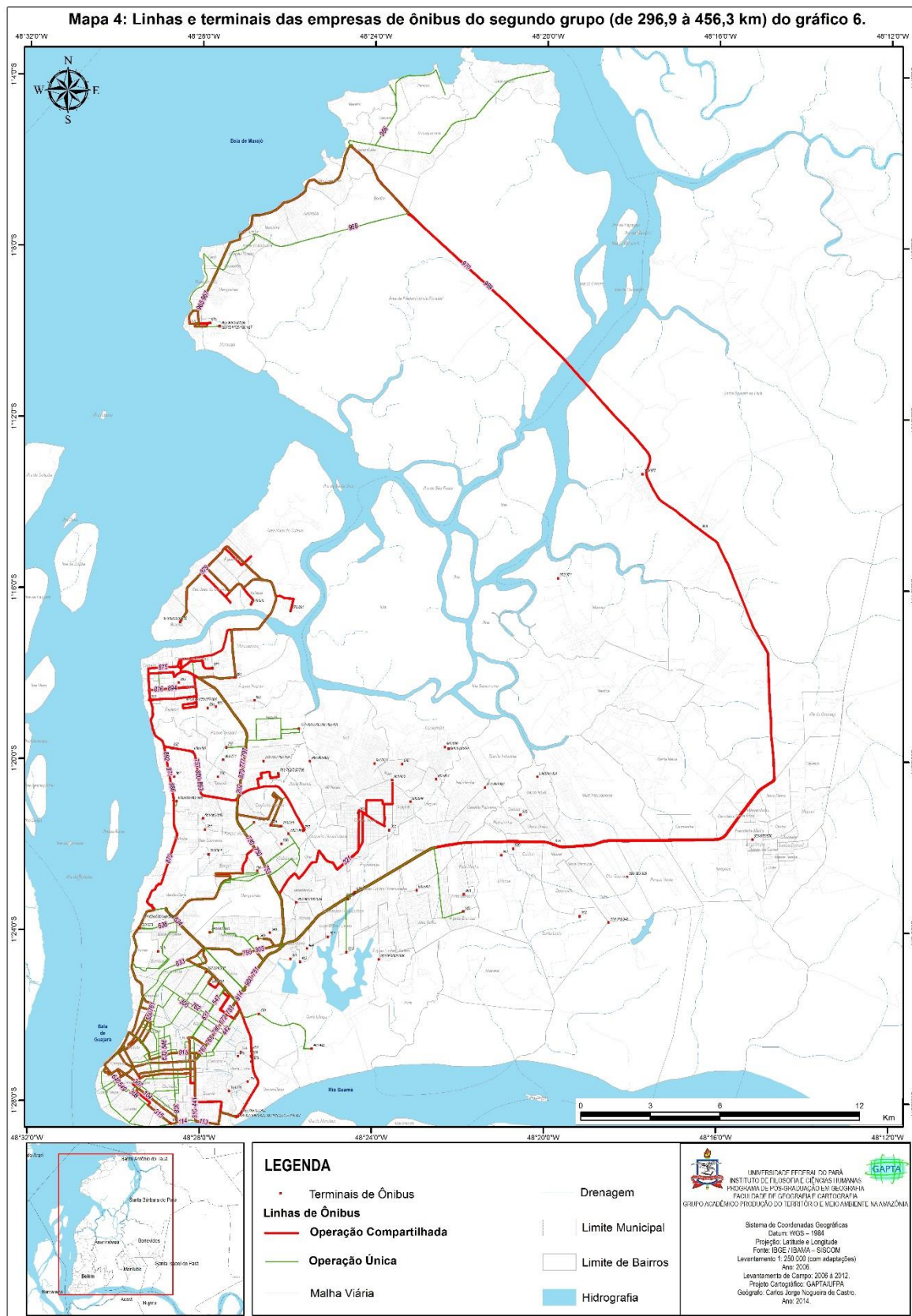
Nas linhas com origem no Distrito Administrativo de Belém (DABEL), encontram-se as linhas de baixa quilometragem; cabe destaque para as linhas Pedreira / Condor (**229**) com 28,3 km de extensão, e Pedreira - Felipe Patroni (**230**) com 24,8 km de extensão, as duas linhas operadas pelas empresas AB, BT, e CH que parte do bairro da Pedreira atendem ao centro urbano, usam a periferia como ponto intermediário, no bairro da Condor atendem novamente ao centro retornando para o bairro de origem, esta é uma estratégia adotada pelas empresas para manterem rentabilidade em suas linhas.

O segundo grupo identificado no gráfico 7, são apresentadas as 6 empresas de ônibus que são representadas no mapa 4.

⁵¹ - Por uma questão operacional, considerando a distância total da linha, essa possui um terminal intermediário no bairro de São Brás, de onde partem os veículos a partir da cidade para o distrito.

⁵² A ordem **757** também foi encontrada na bandeira *Jardim Europa Ver-o-Pêso*, acredita-se que indevidamente; pois cada itinerário deve conter uma ordem distinta.

Mapa 4: Linhas e terminais das empresas de ônibus do segundo grupo (de 296,9 à 456,3 km) do gráfico 6.



O segundo grupo, apresenta uma redução no número de empresas com linhas de Operação Compartilhada. Neste, estão as empresas que atendem aos distritos DAMOS, como a TransUni (CC). Nos distritos DAOUT e DAICO com as empresas EuroBus (BR) e VIP Transportes (CE) em maior volume; entretanto, o Distrito do Outeiro, possuía a linha Estação Marex - Outeiro (202) com 59,4 km de extensão, operada empresa Viação Perpétuo Socorro (AK), esta empresa utilizava dos veículos mais antigos para a operação nessa linha, tanto é, que os veículos não receberam as cores da pintura Belém Turística; operando normalmente, partindo do bairro de Maracangalha, seguindo inicialmente pela Rodovia Arthur Bernardes e depois pela Avenida Augusto Montenegro até o distrito do Outeiro.

A Viação Perpétuo Socorro (AK), operava com a integração operacional de suas linhas, a partir da Estação do Marex, localizada no bairro de Maracangalha. A integração no terminal possibilitava o transbordo de passageiros entre veículos de linhas distintas, o que elevava o número de passageiros transportados pela empresa. Entretanto, este terminal foi desativado por decisão da concessionária, conforme a reportagem de um jornal local:

O serviço de integração das linhas Marex está desativado desde sexta-feira, 1º. Nos ônibus há um aviso da mudança e agora passageiros que precisam pegar um ou mais coletivos estão pagando várias passagens. A estação fica na avenida Júlio César, onde a integração era feita entre os ônibus da empresa de transportes Perpétuo Socorro, que implantou o serviço por conta própria. A fiscal de linhas Ruschilene Oliveira informou ontem que o fim do serviço foi provocado pelo baixo rendimento da empresa. Segundo ela, o terminal será desativado e os usuários das linhas Marex-Praça da República, Marex-Ver-o-Peso e Marex-Benguí terão de se adaptar à nova realidade. A empresa também alterou, indevidamente, o final das linhas Marex-Benguí e Marex - Presidente Vargas, o que resultou em multa e apreensão de um veículo por parte da Companhia de Transportes do Município de Belém (CTbel).

A assessoria de Comunicação da CTbel informou que a estação de integração é propriedade particular da Perpétuo Socorro. O serviço era feito por conta da empresa também, por isso, a companhia alega que não pode intervir e nem obrigar o retorno da integração ou obrigatoriedade de uso da estrutura, desconsiderando o princípio jurídico do direito adquirido. Por outro lado, os pontos e finais de linha descritos nas ordens de serviços emitidas pelo órgão, e que já foram alterados pela empresa, precisam ser respeitados. Segundo a Companhia, caso a Perpétuo Socorro continue com os finais de linha alterados, estará sujeita a mais multas e mais apreensões de veículos. (LIBERAL, 2011, p. s/d).

Na época, a Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel), iniciou a operação que resultou na apreensão de vários veículos da empresa, em operação sob ordens indevidas, o que provocou protestos dos funcionários com apoio sindical, conforme matéria publicada no dia 17 de julho do mesmo ano:

Segundo o diretor do Sindicato dos Rodoviários do Pará, Marcelo Augusto Mardock de Miranda, a Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) tem uma parte de culpa nessa situação porque estaria “perseguido” a empresa desde que esta decidiu desativar a estação de passageiros do Marex, há cerca de 15 dias.

A companhia teria colocado ônibus de outras empresas, como Nova Marambaia, Princesa, Marajoara, Via Norte e Vip, para fazer as mesmas linhas da Perpétuo

Socorro. A frota da empresa, que era de 150 veículos, de repente caiu para 90 por causa das fiscalizações da CTBel. (DIÁRIO DO PARÁ, 2011, p. s/d).

Ainda segundo nota emitida pela Assessoria de Comunicação da CTBel, noticiada na mesma reportagem:

A CTBel, por meio da assessoria de comunicação, informou que durante a fiscalização foram retirados de circulação os veículos da empresa que estariam sem condições de uso, ou por estarem com a licença vencida ou por ter mais de 10 anos. Em relação à instalação de outras linhas de ônibus, a CTBel justifica que estas foram colocadas para atender à população que há muito tempo reclamava da falta de ônibus na área. A reportagem tentou contato com a direção da empresa, mas não conseguiu acesso a nenhum diretor. (DIÁRIO DO PARÁ, 2011, p. s/d)

Quanto as retenções de veículos que foram citados sem condições de uso, podem ser confirmadas; pois, conforme apresentamos acima, a empresa AK apresentava tal prática, assim como as questões de relacionadas a atrasos no licenciamento é determinante, pois o Departamento de Trânsito do Pará (DETRAN-PA), já havia apreendido alguns veículos da empresa AK e recolhido para seu pátio de retenção. Acredita-se que a idade dos veículos ser superior a 10 anos, não é justificativa adequada para tal; pois naquele momento, as empresas como a TransBCampos (AB) e a Transportes São Luiz (AM), possuíam veículos com idades superiores a 10 anos, conforme a figuras 47 e 48.

Figura 47: Veículo da empresa TransBCampos (AB) em operação na linha Pedreira - Felipe Patroni - AB-23005 (Placa: JUG-9467) em operação em 2012.



Fonte: Silva, W (2011d).

Figura 48: Veículo da empresa Transportes São Luiz (AM) em operação na linha Canudos - Presidente Vargas - AM-32409 (Placa: JTK-1758), em operação em 2012.



Fonte: Moreira, T. S. (2013).

O veículo da figura 47, tem chassi **Volkswagen 17.210 OD**, Ônibus Padron Estendido, 17 toneladas com carroceria **Marcopolo** no modelo, um **Viale Urbano** foi fabricado em **2001**. Quanto ao da figura 48, este possui carroceria **Marcopolo** no modelo **Torino Geração V – Urbano** fabricado em **1999**.

No mapa 4, é possível identificar as áreas de domínios da empresa Belém-Rio Transportes (BD), no extremo oeste do bairro de Marambaia, com significativa participação nas linhas do bairro de Cabanagem e Coqueiro (Belém), no entanto, a empresa utiliza de veículos de outros Estados, como o Rio de Janeiro, conforme se observa nas figuras 49 e 50.

Figura 49: Veículo da empresa Belém-Rio Transportes (BD) em operação na linha Satélite - Ver-o-Pêso - BD-76214 (placa **KMV-6133**).



Fonte: Santos L. M. (2013b).

Figura 50: Veículo da empresa Belém-Rio Transportes (BD) em operação na linha Ceasa - Felipe Patroni - BD-44101 (placa **KZS-5942**).



Fonte: Santos L. M. (2013c).

Na figura 49, o ônibus de ordem **BD-76214**, possui chassi **Mercedes Benz 1417 OF**, de carroceria **Ciferal** no modelo **Turquesa Urbano**, ano **2001**. Na figura 50, o veículo **BD-44101** possui chassi **Mercedes Benz 1418 OF**, de carroceria **CAIO Induscar** no modelo **Apache Vip I**, ano **2006**.

A partir das figuras acima, e da consulta ao apêndice é possível afirmar que a empresa Belém-Rio Transportes (BD), como o nome remete a relação de capitais de empresas cariocas e paraenses, utilizou e quiçá utiliza de veículos vindos do Estado do Rio de Janeiro, e conseguem de alguma forma inserir esses veículos em ordens de serviço nas linhas urbanas da RMB.

Os próximos quatro mapas, representam os territórios de atuação das empresas: Transporte Nova Marambaia (AT), Autoviária Paraense (AV), ViaLoc Transportes (BJ), e Viação Princesa do Salgado (BP), que serão analisadas separadamente, para que seja possível o entendimento das territorialidades destas empresas em destaque no gráfico 7. Deste modo, iniciamos com a empresa ViaLoc Transportes (BJ), mapa 5.

Mapa 5: Linhas e terminais da empresa ViaLoc - BJ (11 linhas com 597,2Km) do terceiro grupo do gráfico 6.



