

TRANSPORTE ALTERNATIVO:

CARACTERÍSTICAS DE MERCADOS EMERGENTES

Karla Fabiana de França Barboza

COPPE, UFRJ, Rio de Janeiro, Brasil, karla@pet.coppe.ufrj.br

Eric Amaral Ferreira

COPPE, UFRJ, Rio de Janeiro, Brasil, eric@pet.coppe.ufrj.br

Rômulo Dante Orrico Filho

COPPE, UFRJ, Rio de Janeiro, Brasil, romulo@pet.coppe.ufrj.br

RESUMO

A divisão modal dos transportes urbanos no Brasil vem se modificando profundamente. Em meados da década de 90, constatou-se o crescimento significativo do transporte de passageiros realizado por veículos de pequeno porte (VPP) nas principais cidades brasileiras. Examinando-se pesquisas recentes (NTU e ANTP, 1997; NTU, 1999; NTU, 2000, por exemplo) é possível verificar que cerca de 85% das capitais brasileiras já tiveram, ou ainda possuem, a presença do transporte por VPP em sua forma legalizada ou não.

Diante da importância e relevância do tema no Brasil, e principalmente na cidade do Rio de Janeiro e Região Metropolitana, o presente trabalho objetiva realizar um diagnóstico dos serviços de transporte por VPP e caracterizar esse mercado emergente, através de pesquisas de entrevistas com presidentes de cooperativas, enfocando formas de entrada no mercado, estrutura organizacional das cooperativas e características operacionais dos serviços prestados por elas.

Dada a carência de dados, a pesquisa desenvolvida desvenda práticas utilizadas pelas cooperativas, identifica as principais linhas de desejo dos 3.500 veículos objetos de entrevista, obtendo um mapeamento parcial da operação de transporte por VPP, informação, até então, desconhecida das autoridades de transporte.

PALAVRAS CHAVE

Veículos de pequeno porte, mercado de transporte, cooperativa

1. INTRODUÇÃO

O transporte público (TP) de passageiros possui um papel diferenciado entre os países desenvolvidos e os países subdesenvolvidos, porém algumas características deste transporte são comuns a estas sociedades, pois, de modo geral o TP democratiza os deslocamentos urbanos para quem não possui carro ou para aqueles que não desejam ou não possam utilizá-lo (pessoas deficientes, adolescentes etc.). Ao possibilitar os deslocamentos o TP é uma ferramenta importantíssima na democratização dos espaços urbanos e na formação espacial das cidades. Além destes atributos o TP é uma solução eficiente e socialmente justa de deslocamento para as populações de baixa renda tanto para países desenvolvidos como para países em desenvolvimento.

Dentro deste contexto o Brasil tem-se caracterizado por apresentar uma sólida indústria de transporte público, baseado quase que exclusivamente no transporte por ônibus. A história da indústria do ônibus brasileiro remonta em grande parte à década de 50 quando da consolidação da indústria automobilística no Brasil (Brasileiro e Henry, 1999).

A política rodoviarista implantada no Brasil, nesta época, favoreceu sobremaneira a instalação da indústria de transporte público por veículos sobre pneus (motor, gasolina ou diesel). Se de um lado os investimentos em bondes se tornavam escassos e demandavam grandes capitais, os veículos sobre pneus se multiplicavam pois não necessitam de grande capital para serem adquiridos e podiam acompanhar facilmente, devido a sua grande flexibilidade e rapidez, a expansão urbana e ao processo de urbanização característico da metade do século XX. Eram veículos de vários tamanhos: *autobuses* com capacidade de 12 a 40 assentos; microônibus com 12 assentos; e kombis, pick-ups, caminhonetes com 6 a 8 assentos. Cada proprietário conduzia seu próprio veículo e a operação era extremamente artesanal. Os operadores eram de origem modesta e exerciam outras atividades que tinham certa relação com transporte: eram, por exemplo, mecânicos. Com o crescimento das cidades, os veículos eram substituídos por outros de maior capacidade (Brasileiro, 1996). As empresas de bonde que exerciam monopólio desde o final do século XIX, viram sua hegemonia declinar frente a concorrência exercida por veículos de pequeno porte (VPP) atuando à margem da regulamentação. São Paulo (Henry e Zioni, 1999), Recife (Brasileiro e Santos, 1999) e Belo Horizonte (Cançado *et al.*, 1999) são algumas das cidades que tiveram a presença deste tipo de concorrência em seus sistemas de transporte.

Enquanto as redes de bondes eram deixadas de lado como prioridade de transporte, as municipalidades passaram a criar empresas públicas de transporte. O Poder Público, vendo a atomização empresarial como um problema, pôs em prática políticas públicas que forçaram a união de operadores individuais, concentrando capitais (Santos, 2000). A partir da década de 60 e 70, ocorre de forma quase generalizada nas cidades brasileiras a formação das atuais empresas de transporte por ônibus. Esta forma de organização está intimamente relacionada às políticas regulatórias utilizadas pelos governos municipais. A utilização de práticas de concentração de oferta, forçando as empresas a se concentrarem e padronizando tipos de veículos induziu ao fim das lotações e ao início das modernas empresas de ônibus (Brasileiro e Henry, 1999).

