

**FLUIDEZ E POROSIDADE TERRITORIAL: O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS COMO VETOR DA INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA**

**FLUIDITY AND TERRITORIAL POROSITY: ROAD PASSENGER TRANSPORT AS A VECTOR OF SOUTH AMERICAN INTEGRATION**

**FLUIDEZ Y POROSIDAD TERRITORIAL: EL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA COMO VECTOR DE LA INTEGRACIÓN SUDAMERICANA**

**Mónica Arroyo**

Universidade de São Paulo (USP)

[mmarroyo@usp.br](mailto:mmarroyo@usp.br)

**Bruno Candido dos Santos**

Universidade de São Paulo (USP)

[bruno.santos@usp.br](mailto:bruno.santos@usp.br)

## Destaques

- A observação das infraestruturas de transporte na América do Sul permite pontuar as assimetrias no desenvolvimento entre as distintas formações socioespaciais e sua inserção na divisão internacional do trabalho;
- O debate acerca da fluidez e da porosidade territorial propicia o entendimento da circulação, condição basilar para a análise das características técnicas e normativas do transporte, que outorgam um caráter bastante heterogêneo à integração territorial.
- Nota-se que os serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros na América do Sul interligam preferencialmente os principais centros urbanos de cada país, o que evidencia em certa medida o desenvolvimento geograficamente desigual.

## RESUMO

O enlace entre território e regulação propicia a reflexão acerca da fluidez e porosidade territorial, par conceitual elucidativo para a análise da circulação, que se configura como um segmento relativamente autônomo dentro do processo geral de produção. Na América do Sul, nota-se uma miríade de atributos que torna complexa a apreensão das múltiplas

dinâmicas da circulação internacional nesta porção continental. Diante de tais pressupostos, este artigo debate a fluidez e a porosidade territorial a partir da análise do transporte rodoviário internacional de passageiros. Este serviço público normatizado é um vetor da integração do território sul-americano, pois interliga diversas centralidades urbanas entre países por intermédio do uso da rede rodoviária que alberga fluxos internacionais. Para tanto, faz-se necessário observar os elementos da infraestrutura do sistema de movimento rodoviário, os aspectos normativos que regem a circulação internacional, a configuração das linhas rodoviárias internacionais operadas por diversas companhias de variados portes e níveis organizacionais, e também a estruturação de eixos de circulação.

**Palavras-chave:** América do Sul. Integração. Território. Transporte e redes.

### ABSTRACT

The union between territory and regulation provides a reflection on territorial fluidity and porosity, an enlightening conceptual pair for the analysis of circulation, which is configured as a relatively autonomous segment within the general production process. In South America, there is a myriad of attributes that makes it complex the understanding about the multiple dynamics of international circulation in this continental portion complex. Given these assumptions, this article discusses territorial fluidity and porosity based on the analysis of international road passenger transport. This standardized public service is a vector for the integration of the South American territory, as it connects several urban centers between countries through the use of the road network that hosts international flows. To this end, it is necessary to observe the infrastructure elements of the road movement system, the normative aspects that govern the international circulation, the configuration of international road lines operated by several companies of varying sizes and organizational levels, and also the structuring of circulation axes.

**Keywords:** South America. Integration. Territory. Transport and networks.

### RESUMEN

El vínculo entre territorio y regulación proporciona una reflexión sobre la fluidez y la porosidad territorial, un par conceptual esclarecedor para el análisis de la circulación, que se configura como un segmento relativamente autónomo dentro del proceso productivo general. En América del Sur existe un sinnúmero de atributos que hacen complejo el entendimiento de las múltiples dinámicas de circulación internacional en esta porción continental. Teniendo en cuenta estos supuestos, este artículo analiza la fluidez y porosidad territorial a partir del análisis del transporte internacional de pasajeros por carretera. Este servicio público estandarizado es un vector para la integración del territorio sudamericano, ya que conecta varios centros urbanos entre países mediante el uso de la red vial que acoge flujos internacionales. Para ello es necesario observar los elementos de infraestructura del sistema de circulación vial, los aspectos normativos que rigen la circulación internacional, la configuración de las líneas viales internacionales operadas por diferentes empresas de distintos tamaños y niveles organizativos, así como la estructuración de los ejes de transporte.

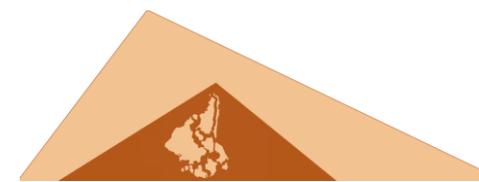
**Palabras clave:** América del Sur. Integración. Território. Transporte y redes.

## INTRODUÇÃO

O transporte é um elemento essencial do planejamento no modo de produção capitalista pois participa da transformação e integração do espaço, tornando a circulação um ramo relativamente autônomo dentro do processo geral de produção. Segundo Milton Santos (2012 [1980], p. 110) “já é conhecido o papel fundamental exercido pelos transportes modernos tanto na modificação do espaço como no desenvolvimento econômico das regiões. (...) Os transportes chegaram a transformar a economia de regiões inteiras”, o que denota a importância dos estudos que analisam os fixos e fluxos atrelados à circulação de pessoas, mercadorias, informações e dinheiro.

Na América do Sul, a organização espacial do transporte possui um extenso rol de atributos diversos que complexifica a realização de uma análise completa do conjunto dos doze países e o território ultramarino francês, o que em parte se explica pelas particularidades relacionadas ao processo de desenvolvimento de cada formação socioespacial. Apesar de tais dificuldades, neste trabalho propomos oferecer um panorama do transporte rodoviário de passageiros com o intuito de contribuir na discussão mais geral sobre o transporte na América do Sul, que vários colegas vêm realizando sob diferentes perspectivas e recortes (Rückert e Carneiro, 2018; Souza, 2019; Virga, 2019; Thery e Oliveira Neto, 2023; Vitte, 2023).

Interessa neste artigo analisar as condições de fluidez e porosidade territorial que facilitam o deslocamento de pessoas além das fronteiras nacionais, utilizando o ônibus como veículo de locomoção. A fluidez territorial remete à existência de uma base material formada por um sistema de rodovias – fixos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização dos fluxos, seja de mercadorias ou de passageiros. A porosidade territorial refere-se àquela base institucional e normativa incumbida da regulação desses fluxos – uma ação política exercida nos diferentes níveis (internacional e nacional) tanto por governos quanto por empresas para operar como estímulo ou como obstáculo à circulação (Arroyo, 2005; 2015). Interessa, igualmente, analisar os agentes que operam regularmente o transporte rodoviário de passageiros entre os países da região. Delegado a empresas privadas, trata-se de um serviço de uso coletivo com uma importante função social que nem sempre recebe a atenção necessária para o seu aprimoramento.



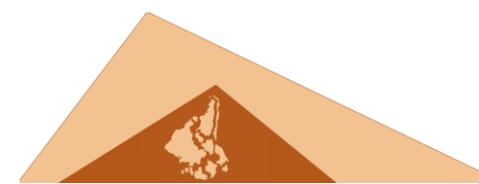
A indissociabilidade entre a rede rodoviária e a rede urbana (Santos, 2024) também foi uma baliza para a análise da organização espacial dos fixos e da distribuição dos fluxos, cujo resultado foi a elaboração de uma proposta de eixos de circulação do transporte rodoviário internacional de passageiros. Isto permite, em certa medida, participar do debate da divisão territorial do trabalho e do desenvolvimento desigual que caracteriza o nosso continente.

Ao longo do trabalho, subjaz a pergunta necessária de ser formulada e que justifica a pesquisa: fluidez e porosidade territorial: para que e para quem? Esperamos poder contribuir, mesmo que parcialmente, neste debate.

