

A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS E O PAPEL DOS TRIBUNAIS DE CONTAS

Fernando Antonio Oliveira Rolim

Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco – TCE/PE

Anísio Brasileiro

Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

RESUMO

Os serviços brasileiros de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros correspondem a serviço público, segundo a Carta Magna brasileira de 1988, e vêm, tradicionalmente, sendo desempenhados por empresas particulares. Por conta dessa caracterização essa atividade precisa ser submetida tanto à regulação estatal quanto ao controle externo. Costumeiramente, a gestão e regulação dessa modalidade de transporte têm sido feita ou por órgãos estaduais rodoviários ou por entidades ligadas ao setor dos transportes. Em função das recentes mudanças decorrentes das privatizações e da desestatização, os estados vêm criando agências reguladoras que passaram a ser os responsáveis pela regulação. Este artigo aponta os fundamentos teóricos e legais que descrevem essa espécie de transporte como serviço público, e mostra como o setor vem sendo gerido, regulado, e submetido ao controle externo no Estado de Pernambuco. A análise feita indicou que essa modalidade de transporte vem tendo pouca atenção por parte da ação estatal.

ABSTRACT

Brazilian intermunicipal passenger transport service correspond to public service, according to the 1988 Federal Constitution, and has traditionally been run by private enterprises. Due to this characterization the sector needs to be submitted to public regulation and to public audit. Public management and regulation of this activity has been carried out by public road institutions or by public transport entities. However, recent reforms have changed this circumstances and many states have set up regulatory agencies that have become responsible for the regulation. This paper points out the theoretical and legal aspects that describe this means of transport as public service and shows how the sector has been managed, regulated and controlled by the Govern of Pernambuco and by the state Court of Accounts. The analysis has indicated that the sector has gained little attention from the state action.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade humana é de extrema importância tanto para a satisfação dos desejos pessoais dos indivíduos, como para a melhoria do desempenho econômico de uma sociedade. Dentro dessa perspectiva, a temática dos transportes ganha destaque, inclusive porque sistemas de transportes são percebidos como elementos chaves para o crescimento econômico e para o desenvolvimento social (Macário, 2003; Araújo e Guilhoto, 2004). Entre as modalidades de transportes, encontra-se o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, atividade de vital interesse para uma adequada integração regional. No Brasil essa modalidade de transporte é caracterizada como serviço público e vem, tradicionalmente, sendo desempenhada por empresas particulares submetidas a regulamentos estatais, ora mais rigorosos ora mais lenientes.

Posto isso, o estudo desse tema é de extrema atualidade, inclusive devido às recentes modificações que vêm ocorrendo nas relações entre Estado e Sociedade, mais precisamente no que tange à provisão dos serviços públicos. De fato, desde sua crise nos anos 1970, os Estados Nacionais (notadamente no mundo ocidental) vêm alterando a forma de provisão de referidos serviços, em muitos casos passando de fornecedor para regulador, delegando a prestação das atividades a particulares (Marshall, 2000), sem, contudo, perder a titularidade dos serviços (Amaral, 2002). O estado passa, portanto, de uma atitude monopolista, concorrente e regulamentadora, para uma postura regulatória e fomentadora (Moreira Neto, 2003), tendo havido casos extremos de desregulamentação. Essa modificação na forma da

execução dos serviços públicos é coerente com o “caráter cíclico da intervenção estatal na economia, o qual corresponde à natureza cíclica da dinâmica capitalista” (Santos, 2000).

Dessa forma, cabe ser investigado como a provisão do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros vem sendo realizada. Essa investigação é de interesse tanto dos poderes executivos estaduais quanto das agências reguladoras, como também dos Tribunais de Contas estaduais. Deve ser adicionado que, apesar dessa atividade vir sendo desenvolvida por particulares sujeitos a regulamentos públicos, esse relacionamento privado-público precisa ser analisado sob uma perspectiva mais moderna, na qual a busca por uma maior eficiência, resultante de maior competitividade no mercado, deve ser uma tônica. Nesse sentido os ensinamentos advindos da regulação econômica, da teoria dos mercados contestáveis (Martins, 2004), e até mesmo da teoria da captura (Stiegler, 2004) devem ser levados em consideração.

