

CORPORAÇÕES e TERRITORIALIDADES: Concessões de Serviços Públicos no Brasil - o exemplo do transporte rodoviário de passageiros e outros casos.

José Ivonaldo Holanda de Almeida*

Resumo

O objeto em análise é compreender o comportamento das corporações, no caso, da Auto Viação, personalidade jurídica que tem a outorga de concessão pública de serviço para a exploração do transporte rodoviário de passageiros; e a ação, dessas corporações, na estruturação de território como plano dessa ação, utilizando-se, para tal, do veículo *auto omnibus* como símbolo desse processo, na organização de conglomerados, no Brasil. Por fim, no efeito da territorialidade, a abrangência para as corporações distribuidoras de energia elétrica no país.

Palavras-Chave - Corporação, Geografia, Serviço Público, Transportes, Território.

Abstract

Corporations and territorialities: Concessions of Public Services in Brazil - the example of the highway transport of passengers; and, other cases.

The object in analysis is to understand the behavior of the corporations, in the case, of the Auto Viação, that juridical personality has the grants of public concession of service for the exploration of the highway transport of passengers; and the action, of those corporations, in the territory structuring as plan of that action, being used, to such, of the vehicle solemnity *omnibus* as symbol of that process, in the organization of conglomerate, in Brazil. Finally, in the effect of the territorialities, the inclusion for the distributing corporations of electric power in the country.

Keywords: Corporation, Geography, Public Service, Transports, Territory

INTRODUÇÃO

Os estudos acadêmicos nas suas evidências estão intimamente ligados as concepções formuladas dentro de princípios que são considerados válidos em situações determinadas. Na Geografia, o contexto espacial enraíza as especificidades territoriais a qual podem ser tratadas, conforme Lacoste (1988 : 23), como informações são convertidas em representações abstratas e eficazes para a elaboração da carta geográfica.

As informações tornam-se pois em conjuntos de dados que especificam aspectos cruciais da realidade, os quais vinculados à dimensão espacial permite-se tratar como processo de gestão do território. Ao constituir-se e consolidar sua trajetória de controle, quer seja espacial e de reestruturação produtiva, organizações empresarias primam pela racionalidade da informação como ato da administração para a articulação estratégica.

Traçada de modo denominada de contribuição para a Geografia das Corporações (PIRES DO RIO. 1998; 2000), o propósito, são idéias as quais despertam em desenvolver análises no

* Professor na Unidade Acadêmica de História e Geografia, da Universidade Federal de Campina Grande. *Campus* de Campina Grande. “e-mail: ivonaldo@ch.ufcg.edu.br”.

sentido de compreender os modos os quais as estruturas empresarias atuam na forma de prestação de serviços por força da concessão¹ pública; e, de como essas estruturas em alguns casos tornaram-se imensas corporações ao assumirem configurações no contexto que, agora, reforçam articulações entre as escalas local e extra-regionais (SILVA. 1997). Estilo próximo ao qual essas idéias podem ser encontradas, em estudo de caso estabelecido (LOBATO. 1991).

O fundamento do tema não está propriamente na semente lançada por Moacir Silva, na passagem das décadas, de 1939/1941, a qual denominou de Geografia dos Transportes,² mas como discutir uma ponta desse “iceberg” no Brasil atual. Textos atuais comentam, nominalmente, sobre as grandes corporações industriais que estão no dia a dia da população, para qual essa existe como massa consumidora de seus produtos. Sem procurar ver como outra face de análise, é necessário refletir indistintamente sobre a atividade econômica, de como as estruturas empresariais se organizam, até para definir o seu processo de atuação no cumprimento da outorga de um serviço público.

A interação da análise para com a corporação deve ser complementar com outra construção, de como perceber na outorga de serviço público, qual é a territorialidade criada para o ato concedido. Desse modo, Machado (*apud*: 1997 : 27-8), analisa (*in* Soja) a compreensão da territorialidade, como a organização do espaço realiza-se em esferas de influências, as quais delimitadas assumem características, de quem a ocupa e de quem a define. Diante a análise, complementa a definição do termo, ao considerar que “a territorialidade corresponde às ações desenvolvidas por agentes sociais em determinada área geográfica e em dado momento histórico”.

No propósito, deve a Geografia perceber na interação de um serviço essencial à população que esse é marcado numa territorialidade de modo abrangente, a exemplo da oferta de serviço de transportes à massa da população, enquanto sua atuação fim; a da corporação acontece compartimentada na concessão ou permissão a uma personalidade jurídica, especificada na “Auto Viação Ltda., presente nas designações de empresas como registros das atividades comerciais” (BRASILEIRO *et* HENRY. 1999: 22).

Utilizando-se de referência anterior (LACOSTE. *op. cit*), é normal encontrar, nos manuais de Geografia, o desenho da malha viária brasileira, quer seja ferroviária e, principalmente, a rodoviária. O traçado do mapa da rede ferroviária é melhor visualizado, haja vista o seu tamanho no território do Brasil. Só em algumas ocasiões é mostrado no modelo de operação ao compartimento realizado por cada empresa ou divisão da estrada de ferro .

Comparando o processo descrito à malha rodoviária e a quantidade de operadores jurídicos das empresas de transportes rodoviários de passageiros, ao serem em número mais expressivas, esses serviços ao atuarem por atos concessões públicas, de modo distinto, “dificulta” perceber o tamanho dos seus tentáculos à visão dos consumidores. Na literatura geográfica, permite-se de certo modo em poucas ocasiões, encontrar-se a formulação de temas, como algo que mais se aproxima aqui ao propósito dos estudos, quando tratam da “organização e sistema urbanos analisados através da circulação intermunicipal de ônibus e a influência de novas estradas na análise dos fluxos de passageiros” (IBGE. 1985. v.47. n.1/2. p.275).

