



Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFPR

MUDANÇAS ESPACIAIS E NOVOS ATORES NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS ENTRE AMAZONAS-RORAIMA

SPATIAL CHANGES AND NEW ACTORS IN PASSENGER ROAD TRANSPORT BETWEEN AMAZONAS AND RORAIMA

CHANGEMENTS SPATIAUX ET NOUVEAUX ACTEURS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE PASSAGERS ENTRE L'AMAZONAS ET RORAIMA

(Recebido em 15-08-2025; Aceito em: 29-12-2025)

Thiago Oliveira Neto

Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP) – São Paulo, Brasil
Professor na Universidade do Estado do Amazonas (UEA), e no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) – Manaus, Brasil

thiagoton91@live.com

Resumo

Desde as primeiras décadas do século XX, o transporte rodoviário de passageiros vem apresentando mudanças, desdobramentos e adensamento de fluxos entre os lugares na Amazônia. O eixo Manaus-Boa Vista, percurso inicialmente operado em regime de monopólio desde meados da década de 1980, deixou de ter esse caráter a partir de 2009 com a inserção de novas viagens. No período atual, há um aumento da concorrência devido à inserção de modalidades de transporte em regime de fretamento em circuito fechado e aberto, que é denominado de híbrido com operação intermediada por meio de empresa de aplicativo. Diante desse contexto, a pesquisa analisa as mudanças espaciais no transporte rodoviário de passageiros no eixo Manaus-Boa Vista, realizando um resgate histórico e atual, destacando as mudanças técnicas e concorrenciais estabelecidas ao longo desse período.

Palavras-chave: Transporte; Aplicativos; Técnica; Amazônia.

Abstract

Passenger road transport has undergone changes, developments, and increased traffic flows between locations in the Amazon in the first decades of the 21st century. On the Manaus-Boa Vista route, which initially operated as a monopoly since the mid-1980s, this situation changed in 2009 with the introduction of new bus companies, and in the current period, competition has intensified with the introduction of closed and open circuit charter transport modes, known as hybrids, with operations mediated by app companies. Given this context, the research analyses spatial changes in passenger road transport on the Manaus-Boa Vista axis, providing a historical and current overview and highlighting the technical and competitive changes that have been established.

Keywords: Transport; Applications; Technique; Amazon.

Résumé

Le transport routier de passagers a connu des changements, des développements et une densification des flux entre les différentes localités de l'Amazonie au cours des premières décennies du XXI^e siècle.

Sur l'axe Manaus-Boa Vista, le trajet initialement exploité en monopole depuis le milieu des années 1980 a cessé d'avoir ce caractère à partir de 2009 avec l'arrivée de nouvelles compagnies de transport, et la concurrence s'est intensifiée avec l'arrivée de modes de transport en régime de fret en circuit fermé et ouvert, appelé hybride, dont l'exploitation est intermédiée par une entreprise d'application. Dans ce contexte, l'étude analyse les changements spatiaux dans le transport routier de passagers sur l'axe Manaus-Boa Vista, en effectuant une analyse historique et actuelle, soulignant les changements techniques et concurrentiels qui ont été mis en place.

Mots-clés: Transport; Applications; Technique; Amazonie.

Introdução

O presente artigo analisa as transformações espaciais e estruturais no transporte rodoviário de passageiros no âmbito histórico recente, tendo como recorte espacial da pesquisa a ligação interestadual e internacional Manaus–Boa Vista, que compreende o traçado da rodovia BR-174, trecho Manaus, Caracará, Boa Vista e Pacaraima (fronteira com a Venezuela)¹.

A pesquisa é um desdobramento da pesquisa de doutorado intitulada “Transporte rodoviário de passageiros na Amazônia brasileira”, aprofundando o debate do processo de liberalização parcial na atividade e as transformações no eixo já mencionado. A pesquisa e seu desdobramento foram realizados a partir de levantamentos de dados em sites especializados, em relatórios institucionais, jornais disponibilizados em acervo digital pela Biblioteca Nacional referente ao período de 1976-2006, e em bibliografia que debate transportes, geografia, circulação e redes. Para complementar o levantamento de dados e informações, realizou-se, entre 2019 e 2025, deslocamentos e trabalhos de campo visando identificar as transformações, singularidades e regularidades nas operações.

Para abordar as transformações na atividade e no eixo Manaus–Boa Vista, optou-se por uma estrutura textual dividida em três partes: a primeira aborda a estruturação espacial da atividade de transporte e as particularidades desta atividade; seguidamente, analisa-se a estruturação e as transformações na atividade e serviço de transporte ao longo do eixo Manaus–Boa Vista; por fim, abordam-se as mudanças contemporâneas na atividade de transporte com a inserção de novas modalidades, assim como a formação de um novo corredor regional, que implica na formação de novas articulações regionais internacionais a partir do eixo Manaus–Boa Vista.

Transporte rodoviário de passageiros e sua organização espacial

No âmbito da geografia brasileira, poucos estudos se debruçaram sobre as dinâmicas de transportes e, especificamente, dos deslocamentos rodoviários de passageiros referentes à Amazônia, identificando-se as contribuições de Ribeiro e Almeida (1989), Nogueira (1994), Ribeiro (1998),

¹ Menciona-se esse trecho, pois a denominação de BR-174 inclui outros percursos rodoviários como o caso das ligações Cáceres-Vilhena, Vilhena-Juína, Colniza-Distrito Guariba, BR-230-Localidade de Prainha, Distrito de Democracia-Localidade de Hevealândia/BR-319.

Almeida (2000; 2006), Pedraça (2009), Santos (2017; 2019; 2020; 2024), Oliveira Neto e Santos (2021a; 2021b), Oliveira Neto e Nogueira (2017), Oliveira Neto (2024), Lemos e Santos (2021), Lemos (2020; 2025) e Arroyo e Santos (2025).

A expansão da atividade de transporte rodoviário de passageiros ocorreu conforme se desdobrou a expansão da malha rodoviária, em uma dinâmica de expansão das frentes pioneiras² no Sul e Sudeste, havendo uma complexificação de parte da rede urbana, destacando-se a amazônica (Corrêa, 1987; Ribeiro e Almeida, 1989) devido à construção das rodovias e a estruturação de dois padrões de circulação baseados em rio-várzea-floresta e rodovia-terra firme-subsolo (Gonçalves, 2006).

Retornando ao transporte rodoviário, podemos compreender a sua manifestação de acordo com Lemos (2025, pp. 8-9), que pontua que a atividade é um “[...] desdobramento de múltiplas determinações econômico-sociais [...]”, apresentando-se enquanto “[...] motor para a produção de interações espaciais é a da divisão territorial do trabalho e o seu nível de dinamismo e complexidade”, o que apresenta especificidades e singularidades no âmbito nacional e regional.

Referente à atividade de transporte, Wright (1982, pp. 129-130) pontua que ela apresenta dois tipos principais de regulações: a primeira diz respeito à “regulamentação de interesse público”, que abrange o conjunto de legislações, normas e regras instituídas para o uso das vias e as operações gerais de transportes; a segunda corresponde à “regulação econômica”, em que “órgãos de governo determinam quais firmas terão acesso a determinado mercado de transporte, como estas firmas dividirão esse mercado entre si, e quanto elas cobrarão por seus serviços”. Wolkowitsch (1973), Dias e Santos (2018) afirmam que, dentro desse contexto de regulação, ela se faz mediante as características peculiares da atividade, que necessita da manutenção de um sistema de regularidade das viagens, controle de qualidade do material rodante, estabelecimento claro dos horários das viagens com saída e chegada pré-definidos e, por fim, publicação de horários e valores das passagens.

A segunda regulamentação visa reduzir possíveis externalidades negativas, havendo uma justificativa pautada na “hipótese filantrópica”, em que a regulação corresponde a um caminho para manter uma boa continuidade dos serviços e evitar operações predatórias. Por outro lado, a estrutura regulatória acaba se constituindo em um mecanismo de concentração e de perpetuação de empresas dentro de um sistema com baixa ou nenhuma concorrência com outra empresa no mesmo segmento.

Martins (2007) menciona que os reflexos da intervenção estatal apresentam diferentes manifestações. Uma delas, e que ocorre em caso de duas ou mais empresas operarem o mesmo

² A formação territorial marcada pelo deslocamento de frentes pioneiras (Droulers, 2001) carrega ainda uma dimensão de mobilidade das pessoas, encomendas, mercadorias e informações associadas à expansão da malha rodoviária e dos serviços de transportes. Este último possibilitou que novas frações territoriais fossem sendo incorporadas às dinâmicas produtivas, principalmente com a distribuição e comercialização de terras, projetos agropecuários e minerários na Amazônia.

trecho, constitui uma oferta de serviços convencionais e diferenciados, sendo esta última manifestada no caso da oferta de serviços como leito-cama enquanto parte de uma ação empresarial para diferenciar o serviço.

Deve-se ressaltar que o transporte rodoviário de passageiros apresenta uma distinção em relação ao transporte de cargas. A primeira corresponde ao tipo de material rodante empregado: um voltado ao transporte de cargas e o outro ao transporte de passageiros e encomendas, havendo para cada um legislações específicas e treinamentos. No deslocamento de cargas, não existe uma atuação do Estado que limite a quantidade e nem os horários das viagens, a não ser quando se trata de rodovias com limitações de peso e da circulação de veículos articulados³. Enquanto isso, nas operações e viagens de ônibus, ocorre uma regulação imposta e constituída pelo Estado e seus entes, visando disciplinar e organizar os sistemas perante a necessidade de atender à sociedade de maneira uniforme, garantindo o funcionamento dos serviços com prefixação de horários, tarifas e empresas operantes, podendo existir modalidades diversas de operações.