No Brasil cada estado federado tem suas próprias regras no que tange ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. Por conta disso, para efeito deste artigo, decidiu-se analisar o que tem ocorrido em um caso em particular, elegendo-se para tanto o estado de Pernambuco.

2. DEFINIÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO

A noção de serviço público tem apresentado variações temporais e geográficas. De maneira geral, a existência do serviço público decorre da necessidade de intervenção estatal no processo econômico (Martins, 2004). À medida que o desenvolvimento de atividades econômicas tem sido transferido a particulares, a idéia do que vem a ser serviço público tem sido alterada. Cite-se que, apesar dessa transferência, o Estado continua a exercer papel econômico, por meio de suas atividades de planejamento, coordenação, controle, fiscalização, enfim, da regulação da execução dos serviços. Nesse sentido, serviço público pode ser considerado como tudo aquilo que o ordenamento jurídico de um país diz que ele é (Amaral, 2002).

Pelo menos no mundo ocidental, durante o século XX, e principalmente após a 2ª Grande Guerra, a participação do Estado na Economia e, como consequência, na provisão dos serviços públicos, seguiu basicamente dois modelos: o continental europeu, cujo expoente máximo é a França e, em menor grau, a Alemanha (Brasileiro e Aragão, 2000), e o anglo-saxão, que tem nos Estados Unidos seu exemplo mais forte, sendo a Inglaterra outro exemplo menos radical (Santos, 2000). Na tradição anglo-saxônica o Estado passou a atuar de forma indireta na provisão dos serviços, intervindo apenas para corrigir eventuais falhas do mercado. No modelo continental europeu o Estado passou a agir de forma mais direta, atuando como coordenador, regulador, e até mesmo provedor, e a preocupação com o mercado é secundária, sendo os aspectos macro-econômicos vistos como principais. No Brasil a noção de serviço público mais se assemelha à tradição continental européia (Brasileiro e Aragão, 2000).

Cabe fazer também uma distinção entre serviço público e atividade econômica. O gênero atividade econômica compõe-se de duas espécies: o serviço público e a atividade econômica em sentido estrito (Grau, 1999). Dessa forma, serviço público é toda atividade que tem por titular o Estado, e é por ele prestado ou delegado a particulares. Segundo o artigo 175 da Constituição Federal (CF/88) o regime jurídico dos serviços públicos corresponde a regime de exclusividade ou de privilégio. Esse regime é válido tanto para a União, quanto para os Estados e para os Municípios. Acresça-se que, no tocante à União, também são considerados

serviços públicos as atividades indicadas no artigo 21 da CF/88, incisos XI, inciso XII, alíneas “a” a “f” (que sejam delegadas por concessão ou por permissão), e na alínea “b” do inciso XXIII. A CF/88 também estabelece serviços públicos de competência dos municípios e dos estados. Para os primeiros, veja-se o artigo 30, inciso V. Para os últimos, observe-se o artigo 25, parágrafos 1º e 2º. As autorizações ficam reservadas para as atividades econômicas de interesse público.

Por seu turno, as atividades econômicas em sentido estrito são desenvolvidas pela iniciativa privada, sob regime de direito privado, independentemente de autorização de órgãos públicos. Essa autorização só pode existir quando prevista em lei, conforme estatui o parágrafo único do artigo 170 da CF/88. Frise-se que ao Estado é permitido o desenvolvimento de atividade econômica em sentido estrito, mas apenas conforme estabelecido pelo artigo 173 da CF/88, e ainda assim sob regime de direito privado.