As empresas privadas operadoras das típicas áreas urbanas brasileiras, então, passaram a estar sob regulamentação pública dando proteção contra a entrada de novos competidores.

Desta forma, o setor regulamentado se tornou um negócio lucrativo e as empresas estabelecidas se transformaram em grandes empresas. No entanto, a partir de meados da década de 90, a fase de crescimento e proteção total das empresas de ônibus à entrada de novos competidores dá sinais de esgotamento. O setor de transporte público de passageiro passa por uma fase de redefinição. Para Aragão *et al.* (2000) a etapa histórica em que a empresa de brasileira de ônibus constituiu um dos mais impressionantes parques empresariais privados, exemplares para países vizinhos e países mais desenvolvidos, está encerrada. A ameaça se encontra na crise: o número de passageiros transportados que vem caindo há alguns anos, pela migração desses ou para o transporte individual, ou para simples marcha-a-pé, ou para o transporte de veículo de pequeno porte (VPP). A concorrência pelo transporte de VPP, embora seja tão ameaçadora quanto a primeira, é a que tem causado maior lamentação junto ao empresariado de ônibus e aos órgãos gestores (Aragão, 1999).

2. ANOS 90 E A CRISE QUE SE INSTALA

A divisão modal dos transportes urbanos no Brasil vem se modificando profundamente. Na década de 90, constatou-se, nas cidades brasileiras, grande aumento do informal, aumento na frota de veículos particulares, aumento da quantidade de viagens a pé e, ao mesmo tempo, sensível queda de demanda de passageiros transportados por ônibus.

O (re)surgimento do transporte informal nos anos 90 preocupou sobremaneira os órgãos de gerência estaduais e municipais, empresários de ônibus e indústrias ligados ao setor transporte. Universidades, entidades de classe como a NTU e a ANTP têm patrocinado e promovido seminários e grupos de trabalho. O resultado destas discussões pode ser encontrado em diversas publicações, tais como “Transporte Informal – Risco em não se encarar o problema de frente” de 1999 e “Transporte Público Urbano – Crise e Oportunidade” de 1998.

Embora o fenômeno estivesse presente em algumas cidades há mais tempo (casos como o de Recife, que possui registro de presença de kombis desde os primeiros anos 80 nas cidades periféricas, e como do Rio de Janeiro, com seus “cabritinhos”, kombis ligando os morros ao centro dos bairros (Brasileiro, 1999), foi em meados da década de noventa que várias cidades brasileiras, dentre elas as principais capitais do país, passaram a ter no seu setor de transporte a presença significativa de transportadores ilegais. A partir daí esse tipo de serviço passou a ser apontado, por alguns, como o responsável principal pela perda de passageiros e receitas e ainda ter contribuído para o aumento do número de veículos em circulação nos grandes centros agravando os congestionamentos (NTU, 1999).

O fato é que, ao contrário da tendência de aumento de passageiros das décadas passadas, ao longo da década de 90, houve uma redução no número de passageiros transportados nos serviços de transporte público regular de passageiros. Analisando os últimos cinco anos, podemos observar uma redução no IPK das principais capitais brasileiras. O IPK, por ser uma razão entre número de passageiros transportados e a quilometragem percorrida, é afetado diretamente pela variação destes dois fatores de produção. Tem-se observado em muitas capitais brasileiras a estagnação e até mesmo a redução no número de passageiros transportados ao passo que a quilometragem efetiva tem crescido. A combinação entre a

redução no número de passageiros transportados (Gráfico 1) e o aumento da quilometragem percorrida (Gráfico 2) tem ocasionado a queda do IPK (Gráfico 3).

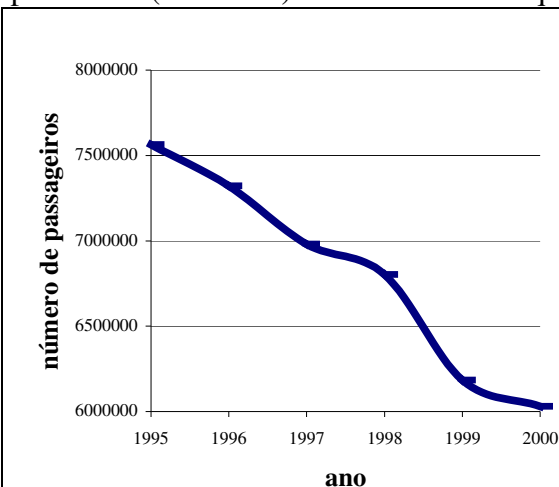


Gráfico 1: Número de passageiros transportados por ano (principais capitais brasileiras)