O transporte rodoviário de passageiros apresenta uma diversidade de modalidades no país, e elas podem ser agrupadas em três principais grupos: i) transporte rodoviário regular de passageiros semiurbano (percursos inferiores a 75 km), intermunicipal, interestadual e internacional, com operações regulamentadas por instituições do Estado, sendo que as viagens intermunicipais são de atuação das agências reguladoras estaduais, e, no caso dos percursos interestaduais e internacionais, a regulação é feita por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); ii) uma segunda modalidade oficial corresponde aos circuitos de fretamento, que ocorrem em diversas escalas, podendo ser regulados pelos municípios, estados ou pela União, a depender do percurso, havendo modalidades de operações contínuas e esporádicas de fretamento (fretamento contínuo e fretamento eventual ou turístico); iii) operações irregulares e circuitos informais, com o uso de automóveis, micro-ônibus e das operações contemporâneas informacionais, sendo que todas apresentam viagens sem seguir a estrutura regulatória do Estado.

Essa segunda modalidade foi mencionada por Wright (1982), no sentido de que a atividade não era bem-vista pelas viagens tradicionais, tendo em vista que alguns percursos realizados pelas empresas de fretamento correspondiam a uma concorrência ao sistema regular de transporte.

Pedraça menciona que “o transporte de passageiros funciona diferentemente de outros tipos de serviços que têm autonomia de funcionamento. No caso dos transportes urbanos e interestaduais, somente podem funcionar com o aval do Estado [...]” (2009, p. 15). Cabendo ao “Estado a responsabilidade de regulamentar a organização da estrutura de mercado”, visando “garantir a

³ Resolução Nº 635, de 30 de novembro de 2016.

existência de condições competitivas favoráveis ao aumento da eficiência econômica na oferta dos serviços por parte das empresas privadas” (Martins *et al.*, 2004, p. 1374).

A regulação econômica do transporte rodoviário de passageiros apresenta as três características pontuadas por Martins *et al.* (2004), que correspondem à atuação estatal na: regulação de monopólios de serviços fundamentais e que são sensíveis à competição do livre mercado; regulação para estimular a competição, visando manter a livre concorrência no setor privado; e, quando existirem atividades de interesse público, a regulação deve assegurar o atendimento à coletividade. Por fim, a regulação dos serviços públicos visa assegurar plenamente a universalização, regularidade, qualidade e preço justo.

No caso do eixo Manaus–Boa Vista e demais acessos (Caroebe, Bonfim e Pacaraima), houve dinâmicas de um “processo concentracionista”, com a eliminação da concorrência na operação interestadual, antes centrada pelas empresas Nena Brasil (local e oriunda de Manaus), Soltur⁴ (Grupo Baltazar) e Andorinha (oriunda de Presidente Prudente), havendo um processo de aquisição da linha da viação Soltur pela viação Andorinha, sendo que “em 1980, a viação Andorinha comprou as linhas e os ônibus da SOLTUR. Em 1982, ocorreu uma associação entre a viação Andorinha e a Eucatur (União Cascavel)” e isso representou uma conduta anticompetitiva, constituindo-se na eliminação de toda e qualquer concorrência nas operações interestaduais (Oliveira Neto, 2024, p. 447).

Nesse sentido, a “concentração desenvolvida pelas empresas prestadoras de serviço, as quais tendem a formar grandes oligopólios e, por vezes, são controladas por meio de holdings companies” (Martins *et al.*, 2004, p. 1374). No caso regional amazônico, um monopólio foi instituído em 1982 pelo Grupo Eucatur (União Cascavel, Serra Azul, Rondônia, Capital do Café), e se manteve até meados de 2009⁵, quando iniciou-se um movimento de empresários locais de Roraima e, posteriormente, do Amazonas, de solicitar autorizações precárias para operar na ligação Manaus–Boa Vista, rompendo com o monopólio total estabelecido e que vigorou por 27 anos, sendo rompido totalmente em 2014 — 32 anos de monopólio — quando a ANTT concedeu autorização de operação para as viações regionais amazônicas Asatur e Amatur (Folha de Boa Vista, 18/11/2014).

Na ligação interestadual entre Manaus e a rede urbana roraimense, apresentam-se determinações históricas e espaciais recentes que condicionam e alteram as dinâmicas de transporte de passageiros, estando vinculadas a um processo de ocupação induzido pelo Estado, com o

⁴ “Foi recentemente instalada em Manaus, uma empresa de transporte, a SOLTUR – que já nasceu forte. Sua diretoria é constituída de capitalistas do Sul, que vieram se estabelecer no Amazonas, e realizaram uma das maiores transações já vistas em nossa terra. O capital que gira em torno da SOLTUR foi trazido do Sul, e os seus dirigentes, srs. Paulo Roberto Pinheiro e Manuel Vieira da Costa, disseram ao colonista, que acreditam sinceramente nos destinos do Amazonas e tudo farão para engrandecê-lo e colocá-lo em nível de desenvolvimento igual ou superior ao do Sul, do país. Eles vêem no Amazonas, perspectivas espetaculares no setor do turismo, e trazem uma técnica e experiência de quinze anos nos setores de transporte urbano, interurbano e interestadual. Os planos da SOLTUR vão abafar” (Jornal do Commercio, 10/08/1971, p. 12).

⁵ Em outubro de 2008 foi julgado pelo Supremo Tribunal Federal a quebra do monopólio das operações da Eucatur na linha interestadual Manaus-Boa Vista (Estradas, 01/10/2008).

deslocamento de frentes pioneiras (Barros, 1995) assentadas principalmente na retirada de madeira, pecuária e produção de arroz entre as décadas de 1970 e 2000, associadas à expansão das atividades de mineração de ouro, diamantes e cassiterita de aluvião e em terra firme.

Transporte na ligação Manaus-Boa Vista

O estabelecimento dos fluxos do transporte rodoviário de passageiros está vinculado à estruturação de sistemas de movimento compostos principalmente por rodovias e suas conexões com a rede urbana e/ou as dinâmicas produtivas, migratórias e de formação de novos núcleos urbanos (Silveira; Gatti, 1988; Diniz, 2008). Diante disso, o estabelecimento do serviço de transporte entre Manaus e Boa Vista (e demais conexões) ocorreu mediante a construção da rodovia BR-174 e demais ligações, dentro de um contexto geopolítico e geoeconômico específico, mas que, ao longo das décadas seguintes, apresentou alterações que fortaleceram ainda mais a conectividade rodoviária.

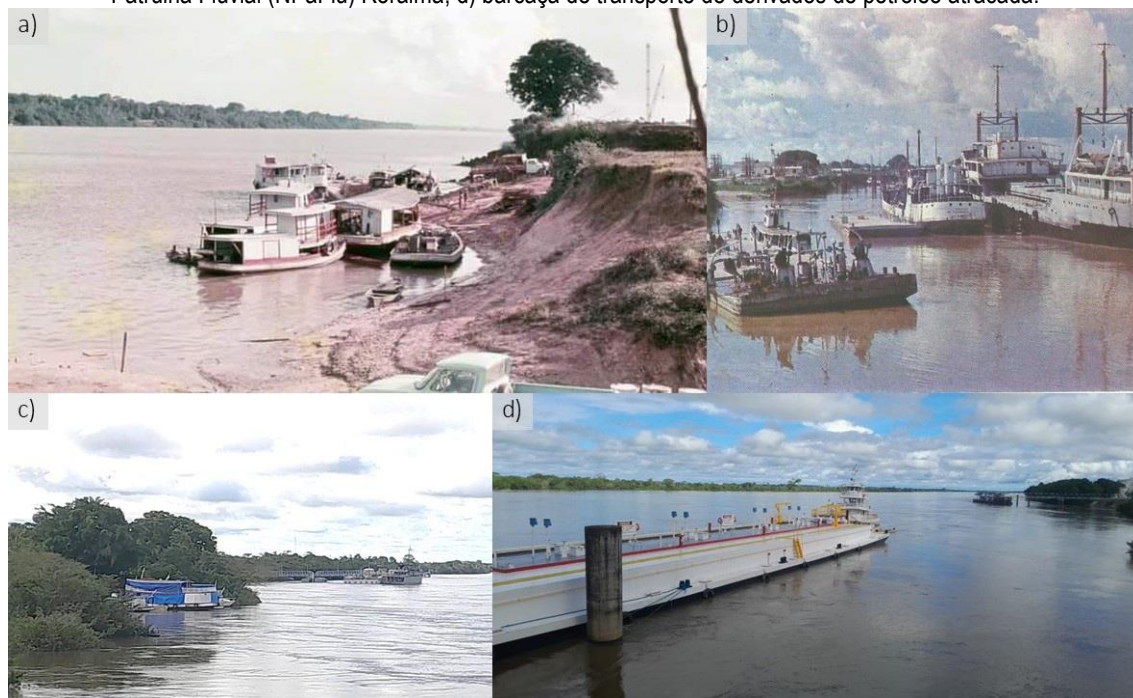
Essa mudança de espacialidade e dos fluxos está associada à construção da rodovia BR-174 (Medina *et al.*, 2024), destacando-se que a rodovia, enquanto parte de sistema de movimento que permite a formação de uma rede de fluxos e estabelecida dentro de um contexto de manifestação de relações de poder, tinha como fundamento a necessidade de fortalecer a articulação territorial, o acesso às fronteiras e a potencialização da ocupação demográfica e econômica da Amazônia brasileira perante os movimentos de tensionamento na fronteira e os avanços das infraestruturas de transportes nos países da Pan-Amazônia, com a construção, por exemplo, da Carretera Marginal de la Selva (Becker, 2009).