3. O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS COMO SERVIÇO PÚBLICO

A Carta Magna brasileira de 1988 estabeleceu que os serviços de transporte rodoviários de passageiros correspondem a serviço público, de titularidade, portanto, do Estado. Dado o princípio federativo brasileiro, o Sistema de Transporte de Passageiros seguirá lei federal, estadual, municipal ou distrital, conforme a competência para a prestação do serviço (definida pela abrangência territorial das linhas), atendidas as disposições das normas gerais federais relativas a licitações, contratos administrativos, concessões, permissões e autorizações de serviço público (Souto, 2001).

Em relação ao transporte interestadual e internacional rodoviário de passageiros, o artigo 21, inciso XII, alínea “e” da CF/88 estabelece a competência da União para realizar a sua exploração, diretamente ou mediante concessão, permissão ou autorização. A disciplina do transporte coletivo urbano, conforme o artigo 30, inciso V da CF/88, cabe aos municípios. Para o transporte de passageiros no Distrito Federal, a CF/88, no artigo 32, parágrafo 1º, reservou a competência própria dos estados e dos municípios. Quanto ao transporte intermunicipal rodoviário de passageiros, a CF/88 manteve a tradição constitucional brasileira conferindo aos estados o exercício das competências que não lhe é vedado pela Constituição, entre as quais encontra-se a disciplina do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros (CF/88, artigo 25, parágrafo 1º).

Do exposto, nota-se que o transporte rodoviário de passageiros é de titularidade do Estado, corresponde a serviço público, e pode ser delegado a particulares. Em relação a isso, cabe ser feita uma distinção entre o transporte regular e o transporte ocasional. O primeiro caso corresponde a serviço público, que pode ser delegado por intermédio de permissão, precedido de licitação, segundo o artigo 175 de CF/88. Cite-se que esse dispositivo constitucional foi regulamentado pelas leis federais 8.987/1995 e 9.074/1995. O segundo caso - no qual insere-se, entre outros, o transporte de encomendas, o fretamento contínuo, o fretamento eventual ou turístico (Martins, 2004) - tem característica de serviço de interesse público e, portanto, necessita de autorização, conforme estabelece o parágrafo único do artigo 170 da CF/88.

4. A NECESSIDADE DE REGULAÇÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Matéria que ganha importância com o novo papel do Estado como regulador, e não como

provedor direto de serviços públicos, é a Economia da Regulação. Essa disciplina trata da intervenção estatal nas atividades econômicas, ou seja, “do papel do Estado como mediador do mercado em situações especiais” (Benjó, 1999). Para tanto, “tem de se ter claramente em mente a função precípua da intervenção estatal nas atividades econômicas, que é regular os desequilíbrios do mercado e promover o desenvolvimento econômico e o bem-estar coletivo” (Aragão *et al.*, 2004).

Tradicionalmente o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros tem sido prestado pela iniciativa privada e que, a título de se tratar de serviço essencial e de caráter social, têm sido subsidiado e regulado fortemente pelas políticas públicas adotadas (Martins, 2004). Disso tem decorrido a exclusividade de linhas pelas empresas privadas, sem competição, o que vem caracterizando, em muitos casos, a prática de monopólio, com fortes barreiras à entrada de novos prestadores de serviços no mercado. Essa exclusividade vem sendo cientificamente criticada, sendo alegado que o setor teria as características de um mercado contestável, mas que vem sendo regulamentado como monopólio natural, isso mais por capricho político do que por real necessidade econômica (Aragão *et al.*, 2004).

Pela teoria dos mercados contestáveis não necessariamente a competição ocorreria diretamente no mercado (ou seja, nas linhas de ônibus circulantes). A competitividade poderia ser mantida e garantida com a realização de rodadas sucessivas de procedimentos licitatórios para a delegação dos serviços. Assim, a competição dar-se-ia no momento da escolha dos operadores. O uso da contestação tem sido preconizado para o transporte urbano por ônibus (Gomide e Orrico Filho, 2004), e poderia muito bem ser indicado para transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

Cabe aqui destacar o que afirma Horácio Augusto de Souza quando assevera “vale assentar que a disciplina do transporte rodoviário de passageiros, dada a sua relevância econômica e social, irradia-se, direta ou indiretamente, por outros campos de preocupação constitucional, dentre os quais a previsão genérica das concessões e permissões para a delegação do transporte rodoviário de passageiros, a ordenação econômica do transporte terrestre” (Souza, 2003).