### **A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NA AMÉRICA DO SUL**

As variações na malha rodoviária entre os países sul-americanos refletem as assimetrias existentes em relação ao processo de desenvolvimento e de inserção na divisão internacional do trabalho. Virga e Oliveira Neto (2022) apontam que há uma maior oferta de vias pavimentadas nos países do Cone Sul do que nos do Grupo Andino. No primeiro caso, constam cerca de 2,6 milhões de quilômetros de rodovias, com 2 milhões concentrados apenas no Brasil, e a taxa média de pavimentação chega a 78,3%. Já no segundo, de 577 mil km (concentrados na Colômbia e Peru), estima-se que apenas 20% das rodovias sejam pavimentadas. Entre outros entraves, destacam-se muitos trechos bloqueados e intransitáveis por causa de buracos, afundamentos de pista e desmoronamentos, em especial na Amazônia e nas zonas de maior altitude da cordilheira andina

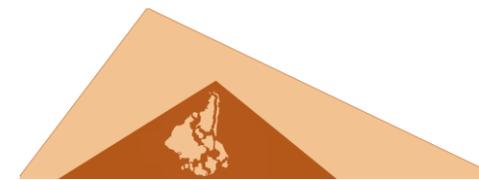
Um marco para a rede rodoviária de países sul-americanos foi a construção da rodovia Pan-Americana, que teria como objetivo conectar o estado estadunidense do Alasca ao Chile. Trata-se de uma rodovia com mais de 25.000 quilômetros de extensão que conectam regiões de América do Norte e América Central (Canadá, Estados Unidos, México, Guatemala, El Salvador, Nicarágua, Costa Rica e Panamá). Há uma interrupção no sul do território panamenho em uma área formada por corredores biológicos e parques denominada pelo engenheiro panamenho Tomás Guardia como “Tampão de Darién” (Carneiro, Reolon e Portela, 2019). A rodovia é retomada na cidade colombiana de Turbo e se encerra em Punta Arenas, Chile, contemplando cidades no Equador e no Peru.



A iniciativa de construir uma malha rodoviária conjunta para os países americanos originou-se da ideia de construir uma Estrada de Ferro Pan-Americana, ensejada em 1880. Quatro anos depois foi aprovado o projeto de lei pelo Congresso dos Estados Unidos para que em 1890 fossem realizados os estudos sobre o “Tampão de Darién” para efetivar a conexão entre Panamá e Colômbia. No ano de 1923 foi realizada em Santiago, Chile, a Quinta Conferência Internacional dos Estados Americanos, em que a integração regional por meio de um sistema rodoviário fora fomentada. Dois anos depois, foi realizada em Buenos Aires a primeira reunião do Congresso Pan-Americano e fora proposto o estabelecimento de um Congresso Pan-Americano de Rodovias, em que se “poderia executar, com a maior eficiência possível, um desenvolvimento ativo e duradouro que fortaleceria a viabilidade continental” (Cuello, Campis e Guerrero, 2012, p. 115).

Para Colômbia, Equador, Peru e Chile, a rodovia Pan-Americana é fundamental como eixo estruturante da rede, pois faz a ligação entre as capitais de três dos quatro países citados – Quito, Lima e Santiago – e também as conecta a outros centros como os colombianos Medellín e Cali, os peruanos Trujillo e Arequipa e os chilenos Iquique e Antofagasta. “Apesar de ser uma rodovia importante para a conexão continental e mesmo hemisférica, a Pan-Americana carece de ligações com o interior da América do Sul” (Carneiro, Reolon e Portela, 2019, p. 34). Esta ausência se explica pela economia eminentemente extravertida que caracteriza a América Latina, cujas formações socioespaciais foram dotadas de infraestruturas vinculadas expressamente a corredores de exportação, o que compromete a coesão interna daquelas regiões não valorizadas pelas demandas do comércio internacional.

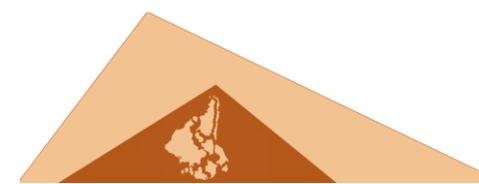
Ao longo do século XX, os países sul-americanos realizaram a construção de sistemas de engenharia para ampliar a fluidez territorial. Entretanto, os avanços no sistema de movimento rodoviário para a integração entre os países foram em grande medida pontuais. Podemos citar, na Argentina, a construção da Ruta Nacional 14 nos anos 1930 que proporcionou a ligação de Buenos Aires com Paso de los Libres (a estrada segue até Bernardo de Irigoyen, na fronteira entre Misiones e Santa Catarina). Do lado brasileiro, a construção das BRs 277 (Paranaguá-Foz do Iguaçu), no Paraná, e 290 (Uruguaiana-Osório) e 472, no Rio Grande do Sul, permitiu a conexão com Paraguai e Argentina, respectivamente (Huertas, 2015).



Foram promovidas obras de conexão terrestre como a ponte internacional no Rio Uruguai para ligar Paso de los Libres a Uruguaiana, inaugurada em 1945, e a Ponte Internacional da Amizade (Ponte Presidente Alfredo Stroessner), que liga a cidade brasileira de Foz do Iguaçu à paraguaia Ciudad del Este, inaugurada em 1965. Na década de 1980 houve a aproximação de Brasil e Argentina que culminou com o surgimento de uma “nova concepção de planejamento territorial que adota tendências integracionistas para o ordenamento de novas articulações produtivas na América do Sul” (Carneiro, 2013, p. 129), que teve como um dos resultados a construção da Ponte Internacional da Fraternidade (Ponte Tancredo Neves) entre Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú, inaugurada em 1985.

A intensificação dos fluxos internacionais de mercadorias a partir da década de 1990 suscitou a ampliação de discussões para a construção e manutenção de infraestruturas de transporte em torno das propostas para a integração regional. No mês de setembro de 2000, no íterim da I Reunião de Presidentes da América do Sul, foi idealizada a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), com o intuito de buscar a “consolidação e melhora de uma infraestrutura física que possibilite uma rede de conexão viária, aeroportuária e marítima entre os países sul-americanos, proporcionando cooperação e eficiente circulação de mercadorias, pessoas e serviços” (Oliveira Júnior, Diz e Caldas, 2016, p. 236). Posteriormente, a IIRSA é inserida no âmbito do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), que foi criado em agosto de 2009 durante um encontro presidencial da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL) (Brasil, 2024).

Ambas as iniciativas constituíram um marco para o transporte regional enquanto organismos dedicados exclusivamente a fomentar a integração física; embora prevaleça um enfoque multissetorial (transporte, comunicação e energia), o setor de transportes concentra a maior parte das obras. Cabe esclarecer que há uma diferença entre projetos planejados e implementados (Souza, 2019): por um lado existe uma lista geral de projetos com características mais propositivas de obras ainda sem estudos, chamada de Portfólio pela IIRSA e Carteira pelo COSIPLAN; e uma lista de projetos considerados prioritários, a Agenda de Implementação Consensuada (AIC) da IIRSA e Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API) do COSIPLAN. Os Portfólios e Carteiras “representam a totalidade de obras planejadas para América do Sul, pela IIRSA e o



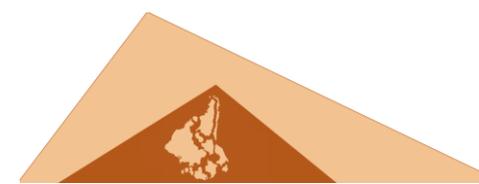
COSIPLAN, que evoluíram no período de 2003-2004 a 2017, em número de obras de 335 para 562” (Souza, 2019, p. 327).

Para além dos projetos planejados, viabilizados e executados no âmbito da IIRSA-COSIPLAN, em 2015 define-se um corredor de transporte sob a denominação de Rota Bioceânica que interliga o centro-oeste do Brasil com o noroeste da Argentina, o Chaco paraguaio e o norte do Chile. Trata-se de uma iniciativa que visa ampliar a capacidade de escoamento de cargas e também alavancar o potencial turístico de regiões interligadas pela rota. A construção da ponte internacional sobre o Rio Paraguai, entre os municípios de Porto Murtinho/MS e Carmelo Peralta/Paraguai, incluída nos projetos UNASUR/COSIPLAN, tem previsão de ser concluída ainda em 2024.

A Rota Bioceânica, também institucionalizada comercialmente como Rota de Integração Latino-Americana, ora denominada RILA, tem essa denominação por viabilizar a integração da região Centro-Oeste do Brasil aos portos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, por meio da construção de um novo itinerário rodoviário que facilite o transporte, diminua o custo do frete e, por conseguinte, viabilize o uso do escoamento de mercadorias dos portos chilenos para a Ásia e costa oeste americana. A palavra bioceânica é institucionalizada pela viabilidade de integrar os dois oceanos, Atlântico e Pacífico, através de um Corredor de Transporte, chamado aqui de Rota Bioceânica (Asato e Dorsa, 2021, p. 103).

Observa-se que a integração do território sul-americano envolve projetos de grande complexidade e com elevados níveis de investimentos, concebidos especialmente para o escoamento de mercadorias, buscando um encurtamento das distâncias e, conseqüentemente, uma diminuição dos custos em logística e transporte, mas sem beneficiar as comunidades que habitam nas proximidades destes sistemas de engenharia. Torna-se imperioso, entretanto, incentivar a participação das populações envolvidas na discussão das diversas questões sociais, econômicas, ambientais, de trabalho e fortalecimento dos mercados locais, que deveriam fazer parte da agenda da integração regional.