A empresa ViaLoc (BJ) encontra-se em destaque, pois com operação em 11 linhas de ônibus, sendo apenas 1 operada em compartilhamento com outra empresa, soma de 597,2 km de extensão em suas linhas. Os territórios de operação de suas linhas, estão nos bairros do PAAR e Curuçambá, na porção nordeste do município de Ananindeua; e na contiguidade com Marituba, a empresa detém todas as linhas da porção norte e uma linha na porção sul.

Em 2000, estas linhas eram operadas pela empresa Transmab [Águas Lindas] (AU), a partir de seu processo de falência a partir de 2006 a empresa BJ, assumiu a operação destas linhas, incluindo a linha Marituba - UFPA (914) com 51,0 km de extensão, esta operada em caráter de compartilhamento com a empresa Viação Guajará (AI).

Os itinerários da empresa BJ, possuem como principais destinos o Complexo Ver-o-Pêso, o Shopping Pátio Belém (ex-Iguatemi)⁵³, Praça dos Estivadores, e Doca de Souza Franco; estes dois últimos pontos intermediários são incomuns nas linhas de ônibus das demais empresas da RMB.

A linha Maguari - Praça dos Estivadores (937) com 54,5 km de extensão, se aproxima por 300 metros do Complexo Ver-o-Pêso, retornando para a Avenida Doca de Souza Franco, sem acessar outra importante via do sistema de transporte, a Avenida Presidente Vargas, em seu retorno a linha segue por vias secundárias até acessar a Avenida Nazaré e retornar para o bairro. Em pesquisa de campo, constatou-se que a linha não apresenta elevado número de passageiros nas vias secundárias.

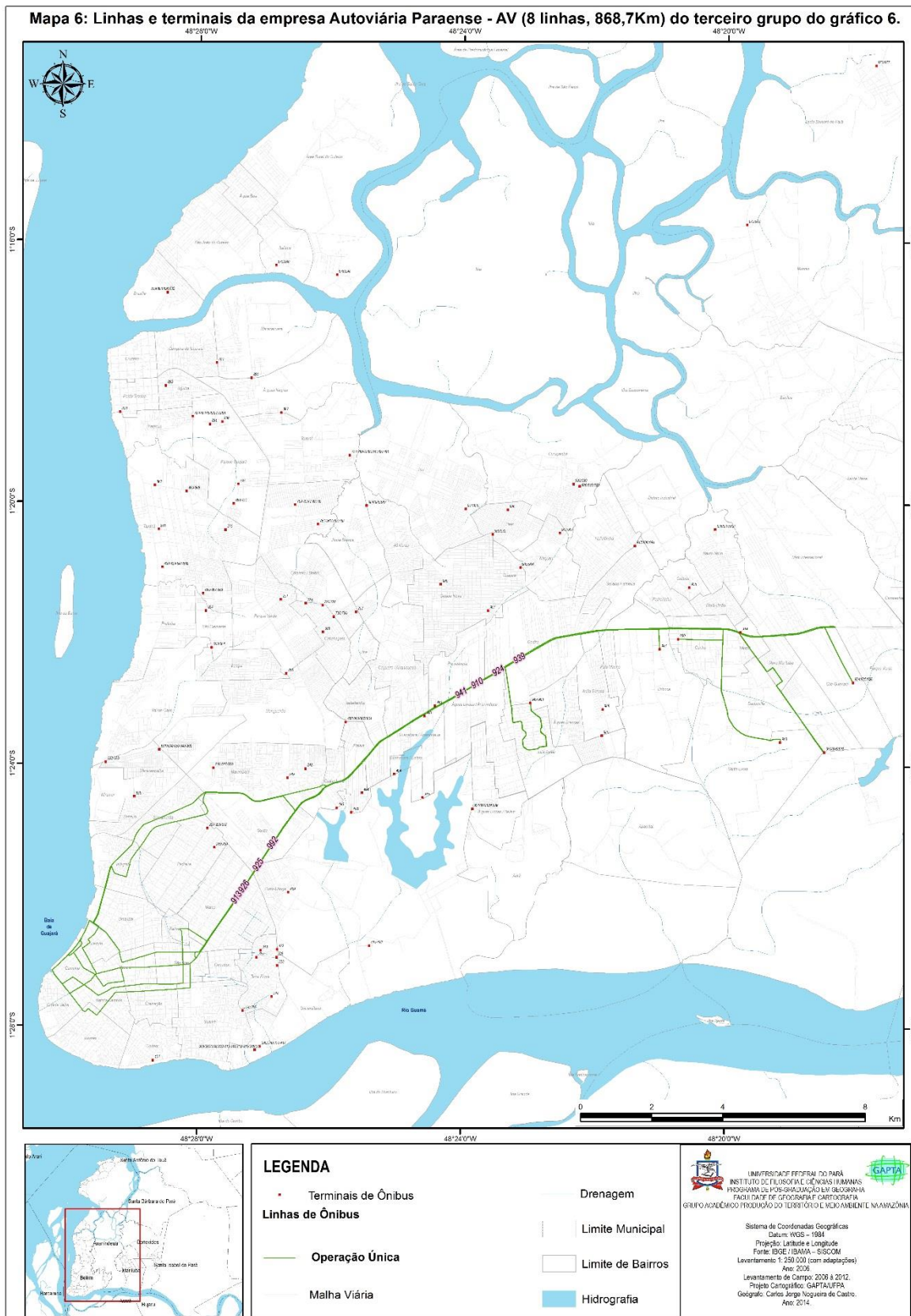
Partindo do bairro de Cerâmica, no município de Marituba, a linha Marituba - Doca (938) com 55,0 km de extensão, segue até o fim da Avenida Doca de Souza Franco, e retorna no sentido bairro pelo mesmo trajeto da linha 937, até a BR-316. O que reforça a hipótese de que as vias de grande concentração de linhas de ônibus, por seus fluxos intensos apresenta maior fixação de passageiros, elevando a disputa entre concessionárias.

Acrescenta-se também que a empresa BJ, possui forte vinculação com empresas do sistema de transporte público da RMB, e do sistema de transporte intermunicipal – com operação em linhas regionais – podendo ser considerada como uma empresa Modernizante, *tipo C*; de acordo com a caracterização de BRASILEIRO e SANTOS (2003).

No mapa 6, é analisada a territorialidade da empresa Autoviária Paraense (AV) que possui 8 linhas de ônibus, todas de operação única.

⁵³ - Ainda se observa o destino *Iguatemi* nas bandeiras dos ônibus, algumas empresas não modificaram o nome da linha para *Pátio Belém*.

Mapa 6: Linhas e terminais da empresa Autoviária Paraense - AV (8 linhas, 868,7Km) do terceiro grupo do gráfico 6.



No mapa 6, estão representadas as 8 linhas de ônibus da empresa Autoviária Paraense (AV) em 2012. Esta entrou em operação em 2000, inicialmente com o nome de Nossa Senhora do Carmo (AV), sua primeira linha foi a Cheguevara - Praça dos Estivadores (**924**), seguindo pela **Avenida Pedro Álvares Cabral**, com origem no bairro de Almir Gabriel, localizado no extremo leste de Marituba.

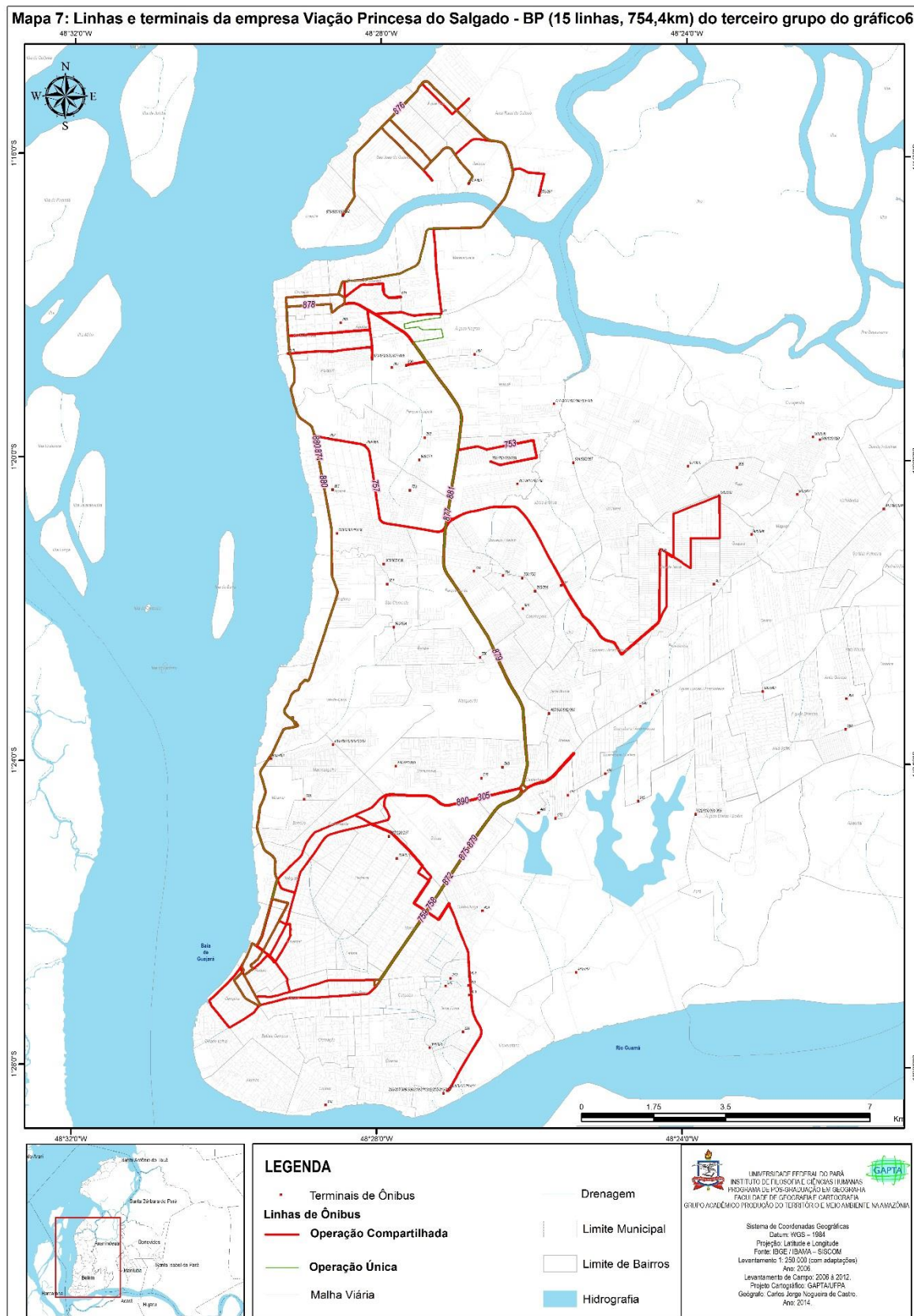
A empresa mudou de nome para Autoviária Paraense, em meados de 2004, quando ampliou o número de linhas criando a linha Cheguevara - Ver-o-Pêso (**925**), seguindo pela **Avenida Almirante Barroso**, anos depois as linhas passaram para as bandeiras Almir Gabriel - Presidente Vargas (**924**) com 57,7 km de extensão, e a linha Almir Gabriel - Ver-o-Pêso (**925**) com 57,1 km de extensão.

A empresa foi ampliando o número de linhas na porção sul de Marituba, assumindo linhas da extinta Transmab (AU); desta forma, iniciou a operação da linha Marituba - São Bráz (**913**) com 46,6 km de extensão, e da linha Marituba - Pátio Belém - Pirreli/Decouville (**910**) com 59,1 km de extensão. Acompanhando o crescimento demográfico de Marituba, a empresa iniciou a operação da linha Marituba - Pátio Belém - Mário Couto (**939**) com 51,7 km de extensão; e a linha Marituba - Ver-o-Pêso - Via Alça Viária (**941**) com 48,3 km de extensão.

Em meados de 2009, a Autoviária Paraense ampliou novamente o número de linhas e a quilometragem destas; com a criação da linha Almir Gabriel / São Bráz (**926**), onde em 2011, esta linha foi estendida até o *Shopping Pátio Belém*, tornando-se Almir Gabriel - Pátio Belém (**926**) com 57,9 km de extensão. A empresa foi paulatinamente adquirindo linhas das empresas de outras empresas do mesmo grupo familiar, sua última aquisição corresponde a linha Júlia Seffer - Presidente Vargas (**992**) com 43,4 km de extensão. Esta linha foi adquirida de Águas Lindas Transportes (BL), como dito anteriormente a empresa BL foi oriunda de capitais da AU, o que assinala para uma possível mudança no campo jurídico mas permanecia do grupo empresarial familiar, como discutiu Mercês (2007) quando abordou a quebra do monopólio das empresas ocorridas no período de 1997 à 2004.