Por fim, cabe também citar o transporte alternativo intermunicipal de passageiros, que apesar de não se caracterizar como serviço público, corresponde em atividade econômica de interesse público, e como tal carece de regulamentação pública, via autorização.

Acresce-se que o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros além de ser serviço público, também é caracterizado como infra-estrutura econômica, como bem lembra o Banco Mundial em seu “Relatório sobre o Desenvolvimento Mundial 1994 – Infra-Estrutura para o Desenvolvimento”, publicado no Brasil pela Fundação Getúlio Vargas - FGV. Nessa publicação é afirmado, ao serem tratados os serviços infra-estruturais, que “três elementos são essenciais para criar os incentivos adequados à prestação eficiente e responsável dos serviços: gestão baseada em princípios comerciais, *concorrência* e participação dos usuários e outros interessados” (grifo ora apostro) (Banco Mundial, 1994). O entendimento do Banco está alinhado com a já citada Teoria dos Mercados Contestáveis no que toca a competição que deve haver na provisão de serviços públicos por particulares.

Cite-se também que a legislação brasileira vigente estabelece que toda concessão ou

permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, satisfazendo as condições de “regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (Sá, 2004). Lembre-se que, porque o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros corresponde a serviço público, como condição para a sua delegação para a iniciativa privada exige-se prévia licitação (Souza, 2003), na qual haja observância aos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

5. O TRANSPORTE INTERMUNICIPAL RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS EM PERNAMBUCO

Antes do início da década de 1970 a gestão e a regulação públicas do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros em Pernambuco ficavam a cargo do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Pernambuco – DER/PE. Nesse período não havia um regulamento próprio que tratasse do tema e as delegações do serviço eram feitas por meio de permissões a particulares de forma direta, sem que houvesse procedimento licitatório. No início dos anos 1970 foi criado o Departamento dos Terminais Rodoviários do Estado de Pernambuco – Deterpe, que ficou responsável pelas atividades do setor até o ano de 1989, quando foi extinto e o DER/PE voltou a ser o órgão estadual incumbido pelo modal. Durante o funcionamento do Deterpe houve um maior fortalecimento do setor, haja vista o órgão ter sido criado com finalidade precípua de tratar do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. Em 1980 foi expedido o primeiro regulamento para os serviços rodoviários intermunicipais de transporte de passageiros após a aprovação do Decreto nº 6.611.

Cabe aqui ser mencionado que obter documentos da época de atuação do Deterpe revelou ser uma tarefa bastante difícil, dadas as circunstâncias da sua extinção, e as informações aqui constantes foram obtidas por meio de conversas com servidores públicos que vivenciaram a época. Segundo informações dessas pessoas, a fase áurea da atenção do Estado ao setor se deu no período de atuação do Deterpe, durante o qual foram construídos terminais rodoviários em grande parte das cidades do estado. Ainda de acordo com os depoimentos colhidos, desde 1989 tem havido um declínio da ação estatal sobre o modal.

Com o novo quadro constitucional brasileiro, o artigo 178 da CF/88 transferiu à legislação ordinária a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre. Atualmente a regulamentação da execução direta ou delegada de serviços públicos em Pernambuco é regida pela Lei nº 12.524/2003. Essa norma alterou e consolidou as disposições da Lei nº 12.126/2001, que por sua vez havia alterado e consolidado as disposições da Lei nº 11.742/2000. Esta última havia criado a Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Pernambuco – ARPE. Da leitura dessas leis é observado que é a ARPE quem tem a competência da regulamentação de todos os serviços públicos estaduais, entre os quais estão os transportes. No caso específico do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, a regulação é dada pelo artigo 3º, parágrafo 1º, inciso V, da citada Lei nº 12.524. No momento a ARPE ainda não está desempenhando a regulação do setor, porquanto ainda se está a realizar “o aprimoramento do marco regulatório do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros que transferirá competências de fiscalização do DER à ARPE” (conforme informa o *site* da agência, http://www.arpe.pe.gov.br/arpe_area_atuacao.php).