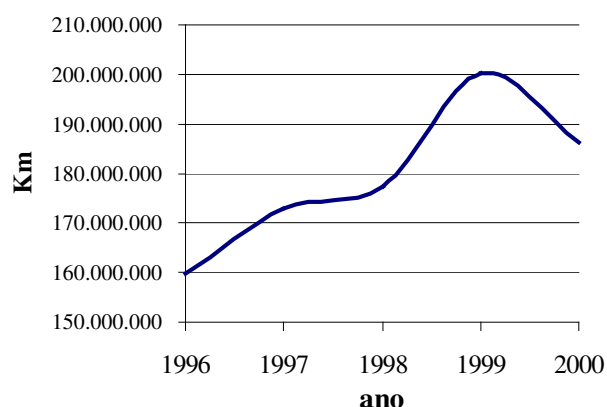


Gráfico 2: Quilometragem nas capitais brasileiras

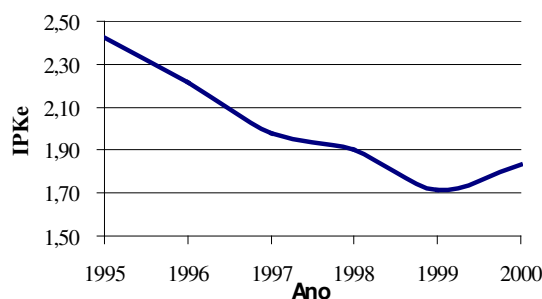


Gráfico 3: IPKe - capitais brasileiras mês base - abril

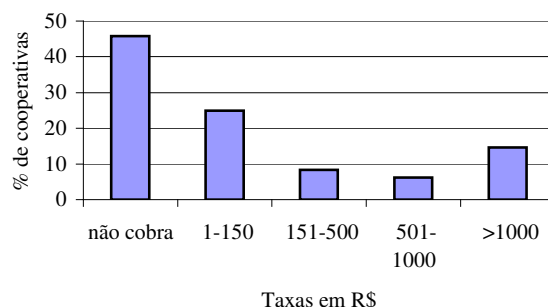


Gráfico 4: Cooperativas versus taxas de adesão

3. CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO DE VPP

Examinando-se pesquisas recentes publicas no Brasil (NTU e ANTP, 1997; NTU, 1999; NTU, 2000, por exemplo) é possível verificar que cerca de 85% das capitais brasileiras já tiveram, ou ainda possuem, a presença do transporte por VPP em sua forma legalizada ou não. Muitas delas já permitem que VPP operem serviços de transporte regular de forma regulamentada (Barboza, 2002). Somando-se as autorizações individuais dadas aos operadores de VPP, chega-se a no mínimo 8.000 autorizatários nas principais capitais e regiões metropolitanas brasileiras. De fato, o surgimento destes serviços de transporte, sobretudo os realizados por kombis, vans e microônibus, se mostrou um dos principais, se não o principal, componente de mudança no contexto do sistema de transporte público de passageiros, modificando profundamente a divisão modal dos transportes urbanos brasileiros desde meados da década de 90.

O crescimento expressivo e a rapidez do fenômeno do transporte de passageiros podem ser constatados quando observado os dados de seu crescimento em algumas cidades. Em Belo

Horizonte, por exemplo, o número de veículos informais passou de 300 para 1500 veículos. Um crescimento de cerca de 400% em menos de um ano (Jornal do Brasil, 2000). Em Jaboatão dos Guararapes, cidade localizada na região metropolitana do Recife, cerca de 2350 VPP transportam até 80% da demanda (Reck *et al.*, 1998). Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, segundo matéria veiculada pelo Jornal O Globo (nov/2000), os alternativos já transportam mais que o metrô e o trem de subúrbio, totalizando cerca de 550 mil passageiros por dia, com cerca de 8.000 veículos. Segundo dados fornecidos pelo secretário de transportes da cidade do Rio de Janeiro, o número de vans cadastradas na prefeitura da cidade com intuito de legalização ultrapassam 8.350 veículos.

Diversos fatores tentam explicar porquê, em tão pouco tempo, os transportadores ilegais surgiram e cresceram. O caminho apontado para o surgimento pode ter sido o seguinte:

- a abertura econômica dos anos 90 proporcionou a entrada de veículos importados com preços atraentes e facilidades de financiamento. Além disto a moeda valorizada frente ao dólar tornou estes artigos mais acessíveis;
- pequenos investidores vindos da crise do emprego e dos programas de demissões voluntárias (PDVs) procuravam no mercado ilegal um ramo atrativo para investirem suas indenizações e poupanças;
- um nicho de mercado estava aberto devido à baixa qualidade do serviço regular de transporte e a pouca ou nenhuma fiscalização exercida por órgãos gestores frágeis e/ou omissos; e
- os pequenos investidores apostaram neste mercado atraente e possível para novos entrantes.

É bom frisar que o aparecimento de operadores ilegais não ocorre somente em casos de desregulamentação consciente do mercado. Seu surgimento se dá principalmente por causa de declínio dos serviços prestados pelos operadores tradicionais (Gwilliam, 2001). Os operadores ilegais surgem para preencher o espaço deixado pela ausência de serviços fidedignos.

Para o crescimento do transporte ilegal, Araújo (2000) aponta alguns fatores. São eles: o baixo investimento inicial, a alta rentabilidade nos primeiros anos, algumas características operacionais e tecnológicas presente no transporte ilegal que trouxeram a boa aceitação por parte dos usuários, a força política da categoria principalmente na esfera municipal e estadual e as relações obscuras com órgãos fiscalizadores que promovem “trocas de favores” entre ilegais e órgãos gestores e entre ilegais e a polícia.