No mapa 7, são apresentadas as linhas de ônibus pertencentes a empresa Viação Princesa do Salgado (BP), esta oriunda dos capitais das extintas Autiviação Icoaraciense (AR) e da Autoviária Bragantina (AZ).

Mapa 7: Linhas e terminais da empresa Viação Princesa do Salgado - BP (15 linhas, 754,4km) do terceiro grupo do gráfico 6.



O mapa 7, representa as 15 linhas de ônibus operadas pela empresa Viação Princesa do Salgado (BP), como exposto anteriormente a empresa foi originada da partilha de capitais da Auto Viação Icoaraciense (AR) e de sua filial, a Autoviária Braganina (AZ). Entretanto, a situação operacional desta empresa é bem peculiar, pois das 15 linhas em operação, em somente duas há operação sem compartilhamento com outras empresas, e das destas, uma possui seu itinerário sobreposto por completo por outras empresas.

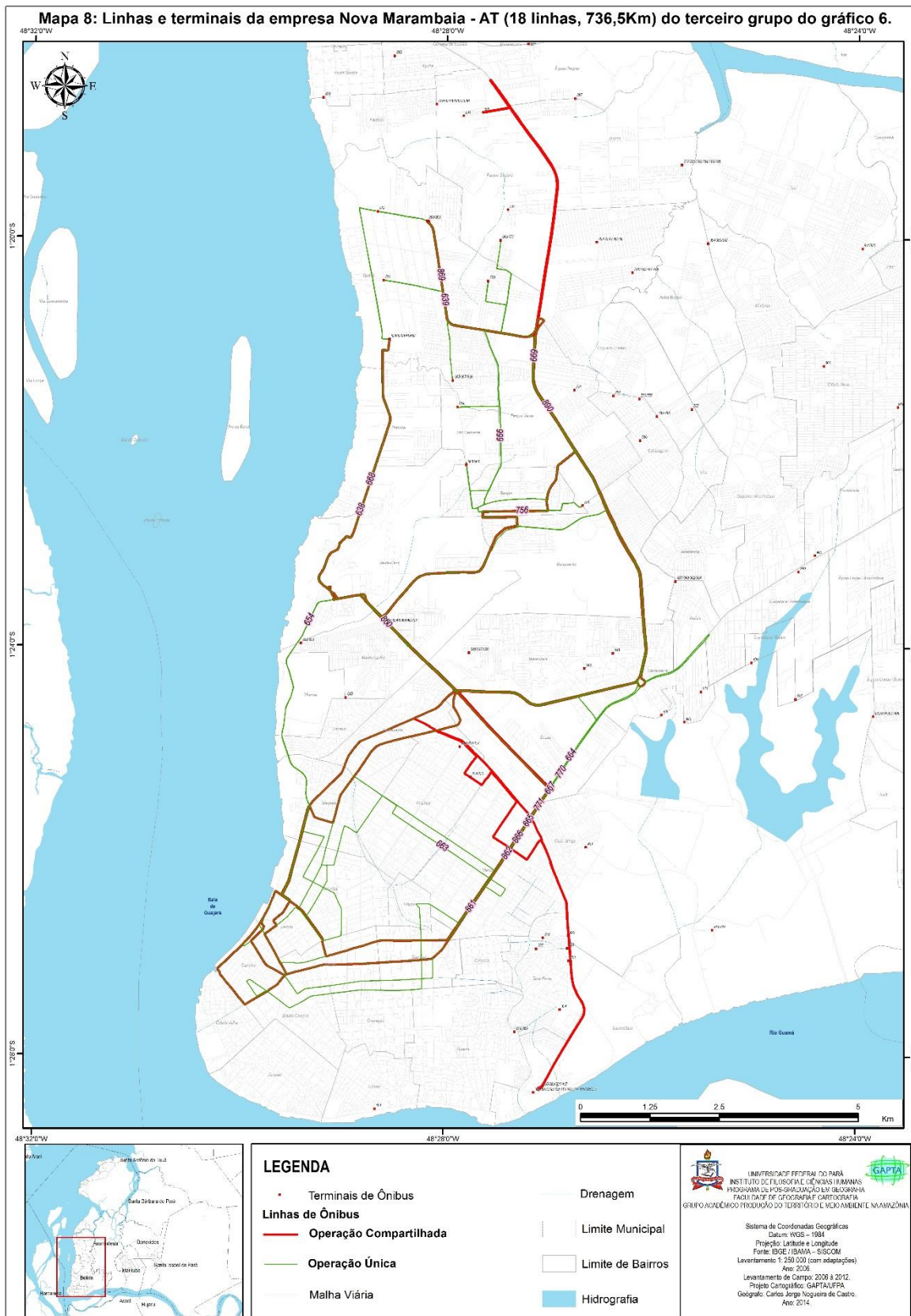
Na linha Águas Negras - São Bráz (**881**) com 41,7 km de extensão, esta linha só possui veículos do tipo Mini Ônibus (ABNT NBR 15570, 2011) que parte as proximidades da Estrada da Maracacuera, na porção norte do bairro de Águas Negras, a operação é sem sobreposição em trecho. A linha supre a demanda da população do bairro, pois as demais linhas que transitam pela Estrada da Maracacuera, passam com seus veículos com lotação completa, as vezes até com excesso de lotação. Na empresa possui a linha Outeiro - Presidente Vargas (**880**) com 69,3 km de extensão, em operação única mas sobreposta por outras empresas, que também foram ramificações da Auto Viação Icoaraciense (AR) e Autoviária Braganina (AZ) o que faz com que a empresa eleve o nível de competitividade com as demais empresas operadoras, sob o risco de gradativamente perder sua capacidade arrecadatória, para isso é fundamental um chassi capaz de responder as necessidades econômicas da empresa.

Dentre as linhas compartilhadas da empresa BP, a linha UFPA - Icoaraci (**305**) com 58,9 km de extensão, apresenta algumas particularidades; a primeira delas, diz respeito a origem da mesma, que parte do bairro Universitário, e segue sentido ao distrito de Icoaraci – o inverso do que se costuma observar em suas demais linhas – ; segundo, a linha apresenta compartilhamento com duas outras empresas, estas não foram oriundas da partilha de capitais da empresa AR e AZ, são elas a Transurb (AE) e a Viação Guajará (AI), que lançam seus veículos do terminal de passageiros da UFPA. Entretanto, a empresa BP, inicia sua operação na linha a partir de Icoaraci, devido a localização de sua garagem, que se encontra na extremidade intermediária do percurso da linha 305.

Outra linha da empresa BP, corresponde a Icoaraci / Cidade Nova (**878**) com 43,6 km de extensão, linha é compartilhada com a Viação Forte (AF); Entretanto, a linha apresenta duas ramificações em trechos, a partir da Rodovia Augusto Montenegro, os veículos da empresa BP acessam a Av. 3 Corações (Cidade Nova) a partir da Rodovia Mário Covas, entrando na altura do Conjunto Satélite (bairro de Coqueiro em Belém).

No mapa 8, são representados os 18 itinerários da empresa Nova Marambaia (AT).

Mapa 8: Linhas e terminais da empresa Nova Marambaia - AT (18 linhas, 736,5Km) do terceiro grupo do gráfico 6.



A empresa Transportes Nova Marambaia (AT), possui forte participação nas linhas do Distrito Administrativo do Benguí (DABEN), suas linhas partem de bairros de Parque Verde (limite com Mangueirão), Benguí, São Clemente, Tapanã, e Parque Guajará. Das 18 linhas de ônibus operadas pela empresa, em três a operação é compartilhada, um quantitativo pequeno se comparada a situação operacional da empresa Viação Princesa do Salgado (BP).

A empresa AT, apresenta compartilhamento nas linhas 638, 860 e 890. Na linha Pratinha – Presidente Vargas (**638**)⁵⁴ com 37,1 km de extensão, a empresa compartilha a operação com a Transcool (CG) uma empresa oriunda dos capitais das empresas AR e AZ⁵⁵. A Nova Marambaia também possui a linha Eduardo Angelin - Ver-o-Pêso (**890**) com 48,2 km de extensão, operada em compartilhamento com a Viação Princesa do Salgado (BP), também oriunda da partilha AR e AZ.

O Mapa 8, também representa a linha Tapanã - UFPA (**860**) com 51,4 km de extensão, compartilhada entre as empresas Nova Marambaia (AT) e a Viação Guajará (AI); a linha 860 parte do bairro de Tapanã, de onde saem os veículos da empresa AT, e em seu terminal intermediário (terminal de passageiros da UFPA); a empresa AI, lança os seus ônibus a partir do terminal da UFPA. Em 2012, a linha era operada por seis veículos, três para cada empresa, equivalente a um veículo a cada 8,5 Km de espaçamento entre veículos, em 2012⁵⁶.

Nas demais linhas de ônibus pertencentes a Nova Marambaia (AT) a quantidade de veículos equivale a média de 8 à 20 veículos, que servem aos bairros citados acima. A empresa, não apresenta fragmentação de capitais para o surgimento de outras empresas, caracterizando-se como uma empresa tipo **E** para **D**, com a transição da segunda para a terceira geração de agentes transportadores, conforme BRASILEIRO e SANTOS (2003).

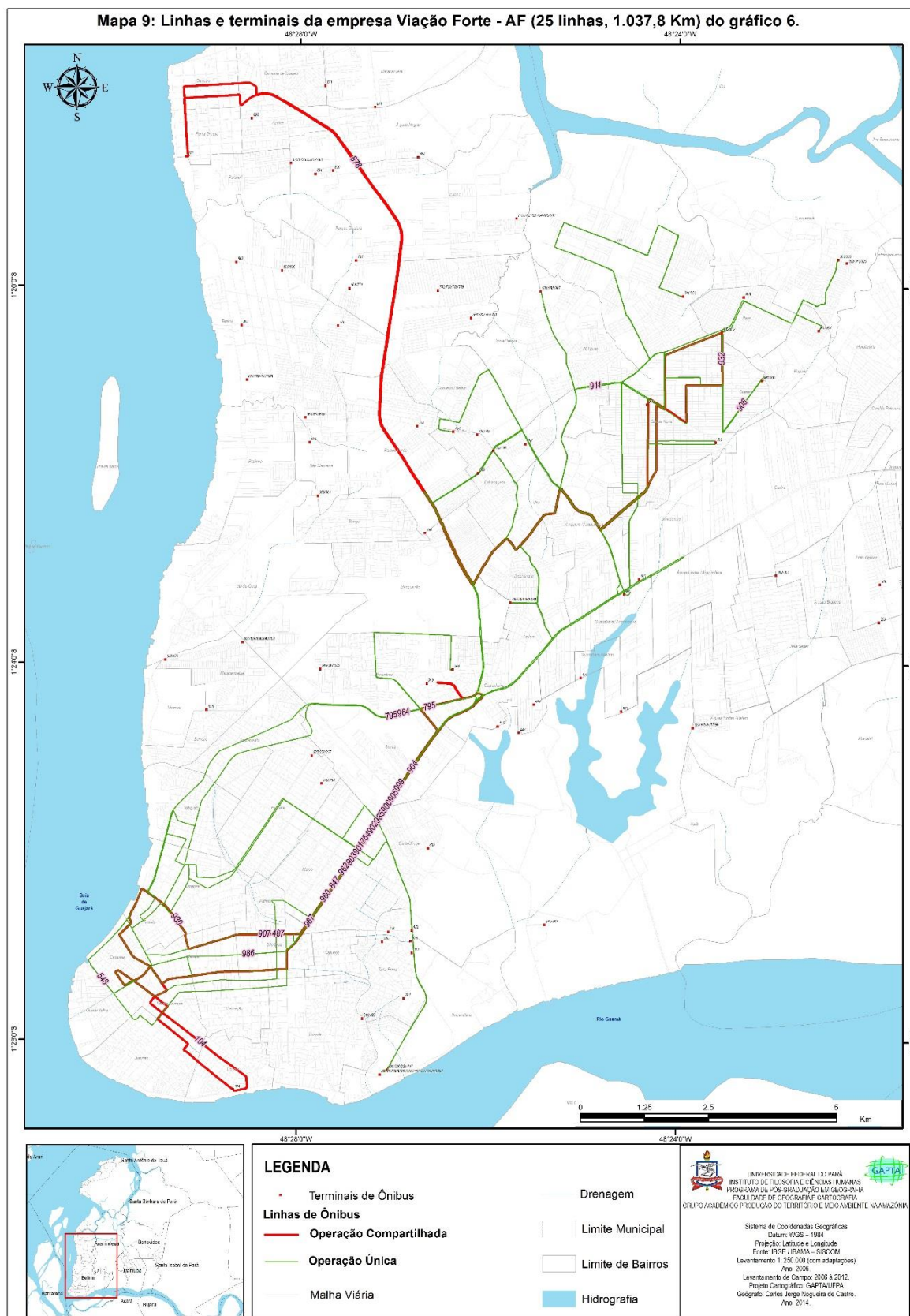
No mapa 9, são representadas as 25 linhas de ônibus operadas pela Viação Forte (AF), em 2012. A empresa não se enquadra em grupo, sendo compreendida como uma empresa de destaque frente as demais 39 empresas de ônibus da RMB.