Dessa forma, portanto, no momento ainda é o DER/PE que está à frente da gestão pública do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. Essa competência foi dada pelo Decreto

nº 25.749/2003, em seu Anexo I, artigo 1º, inciso III. Quanto à regulamentação da exploração, direta ou sob concessão, permissão ou autorização do modal, o Decreto nº 22.616/2000, é a norma vigente, e substitui o Decreto nº 6.611/1980 anteriormente citado. Na estrutura do DER/PE não há, entretanto, uma diretoria específica para tratar as questões dos transportes intermunicipais, que assim não têm, apesar da ação do departamento, a devida atenção estatal.

Salienta-se que os regulamentos que a ARPE vier a expedir, no tocante ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, deverão estar em conformidade, no que disser respeito, com as políticas nacionais de transportes emanadas do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT (Brasileiro *et al.*, 2001a). Essa adequação de políticas coincide com a opinião da equipe da Rede de Estudos de Engenharia e Socioeconômicos de Transportes – RESET, quando essa afirma que “devido ao tamanho dos territórios dos estados, uma parte substancial do transporte de passageiros intraestadual pode ser considerada como integrante do mercado interurbano de transporte, mas que difere dos mercados urbanos e metropolitanos de transportes” (Brasileiro *et al.*, 2001b).

6. O TRIBUNAL DE CONTAS DE PERNAMBUCO E O TRANSPORTE INTERMUNICIPAL RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Porque corresponde a serviço público, o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros é uma atividade que precisa ser submetida a controle externo. A condução desse controle cabe aos Tribunais de Contas estaduais. Assim, ao Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco – TCE/PE, independentemente da regulação do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros ser de competência da ARPE ou do DER/PE, compete o julgamento das contas e a realização de auditorias nas entidades responsáveis pela condução desse serviço público, como estabelece a Lei Estadual 12.600/2004, alterada pela Lei Estadual 12.640/2004 (Lei Orgânica do TCE/PE), em seu artigo 2º, incisos IV e XVI.

Aqui convém destacar a diferença das competências dos Tribunais de Contas estaduais com as atribuições das Agências Reguladoras estaduais no que diz respeito à fiscalização e regulação do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. A esse respeito cabe trazer à colação o que diz Luís Roberto Barroso, quando afirma que “é próprio da fiscalização externa examinar as contas das entidades da administração direta e indireta, sob o foco da legalidade, legitimidade e economicidade. É essencial, todavia, para que se abra possibilidade de fiscalização, tratar-se efetivamente de *uso de dinheiro público*, quando, então até as pessoas privadas estarão sujeitas à prestação de contas” (Barroso, 2004). Mais adiante, citado autor complementa sua idéia, ao dizer que “escapa às atribuições dos Tribunais de Contas o exame dos atos e decisões das agências reguladoras que não impliquem dispêndio de *recursos públicos*” (Barroso, 2004).

Um outro motivo para o envolvimento da Corte de Contas pernambucana com o setor é que as atuais delegações dos serviços públicos de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros não estão em compatibilidade nem com a lei das licitações (Lei 8.666/1993 e alterações posteriores) nem com as leis das concessões e permissões (Leis 8.987/1995 e 9.074/1995), que disciplinam, respectivamente, o artigo 37, inciso XXI, e o artigo 175 da CF/88. Essa não compatibilidade fere o disciplinado pelo Decreto nº 22.616/2000 – atual regulamento da exploração, direta ou sob delegação, do sistema de transporte coletivo rodoviário intermunicipal do estado - que no artigo 8º, incisos I e II, de seu Anexo, estabelece a necessidade de prévia licitação e obediência ao estatuto jurídico das delegações de serviços

públicos.