A construção da rodovia e seu processo de consolidação, com objetivos geopolíticos e geoeconômicos, representou, no âmbito regional, um processo de captura de interações espaciais antes canalizadas pelo rio Branco, a partir da cidade de Caracará⁶, com rotas diárias de transporte de passageiros e de cargas para a cidade de Manaus. Com a rodovia, essas interações, antes centradas no transporte fluvial, deslocaram-se para o transporte rodoviário. Isso representou em um movimento de captura dos fluxos, mas não o desaparecimento da atividade de transporte nem das comunidades ribeirinhas ao longo do rio mencionado. Com a construção da respectiva ligação terrestre, desencadearam-se conflitos com os indígenas, com mortes dos Waimiris-Atroaris, principalmente entre 1968 e 1974. Houve ainda um conjunto de movimentos de apropriação de terras ao longo do eixo, configurando-se em ações de grilagem denominadas por Schwade (2012) como “grilagem paulista”, com apropriação do território indígena para a construção de grandes empreendimentos, como o caso

⁶ A estrada interligando precariamente Boa Vista e Caracará teve sua construção finalizada em 1948 e 1949, em decorrência da navegação limitada no rio Branco entre as duas cidades pela presença de cachoeiras, como o caso de Bem Querer e Cojubin, além da formação de “bancos de areia” no “verão” (Silveira; Gatti, 1988, p. 48).

da Mina do Pitinga, explorada a partir da década de 1980 pelo Grupo Paranapanema, e a construção da Usina Hidrelétrica de Balbina (Oliveira, 1994; 1997; Medina *et al.*, 2024).

Figura 01: Rio Branco e o porto em Caracaraí: a) e b) imagens da década de 1970; c) embarcações regionais e Navio-Patrolha Fluvial (NPaFlu) Roraima; d) barcaça de transporte de derivados de petróleo atracada.



Fonte: Luiz M. S. Avila (1970), Jorge Ferreira (1970) o autor (2025).

Nesse contexto, demonstra-se como a dinâmica de transporte é relativamente sensível às mudanças infraestruturais e de competição, pois, mediante a aceleração dos fluxos pela ligação terrestre, houve uma bancarrota na atividade de serviço de transporte pelo rio, principalmente com a consolidação da rodovia em 1998. Mesmo em condições precárias, entre 1976 e 1997, parte dos fluxos de cargas era transportada durante o período de cheia do rio Branco, por meio de barcos regionais e barcaças (chatinhas, em alguns casos), desaparecendo, a partir de 1997, o transporte regular de passageiros em barcos de recreio e regionais, e sua captura por parte do sistema de transporte rodoviário de passageiros.

Apesar desse desaparecimento da ligação Manaus (AM) – Caracaraí (RR) por barcos de recreio/regionais, mantiveram-se as operações de barcos regionais para efetuar o transporte de pessoas e cargas entre Caracaraí e o baixo rio Branco, havendo ainda a continuidade das operações de transporte de derivados de petróleo durante os meses de abril a setembro (período chuvoso)⁷, que correspondem ao período da cheia do rio Branco e que possibilita sua navegabilidade.

⁷ "Na região de Boa Vista a permanência da cota do rio durante metade do ano (curva de permanência hidrológica de 50% para os 12 meses) é de 261 cm. No período chuvoso 10% da permanência do fluxo é representado por cotas médias variando entre 550 a 792 cm, com uma média das máximas de 387 cm (Abril a Setembro). Durante a vazante a cota média das mínimas é de 136 cm, neste período 90% do nível do rio encontra-se com cotas acima de 50

O início das operações de transporte na rodovia BR-174, com as viagens intermunicipais (Manaus–Abonari) e interestaduais (a partir de 1976 entre Manaus e Boa Vista) pela empresa Nena Brasil, apresenta um contexto que se assemelha ao que Wright (1990, pp. 5-7) define sobre a formação das viagens, pois o “surgimento das primeiras permissões emitidas a título precário, de linhas de ônibus surgidas de forma espontânea por iniciativa particular, para formar empresa de ônibus de um veículo dirigido pelo proprietário” e, posteriormente, a agregação de veículos formando uma frota.

Oliveira (1994, p. 38) pontua que, em 1970, os primeiros moradores que ocuparam as terras ao longo da rodovia BR-174, foram transportados “[...] nos caminhões do 6º BEC ou em ônibus que saía de Manaus e percorria a estrada, à medida que esta ia sendo construída, até atingir, em 1973, o rio Abonari”, com trecho totalmente terraplanado. O primeiro serviço de transporte regular, de acordo com o mesmo autor, foi estabelecido em 1973 “por uma pequena empresa, a Nena Brasil”⁸, sendo que “no início era apenas 01 ônibus dirigido pelo próprio dono, cobrindo um trecho de cerca de 200 quilômetros duas vezes por semana, transportando passageiros, gêneros de primeira necessidade e escoando a produção agrícola e extrativa dos agricultores”, havendo naquele momento um certo nível de solidariedade, pois a empresa aceitava transportar com ou sem pagamento, com pagamentos realizados por meio da produção agrícola em caso de ausência de dinheiro dos moradores (Oliveira, 1994, p. 38).

Oliveira (1994, pp. 39-41) destaca que “o ônibus era também o elo de comunicação do lugar, pois além dos serviços normalmente prestados por uma empresa de transporte, comprava, vendia, levava correspondência, tendo neste sentido similaridade com o ‘motor de recreio’ [...] era um regatão de rodas”, e a solidariedade manifestada era originária de “um modo de vida que se perdeu”, pois “com a concessão de linhas para grandes empresas de transporte se modificou” e “rompeu com o modo de vida existente, terminando a unidade que estava na base das antigas relações, dissolvendo os laços de amizade e solidariedade existentes até então”, instituindo uma outra relação com as empresas que assumiram as ligações, como o caso da Marlin, Eucatur, Andorinha e Transamazônica, em que “para a empresa, o passageiro é visto apenas enquanto um comprador de serviço”, sendo que “o serviço que a empresa oferece é uma mercadoria e o pagamento que os moradores fazem por isso é dinheiro”; no

cm (Outubro a Março)” (Carvalho *et al.*, 2021, p. 671). “Na bacia do rio Branco o regime de precipitação é mais definido, com maior volume entre abril e setembro, e estação seca ocorrendo entre outubro e março” (Marinho e Rivera, 2019, p. 248).

⁸ “Em 1970, Nena Brasil assinou um convênio com a Prefeitura de Manaus para transportar passageiros (e professores) ao longo da BR-174 até a localidade de Abonari, onde se concentravam as famílias dos trabalhadores que estavam construindo a estrada. Foram-lhe atribuídos bons serviços prestados com transporte coletivo. À medida que a estrada vinha sendo construída em direção a Boa Vista-Roraima, Nena Brasil acompanhava com seu ônibus, transportando pessoas e até os equipamentos dos trabalhadores. Comprou mais um ônibus e ofereceu seus serviços à Prefeitura de Boa Vista, sendo a Empresa de Transportes Nena Brasil a primeira a fazer o transporte de pessoas no trecho Manaus a Boa Vista. Pena que, tempos depois, foi preterido por uma empresa paranaense (a União Cascavel), que tinha mais recursos, e Nena Brasil voltou a transportar somente de Manaus até a localidade de Abonari, na BR-174” (Boa Vista, 2009, pp. 2-3).

caso do transporte de fretamento das empresas privadas, “o transporte é visto enquanto necessidade de produção do capital”.

Com o processo de consolidação da rodovia BR-174, a cidade de Presidente Figueiredo e outros núcleos urbanos no estado de Roraima passaram por uma marginalização espacial devido ao adensamento de interações espaciais seletivas por parte das viações entre as cidades de Manaus e Boa Vista, reduzindo as paradas para alimentação, acesso a banheiros, realização de embarque e desembarque ao longo das cidades conectadas pela rodovia principal. Houve a formação de diversos pontos de apoio à viagem enquanto a rodovia não apresentava pavimentação, pois as viagens eram realizadas entre 20 e 40 horas, sendo necessários esses lugares para permitir a realização de refeições aos passageiros, principalmente. Com a consolidação e a gradativa redução do tempo de deslocamento para apenas 11 horas, esses pontos de apoio deixaram de apresentar centralidade. Com isso, as ligações intermunicipais tornaram-se centrais nos deslocamentos, diante da marginalização que se configurou com a reorganização das operações interestaduais.

A construção da rodovia BR-174 e sua operação constitui um objeto técnico e geográfico com capacidade de condicionar processos espaciais de reorganização da rede urbana, de ocupação territorial, de estabelecimento de frentes pioneiras, de circuitos de transportes e de inserção de outros objetos geográficos, como o caso de linhas de transmissão, agroindústrias e atividades econômicas.