No estudo denominado de geografia das redes, (SANTOS, 1996 : 218-21), analisa que a interação em rede é todo um processo, imbuídos na sua forma, quer sejam técnicas, mas ao mesmo tempo são sociais; animadas por fluxos com isso não prescindem na construção de suas bases técnicas, os fixos, mesmo considerando estes como pontos. Importante frisar na referida análise, no que define como entidade sócio-técnica, a fluidez é um ato do empreendi-

¹ O termo concessão aqui é algo atribuído como fator de natureza da coisa pública, de Estado. Difere na interação da empresa privada ao estabelecer acordo para execução de serviço e representação da marca por outrem, exemplo da exclusividade para revendas, modo mais conhecido para com as distribuidoras autorizadas das montadoras veiculares, nesse caso cabe melhor o termo mais utilizado na atualidade, a franquia.

² Ver Revista Brasileira de Geografia. 1939-41 v.1, n.1 à v.3, n.4. Rio de Janeiro: IBGE.

mento conjunto do poder público e setor privado, cabendo ao primeiro, ao Estado, estabelecer diretamente ou por concessões de prover o território das referidas bases técnicas. O caráter do interesse mercantil das empresas permite estabelecer suas redes privadas.

Por ouro prisma, Lobato (1995 : 35-43), ao comentar a ação do homem na organização do espaço, define-a como processo das práticas espaciais; o conjunto das ações, objeto da gestão do território, nas quais estas são realizadas de forma seletiva. Com isso, permite como a corporação mercantil estabelece complexa rede de unidades funcionalmente distintas, mas territorialmente integradas; a forma da administração e controle da organização espacial. As práticas espaciais como de modo fragmentada, ao permitir o reagrupamento das unidades, redefine-as no poder da sua atuação no conjunto da corporação, ao permitir a antecipação e retomada a tendência à marginalização espacial para a revalorização produtiva.

Diante o contexto, a gestão do território é imbricar na formulação da “geografia dos estados-maiores”, esse é fundamental processo praticado também pelas grandes corporações capitalistas, exemplificado no ato de decisão das grandes firmas e bancos quando da localização de investimentos em plano regional e/ou nacional (LACOSTE. *op. cit.* : p.26).

O ÔNIBUS: O VEÍCULO LOCOMOTOR DA POPULAÇÃO BRASILEIRA, NA AÇÃO DAS CORPORações, . . . ;

Santos (1992. p.6), analisa o espaço como uma totalidade na qual é a sociedade que lhe dá vida, para tanto fragmentando o todo, ao determinar os elementos do espaço; sendo constituído, entre eles: os homens, as firmas, as instituições. Nesse princípio, segundo o autor, “os homens, pelo fato de estarem presentes no lugar, requerem demandas”, estas respondidas pelas firmas, as quais têm como função “a produção de bens, serviços e idéias”, enquanto as “instituições produzem ordens, normas e legitimações”; eles, os elementos, em algumas ocasiões confundem-se no entrelaçamento das suas funções.

A crescente complexidade posta pelo desenvolvimento histórico, faz do serviço de transporte um processo, ao qual (e desse modo), constituído de agentes, quais sejam, o poder público e as empresas; e os usuários. Destes, elementos espaciais referidos, o poder público, organismo da gestão dos transportes, tem por função o controle das relações entre usuários e empresas. Por sua vez, são as empresas, firmas encarregadas do funcionamento do conjunto de elementos da execução física do processo de transporte. Enquanto isso, os usuários constituem-se de parte da população a qual utiliza-se dos serviços de transportes de massa para seu deslocamento, nesse, o qual tornou-se o veículo do cotidiano da cidade brasileira, o **ônibus**; meio pelo qual realiza-se a locomoção da maioria da população.

A Geografia por sua vez, parece desse modo subestimar a construção da territorialidade por parte de alguns tipos de corporações, no caso das firmas, de Auto Viação, que atuam por regime de concessão e/ou permissão pública, quando a execução desse serviço é realizada por rota e/ou área; acrescentando-se que os níveis dos poderes concedentes são inerentes às três instâncias da divisão vigente no país, dos municípios, dos estados e a união. Dependendo de que tipos de serviços de transportes são realizados, se dentro do perímetro urbano da cidade e do município, entre municípios do mesmo estado, ou quando atravessa a divisa de estados, mesmo sendo na contigüidade do tecido urbano, a exemplo de Porto União em Santa Catarina e União da Vitória no Paraná, separadas que são pelo leito da estrada de ferro; no caso específico, essa concessão pública é alçada da união federal.

O processo inerente à operação e constituição da viação à brasileira, realizado por megas, grandes e médias empresas (p.28), as quais guardadas as devidas características locais, eram mercados fechados, pois grupos ou empresas de definidas regiões não penetravam em outras

áreas. A tendência atual a romper a devida situação agora na formação de “grupos”, passaram a controlar outros nichos de mercado, conhecidos na linguagem inerente ao setor, como tradicionais, mineiros ou portugueses (BRASILEIRO *et* HENRY. *op. cit.* : 173-6).

O fato poderia ser tratado como resquício de “reserva de mercado”, oriundo do momento primeiro da organização “Auto Viação Ltda.”, na qual pode ser tomado como exemplo cabal, no início da década de 1960, foi a determinação de governo do antigo Estado da Guanabara. Para extinguir a exploração individualizada do transporte terrestre da época na cidade do Rio de Janeiro, indica como solução, a ordenação na formação de associação de proprietários de lotações, e com isso realizar a constituição de empresas, como específica personalidade jurídica, societária, de responsabilidade civil.