⁵⁴ - Apesar de possui a bandeira Pratinha, seu terminal localiza-se na porção sul do bairro de Tapanã (bairro limítrofe).

⁵⁵ - Para entender melhor o compartilhamento entre as empresas **AT** e **CG**, é necessário compreender o compartilhamento da linha Djalma Dutra (**549**) que era operada pelas empresas Viação Perpétuo Socorro (**AK**) e a empresa Auto Viação Bragantina (**AZ**), em meados de 2005, a empresa **AZ** passou a operação para a Auto Viação Icoaraciense (**AR**) que vai operar na **549** até 2007. No mesmo período empresa **AK** possuía o compartilhamento da linha Pratinha - Presidente Vargas (**638**). Assim, as empresas **AK** e **AR** trocaram suas operações; onde a empresa **AK** passou a atuar em *Operação Única* na **549**, e a empresa **AR** passou a atuar em *Operação Compartilhada* na linha **638** com a empresa Nova Marambaia (**AT**).

⁵⁶ - Em 2011, a linha **860** possuía compartilhamento pelas empresas **AT** e **AI**, mas era operada com apenas quatro ônibus, sendo dois para cada empresa.

Mapa 9: Linhas e terminais da empresa Viação Forte - AF (25 linhas, 1.037,8Km) pertencente ao gráfico 6.



No mapa 9, encontram-se representadas as 25 linhas de ônibus da Viação Forte (AF), destas 2 são de Operação Compartilhada. A primeira delas, a linha Icoaraci / Cidade Nova (**878**) com 48,7 km de extensão, é compartilhada com a empresa BP, conforme apresentamos na distinção em trechos anteriormente.

A segunda corresponde a linha Jurunas / Marambaia (**104**) com 31,8 km de extensão⁵⁷, nesta linha a empresa AF, iniciou sua operação com 5 veículos. Entretanto, devido a localização do terminal oficial ser distante de sua garagem, seus veículos iniciavam a operação do ponto intermediário, no bairro de Marambaia⁵⁸. Esta linha é compartilhada com a Viação Guajará (AI), no entanto a linha ficou durante muito tempo desativa, o que a tornou menos conhecida dentre os usuários, seus extremos são sobrepostos por outras empresas o que a torna menos rentável, mas ela opera normalmente com a lotação de passageiros sentados.

A territorialidade da empresa AF, a partir de suas linhas de Operação Única, é representativa quando se observa a forte atuação na área central do município de Ananindeua, seus itinerários partem dos bairros da porção norte do município, como: Cidade Nova, 40 Horas (limite com Jibóia Branca), Icuí, Maguari, Curuçambá, Guajará, Atalaia (encontro com os bairros de Jaderlândia e Mangueirão)⁵⁹. Mas, além das linhas que partem do município de Ananindeua, a empresa lança veículos de bairros de Belém, como: a Cabanagem e Marambaia.

Quanto aos itinerários da Viação Forte, a maioria deles seguem para pontos referências do centro urbano de Belém, como: Complexo de Feiras do Ver-o-Pêso, o Shopping Center Pátio Belém, Avenida Presidente Vargas e São Brás. Mas, a empresa apresenta uma particularidade similar a verificada na empresa ViaLoc (BJ). A Viação Forte (AF), possui a linha Cidade Nova - Unama (**932**) com 42,1 km de extensão, esta linha apresenta uma característica peculiar, após seguir da BR-316 e Av. Almirante Barroso, entra na Tv. Lomas Valentinas e percorre Avenida Pedro Miranda (bairro de Pedreira), quando a empresa entrou na área de domínio das linhas

⁵⁷ - Para melhor entender o compartilhamento entre as empresas **AF** e **AP**, é necessário compreender a falência da empresa Transportes Esperança (**AQ**) em 2003, essa empresa estava todas as suas linhas (- Jurunas / Pedreira (**102**); - Jurunas - Conceição (**103**); e Jurunas / Marambaia (**104**) sobreposta por outras empresas. Dentre as empresas que mais sobrepueram seus itinerários foram a Viação Guajará (**AI**) e a Transportadora Arsenal (**AA**) e a TransBCampos (**AB**). Com o processo de falência estas empresas assumiram suas linhas. Entretanto, a linha **104** não foi passada a nenhuma empresa até 2008; quando as empresas Viação Guajará (**AI**), a Transurb (**AE**) e a Auto Viação Monte Cristo (**AL**) compartilhavam a operação da linha; meses depois, a empresa **AL**, deixou a operação. Em 2009 a empresa Transurb (**AE**) passou sua participação na linha para a Viação Forte (**AF**), como já foi exposto as empresas **AE** e **AF** possuem discretas relações.

⁵⁸ - Na realidade, nas primeiras viagens, ao sair da garagem, localizada na Rodovia Mário Covas, os veículos da linha **104**, já transportavam os passageiros nos pontos de ônibus localizados ao longo da Mário Covas e Transcoqueiro. Desta forma, antes de chegar Augusto Montenegro, a lotação estava completa, e a partir dali ele seguia o itinerário normalmente.

⁵⁹ - Cabe ressaltar que alguns itinerários foram estendidos ao longo dos anos; entretanto, como a linha possuía boa aceitação a bandeira acabou não sendo alterada para o destino de bairro.

da Auto Viação Monte Cristo (AL)⁶⁰. Entretanto a linha **932**, tem como ponto intermediário a Avenida Doca de Souza Franco, justificando a necessidade da conexão a partir do atendimento da demanda de estudantes da Universidade da Amazônia (UNAMA), operando no corredor principal do bairro de Pedreira, e a partir deste retornando no sentido de Ananindeua.

A Viação Forte apresenta integração com o terminal de passageiros da UFPA, no bairro de Universitário, a partir da linha Curuçambá - UFPA (**999**) com 42,1 km de extensão⁶¹, esta linha apresenta a particularidade de ser a única pertencente a uma empresa de outro município com Operação Única no terminal da UFPA, sem compartilhamento com empresas com localizações de garagens próximas (AE, AI, AP, BU). Essa particularidade pode ser compreendida quando se observa laços de proximidade com a empresa Transurb (AE), que opera na linha UFPA - Cidade Nova 6 (**321**) com 46,1 km de extensão, com a empresa Viação Guajará (AI).

A análise da logística operacional da Viação Forte, a partir das caracterizações dos agentes transportadores, porpostas por Brasileiro & Santos (2003), é possível categorizar a empresa AF, como uma empresa aproximadamente 400 veículos⁶² a caracterização gerencial corresponde o encontro e a transição de terceira para a quarta geração de empresários. Entretanto, a empresa esta vinculada a um grupo de investidores privados, com atuação em outros setores da economia, local, regional, e nacional.

No período, de 2000 à 2012, a empresa não apresentou mobilidade externa de seus veículos, ou seja, não há transferência de capitais para outras empresas, mesmo com a Transurb (AE). Na Viação Forte (AF) não há registro de veículos “semi-novos” advindos de outros estados, como Rio de Janeiro e São Paulo. Os veículos inseridos em sua frota são faturados e licenciados no Estado do Pará, com domicílio para o município de Ananindeua, de acordo com a localização da garagem, no bairro de Coqueiro em Ananindeua. A partir da inserção do veículo na empresa, a única modificação neste, se faz com alterações nas ordens de serviço, que ocorre quando um veículo é remanejado para outra linha da mesma empresa, procedimento

⁶⁰ - Como resultado a Auto Viação Monte Cristo (AL), expandiu o itinerário da linha Pedreira – Lomas (Euclides da Cunha) - **linha A (443)**, criando uma **linha B**, até o Viaduto (Coqueiro/Ananindeua). Posteriormente a **linha B**, recebeu a ordem **940** - Pedreira Lomas - Até o Viaduto.

⁶¹ Em 2000, esta linha possuía a seguinte bandeira, Cidade Nova 6 - UFPA - Via BR-316 (999), sendo operada somente pela Viação Forte (AF). Neste período, as empresas Transurb (AE) e Viação Guajará (AI) atuavam na linha UFPA - Cidade Nova 6 - Via Uma (**321**). No período, eram frequentes as confusões de passageiros entre as linhas, sobretudo os mais idosos. Assim, em meados de 2002, com o prolongamento de seu itinerário, a linha Cidade Nova 6 - Via BR-316 (**999**) - mudou a bandeira para PAAR – UFPA (**999**); e a partir do novo prolongamento, ocorrido em meados de 2006, a bandeira trocou novamente para Curuçambá – UFPA (**999**), operante até o presente período.

⁶² - Em todas as somas foram considerados os ônibus efetivos de cada linha e os ônibus reservas.

comum e normal do ponto de vista gerencial, quando o chassi se denifica, troca-se em pouco tempo, pois a empresa possui estoque de peças a disposição no depósito de sua oficina.

Desse modo, a empresa enquadra-se, em certa medida, como uma *Empresa Hegemonizante, tipologia B*, conforme aponta Brasileiro & Santos (2003), a partir do crescimento de sua frota, acompanhando o processo de crescimento das grandes metrópoles, adquirindo forte predomínio na porção norte de Ananindeua, e até monopólio em submercados locais.

A análise do sistema de transporte público de considerando a relação total de linhas e quilometragem total percorrida por empresa, nos permite compreender os agrupamentos do sistema operacional das empresas de transporte público da RMB, em 2012. Mas uma nova questão surge, *como e até que ponto as linhas de ônibus asseguram de fato o território das empresas de ônibus concessionárias do serviço de transporte público na RMB?*

No propósito de responder a esta questão, no subcapítulo seguinte serão abordadas as sobreposições de itinerários entre empresas de ônibus na RMB.

4.3. Sobreposição de Itinerários das empresas de ônibus em 2012.

A estruturação do Banco de Dados Geográficos (BDG) nos possibilitou uma análise mais próxima do cenário real, em que se encontra o sistema de transporte público de passageiros da RMB, em 2012. Destarte, o gráfico 7 agrupa novamente as empresas, seguindo duas questões; a primeira é verificar quantas empresas possuem sobreposição de itinerários em todas as suas linhas; e a segunda quantas empresas não apresentam sobreposição de itinerários, em trechos.

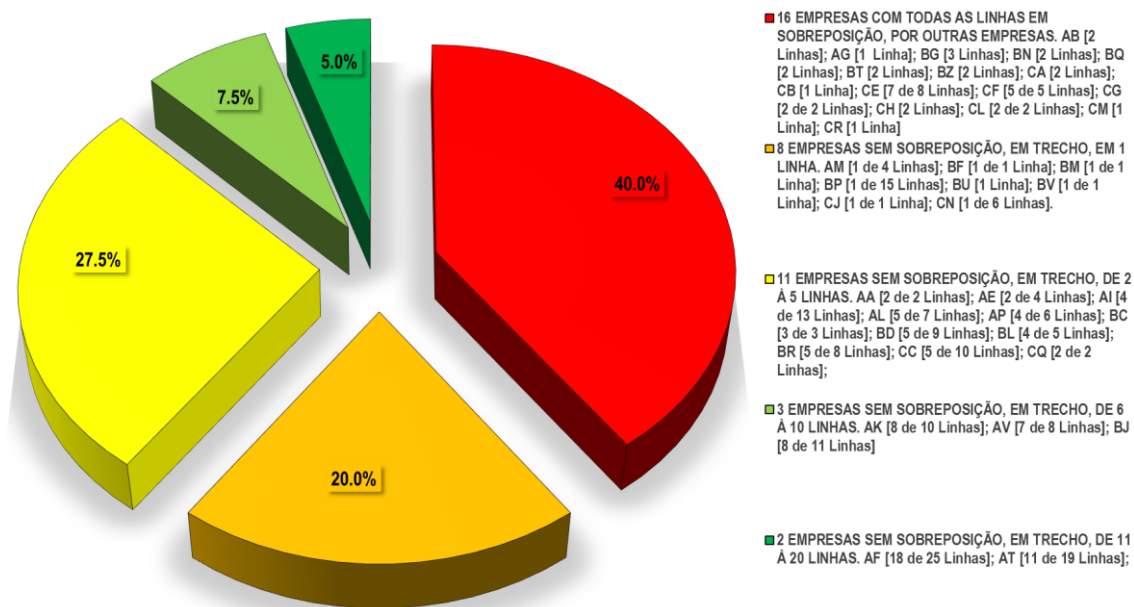
Apesar da cartografia ter sido utilizada para a análise anterior a partir da disposição de quilômetros percorridos e número de itinerários, (gráfico 6), o estudo das sobreposições é feito por meio do gráfico 7. A territorialidade passa então a abranger como categoria geográfica em nível mais pormenorizado de análise. Sugere-se que acordos tácitos entre empresas passam a ser mais evidentes de uma territorialização que vai além da gestão operacional.