No contexto da atividade de transporte, o condicionamento espacial está centrado na densidade técnica infraestrutural, que foi sendo ampliada desde a década de 1990 o período atual e que possibilitou a inserção de novos objetos técnicos móveis nas operações. Esses objetos são um material rodante que difere tecnicamente daqueles empregados nos primeiros anos de operação, pois trata-se, agora, não mais de uma rodovia pioneira e de viagens de ônibus deslocando migrantes apenas, mas de uma conectividade de viagens diárias entre as cidades estabelecidas e aquelas já existentes no contexto de deslocamento regional.

A partir da década de 1970, a mudança técnica na produção de ônibus permitiu inserir inovações que possibilitaram aumentar a capacidade de transporte⁹ mediante a inserção de eixos de rodado simples no tandem traseiro (principalmente) ou dianteiro, aumento do comprimento e altura dos veículos e motorização deslocada da parte dianteira e central para a posição traseira do veículo. Essas mudanças e inserções técnicas garantiram a ampliação das capacidades de armazenamento de bagagens e encomendas, bem como maior capacidade de transporte de passageiros, principalmente com os ônibus de 14 metros e, nos últimos anos, de 15 metros.

⁹ As transformações nas dinâmicas de transportes como seu desdobramento “evolução”, ampliação da circulação, aumento da velocidade e da capacidade de transporte nos veículos e na rede, aceleração contemporâneas correspondem por características que já foram identificadas em Sorre (1984).

Esse ganho de capacidade foi realizado pelas fabricantes de chassi e de carrocerias, o que possibilitou aumento de receitas por parte das viações, mas esses veículos com aperfeiçoamentos técnicos só foram inseridos nas rotas e ligações que apresentavam condições físicas e infraestruturais capazes de garantir as operações sem gerar danos aos veículos, ou seja, as operações foram limitadas às rodovias pavimentadas.

Com isso, conforme as rodovias e trechos eram pavimentados — um desdobramento da modernização territorial —, as viações foram inserindo ônibus de maior capacidade e de maior conforto para passageiros e motoristas, chegando a um momento de completa substituição dos ônibus “minissaia” antigos pelos veículos denominados LD (*Low Driver*) e DD (*Double Decker*).

Em um primeiro momento, observou-se o aumento da frequência das viagens por dia ao longo da rodovia BR-174, não havendo inserção de ônibus de maiores capacidades. Havendo a viagem inaugural realizada em 29 de dezembro de 1976 por parte da Transportes Coletivos Nena Brasil (Jornal do Commercio, 29/12/1976), com instalação da linha regular pela mesma empresa no início do mês de março de 1977 (Jornal do Commercio, 06/03/1977). Em novembro de 1977, a empresa Soltur apresentava operação na ligação Manaus–Boa Vista com apenas uma saída por dia, chegando a ter duas saídas diárias (Jornal do Commercio, 09/06/1977; Jornal do Commercio, 26/11/1977).

Figura 02: ônibus nas viagens entre 1977 e 2025: a) ônibus da Soltur na travessia do rio Alalaú; b) travessia de rio em ponte de madeira; c) ônibus da empresa Aruanã da linha intermunicipal Vila do Pitinga/P. Figueiredo–Manaus; d) linha internacional com Ônibus Monobloco; e) ônibus do modelo LD; f) ônibus de dois andares.



Fonte: Luiz M. S. Avila, Ônibus Brasil e o autor (2024).

Houve, nesses primeiros anos de operação das viagens ao longo da BR-174, um conjunto de interrupções em decorrência de erosões, acidentes e vazantes dos rios (Branquinho, Alalaú, Jauaperi, Mucajaí, Branco e Uraricuera), que impossibilitavam a travessia por meio de balsas. Inicialmente, as viagens continuaram com baldeações em que “os passageiros atravessam [o rio Alalaú] num motor [voadeira] e um outro ônibus (...)”, a viagem continuava com operação da Soltur, enquanto que, no

caso da Viação Andorinha, havia retorno dos passageiros a partir do quilômetro 253 em decorrência da impossibilidade de embarque do ônibus na balsa (Jornal do Commercio, 02/06/1979, p. 3).

Em novembro de 1985, a Eucatur operava dois horários diários no percurso interestadual, e a Viação Marlin operava três horários entre Manaus e Presidente Figueiredo (Jornal do Commercio, 21/11/1985). Essa ligação operada pela Eucatur correspondia ao fluxo migratório de trabalhadores e moradores da cidade de Presidente Figueiredo, em um período de instalação da UHE Balbina e da mina do Pitinga.

Em março de 1999, com a rodovia pavimentada, a Eucatur operava seis horários na ligação Manaus–Boa Vista e seis horários na ligação Manaus–Presidente Figueiredo; a empresa Aruanã (grupo da Marlin e Transamazônica) operava oito horários entre Manaus e Presidente Figueiredo (Jornal do Commercio, 10/03/1999).

Em julho de 2000, a configuração das viagens estava centrada na continuidade do monopólio da Eucatur, com cinco horários da linha Manaus–Boa Vista, um horário de saída de Manaus para Puerto La Cruz (Venezuela) e dois horários diários entre Manaus e Presidente Figueiredo, sendo que a Viação Aruanã tinha apenas dois horários diários entre Manaus e Presidente Figueiredo (Jornal do Commercio, 10/07/2000). Essa redução de horários na ligação intermunicipal está associada à conclusão das obras da UHE e à construção da infraestrutura da mineração do Pitinga, inserção de outras modalidades de transporte de passageiros como o caso do taxi-lotação.

Em 2004 e em 2005, a empresa Eucatur operava quatro horários por dia entre Manaus e Boa Vista, três viagens semanais entre Manaus e Caracas (Venezuela), enquanto a Aruanã operava quatro horários para Presidente Figueiredo, dois horários para o distrito do Abonari e outros dois para a Vila de Balbina (Jornal do Commercio, 04-05-06/12/2004; Jornal do Commercio, 08-09-10/01/2005).

Com base nos dados de Relatórios Anuais, foi possível identificar mudança de empresa e aumento no fluxo do transporte rodoviário de passageiros na linha interestadual e internacional de passageiros ao longo da BR-174 (quadro 1), não sendo descritas as informações das operações da empresa Nena Brasil, apenas da Soltur, Andorinha e posteriormente Eucatur.

Quadro 1. Ligações, empresas, viagens e passageiros transportados.

Ano	Linha	Viação	Viagens	Pass. ida	Pass. volta	Total
Anuário 1977	Manaus–Boa Vista	Soltur	78	1.256	1.269	2.525
Anuário 1978	Manaus–Boa Vista	Soltur	841	14.404	12.586	26.990
Anuário 1980	Manaus–Boa Vista	Soltur	121	692	592	1.284
	Manaus–Boa Vista	Andorinha	1.375	16.595	13.563	30.158
Anuário 1981	Manaus–Boa Vista	Andorinha	1.549	16.567	12.991	29.558
Anuário 1982	Manaus–Boa Vista	Andorinha	927	10.043	8.920	18.963
Anuário 1983	Manaus–Boa Vista	Eucatur	730	9.486	9.359	18.845
Anuário 1985	Manaus–Boa Vista	Eucatur	1.470	25.757	22.065	47.822

Anuário 1986	Manaus–Boa Vista	Eucatur	1.286	7.057	7.082	14.139
Anuário 1987	Manaus–Boa Vista	Eucatur	1.060	15.212	14.187	29.399
Anuário 1988	Manaus–Boa Vista	Eucatur	1.502	20.230	20.245	40.445
Anuário 1998	Manaus–Boa Vista	Eucatur	3.340	23.252	23.718	46.970
1999	Manaus–Boa Vista	Eucatur	3.676	28.990	20.353	49.343
2000	Manaus–Boa Vista	Eucatur	2.130	31.795	29.521	61.316
2001	Manaus–Boa Vista	Eucatur	3.590	-	-	110.440
	Manaus–Polamar	Expresso Caribe	24	-	-	1.136
2002	Manaus–Boa Vista	Eucatur	3.866	66.313	55.828	122.141
	Manaus–Caracas	Eucatur	957	38.105	4.335	42.440
	Manaus–Caracas	Expresso Caribe	730	3.082	4.206	7.288
2009	Manaus–Boa Vista	Eucatur	3.650	310.740*	318.144*	628.884*
	Manaus–Caracas	Eucatur	1.052	36.264	36.840	73.104
	Manaus–Caracas	Expresso Caribe	730	312	312	624

Pass – Passageiros. **Fonte:** ANTT (2025). *Dados apresentam incongruência.

Esse contexto está relacionado a alguns fatores: i) existem empresas que operam segmentos intermunicipais e outras que operam as ligações interestaduais, não havendo, muitas vezes, autorização para operações intermunicipais dentro de um deslocamento interestadual — caso haja sobreposição, poderia ocorrer concorrência ruinosa com as operações locais e, por outro lado, maior disponibilidade de horários; ii) maior demanda de circulação centrada nas duas capitais regionais, com os deslocamentos para as demais cidades atendidas quase que exclusivamente pelas linhas intermunicipais; iii) necessidade de reduzir tempo das viagens, com apenas um ponto de parada em um percurso de 800 quilômetros; iv) redução dos fluxos de migrantes para as áreas de frentes pioneiras, como ocorreu nas décadas de 1970 e 1980; v) além disso, houve a presença de circuitos informais de transporte em táxi-lotação, o que reduziu o uso dos ônibus por parte dos passageiros devido aos atributos próprios desse serviço que consiste em maior velocidade, saída dos veículos no momento em que completam a lotação e disponibilidade de transporte de casa a casa.