SANTOS *et al.* (2001) identificam três tipos diferentes de reações, embora possam ser adotadas concomitantemente ou em sequência,. São elas

Diante da significativa presença dos VPP e da consolidação desse mercado perante aos usuários, as autoridades públicas normalmente adotam diferentes tipos de reações, Santos *et al.* (2001) identificaram três importantes reações:

- decidem preservar o *status quo* anterior à entrada dos informais, fazendo uso do controle policial para banir os ilegais;
- intimidam, sem muita ênfase, a entrada de ilegais e procedem à regulamentação de determinada quantidade deles; e

- permanecem apáticos e não definem precisamente a sua posição. A indiferença ou a demora em se adotar uma posição tem por consequência o aumento do número dos informais e por isto há uma maior dificuldade em solucionar o problema.

Para BALASSIANO (1996) penalizar ou mesmo coibir a operação dos ilegais sem antes realizar melhoria nos serviços de transporte regular seria no mínimo insensato. Muitos autores como, por exemplo, GWILLIAM (2001) compreendem que simplesmente suprimir o transporte ilegal por ações administrativas não é desejável nem mesmo exequível, BOYLE (1994) reconhece que há espaço para os VPP e que leis draconianas não são a solução, o mesmo ponto de vista sobre a repressão policial é adotado pela NTU (1999).

3.1. Mercado de VPP no Rio de Janeiro

Segundo Guerra (2002), talvez o transporte por VPP no Rio de Janeiro tenha sido o primeiro mercado a ser regulamentado no Brasil, a primeira regulamentação data de 1984 através de resoluções da Secretaria Municipal de Obras. As primeiras regulamentações previam Serviços Complementares, estes serviços operariam em locais de difícil acesso ou locais onde não houvesse linhas de ônibus. Em 1998 o governo estadual regulamentou o Serviço de Transporte Alternativo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros em veículos de pequeno porte e, em 2001 a prefeitura municipal regulamentou o Subsistema de Transporte Urbano Especial Complementar de Passageiros em veículos de Baixa capacidade.

As regulamentações adotadas pelo poder público municipal e estadual foram, em grande medida, provenientes da pressão dos órgãos de classe e operadores autônomos agrupados em associações, cooperativas e sindicatos. O agrupamento de operadores autônomos em cooperativas deu-se por exigência do regulamento estadual de 1988, facilitando com isso a organização dos operadores em entidades sociais representativas.

O poder público manteve-se a margem do processo e da dinâmica da evolução do mercado de transporte por VPP. Até o ano 2000, os órgãos públicos responsáveis pelo transporte público municipal e metropolitano não sabiam como o mercado estava organizado, quantas cooperativas existiam, muito menos quantos veículos operavam diariamente na região metropolitana e na cidade do Rio de Janeiro. Diante do quadro, foi desenvolvido no decorrer da disciplina Laboratório de Transporte Público, do Programa de Engenharia de Transportes da UFRJ (Ferreira *et al.* 2000), uma pesquisa junto aos órgãos de gerência e presidentes de cooperativas a fim de aprofundar e identificar aspectos operacionais, como a forma de entrada, estrutura organizacional, características organizacionais das cooperativas tais como: número de cooperados, pessoal administrativo, registro/filiações, regulamento interno, serviços, frota (tipo e quantidade), uso de terminais, linhas e itinerários. Foram, contatadas: mais de 50 cooperativas, contemplando informações de aproximadamente 3.500 veículos associados. Obteve-se com isto um mapeamento parcial da operação e foram identificadas muitas características deste mercado emergente. Dada a carência dos dados, esta pesquisa teve como resultado informações até então desconhecidas pelas autoridades da área de transporte. Algumas destas informações, unidas a outras conseguidas posteriormente, serão comentadas no decorrer deste trabalho.

3.1.1. Formas de Entrada

Apesar da legislação prever que todo operador de VPP da região metropolitana do Rio de Janeiro deva estar vinculado à cooperativa, a pesquisa identificou que muitos operam a margem da lei atuando de forma completamente independente da categoria sem vinculação com qualquer cooperativa, estes operadores denominados de “bandalha”, apesar de serem “autônomos” estão sujeitos às regras estabelecidas no mercado, ou seja, a entrada não é totalmente livre e ele não pode escolher um itinerário a seguir, deve se certificar se aquela rota já não “pertence” a um grupo ou cooperativa. Neste caso ele será considerado um intruso e poderá ser expulso e sujeito inclusive à agressão. Algumas cooperativas, conforme descrito por Lima (2001), embora exijam o direito da livre concorrência com o transporte por ônibus regulamentado, desejam exclusividade em seus negócios, não admitindo abrir o mercado para outros que desejem entrar na atividade, como se estivessem operando em linhas licitadas. No entanto, a determinação e a delimitação por parte das cooperativas dos territórios que lhes “pertencem”, segundo Cervero (2000), tem seu lado positivo. Isto impõe a ordem evitando o caos e a anarquia nas ruas, embora às vezes lancem mão da força para que isto aconteça.