Para analisar a infraestrutura rodoviária sul-americana, faz-se necessário refletir também sobre o meio natural; considerar especificamente aspectos geomorfológicos como a Cordilheira dos Andes, um dos principais elementos que historicamente complexificou a estruturação da circulação e a construção viária. Parte dos centros urbanos de maior expressão em alguns países como Colômbia, Bolívia e Equador estão em sítios urbanos localizados em altitudes superiores a 2.500 metros. Ademais, cidades relevantes na faixa costeira se interligam a tais centros em elevadas altitudes por

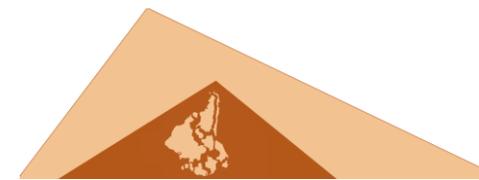


meio de trechos rodoviários eminentemente sinuosos e nem sempre duplicados que, em determinadas estações do ano, podem ficar recobertos com neve e registrar deslocamentos de massa que interrompem o tráfego e tornam as viagens mais lentas.

Tais aspectos estão presentes no Eixo Amazonas da agenda IIRSA/COSIPLAN, que abrange obras em áreas do Brasil, Colômbia, Equador e Peru, compreendendo uma franja continental desde a Costa do Pacífico, com maior concentração populacional e de atividades econômicas, atravessando a Cordilheira dos Andes e se projetando pela extensa região amazônica. Thais Virga (2019), que analisou pormenorizadamente o planejamento e execução dos projetos na sub-região amazônica-andina, aponta uma série de dificuldades e problemas associados ao meio ambiente e à população local; todavia, conforme a autora, alguns avanços de integração se fizeram sentir na diminuição do isolamento intrarregional, em especial referente ao modal rodoviário, melhorando a interconectividade física entre as localidades de algumas áreas, notadamente no território peruano.

Através de maior conectividade (com significativas reduções de tempo), acessibilidade e capilaridade (em alguns espaços conformando, pela primeira vez, alguma alternativa de comunicação), e, novas dinâmicas socioeconômicas geradas (via ampliação produtiva e comercial e de oferta de serviços), contempla-se, em boa medida, a ótica intravertida aqui proposta (Virga, 2019, p. 12).

Na Bolívia, embora o contexto internacional tenha incentivado as ligações regionais pelo menos desde 1950, a construção efetiva da infraestrutura viária visando uma estruturação continental levou tempo para se consolidar. O predomínio das estradas foi fortalecido pelas políticas de integração sul-americana IIRSA/COSIPLAN, que envolvem cada vez mais compromissos do Estado boliviano com o desenvolvimento coordenado dos diferentes modos de transporte, embora o transporte rodoviário seja privilegiado. As estradas da chamada Red Vial Fundamental (RVF) buscam priorizar e facilitar o transporte entre as principais cidades do país e a comunicação com os países vizinhos, priorizando rotas do chamado eixo tronco, com o objetivo de conectar os portos do Atlântico e do Pacífico. As seções La Paz-Tambo Quemado e Santa Cruz-Puerto Suárez foram inauguradas recentemente quando, de fato, foi estabelecido um corredor que atravessa a Bolívia de leste a oeste (a primeira em 1996, ligando La Paz ao porto de Arica no Chile, e a segunda em 2013, ligando Santa Cruz ao Brasil). As tentativas de atender essa necessidade de conectividade continental podem ser vistas nos vários planos



estatais desde há muito tempo, mas só têm se tornado realidade no século XXI (Moyano *et al.*, 2018).

A região das Guianas, conforme Gutemberg de Vilhena Silva (2022), não conseguiu ainda, como resultado de inúmeros fatores históricos, uma estrutura de transporte adequada para circulação intra e inter-regional. As poucas rotas rodoviárias existentes localizam-se sobretudo na faixa litorânea atlântica, com reduzidas ramificações para o interior. O autor denomina a estrutura da rede rodoviária das Guianas de “Trans-rodouianense”,

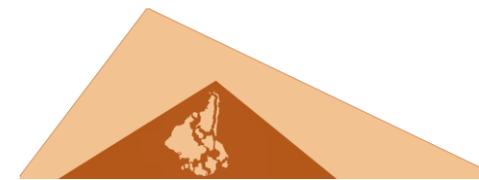
denominação que criamos para nos referirmos a um conjunto de vias terrestres que conectam as capitais, todas as grandes e várias pequenas e médias cidades da região por cerca de 4 mil km. Seu nome é uma metáfora para designar a base rodoviária das Guianas de forma integrada, já que em cada país ela possui um nome específico. Essa rodovia multinacional chama atenção por sua dimensão e pelas possibilidades de integração física regional que possui. Dela fazem parte as rodovias 156, 401 e 174 no Brasil; as vias RN 1 e 2 na Guiana Francesa; a rota leste-oeste-norte do Suriname; as ligações Corriverton-Georgetown, Georgetown-Linden e Linden-Lethem, na República da Guiana; e a rodovia Troncal 10 entre Santa Elena de Uairén e Ciudad Guayana, na Venezuela. (Silva, 2022, p. 128).

Esta rede é bem estruturada, mas carece de manutenção em partes muito utilizadas e, em outras, necessita de pavimentação; por sua vez, as pontes são obras de infraestrutura fundamentais para a integração territorial dada a grande quantidade de rios que atravessam a região. Segundo o autor, a cidade de Boa Vista constitui-se em um importante nodal da rede rodoviária regional, com a abertura dos eixos Boa Vista-Ciudad Guayana, Boa Vista-Manaus e Boa Vista-Georgetown, “tornando-a a única cidade a possuir uma integração rodoviária em toda a região das Guianas, mesmo que haja bifurcações de Paramaribo e de Macapá para o interior” (Silva, 2022, p. 131).

O entendimento da infraestrutura rodoviária na América do Sul perpassa em grande medida pela sua indissociabilidade com a rede urbana. Nota-se que em cada país há um conjunto de rodovias com distintos tipos de pavimentação e com características variadas de fluidez, o que outorga um caráter bastante heterogêneo à integração física e, por conseguinte, à organização espacial.

## **NORMAS PARA A CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA NA AMÉRICA DO SUL**

Existe um conjunto de instituições públicas e privadas que, através de leis, regras, medidas, programas e acordos, opera como estímulo à abertura dos territórios. Recintos aduaneiros para executar o controle alfandegário, regimes tributários e tarifários



para taxar ou desonerar o movimento de mercadorias e pessoas, estratégias de entidades privadas exercidas em câmaras empresariais, associações setoriais, prática de *lobbies*, ou seja, diversos mecanismos que ora como norma, ora como ação institucional direta, têm uma participação ativa na porosidade das fronteiras nacionais.

Para a apreensão das dinâmicas relativas ao transporte rodoviário internacional de passageiros, o papel de órgãos intergovernamentais como o Mercosul, a Unasul, a Comunidade Andina (CAN) e também a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) é fundamental para elaborar diretrizes e estabelecer parâmetros técnicos e operacionais para a organização do serviço rodoviário internacional. Os membros do ALADI são Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela, ou seja, dez dos treze países sul-americanos. Bolívia, Colômbia, Equador e Peru são os membros da CAN, com Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai como membros associados.

A integração pressupõe uma convergência normativa e uma solidariedade econômica, social e, às vezes, até política. Ela configura uma harmonização de procedimentos para que permitam a construção comum e unificada de um projeto de integração que tenha como beneficiário final o cidadão. É a integração no desenvolvimento de políticas econômicas comuns, no aperfeiçoamento dos instrumentos de saúde, de educação, de segurança, etc. (Arslanian, 2012, p. 86).

A intensificação dos fluxos internacionais de mercadorias a partir da década de 1990 suscitou a ampliação e o aprimoramento de discussões para a elaboração de arcabouços normativos e a construção e manutenção de sistemas de movimento. A assinatura do Tratado de Assunção em 1991 para a criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) contribuiu para a organização de novas normas para amparar os fluxos entre os países-membros Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. No decorrer dos anos subsequentes, a Venezuela também se tornou país-membro, ao passo que Chile, Colômbia, Equador e Peru se tornaram associados. Cabe salientar que, desde o início, o Subgrupo de Trabalho nº 5 Transporte Terrestre do Mercosul prestou suporte técnico para lidar com as questões relacionadas a estradas e ferrovias. Em 1992, adotou-se o Regulamento Único de Trânsito e Segurança Viária e deu-se continuidade aos estudos para a harmonização das regulamentações e aos instrumentos normativos relativos a transporte multimodal e padronização de pesos e dimensões de veículos (Garcia, 2019).