Desse processo, de modo geral, no Brasil, a superação mais arcaica acontece na profissionalização da administração, pelo saber formal letrado, com os herdeiros dos pioneiros, momento agora a propiciar o processo de concentração de empresas no movimento de incorporações, associações e fusões. Acrescido a isso, como resultante da liquidez diária do setor de até então, favorece a diversificação das atividades, quer seja verticalizando a atuação ao estender sua influência geográfica com outros níveis do poder concedente e também adicionando à atividade do transportes de cargas; quer seja horizontalizando em atividades outras, exemplo do mercado imobiliário e, principalmente, com a revenda de veículos, no contexto fundamental de caminhões e ônibus (BRASILEIRO *et* HENRY. *op. cit.* : 218).

Desse modo, definido o porte no seu tamanho econômico e a inserção dessa na área territorial pelo regime de concessão pública que atua, são os parâmetros considerados para definirem como empresas pequenas; empresas consideradas como pequenas e médias, algumas dessas terminam por serem incorporadas às grandes corporações. Como fator resultante do processo de aglutinação de firmas, se esse é o modo de condensar a relação custo *versus* benefício, o intuito desse ato não é mera forma de criar um “novo” contexto de economia de escala, definido a esse prestador de serviço público.

Com esse fato, é como reconhecer nos executivos das corporações ao realizarem processo de expansão dos seus negócios, não tem como primeiro fundamento em preocupar-se estudar Geografia para compreender de modo teórico e, com isso, perceber o efeito da territorialidade as quais suas empresas estão inseridas no contexto do mercado. Nesse contexto, a academia vive um processo a reboque dos fatos acontecidos e, com isso, procurando explicar como os fatos realizados tornaram-se concretos; como para isso justificasse a necessidade de estudar intelectualmente a conseqüência da espacialidade prevista e, por qual processo do fato é algo consumado. Pelo contrário, para qualquer empresa, é considerar que o investimento representa importante estratégia do crescimento do grupo empresarial ao qual possa participar, pois com isso estende seu raio de ação.

Compreender como princípio da análise, permite-se traçar analogia no fato do poder para criar a espacialidade de qualquer atuação. A forma no modo usual da denominada “mídia”, a qual tornou-se corriqueira para a absorção da imensa massa populacional, como o mencionado submundo do crime, tem a capacidade de criar e definir seus territórios de comandos e atuação à base da força do armamento balístico. Diferente, esquece a mesma mídia, como as empresas também realizam suas territorialidades, deve-se reconhecer, que de modo completamente diferente, mas, por usarem outras armas de poder, este o legal por ser constitucional, claro e evidente, com isso não deixou de ser domínio.

A evidência está em reconhecer no termo território, segundo Souza(1995: 80-1), é um espaço definido pelas relações de poder como algo crucial, já que este conjuga estas idéias ao princípio da extensão como processo da autonomia, mas ao mesmo tempo não é algo de modo específico e restrito ao estado-nação; (1996: 448) com isso a evidência do termo pode estar perfeitamente na idéia de rede como área de influência de territórios descontínuos de “comandos”. Nisso, permite-se compreender como as empresas tendem denominar o território

de mercado, qual seja, a sua área de atuação de serviço público concedido, o que por outro lado possibilite realizar a sua expansão dependendo do tamanho do seu porte financeiro.

A ação intrínseca do ato corporativista que associa empresariado e governo, como outra face do poder, que não da forma anteriormente citada a balística, mostra existência da relação de ambivalência. Com isso, ao possibilitar algumas viações a expandirem o seu parque rodoviário, haja vista, a necessidade da estruturação da frota operante exige todo um processo de apoio logístico e serviço de manutenção mecânica compatível à quantidade de veículos em trânsito. Culmina, em alguns casos, na formação de “pool” com o principal concorrente, contudo, elas, “as maiores empresas possuem metade do parque rodoviário interurbano nacional” (BRASILEIRO *et* HENRY. *op. cit.* : 62).

O processo da concessão pública da expansão do serviço de transporte de passageiros, como ato de governo para a execução por estrutura privada em prestar esse serviço concedido no Brasil, de longa distância, por via da estrada de rodagem, a regulamentação advém da segunda metade do Século XX; momento da expansão capitalista no país, e implantação da montagem automotiva. O fato é, permite-se encontrar alguma permissão interestadual na qual a empresa de ônibus obteve uma espécie de direito adquirido, entre dois pólos de mesmo Estado, fruto de uma permissão precária anterior autorizada pelo Estado de origem. Com isso, a concessão gerou um conflito entre poderes concedentes, no caso da rota³ explorada ter origem e destino entre Estados diferentes e entre empresas distintas (WRIGHT. 1992 : 81-2).

Do ponto de vista dos usuários, esse conflito de poderes é irrelevante, mesmo considerando que não sejam das instâncias dos poderes concedentes. De modo mais intrínseco, o conflito gerado é dos concessionários, no intuito de gerar a exclusividade da venda de serviço em determinado mercado que apresente concorrência. Por outro lado, a depender da extensão da rota, o que com isso torna-se a compartimentação da origem-destino, na forma de sub-trechos, a atividade permissionária do transporte de passageiros pode tornar-se forma de caça-níquel; a consequência pode ser em detrimento da qualidade do serviço.

Compreender a forma de como é realizada de modo prático a atuação das empresas nas suas áreas de concessão e/ou circulação, na denominada trajetória das rotas, é o modo de perceber o processo de arrebatar usuários, e, dessa maneira, a forma de controlar o denominado mercado, local, onde para essas empresas apresentem concorrências. Na ótica dos negócios, no seu processo de organização, essas empresas acabam-se em si, pois o contexto da territorialidade é considerar como área de atuação da empresa-mãe, aquela, agora a principal, quem tem o poder gerenciador do grupo empresarial.