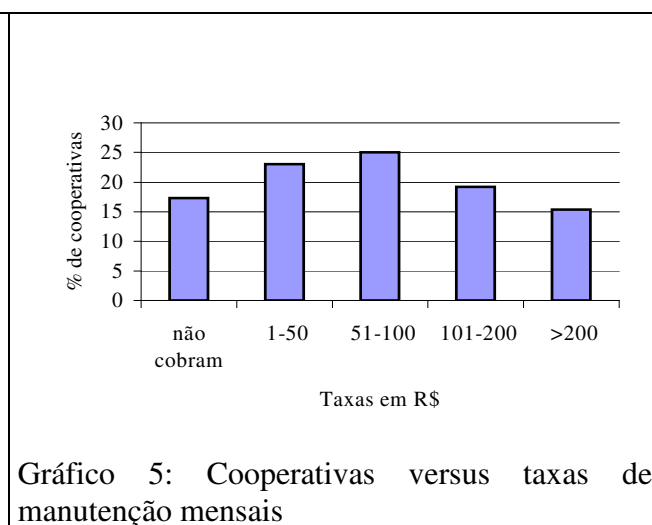
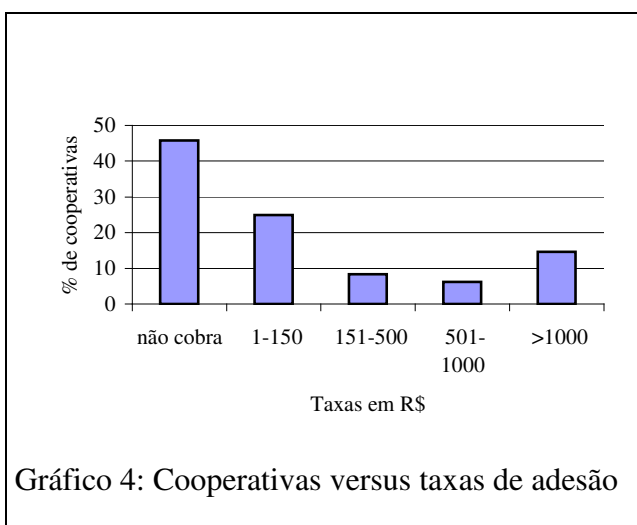
A estrutura organizacional de uma cooperativa possui vários cargos - presidente, vice-presidente, tesoureiro, diretor administrativo - e seus ocupantes são eleitos pelos associados para exercerem funções específicas (Araújo, 2000). As cooperativas adotam regulamentos internos, fruto de acordos e “consensos”, que orientam o comportamento de seus membros. Algumas regras enfocam eficiência e justiça como, por exemplo, assegurar serviço adequado nos períodos de entre-pico fazendo rodízio entre os associados e proibir que, entre sócios, haja ultrapassagens e “roubos” de clientes. Em casos de infração das regras, o infrator é julgado e multas são aplicadas. Na cooperativa estudada por Araújo (2000), por exemplo, uma das normas de aceitação é que o motorista possua carteira profissional tipo D e que seu veículo tenha o seguro obrigatório contra acidentes para passageiros e seguro contra terceiros. Depois de admitido, a cooperativa exige realização de revisões mecânicas periódicas garantindo a manutenção adequada dos veículos. Em alguns casos, as cooperativas fazem também serviços financeiros, agrupando seus associados na busca de descontos na compra de lubrificantes, combustível, equipamentos e mesmo na aquisição de serviços especializados.

As cooperativas tendem a se agrupar, principalmente quando há repressão por parte do Poder Público ao serviço e quando há interesse da categoria em buscar a legalização. Algo em torno de 69% das cooperativas consultadas se dizem filiadas de algum órgão hierarquicamente superior como federações ou confederações.

A principal diferença entre as cooperativas e os bandalhas é o fato de que com o uso de cooperativas os serviços poderão se tornar mais confiáveis, devido a maior capacidade de enfrentar situações adversas e manter o serviço em funcionamento, do que nos casos onde a operação seja feita por pessoas físicas não cooperadas (Santos e Ramos, 2000).

Para entrar no mercado através de cooperativas, o interessado poderá recorrer a pelo menos três caminhos: formar uma nova cooperativa; comprar ou alugar uma vaga em uma cooperativa que possua o quadro de adesão fechado; ou procurar cooperativas que tenham vagas e interesse em aumentar o número de associados.