Os órgãos supracitados, CAN, ALADI e Mercosul, possuem regulamentações que concernem especificamente ao transporte rodoviário internacional de passageiros e

de cargas. Destaca-se os esforços contínuos para o alinhamento de normas entre tais organizações, com a finalidade de otimizar a fiscalização dos serviços prestados e também de facilitar trâmites aduaneiros.

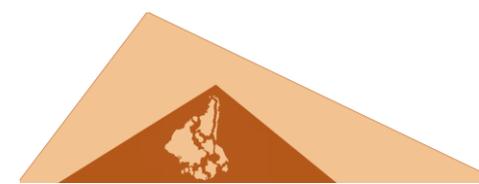
Duas normativas são basilares para a regulação do transporte rodoviário internacional de passageiros na América do Sul, a Decisão nº 398 da CAN intitulada “Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera”, e o “Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT)” (1990), da ALADI, que é complementada pelas decisões da CAN 398 e 399 (transporte rodoviário de cargas) de 1997. No ano de 2001, CAN e ALADI estabeleceram um acordo de cooperação para alinhar as normativas relacionadas ao transporte rodoviário. Ambas preveem em seus primeiros artigos e incisos que o transporte de passageiros somente poderá ser realizado por empresas autorizadas para tal, ou seja, destacam que o transporte regular não pode prescindir da normatização concernente ao serviço, seja por meio de linhas regulares, seja por meio do fretamento de ônibus para viagens em circuito fechado, com lista de passageiros, origem e destino, e data de saída e de retorno previamente estipuladas. Trata-se de um resultado oriundo do alinhamento entre ALADI e CAN para a melhoria da estrutura normativa em voga (Can e Aladi, 2017).

Outra norma que elucida a aproximação entre os dois blocos diz respeito à operação de segmentos interestaduais, interdepartamentais ou interprovinciais em linhas internacionais. Tanto o ATIT (artigo nº 7) quanto a Decisão 398 (artigo 12) proíbem estes trechos, ou seja, autorizam apenas seções internacionais para o transporte internacional. No entanto, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autarquia brasileira responsável pelo transporte rodoviário de passageiros interestadual e internacional, autorizou a inserção de trechos nacionais em linhas internacionais para algumas empresas brasileiras<sup>1</sup>.

Há, portanto, uma operação simultânea de serviços interestaduais e internacionais amparada pela Resolução ANTT nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017, que no 5º artigo prevê que “aplicam-se às linhas internacionais, nos trechos em território nacional, as mesmas regras e procedimentos estabelecidos neste capítulo, observando-se, ainda, os tratados, convenções e acordos internacionais dos quais o Brasil seja signatário,

---

<sup>1</sup> Conforme verificado em pesquisa no sítio eletrônico da ANTT ao consultar os pontos de seção e as seções de ligações internacionais a partir do Brasil.



atendido o princípio da reciprocidade” (Brasil, 2017). Contudo, empresas brasileiras não efetuam transporte interestadual, interdepartamental ou interprovincial em outro país, o que é vetado pelo artigo nº 7 do ATIT (Can e Aladi, 2017).

Os princípios da reciprocidade e da bilateralidade são regulamentados pelo artigo nº 14 da ATIT, e são centrais para a efetivação do transporte internacional e para a organização dos serviços entre dois ou mais países. Tais princípios também fomentam o diálogo interinstitucional entre órgãos reguladores dos países sul-americanos, resultando em uma cooperação para otimizar a normatização do serviço.

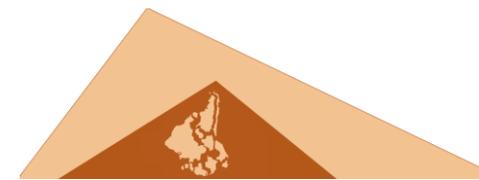
Os países signatários poderão celebrar acordos bilaterais ou multilaterais sobre os diferentes aspectos considerados no Acordo e, especialmente, no que diz respeito à reciprocidade em licenças, regimes tarifários e outros aspectos técnico-operacionais. Estes acordos não poderão, em caso algum, contradizer os alcançados no presente Acordo (Can e Aladi, 2017, p. 47).

A regulamentação relacionada ao número mínimo de veículos habilitados para o transporte internacional é estabelecida pelo artigo nº 24 da Decisão 398, que prevê que a frota veicular cadastrada deverá conter a partir de 3 unidades e que o ente regulador de cada país poderá exigir um número maior de ônibus de acordo com as rotas, frequências e distâncias percorridas (Can e Aladi, 2017). O transporte de encomendas em ônibus possui uma regulamentação estruturada pelo Mercosul e se aplica aos Estados Partes. A Resolução do Grupo Mercado Comum (GMC) nº 28 de 2015 estabelece que:

As encomendas transportadas em ônibus de passageiros em viagens internacionais podem gozar do direito de suspensão de impostos de importação contido no Regime de Trânsito Aduaneiro Internacional. Com a finalização do transporte, as encomendas devem ser despachadas para o consumo de acordo com o regime geral de importação do Estado de destino (Garcia, 2019, p. 307).

Algumas encomendas e itens são isentos de impostos de importação, como documentos, impressos e papéis que não possuem envio exclusivo pelos Serviços Postais de cada país, além de mercadorias com peso máximo de 50 quilos e valor máximo de 3 mil dólares. São proibidos explosivos, munições, armas de fogo, produtos inflamáveis, entorpecentes, psicotrópicos, produtos e resíduos perigosos e mercadorias sujeitas a barreiras sanitárias (Garcia, 2019).

Para a circulação de pessoas que não se restringe ao transporte coletivo rodoviário, menciona-se o Estatuto da Cidadania do Mercosul, criado em 2010 para estabelecer os direitos e benefícios para cidadãs e cidadãos residentes nos países-membros. O estatuto pontua que a cédula de identidade é aceita nos quatro países do bloco para o ingresso e identificação pessoal (Mercosul, 2022). Pontua-se que o Estatuto reúne



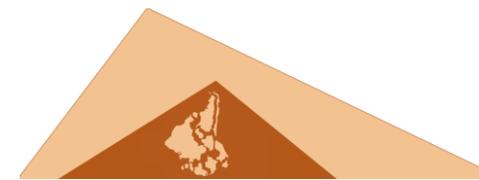
avanços transcorridos ao longo de duas décadas de existência do bloco que elucidam os diversos esforços que os membros fizeram para alinhar elementos normativos fora do aspecto aduaneiro, o que contribui na integração regional para além do âmbito econômico e comercial.

## **O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NA AMÉRICA DO SUL: SERVIÇOS, EMPRESAS E EIXOS DE CIRCULAÇÃO**

Ao observar a base infraestrutural sul-americana e o arcabouço normativo que rege a integração regional desta porção do continente, nota-se que os serviços de transporte rodoviário de passageiros interligam preferencialmente os principais centros urbanos de cada país, o que expressa em certa medida a seletividade espacial e o desenvolvimento desigual. A capilaridade e a flexibilidade do sistema de movimento rodoviário são essenciais para que haja a complementaridade entre serviços de âmbitos distintos e também o atendimento de centros de menor porte ao longo da rede rodoviária. Trata-se de um panorama bastante heterogêneo, com grande diversidade de infraestruturas, regulamentos estatais, agentes privados e serviços.

O transporte coletivo rodoviário de passageiros de longa distância também constitui um conjunto muito amplo e heterogêneo de tipologias e prestadores de serviços, que inclui vastos segmentos informais. Por um lado, existem serviços de transporte internacionais e interjurisdicionais regulamentados em cada país. Com algumas diferenças, as regulamentações referem-se às condições dos veículos, frequências, tarifas e aspectos complementares como seguros e lotação de motoristas. A seguir, vale a pena mencionar os sistemas regulados pelas províncias, estados ou departamentos de cada país, que reproduzem de forma mais livre as diretrizes nacionais acima mencionadas. Com esses segmentos convive um grande número de serviços menos regulamentados ou diretamente informais, que vão desde os serviços turísticos, aqueles contratados para outros fins específicos, serviços prestados por ônibus e outros veículos que atendem rotas interurbanas, até o transporte de trabalhadores rurais em caminhão (Kohon, 2011, p. 17).