Deve-se destacar ainda que as dinâmicas de transporte com frentes pioneiras ativas relevam a formação de novas ligações instituídas justamente para permitir que fluxos migratórios, de encomendas e de informações, sejam estabelecidos entre uma cidade principal da rede urbana e aquelas que estão em conformação, constituindo-se na formação de novas ligações temporárias, que às vezes podem tornar-se permanentes, como salienta Oliveira Neto (2024). Sendo que, no caso da ligação Manaus–Roraima, houve a formação de linhas regulares temporárias entre Manaus (AM)–Bonfim (RR); Manaus (AM)–Caroebe (RR); Manaus (AM)–Caracarái (RR); Manaus (AM)–Cidade da Guiana (Venezuela); Rorainópolis (RR)–Caroebe (RR); Boa Vista (RR)–Santa Elena de Uairén (Venezuela). Além dessas linhas, ocorre a formação de linhas temporárias, mas de duração temporal que vai além do período de intensos trabalhos e de deslocamento de trabalhadores, como no caso do percurso Manaus (AM)–Vila de Balbina (AM).

A combinação de infraestrutura e de serviços com material rodante em pleno funcionamento foi relevante para o estabelecimento espacial de fluxos migratórios regionais (no estado de Roraima) e internacionais. O primeiro consistia no transporte rodoviário de migrantes que se deslocavam de outras regiões do país até a cidade de Manaus por via fluvial ou rodoviária durante o período de operação da rodovia BR-319 (1976-1989). A partir da capital amazonense, acessava-se pelo sistema de transporte regular o estado de Roraima. O segundo fluxo desenvolveu-se com maior intensidade nas primeiras décadas do século XXI, com a crise humanitária no Haiti e a crise econômica, política e social na Venezuela a partir de 2014.

Mudanças contemporâneas

Atualmente, as atividades de serviço apresentam mudanças relacionadas às densidades técnicas nos territórios, à inserção ou alteração dos atores econômicos já atuantes, à inclusão de novos aparatos técnicos relacionados aos serviços, como o material rodante, e a mudanças normativas associadas às transformações estruturais — jurídicas, políticas e ideológicas — relacionadas ao papel do Estado, bem como às novas dinâmicas de flexibilização, novas configurações de serviços e atores, e uma tentativa de redução das regras de normatização da atividade.

Com o processo de consolidação e alargamento, as densidades técnicas alteraram-se ao longo da rodovia BR-174, incluindo faixas de acostamento e terceira faixa para veículos pesados, como caminhões, carretas e ônibus. Contudo, essa densidade técnica infraestrutural apresenta mudanças em ritmo mais lento do que aquelas referentes ao material rodante, como os ônibus, e ao próprio meio técnico-científico-informacional, em que as inserções e mudanças são cada vez mais rápidas. Os veículos passaram a incorporar objetos técnicos específicos que permitem maior controle das operações (Oliveira Neto, 2024)¹⁰ e a transmissão de dados e conectividade, possibilitando aos passageiros manterem-se conectados ao longo de toda a viagem (Oliveira Neto; Cruz, 2025).

Neste cenário concorrencial atual, houve a inserção de objetos técnicos nas ligações por parte das viações, visando constituir mecanismos capazes de atrair clientes, em clara relação entre tecnoesfera (objetos técnicos e informacionais) e psicoesfera (ideias e divulgações realizadas)¹¹. Esses mecanismos foram inseridos no material rodante, além de infraestruturas como salas de espera das rodoviárias (figura 3) ou das baldeações. A mudança técnica está associada ora à aquisição de ônibus

¹⁰ O controle territorial da atividade de transporte é exercida em dois níveis: a primeira pelo próprio Estado, que regula e autoriza as operações regulares e de fretamento com cadastramento de veículos e de motoristas no sistema Monitriip (Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros); o segundo controle ocorre por parte das empresas e pode subdividir em duas modalidades: a) empresas regulares e de fretamento autorizadas que operam com controle exercido sobre a frota e da força de trabalho; b) pelas empresas de fretamento que operam transporte em regime de circuito fechado e em articulação com empresas de tecnologia, havendo monitoramento por parte da primeira empresa e da empresa de tecnologia, principalmente referente a ocupação dos veículos e receita gerada.

¹¹ Ver em Santos (2006).

novos com recursos atuais, como tomadas para recarregamento de *smartphones*, perceptíveis a um passageiro atento; ora à inserção de objetos técnicos por parte das viações, como sistemas técnicos informacionais via *internet* por satélite, que permitem conectividade ao longo das viagens, lanche e coberta para passageiros, e veículos com leito-cama no primeiro andar, no caso dos ônibus do tipo DD. Essas diferenciações se tornaram cada vez mais presentes a partir de 2021, no fim da pandemia de Covid-19, momento em que as operações híbridas se manifestavam, e as viações locais passaram a incluir esses dispositivos a partir de 2023 e 2024, visando atrair clientes.

Figura 03: *Internet e sala Vip:* a) e b) ônibus DD com disponibilidade de internet; c) placa em um ônibus de viagem interestadual mencionado a presença do serviço de internet; d) e e) sala de espera para os passageiros na rodoviária de Manaus.



Fonte: O autor (2024).

Em tempos atuais, as viagens em ônibus e automóveis ocorrem com sistemas de *internet* que permitem a transmissão de dados em tempo real, possibilitando uma instantaneidade de fluxos, que rompe com a ideia de viagem e sua consequente desconectividade dos aparelhos móveis com o fluxo de dados informacionais. Em outros momentos, o vibrar do celular durante uma viagem de barco ou de rodovia simbolizava a chegada ou a proximidade de algum núcleo urbano com densidade técnica, como uma torre de telefonia (Oliveira, 2006), antes vista e sentida pelo vibrar dos *smartphones* (Silva Leite; Trindade Júnior, 2018). Esse contexto é rompido, pois, antes, nas viagens, as interações

mantinham-se ou não entre as pessoas em deslocamento; agora passa a haver um deslocamento conectado e, mesmo distante da metrópole ou de demais cidades, as atividades de virtualização podem ser continuadas, mesmo havendo descontinuidade espacial da área urbana, mas sem descontinuidade de acesso à rede de *internet*.

Ao viajar conectado, percebe-se que se chegou alguma cidade não mais pelos sinais emitidos pelo aparelho com a chegada das mensagens, mas pelas luzes dos posteamentos e das aglomerações de casas e estabelecimentos comerciais ou somente quando o veículo passa por alguma rodoviária ou posto de fiscalização.

O uso intensivo de técnicas informacionais para a realização das atividades manifesta-se no cotidiano das operações de compra, embarque e rastreo das viagens, sendo isso possível pelo condicionamento espacial que tais operações possuem em locais que permitem fluidez de dados, além da fluidez para o deslocamento dos veículos. Ou seja, a própria dimensão da fluidez territorial engloba infraestruturas terrestres lineares, como rodovias, pontes e pavimentações, assim como infraestruturas pontuais por exemplo, antenas e rede de fibra ótica.

Contudo, as mudanças técnicas e o seu uso em novas modalidades de serviços apresentam-se com rápida inserção e alta capilaridade, sem antecipar da regulação jurídica do Estado. Assim, insere-se uma modalidade híbrida de operação sem arcabouço normativo suficiente para “disciplinar” empresas (ônibus e de tecnologia) em um contexto no qual as viagens tornam-se irregulares, pois a hibridização funde aspectos do transporte regular com o fretamento rodoviário, mas sem lastro jurídico que subsidie as operações. Mais ainda: cria-se um ambiente concorrencial fora da estrutura institucionalizada pelo Estado e pelas viagens regulares, que mantêm princípios básicos de operação para atender a sociedade, enquanto a modalidade híbrida opera nos trechos de maior rentabilidade, maior densidade técnica e cidades capazes de gerar fluxos entre pares de deslocamentos. Ou seja, a capilaridade é organizada com base em princípios econômicos de B2B (*Business-to-Business*), enquanto, nos percursos de rodovias não pavimentadas e de menores densidades demográficas, imperam as viagens e circuitos informais com automóveis e picapes como foi observado nas BR-319, BR-364, BR-230 e BR-317 (Oliveira Neto, 2024, 2025).

As plataformas digitais que compõem o sistema denominado híbrido por Oliveira Neto e Santos (2021) e Oliveira Neto (2024) correspondem a um sistema que, de acordo com Lemos (2025, p. 77), trata de “transporte sob demanda, as viagens são oferecidas sob um modo especulativo, por meio do emprego de tecnologias da informação similares às já empregadas no transporte aeroviário, de *pricing*, ou seja, a precificação conforme a demanda”.

É um sistema em que os valores oscilam conforme a demanda, e esta acaba por definir a realização ou não das viagens, uma lógica de operação não centrada na obrigatoriedade de execução da viagem em função da existência de demanda (poucos passageiros), mas voltada à capacidade de lotação e de gerar rendimentos positivos aos operadores informacionais e à empresa de ônibus. Dessa forma, rompe-se com a lógica de operação regular, que mantém viagens mesmo com poucos passageiros, garantindo a oferta do serviço e suas gratuidades.