A pesquisa identificou que a adesão às cooperativas requer o pagamento de uma taxa. Embora seja ilegal a cobrança para associação em cooperativa, cerca de 54% das cooperativas pesquisadas fazem este tipo de cobrança e aproximadamente 27% destas efetuam cobranças superiores a R\$ 1.000,00. Em alguns casos, após pagar a taxa de adesão, o então cooperado ainda deve pagar as taxas de manutenção mensais. Mais de 82% das cooperativas pesquisadas fazem este tipo de cobrança. Aproximadamente 30% destas cobram taxas mensais entre R\$51,00 a R\$100,00 e cerca de 19% destas cobram taxas mais altas ou iguais a R\$ 200,00. Os Gráficos 4 e 5 apresentam a distribuição das cooperativas de acordo as taxas adesão cobradas e de acordo com as taxas de manutenção, respectivamente. Segundo Araújo (2000), estes valores arrecadados não cobrem apenas os custos relacionados diretamente com a estrutura organizacional das cooperativas. O autor enfatiza que existem outros fatores que influenciam nos custos. Um deles é o tipo de relação político-institucionais dos dirigentes com órgãos de gerência e fiscalização.



3.1.2. Características das Cooperativas

O setor do transporte ilegal está, sem exceção, dominado pelo setor privado. Os veículos utilizados são de pequeno porte, em comparação com os ônibus convencionais do setor formal. 49% das cooperativas têm a Topic como veículo predominante (ver Gráfico 6). Em seguida, vem a Kombi. 19% das cooperativas dizem ter este veículo como predominante. No entanto, quando se leva em consideração o número de cooperados destas entidades (Gráfico 7) é possível verificar que o percentual de veículo do tipo Kombi aumenta indo para 28% dos veículos no mercado. O percentual da Topic diminui, e representa cerca de 47% dos veículos no mercado. Isto evidencia que várias cooperativas de maior porte, ou seja, com maior número de associados, possuem como veículo predominante a Kombi.

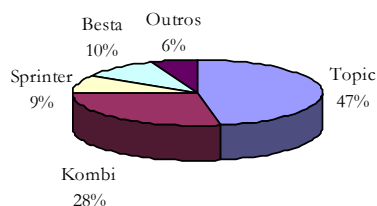


Gráfico 7: Veículo predominante dos cooperados

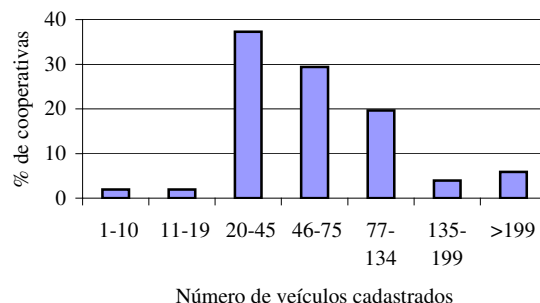


Gráfico 8: Porte das cooperativas

Cerca de 89% das cooperativas estudadas possuem números iguais de veículos cadastrados e associados, podendo indicar a atomização na propriedade dos veículos. Na maioria das vezes o motorista é proprietário do veículo, entretanto existem cerca de 17% das cooperativas possuem mais cooperados do que veículos cadastrados. Este número pode estar relacionado aos casos em que há sociedade na compra do veículo ou aos casos em que, além do proprietário, há outro motorista. Na pesquisa foi possível identificar que aproximadamente 3% das cooperativas possuem mais veículos do que associados, podendo indicar a formação de pequenas frotas. Nestes casos a maior média de veículos por cooperado é de aproximadamente 1,30.

Com relação ao porte das cooperativas, levando-se em consideração o número de veículos nelas cadastrados, 67% delas dispõem de 20 a 75 veículos. Apenas 4% delas possuem entre 1 e 19 veículos e 6% delas possuem mais de 199 veículos. O Gráfico 8 mostra a distribuição das cooperativas em relação ao número de veículos que dispõe.

3.1.3. Características Operacionais

Uma das características que o distingue o serviço aqui estudada do ônibus formal é que nele é possível ao usuário embarcar e desembarcar em qualquer parte ao longo do percurso. É a flexibilidade a sua marca registrada: rotas, horários e preços variáveis.

Cerca de 72% das cooperativas fazem uso de terminais (por terminal se entende um local preestabelecido onde os operadores se concentram a espera de usuários). 10% das cooperativas que utilizam terminais afirmam ter propriedade sobre eles, 70% delas usam terminais alugados e 20% estabelecem terminais em espaços públicos, como ruas, avenidas e praças. Alguns terminais servem apenas a uma única cooperativa, outros são freqüentados por cooperativas em comum acordo e outros são freqüentados por qualquer operador, sendo cooperado ou não, desde que pague alguma taxa.

A lógica de operação dos terminais influencia na formação de preços e o nível de serviço ofertado. A maioria dos terminais possui “gerentes”. Nos casos em que o terminal pertence a uma cooperativa, é dela a responsabilidade de gerencia-lo. Para organizar o terminal é comum o emprego de despachantes, usualmente chamado de prancheteiro, e de

chamadores. Os prancheteiros controlam as filas de operadores e organizam as saídas dos veículos. Os veículos partem do terminal, nos horários de maior solicitude, geralmente quando lotam. Em horários de menos demanda, a saída dos veículos se dá em obediência a headways definidos em “consenso”. Os chamadores, também chamados por Araújo (2000) de cameladores, são responsáveis por atrair usuários para o serviço. É comum vê-los, em pontos de ônibus, convencendo usuários a desistir da espera pelo ônibus e embarcar em um VPP. Cerca de 85% das cooperativas pesquisadas afirmaram manter algum auxiliar na operação do serviço. Destas 63% dizem ter chamadores, 73% dizem ter prancheteiros e 32% dizem ter gerentes de terminal.