O gráfico nos possibilita melhor compreender a situação operacional das empresas com operação única, mas que por ventura podem estar com suas linhas sobrepostas por outras empresas, como o processo visualizado nas concessionárias Transportes Aero Club (AH) TransPará (AN), Transportes Esperança (AQ), TransBel-Rio (AS), empresas que entraram em falência no período de 2001 a 2012. Deste modo, avançamos sobre a estrutura organizacional

das empresas, e a situação geográfica de seus itinerários, verificando em que medida a sobreposição de linhas agrava ou não, a situação operacional da empresa no sistema.

O gráfico 7, apresenta cinco agrupamentos operacionais a partir da sobreposição ou não de itinerário em trecho. *No primeiro grupo*, encontram-se **16** empresas com todas as linhas em sobreposição por outras empresas; *no segundo grupo*, apresenta as **8** empresas sem sobreposição, em trecho, em 1 linha de ônibus; *no terceiro grupo*, estão as **11** empresas sem sobreposição, em trecho, de 2 a 5 linhas de ônibus; *no quarto grupo*, estão as **3** empresas sem sobreposição, em trecho, de 6 a 10 linhas de ônibus; *no quinto e último grupo*, estão **2** as empresas sem sobreposição, em trecho, de 11 a 20 linhas de ônibus.

Gráfico 7: Caracterização operacional das empresas, por itinerários com e sem sobreposição por outras empresas.



Fonte: Pesquisa de Campo, 2000-2012.

O gráfico acima distribui as 40 concessionárias do sistema de transporte público de passageiros de Belém e Região Metropolitana, distribuídas em empresas com sobreposição por completo em todas as linhas que operam, e as empresas que operam sem sobreposição em trecho, que estão subdivididas em quatro grupos.

- **Empresas com todas as linhas em sobreposição.**

As **16** empresas que apresentam todas as linhas em sobreposição, estas correspondem ao percentual de **40%** do total de empresas da RMB. São elas, AB, AG, BG, BN, BQ BT, BZ,

CA, CB, CE, CF, CG, CH, CL, CM, e CR. Destas, as empresas a Barata Transportes (BN) e a Via Urbana (CM) possuem somente linhas de operação única.

Entretanto, seus itinerários acabam sendo sobrepostos por operações de outras concessionárias, o que as coloca na situação de vulnerabilidade, do ponto de vista de sua rentabilidade, obrigando-as a criarem estratégias para sua reprodução. Destas, observa-se que a Via Urbana (CM), oficialmente, não apresenta compartilhamento na única linha que opera, a linha Castanheira – Presidente Vargas (440) com 32,2 km de extensão, esta linha possui sobreposição em todo o seu percurso, no capítulo anterior foi abordada a estratégia de reprodução da empresa CM.

- **Empresas sem sobreposição, em trecho, em 1 linha de ônibus.**

No segundo grupo de empresas são identificadas a partir da não sobreposição, em trecho, de seus itinerários. Estas foram organizadas em subgrupos, no primeiro compreendem as empresas sem sobreposição, em trecho, em 1 linha. As 8 concessionárias, AM, BF, BM, BP, BU, BV, CJ, e CN, participam com 20,0% do total de empresas de ônibus da RMB.

Das empresas citadas acima, cabe destaque para a Auto Viação Princesa do Salgado (BP), que mesmo com elevada quantidade de linhas de ônibus – 13 das 15 linhas em que opera – essa concessionária não possui um território material em que assegure um nicho de exploração do serviço de transporte público de passageiros na RMB.

A empresa Transportes Canadá (BU) não apresenta linha de operação compartilhada, mas tem todo o percurso da linha Alcindo Cacela - José Malcher (417) com 29,8 km de extensão, em sobreposição por outras empresas. Como medida estratégica a partir de 2008, iniciou sua operação com veículos adquiridos da empresa Transportadora Arsenal (AA), que foram aquisições das empresas do Estado do Rio de Janeiro, conforme as figuras 51 e 52.

Figura 51: Veículo da empresa Transportadora Arsenal (AA) na linha Cipriano Santos - Presidente Vargas - AA-32807 (Placa: KNU-6652).



Fonte: Cipriano, A. (2011).

Figura 52: Mesmo veículo da figura anterior, agora operado pela empresa Transportes Canadá (BU) na linha Alcindo Cacela - José Malcher - BU-41704.



Fonte: Miranda, D. (2013b)⁶³.

O veículo acima possui o chassi **Mercedes Benz 1418 - OF**, de carroceria **Marcopolo**, no modelo **Torino Geração VII - Urbano**, fabricado em **2009**. Inicialmente registrado em operação pela Transportadora Arsenal (AA), na ordem de serviço **AA-32807** (27,4 km de extensão); e em um segundo momento, o mesmo veículo em operação, sob a ordem de serviço **BU-41704**, essa pertencente a empresa Transportes Canadá (BU).

Em pesquisa de campo, constatou-se o frequente uso de veículos “seminovos” do Estado do Rio de Janeiro na empresa Transportes Canadá, as placas foram objeto de consultas no SINESP e nas sequências de placas estaduais, disponibilizadas pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

- **Empresas sem sobreposição, em trecho, de 2 a 5 linhas de ônibus.**

Das empresas **11**, correspondendo as concessionárias AA, AE, AI, AL, AP, BC, BD, BL, BR, CC, e CQ, estas encontram-se no segundo subgrupo que apresentam de 2 a 5 linhas de ônibus sem sobreposição em trecho. Das empresas apresentadas acima, 4 não apresentam operações compartilhadas AA, BC, BL, CQ. Dentre as empresas, com a presença de linhas em compartilhamento, as concessionárias AE, AI, AL, AP, BD, BR, e CC, estas empresas asseguram seus territórios de exploração a partir de estratégias operacionais, seja com aquisição de veículos “seminovos” utilizados nos estados do Rio de Janeiro (AA, BC, BD), ou de São Paulo (BC, CC), e Tocantins (BC).

⁶³ - Observa-se que na base do para-brisas dianteiro, do lado direito (motorista), está presente uma mancha branca, fruto de uma avaria, permanecendo perceptível nas duas figuras.

A empresa Expresso Michele (BC), a aquisição advinha de empresas de ônibus de São Paulo, conforme as abaixo, onde as placas dos veículos correspondem as séries destinadas ao Estado de São Paulo, vejamos as figuras 53 e 54.

Figura 53: Veículo da empresa Expresso Michele (BC) na linha Benevides - Presidente Vargas - BC-00004 (Placa BUP-2936).



Fonte: Santos, L. M. (2013d).

Figura 54: Veículo da empresa Expresso Michele (BC) na linha Benevides - São Bráz - BC-001 (Placa-BYF-0595).



Fonte: Santos, L. M. (2013e)⁶⁴.

Na figura 53, de acordo com a série inicial da placa, o veículo de chassi **Volkswagen 16.210 CO**, de carroceria **Comil**, modelo **Svelto - Urbano**, ano **1997/1998**, foi adquirido do Estado de São Paulo. Na figura 54, o veículo é um Ônibus tipo **Monobloco**⁶⁵ produzido pela montadora **Mercedes Benz**, no modelo **371 - UL**, ano **1995**, que também foi adquirido do Estado de São Paulo.

A empresa também possui veículos “seminovos” de outras unidades da federação, são ônibus adquiridos de estados de Tocantins e do Rio de Janeiro, conforme as figuras 55 e 56.

⁶⁴ - Consulta: <http://onibusbrasil.com/foto/2123671/>

⁶⁵ - Ônibus monobloco, são produzidos o chassi com carroceria pela mesma empresa, no caso a empresa responsável pelo chassi (ABNT NBR 15570, 2011).

Figura 55: Veículo da empresa Expresso Michele (BC) na linha Benevides - São Bráz - BC-97602 (Placa: MVS-2334).



Fonte: Vinicius, T. (2012).

Figura 56: Veículo da empresa Expresso Michele (BC) na Benevides - Iguatemi - BC-00002 (Placa: LNM-75023).



Fonte: Silva, W. (2012c).

Na figura 55, o veículo da empresa Expresso Michele (BC) possui chassi **Mercedes Benz, O-500M**, de carroceria **Busscar**, modelo **Urbanuss Pluss**, produzido em **2001**, possui a série do Estado do Tocantins. Na figura 56, o veículo produzido pela **Mercedes Benz**, modelo **OF-1721**, de carroceria **Marcopolo**, no modelo **Torino Geração V - Urbano**, ano **1999**, foi adquirido do Estado do Rio de Janeiro.

Como se observa nas figuras 53, 54, e 55, onde apresentam inadequações os veículos para o clima da região norte, nestes a sensação térmica é desagradável, com reduzida circulação de ar devido a inexistência de abertura das janelas de baixo. No entanto, a empresa Expresso Michele (BC) os utiliza nas linhas urbanas na RMB.

- **Empresas sem sobreposição, em trecho, de 6 a 10 linhas de ônibus.**

No terceiro subgrupo, foi possível identificar as empresas **3** concessionárias AK, AV, e BJ, sem sobreposição, em trecho, de 6 a 10 de suas linhas, estas empresas representam **7,5%** do total das 40 empresas de ônibus da RMB. São empresas com consideráveis quantidades de linhas em operação e com nichos de exploração definidos no serviço de transporte da RMB.

Neste subgrupo, observa-se a operação da empresa Viação Perpétuo Socorro (AK), que possui linhas com circulação somente em Belém, e linhas que se originam a partir do município de Ananindeua. A empresa AK, apresentou relações societárias com a empresa Barata Transportes (BN) e esta relação ficou mais evidente na utilização de veículos “seminovos” de outras UF, vejamos as figuras 57 e 58.

Figura 57: Veículo da empresa Viação Perpétuo Socorro (AK) na linha Ananindeua - Presidente Vargas - AK-98004 (Placa: DBM-6936).



Fonte: Silva, W. (2012d).

Figura 58: Veículo da empresa Barata Transportes (BN) na linha Ananindeua - Presidente Vargas - BN-98004.



Fonte: Sousa, G. J. S. (2013f).

No primeiro momento, o veículo encontra-se em operação pela empresa Viação Perpétuo Socorro (AK)⁶⁶, mas sem a logomarca da empresa, no segundo momento, o mesmo veículo encontra-se em operação pela Barata Transportes (BN), ainda sem a logo. A questão que se levanta é, *como um veículo “seminovo” faturado em outro estado, é inserido no sistema de transporte público de passageiros de Belém e Região Metropolitana, sob duas ordens de serviço?* Pois, o mesmo veículo entra em operação em duas empresas de ônibus, pelo menos deveria ter sido vistoriado, para então receber a ordem de serviço, do poder público municipal de Belém, através da SeMOB⁶⁷.

- **Empresas sem sobreposição, em trecho, de 11 a 20 linhas de ônibus.**

No quarto subgrupo, é possível identificar as empresas em 2 concessionárias AF e AT, sem sobreposição, em trecho, de 6 a 10 de suas linhas, estas representam **7,5%** do total das 40 empresas de ônibus da RMB.

A Nova Marambaia (AT), com 11 linhas de ônibus sem sobreposição em trecho, das 19 linhas pertencentes a empresa. A empresa Viação Forte (AF), apresenta a não sobreposição, em trecho, em 18 das 25 linhas que opera na RMB. Assim, juntas as empresas (AF e AT), participam **5,0%** do percentual das empresas sem sobreposição no intervalo de 11 a 20 linhas

⁶⁶ - A Viação Perpétuo Socorro (AK) apresentou a existência de veículo vindos de São Paulo, com o veículo de chassi Mercedes Benz, 1418 – OF, de carroceria Ciferal - Marcopolo, modelo CitMax Urbano, ano 2005.

⁶⁷ - Empresas com veículos com placas de outros Estados em 2012: Transportadora Arsenal (AA); TransBCampos (AB); Rápido Dom Manoel (AG); Viação Perpétuo Socorro (AK); Expresso Michele (BC); Belém-Rio Transportes (BD); Pinheiro Transportes (BF); ViaLoc Transportes (BJ); Águas Lindas Transportes (BL); Barata Transportes (BN); Viação Princesa do Salgado (BP); Transportes Bom Sucesso (BQ); Via Luz Transportes (BT); Transportes Canadá (BU); Transportes Amazonas (BV); Viaje Bem Transportes (BZ); TransporPará (CA); Fenix Transportes (CB); TransUni Transportes (CC); Transportes São Cristóvão (CH); e TransCapi (CL).

de ônibus. Ambas não apresentam registros de veículos “seminovos”, ou de veículos já utilizados por outras empresas de ônibus de Belém e Região Metropolitana.

A abordagem realizada neste capítulo, nos permitiu refinar o olhar sobre as empresas de ônibus da RMB, evitando cair em equívocos ou ser seduzido a acreditar que os dados são auto explicativos, o que verdadeiramente não os são. A instigante consulta dos dados nos permitiu maior compreensão das estratégias adotadas pelas empresas, e por seus grupos.