Assim sendo, para o exercício do controle externo anteriormente citado, os Tribunais de Contas podem incluir no *portfolio* de suas atividades a auditoria das permissões e autorizações do transporte intermunicipal de passageiros, não só nos aspectos relativos à legalidade e à competitividade nos procedimentos licitatórios, mas também na manutenção do atendimento dos níveis de serviços contratados durante a gestão dos contratos.

A atuação dos Tribunais de Contas como órgãos de controle externo “torna-se imperiosa e indispensável, pelo exercício das auditorias de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial, com verificações de aspectos quer seja quanto à legalidade, à legitimidade, quer seja quanto à economicidade das contratações” (Sá, 2004). Destaque-se, inclusive, que os Tribunais de Contas têm o poder regulamentar e podem expedir atos e instruções normativas a respeito da matéria.

Além do exposto acima, cite-se como motivo para a feitura de controle externo sobre as atividades relativas ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros a fragilidade da aplicação da legislação das concessões e permissões a esse setor em Pernambuco, porquanto ainda não foi realizada adaptação das atuais permissões à legislação vigente. Esse controle deve ser exercido pelo Tribunal de Contas estadual tanto atualmente, enquanto o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros está sob regulamentação do DER/PE, como no futuro, quando essa atividade estiver sob a regulação da ARPE.

7. CONCLUSÕES

No Brasil o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros corresponde a serviço público e é de titularidade dos estados membros da federação, conforme dispõe a Carta Magna nacional. Assim sendo, cada estado dispõe de seus regulamentos próprios para o setor. Normalmente a prestação dos serviços é realizada por particulares, e por isso há necessidade de submissão à regulação pública e ao controle externo dos Tribunais de Contas.

A delegação desse modal a particulares deve ser precedida de licitação, de acordo com as leis federais 8.666/1993, 8.987/1995 e 9.074/1995 e suas alterações posteriores, e deve haver observância aos princípios da legalidade, da moralidade, da publicidade, da igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório. Adicionalmente, a prestação do serviço deve ser adequada ao pleno atendimento dos usuários, satisfazendo as condições de “regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (Sá, 2004). Em Pernambuco já existe Agência designada para gerir e regular o transporte intermunicipal, mas como o marco regulatório de transferência de competências ainda não foi estabelecido, ainda é o Departamento Estadual de estradas de rodagem quem está à frente do setor, que vem recebendo pouca atenção estatal.

O controle externo sobre a atividade deve ser exercido pelas Cortes de Contas estaduais, que podem realizar auditorias e têm competência para expedir regulamentos a serem seguidos pelas entidades reguladoras, nas atividades que envolvam recursos públicos. Em Pernambuco, a participação do Tribunal de Contas se faz oportuna, visto que as atuais delegações dos serviços públicos de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros não estão em compatibilidade nem com a lei das licitações nem com a legislação das concessões e