Tal perspectiva remonta à origem do transporte rodoviário de passageiros nos países sul-americanos. No início, as operações geralmente reuniam companhias de pequeno porte organizadas por iniciativas individuais, em que o proprietário do veículo também realizava a venda de passagens, acomodação de mercadorias e reparos mecânicos nos coletivos. As diferenças no desenvolvimento econômico para cada formação socioespacial engendraram ao longo do século XX sistemas nacionais de transporte distintos com particularidades concernentes a cada país, ou seja, coexistem em toda a

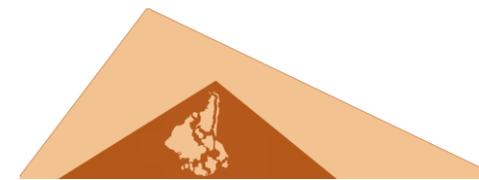


América do Sul de iniciativas individuais de pequenos transportadores a grandes grupos empresariais, com a presença de cooperativas, companhias de porte médio e pequeno.

Ao analisar as empresas de transporte rodoviário de passageiros, observa-se que Colômbia, Equador, Bolívia e Venezuela possuem uma variedade de companhias de pequeno e médio porte que concorrem em rotas semelhantes, sem que nenhuma companhia ou grupo se sobressaia, como ocorre no Peru com as companhias Autobús CIVA, Cruz del Sur, Movil Tours e Oltursa. Nesta porção do território sul-americano, nota-se a constituição de companhias de transporte de cargas e passageiros que se organizam em decorrência da expansão da demanda por estes serviços, pois a circulação entre os centros da rede urbana se realiza de maneira intensa tanto na malha federal quanto nos caminhos provinciais e municipais. Considerando o território peruano, Virga (2019, p. 319) aponta que um dos impactos do projeto rodoviário Paita – Tarapoto foi o aumento na oferta de viagens de ônibus rodoviários, pois “algumas empresas de ônibus começaram a ofertar viagens diretas entre as cidades, como a Autobús Movil Tours e a Autobús CIVA, resultando não apenas na construção de terminais terrestres, como no estabelecimento de pontos de vendas de passagens em diversas localidades”.

Grupos empresariais de grande porte também são encontrados em países como Chile, Argentina e Brasil e, em menor escala, Paraguai e Uruguai. No Chile, TurBus e Pullman Bus se sobressaem, ao passo que no Paraguai a Nuestra Señora de Asunción é o principal operador nacional e no Uruguai há a coexistência de cooperativas com grupos nacionalmente abrangentes como o Grupo Agencia. Na Argentina, grupos de grande porte como Flecha Bus, Via Bariloche, Andesmar e Crucero del Norte abarcam grande parte das províncias e dos principais centros do país. Trata-se de uma tendência à concentração econômica sobretudo em rotas nacionais interprovinciais, conforme apontado por Barbero *et al.* (2011). No Brasil, sobressaem-se os grupos Guanabara, Comporte, Águia Branca, Gontijo e JCA, em que estes dois últimos operam ligações internacionais do Brasil ao Paraguai.

No caso argentino, algumas empresas possuem companhias em outros países, como o grupo Crucero del Norte que detém o controle acionário da Expreso Paraguay e o grupo Andesmar, que possui operações nacionais na Argentina e no Chile e linhas internacionais entre ambos. No Brasil, o grupo Andorinha fundou e controla a companhia



boliviana Cruceña, que opera a linha internacional Rio de Janeiro/BRA – Puerto Suárez/BOL (Tabela 1)<sup>2</sup>.

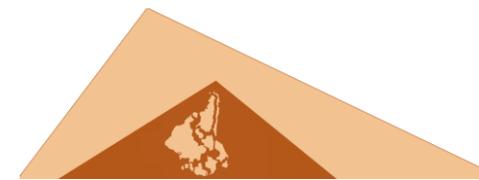
**Tabela 1** - AMÉRICA do SUL: Empresas de transporte rodoviário de passageiros detentoras de linhas internacionais

País	Número de empresas	Empresas
Argentina	13	Andesmar Argentina, CATA Internacional, Condor Estrella, Crucero del Norte, Crucero del Sur, Dumas Cat, Empresa Godoy, Empresas Asociadas Central Argentino S.R.L. y El Dorado S.R.L (Río Uruguay), Expreso Rio Paraná, Flecha Bus, La Veloz del Norte, Pullman General Belgrano e Via Bariloche.
Bolívia	7	XX
Brasil	12	Andorinha, Catarinense, Gontijo, JBL Internacional, Nordeste, Ouro e Prata, Planalto, Pluma, Reunidas, Trans Acreana, TTL e Unesul
Chile	2	Andesmar Chile e Pullman Bus
Paraguai	6	Cometa del Amambay, Empresa Guairea S.R.L., Expreso Paraguay, La Paraguaya Internacional, La Santaniana e NSA (Nuestra Señora de Asunción)
Peru	2	Líneas de Los Andes e Transzela
Uruguai	2	EGA (Empresa General Artigas) e Turil

**Fonte:** Elaborado pelos autores (2024).

Ressalta-se a maior facilidade em obter dados de países como Argentina, Paraguai e Bolívia, em virtude do nível organizacional dos sítios eletrônicos das companhias nestes países. Todas as 44 companhias pesquisadas disponibilizam serviços de vendas digitais, por meio de aplicativos como o *Whatsapp* ou por intermédio dos próprios sítios eletrônicos. Ademais, destaca-se a maior facilidade para obter informações em rotas de maior interesse turístico, como as existentes entre La Paz e Lima, Santiago e Buenos Aires e também entre a Argentina e o litoral da região Sul do Brasil (Tabela 1). Pontua-se que os dados relacionados às linhas que partem ou chegam ao Brasil foram obtidos no sítio eletrônico da ANTT, que reúne informações sobre frequência, seções das linhas e cidades atendidas nos trechos brasileiros das ligações.

2 Para a organização do quadro foram realizadas consultas aos sítios eletrônicos das empresas operadoras de transporte rodoviário internacional de passageiros entre os dias 8 e 26 de abril de 2024. A sistematização consistiu em obter os municípios atendidos em consultas de horários e tarifas, além da verificação em perfis oficiais de redes sociais e outros sítios eletrônicos (“marketplaces”) de vendas de passagens.



A quantidade de companhias que operam linhas rodoviárias internacionais na América Andina, sobretudo da Venezuela ao Equador, é relativamente reduzida, o que torna essencial o uso de um par de ligações nacionais para cumprir uma viagem internacional, que se concretiza com o transporte fronteiriço realizado por táxis ou veículos de pequeno porte, como fica elucidado pela consulta a sítios eletrônicos de planejamento de trajetos (Rome2rio, 2024).

O número de destinos atendidos, empresas e ligações internacionais se amplia na América Andina entre países como Peru e Bolívia, sobretudo em decorrência da demanda turística internacional rumo a cidades como Cusco e Copacabana (às margens do lago Titicaca), o que se verifica pela quantidade de sítios eletrônicos em inglês que ofertam viagens turísticas e passagens para estas localidades. Finalmente, as interações espaciais entre Chile e Peru são menos intensas, com poucos trajetos e horários ofertados por um conjunto pequeno de companhias. A principal relação do território chileno se dá com a Argentina, o que se elucida pela diversidade de companhias chilenas e, sobretudo, argentinas, que interligam cidades como as chilenas Santiago, Viña del Mar, Antofagasta e Puerto Montt às argentinas Mendoza, Salta, San Salvador de Jujuy, Neuquén e Bariloche, com trajetos de Santiago a Buenos Aires que contemplam cidades como Córdoba e Rosário.

A circulação se intensifica a partir dos países situados na região conhecida como América Platina. Forma-se um “triângulo” que tem como vértices as capitais federais Assunção e Buenos Aires e a capital do estado de Santa Catarina – Florianópolis, com a inserção da capital gaúcha – Porto Alegre – e de importantes destinos turísticos como Balneário Camboriú. Os fluxos entre Argentina, Paraguai, Uruguai (com intensidade ligeiramente menor) e o litoral da macrorregião Sul do Brasil são marcadamente sazonais, ou seja, circunscritos aos meses de verão (dezembro a março), com a participação de um conjunto amplo de empresas e linhas de todos os países citados. Enquanto em determinadas rotas há somente uma companhia de um único país em operação no trajeto, nas rotas do “triângulo” há ao menos uma empresa de cada nação (Mapa 1)<sup>3</sup>.