Partindo da estruturação de dados em *softwares* de geoprocessamento foi possível iniciar a compreensão do sistema de transporte público de passageiros, com a localização dos terminais de ônibus, mostrando a dispersão das linhas de ônibus na RMB. Em seguida, foi apresentada a densidade operacional, a partir da oferta do serviço, demonstrando a excessiva oferta em direção aos principais equipamentos urbanos, na condição de fixos geradores de fluxos aproximando-se da leitura de Santos (2008c). Para a análise da territorialização de agentes transportadores foram apresentados os quantitativos de linhas por empresa, a tipologia operacional das linhas, se operada em compartilhamento ou não; e, se a linha encontra-se ou não sobreposta por outras empresas, considerando trechos de itinerários.

O propósito consistia em responder a pergunta: *Quais são as empresas de menor quilometragem percorrida, reguladas pela SeMOB? – e quais são as que atingem maior quilometragem?* Esta resposta poderia ter sido respondida a partir do gráfico 5, quando a representação gráfica permitiu a apreensão dos valores totais, em quilometragem, por empresa de ônibus da RMB, em 2012.

Naquele momento, algumas questões ainda permaneciam sem as devidas análises, no entanto, foi necessária uma segunda pergunta: *Estas quilometragens, sobretudo as mais elevadas são distribuídas em quantas linhas de ônibus?* Na busca de responder esta questão, foi elaborado o gráfico 6, de dispersão, no propósito analisar o comportamento das empresas sobre outra perspectiva, o que possibilitou visualizar os agrupamentos das empresas em uma extremidade, e a dispersão rarefeita na outra.

Entretanto, ainda não respondendo as questões inerentes a operação da empresa, que levaria a terceira pergunta: *em que medida as linhas compartilhadas podem afetar economicamente uma empresa, e quais empresas apresentam maior quantitativo de linhas do tipo operação compartilhada? E não compartilhada?* Para responder estas questões, foi

elaborado o gráfico 7, que distingue as empresas sem linhas operação compartilhada, separando-as das empresas em 4 intervalos.

Após responder as questões acima tratadas, novamente os dados disponíveis no BDG, foram trabalhados. Os dados demonstram quais empresas de ônibus possuem itinerários em sobreposição, mesmo para aquelas empresas que não possuem linhas com operação compartilhada; foi possível separar as empresas com todas as linhas em sobreposição, e mensurar em outros quatro níveis os quantitativos de linhas sem sobreposição em trecho, em cada uma das 40 empresas de ônibus de Belém e Região Metropolitana, foram ainda levantados as quilometragens devidas de cada itinerário percorrido em pelas linhas de ônibus urbanas em 2012, sob a gerencia da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB).

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

As territorialidades dos agentes transportadores do sistema de transporte público de passageiros na RMB de 2000 a 2012, foram analisadas nesta dissertação tendo como base documental informações obtidas a partir de meados de 1998 até o presente momento. O entendimento do que se convencionou chamar de territorialidade está inserido na ciência geográfica. Para tal, foram delineados três objetivos específicos.

Para o cumprimento do primeiro objetivo específico: *analisar as estratégias destes agentes em confronto com as ações dos agentes reguladores locais, considerando relações locais e externas em uma dinâmica de movimento totalidade-lugar, representadas em seus domínios territoriais*, esta dissertação mostra que ao longo da história recente do transporte na RMB, houve uma constante reorganização de capitais em torno de processos de estruturação espacial. Para tal, analisou-se as principais estratégias utilizadas pelos agentes transportadores locais para que, apesar da necessidade de reorganização de capitais, a manutenção da lógica espacial que também se alterou devido ao crescimento da RMB, há uma busca pela redução de custos operacionais.

Volta-se para as evidências observadas pelo conjunto de características de veículo, estruturação operacional (itinerários, localização de terminais, e situações voltadas a compartilhamento de linhas), além da estrutura de controle, construiu-se uma análise de por meio de cartografia relaciona questões ligadas ao movimento de capitais e de gestão. Tanto que é possível observar que ao longo da evolução do sistema de transporte de passageiros da RMB, aquisições de veículos “seminovos” utilizados em outros estados brasileiros tornam-se referência para análise para mostrar o alcance da movimentação de capital a nível nacional.

Na pesquisa, há imagens de veículos que comprovam esta prática, das 21 existentes em 2000, para as 40 empresas de ônibus atuantes na RMB em 2012 utilizaram de veículos previamente usados em outras unidades da federação. Ou seja, em percentual 52% das empresas de ônibus da RMB inserem veículos oriundos de outros estados. Sugere-se que tal fato estaria referenciado a uma relação totalidade-lugar como aponta Camargo (2012), quando se verifica que há uma ramificação de capital a nível nacional, pois os Mini Ônibus utilizados na RMB são provenientes dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro; quanto aos ônibus as principais origens são dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Amazonas, Tocantins e Bahia. Reconhecer a origem desses veículos permite uma compreensão das relações estabelecidas/realizadas entre

os agentes locais e nacionais que atribuem singularidade às parcelas do espaço e se articulam na totalidade espacial.

Mas há ainda uma questão não respondida: *como os agentes transportadores locais conseguem inserir esses veículos no sistema de transportes público da RMB? Como adquirem autorizações e ordens de serviço emitidas pelo agente regulador local?* Essas são questões ainda sem as devidas respostas, entretanto, o fato é que os veículos de outros estados estão sendo utilizados pelas empresas de ônibus da RMB, alcançando o percentual de 52% das empresas de ônibus que utilizam pelo menos um veículo “seminovo” de outra Unidade da Federação.

Quanto ao segundo objetivo específico que busca *compreender as implicações no movimento societário (falência, divisão, fusão) das empresas de ônibus da RMB para a configuração das territorialidades das suas ações no espaço urbano*, a pesquisa relaciona o que foi evidenciado pela territorialização das linhas aos processos societários das empresas ocorridos no período considerado. Foram constatados **15** processos de **falências** de empresas, **1** processo de **fusão**, **1** processo de **transferência** de capitais; entretanto, o agravante está em **39** processos de **divisão de capitais** entre empresas de ônibus, análise feita no período de 2000 a 2012. Isso demonstra que os movimentos societários dos agentes transportadores atuantes no sistema de transportes da RMB promoveram um elevado grau de fragmentação das empresas e de seus capitais, o que dificultou a gerencia pelo órgão regulador. Ou seja, o elevado número de empresas concessionárias no transporte público promoveu uma desorganização regulatória necessária para a reprodução dos agentes transportadores.

A população usuária do serviço de transporte público e os próprios rodoviários, de modo geral, não visualizam as estratégias de reprodução dos agentes transportadores, mas o exame das repercussões de tais modificações no território gerado pelos itinerários, seja por meio de exclusividade ou de compartilhamento, a territorialidade, questão central do trabalho consegue ser melhor vislumbrada, inclusive quanto ao impacto dos serviços prestados. Observa-se que novas empresas passam a atuar nas linhas já existentes, inicialmente em regime de operação compartilhada, e, paulatinamente, transferem seus capitais das empresas mais antigas e com maior quantitativo de dívidas com o Estado e seus funcionários para as empresas mais recentes, até alcançar a insustentabilidade operacional e então decretarem falência, deixando escasso volume de capitais para “cobrir” os processos indenizatórios dos funcionários e em certa medida “sucateando” o sistema.

As análises detêm-se no papel do Estado, que pela própria estrutura capitalista está presente tanto em alianças fraturadas, conflituosas ou “confortavelmente” hegemônicas, dependendo das condições de coerência espacial atingida pelo capital das empresas na cidade. O Estado atua por meio de um “poder alienígena” sobre os demais agentes do espaço urbano, organizados na coerência estruturada (Harvey, 2005). Assim, o Estado possibilita as condições para a reprodução dos agentes transportadores, mesmo que para isso tenha que fragilizar seu poder de intervenção no espaço urbano.

Quanto ao terceiro objetivo específico: **Investigar e correlacionar as mudanças na ocupação urbana da RMB com a configuração dos territórios das empresas de ônibus**, foi possível realizar uma articulação entre as questões ligadas a organização do capital, o papel do Estado e o processo de crescimento urbano a partir do município de Belém, seguindo a territorialidade dos agentes em meio ao aumento da mancha urbana ao longo dos eixos viários na direção dos municípios de Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Isabel do Pará, até seu encontro com o município de Castanhal. Concomitantemente, as mudanças na ocupação do solo urbano da RMB apresentam o processo de crescimento dos limites urbanos, em horizontalidade, e o processo de verticalização das áreas centrais, principalmente em Belém. Tais mudanças podem ser observadas pela valorização do solo urbano e o papel do sistema de transporte público como elemento que assegura o privilégio dessas localizações.

No processo de reprodução do espaço urbano, os territórios conformados pelo sistema de transporte público, conforme demonstrados no trabalho, levam a manutenção de rendas fundiárias em porções específicas do espaço urbano. Ao longo da pesquisa foi apresentado o papel do transporte público na movimentação da *mão de obra necessária* para a reprodução do capital, dentro de uma coerência espacialmente estabelecida pelos agentes atuantes no espaço urbano.

Tendo em vista que o Estado incentivou a competitividade no setor de transportes urbanos, quando permitiu que se alcançasse o número de 40 empresas de ônibus em operação na RMB, a abertura para as novas empresas foi necessária para os agentes transportadores simularem uma competitividade que não existe, de fato, no plano organizacional, pois as empresas pertenciam aos mesmos grupos familiares. Entretanto, para o trabalhador rodoviário, tratavam-se de duas (ou mais) empresas que precisavam aumentar a margem de lucro em cada viagem.

Com as análises feitas, percebe-se que a disputa concorrencial existente entre 1999 até 2012, pode estar sendo desfeita ou alterada, uma vez que observa-se a necessidade de

recomposição de monopólios estabelecidos pelos mesmos grupos atuantes nas décadas de 1980 e 1990 na RMB. Tudo isso motivado pelo que ocorreu no período de 2000 a 2012 quando empresas passaram pelos processos de fragmentação de seus capitais. Por estar articulada a questão da territorialização dos agentes, este trabalho pode contribuir para diminuir o desconhecimento dos verdadeiros agentes transportadores, que dispersaram seus capitais em várias empresas. No entanto, esta fragmentação é um impeditivo para a estruturação de um sistema racional de transporte, sendo necessário um processo de reorganização desta fração de capital, caracterizado como comercial mas que está envolvido no capital de renda fundiária e, por extensão é capaz de articular a estrutura urbana com o próprio sistema econômico local. A tendência é que haja um processo de retorno aos monopólios das grandes empresas, com a remoção das empresas de menor porte, através da intervenção do poder público, o Estado. Tido como o agente que possibilita sua reprodução, ora no regime de monopólio possibilitando a este, maior organização dos espaços apropriados, ora no regime de forte pressão concorrencial possibilitando a este rivalizar e elevar o nível de disputa sobre o território. Este segundo processo foi evidente ao longo da pesquisa que abordou o Transporte Público de Passageiros, a partir da análise sobre as territorialidades das empresas de ônibus urbano regulamentadas na Região Metropolitana de Belém, no período de 2000 a 2012.

Ao finalizar, torna-se inevitável fazer referência ao principal projeto em curso na cidade desde 2012, quanto o poder público iniciou as obras do BRT - Belém⁶⁸, ou Transporte por Ônibus Rápido (no Inglês, *Bus Rapid Transit* - BRT). Propõe-se que a análise das territorialidades dos agentes transportadores no espaço urbano da RMB no período de 2000 a 2012, pode contribuir para o modelo de gestão a ser implementado uma vez que articula as alterações do capital por meio do entendimento das mudanças societárias de empresas, a forma como este capital se utiliza da estrutura urbana na “organização” de linhas e a relação entre a estrutura urbana e as territorialidades analisadas.

⁶⁸ - O projeto BRT-Belém previa um novo e moderno sistema de mobilidade urbana, que previa estações informatizadas no sistema de alta capacidade de passageiros transportados, com a implantação do “Bilhete Único”.