Os circuitos de transporte de passageiros entre Manaus e Boa Vista foram estruturados em temporalidades distintas: o primeiro serviço funcionou em regime de autorização e, posteriormente, de concessão, com operações regulares em caráter de duopólio (Soltur e Andorinha) e monopólio (Eucatur); o segundo corresponde aos serviços de fretamento, com ápice na década de 2000 viagens em regime de fretamento entre Manaus e cidades venezuelanas como Caracas, motivadas por turismo de compras, mas nos últimos dez anos passou a se concentrar apenas em viagens para Lethem (Guiana), também para turismo de compras; o terceiro circuito corresponde às operações de alta carga informacional (denominado de híbrido), ou seja, viagens intermediadas por empresas de tecnologia, com operacionalização por viações locais.

As operações denominadas de híbridas foram estabelecidas no país em 2017, com a fundação da empresa de tecnologia Buser. No sistema da Buser, as operações de transporte “ocorrem na forma de fretamento compartilhado/colaborativo, com o valor das passagens estabelecido conforme a quantidade de pessoas com interesse em realizar o mesmo percurso”, com isso, “o valor total do serviço de transporte é dividido entre os passageiros e o valor das viagens para os passageiros não é fixo”; quando a “quantidade mínima não é alcançada ou surge algum problema na viagem, a empresa reembolsa as pessoas que realizaram a compra do serviço e cancela o trajeto” (Oliveira Neto e Santos, 2021, p. 182).

A expansão das operações ocorreu inicialmente na região concentrada, como salientou Oliveira Neto (2024), com posterior ampliação para a região Norte do Brasil, divulgada pela mídia regional, destacando a flexibilidade das operações e os preços de deslocamento mais baixos do que aqueles praticados pelo sistema regular (A Crítica, 29/09/2021).

No transporte rodoviário de passageiros, as operações híbridas apresentam uma espacialidade que difere das operações regulares e se aproxima das viagens em regime de fretamento. A primeira mudança espacial corresponde aos locais de início e de término das viagens, que não ocorrem dentro de uma rodoviária, mas sim em locais como postos de gasolina, estacionamentos de *shopping*, praças ou em outros lugares, não necessitando da existência de guichês e de serviços tradicionais que existem dentro de uma rodoviária, que vão desde balcões com a comercialização de passagens,

restaurantes e lojas com a comercialização de produtos em geral. A lógica passa a ser outra, instituindo locais de início ou de finalização da viagem que podem ser alterados a qualquer momento, não tendo a mesma fixidez de uma rodoviária. Além disso, as rodoviárias correspondem a importantes nós da rede do transporte, permitindo baldeações e a fiscalização do Estado.

Em um levantamento que incluiu selecionar os lugares de embarque fora da rodoviária das cidades de Manaus e de Boa Vista, incluindo percursos intermunicipais como o caso de Manaus–Presidente Figueiredo (AM) e de Boa Vista–Rorainópolis (RR), não foram constatadas a existência e nem previsão de viagens para os próximos quinze dias, com base no levantamento realizado no dia 16/07/2025. Isso, por um lado, reforça a seletividade espacial por parte da plataforma e das empresas de fretamento que operam as viagens nos trechos com maior densidade de circulação de passageiros; por outro lado, percursos intermunicipais passam a estar sujeitos às legislações estaduais, o que pode desencadear ações diretas de fiscalização e de paralisação do circuito aberto de transporte em regime de fretamento rodoviário intermunicipal.

A segunda questão está centrada na pulverização de locais de embarque e de desembarque, rompendo com a lógica de centralidade das rodoviárias e instituindo uma outra organização espacial, em que os locais podem ser alterados conforme as demandas e possibilidades, operando de maneira combinada com os serviços informacionais de transporte de passageiros em automóveis nas cidades. A rigor, são locais que, tradicionalmente, não apresentam o serviço de táxi; assim, a uberização se consolida. Tal como ocorre com os horários previamente definidos tanto pela empresa de tecnologia (Buser) quanto pelas viações de ônibus (ManausTur / Brasiltur, por exemplo), um grupo de veículos e motoristas permanece nas proximidades dos pontos de desembarque, aguardando a oportunidade de realizar uma “corrida” (figura 4).

Figura 04: Ônibus de fretamento e de transporte por meio de aplicativo: a) ônibus e carros de transporte por meio de aplicativo; b) ônibus e carros de transporte por meio de aplicativo.



Fonte: o autor (2024).

A terceira questão identificada em trabalho de campo corresponde à existência de novos monopólios estabelecidos em dois níveis: o primeiro pela existência majoritária da Buser enquanto empresa de tecnologia que mede e controla os preços das viagens e os horários de realização destas

com base na lotação dos veículos; outro monopólio, a nível regional, está centrado na participação de uma empresa em boa parte das viagens interestaduais em regime de fretamento de circuito aberto¹² ao longo da rodovia BR-174, com pelo menos dois caminhos de articulação: Manaus–Boa Vista; Manaus–Bonfim.

A quarta corresponde à existência de uma seletividade espacial que se manifesta tanto pelas empresas regulares, que optam por realizar as viagens com apenas um local de parada para realizar a troca de motoristas após 4h de direção do veículo, deixando de operar e de embarcar passageiros e encomendas nas demais cidades interligadas pela rodovia. Há apenas um horário específico ao longo da operação, que ocorre em um dia, com parada do ônibus nas rodoviárias das cidades ao longo da BR-174 (figura 05). Mas essa seletividade espacial ganha um novo desdobramento com as operações híbridas, em que os locais de embarque e desembarque são condicionados às cidades de maiores concentrações demográficas e de viagens (Manaus, Rorainópolis, Boa Vista). Com isso, as viagens sempre ocorrem em pares de ligações interestaduais (Manaus–Rorainópolis, Rorainópolis–Manaus, Manaus–Boa Vista, Boa Vista–Manaus), dentro de um contexto que podemos denominar de transporte fretado em regime de circuito aberto – híbrido – operante.

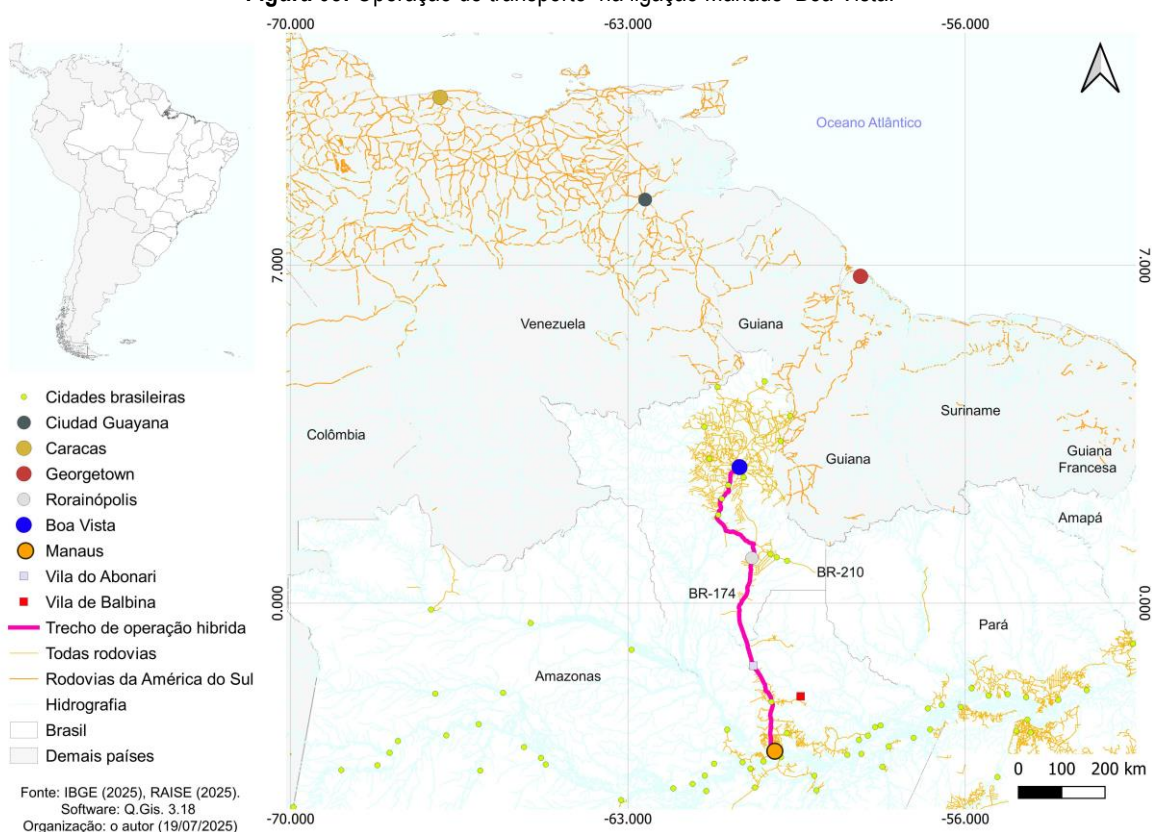
Esse contexto está associado à não obrigação de operação e de garantia de viagens na rede urbana que apresenta baixa densidade demográfica e de circulação de passageiros, pois isso tende a não gerar uma rentabilidade e uma frequência de viagens que justifique as viagens em regime híbrido. Além disso, as pequenas e médias cidades têm suas articulações locais e regionais exercidas pelo transporte regular e pelos circuitos informais como táxi-lotação (vans, picapes e automóveis no geral) e, em alguns casos, transporte em cooperativas de transporte.