Abranger o efeito da territorialidade⁴ nas corporações de serviço de ônibus regulares de transportes, ao executar as operações inerentes as rotas concedidas pelo poder público, fato no geral, não foi algo percebido pelos administradores das empresas. Dessa afirmativa, na maior parte do material escrito, sobressai como a exceção, da corporação a qual, segundo executivos do setor, dessa que tornou-se o ícone do transporte rodoviário de passageiros no Brasil, desde a década de 1950, no caso da Viação Cometa⁵, empresa de ônibus com sede na capital paulista.

³ O termo rota aqui é para definir o itinerário que é estabelecido entre duas localidades distintas, origem-destino; o poder concedente utiliza a nomenclatura de linha. Por outro lado, ao longo do itinerário da linha esta é seccionada e a tarifa é fracionada em pontos pré-determinados chamados de secções, as aglomerações urbanas em cujas localidades ocorrem mudanças de tarifas.

⁴ Na atualidade, no efeito da “internet”, permite-se visitar algumas das “home page”, elaboradas para disseminar as informações aos usuários, e verificar que empresas do serviço de ônibus às vezes põem um mapa das rotas por onde circulam. Dependendo do tempo que estão no sistema, e das atualizações que possam serem constantes, algumas já suprimiram os mapas, enquanto outras ainda a mantêm.

⁵ A vanguarda, segundo conhecedores dessa atividade econômica, estava na visão do seu fundador, ex-major da força aérea italiana, em já considerar à época da organização de sua empresa, que no Brasil, dada a dimensão territorial do país, as viagens de longas distâncias logo sofreriam a concorrência da aviação. Por isso, foi considerado um visionário por vaticinar à frente de seu tempo; mas, de modo contraditório, de formação

Esta, tornou-se um ícone, em virtude das decisões do pioneirismo, e representar a vanguarda, pois na década de 1950 elabora mapa de atuação, das rotas⁶ as quais não excederiam, na média, aos 500 km por distância rodoviária da sede em São Paulo. Por outro lado, o pioneirismo da empresa diante a condição mutante do mercado, seus gestores não aperfeiçoaram-na às inovações tecno-financeira e do meio informacional, “da típica empresa da era industrial que não capacitou-se em administrar sua reputação e ‘know how’ para entrar na era dos serviços⁷”; na qual o gigantismo das operações transformou-a na administração conservadora, que não percebe as novas exigências de mercado e as oportunidades em seu principal produto.

A relação da concessão descrita até o momento, sofre mudanças por uma série de alterações ocorridas na legislação e das instruções normativas emitidas pelo poder público, exigência em consequência do aprimoramento do instrumento legal para a concorrência pública, fez criar o modo da concorrência onerosa. O ineditismo de pagar por esse direito de exploração do serviço público, de modo cabal foi dado a conhecer no início de 1998, pela concorrência pública aberta pela cidade de Belo Horizonte⁸, quando ofertou todas as linhas de ônibus urbanos da capital mineira.

O caso específico de Belo Horizonte foi dado a conhecer à população, que os interessados, empresários do setor de ônibus, na ocasião tiveram de pagar para continuar a explorar os negócios por suas empresas. Com esse processo, é considerado quebrado o mito da baixa lucratividade do negócio de transporte por ônibus, diante do valor arrecadado pela prefeitura; além dos antigos permissionários, apareceram outros interessados, que antes não operavam no citado mercado mineiro, que também adquiriram esse direito de exploração nessa concorrência pública, agora onerosa.

. . . E NA AÇÃO DA FORMAÇÃO DE CONGLOMERADOS.

No processo de organização das corporações, quando do processo de formação como conglomerados, as empresas acabam em si na ótica dos mercados, em que a operação do serviço deixa de ser realizada como modo distinto à firma. Procurando não transparecer a constituição de grupos, ao executar atividade econômica em serviço de concessão pública, as empresas atuam como personalidades jurídicas distintas, mas, na realidade agem como única corporação. O monopólio das corporações, resulta das formas como elas “amealharam” o capital, no processo da concessão pública.

No prisma proposto, a idéia próxima da referida, (SILVA. *op cit*), anteriormente, da importância da espacialidade das empresas prestadoras de serviços de concessão pública na economia nacional. Fato, esse de um certo modo não observado na Geografia, do efeito da territorialidade que descreve perante a população. O que é descrito, por essas firmas, como princípio da organização para a formação da corporação, são meras situações internas.

O fato é levantar na conjuntura histórica, que as práticas espaciais para a gestão do território ser realizada como processo, considerado na absorção “antropofágica”, em grande parte da incorporação de firmas existentes e conhecidas. Dados, conforme permite-se verificar

aeronáutica, foi do grupo das grandes empresas de ônibus que não criou sua empresa aérea, como veio a acontecer na década de 1990, no país. O fato de ter sido considerado visionário, quando era precário o sistema de comunicações no país, a referida empresa estabeleceu sistema de rádio-comunicação privado (1956), de uso nos ônibus e o primeiro computador (1958) em empresa do setor. (informações prestadas pelo editor da Revista VEÍCULO, Luciano Alves Pereira.).

⁶ in Seleções Reader’s Digest. n.118, tomo XX. 1951.

⁷ A família que por meio século deteve o controle acionário, desde a fundação (1948), no final do ano de 2001, vendeu-a para grupo do setor, com sede no Rio de Janeiro. in Gazeta Mercantil, edições, 03 janeiro, 2002. p.C-1; et 19, 20 e 21 abril, 2002. p.C-6.

⁸ in Revista VEJA, 28 janeiro, 1998. p.65.

no cadastro de empresas de transportes rodoviário, segundo zona fisiográficas, levantado pelo IBGE (*in* Boletim Estatístico. 1967), alguma destas denominações ainda operavam um menor número de rotas⁹, ou quando muito ligavam dois pontos distantes.