Algumas cooperativas oferecem a seus associados assessoria jurídica, desconto em peças, assistência mecânica, lavagem de veículos. Também oferecem, no entanto com menos frequência, assessoria técnica, assistência médica, assistência 24h - reboque - seguro, desconto ou parcelamento na compra de combustíveis propiciada pela parceria com postos, assistência odontológica, dentre outros. A assessoria jurídica é o serviço mais oferecido. Cerca de 21% das cooperativas garantem este serviço a seus associados. A assistência odontológica é o benefício menos oferecido. Apenas 3% das cooperativas dizem oferecer este serviço a seus associados. No entanto, em grande parte dos casos, a manutenção, abastecimento, lubrificação e limpeza dos veículos são assegurados pelos próprios operadores de forma individual e artesanal.

4. CONCLUSÕES

O surgimento do transporte feito por VPP, a margem da regulamentação, tem contribuído de forma relevante na mudança no mercado de transporte público urbano de passageiros, que ao longo das últimas três décadas, apresentava-se praticamente estável. As empresas de ônibus, até então protegidas pela regulamentação, passaram a sofrer com a presença da competição, em especial a queda de sua demanda, embora esta queda não se de única e exclusivamente à presença de VPP. O crescimento expressivo e a rapidez do fenômeno no Rio de Janeiro, além da falta de informações precisas das autoridades públicas na época, moveram o interesse em conhecer características deste serviço emergente. As características identificadas foram:

- pode-se entrar no mercado de forma individual e independente de outros operadores (operador “bandalha”) ou agrupado em cooperativas. Algumas cooperativas, por sua vez, procuram se agrupar em níveis hierárquicos superiores como, por exemplo, em confederações e federações;
- ao operar de forma independente, o operador autônomo deve procurar áreas de menor conflito com os operadores existentes. É comum a delimitação de áreas por cooperativas e caso o operador autônomo resolva atuar em uma destas regiões poderá ser considerado um intruso e banido dela., muitas vezes de forma violenta;
- na estrutura organizacional de uma cooperativa geralmente existem vários cargos - presidente, vice-presidente, tesoureiro, diretor administrativo - e seus ocupantes são eleitos pelos associados para exercerem funções específicas.
- as cooperativas costumam adotar regulamentos internos, fruto de acordos e “consensos”, que orientam o comportamento de seus membros;
- para se filiar a uma cooperativa o operador usualmente terá que pagar uma taxa de adesão e ainda arcar com uma taxa de manutenção que é cobrada mensalmente.

- o setor do transporte ilegal está, sem exceção, dominado pelo setor privado. Os veículos utilizados são de pequeno porte, em comparação com os ônibus convencionais do setor formal. As marcas dos veículos que predominam no mercado são Topic e Kombi;
- a maioria das cooperativas dispõem de 20 a 75 veículos. Geralmente o motorista é proprietário do veículo, entretanto existem casos que o motorista é um empregado que recebe salário fixo ou arrenda o veículo por uma taxa fixa ou porcentagem da arrecadação diária. Há notícias de que vem crescendo a formação de pequenas frotas por um único proprietário, mas isto ainda é raro;
- é comum o uso de terminais sejam eles públicos ou privados e para organiza-los é necessário o emprego de despachantes, usualmente chamado de prancheteiro, e de chamadores;
- os principais serviços oferecidos no conjunto de cooperativas, mas em grande parte dos casos, a manutenção, abastecimento, lubrificação e limpeza dos veículos são assegurados pelos próprios operadores de forma individual e artesanal.

Os aspectos envolvidos na formação de mercados de transporte público de passageiros são por demais amplos e complexos, além de envolver diversos aspectos, tais como regulamentação, capacidade industrial, nível de emprego, renda média da população etc., estes mercados são dinâmicos e se encontram em constante transformação. Porém muitas das características do mercado de transporte público por VPP presentes no Rio de Janeiro são comuns a vários mercados em várias partes do mundo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aragão, J. (1999) “Modernização, Abordagem Empírica das Empresas Frente às Exigências do Transporte”. In: Brasileiro, A. e Henry, E. (eds), *Viação Ilimitada — Ônibus das Cidades Brasileiras*, Capítulo 5, São Paulo, Cultura Editores Associados.
- Aragão, J., A. Brasileiro, E. Santos e R. Orrico Filho (2000) “Sacudindo a Poeira e Construindo o Novo Ciclo de Desenvolvimento do Transporte Público por Ônibus”. In: Santos, E. e J. Aragão (eds), *Transporte em Tempos de Reforma — Ensaio Sobre a Problemática*, Brasília, LGE.
- Araújo, A. M. (2000) Uma Contribuição Metodológica para o Cálculo dos Custos do Transporte Alternativo. Tese de M.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Balassiano, R. (1996) “Transporte por Vans – O Que Considerar no Processo de Regulamentação?”, *Transportes*, vol. 4, n. 1 e 2, pp.87-105.
- Barboza, K. F. F. (2002) Regulamentação do Transporte Público Alternativo: A Experiência Brasileira. Tese de M.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Boyle, D. K. (1994) Jitney Enforcement Strategies in New York City. *Transportation Research Record*, nº1433, pp. 177-1433.
- Brasileiro e Henry (1999) *Viação Ilimitada — Ônibus das Cidades Brasileiras*, São Paulo, Cultura Editores Associados.
- Brasileiro, A. (1996) “Relaciones Contractuales entre los Poderes Públicos y las Empresas Privadas”. In: Orrico Filho, R. D., Brasileiro, A., Santos, E. M. e Aragão, J. J. G. (eds), *Ônibus Urbano — Regulamentação e Mercados*, Brasília, LGE.
- Brasileiro, A. (1999) “Informais, Alternativos, Clandestinos, Piratas, Não Regulamentados, Ilegais, Artesanais, Concorrentes?”. Reproduzido em Brasileiro, A. e Henry, E., “Afirmação da Viação de Ônibus Urbanos”. In: Brasileiro, A. e Henry, E. (eds),