As operações híbridas correspondem a uma quarta modalidade de operação, sendo que a primeira é o transporte regular de passageiros, com operações realizadas por viações a partir de sistemas jurídicos de autorizações precárias, com pontos iniciais e finais das operações em terminais rodoviários; a segunda modalidade corresponde ao transporte em sistema de fretamento em circuito fechado, com autorização e comunicação das operações para a agência reguladora; a terceira modalidade consiste no transporte clandestino, operado por pequenas empresas e por proprietários individuais de veículos com automóveis, micro-ônibus e ônibus, com viagens sem autorização e veículos sem fiscalização; a quarta modalidade consiste no transporte em regime de fretamento em circuito aberto e mediado por tecnologia, que corresponde às operações atuais identificadas no país por Oliveira Neto e Santos (2021), Santos (2024), Oliveira Neto (2024) e Lemos (2025).

¹² O circuito aberto corresponde a operações de transporte em regime de fretamento informal que envolvem o deslocamento de passageiros entre duas localidades sem a obrigatoriedade de realizar o transporte de retorno desses passageiros. Esse tipo de operação representa uma alteração na lógica inicial do serviço de fretamento, que prevê o transporte de ida e retorno do grupo de passageiros deslocados.

Diante desse contexto, Muller (2025, p. 2) analisa a existência de incoerências entre as operações de transporte coletivo mediadas e gestadas por empresas de aplicativo com o arcabouço normativo e regulatório, havendo mudanças técnicas e a inserção de novas práticas, afirmando que “nem toda nova prática ou tecnologia exige modificações substanciais no arcabouço jurídico”. No entanto, Guimarães (2020, p. 29) menciona que as “novas tecnologias ou práticas comerciais podem até atrair a jurisdição, a competência de uma agência regulatória, mas não se encaixam propriamente com o quadro regulatório de que a agência dispõe”, formando o que se pode denominar de “disrupção regulatória”. Por outro lado, Passos (2020, p. 75) pauta-se na noção de que o regime de liberdade de preços e concorrência justificaria a existência das operações da empresa Buser.

Figura 05: Operação de transporte na ligação Manaus–Boa Vista.



Fonte: O autor (2025)

Ainda trazendo questões sobre as operações da Buser, Muller (2025, p. 4) menciona que a inserção das empresas de tecnologia ocasiona uma mudança: se, de um lado, o Estado estabelece a relação “fornecedor-contratante”, “o intermediário assume, nos bancos de dados, o rótulo de ‘contratante’” e “a intermediária faz a distribuição dos mercados, determinando quais serão operados e por quais empresas, atendendo a quais usuários”, havendo ainda a manifestação da relação contraditória de operação em que “as viagens realizadas são apenas aquelas lucrativas e apenas a usuários pagantes, excluindo do direito ao transporte a população vulnerável a quem são, hoje,

garantidos direitos através dos subsídios cruzados (viagens lucrativas custeiam parcialmente as não-lucrativas)”.

Para Muller (2025, p. 16), “[...] a Buser [...] explora clandestinamente o mercado regular com licenças de viagens fretadas que não correspondem integralmente às viagens efetivamente operadas”, e, no contexto do interesse social, pontua-se que “as viagens operadas pela Buser não oferecem garantia de realização da viagem (regularidade, frequência mínima) e nem quaisquer dos benefícios e descontos garantidos por lei” no transporte regular, seja intermunicipal ou interestadual.

A inserção da atividade híbrida, como o caso da Buser, apresenta “[...] sua forma altamente flexível e neoliberal de operação [...]” (Lemos, 2015, p. 19), estabelecendo uma nova ordem organizacional e espacial que se concentra nos eixos mais dinâmicos, como identificou Oliveira Neto (2024), manifestando-se apenas nas ligações de três cidades (Manaus, Rorainópolis e Boa Vista) de um total de oito cidades interligadas pela BR-174, com cinco sem a oferta desse serviço (Presidente Figueiredo, Caracaraí, Iracema, Mucajaí e Pacaraima).

Diante desse contexto de um novo sistema de transporte híbrido, chama-se a atenção para a necessidade de manutenção do sistema regular perante um sistema que reforça uma concorrência desleal, não seguindo os princípios da própria estrutura regulatória vigente no país. Ainda mais, o serviço regular corresponde a uma “provisão dos serviços públicos aos seus cidadãos” (Rolim; Brasileiro, 2009, p. 14) e apresenta uma função social (Dias; Santos, 2018; Lemos; Santos, 2021; Santos, 2024; Oliveira Neto, 2024) fundamental dentro da rede urbana, principalmente pela “obrigatoriedade legal de atenderem a todos os passageiros independentemente de suas condições sociais”, com tarifas específicas e elementos técnicos que, conjuntamente, possibilitam o direito à mobilidade de todos os cidadãos (Dias; Santos, 2018, p. 01).

No contexto analisado da rodovia BR-174, identifica-se que existe esse circuito híbrido, cuja organização foi estabelecida em 2017, com operações iniciadas em setembro de 2021, circuitos de táxi-lotação, com operação mais restrita aos deslocamentos intermunicipais, cooperativas de transporte que atuam nos deslocamentos entre a rede urbana e as áreas rurais; e circuito de fretamento regular, constituindo uma diversidade de atores que participam da atividade de transporte de passageiros ao longo da rodovia BR-174 entre Manaus, Caracaraí, Boa Vista, Bonfim e Pacaraima.

Considerações finais

O transporte rodoviário ocasionou mudanças substanciais na conectividade entre os estados de Roraima e Amazonas, instituindo-se, assim, uma nova rede, com fluxos que se tornaram mais densos, principalmente após a consolidação da rodovia BR-174 em 1998. Houve, no caso do serviço

regular de transporte de passageiros, mudanças de ordem técnica atreladas às transformações ocorridas na rodovia. Recentemente, com os avanços técnicos e a atuação empresarial, passou a haver a disponibilidade de serviços de internet nos ônibus, com acesso à rede via satélite, além de novas operações que se denominaram de operações de transporte híbridas, correspondendo a um terceiro tipo de atividade e que operam fora de uma estrutura regulatória no país.

A partir da pesquisa realizada, foi possível identificar que ocorreram mudanças infraestruturais com a abertura e a consolidação da rodovia, a inserção de conectividade de internet nos veículos e, no contexto do transporte rodoviário de passageiros, a formação de circuitos formais (fretamento e transporte regular intermunicipal, interestadual e internacional), circuitos informais operados em táxi-lotação e operações híbridas (fretamento de circuito aberto e mediado por tecnologia), havendo ainda outras ligações não pontuadas, que correspondem às articulações na escala local do transporte rural entre as cidades e os ramais (distritos, vilas e assentamentos).

No contexto histórico analisado, identificou-se que houve a formação de regimes de operações de monopólio, o rompimento desse regime e o estabelecimento de concorrência não apenas entre as viações de operações regulares, mas também com outras modalidades de serviços que foram sendo estabelecidas no período atual. No caso da ligação interestadual, houve a quebra de monopólio nas operações e instituiu-se um cenário concorrencial, com a entrada de novas empresas que passaram a operar a ligação interestadual, além da inserção da modalidade híbrida, em que há ofertas de passagens com valores reduzidos em comparação àqueles comercializados nos guichês virtuais e nas rodoviárias, constituindo um tipo de circuito híbrido de transportes que opera fora da estrutura regulatória.

A modalidade híbrida (operação de fretamento em circuito aberto) mencionada apresenta mudanças não apenas com a inserção de novas empresas (empresas de fretamento e de aplicativo), mas também de ordem espacial, com operações ocorrendo em locais que não correspondem às rodoviárias, mas a estacionamentos de postos de combustíveis, *shopping centers* etc. Com isso, acaba por pulverizar o nó da rede do transporte rodoviário e por não assumir o comprometimento de garantir o serviço em períodos de baixa demanda ou mesmo de atender às gratuidades, sendo que ambos são assegurados pelo serviço regular.

Enfim, os novos atores identificados correspondem às viações (Amatur, Asatur, Caburaí e Brasília/TransBrasil) que passaram a realizar os deslocamentos e que romperam com o monopólio das operações do grupo Eucatur. Observa-se a existência de concentrações de horários atendendo as capitais regionais (Manaus e Boa Vista) e uma oferta reduzida de horários atendendo as cidades ao longo da rodovia (percursos intermunicipais e interestaduais, como é o caso de Presidente Figueiredo e

Rorainópolis), além da presença de serviços de táxi-lotação operando nos percursos intermunicipais tanto no trecho do Amazonas quanto em Roraima, operações de fretamento e de fretamento em circuito aberto, formando regimes concorrenciais que diferem completamente das primeiras décadas de operação do serviço de transporte rodoviário de passageiros na BR-174 entre Amazonas e Roraima.