Interessante observar na consulta ao cadastro referido, listado o nome de muitas empresas, algumas tornaram-se famosas e destacaram-se entre as demais; a exemplo da Viação Várzealegrense, que os ouvintes do programa de rádio “Aldezon Alves, o amigo da madrugada” na Rádio Globo¹⁰ do Rio de Janeiro, presenciarem os cumprimentos feitos pelo locutor aos motoristas da citada empresa nos ônibus ao cruzarem a Rodovia Rio-Bahia em direção ao Nordeste. Empresa fundada em meados da década de 1950, no interior do Ceará, operava a rota da cidade de Crato com destino ao Rio de Janeiro e São Paulo; na ocasião dos cumprimentos do locutor, meados da década de 1980, a mesma já havia sido incorporada por outra empresa do Sudeste, que realizava expansão de sua atuação na região Nordeste.

Como parte do processo da intensificação do capital no Sudeste, no início da segunda metade do Século XX, momento esse crucial da expansão do rodoviarismo brasileiro, é quando a maioria de empresas foram criadas no Nordeste, como parte do processo migratório. A incorporação das firmas regionais para compor os grupos, para esse tipo de serviço como parte do aprimoramento da administração, para algumas das empresas, ocorre até o final do terceiro quartel do século passado (permite ser visto, *in* ALMEIDA: 2000). É quando algumas das empresas do Nordeste, as que sobreviveram como resultado desse processo, se retraem para operar especificamente no contexto intra-regional. Enquanto isso, abrem-se os caminhos para aquelas que se expandem a partir do Sudeste e, desse modo, assumem as concessões das empresas nordestinas nas rotas inter-regionais principalmente.

A conseqüência desse ato de expansão foi na transformação dessas empresas de pequeno porte, como partes que agregaram em companhias de ônibus de transportes de passageiros interestaduais; que, na região Nordeste, a maioria das rotas com destino ao Sudeste foram assumidas por entre as maiores do setor, a exemplo das empresas de transportes¹¹ Gontijo e São Geraldo, ambas com sede em Belo Horizonte¹², e a maior delas, que tornou-se o símbolo na região, a Viação Itapemirim, com sede em São Paulo.

No Nordeste do Brasil, o grupo que mais se expandirá restritamente à região, é da Viação Progresso, com sede no Recife. Fundada, na década de 1940, no agreste pernambucano para ligar Garanhuns à capital, para onde depois mudara sua sede; na década de 1960, foi importante firma nas rotas em direção ao Rio de Janeiro e São Paulo. E, atualmente, opera uma maioria de rotas da concessão estadual de longa distância em Pernambuco, bem como importantes rotas interestaduais, principalmente, de et para as capitais (exceto, Fortaleza), e principais cidades, entre os outros estados da região.

Diferente, há outras, na região Nordeste, pelo momento da fundação, (1992), mas, como parte do processo de concentração, a qual observou intenso movimento de fusão e incorporação, embasada no investimento capital vindo do Sudeste, merece-se citar a empresa Expresso Guanabara. Com sede em Fortaleza, ao cobrir imensa área no Nordeste, parte desse modo para operar suas rotas ao Centro-Oeste, Brasília e Goiânia, bem como Belém do Pará, já na primeira década de funcionamento. Acrescente, para comemorar a primeira década de atuação, intensificou a concentração de rotas (intra), nos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, além da Paraíba, onde primeiro realizou a incorporação intraestadual.

⁹ Verificar o mapa das ligações rodoviárias interestaduais diretas entre cidades do Nordeste e o Sudeste, em 1970, e confrontar com o cadastro, citado. *in* IBGE : 1977. p.237.

¹⁰ Como um desses ouvintes, é um fato conhecido(presenciado) pelo autor.

¹¹ *in* Jornal “O Estado de São Paulo”, 03 maio, 1999. p.B-12.

¹² Após escrito o texto e aguardar publicação (dois anos), as empresas mineiras, acima referidas (item anterior), a primeira adquiriu o controle acionário da segunda (Resolução ANTT 577; 16 jul, 2004), funcionam com personalidades jurídicas distintas, e haver superposição de rotas (linhas).

A diferença primordial de Expresso Guanabara é, em ser uma empresa fundada recente e ter sede na região; além de toda a malha operacional de rotas resultar da compra de empresas, já em operação no Nordeste, como a constante do processo de expansão. É parte integrante da “holding” carioca GH¹³, ainda usando a imagem nas mesmas cores que no Rio de Janeiro eram anteriormente adotadas pela Normandy (do Triângulo, referência à operação da rota a qual constituiu a firma, para ligar a cidade do Rio de Janeiro ao triângulo mineiro, operação esta repassada a outrem, que também se expandira no mercado carioca); que na capital do Ceará, faz no resgate no nome do seu Estado de origem.

Idêntico fato é observado (BRASILEIRO *et* HENRY. *op. cit.* p.226), da diversificação do capital das empresas provocar a expansão territorial e estender a influência geográfica, além das atividades de transportes, também de modo horizontal, principal-mente, em outros setores dos negócios, do tipo de revendas¹⁴ veiculares, é verificado às empresas citadas. O fato de passar a vender uma marca específica de veículo, leva com isso a estabelecer acordo de exclusividade de uso com a devida marca, pois além de operar veículos automotores, tende a tornar-se comprador/vendedor de si próprio.

O fato citado, em parte é abrangente no país dado a expressivo número de grupos empresariais, desse setor da atividade econômica produtiva, tipo da prestação de serviços públicos concedidos, por, também executarem o serviço de carga rodoviária. A carga, esse de modo diferente, ao transporte de passageiros, por não ser exigido documento legal, para estabelecer rotas dos transportes de bens, permite atingir de modo abrangente todo o território nacional, ficando o mercado em determinar a importância como prestador de serviço, e dos custos para a execução do contrato de transporte acordado.