---

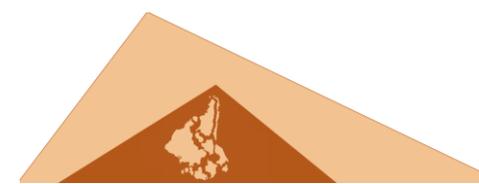
3 O agrupamento das informações acerca das linhas e empresas foi a partir do sítio eletrônico da ANTT para linhas que abarcam o Brasil e das empresas operantes para os demais países resultou em 222 municípios em dez países.



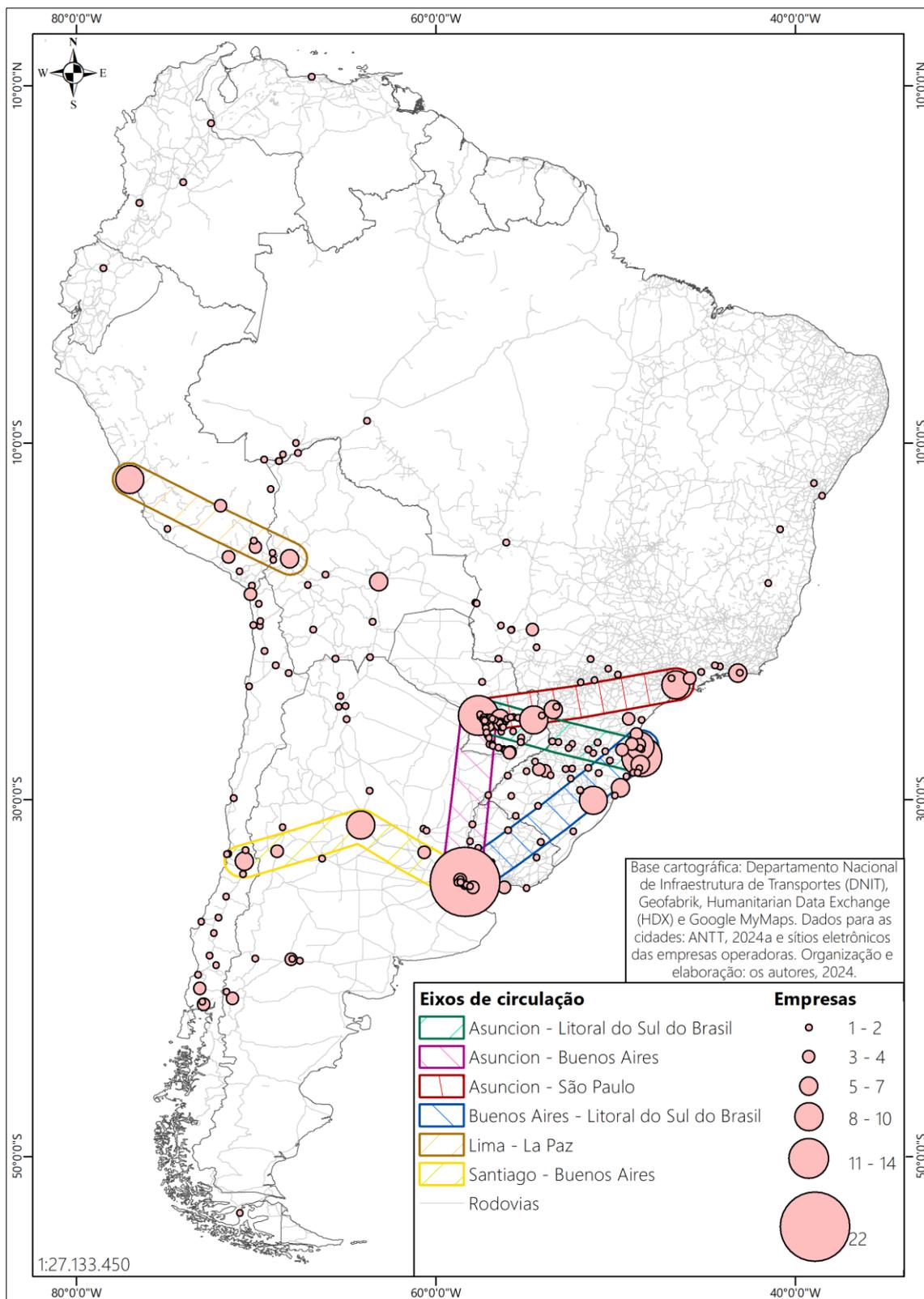
Durante os meses de maior demanda as companhias operam diariamente, com alguns horários extras em determinados dias e nas proximidades dos feriados de Natal e Ano Novo. Fora do verão, a frequência é reduzida para até uma viagem semanal (ida e volta), com as empresas operando em dias alternados em certas linhas. Algumas ligações para o litoral Sul brasileiro partem de diversas cidades argentinas, como Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Salta e Posadas; ou seja, os fluxos para Santa Catarina e Rio Grande do Sul (em menor volume) se capilarizam significativamente no território argentino. As ligações de Assunção com São Paulo/SP e, em menor escala, com o Rio de Janeiro/RJ também são relevantes, pois são fluxos eminentemente de trabalhadores e também de comerciantes que se destinam a Ciudad del Este e em determinados casos não optam pelas ligações interestaduais para Foz do Iguaçu/PR.

Os países que reúnem o maior conjunto de centros com linhas internacionais são: Brasil (78), Paraguai (45) e Argentina (35). Venezuela (1), Equador (1) e Colômbia (3) totalizam o menor conjunto de cidades. Finalmente, Chile (25), Uruguai (12), Bolívia (11) e Peru (10) possuem centros relevantes atendidos pelas linhas internacionais. Nota-se que este âmbito de operação é espacialmente seletivo, ou seja, as empresas estão mormente concentradas nas capitais de países e principais centros regionais (Mapa 1).

A falta de informações acerca da nomenclatura das rotas fez com que a coleta de dados propiciasse apenas o levantamento do número de companhias em operação por município. Portanto, Buenos Aires (22), Assunção (14), Florianópolis (13), Balneário Camboriú (10) e Porto Alegre (10) são os cinco centros com maior número de empresas operantes. Capitais federais como Lima (9), La Paz (6), Santiago (5) e Montevideú (4) possuem uma quantidade menor de ligações em comparação às capitais argentina e paraguaia (Mapa 1).



**Mapa 1 – AMÉRICA do SUL: Eixos de circulação do transporte rodoviário internacional de passageiros**

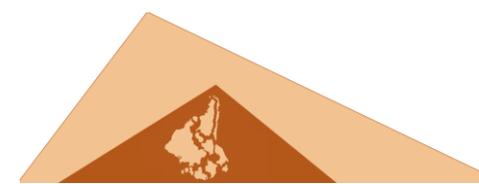


Fonte: Elaborado pelos autores (2024).

Pontua-se que a única capital de país que não está conectada internacionalmente por linha de ônibus, dentre as dez nações com empresas internacionais operantes, é justamente Brasília/DF. Segundo os registros do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros (SISDAP) da ANTT, até meados da década de 2010, a companhia mineira Nacional Expresso operava a ligação Brasília – Assunção em conjunto com a paraguaia Transcontinental, que pertencia à brasileira. Segundo dados da ANTT, o último ano com registro de passageiros transportados pela paraguaia foi 2016, ao passo que para a brasileira foi 2018 (Brasil, 2024).

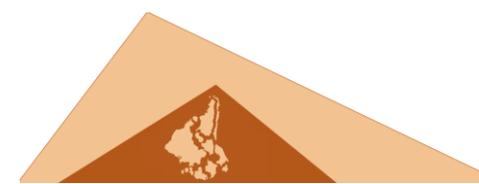
Elaboramos uma proposta de seis eixos que reúnem os centros com maior quantidade de empresas internacionais. Buenos Aires e Assunção se sobressaem, pois são nós localizados nas extremidades de três eixos. Lima, La Paz e Santiago integram um eixo cada, tal qual São Paulo/SP (Mapa 1).