permissões públicas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amaral, A. C. C. (2002) *Concessão de Serviço Público* (2ª edição). Malheiros, São Paulo.
- Araújo, M. P. e J. J. M. Guilhoto (2004) Infra-Estrutura de Transporte e Desenvolvimento Regional: uma Abordagem de Equilíbrio Geral Inter-Regional. *Anais Eletrônicos do XVIII Congresso de pesquisa e Ensino em Transportes*, ANPET, Florianópolis, p. 191-194.
- Aragão, J.; A. Brasileiro; O. Lima Neto; E. Santos e R. Orrico Filho (2004) Construindo Modelos de Relações Institucionais e Regulatórias no Transporte Público Urbano: Algumas Considerações Metodológicas. In: Santos, E. e J. Aragão (orgs.) *Transportes em Tempos de Reforma – Estudos sobre o Transporte Urbano*. EDUFRRN, Natal, p. 49-77.
- Barroso, L. R. (2004) Apontamentos sobre as Agências Reguladoras. In: Figueiredo, M. (org.) *Direito e Regulação no Brasil e nos EUA*. Malheiros, São Paulo, p. 87-109.
- Banco Mundial (1994) *Relatório sobre o Desenvolvimento Mundial 1994 – Infra-Estrutura para o Desenvolvimento*. Fundação Getúlio Vargas, São Paulo.
- Benjô, I. (1999) *Fundamentos da Economia da Regulação*. Thex Editora, Rio de Janeiro.
- Brasileiro, A. e J. Aragão (2000) Serviço Público e Reformas Regulatórias: Experiências Europeias e o Caso Brasileiro. *Anais do XIV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, ANPET, Gramado, v. 1. p.153-164.
- Brasileiro, A.; E. Santos; J. Aragão; J. M. Senna; O. Lima Neto e R. Orrico Filho (2001a) *Transportes no Brasil: Histórias e Reflexões*. GEIPOT, Brasília.
- Brasileiro, A.; E. Santos; J. Aragão; A. J. T. Silva (2001b) Agências Regulatórias e Organismos de Tutela Nacionais: o Transporte Interestadual de Passageiros no Brasil. *Anais Eletrônicos do XI Congresso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*, CLAPTU, La Habana, p. 1-13.
- Gomide, A. e R. Orrico Filho (2004) Concessões de Serviços de Ônibus Urbanos: a Necessária Introdução da Competitividade e o Papel das Licitações. In: Santos, E. e J. Aragão (orgs.) *Transportes em Tempos de Reforma – Estudos sobre o Transporte Urbano*. EDUFRRN, Natal, p. 127-155.
- Grau, E. R. (1999) As Licitações e as Empresas Estatais após a Emenda N° 19. *Boletim de Licitações e Contratos - BLC*. Editora NDJ, São Paulo, v. mar/1999, p. 127-131.
- Macário, R. (2003) Institutional Frameworks, the Regulatory Agencies and the Land Passenger Transport Industry: Reflections on Recent Evolutions. Disponível em http://www.its.usyd.edu.au/conferences/thredbo/thredbo_papers_8/Thredbo8_Macario.pdf, 25/jan/2005, 23:08h, p. 1-21.
- Marshall, J. (2000) The Audit of Economic Regulation. Disponível em http://www.nao.org.uk/intosai/wgap/ecreg_marshall1.htm, 24/jun/2005, 12:20h.
- Martins, F. G. D. (2004) *Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros: Regulação e Concentração Econômica*. Instituto Serzedello Corrêa, Brasília.
- Moreira Neto, D. F. (2003) *Direito Regulatório*. Renovar, Rio de Janeiro.
- Sá, A. L. S. (2004) *Tribunais de Contas, Economicidade e Concessões de Rodovias Brasileiras à Iniciativa Privada*. Tese de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco, Recife.
- Santos, E. (2000) *Concentração em mercados de ônibus urbanos no Brasil: uma análise do papel da regulamentação*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Souto, M. J. V. (2001) *Desestatização, Privatização, Concessões, Terceirizações e Regulação* (4ª edição). Lumen Juris, Rio de Janeiro.
- Souza, H. A. M. (2003) *Regulação Jurídica de Transporte Rodoviário de Passageiros*. Lumen Juris, Rio de Janeiro.
- Stiegler, J. (2004) A Teoria da Regulação Econômica. In: Mattos, P.; M. M. Prado; J. P. C. V. Rocha; D. R. Coutinho e R. Oliva (orgs.) *Regulação Econômica e Democracia. O Debate Norte-Americano*. Editora 34, São Paulo, p. 23-48.

1) Fernando Antonio Oliveira Rolim, Tribunal de Contas de Pernambuco, Rua da Aurora, 885, Boa Vista, Recife-PE, fones 81 99754106 (celular); 81 34137600 (TCE/PE).
e-mail: frolim@tce.pe.gov.br

2) Anísio Brasileiro, Programa de Pós-Graduação Engenharia Civil – Área de Transporte e Gestão das Infra-Estruturas Urbanas, Universidade Federal de Pernambuco, Departamento de Engenharia Civil, Cidade Universitária, Recife - PE; fones 81 99943160 (celular); 81 21268130 (UFPE)
e-mail: anisio@ufpe.br