Referências

- A CRÍTICA. Buser estreia na região Norte e chega ao Amazonas prometendo preço baixo e conforto nas estradas. 29/09/2021. Disponível em: <https://www.acritica.com/buser-estreia-na-regi-o-norte-e-chega-ao-amazonas-prometendo-preco-baixo-e-conforto-nas-estradas-1.8431> Acesso em: 16 de jul. de 2025.
- ALMEIDA, J. I. H. Corporações e Territorialidades: concessões de serviços públicos no Brasil. Estudos Geográficos (UNESP), v. 4, p. 69-81, 2006.
- ALMEIDA, J. I. H. Nordeste do Brasil e monopólio rodoviário de passageiros. Formação, v. 7, n.1, p. 145-156, 2000.
- ANTT. Anuário Estatístico. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/passageiros/anuario-estatistico-do-TRIIP> Acesso em: 18 de jul. de 2025.
- ARROYO, M.; DOS SANTOS, B. C. Fluidez e porosidade territorial: o transporte rodoviário de passageiros como vetor da integração sul-americana. Entre-Lugar, v. 16, n. 31, p. 37-61, 2025.
- BARROS, N. C. C. de. Roraima: paisagens e tempo na Amazônia setentrional: estudo de ocupação pioneira na América do Sul. Recife: Universitária/UFPE, 1995.
- BECKER, B. Amazônia: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2009
- BOA VISTA. Câmara municipal de Boa Vista Gabinete do Vereador Telmario Mota de Oliveira Processo n.º 9 /09 Projeto DE LEI N.º 058 / 09 Boa Vista/RR, 15 de Junho de 2009 https://sapl.boavista.rr.leg.br/media/sapl/public/materialegislativa/2009/15630/lei_no_1165_de_20_de_agosto_de_2009.pdf
- CARVALHO, T. M.; MAIA, R. P.; SANDER, C. Inserção do rio Branco nas áreas úmidas da Amazônia, Estado de Roraima, Amazônia Setentrional. Ciência Geográfica, v. 25, n. 2, p. 657-681, 2021.
- DA SILVA OLIVEIRA, R. As transformações na organização espacial do estado de Roraima: uma conversa inicial a partir da BR-174. Acta Geográfica, v. 1, n. 1, p. 45-65, 2007.
- DIAS, G. T.; SANTOS, B. C. dos. A função social do transporte coletivo de passageiros: do urbano ao rodoviário no Brasil. In: XIX ENG, São Luís, 2018.
- DINIZ, A. M. A. Fluxos migratórios e formação da rede urbana de Roraima. GEOGRAFIA, Rio Claro, v. 33, n. 2, p. 269-287, 2008.
- DROULERS, M. Brésil: une géohistoire. Paris: PUF, 2001
- ESTRADAS. Supremo Tribunal Federal confirma quebra de monopólio da Eucatur. 01/10/2008. Disponível em: <https://estradas.com.br/supremo-tribunal-federal-confirma-quebra-de-monopolio-da-eucatur/> Acesso em: 14 de jul. de 2025.
- FOLHA DE BOA VISTA. Fim do monopólio na linha interestadual. 18/11/2014. Disponível em: <https://www.folhabv.com.br/cotidiano/fim-do-monopolio-na-linha-interestadual/> Acesso em: 14 de jul. de 2025.
- GONÇALVES, C. W. P. Amazônia, Amazônias. São Paulo: Contexto, 2006.
- GUIMARÃES, S. A inovação nos serviços de transporte rodoviário. Monografia em Direito, Universidade de Brasília, Brasília, 2020, 223f.
- JORNAL DO COMMERCIO. Acidente na balsa interdita mais uma vez a rodovia BR-174. 02/06/1979, p. 3
- JORNAL DO COMMERCIO. Convivência Social – Nogar. 10/08/1971, p. 12.

- JORNAL DO COMMERCIO. Eucatur / Marlin. 21/11/1985, p. 12.
- JORNAL DO COMMERCIO. Horário de saída dos ônibus da Rodoviária Municipal. 10/03/1999
- JORNAL DO COMMERCIO. Manaus ligada a Roraima e o Brasil à Venezuela e Guiana. 29/12/1976, p. 1
- JORNAL DO COMMERCIO. Nada Sabe. 09/06/1977.
- JORNAL DO COMMERCIO. Transporte Municipal. 10/07/2000, p. 18.
- JORNAL DO COMMERCIO. Transportes aero-rodoviários. 26/11/1977, p. 18.
- JORNAL DO COMMERCIO. Transportes. 04-05-06/12/2004, p. 20.
- JORNAL DO COMMERCIO. Transportes. 08-09-10/01/2005, p. 20.
- LEMOS, J. H. Z. As novas tecnologias no transporte rodoviário de passageiros brasileiro: planejamento territorial, inovações e desafios. Textos para Discussão LabCit/GEDRI, v. 6, n. 2, 2025, pp. 266-294
- LEMOS, J. H. Z. Dinâmicas territoriais e crise no transporte público regional catarinense. PerCursos, Florianópolis, v. 26, e0302, 2025.
- LEMOS, J. H. Z.; SANTOS, B. C. dos. O transporte rodoviário interestadual de passageiros na rede urbana da região Sul: uma análise das cidades pequenas. GeoTextos, v. 17, n. 1, 2021, pp. 13-39.
- MARINHO, R. R.; RIVERA, I. A. Variabilidade espacial da precipitação nas sub-bacias do rio Negro (AM) e rio Branco (RR). XIX Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, 2019, pp. 247-25.
- MARTINS, F. G. D. Mercados de transporte rodoviário interestadual de passageiros: uma análise sob enfoque dinâmico de elementos determinantes das condições de concorrência. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2007, 154f.
- MARTINS, F. G. D.; ROCHA, C. H.; BARROS, A. P. B. G. Concentração na Indústria de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros. Anais do XVIII Congresso da ANPET, Florianópolis, 2004.
- MEDINA, R. do N.; OLIVEIRA NETO, T.; SILVA, F. B. A. da. Redes, fluxos e periodização da ligação Manaus-Boa Vista (Rodovia BR-174). Conexões, v. 3, n. 20, p. 202-226, 2024.
- NOGUEIRA, R. J. B. Amazonas: Um estado ribeirinho / estudo do transporte fluvial de passageiros e de cargas. 1994. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Universidade de São Paulo-USP. 1994.
- OLIVEIRA NETO, T. O transporte rodoviário de passageiros na Amazônia brasileira. Tese de Doutorado em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024, 741f.
- OLIVEIRA NETO, T.; CRUZ, M. J. M. A Geografia e a formação de professores no estado do Amazonas: experiências, diálogos e saberes (Turma Uarini/AM). 1. ed. Manaus: EDUA, 2025.
- OLIVEIRA NETO, T.; SANTOS B. C. dos. Transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil: integração, mudanças e precarização. Revista ENANPEGE, 2021, pp. 01-20
- OLIVEIRA NETO, T.; SANTOS, B. C. dos. Transporte rodoviário de passageiros e os novos aplicativos. Revista Territorio y Transportes, v. 24, 2021, pp. 172-202.
- OLIVEIRA, J. A. Cidades na selva: a urbanização das Amazonas. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994
- OLIVEIRA, J. A. Waimiri-atroari: invasão e fragmentação do território indígena. Travessia - Revistado Migrante, nº 24, 1996.
- OLIVEIRA, J. A.de. A cultura, as cidades e os rios na Amazônia. Ciência e Cultura, v. 58, n. 3, p. 27-29, 2006.
- PASSOS, L. C. de A. A legalidade da Buser frente ao ordenamento jurídico brasileiro. Monografia em Direito, Universidade de Brasília, Brasília, 2020, 92f.
- PEDRAÇA, P. H. R. Território e transporte no Brasil: quem domina o trecho?. Relatório de Pesquisa. Manaus: UFAM, 2009. https://riu.ufam.edu.br/handle/prefix/1500?locale=pt_BR
- RIBEIRO, M. A. C. A complexidade da rede urbana amazônica: três dimensões de análise. 1998. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal do Rio de Janeiro UFRJ. 1998.

- RIBEIRO, M. Â; ALMEIDA, R. S. de. Os sistemas de transporte na Região Norte: Evolução e Reorganização das Redes. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 51, n. 2, 1989, pp. 33-98. Os sistemas de transporte na Região Norte: Evolução e Reorganização das Redes
- ROLIM, F. A. O.; BRASILEIRO, A. Competitividade na regulamentação do transporte rodoviário de passageiros: uma análise à luz de um modelo de auditoria. *Transportes*, v. 17, n. 1, 2009, pp. 14-26.
- SANTOS, M. Natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. 4º ed. São Paulo: EDUSP, 2006.
- SCHWADE, T. M. M. Reordenamento territorial e conflitos agrários em Presidente Figueiredo – Amazonas. 2012. 117 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais e Sustentabilidade na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2012.
- SILVA LEITE, G. C. da; TRINDADE JÚNIOR, S. C. da. Meio técnico-científico informacional e fluidez territorial na amazônia brasileira. *Boletim Goiano de Geografia*, v. 38, n. 3, p. 516-533, 2018.
- SILVEIRA, I. M. da; GATTI, M. Notas sobre a ocupação de Roraima, migração e colonização. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, Série Antropologia*, v. 4, n. 1, p. 43-64, 1988.
- SORRE, M. Fundamentos da Geografia Humana. In.: MEGALE, Januário Francisco (org.). Max Sorre. São Paulo: Ática, 1984. pp.87-98
- WOLKOWITSCH, M. Géographie des transports. Paris: Librairie Armand Colin, 1973
- WRIGHT, C. L. A regulamentação econômica dos transportes. *Revista Brasileira de Economia*, v. 36, n. 2, p. 129-160, 1982.
- WRIGHT, C. L. Transporte rodoviário de ônibus. Brasília: IPEA, 1992.