REFERENCIAS

- ABNT NBR 15570. "Transporte - especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros." Rio de Janeiro, 2011.
- Brasileiro, Anísio; Santos, Enilson. "Sucesso metropolitano no Recife e influências estatal e empresarial no Nordeste." In: Brasileiro, Anísio; Etienne, Henry; Turma, Viação Ilimitada: ônibus das cidades brasileiras, São Paulo: Cultura Editores Associados, 2003. P.187-230.
- Brasileiro, Anísio; Henry, Etienne. "Secretaria de viação, fabricação e promoção do sistema de ônibus brasileiro." In: Brasileiro, Anísio; Etienne, Henry; Turma, Viação Ilimitada: ônibus das cidades brasileiras, São Paulo: Cultura Editores Associados, 2003. P. 44-118.
- Camargo, Luís Henrique Ramos de. A geoestratégia da natureza: a geografia da complexidade e a resistência à possível mudança no padrão ambiental planetário. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.
- Carlos, Ana Fani Alessandri. O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade. 1. ed. São Paulo: FFLCH, 2007.
- Correa, Roberto Lobato. O Espaço Urbano. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.
- Cruz, Ernesto. História do Pará. 1. ed. Vol. II. Belém: UFPA, 1973.
- Fitz, Paulo Roberto. Geoprocessamento sem complicação. 1ª. São Paulo: Oficina de textos, 2008.
- Gottmann, Jean. "A Evolução do conceito de Território." Revista Boletim Campineiro de Geografia Volume 2, 3. ed. Campinas: 2012. P. 532-545.
- Haesbaert, Rogério. O mito da desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. 7. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.
- Haesbaert, Rogério; Pereira, Sergio Nunes; Ribeiro, Guilherme. VIDAL, VIDAIS: textos de geografia humana, regional e política. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.
- . Vidal, vidais: textos de geografia humana, regional e política. 1ª. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.
- Harvey, David. A produção capitalista do espaço. 1. ed. Tradução: Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.
- . Os Limites do Capital. 1. ed. Tradução: Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2013.
- Henry, Etienne. "OnibuCad, cadastramento tipológico e dinâmica de escola da viação." In: Brasileiro, Anísio; Etienne, Henry; Turma, Viação Ilimitada: ônibus das cidades brasileiras, São Paulo: Cultura Editores Associados, 2003. P. 231-282.

- Jornal Folha Vespertina. “Acervo do Jornal Folha Vespertina.” Acidente Envolvendo Ônibus da Linha Telegráfo Sem Fio. Belém, Pará: Jornal Folha Vespertina, 1949.
- . “Manchete do Jornal Folha Vespertina.” Sério Desastre de Trânsito: Em Vitude da Imprudência do Respectivo Chôfer, Um Ônibus Virou, Ocasionalmente 3 Vítimas - Onde Ocoreu O Triste Fato. Belém: Jornal Impresso, 28 de Setembro de 1941.
- Kohlsdosrf, Maria Elaine. “Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar.” In: R. L. (Org.) FARRET, O espaço da cidade – contribuição à análise urbana 1. ed. São Paulo: Editora Projeto, 1985. P. 15-72.
- Lemos, Chélen Fischer de. “O PROCESSO SOCIOTÉCNICO DE ELETRIFICAÇÃO NA AMAZÔNIA: articulações e contradições entre Estado, capital e território (1890 a 1990).” Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional e Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, 02 de Fevereiro de 2007. P. -1-314.
- Lima, Alexandre Martins de. “Pelos Trilhos dos Tramways: Modernidade e Urbanidade em Belém do Pará de 1869 à 1947.” SEMINÁRIO INTERNACIONAL - AMAZÔNIA E FRONTEIRAS DO CONHECIMENTO, 2008. P. 1-17.
- Lima, José Júlio Ferreira, e Aristides Moysés. Como andam Belém e Goiânia. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.
- Mercês, Simaia. “MUDANÇAS E CONTINUIDADES NA PROVISÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM BELÉM.” Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém, Pará, Maio de 2007.
- Santos, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. 5ª reimpressão, 4. ed. São Paulo: Edusp, 2009.
- . Da Totalidade ao Lugar. 1ª reimpressão, 1. ed. São Paulo: EDUSP, 2008a.
- . Espaço e Método. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008b.
- . Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2008c.
- Santos, Milton. “O retorno do território.” Observatório Social de América Latina (OSAL)., nº 16 (Junho 2005).
- Souza, Marcelo Lopes de. Os Conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.
- Sposito, Maria da Encarnação Beltrão. “Segregação socioespacial e centralidade urbana.” In: P. A. Vasconcelos e R. L. Pintaudi. (Org.) A cidade contemporânea segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013.
- Tobias, Maisa Sales Gama. RMB, Custo transporte e indicadores de mobilidade urbana na RMB. 1. ed. Belém: Unama, 2005.

Vasconcellos, Eduardo Alcântara. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. 1. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

Villaça, Flavio. Espaço intra-urbano no Brasil. 1. ed. Edição: FAPESP: Lincoln Institute. São Paulo: Stúdio Nobel, 1998.

REFERENCIAS ON LINE

Alves, Andrey. Postagem no site *Ônibus Brasil*. Belém, 18 set. 2014. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2781051/>. Acesso em: 21 dez. 2014.

Araújo, Diego Félix. Postagem no site *Ônibus Brasil*. Rio de Janeiro, 08 nov. 2012. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1393247/>. Acesso em: 21 dez. 2014.

Cipriano, Ancelmo. Postagem no site *Ônibus Brasil*. Belém, 01 dez. 2011. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/695466/>. Acesso em: 21 dez. 2014.

Cunha, Ronilde. Postagem no site *Ônibus Brasil*. Belém, 01 fev. 2013. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1576504/>. Acesso em: 21 dez. 2014.

Diário do Pará. Homem é Morto Durante Assalto com Dois Tiros. Disponível em Jornal Diário do Pará. Belém, 27 dez. 2012. Disponível em: <http://diariodopara.diarioonline.com.br/N-164661-HOMEM+E+MORTO+DURANTE+ASSALTO+COM+DOIS+TIROS+.html>. Acesso em: 19 dez. 2014.

Diário do Pará. Rodoviários Fecham Avenida em Protesto por Salário. Disponível em Jornal Diário do Pará. Belém, 16 jul. 2011. Disponível em: www.diariodopara.com.br/impresao.php?idnot=137591. Acesso em: 10 dez. 2014.

Gomes, Gabriel Petersen. Postagem no site *Ônibus Brasil*. Rio de Janeiro, 26 nov. 2009. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/35683/>. Acesso em: 21 dez. 2014.

Jaco, Lucas. Postagem no site *Ônibus Brasil*. Belém, 24 jul. 2014. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2665245/>. Acesso em: 21 dez. 2014.

Liberal, O. *Desativação da Estação Marex*. Disponível em Jornal O Liberal. Belém, 03 jul. 2011. Disponível em: www.orm.com.br/plantao/imprimir.asp?id_noticia=541275. Acesso em: 10 dez. 2014.

Mendes, Salomão. *Blog Belém Antiga*. Belém, 29 nov. 2014. Disponível em: <http://belemantiga.blogspot.com.br/2014/11/patrimonio-cidade-que-comecou-em-um.html>. Acesso em: 10 dez. 2014.

———. *Blog Belém Antiga*. Belém, 27 nov. 2014. Disponível em: <http://belemantiga.blogspot.com.br/2014/11/urbanismo-como-por-muito-pouco-belem.html>. Acesso em: 10 dez. 2014.

- Miranda, Denise. Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 20 out. 2013b. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2121674/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 03 nov. 2013a. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2028625/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- Moreira, Thiago dos Santos. Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 07 dez. 2013. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2222130/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- Pereira, Charles Paixão. Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 28 abr. 2013. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1762196/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 31 out. 2012. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1376608/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- Pires, Eduardo. Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 18 jan. 2013b. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1545575/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 18 jan 2013a. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1545578/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 30 set. 2012c. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1314928/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 07 set. 2012b. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1266009/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 07 set. 2012a. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1265987/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- Santos, Luis Marcelo. Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 08 fev. 2014. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2353969/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Ananindeua, 21 out. 2013e. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2123671/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Marituba, 31 out. 2013d. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2144317/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Ananindeua, 30 out. 2013c. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2142532/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 31 out. 2013b. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2144343/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 25 nov. 2013a. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2198328/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- Schnaider, Tarcisio. Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 26 ago. 2013. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2012188/>. Acesso em: 21 dez. 2014.

- Silva, Wagno da. Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 07 jul. 2013d. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1906242/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 11 fev. 2013c. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1598522/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 08 set. 2013b. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2037979/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 12 ago. 2013a. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1983939/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 08 jul. 2012d. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1139288/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 15 jan. 2012c. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/786029/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 18 set. 2012b. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1290966/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 01 fev. 2012a. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/822585/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 02 out. 2011d. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/595898/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 12 out. 2011c. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/609936/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 26 dez. 2011b. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/744015/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 18 nov. 2011a. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/676006/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- Sousa, Guilherme José Silveira de. Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 15 ago. 2013b. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1990033/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Ananindeua, 04 jun. 2013c. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1838816/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Ananindeua, 07 ago. 2013d. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1971272/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Ananindeua, 03 fev. 2013e. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1580797/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no *site Ônibus Brasil*. Belém, 05 jul. 2013f. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/1900452/>. Acesso em: 21 dez. 2014.

- . Postagem no site *Ônibus Brasil*. Belém, 06 jun. 2014. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2573885/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- . Postagem no site *Ônibus Brasil*. Ananindeua, 17 set. 2013a. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2056252/>. Acesso em: 21 dez. 2014.
- Vinicius, Thiago. Postagem no site *Ônibus Brasil*. Ananindeua, 16 dez. 2012. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/foto/2123671/>. Acesso em: 20 dez. 2014.
- Welter, Lucas. *Blog Lucas Desenhos*. 24 out. 2013. Disponível em: <http://lucasdesenhosefotos.blogspot.com.br/search/label/Transuni-PA>. Acesso em: 15 dez. 2014.
- . *Blog Lucas Desenhos*. 31 jul. de 2014a. Disponível em: <http://lucasdesenhosefotos.blogspot.com.br/search/label/Transmab-PA>. Acesso em: 15 dez. 2014.
- . *Blog Lucas Desenhos*. 01 ago. 2014b. Disponível em: <http://lucasdesenhosefotos.blogspot.com.br/search/label/%C3%81guas%20Lindas-PA>. Acesso em: 15 dez. 2014.
- . *Blog Lucas Desenhos*. 22 mar. 2014c. Disponível em: <http://lucasdesenhosefotos.blogspot.com.br/search/label/Icoaraciense-PA>. Acesso em: 15 dez. 2014.
- . *Blog Lucas Desenhos*. 16 jul. 2014d. Disponível em: <http://lucasdesenhosefotos.blogspot.com.br/search/label/Vialuz-PA>. Acesso em: 15 dez. 2014.

APÊNDICE: SISTEMA DE EMPLACAMENTO DE VEÍCULOS NO BRASIL.

Estudos sobre transporte público abordam múltiplas relações socioespaciais, identificam múltiplos agentes atuantes no espaço urbano e rural. Nesta sessão, são abordados alguns processos desencadeados por múltiplos agentes, sendo o Estado principal deles. Ao longo de um século o Estado, através de seus instrumentos normativos, organizou o sistema de emplacamento de veículos automotores.

No Brasil, é possível caracterizar quatro importantes períodos que possibilitaram reestruturações nas lógicas alfanuméricas das placas. Destarte, a organização das sequencias alfanuméricas do sistema de identificação dos veículos automotores foi transferida ao longo deste período dos municípios, para os estados, e para a federação. Mesmo que a competência de registro e identificação seja responsabilidade dos estados e municípios, a supervisão é competência da federação.

O primeiro sistema brasileiro de emplacamento de veículos (1901-1941) permitiu a geração um modelo de identificação, por placas, para veículos motorizados. O poder público municipal, era o agente responsável pela expedição das ordens das placas de veículos cadastrados pelo município. As placas eram distribuídas em duas modalidades.

Os **veículos de aluguel** recebiam, um dígito alfabético, a letra **A**, antes da sequência de que variava de 1 a 5 caracteres numéricos, sendo as placas nas cores pretas, com os caracteres em branco, conforme a figura I.

Os **veículos de passeio** recebiam, um dígito alfabético, a letra **P**, antes da sequência de 1 a 5 caracteres, permanecendo as cores das placas e dos caracteres, conforme as figuras I e II.

Figura I: Modelo de placa para veículo de aluguel (1901-1941).

Figura II59: Modelo de placa para veículo de uso particular (1901-1941).



Fonte: DENATRAN.
Organizado pelo Autor, 2015.

Este sistema de identificação de veículos vigorou até meados de 1941, quando se observou que este permitia duplicidades entre placas, sobretudo para municípios limítrofes.

Onde se observou problemas na gestão municipal para as cidades com contiguidade física. Pois, um veículo do município **A**, possuía a mesma sequência alfabética e numérica da placa de outro veículo do município **B**. Essa duplicidade gerava transtornos para a gerencia das autoridades de trânsito, gerando a necessidade de um segundo sistema.

O segundo sistema brasileiro de emplacamento de veículos foi introduzido a partir de 1941 e foi utilizado até meados de 1969. Neste a responsabilidade pela expedição das ordens das placas, foi transferida para as Unidades da Federação, as sequencias foram novamente organizadas para o cadastro dos veículos.