- Viação Ilimitada — Ônibus das Cidades Brasileiras*, São Paulo, Cultura Editores Associados.
- Brasileiro, A. e E. Santos (1999) “Sucesso Metropolitano no Recife e Influência Estatal e Empresarial no Nordeste”. In: Brasileiro, A. e Henry, E. (eds), *Viação Ilimitada — Ônibus das Cidades Brasileiras*, Capítulo 3, São Paulo, Cultura Editores Associados.
- Cançado, V., M. V. Cruz, M. Siqueira e F. Watanabe (1999) “Capacidade Gerencial das Empresas de Ônibus Frente ao Órgão Gestor em Belo Horizonte”. In: Brasileiro, A. e Henry, E. (eds), *Viação Ilimitada — Ônibus das Cidades Brasileiras*, Capítulo 5, São Paulo, Cultura Editores Associados.
- Cervero, R. (2000) *Informal Transport in the Developing World*. Prepared for United Nations Commission on Human Settlements (Habitat), Nairobi, Kenya, September.
- Ferreira, E. A., K. F. F. Barboza, E. I. Kruger, *et al.* (2000) Diagnóstico dos Serviços de Transporte por Veículos de Baixa Capacidade na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Monografia apresentada na disciplina Laboratório de Transporte Público, PET/COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro.
- Guerra J. O. (2002) Uma Proposta para a Utilização de Veículos de Baixa Capacidade no Transporte Urbano de Passageiros. Tese de M.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil
- Gwilliam, K. M. (2001) “Competition in Urban Passenger Transport in the Developing World”, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 35, part 1 (Jan), pp. 99-118.
- Henry, E. e S. Zioni (1999) “Ônibus na Metrópole, Articulações Entre Iniciativa Privada e Intervenção Pública em São Paulo”. In: Brasileiro, A. e Henry, E. (eds), *Viação Ilimitada — Ônibus das Cidades Brasileiras*, Capítulo 2, São Paulo, Cultura Editores Associados.
- Jornal do Brasil (2000) *Inferno no Asfalto*. Rio de Janeiro, 27 fev., pp. 44 Suplemento.
- Lima, I. (2001) Máfia Controla Peruas e Utiliza Milícia Armada. *Estado de Minas*, Minas Gerias, 18 fev. 2001. Seção Gerais/Administração/Política, pp. 30.
- NTU (1999) *Anuário NTU 1998-1999. Gestão Mercadológica — Uma Nova Visão dos Transportes Urbanos*. NTU, Brasília.
- NTU (2000) *Anuário NTU 1999-2000*. NTU, Brasília.
- NTU e ANTP (1997) *Transporte Informal — Riscos de não se Encarar o Problema de Frente*. NTU, Brasília.
- Ramos, E. B. R., E. M. Santos, e R. D. Orrico Filho (2001) *Van/Semi-collective Research in Brazil. Final Draft Report I*. Projeto RENAULT/COPPETEC.
- Reck, G., A. C. Marchezetti e E. A. Ferreira (1998) “Nueva red de transporte público de pasajeros del municipio de Jaboatao dos Guararapes/PE – Brasil”. In *IV Congreso de Ingenieria del Transport.*, Vol. 4., Barcelona - ES
- Santos, E. M. (2000) Concentração em Mercados de Ônibus Urbanos no Brasil: Uma Análise do Papel da Regulamentação. Tese de D.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Santos, E. M. e R. E. B. Ramos (2000) *Transporte Urbano de Passageiros em Veículos Rodoviários de Baixa Capacidade: Atualidade e Perspectivas do Fenômeno no Brasil. Estudo Piloto em Natal, Brasil*. Projeto RENAULT/COPPETEC.
- Santos, E. M., R. Orrico Filho e R. E. B. Ramos (2001) *An Overview of the Presence of Vans in Brazilian Urban Public Transport*. Strategic Advisory Report Nº 4, Executive Summary. Projeto RENAULT/COPPETEC.