- Eixo Assunção – Litoral do Sul do Brasil: com a operação das companhias brasileiras Catarinense, Nordeste e da paraguaia NSA, o eixo contempla em território paraguaio a rota nacional 2, que interliga Coronel Oviedo, Caaguazú e Ciudad del Este, para chegar ao Brasil via Ponte Internacional da Amizade e utilizar a BR-277 para chegar a cidades como Cascavel e Curitiba. Poucos horários se estendem a Paranaguá/PR, pois grande parte dos fluxos se encerra em Florianópolis com paradas em Joinville, Itajaí e Balneário Camboriú, via BRs 376 e 101;
- Eixo Assunção – Buenos Aires: trata-se do eixo com maior densidade e perenidade de rotas, com a operação de companhias argentinas como Flecha Bus, Crucero del Norte, Crucero del Sur, Expreso Rio Paraná, e as paraguaias Empresa Guaireña, La Paraguaya Internacional, La Santaniana e NSA. Boa parte dos trajetos atendem a um conjunto expressivo de cidades ao longo das rotas nacionais 1 (Paraguari e San Juan Batista) e 8 (Villarrica, Caazapá e Coronel Bogado). Algumas viagens partem de Villarrica e seguem rumo à rota 2 para embarcar passageiros em Coronel Oviedo e Caaguazú, para posteriormente utilizar a rota nacional 6 rumo a Encarnación, em que os ônibus cruzam a fronteira com a Argentina pela Ponte Internacional Posadas – Encarnación. No país argentino,



parte dos percursos utiliza a rota nacional 14 e efetua grande parte dos desembarques na província de Buenos Aires. Outro percurso realizado sobretudo pelas companhias argentinas cruza a fronteira dos dois países pela Ponte Internacional San Ignacio de Loyola, que interliga o distrito de José Falcón, no departamento de Presidente Hayes, à cidade argentina de Clorinda. Após adentrar o território argentino, percorre a rota nacional 14 que interliga importantes centros como Formosa, Corrientes, Santa Fé e Rosário;

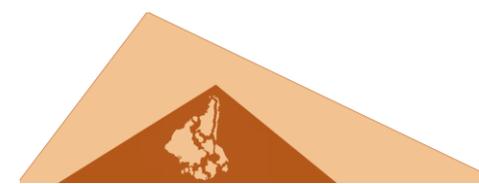
- Eixo Assunção – São Paulo: a paraguaia Expreso Paraguay e a brasileira Pluma efetua as ligações com São Paulo. Trata-se de um eixo eminentemente vinculado ao comércio e a fluxos migratórios entre a capital paulista e cidades paraguaias. O trecho entre Assunção e Cascavel é idêntico ao do eixo Assunção – Litoral do Sul do Brasil. No entanto, a partir do centro cascavelense os ônibus seguem pela BR-369 via Maringá e Londrina até a divisa com o estado de São Paulo, em que utilizam a BR-374 (rodovias estaduais SP-327, SP-225 e SP-280) até a metrópole paulista;
- Eixo Buenos Aires – Litoral do Sul do Brasil: neste eixo operam as argentinas Crucero del Norte, Dumas Cat e Flecha Bus, além da brasileira JBL. As companhias oriundas da capital federal argentina utilizam a rota nacional nº 14 até a cidade fronteiriça de Paso de los Libres. Para chegar à cidade gaúcha de Uruguaiana, cruzam a Ponte Internacional Brasil-Argentina e percorrem a BR-290 até Porto Alegre, que funciona como ponto de embarque e desembarque para parte considerável dos trajetos entre Buenos Aires e o litoral catarinense. Da capital gaúcha as companhias seguem pela BR-290 até Osório e posteriormente utilizam a BR-101 rumo às cidades litorâneas de Florianópolis e Balneário Camboriú. Pontua-se que são poucas paradas em cidades gaúchas, com ligeiro destaque para Alegrete e São Gabriel. O atendimento se capilariza sobretudo no litoral catarinense;
- Eixo Lima – La Paz: trata-se de uma rota com grande interesse turístico internacional, pois há a procura por parte de viajantes de outros continentes que desejam conhecer pontos turísticos andinos na Bolívia e no Peru. Operam no eixo as bolivianas Nuevo Continente Internacional, Trans Litoral Internacional e Trans Salvador, além da peruana Transzela. Conforme consultas realizadas, verificou-



se que são companhias de pequeno porte que ofertam viagens diárias que contemplam centros como Copacabana (Bolívia) e os peruanos Puno, Juliaca, Cusco e Arequipa. Há rotas que partem de Santa Cruz de la Sierra e atendem a Cochabamba, e também de Uyuni contemplando Oruro. Da capital boliviana a peruana o principal trajeto utiliza a rota nacional nº 1 rumo à cidade peruana de Desaguadero. As ligações rumo a Puno, Juliaca e Cusco utilizam a rodovia 3S, ao passo que para Arequipa há a opção pela mesma estrada até Juliaca ou ainda pelas rodovias 36A, 108 e 117. De Cusco a Lima o trajeto percorre as rodovias 26B, 26 e 22, interligando centros como Ayacucho e Huancayo. Já a ligação de Arequipa com a capital federal ocorre via Ica pela rodovia 1S, que configura em território peruano a Rota Pan-Americana;

- Eixo Santiago – Buenos Aires: este eixo contém as empresas argentinas Andesmar Argentina, Empresas Asociadas Central Argentino S.R.L. y El Dorado S.R.L. (Río Uruguay) e CATA Internacional. A partir da capital chilena os ônibus seguem pelas rotas nacionais 57 e 60 até o Túnel Cristo Redentor, na aduana com a Argentina. Pela rota nacional 7 se alcança Mendoza, importante ponto de embarques e desembarques para linhas internacionais, sendo ponto inicial e final para algumas rotas rumo ao Chile. A rodovia nacional mencionada interliga San Luis e Villa Mercedes e chega a Buenos Aires. No entanto, alguns horários abarcam as cidades de Córdoba e Rosário por meio das rotas nacionais 40 (Mendoza – San Juan), 20 (San Juan – Córdoba) e 9 (Córdoba – Rosário). Este eixo possui uma gama de horários perene ao longo do ano e funciona em decorrência da demanda turística e também dos fluxos migratórios entre os dois países vizinhos. Vale destacar que a existência de ligações entre Lima e Santiago propicia a realização das migrações de cidadãos e cidadãs oriundos de países andinos rumo à Buenos Aires.

Para além dos eixos, destacam-se alguns fluxos entre outras capitais, como La Paz – Buenos Aires e La Paz – Assunção. São rotas que contemplam fluxos migratórios rumo à capital argentina, que se configura como a cidade sul-americana com o maior número de empresas que operam linhas internacionais. As interações espaciais entre Chile e Argentina vão para além das duas capitais, o que se verifica pela presença



de linhas em cidades chilenas como Viña del Mar, Valparaíso, Puerto Montt, Temuco e Antofagasta, e argentinas como Mendoza, Neuquén, San Carlos de Bariloche e Salta.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A integração sul-americana pode ser entendida por meio de diversos vetores. Neste artigo, escolhemos fazê-lo tendo em consideração o deslocamento de pessoas que utilizam o ônibus como veículo de locomoção internacional. Se comparado a outros modais de transporte, como o aéreo ou o automotivo individual, trata-se de uma opção mais barata embora menos confortável. Viajar além das fronteiras nacionais de ônibus poderia remeter a uma circulação desnecessária do ponto de vista do capital. De fato, as infraestruturas de transporte na América do Sul foram concebidas especialmente para os fluxos de mercadorias destinadas ao comércio internacional, mesmo nos dias de hoje quando se anunciam novas rotas para conectar os portos do Atlântico e do Pacífico. Precisa-se de uma base técnica que garanta a fluidez territorial e de uma base normativo-institucional que promova a porosidade territorial para, desse modo, acelerar o processo de circulação do capital. Observamos as condições atuais destes dois atributos. Entretanto, esta não seria uma resposta completa quando perguntamos fluidez e porosidade territorial: para que e para quem?

O transporte rodoviário internacional de passageiros é um serviço de uso coletivo com uma importante função social, vinculada à vida de relações da população que habita nos diferentes rincões deste continente. A possibilidade de se deslocar e viajar de um país a outro é um direito para todos e todas, desde que existam as condições para fazê-lo. Partindo desta premissa, foi analisada a importância da infraestrutura para a garantia da prestação do serviço, as normas e políticas que o regulam e os agentes econômicos envolvidos. Atualmente coexistem em toda a América do Sul sistemas nacionais de transporte distintos com particularidades concernentes a cada formação socioespacial, que abrigam de iniciativas individuais de pequenos transportadores a grandes grupos empresariais, com a presença de cooperativas, companhias de porte médio e pequeno, muitos dos quais atuam no transporte internacional.