No processo da disseminação da imagem, dos executores de concessão pública do setor transporte rodoviário de passageiros, alguns dos grupos, consideram que de forma “salutar”, é melhor passar despercebido e, com isso, não reunir todos os tentáculos, ou seja, as diversas firmas, numa única razão social de personalidade jurídica. Na ótica da administração empresarial, ao considerar em não constituir uma “holding”¹⁵, é um contra-senso, no que irá render em escala econômica; mas, por outro lado coloca os negócios em evidência. Uma única imagem constituída numa razão jurídica de empresa, cria uma dimensão territorial, ao qual leva à população a melhor absorção da qualidade do serviço prestado, por isso, compreender o comportamento da administração do grupo empresarial, para com os seus usuários.

É necessário com isso compreender qual seja o comportamento dos concessionários, perante a população consumidora, que de modo indistinto dos produtores de bens com suas marcas, os prestadores de serviços fazem também usos de formas de “linguagens” criadas. Formas essas criadas nos símbolos, cores e modelos dos veículos utilizados, personalizados nos conjuntos coordenados de representações, constituindo-se como sujeitos da qualidade e do tipo de serviço, ofertado no “design”, a imagem denominada pelo “marketing” de logomarca. Nesse prisma, o imaginário criado perante a população consumidora, a certeza da empresa

¹³ in Gazeta Mercantil NORDESTE. n. 923. 14 dezembro, 2001. p.1

¹⁴ Observando-se na “internet”, encontra-se empresas do setor de transporte rodoviário de passageiros, do grupo empresarial representar montadoras de caminhões e ônibus no país; uma das marcas sobressai-se perante outras marcas, cujos preços dos veículos não sejam os mais elevados diante a concorrência. Ao cruzar informações prestadas (Revista VEÍCULO. *op cit*), verificou-se expressivo número de empresas que acrescentaram aos seus negócios a revenda de veículos. No Nordeste do Brasil encontram-se dois grupos, no Ceará, que exerce as mesmas atividades comerciais no Estado do Rio de Janeiro (*in* Folha de São Paulo, 10 dezembro, 2001. p.C1; *et* Gazeta Mercantil NORDESTE. *op cit. ib id*); e outro, o mesmo na Paraíba e Rio Grande do Norte. Outros grupos, estão em Minas Gerais, Distrito Federal, Espírito Santo; e São Paulo, aos quais estão ligados os principais grupos operadores do transporte por ônibus na cidade de São Paulo, bem como às outras áreas do mercado da região Sudeste, enumerou-se nove firmas para vinte e uma lojas de distintos grupos, nos referidos estados do país.

¹⁵ in Revista EXAME, 20 setembro, 2000. p.145.

idônea e higiênica, torna-se mais importante do que conhecer o processo do controle acionário exercido pela corporação sobre diversas personalidades jurídicas distintas.

Às considerações postas, tem o caráter de colaborar nos propósitos da literatura de estudos de casos, aqui utilizada como base de referência. Nesse princípio, estudo o apresentado visa provocar à Geografia como perceber a territorialidade estabelecida pelas empresas concessionárias; e essa resultar do modo da organização interna empresarial. No propósito de compreender, qual o efeito espacial, por haver uma “distância” entre bens consumidos e o serviço da concessão pública que, normalmente, não existe um outro similar para escolha no momento da necessidade imediata.

Do processo de análise à Geografia das Corporações (PIRES DO RIO. *op cit.* p.56), de compreender a espacialidade na dimensão da organização empresarial, que possui práticas e estratégias próprias, o objetivo é analisar a amplitude desse processo. Nisso, verificar os fatos e maneiras, pelo qual o serviço de concessão pública para o transporte rodoviário de passageiros, e nos atos, que as empresas concessionárias estabelecem com o Estado.

Das informações prestadas¹⁶ pelo Secretário Executivo de Transportes Terrestres do Ministério Transportes, verifica-se, que após duas décadas sem licitações de linhas de transporte rodoviário interestadual de passageiros, o Decreto 2521/98, obriga às empresas de transporte rodoviário de passageiros assinarem a renovação dos contratos de concessões vigentes, padronizado as informações, qual traria como exigências únicas a mudarem seria o nome da empresa e a identificação da linha, pois anterior ao criado Departamento Nacional de Transporte Rodoviário, foi incumbência em função de diretoria ligada ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, agora é função delegada da Agência Nacional de Transportes Terrestre.

As exigências resultam de mudanças nas atribuições dos organismos gestores públicos, mas, cujos registros dos direitos de outorgas das linhas (rotas), por não estarem completos; embora admita o poder concedente de dispor da “documentação, com identificação de quase todas as linhas e das empresas que operam essas linhas”¹⁷. Por esse princípio, não exige que a empresa apresente cópia do processo administrativo do qual surgiu a linha; é suficiente declaração da empresa em que esta realmente explora a referida linha e, por isso, ela tem esse direito concedido desde determinado período.

Conseqüência de atos segundo as informações prestadas, é necessidade do Ministério, em como reconhecer ter uma linha, que não mais exista; ou, por outro lado, uma linha explorada é por uma empresa que faliu e não fez o devido comunicado as autoridades concedentes. De outro modo, a linha que sofreu alteração na rota, a exemplo de modificação com o prolongamento, quando outros lugares são incluídos para redefinir origem/destino, e à época foi autorizado pelo DNER, mas cujo registro não existe no referido departamento de transportes.

Nos termos previsto pelo decreto referido, acresce do Ministério dos Transportes, agora foi promover a concessão onerosa, de linhas por meio de concorrências públicas, ao abrir processo de licitação de vinte (20) linhas. A finalidade primeira do poder concedente, segundo este, contudo, era levar a compreender o efeito do que é mercado; quais localidades que ainda não estavam sendo atendidos e, principalmente, observados as linhas postas em concorrência, algumas delas já estavam autorizadas a trafegarem por atos jurídicos por meio de liminares. Considere-se, a possibilidade de encontrar-se linhas ainda trafegando por ato de liminares; desde que estando no seio da territorialidade de determinada empresa concessionária e do seu porte no mercado e interesse, estas rotas não foram postas em concorrências públicas.