Neste modelo, as placas diferenciavam por cores, onde os veículos de aluguel recebiam placas na cor vermelha, com caracteres em cor branca; os veículos particulares foram identificados com placas na cor laranja, e pós 1960, na cor amarela, ambas com caracteres em cor preta. Os veículos oficiais, foram diferenciados dos demais, estes recebiam placas brancas, com caracteres em preta (esta cor permanece até os dias atuais).

A transferência da responsabilidade de expedição de ordem das placas dos municípios para os estados, não impediu que fenômeno similar ao verificado entre os municípios limitrofes. Pois o processo transcorreu para problemas na gestão do trânsito, agora entre estados. Acredita-se, que os primeiros estados a perceberem o problema, foram o Rio de Janeiro e São Paulo, onde constatou-se novamente a duplicidade de placas entre veículos. Destarte, um terceiro sistema de identificação de veículos foi posto em vigência.

O terceiro sistema sistema de emplacamento de veículos, foi denominado de *alfonumérico* – por possuir duas letras e de três a quatro números. Este passou a vigorar a partir de 1969 e teve duração meados de 1990; entretanto, em alguns estados estendeu-se até 1999⁶⁹.

O sistema alfonumérico, consistia em prefixos para cada município, o que exigia a troca da placa toda vez que houvesse a venda deste veículo para compradores de outros municípios e estados da federação. A burocracia dos órgãos responsáveis por supervisionar os veículos, acabava tornando o processo de compra e venda muito demorado, e com abertura para fraudes promovidas por pessoas de má índole.

Alguns problemas no sistema de identificação de veículos foram constatados a partir da inserção do sistema informatizado:

⁶⁹ - No Estado do Pará este modelo teve duração até 1994, quando foi emplacado o primeiro veículo no atual padrão de placas. Entretanto, o primeiro veículo emplacado foi um **GM Monza SL/E 1990/1991**; na cor cinza (**JTA-0001**). Atualmente, em 15/12/2014, verificou-se que o mesmo encontra-se com domicílio de Belo Horizonte (MG).

- Com a inserção do meio técnico-científico-informacional a partir do sistemas de bancos de dados, foram constatadas algumas incompatibilidades, pois uma placa, como **AA-0012** poderia servir para cada um dos estados brasileiros.
- As motocicletas começaram a ser emplacadas com dois dígitos alfabéticos e três numéricos, o que gerava nova confusão nos bancos de dados, pois o mesmo preenchia a lacuna com o numeral zero (0) nos campos que deveriam ser nulos, a exemplo sequencia **AA-012**, no banco de dados **AA-0012** ou **AA-0120**, o que II direcionava a ordem da placa em relação a outro veículo.
- A limitação no numeral lógico de prefixos disponíveis também era (e ainda hoje é) um limitador para as sequências de placas de veículos automotores.

Deste modo, mais uma vez, houve a necessidade de alteração do sistema brasileiro de registro e identificação de veículos automotores.

O quarto sistema de emplacamento de veículos, permaneceu alfanumérico – com três letras e quatro números, o acréscimo de uma letra aumentou a possibilidade de combinações e o estabelecimento de quatro dígitos inviabilizou a duplicidade de automóveis e motocicletas.

Os princípios estabelecidos pelas resoluções 754/91 e 755/91 afirmam a integração nacional do sistema naquele momento o Brasil inicia a inserção do meio técnico-científico-informacional na estrutura dos órgãos do governo.

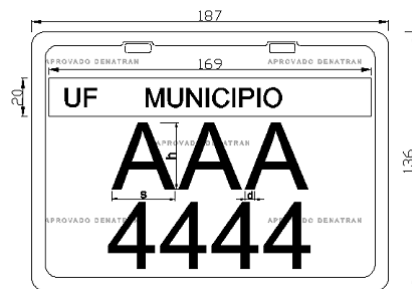
Neste momento, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) passou a determinar as sequências a serem destinadas para o registro dos veículos que passaram a ter placa única a partir do primeiro emplacamento, sendo possível a mudança apenas do domicílio, esta mudança é identificada por meio de tarja contendo o município e estado da federação.

A partir de 1990, as placas passaram a conter prefixos estabelecidos pelo DENATRAN. Cada Unidade da Federação (UF), recebeu uma ou mais sequências alfabéticas (três dígitos) e na sequência numérica (quatro dígitos) de **0001** até **9999**; onde poderiam realizar o emplacamento dos veículos faturados em seus estados. Conforme os modelos de placa para os veículos automotores, figura III; e para veículos como motocicletas, triciclos e quadrículos, segue o modelo da figura IV.

Figura III: Modelo de placa para automóveis.



Figura IV: Modelo de placa para motocicletas, triciclos e quadriculos.



Fonte: CONTRAN. Resoluções N° 754/91, e N° 755/91 - Placas de Identificação dos Veículos. Ano 2007.

Neste novo sistema de identificação de placas, a duplicidade entre placas foi superada. O veículo recebe uma ordem de placa, em que se for vendido a placa permanece a mesma, trocando apenas a tarja que contém a Unidade da Federação e o município do antigo para o novo endereço do proprietário, quando este mudar de domicílio municipal.

A sequência alfanumérica permanece a mesma por toda a vida útil do veículo, até que o proprietário entre com processo de baixa de seu registro junto aos órgãos de trânsito estaduais; momento este em que a sequência volta a estar à disposição no banco de dados para um novo veículo, de preferência de outra marca e modelo.

Atualmente, os princípios normativos do sistema nacional de registro de veículos são estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), entidade federal responsável pelas normatizações de trânsito e de transporte.

Dentre suas atribuições, o órgão é responsável pelas definições técnicas e pelo cadastramento dos veículos em todos os estados da federação. Ao sair da unidade fabril, os veículos são transportados pelas estradas e/ou por balsas com o uso da nota fiscal de fábrica, instrumento necessário para a transportabilidade de veículos sem placa. A cada posto do fisco, geralmente localizados nas proximidades dos limites entre estados, a nota deve ser apresentada, reconhecida e carimbada, para que seja autorizada a transportabilidade de veículos sem placa.

No atual sistema brasileiro de emplacamento de veículos automotores, após o faturamento do veículo no estado, a série da placa não pode ser disponibilizada em outra Unidade da Federação (UF), e mesmo que o veículo seja apresentado como sucata, a ordem fica à disposição para o estado ao qual sua ordem foi anteriormente estabelecida.

Como exemplo, temos a primeira placa, no atual sistema, do Estado do Pará, **JTA-0001** utilizada no veículo **GM Monza SL/E 1990/1991**, possui a primeira placa destinada ao Pará; Mas se encontra, com domicílio transferido para o Município de Belo Horizonte, no Estado de Minas Gerais (MG), ao momento em que ele for apresentado como sucata, e sua placa ficará à

disposição do sistema de emplacamento do órgão de trânsito estadual do Pará (DETRAN-PA), de onde esta sequência foi originária.

Segundo o demonstrativo disponibilizado pelo Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), obteve-se a distribuição de sequências de placas, por Unidades da Federação, até 2013; conforme o quadro I.

Quadro I: RENAVAL - Combinação de letras de placas - Ordem por Unidade da Federação.

UF	DISTRIBUIÇÃO DE SÉRIES, POR SEQUÊNCIA.						TOTAL*	
	1ª sequencia	2º sequencia	3º sequencia	4º sequencia	5º sequencia	6º sequencia	Comb. Letras	Veículos Emplacados
AC	MZN 0001 a NAG 9999	NXR 0001 a NXT 9999	---	---	---	---	23	229.977
AL	MUA 0001 a MVK 9999	NLV 0001 a NMO 9999	OHB 0001 a OHK 9999	ORD 0001 a ORM 9999	---	---	77	769.923
AP	NEI 0001 a NFB 9999	---	---	---	---	---	20	199.980
AM	JWF 0001 a JXY 9999	NOI 0001 a NPB 9999	OAA 0001 a OAO 9999	---	---	---	81	809.919
BA	JKS 0001 a JSZ 9999	NTD 0001 a NTW 9999	NYH 0001 a NZZ 9999	OKI 0001 a OLG 9999	OUF 0001 a OVD 9999	---	330	3.299.670
CE	HTX 0001 a HZA 9999	NQL 0001 a NRE 9999	NUM 0001 a NVF 9999	OCB 0001 a OCU 9999	OHX 0001 a OIQ 9999	ORN 0001 a OSV 9999	249	2.489.751
DF	JDP 0001 a JKR 9999	---	---	---	---	---	185	1.849.815
ES	MOX 0001 a MTZ 9999	OCV 0001 a ODT 9999	OVE 0001 a OWC 9999	---	---	---	183	1.829.817
GO	KAV 0001 a KFC 9999	NFC 0001 a NGZ 9999	NJX 0001 a NLU 9999	NVO 0001 a NWR 9999	OGH 0001 a OHA 9999	OMI 0001 a OOF 9999	312	3.119.688
MA	HOL 0001 a HQE 9999	NHA 0001 a NHT 9999	NMP 0001 a NNI 9999	NWS 0001 a NXQ 9999	OIR 0001 a OJK 9999	---	131	1.309.869
MS	HQF 0001 a HTW 9999	NRF 0001 a NSD 9999	OOG 0001 a OOU 9999	---	---	---	136	1.359.864
MT	JXZ 0001 a KAU 9999	NIY 0001 a NJW 9999	NPC 0001 a NPQ 9999	NTX 0001 a NUG 9999	OAP 0001 a OBS 9999	---	154	1.539.846
MG	GKJ 0001 a HOK 9999	NXX 0001 a NYG 9999	OLO 0001 a OMH 9999	OOV 0001 a ORC 9999	---	---	872	8.719.128
PA	JTA 0001 a JWE 9999	NSE 0001 a NTC 9999	OBT 0001 a OCA 9999	OFI 0001 a OFW 9999	OSW 0001 a OTZ 9999	---	161	1.609.839
PB	MMN 0001 a MOW 9999	NPR 0001 a NQK 9999	OET 0001 a OFH 9999	OFX 0001 a OGG 9999	---	---	107	1.069.893
PR	AAA 0001 a BEZ 9999	---	---	---	---	---	806	8.059.194
PE	KFD 0001 a KME 9999	NXU 0001 a NXW 9999	PEE 0001 a PFQ 9999	PFR 0001 a PGK 9999	---	---	246	2.459.754
PI	LVF 0001 a LWQ 9999	NHU 0001 a NIX 9999	ODU 0001 a OEI 9999	OUA 0001 a OUE 9999	---	---	88	879.912
RJ	KMF 0001 a LVE 9999	---	---	---	---	---	910	9.099.090
RN	MXH 0001 a MZM 9999	NNJ 0001 a NOH 9999	OJR 0001 a OKC 9999	---	---	---	96	959.904
RS	IAQ 0001 a JDO 9999	---	---	---	---	---	753	7.529.299
RO	NBB 0001 a NEH 9999	OHL 0001 a OHW 9999	---	---	---	---	97	969.903
RR	NAH 0001 a NBA 9999	NUH 0001 a NUL 9999	---	---	---	---	25	249.975
SC	LWR 0001 a MMM 9999	OWD 0001 a OYG 9999	---	---	---	---	468	4.679.532
SP	BFA 0001 a GKI 9999	SAV 0001 a SAV 9999	---	---	---	---	3.520	35.196.480
SE	HZB 0001 a IAP 9999	NVG 0001 a NVN 9999	OEJ 0001 a OES 9999	---	---	---	59	589.941
TO	MVL 0001 a MXG 9999	OLH 0001 a OLN 9999	---	---	---	---	55	549.945
S/D	OJL 0001 a OJQ 9999	OKD 0001 a OKH 9999	OYH 0001 a PED 9999	PGL 0001 a SAU 9999	SAW 0001 a ZZZ 9999	---	---	---
Totalizações →							10144	101.429.908

* Dados correspondentes ao extrato do mês de junho de 2013.

Fonte: Denatran, 2013.

Organizado pelo Autor, 2014.

Este princípio estabelecido pelas resoluções 754/91, e 755/91, e o demonstrativo disponibilizado pelo DENATRAN possibilitam identificar a origem de estado de cada veículo em circulação nas Unidades da Federação. Desta forma, foi possível identificar ao longo desta pesquisa os veículos, ônibus, vindos de outras UF's, principalmente os vindos dos estados de Rio de Janeiro e São Paulo, mas foi possível identificar a presença de veículos advindos de Tocantins, em operação nas empresas de ônibus de Belém e Região Metropolitana.

Acompanhando quadro acima, buscou-se verificar, **em que medida as empresas de ônibus pertencentes ao gerenciamento da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), utilizam de ônibus, na condição de “seminovos” vindos de outras Unidades da Federação, e de qual, ou quais estados, estes veículos estão vindo com maior frequência?** Questões necessárias para identificar as estratégias entre agentes econômicos do setor de transportes, atuantes em escalas locais regionais e nacional.

Estas questões podem ser consideradas um ativo para a caracterização da oferta do serviço, e do valor da tarifa paga pela transportabilidade dos passageiros de ônibus em Belém Região Metropolitana.