Destaca-se a formação de dois segmentos de circulação de passageiros, com uma distribuição desigual dos eixos. No segmento andino, Lima, La Paz e Santiago sobressaem como importantes centralidades responsáveis por articular dois eixos entre



quatro países, em que um destes faz a interligação com a capital argentina, da qual partem dois eixos para o litoral do Sul brasileiro e o Paraguai. Estes dois, somados aos eixos de Assunção rumo ao litoral da região Sul do Brasil e rumo à cidade de São Paulo, configuram um segmento platino, em que há relevante participação das capitais paraguaia e argentina e também de metrópoles como Curitiba, São Paulo e Florianópolis, com destaque para a miríade de fluxos na temporada de verão (dezembro a março) entre Paraguai, Argentina, Uruguai (em menor escala) e Brasil. Pontua-se que a única capital de país dentre os dez elencados por esta pesquisa a não possuir nenhuma ligação internacional atualmente é Brasília/DF, o que realça a importância da análise das redes geográficas a partir de sua indissociabilidade, que propicia o entendimento das interações espaciais em múltiplas escalas.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT) (2024a). Assuntos. Passageiros. Informações para passageiros. **Consulta origem e destino**. Disponível em: <https://tinyurl.com/s7kr2tm9>. Acesso em: 04 mai. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT) (2024b). Assuntos. Passageiros. Transporte Interestadual Regular. **Dados operacionais do Regular**. Disponível em: <http://tinyurl.com/mrxspn7r>. Acesso em: 04 mai. 2024.

ARROYO, Mónica. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, María Laura (Org.). **Continente em chamás**. Globalização e território na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 209-242.

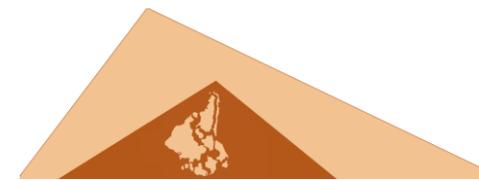
ARROYO, Mónica. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita. (Org.). **Território e Circulação**. A dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Annablume, 2015, p. 37-49.

ARSLANIAN, Embaixador Regis Percy. O Mercosul, do Tratado de Assunção até hoje. In: **A América do Sul e a integração regional**. Brasília: FUNAG, 2012, p. 85-92.

ASATO, Thiago Andrade e DORSA, Arlinda Cantero. Rota Bioceânica Brasil-Paraguai-Argentina-Chile: desafios pela frente sob a ótica do Desenvolvimento Local. **Multitemas**, Campo Grande, MS, v. 26, n. 64, p. 101-122, set./dez. 2021.

BARBERO, José; CASTRO, Lucio; ABAD, Julieta y SZENKMAN, Paula: “Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario”, **Documento de Trabajo N°79**, CIPPEC, Buenos Aires, dez. 2011.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Diretoria Colegiada. Resolução nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 154, n. 30, p. 43-45, 10 fev. 2017. Disponível em: <https://tinyurl.com/4t77me7s>. Acesso em: 10 mai. 2024.



BRASIL. Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da UNASUL. Ministério das Relações Exteriores. Canais de atendimento. Imprensa. **Notas à Imprensa**, Rio de Janeiro, 28 de abril de 2011. Disponível em: <https://tinyurl.com/4hdha2cf>. Acesso em: 10 mai. 2024.

CARNEIRO Filho, Camilo Pereira, REOLON, César Augusto e PORTELA, João Pedro. A rodovia Pan-Americana e o Tampão de Darién: integração continental e áreas protegidas em zona de fronteira. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 21, p. 28-43, jul./dez. 2019.

CARNEIRO Filho, Camilo Pereira. **Processos de Transfronteirização na Bacia do Prata**: a Tríplice Fronteira Brasil-Argentina-Paraguai. 254f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, 2013.

COMUNIDAD ANDINA (CAN) e ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). **Análisis comparativo de las normas sobre transporte internacional terrestre de carga y pasajeros y de tránsito aduanero**. Secretaría General de la CAN y ALADI, 2017. Disponível em: <https://tinyurl.com/69kx56xt>. Acesso em: 10 mai. 2024.

CUELLO, Carlos Orozco, CAMPIS, Eliana Sanandres e GUERRERO, Ivonne Molinares. Colombia, Panamá y la Ruta Panamericana: Encuentros y Desencuentros. **Memorias**: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano. Barranquilla, ano 9, n. 16, p. 101-130, mai. 2012.

GARCIA, Tatiana de Souza Leite. **Desafios da Integração Sul-Americana**: as Políticas de Meio Ambiente e de Transportes no MERCOSUL (2009 – 2019). 337f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de Geografia, São Paulo, São Paulo, 2019.

HUERTAS, Daniel. Nodais do transporte rodoviário de carga na relação Brasil-Mercosul. **Revista Transporte y Territorio**, n. 12, p. 150-166, jan./jun. 2015.

KOHON, Jorge. **La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina**. Diagnóstico estratégico y propuesta para una agenda prioritaria. Transporte IdeAL, Corporación Andina de Fomento, 2011.

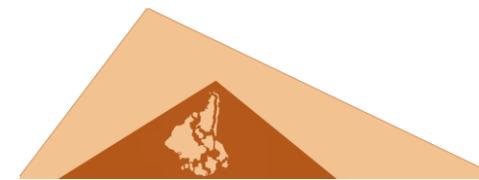
MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Estatuto da Cidadania. **Secretaria do MERCOSUL**, Montevideu, 51p., jun. 2022. Disponível em: <https://tinyurl.com/yzshxtc5>. Acesso em: 10 mai. 2024.

MOYANO, Bianca De Marchi; QUINTELA, Huascar Ignacio Morales; MURILLO María Cristina Machicado. Bolivia: estrategias viales hacia un “país de contactos”. **Revista Transporte y Territorio**, n. 18, p. 202-221, jan./jun. 2018.

OLIVEIRA JÚNIOR, Joaner Campello de, DIZ, Jamile Bergamaschine Mata e CALDAS, Roberto Correia da Silva Gomes. **Revista Direito e Justiça** – Reflexões Sociojurídicas – ano 16, n.27, p. 233-260, nov. 2016.

ROME2RIO. Rome2Rio. **Consulta de trajeto entre Caracas, Venezuela, e Bogotá, Colômbia**. Disponível em: <https://tinyurl.com/3wtw8bt9>. Acesso em: 17 mai. 2024.

RÜCKERT, Aldomar e CARNEIRO, Camilo Pereira. “Políticas territoriais na América do Sul: infraestruturas de conexão e repercussões em regiões periféricas”. In: RÜCKERT,



Aldomar; SILVA, Augusto César Pinheiro da; SILVA, Gutemberg de Vilhena (orgs.). **Geografia política, geopolítica e gestão do território: integração sul-americana e regiões periféricas**. Porto Alegre: Editora Letra1, 2018, p. 11-39.

SANTOS, Bruno Candido dos. **Redes geográficas e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil**. 622f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de Geografia, São Paulo, São Paulo, 2024.

SANTOS, Milton (1980). **A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. 3.ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SILVA, Gutemberg de Vilhena. O transporte multimodal na região das Guianas: desafios, impasses e geopolítica regional. In: COSTA, Wanderley Messias e GARCIA, Tatiana de Souza Leite (orgs.). **América do Sul: geopolítica, arranjos regionais e relações internacionais**. São Paulo: Edições FFLCH/USP, 2022, p. 120-138.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira. **A política de transporte regional no século XXI: o caso da IIRSA/COSIPLAN na América do Sul**. 2019. 367f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Florianópolis, Santa Catarina, 2019.

THERY, Hervé; OLIVEIRA NETO, Thiago. Geopolítica e Circulação: Eixos e Articulações Macrorregionais Sul-Americanos. In: AZEVEDO, Daniel A. de e NOGUEIRA, Ricardo (orgs.). **Geografia política: base conceitual e diversidade temática**. Brasília: Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Humanas, 2023, v. 1, p. 215-229.

VIRGA, Thais. **Integração física e desenvolvimento na América do Sul: transformações e perspectivas da infraestrutura de transportes na região do “Eixo Amazonas” na Amazônia Centro-Occidental (2000-2018)**. 594f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Campinas, São Paulo, 2019.

VIRGA, Thais; OLIVEIRA NETO, Thiago. IIRSA e COSIPLAN: a integração física regional em perspectiva no período recente. In: COSTA, Wanderley Messias da; GARCIA, Tatiana de Souza Leite (org.). **América do Sul: geopolítica, arranjos regionais e relações internacionais**. São Paulo: Edições FFLCH/USP, 2022, p. 140-161. E-book.

VITTE, Claudete de Castro Silva. América Latina e Caribe como um espaço-rota estratégico e de interconexão para atores extrarregionais: uma contribuição ao estudo da integração física regional. Anais do Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – CONGEO. **Anais...** São Paulo (SP) USP, 2023.

Recebido em junho de 2024.

Revisão realizada em setembro de 2024.

Aceito para publicação em novembro de 2024.