Guardadas as devidas proporções, o processo é “apreensão da extensão do controle do grupo sobre a especialização produtiva e dos fluxos que se estabelecem entre as formas-funções na empresa considerada” (PIRES DO RIO. *op cit.* p.61). No contexto das concessões públicas de transportes de passageiros, reconhece-se existência de processo administrativo para

¹⁶ in Revista ABRATI, 16. mar, 1999.

¹⁷ in Revista ABRATI. *op cit. ib id.*

apurar contestações indícios de infração à ordem pública na formação de cartel, no qual o órgão público; o CADE(Conselho Administrativo de Direito Econômico) arquivou a ação¹⁸ impetrada, ao considerar não ter competência para julgar determinadas denúncias, pois as normas constitucionais o impedem em casos quando as leis estaduais regulam o regime de concessão ou permissão dos serviços públicos de interesse local.

Perceber a relação do poder concedente na esfera pública e a empresa concessionária, esse foi o ato de estabelecer o “confronto” da coesão; modo esse paradoxal na lógica da dimensão espacial do transporte rodoviário de passageiros. Como ao ultrapassarem fronteiras definidas, processos de redes e fluxos, tem efeitos de imagens desarticuladoras dos territórios, ao tempo de unirem espaços supostamente fragmentados (HAESBAERT. 1998 : 67).

OUTROS CASOS.

O processo da territorialidade da concessão pública de serviços permite estudar outras nuances, mesmo para isso a exigida estrutura física de rede seja na aparência mera forma de apresentação para a distribuição do bem a ser consumido, dos outros casos, a distribuição de energia elétrica. Como princípio, a análise é considerar no tema como serviços públicos essenciais são exercidos em concessões, por terceiros. Os prepostos ao serem autorizados para instalarem e venderem serviços, criar um efeito da territorialidade nas empresas das quais são constituídas para exercerem suas concessões.

O contexto é, agora, compreender como em casos de empresas distribuidoras de energia elétrica, o efeito de espacialidade vai além da mera aparência da rede física, principalmente quando é analisado o resultado recente oriundo da privatização ocorrida nas empresas públicas do setor. Observado no suporte do mercado, o número de concessões de empresas distribuidoras de energia elétrica, mostra-se na região Sudeste do país em maior quantidade, sobressaindo-se ser, em maior número, para o Estado de São Paulo.

A principal relação a ser estabelecida é da formatação em corporação, pois, como pequenas empresas, essas passaram a fazer parte de “holding”; e estas depois associam-se com outros grupos para concorrerem no processo de privatização ocorrido. Compreender o processo de atuação da corporação, é analisar o modo de articulação na qual já não é mais mostrado a empresa distribuidora de energia elétrica, pois o que sobressai é a imagem formada pela corporação, situação da qual são encontrados exemplos contundentes.

Analisado o processo de privatização das empresas públicas de distribuição de energia elétrica promovido pelo governo, é possível observar uma outra territorialidade resultante da transferência do controle acionário, como um investimento capital. As informações publicadas nos jornais permitem mensurar, ao serem cruzados os dados do processo promovido pela União, que o mesmo grupo tem o controle acionário das empresas distribuidoras de energia elétrica nos Estados do Tocantins, Pará e Mato Grosso. Percebendo que uma mesma corporação arrematou o controle das únicas empresas nos Estados da Bahia e Pernambuco, respectivamente, apresentam contigüidade espacial; como o exemplo anterior, forma que no Estado da Paraíba, as duas empresas existentes tiveram um único arrematante, e ser o único habilitado.

O fato é, acima no primeiro caso, o grupo denominado REDE, Rede de Empresas Distribuidoras de Energia Elétrica, como tornou-se conhecido, e com sede no Estado de São Paulo, depois de controlar de cinco(5) pequenas empresas distribuidoras de energia elétrica,

¹⁸ in Gazeta Mercantil, 22.516. 7, 8 e 9 de fevereiro, 2003. A-9. A ação impetrada pela Associação dos Usuários de Transportes Coletivos, contra dez(10) empresas da cidade do Rio de Janeiro: Auto Diesel, Real Auto Ônibus, Transportes Amigos Unidos, Transportes Barra, Transportes Parapanuan, Transportes São Silvestre, Transportes Litoral Rio, Viação Ideal, Viação Redentor, Viação Verdum.

sendo uma exclusiva ao Município de Guarapuava, Estado do Paraná, passa a circunscrever uma expressiva territorialidade. Com a CELTINS(1989), CEMAT(1997) e CELPA(1998), significou sua expansão ir além da espacialidade até então conhecida; aporte de capital foi exigido para cumprir metas propostas da aquisição do controle acionário das outras empresas, agora de grande porte, nos citados Estados, de territórios contíguos.

No processo da privatização do setor elétrico, “joint ventures”, termo da linguagem da qual faz parte do intenso vocabulário das corporações, isso muda por completo o processo de organização empresarial ao estabelecerem acordos de interesses mútuos. Os grupos menores do setor de distribuição de energia elétrica no maior mercado consumidor nacional, o território paulista, as pequenas empresas existentes também passaram a agrupar-se de forma corporativa¹⁹, situação generalizada em outros grupos de empresas.

Acrescente o exemplo, a empresa do Estado do Rio Grande do Norte é do mesmo grupo controlador na Bahia e Pernambuco. Enquanto, no Estado da Paraíba, o arrematante, o único habilitado ao leilão, adquire as cotas pelo lance mínimo, por intermédio de outra empresa controlada do grupo, com área de concessão no Estado de Sergipe (ALMEIDA. 2001: 100). Comprada pela Cia Força e Luz Cataguases-Leopoldina,²⁰ criada em 1905, esse grupo mineiro expande os negócios do setor de distribuição de energia elétrica, sendo os controladores com origem no setor têxtil; em consequência da queda de importância na manufatura de tecidos ocorrida no país em determinados momentos da economia do país, redirecionam seus investimentos.

No contexto geral do país, as corporações distribuidoras de energia elétrica tem, na maioria das unidades político-administrativas, única concessionária de serviço; havendo exceções da territorialidade da concessão ser dividida em mais empresas nos significativos mercados mais concorridos, em partes das regiões Sudeste e Sul do Brasil. O fato é compreender como a privatização implica estabelecer o poder do monopólio das corporações, nos setores da economia apresentados, os quais funcionam por força da concessão pública.

Parafrazeando outrem, à “guisa para não concluir” nem estabelecer considerações finais, é proposital deixar “vácuo”, para induzir a Geografia perceber como o efeito da espacialidade é fato presente na gestão pública dos serviços de concessões que são outorgados pelo Estado. A territorialidade dos serviços públicos concedidos é percebida pelas corporações e posta à execução pelas empresas formadoras de grupos. Essa discussão foi o propósito da análise proferida, como algo que deve ser pensado, geograficamente, como dimensão de rede em escala espacial.

Nessa finalidade de rede, da concessão pública de serviços essenciais, do transporte rodoviário de passageiros e da distribuição da energia elétrica, na temática utilizada, é notório compreender como as concessionárias, ao estabelecerem suas personalidades jurídicas para a execução das outorgas concedidas, estas tornam-se **mera** formalidade para receberem o direito de registro, se comparada à importância da corporação perante a real empresa jurídica executora, pois é o grupo a condicionar a importância no contexto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

¹⁹ O grupo CMS ENERGY, formado pelas companhias Sul Paulista, Paulista, Luz e Força de Mococa, Jaguari e Paulista Lajeado de Energia. Folha São Paulo. set, 2001.

²⁰ Na Paraíba, CELB, em Campina Grande e SAELPA, no restante do Estado; Sergipe, ENERGIPE, e Companhia de Força e Luz de Nova Friburgo, no Estado do Rio Janeiro.

ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda. **A(uma) CAPITAL DO(no) SERTÃO: o Grande pólo reduzido na Campina.** Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. 2001. 181p. Dissertação(mestrado em geografia).

ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda. **O Nordeste do Brasil, e o monopólio rodoviário de passageiros.** Presidente Prudente: FCT/ UNESP. 2000. p.145-66. (revista formação, 7; programa de pós-graduação em geografia).

BRASIL. IBGE. **Geografia do Brasil - região Nordeste.** Rio de Janeiro. 1977. v.2. 454p.

BRASIL IBGE. 1939-1983: sumários e índices. **RBG.** ano 47 1/2. 1985. Rio de Janeiro. (número especial).

BRASIL. IBGE. **Boletim Estatístico.** n.97-99. ano 25. 1967. Rio de Janeiro: CNE.

BRASILEIRO, Anísio, HENRY, Etienne, *etti alli.* **Viação Ilimitada - o ônibus das cidades brasileiras.** São Paulo: Cultura. 1999. 636p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajatórias Geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand.1997. 302p.

CORRÊA, Roberto Lobato. (1995): Espaço, um conceito chave da Geografia. *in* CASTRO, Iná Elias, GOMES, Paulo César da Costa *et* CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand. p. 15-47.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Corporação e Organização Espacial: um estudo de caso.** Rio de Janeiro: IBGE. 1991. p.302. (revista brasileira de geografia, 53/3).

HAESBAERT, Rogério. **A Noção de Rede Regional: reflexões a partir da migração “gaúcha” no Brasil.** Rio de Janeiro: UFRJ/Laget. 1998. p.51-71. (território, 4).

LACOSTE, Yves. **A Geografia: isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra.** Campinas: Papyrus. 1988. 263p.

MACHADO, Mônica Sampaio. **Geografia e Epistemologia: passeio pelos conceitos de espaço, território e territorialidade.** *in* GeoUERJ. Rio de Janeiro: DG/UERJ. 1997. p.17-32. (revista, 1).

PIRES DO RIO, Gisela Aquino. **Estrutura Organizacional e Reestruturação Produtiva: uma contribuição para a Geografia das Corporações.** Rio de Janeiro: UFRJ/Laget. 1998. p.51-66. (território, 5).

PIRES DO RIO, Gisela Aquino. **Organizações Empresariais, Trajetórias Espaciais e Racionalidade: espaço e tempo de uma empresa de celulose.** Rio de Janeiro: UFRJ/Laget. 2000. p.101-19. (território, 8).

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo; razão e emoção.** São Paulo: Hucitec. 1996. 308p.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel. 1992. 88p.

SILVA, Augusto César Pinheiro. **Gestão e Território: o caso da empresa Fleischmann & Royal no Noroeste fluminense**. Rio de Janeiro: UFRJ/Laget. 1997. p.53-75. (território, 3).
SOUZA, Marcelo José Lopes. O Território: sobre espaço e poder. *in* CASTRO, Iná Elias, GOMES, Paulo César da Costa *et* CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand. 1995. p. 77-116.

SOUZA, Marcelo José Lopes. As Drogas e a “Questão Urbana” no Brasil. *in* Iná Elias, GOMES, Paulo César da Costa *et* CORRÊA, Roberto Lobato. **BRASIL: questões atuais da reorganização do território**. Rio de Janeiro: Bertrand. 1996. p. 419-68.

WIGHT, Charles. **Transporte Rodoviário de Passageiros**. Brasília: IPEA. 1992. 98p. (série, 134).

Recebido em julho de 2006

Aceito em dezembro de 2006